

# DISKUSSION

Herzlich Willkommen in **Arbeitsgruppe 1!**

Unsere Themen sind:

- **Marktstrategie:** Der ÖPNV realisiert den Anspruch „ÖPNV: Mobilität in Berlin, für alle!“
- **Qualitäts-Strategie:** Mit Qualität und Sicherheit neue Nutzende für den ÖPNV gewinnen
- **Beschleunigungsstrategie:** Attraktiver und verlässlicher ÖPNV durch Priorisierung von Bus und Tram vor dem MIV
- **Barrierefrei-Strategie:** Hemmnisse der Barrierefreiheit im ÖPNV identifizieren und beseitigen

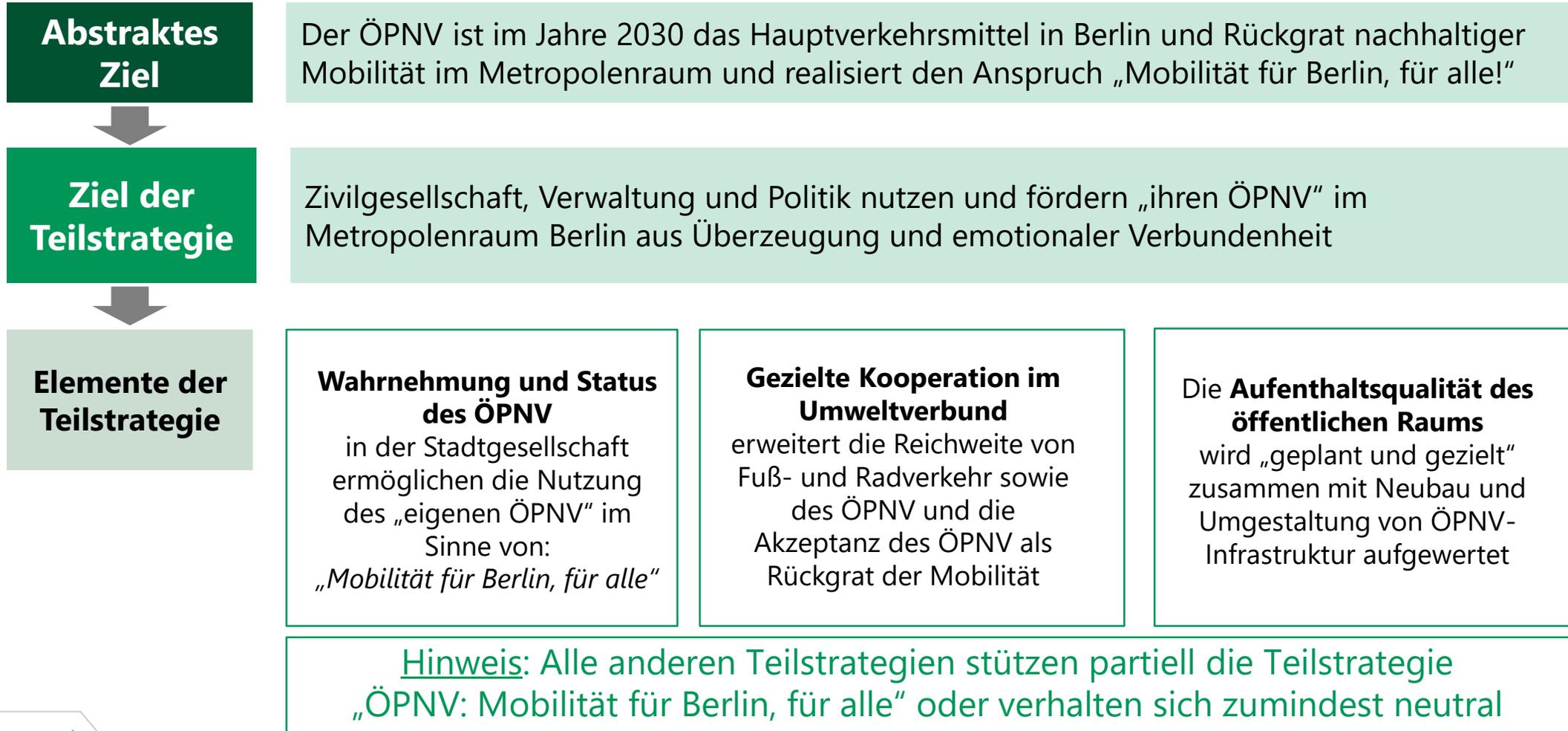
# TEILSTRATEGIE 1 ÖPNV: MOBILITÄT FÜR BERLIN, FÜR ALLE

11.05.2022

CENTER  
NAHVERKEHR  
BERLIN 

# TEILSTRATEGIE 1

## ÖPNV: Mobilität für Berlin, für alle



# TEILSTRATEGIE 1

## ÖPNV: Mobilität für Berlin, für alle – Elemente der Teilstrategie

### Wahrnehmung und Status des ÖPNV in der Stadtgesellschaft verbessern

1

Angebot, Infrastruktur, Qualität und Tarif des ÖPNV werden so entwickelt, dass in möglichst vielen Dimensionen der **ÖPNV authentisches Rückgrat der „Mobilität für Berlin, für alle“** ist

2

**Öffentliches Bewusstsein** der Funktion des ÖPNV für die „Mobilität für Berlin, für alle“ wird mit Kampagnen sowie durch „Nutzung des ÖPNV durch Entscheidungstragende“ gestärkt

3

**Belange und Akteure des ÖPNV** sind frühzeitig, kontinuierlich und verlässlich in alle mobilitätsrelevanten **Projekte und Prozesse der Stadtentwicklung** eingebunden

4

**Priorisierung des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr**, um sein Angebot verlässlich und attraktiv zu gestalten und um seinen „Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsvorsprung“ positiv im Bewusstsein der Zivilgesellschaft zu verankern [= > *Beschleunigungsstrategie*]

# TEILSTRATEGIE 1

## ÖPNV: Mobilität für Berlin, für alle – Elemente der Teilstrategie

### Gezielt Kooperation im Umweltverbund

1

Verbesserung der **Haltestellen, Busbahnhöfe und Bahnhöfe** sowie ihres **Umfeldes** in Bezug auf Auffindbarkeit, Wegeleitung, Information, Beleuchtung, Sitzplätze und Serviceangebote

2

Verfügbarkeit von sicheren und wettergeschützten **Fahrradabstellanlagen** in unmittelbarer Nähe von Haltestellen und Bahnhöfen gezielt erhöhen (Bedarfsüberhang, großer Einzugsradius), **Fahrradvermietung** und **Servicestationen** im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen fördern

3

Möglichkeiten der **Mitnahme von Fahrrädern in Angeboten des ÖPNV** verbessern sowie verlässliche und aktuelle Informationen darüber bereit stellen (inklusive Auslastung)

# TEILSTRATEGIE 1

## ÖPNV: Mobilität für Berlin, für alle – Elemente der Teilstrategie

### Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erhöhen

1

Neubaumaßnahmen oder Grundsanierungen von ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur werden genutzt, um **Maßnahmen der Stadtentwicklung** im Umfeld der Trasse zu ergreifen und die Aufenthalts- und Lebensqualität im Kontext und Umfeld der Ausbaumaßnahme gezielt zu steigern (Beispiel Frankreich)

2

Es werden Konzepte entwickelt und umgesetzt, um durch geeignete Maßnahmen Bahnhöfe und Haltestellen sowie den angrenzenden **öffentlichen Raum ästhetisch und atmosphärisch aufzuwerten** und zugleich **Vorsorge vor den Folgen des Klimawandels** zu leisten (u.a. Beschattung, Starkregenabfluss)

3

Bei der Gestaltung von Fahrzeuginnenräumen sowie Haltestellen wird nicht nur der Funktionalität, sondern auch der **subjektiven Wahrnehmung der Wertigkeit von Materialien** Rechnung getragen

4

Bei Neubaumaßnahmen und bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist neben der funktionalen Verkehrsbedeutung auch der **soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische und historische Kontext** der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen.

# TEILSTRATEGIE 1

## Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?

# TEILSTRATEGIE 2 QUALITÄT, SICHERHEIT UND IMAGE DES ÖPNV

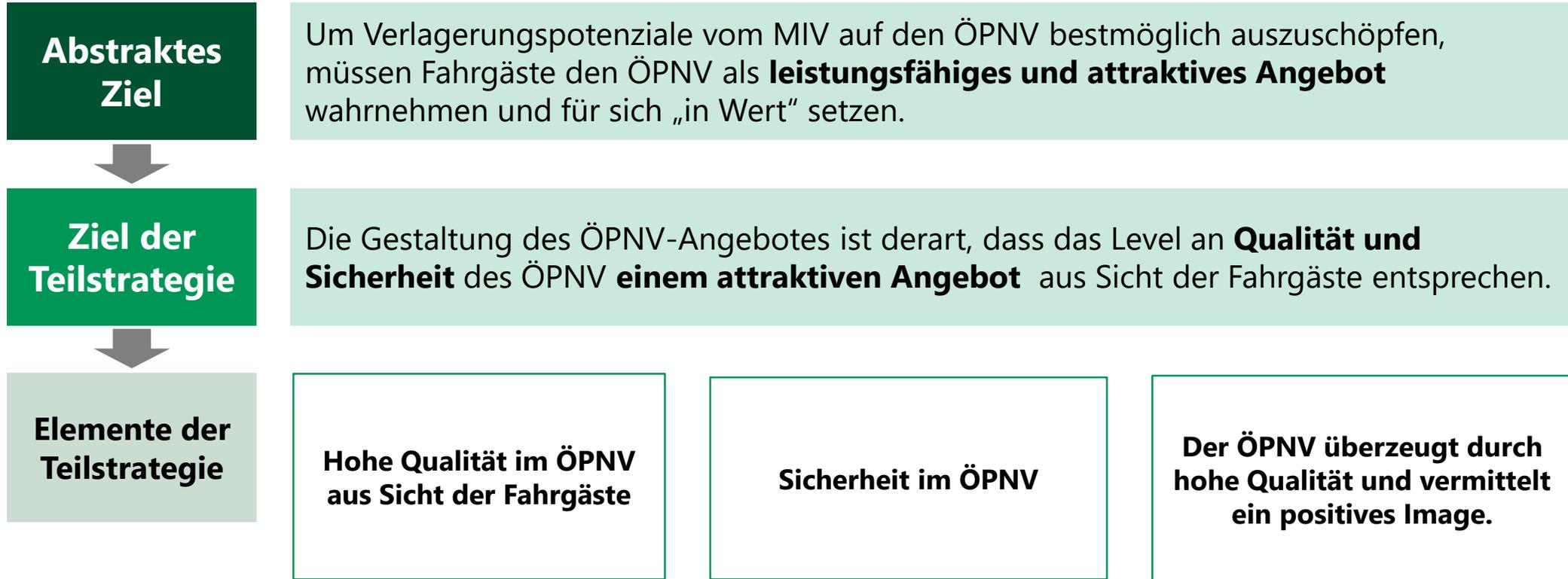
CENTER  
NAHVERKEHR  
BERLIN 

16.06.2022 - FORUM NAHVERKEHR

## QUALITÄT IM ÖPNV AUS FAHRGASTSICHT

# TEILSTRATEGIE 2

## Qualität, Sicherheit und Image des ÖPNV

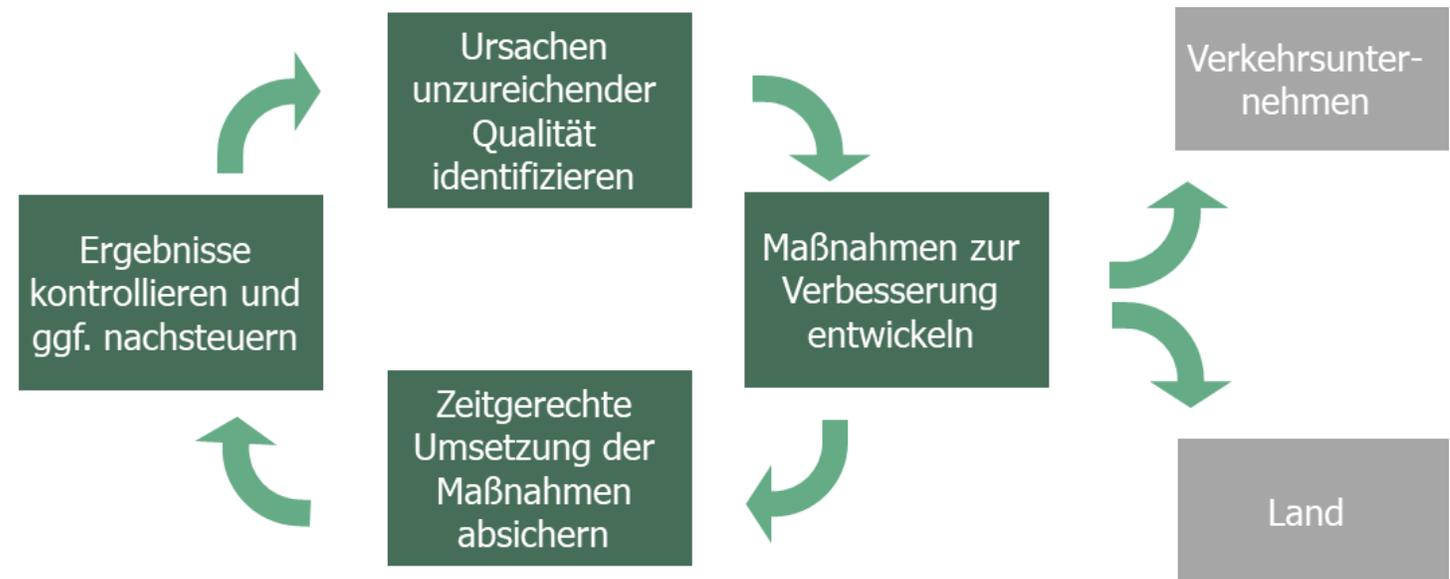


# TEILSTRATEGIE 2

## Qualität, Sicherheit und Image des ÖPNV

### Hohe Qualität im ÖPNV aus Sicht der Fahrgäste

- 1** Definition von **Qualitätszielen**
- 2** Festlegung maßnahmenorientierter **Kenngroßen attraktiver Qualität** inklusive Bewertung
- 3** Durchführung von **Marktforschung**
- 4** Etablierung von **Qualitätssteuerungsprozesse** in Verkehrsverträgen



# TEILSTRATEGIE 2

## Qualität, Sicherheit und Image des ÖPNV

### Hohe Qualität im ÖPNV aus Sicht der Fahrgäste

1

Sicherstellung eines **qualitativ hochwertigen, zuverlässigen und regelmäßigen** ÖPNV

2

Bahnhöfe und Haltestellen sowie Fahrzeuge sind für alle Fahrgäste **barrierefrei erreichbar** bzw. nutzbar

3

**Saubere Haltestellen und Fahrzeuge** bieten als Aushängeschild des ÖPNV eine **hohe Aufenthaltsqualität** und vermitteln ein positives Ambiente

4

Verbesserung einer verlässlichen und kundenorientierten **Fahrgastinformation in Echtzeit über Verbindungen und Störungen**

5

Tarifangebote stärken den ÖPNV als **erschwingliches Verkehrsmittel** für alle Bevölkerungsgruppen

6

Kundenorientierter professioneller Umgang mit **Fahrgastbeschwerden** aller Partner.

# TEILSTRATEGIE 2

## Qualität, Sicherheit und Image des ÖPNV

### Sicherheit im ÖPNV

1

Stärkung des ÖPNV als **verkehrssichere Mobilitäsalternative** mit einem hohen Schutz vor Verkehrsunfällen (Umbau und Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen)

2

**Koordiniertes Vorgehen aller sicherheitsrelevanten Akteure und Partner** im Verkehrsverbund entsprechend *Leitbild Fahrgastsicherheit* sowie auf der Basis abgestimmter Sicherheitskonzepte

3

Verbesserung der **objektiven Sicherheit** auf dem Weg zur Haltestelle / Bahnhof sowie während der Fahrt (Sicherheit öffentlicher Raum, Durchsetzung regelkonformen Verhaltens)

4

Schwerpunkt: Maßnahmen zur Verbesserung der **subjektiven Sicherheit** (Personaleinsatz, Videoüberwachung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen)

5

Förderung eines **kunden- und serviceorientierten Verhaltens** und hoher sprachlicher Kompetenzen aller Sicherheits- und Servicepersonale

6

Abgestimmte **Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation** aller Partner bei sicherheitsrelevanten Vorfällen

# TEILSTRATEGIE 2

## Qualität, Sicherheit und Image des ÖPNV

**Der ÖPNV überzeugt durch hohe Qualität und vermittelt ein positives Image.**

1

Gezielte Verbesserung und Vermarktung positiver **Imagefaktoren des ÖPNV** im Verhältnis zum MIV (Umweltfreundlichkeit, Preisvorteil, Verkehrssicherheit, Nutzung Unterwegszeit)

2

Öffentlichkeitsarbeit und Imagekampagnen fördern die **ÖPNV-Kultur** in Berlin und richten sich an unterschiedliche Lebensstilgruppen und -milieus

3

Bild und Funktion des ÖPNV als **zeitloses und klimaschützendes Verkehrsmittel** vermitteln

4

ÖPNV als attraktives Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen „**positiv und authentisch erfahrbar**“ machen (hohe Aufenthaltsqualität, angenehmes Ambiente an Haltestellen und in Fahrzeugen)

5

**Akteure des ÖPNV handeln gemeinsam** durch kontinuierliche und verlässliche Abstimmungen in allen mobilitätsrelevanten Projekten und Vorhaben

# TEILSTRATEGIE 2

## Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?

# TEILSTRATEGIE 3 BARRIEREFREIHEIT

CENTER  
NAHVERKEHR  
BERLIN

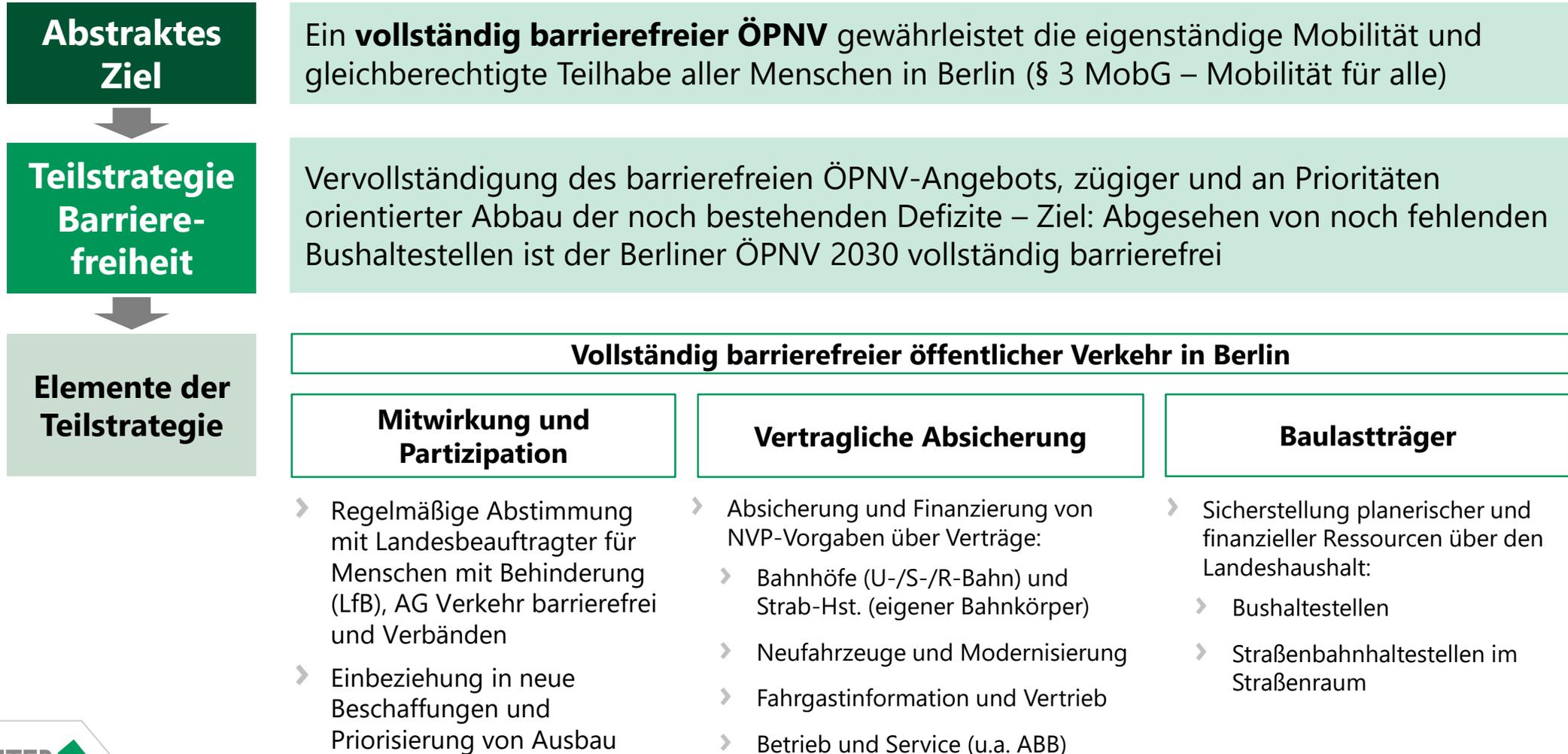


16.06.2022 – FORUM NAHVERKEHR

## HEMMNISSE DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV IDENTIFIZIEREN UND BESEITIGEN

# TEILSTRATEGIE 3

## Barrierefreiheit in der Fortschreibung des Berliner NVP 2024-2028



# TEILSTRATEGIE 3

## Barrierefreiheit in der Fortschreibung des Berliner NVP 2024-2028

### Elemente der Teilstrategie

#### Mitwirkung und Partizipation

1

**Umfassende und regelmäßige Einbeziehung** von LfB, AG Verkehr barrierefrei und Verbänden

2

**Gemeinsame Erarbeitung** und Fortschreibung der NVP-Inhalte über **Workshops und Anhörungen**

3

Absicherung der Umsetzung über **vertraglich gesicherte Mitwirkungsrechte** (insb. Fahrzeugbeschaffung)

4

Einbeziehung in **Prioritätensetzung** für noch erforderliche Um- und Ausbauten

#### Vertragliche Absicherung

**Umsetzung der Barrierefreiheit über Verträge** mit Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern abgesichert

1

**S-Bahn- und Regionalbahnhöfe** über Verträge mit DB St&S

2

**U-Bahnhöfe und Strab-Haltestellen** über Verkehrsvertrag mit BVG

3

Vorgaben zu Standards und Abstimmung bei allen zu beschaffenden **Neufahrzeugen**

4

Standards und ergänzende Vorhaben zu **Fahrgastinformation** und Vertrieb

5

**Alternative Barrierefreie Beförderung** als stadtweite „Rückfallebene“

#### Handlungsfähige Baulastträger (Bezirke)

**Bus- und Straßenbahnhaltestellen** (im Straßenraum) sind die größte noch zu bewältigende Herausforderung der vollständigen Barrierefreiheit

1

Baulastträger müssen handlungsfähig gemacht werden – bislang stockt die Umsetzung. Voraussetzung für zügige Umsetzung ist die Sicherung **personeller und finanzieller Ressourcen bei den Baulastträgern**

2

Der Umbau von rund 6000 noch nicht barrierefreien Bushaltestellen erfordert **Prioritäten** – diese müssen **gemeinsam mit Bezirken, Betroffenen und Unternehmen** gesetzt werden

# TEILSTRATEGIE 3

## Barrierefreiheit in der Fortschreibung des Berliner NVP 2024-2028

### Ziele für die Schwerpunktthemen

Zugangsstellen	Fahrzeuge	Fahrgastinformation und Vertrieb	Betrieb und Service
<b>1</b> U-/S- und Regionalbahnhöfe sind <b>bis 2028 vollständig barrierefrei</b>	<b>1</b> Alle U-/S- und <b>Regionalbahnen</b> sind <b>bis 2030 vollständig barrierefrei</b>	<b>1</b> Alle Bahnhöfe gewährleisten bereits Information nach dem Zwei-Sinne-Prinzip	<b>1</b> Die Alternative Barrierefreie Beförderung (ABB) ist bis 2026 stadtweit als Rückfallebene zur vollständigen Barrierefreiheit eingeführt
<b>2</b> <b>Straßenbahnhaltestellen</b> sind <b>bis 2030 vollständig barrierefrei</b>	<b>2</b> Straßenbahn, Bus und Fähre sind bereits vollständig barrierefrei – über abgestimmte Beschaffung werden die jeweils aktuellen Standards gesichert	<b>2</b> Bis 2030 ist das <b>Zwei-Sinne-Prinzip bei Bus und Straßenbahn</b> flächendeckend eingeführt („sprechende Busse und Bahnen“)	<b>2</b> Alle Personale mit Kundenkontakt sind geschult und „können“ vollständige Barrierefreiheit
<b>3</b> Sicherstellung der Planungs- und Finanzierungskapazität für Bushaltestellen bei den Baulastträgern	<b>3</b> Jeweils aktuelle Standards und Mitwirkung Betroffener sind über Verkehrsverträge gesichert	<b>3</b> Fahrgastinformation und Vertrieb sind online vollständig barrierefrei	<b>3</b> Anspruchsvolle Ausfallquoten für Aufzüge und Rolltreppen sind umgesetzt und werden eingehalten
<b>4</b> Gemeinsam mit Betroffenen entwickelte klare Prioritäten für barrierefreie Bushaltestellen		<b>4</b> Fahrscheinautomaten sind vollständig barrierefrei	

*Hinweis: Alle Jahreszahlen vorbehaltlich einer genaueren Prüfung im Zuge der NVP-Erstellung*

# TEILSTRATEGIE 3

## Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?

# TEILSTRATEGIE 4 BESCHLEUNIGUNG

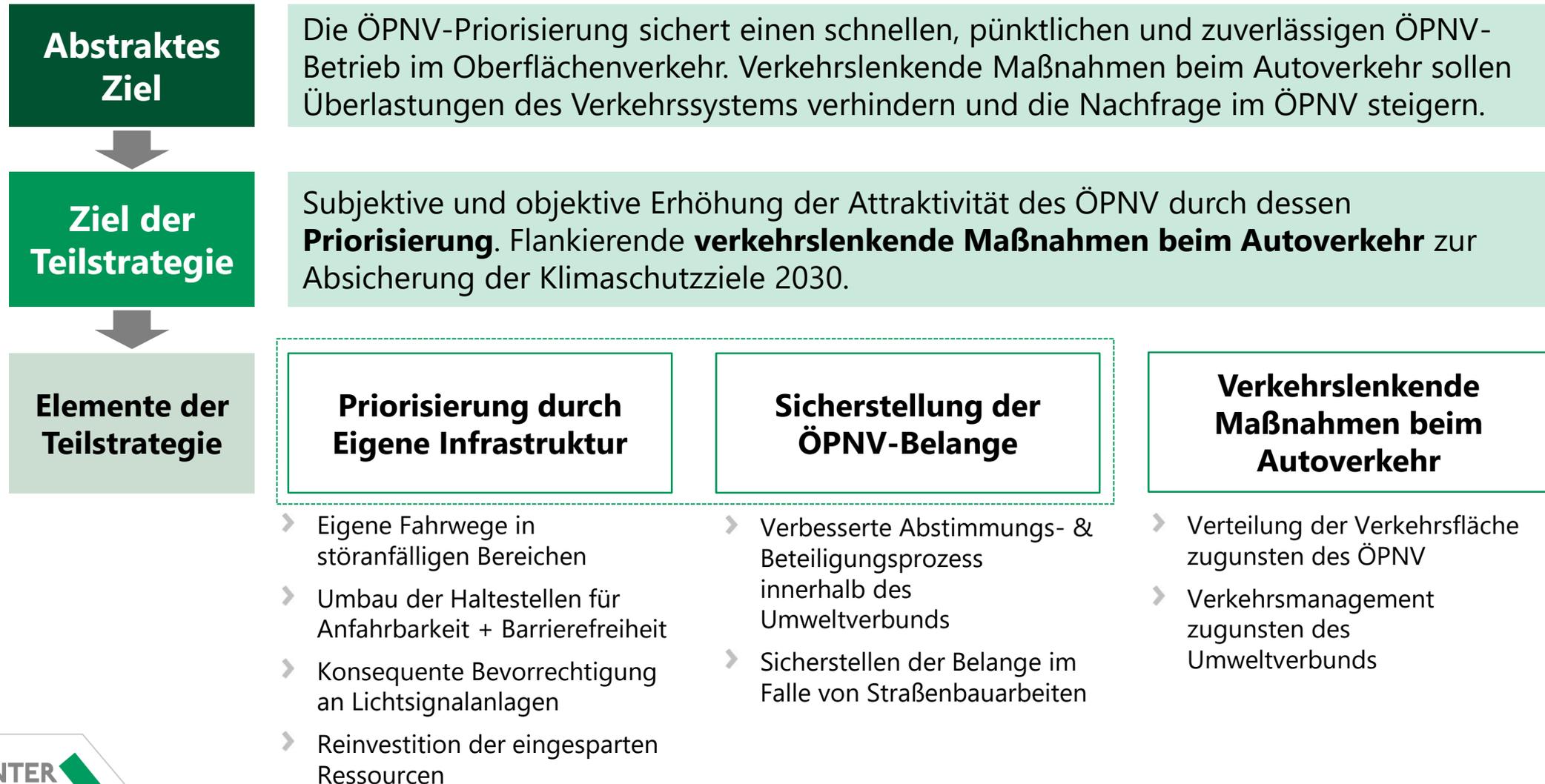
CENTER  
NAHVERKEHR  
BERLIN 

16.06.2022 – FORUM NAHVERKEHR

**ATTRAKTIVER UND VERLÄSSLICHER ÖPNV DURCH  
PRIORISIERUNG VON BUS UND TRAM VOR DEM AUTO**

# TEILSTRATEGIE 4

## Strategie zur ÖPNV-Priorisierung



# TEILSTRATEGIE 4

## Strategie zur ÖPNV-Priorisierung

### Priorisierung durch eigene Infrastruktur

1

**Entkopplung der Fahrwege** vom Auto- und Radverkehr in störanfälligen Bereichen. **Hochwertige ÖPNV-Verbindungen** erhalten dabei **besonders hochwertige Infrastruktur**

2

Umbau von Bushaltestellen zu **Haltestellenkaps** sichert **störungsfreie An-/Abfahrt** und **schnellen Fahrgastwechsel**. Der Bus beginnt als **Pulk-Führer**.

3

Konsequente Bevorrechtigung an **Ampeln** mit dem Ziel „**Null-Wartezeit**“ außerhalb von Haltestellen

4

**Eingesparte Ressourcen** (Personale, Fahrzeuge und Bestelltentgelte) werden für **stadtweite Angebotsverbesserungen** genutzt.

Priorisierung der Maßnahmen nach folgender Prämisse:

- › Besonders störanfällige Abschnitte mit hoher Fahrtendichte
- › Abschnitte abseits von Schienenwegen

### Sicherstellung der Belange des ÖPNV im Umweltverbund

1

Koordinierte **Planungsprozesse**, die Konfliktlagen innerhalb des Umweltverbundes – die bei isolierter Planung entstehen – vermeiden bzw. auflösen

2

Verbesserte **Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse** aller zuständigen Senatsverwaltungen **bei Straßenumbauten**

3

Sicherstellung eines möglichst ungestörten und stabilen Fahrplans bei **Straßenbauarbeiten** und Bauarbeiten mit Nutzung des Straßenraums

Umgang mit komplexen Vorhaben:

- › Aufbau und Anwendung geeigneter Projektstrukturen
- › Effektive Zielerreichung vor Perfektionismus
- › Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des gesamten Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Gestaltung dergestalt, dass sie sich optimal ergänzen → gemäß §5 Mobilitätsgesetz

# TEILSTRATEGIE 4

## Strategie zur ÖPNV-Priorisierung

### Verkehrslenkende Maßnahmen

1

**Umverteilung der Verkehrsfläche** zur Förderung des Umweltverbunds und damit zur Eröffnung von Chancen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Berlin

2

**Anpassung der Leistungsfähigkeit** durch **Ampel-Steuerung** zur **Vermeidung von Überlastungserscheinungen** im folgenden Straßenabschnitt und Maßnahmen des Verkehrsmanagements zur Förderung des Umweltverbundes (im ruhenden und fließenden Verkehr)

3

Maßnahmen der Verkehrslenkung **dort intensivieren**, wo **Verlagerungseffekte** aufgrund störungsfreier, attraktiver **ÖPNV-Alternativen** zu erwarten sind

4

**Kein Wachstum der Gesamtanzahl der Parkplätze** in Berlin und Einstieg in die **flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**

# TEILSTRATEGIE 4

## Diskussion

- Gibt es Verständnisfragen?
- Zu welchen Punkten haben Sie Anregungen oder Diskussionsbedarf?