

Protokoll der Diskussionen und Arbeitsgruppen

Forum Nahverkehr Berlin

22. Januar 2013; 15:00–18:30 Uhr

Forum Adlershof
Rudower Chaussee 24
12489 Berlin

1 Rückfragen zu den Vorträgen

1.1 NVP-Monitoring / Lukas Foljanty

| Fragen / Hinweise | Antwort |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Frage:</u> Wie hat sich die Nachfrage in Berlin gegenüber dem Bundestrend entwickelt? | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Nachfrage ist in anderen Großstädten des deutschsprachigen Raums (Hamburg, München, Wien) stärker gestiegen. ➤ Festzustellen ist, dass trotz BVG-Streik 2008 und S-Bahn-Krise 2009/2010 die Fahrgastzahlen im Berliner ÖPNV gestiegen sind. ➤ Unbekannt ist allerdings, wie sich die Nachfrage ohne diese beiden Sonderereignisse entwickelt hätte. |
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Frage:</u> Ist in der Evaluation das Gender Mainstreaming berücksichtigt worden? So zum Beispiel bei der Bewertung von Wegeketten, der Übersichtlichkeit von Stationen und der (empfundene) Sicherheit? | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gender Mainstreaming durchzieht als Querschnittsthema alle Themen des Monitorings. Besondere Berücksichtigung auch im Bereich Qualität, hier wird auf die entsprechende Arbeitsgruppe im Anhang hingewiesen. |

1.2 Kernpunkte des NVP / Dr. Jan Werner

| Fragen / Hinweise | Antwort |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Hinweis:</u> Die Barrierefreiheit ist nicht erst durch das neue PBefG verbindlich. Bereits im Berliner ÖPNV-Gesetz §2.8 wird sie gefordert. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Das neue PBefG wirkt hier unterstützend und erhöht die Verbindlichkeit der genannten Regelungen. Sie wird auf keinen Fall dazu ver- |

Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR

Bernburger Straße 27 · 10963 Berlin · fon (030) 319 89 15 - 40 · fax (030) 319 89 15 - 41
mail info@cnb-online.de · web www.cnb-online.de

Leitung: Dr. jur. Jan Werner

| Fragen / Hinweise | Antwort |
|--|---|
| <p>Es wird auch auf den entsprechenden Senatsbeschluss zum Ausbau Berlins als barrierefrei Stadt und die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verwiesen.</p> <p>Ziel ist die Barrierefreiheit spätestens 2020.</p> | <p>wendet, die Zielerreichung zu „entschleunigen“</p> |
| <p>➤ <u>Hinweis</u>: Nicht behandelt wurden die Themen Beschleunigung und Finanzierungsvorbehalte</p> | <p>➤ Beschleunigung bleibt ein wichtiger Bestandteil des NVP. Auf Grund begrenzter personeller Kapazitäten wird allerdings der Fokus stärker auf Qualitätssicherungsmaßnahmen gelegt werden. Zudem wird derzeit bei SenStadtUm die Einführung neuer Abstimmungs- und Koordinierungsprozesse vorbereitet, um die Problemlösung effizienter und schneller gestalten zu können.</p> <p>➤ Die Verkehrsvertragsrevision ist nicht abgeschlossen. Der vorgelegte Angebotsmehrbedarf dient dazu, einer Inflationierung des Angebots durch steigende Nachfrage entgegenzuwirken. Der Mehrbedarf ist also konservativ gerechnet worden und enthält die bekannten, wesentlichen Rahmenbedingungen der Stadt- und Nachfrageentwicklung. Die Finanzierung der erforderlichen Angebotsausweitung wird im Rahmen der Senatsbefassung mit dem NVP verhandelt und durch einen Senatsbeschlusses abgesichert werden.</p> |
| <p>➤ <u>Frage</u>: Ist es richtig, dass es bei der Angebotsplanung primär nicht um Angebotsausweitung geht, sondern v. a. um Verschieben des gegenwärtigen Volumens?</p> | <p>➤ Verweis auf Folie 13 des Vortrages. Allein durch BER und Nordanbindung des Hauptbahnhofs an das S-Bahnnetz („S 21“) beträgt die Angebotsausweitung für Regional- und S-Bahn 6-7 %. Dies stellt in etwa den Umfang der geplanten</p> |

| Fragen / Hinweise | Antwort |
|---|---|
| | <p>Mehrleistungen dar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die für U-Bahn, Straßenbahn und Bus vorgeschlagenen 4 % Leistungsaufwuchs werden auf Grund der Größe des Netzes nur selektive Angebotsverbesserungen ermöglichen. Es gilt daher, die zentralen Handlungsschwerpunkte zu identifizieren, um das Angebot nachfragegerecht anzupassen. |
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Frage:</u> Die wachsenden Anforderungen auf den ÖPNV wurden fast ausschließlich aus dem Bevölkerungswachstum abgeleitet. Gibt es keine Ziele zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils? | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Marktanteile muss der ÖPNV durch wachsende Attraktivität gewinnen. Das bedeutet vor allem <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kapazitätsausweitung auf kritischen Linien und ➤ frühzeitige Anbindung der geplanten, neuen Wohngebiete, bevor sich die neuen BewohnerInnen an die Nutzung des privaten Pkw gewöhnt haben. |
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Frage:</u> Wird nach besonderen Anforderungen verschiedener Personengruppen differenziert? | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wir haben uns unterschiedliche NutzerInnen genauer angeschaut, so etwa in der Abstimmung mit der BVG über Angebotsanpassungen auf schwach ausgelasteten Linien. Der Aufgabenträger hat mehrfach Angebotskürzungen abgelehnt, wenn dies zu einer unvertretbaren Belastung besonders betroffener Nutzergruppen geführt hätte (z. B. Schichtwechsel in Krankenhäusern). ➤ Die Nachfrage nach Stellflächen für Kinderwagen und Rollstühle / Rollatoren in Fahrzeugen ist ebenfalls ein Thema, bei dem sich das Land Berlin im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Fahrzeugbeschaffung für eine umfassende Berücksichtigung der Anforderungen besonders betroffener Nutzergruppen einsetzt. |

| Fragen / Hinweise | Antwort |
|--|--|
| <p>➤ <u>Frage:</u> Welche Anforderungen stellen sich aus den Stadt-Umland-Beziehungen?</p> | <p>➤ Die Stadt-Umland-Verflechtungen waren Schwerpunkt der NVP-Fortschreibung 2010-14 und können weitgehend übernommen werden. Besser zu berücksichtigen sind die ausbrechenden Verkehre über die Landesgrenze. Hier stoßen häufig „Taktwelten“ aufeinander, so dass oft die Integration der Umlandverkehre in die Stadtverkehre schwer darstellbar ist.</p> |

2 Dokumentation der Diskussionsgruppen

2.1 Arbeitsgruppe Wachsende Stadt

In dieser Arbeitsgruppe wurden die Auswirkungen der wachsenden Stadt auf den öffentlichen Nahverkehr diskutiert. Seitens der TeilnehmerInnen wurden folgende Themen in die Diskussion eingebracht:

Neubauprojekte:

- Grundsätzlich wurde eine bessere Abstimmung mit der Stadtplanung gefordert, also beispielsweise das Vorhalten von Straßennetzen in neuen Siedlungsgebieten, die mit dem ÖV gut befahrbar sind.
- Vorgeschlagen wurde, durch eine gute Intermodalität beim Siedlungsbau die Anzahl an Zubringerfahrten bei ÖV zu minimieren. Der Vorschlag brachte aber auch Kritik hervor, da ansonsten befürchtet wurde, dass die Kunden, die auf den ÖV angewiesen sind, ein zu schlechtes Angebot bekommen würden.
- Eine verstärkte Neubautätigkeit wurde für die Gebiete angeregt, wo der ÖPNV noch Kapazität hat, um zusätzliche Fahrgäste aufzunehmen. Andere TeilnehmerInnen bezweifelten, dass der Teilaspekt öffentlicher Verkehr die Diskussionen in der Stadtplanung soweit beeinflussen kann.
- Bei zusätzlichen Angeboten solle, neben den dargestellten Wohnbaugebieten, auch auf die Entwicklungen im Bereich Gewerbe/ Arbeitsplätze (Beispiele: TXL, Tempelhof) und Freizeit geachtet werden.

Verkehrsangebote:

- Angeregt wurde, den ÖV besonders im Winter ausbauen, um das Angebot auf die wegen des Umstiegs von Fahrradfahrern saisonal höhere Nachfrage anzupassen.

- Die Vorhaltung von Reserven (Fahrzeuge, Personal) wurde eingefordert, damit die geplanten Angebote zuverlässig erbracht werden.
- Die Einleitung einer Beschaffung neuer U-Bahn-Fahrzeuge für das Großprofil (Linien U5-U9) wurde gefordert, da wegen des zeitlichen Vorlaufs bereits jetzt Handlungsbedarf bestünde.
- Zudem sollten Vorratsplanungen für Neubaustrecken im ÖV durchgeführt werden, um beim kurzfristigen Bereitstellen von Finanzmitteln (Z.B. Konjunkturprogramm) zusätzliche Investitionen in neue ÖV-Strecken tätigen zu können.
- Wegen des Wachstums der Stadt-Umland-Beziehungen und der sehr positiven Einwohnerzahlentwicklung der Stadt Potsdam wird angeregt, die Stadt-Umland-verkehre (u.a. Richtung Potsdam)
- In der Betrachtung der wachsenden Verkehrsbedarfe solle auch die deutliche Steigerung im Bereich Tourismus / Besucher berücksichtigt werden.
- Es wird angeregt, die Verkehrsangebote in den Bereichen zu verbessern, in denen die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet wird, damit bisherige Autofahrer Alternativen haben.
- Um den Verkehr in einer wachsenden Stadt abwickeln zu können, wird eine ÖV-Priorisierung im Straßenraum angemahnt, da ansonsten, bei Mengenwachstum aller Verkehrsträger, der zunehmende Verkehr zu einer Behinderung aller Verkehrsteilnehmer führen würde.
- Weiterhin wird eine Potentialausschöpfung durch Beschleunigung des ÖV eingefordert, um ein wachsendes Verkehrsangebot zu finanzieren und wirtschaftlich zu gestalten.

2.2 Arbeitsgruppe Mobilität für alle

In dieser Arbeitsgruppe wurden vor allem Fragen der Barrierefreiheit und der Sicherheit diskutiert. Barrierefreiheit ist dabei nicht nur für Fahrgäste mit Behinderungen sinnvoll, sondern generell für die zunehmende Zahl älterer Fahrgäste und für Familien mit Kindern. Sicherheit wurde weniger als Frage der objektiven, sondern der subjektiven Sicherheit diskutiert, vor allem Themen wie Sichtbarkeit oder Angsträume und optisches Erscheinungsbild wurden hier angesprochen. Im Einzelnen gab es folgende Stichworte in den Diskussionen:

Informationen an Haltestellen

- Grundsätzliche Forderung ist: Adäquate Information an jeder Haltestelle;
- Blindheit ist meist ein Problem des Alters, daher in alternder Gesellschaft immer größerer Bedarf, technische Lösungen (über Handy, Zusatzgeräte etc.) sind in dieser Altersgruppe noch problematischer und oft ungeeignet;
- Sprechende Haltestelle wird als mögliches Problem für Anwohner anerkannt, gleichwohl ist Umgebungsgeräuschanpassung technisch regelbar;

- Reine Daisy-Umsetzung in Audioinfo löst das Problem der Busreihenfolge und größeren bzw. von mehreren Linien bedienten Haltestellen nicht, dafür hilft nur Außenansage am Fahrzeug, wenn man vor dem entsprechenden Fahrzeug steht. Durchlaufen zum zweiten Bus ist für Blinde im Zeitfenster und unter Ein-/Ausstiegsbedingungen unrealistisch;
- Ablehnung von RFID-Lösungen mit Zusatzinformationen (wenn diese denn bereit gestellt werden können) wird relativiert, sie können eine sinnvolle Ergänzung sein zur Außenansage, in der Diskussion zeigten sich auch unterschiedliche Einschätzungen zur Akzeptanz solcher Lösungen, die teilweise sehr positiv gesehen wurde;
- Zwei-Sinne-Prinzip heißt nicht, dass die Infos für alle gleich sind (z.B. eins zu eins Vorlesen von Daisy-Informationen), Anpassung an persönliche Erfordernisse notwendig, es muss zwischen den jeweils aktuell wichtigen und unwichtigen Informationen differenziert werden (bspw. wurde das grundsätzliche Vorlesen aller eventuell möglichen Anschlüsse eher abgelehnt);
- Fazit: fehlende Informationen sind eine Barriere, zu viele aber auch.

Zugänglichkeit Haltestelle – Fahrzeug

- Zugänglichkeit wird oft durch Fehlnutzung im Straßenland eingeschränkt (nicht ausreichende Länge für Heranfahrt an Bordstein) – zusätzliche Abmarkierungen sollten das 15m-Halteverbot um Haltestellenmast herum besser als bislang deutlich machen (Lösung nur, wenn Fehlverhalten aus Unwissen resultiert);
- Bedarf für intensivere und höhere Kontrollichte, da Falschparker und andere Behinderungen an Haltestellen ein erhebliches Problem für die ÖPNV-Nutzung durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen darstellen;
- Bei Neubeschaffung von Zügen sollten durchgehende Züge Standard sein, Wunsch nach Außenrampen vor allem für den Halt von Zügen an Bahnhöfen in Kurvenlage;
- Ziel generell – möglichst viele Bahnhöfe und Haltestellen ohne zusätzliche Klapp- oder Anlegerampe, aber Akzeptanz, dass vollständiger Verzicht auf Rampen technisch und wirtschaftlich nicht machbar ist;
- Bei Bus/Straßenbahn vor allem Bezirke als Baulastträger gefordert, SenStadtUm soll mehr auf Umsetzung und Etablierung von Kaps und Kasseler Bordden als Standardlösung achten;
- Bedarfskneeling ist für Nicht-Rollstuhlfahrer problematisch, da Anforderungsknöpfe oft nicht erreichbar sind (Bus zu voll, Knopf durch geöffnete Außentür verdeckt), Busfahrer können den tatsächlichen Bedarf ohne weiteres nicht visuell wahrnehmen;
- Unternehmen sehen Zwangskneeling aus technischen und aus Kostengründen problematisch, da deutlich erhöhter Reservebestand, Wartungsaufwand und Sonderanfertigung speziell für Berliner Belange erforderlich sei.

Sicherheit im ÖV

- Fragestellung: Wie groß ist das Problem der subjektiven Sicherheit, Lösung durch Sicherheitskräfte im Fahrzeug? Können mehr Nutzergruppen erreicht werden z. B. mit obligatorischem Sicherheitspersonal im ersten Wagen? Besteht dann nicht die Gefahr, dass die Fahrgäste in den übrigen Wagen sich wie Freiwild fühlen?
- Vorhandensein von Video-Überwachung wurde positiv bewertet, Aussage: „Vor der Kamera fühle ich mich sicher“ (trotz Widerspruch, dass Aufnahme durch Kamera nicht gleichzusetzen ist mit Überwachung durch Personal am Bildschirm);
- Lob für Beobachtung, dass in der Zwischenzeit häufig Sicherheitskräfte in Bussen gesehen werden;
- Personalpräsenz an Haltestellen / in Fahrzeugen hat erheblichen Einfluss auf subjektives Sicherheitsgefühl;
- Weitere Vorschläge:
 - Aufzüge generell videoüberwacht;
 - defekte Beleuchtung sofort ersetzen;
 - Schnelle und wiederholte Reinigung typischer „Dreckecken“ gerade an Aufzügen und Treppen.

2.3 Arbeitsgruppe Qualität

- In dieser Gruppe wurde die Fragestellung diskutiert, welche Qualität ein attraktiver Nahverkehr braucht und welche Bedeutung die einzelnen Qualitätskriterien wie beispielsweise Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Platzangebot, Anschlüsse, Sauberkeit etc. für die verschiedenen Fahrgastgruppen des haben. Die betrachteten Themen werden im Folgenden dargestellt.

Gender Mainstreaming

- Genderaspekte sollten als Grundannahmen und Standards in die Planung einfließen. Speziell auf das Themenfeld Qualität bezogen sollte bei der Darstellung der Fahrgastsicht differenziert werden, welche Nutzergruppe welche Leistung nachfragt, da dies die Wahrnehmung und Anforderungen an einzelne Qualitätsmerkmale beeinflusst. Als Beispiele hierfür wurden unter anderem das höhere Sicherheitsbedürfnis von Frauen insbesondere in den Abend- und Nachstunden benannt, die Unterschiede bei der subjektiven Wahrnehmung und Bewertung von Kapazität / Überfüllungen („individuelle Komfortzonen“) oder die verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Fahrgastgruppen an die Innenausstattung von Fahrzeugen sowie den Sitzkomfort (Bsp. Bedarf und Größe von Multifunktionsabteilen, Verfügbarkeit / Anordnung von Sitzplätzen etc.). Eine gute und übersichtliche Fahrgastinformation / Fahrgastleitsystem in den Bahnhöfen ist insbesondere für nicht regelmäßige NutzerInnen von Bedeutung und trägt zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei.

Pünktlichkeit

- Die bestehenden Definitionen und Messmethoden von Pünktlichkeit wurden diskutiert. Angeregt wurde, insbesondere bei dichten Takten eine intervallabhängige statt fahrplanbasierte Definition von Pünktlichkeit zu Grunde zu legen.

Beschleunigung

- Wachstum muss heißen „mehr Qualität und mehr Quantität“: angebotsseitige Maßnahmen für eine wachsende Stadt (siehe AG Wachsende Stadt) können nur dann erfolgreich sein, wenn gleichzeitig auch in eine Verbesserung der Qualität investiert wird. So sollten begleitenden Maßnahmen zur ÖPNV Beschleunigung durchgeführt werden, die die Grundlage sind für eine Verbesserung der Fahrplanstabilität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit) sowie für eine gleichmäßigere Auslastung / Reduzierung von Kapazitätsproblemen sind.
- Der Vordereinstieg verlangsamt den Fahrgastwechsel und ist insbesondere bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung nochmals überdacht werden
- Eine Verkürzung von Fahrgastwechselzeiten kann durch barrierefreien Ein- und Ausstieg in Fahrzeuge erreicht werden.
- Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung von Beschleunigung ist das Freihalten der Verkehrsinfrastruktur. Dies sollte stärker kontrolliert und konsequenter sanktioniert werden. Hierfür ist eine bessere Zusammenarbeit BVG, Polizei und VLB erforderlich, im ÖPNV lässt sich durch die Umsetzung von Beschleunigung Geld einsparen. Als weiterer Beitrag zur Beschleunigung sollten Bushaltestellen durch lange Busspuren markiert werden.

Ersatzverkehr/Fahrgastinformation

- Es sollten Qualitätsstandards für SEV festgelegt und eingehalten werden. Aus Fahrgastsicht treten hier immer wieder Probleme auf. Wichtiges Kriterium im Störfall ist insbesondere eine schnelle Fahrgastinformation.
- Die Erreichbarkeit der BVG Hotline zur Fahrgastinformation sollte verbessert werden, dies gilt insbesondere im Störfall.

Zuverlässigkeit

- Mangelnde Zuverlässigkeit bzw. Pulkbildung beim Bus wurden mehrfach als Problem benannt. Je geringer die Zuverlässigkeit ist, desto schwieriger ist eine stabile Reiseplanung. Hier sollten verstärkte Anstrengungen zur Fahrplanstabilisierung ergriffen werden. (siehe auch Beiträge zur Beschleunigung).
- Ausfälle sollten stärker sanktioniert werden als Anreiz für die Unternehmen, ausreichende Reserven vorzuhalten

Kapazität

- zur Vermeidung von Überfüllungen sollten ausreichend (große, lange) Fahrzeuge eingesetzt werden. Hierfür ist eine entsprechende Anzahl an Fahrzeugen sowie ein ausreichende Fahrzeugreserve erforderlich.
- Bei der U- und Straßenbahn ist die zu geringe Zuglänge in Tagesrandlagen bemängelt worden.

Weitere Anregungen:

- Die bessere Koordinierung von Veranstaltungen und Baustellen sind zwei wichtige Kriterien zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV
- Die geeignete Ausstattung von Fahrzeugen trägt wesentlich zu mehr Qualität (Aufenthalt, Fahrgastwechsel) bei.

2.4 Arbeitsgruppe Mehr Fahrgäste

- In dieser Gruppe wurden Maßnahmen zur Gewinnung von Fahrgästen für den ÖPNV diskutiert. Hintergrund ist das Handlungsziel des StEP Verkehr den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr von 27 % (Jahr 2008) auf 29 % (Jahr 2025) zu steigern. Für die Zielereichung wurden von den TeilnehmerInnen verschiedene Maßnahmenarten eingebracht. Neben den positiven Effekten der Maßnahmen wurden gemeinsam auch mögliche negative Folgewirkungen und mögliche Hemmnisse für deren Umsetzung diskutiert. Die betrachteten Themen werden im Folgenden dargestellt.
- Optimierung des bestehenden Angebotes: Gebiete mit geringerem ÖPNV-Anteil betrachten und dortige Angebotsverbesserungen prüfen, Nichtnutzerbefragungen durchführen.
- Angebotsausweitung: Verdichtung des Schienenverkehrs, Netzlücken angebotsseitig schließen (z. B. zwischen Friedrichshain und Kreuzberg), Direktverbindungen ausweiten, ein Hemmnis stellen die bislang bestehenden finanziellen Rahmenbedingungen dar, Potenzial ergibt sich jedoch aus dem diskutierten Leistungsaufwuchs im Zuge der Thematik „Wachsende Stadt“, hier könnten Synergieeffekte genutzt werden.
- Infrastruktur: Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen wurde die Umsetzung kleinteiliger Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung von Umsteigebeziehungen und zum Abbau von Netzlücken vorgeschlagen, z. B. Erweiterung der Straßenbahndestelle U-Bahnhof Warschauer Straße, Heranführung Linie M13 an die Linie U1.
- Beschleunigung: Die TeilnehmerInnen forderten eine deutlichere Priorisierung des ÖPNV, um so die Fahrzeiten und die Betriebsstabilität im Oberflächenverkehr zu verbessern, als mögliches Spannungsfeld wurde hierbei die notwendige Abwägung zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes identifiziert.

- Vertrieb, Tarif: Über die verstärkte Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien wie Smartphone, Handy und Internet für den Vertrieb im ÖPNV lassen sich bestehende Nutzungsbarrieren abbauen und neue innovative tarifliche Angebote entwickeln, z. B. vereinfachter Vertrieb und flexible Abrechnung beim Handy-Ticket.
- Intermodalität: Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger soll verbessert werden, um so die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, hierzu sollen Anlagen des Bike+Ride und Park+Ride ausgeweitet werden, zudem ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV über eine Ausweitung des entsprechenden Platzangebotes zu erleichtern, als Hemmnis wurde hier jedoch die systemimmanente hohe Kapazitätsauslastung des ÖPNV in der HVZ erkannt, bei einer Veränderung der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge sind zudem stets konkurrierende Ansprüche (z. B. Sitzplatzbedarf, ausreichende Gesamtkapazität) zu berücksichtigen.
- Restriktionen für MIV erhöhen: Neben Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV wurden auch weitere Restriktionen für den städtischen MIV angeregt, nur durch dieses Zusammenspiel könnten die ambitionierten Modal-Split-Ziele erreicht werden, als Beispiel wurde die räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sowie die Erhöhung von Parkgebühren vorgeschlagen, als Hemmnisse wurden die notwendige politische Grundsatzentscheidung und die politische Durchsetzbarkeit identifiziert.

2.5 Arbeitsgruppe Sonstiges

- Thema war das Falschparken an Busspuren und Haltestellen. Problem insbesondere auch Lieferfahrzeuge. Dadurch werden ÖPNV-Verbesserungen nicht nutzbar. Dies wird durch die Fahrplanauswertungen erhärtet.
- Offensichtlich besteht bei der Polizei kein Interesse, auch Haltestellen und Spuren unmittelbar vor Polizei-Dienststellen können straflos zugeparkt werden. Sie verweisen auf das Ordnungsamt
- Ordnungsamt kontrolliert aber fast nur die Parkzonen, sonst geringer Eifer. Personalknappheit.
- Lösungsansätze: Berechnen der Nutzen und Kosten für verstärkte Kontrollen und für Entfernen von Kfz. Problembewusstsein „oben“ wecken?
- Umgekehrt enormer Ressourcenverbrauch für interne Abstimmung auch zweitrangiger Themen (z. B. Haltestellenverlegung Rosenthaler Platz um 40 m bindet 20 Personen 2 Stunden lang). Verwaltungsintern sollte hier zielgerichteter eingeladen und gearbeitet werden.