

# Landesdelegiertenkonferenz

## 7. November 2010

Uferstudios, Studio 14

Uferstraße 8, Berlin (Wedding)

### BESCHLUSS

## GRÜN UNTERWEGS - NACHHALTIGE, GERECHTE UND MASSGESCHNEIDERTE MOBILITÄT FÜR BERLIN

### 1. Meine Stadt - Deine Stadt - unsere lebenswerte Stadt

#### **Verkehr und Stadtentwicklung in der Hauptstadt**

Die Berlinerinnen und der Berliner lieben Berlin: ihre Kieze, Parks, Straßencafés, durch die zahlreichen und unterschiedlichen Straßen zu flanieren. Das ist Berliner Lebensgefühl. Zwischen Großstadtflair und Dorfstruktur, Großwohnsiedlung und Bauernhof, dicht besiedelt und großen Freiräumen bietet Berlin ein breites Spektrum. Und nicht nur die Berlinerinnen und Berliner wissen das zu schätzen - steigende Touristenzahlen belegen, dass Berlin sehr attraktiv ist!

Deshalb brauchen wir ein Verkehrskonzept, das die Bedürfnisse einer steigenden Zahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern mit täglich 450.000 Besuchenden mit anwohnerInnenfreundlichen Anforderungen an das genannte "Berliner Lebensgefühl" verbindet und ausbalanciert.

Berlin zu (er)leben erfordert Mobilität. Unsere Mobilitätsbedürfnisse sind dabei so unterschiedlich und vielfältig wie wir Menschen selbst. Selten beschränken wir uns nur auf ein Verkehrsmittel. Menschen, die Auto fahren, nutzen mehr oder weniger häufig auch mal öffentlichen Verkehrsmittel oder das Rad. Menschen, die Rad fahren, möchten gelegentlich auch die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Die Wahl wird im Wesentlichen von den

unterschiedlichsten Faktoren bestimmt: Kosten, Zeit, Bequemlich- und Verfügbarkeit, Sicherheit und persönlicher Lebenssituation. Nur Fußwege nutzen wir alle.

Ein Blick in die Stadt zeigt: auf vielen Berliner Straßen und Plätzen ist das Automobil dominant. Die meiste Fläche steht dem fließenden motorisierten Verkehr und den Parkplätzen zur Verfügung. Radwege und Bürgersteige pflegen häufig nur ein schmales Dasein, von Aufenthaltsqualität an diesen Orten keine Spur. Das wollen wir ändern: Die knappen Flächen müssen allen zur Verfügung stehen. Lärm, Abgase, Platz greifende „Blechhaufen“ sind auf ein Minimum zu reduzieren. Insgesamt ist die stetige Versiegelung zu stoppen. Deshalb sind alle sich ergebenden Chancen zu Nutzen den städtischen Raum gerechter aufzuteilen und damit mehr Lebensqualität zu schaffen.

Stetig sinkende Unfallzahlen sind gut, reichen aber nicht aus. Deshalb halten wir an „Vision Zero“ fest. Mehr Übersichtlichkeit an Kreuzungen, insgesamt eine Entschleunigung des Verkehrs (Tempo 30) und die Stärkung der Verantwortung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind Maßnahmen dieses Ziel zu erreichen.

Die finanziellen Ressourcen zum Umbau von Straßen und Plätzen und zum Ausbau der Infrastruktur für Radwege, Bus und Bahn sind knapp. Straßenneubau wird in Zukunft nur noch in Ausnahmen zu rechtfertigen sein. Im Rahmen der Erhaltungsmaßnahmen sind Flächen für den Rad- und Fußverkehr zu gewinnen. Alle Maßnahmen werden sich auch daran messen müssen die Emissionen für CO<sub>2</sub>, Lärm und Feinstaub zu reduzieren und damit einen wesentlichen Teil zum Klima- und Umweltschutz beizutragen.

Berlin hat beste Voraussetzungen für die Entwicklung einer umweltfreundlichen Mobilität: weniger als die Hälfte der Haushalte besitzt ein Auto, das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel zählt zu den besten in Deutschland und Europa. Ziel aller Maßnahmen und Projekte im Bereich der Mobilität muss sein die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten. Damit fangen wir heute an.

Wir wollen Mobilität für alle: für Menschen in sehr hohem Alter, aber auch für Eltern mit Kindern und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention mit dem Ziel der Barrierefreiheit ist dafür unsere politische Leitlinie.

## 2. Kriterien an ein grünes Leitbild Mobilität - wie aus grauem Verkehr grüne Mobilität wird

Bündnis 90 /Die Grünen streben in Berlin einen klimaneutralen, benutzerInnenfreundlichen und bezahlbaren Verkehr an. Dabei sind die individuellen Mobilitätsbedürfnisse in Einklang mit Sicherheit, Gesundheit, Klima- und Umweltschutz zu bringen. Vorrangige Kriterien sind dabei:

- Ökologische Verträglichkeit: größtmögliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und Ressourcenschonung, sowie Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen. Das bedeutet eine konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Außerdem sind alternative Verkehrskonzepte zu fördern, wie z.B. Car Sharing, die nach dem Prinzip „Fahren statt Haben“ neue Nutzungsansätze etablieren.
- Verkehrssicherheit: größtmögliche Vermeidung von Personenschäden. Ziel ist „Vision Zero“, d.h. die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu senken.
- Stadtraum als Lebensraum: Stadt der kurzen Wege hebt die strikte Funktionstrennung zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit auf und vermindert somit lange Fahrwege. Das ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung einer familienfreundlichen und altersgerechten Stadt, in der fast alles zu Fuß erreichbar ist.
- Mobilität für Alle: allen Menschen wird ein in der Mobilität selbstbestimmtes Leben ermöglicht. Entsprechend sind alle Zu- und Übergänge innerhalb und zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern diskriminierungs- und barrierefrei zu gestalten. Dazu gehören das Absenken von Bordsteinen, Fahrstühle und die Anlage von Blindenstreifen genauso wie einfache Leit- und Bedienungssysteme an Automaten und anderen Informationsquellen.

## 3. Ein integriertes Verkehrskonzept ist alternativlos

### 3.1 Straße, Schiene und Weg sind eine Familie

Das künftige Mobilitätsangebot in Berlin muss: **radikal intermodal** sein, also schwellenlose und bequeme Übergänge zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten; **radikal einfach** sein, also ohne große Erklärungen auskommen und einfache Zugänge gewähren; **radikal nachhaltig** sein, also unter Einbeziehung aller ökologischer und sozialer Kosten langfristig sinnvoll und finanzierbar sein.

Ein leistungsfähiges Mobilitätskonzept basiert auf sich ergänzenden Verkehrsmitteln. Die Stärken aller Verkehrsmittel sind zu maximieren, ihre Schwächen zu minimieren. Ein zukunftsweisendes, attraktives und damit erfolgreiches Konzept für öffentliche Verkehre muss

die Nutzerinnen und Nutzer in den Mittelpunkt stellen. Dazu spielen gute Erreichbarkeit, Zuverlässigkeit und funktionierende Anschlüsse, Pünktlichkeit, die Reduzierung von Umsteigenotwendigkeiten und ausreichende Sitzplätze, Sauberkeit und Sicherheit eine große Rolle. Unser Ziel ist es, die Nutzung von Bahn, S-Bahn, Tram und Bus sowie das Radfahren und zu Fuß gehen so attraktiv wie möglich zu gestalten, damit möglichst viele Menschen bereit sind freiwillig auf das eigene Auto zu verzichten. CarSharing-Angebote sind in die öffentlichen Verkehre zu integrieren. Integrierte Mobilität bedeutet dann einen einfachen, schwellenlosen Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu ermöglichen.

Die Mobilitätsbedürfnisse von TouristInnen müssen in ein integriertes Verkehrskonzept ebenfalls einfließen: eine höhere Taktung der Buslinien 100 und 200 oder die Einrichtung einer BVG-Tourismus-Linie für den Sightseeingbedarf können Alternativen zu „wilden“ Stadtrundfahrten bieten. Die zentrale Koordination der Reisebusse auf geeigneten Sammelparkplätzen mit ÖPNV Anschluss soll die Belastung in den Kiezen senken und das Erkunden der Innenstadt mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver machen. Für uns stehen die Senkung der Emissionen, der Lärmbelastung und des Flächenverbrauchs und insgesamt die AnwohnerInnenfreundlichkeit im Vordergrund.

### **3.2 Mobilitätskarte - Schlüssel zur Stadt**

#### 3.2. Mobilitätskarte - Schlüssel zur Stadt

Für einen niedrighschwelligen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln wollen wir eine Grüne Mobilitätskarte entwickeln. Als ersten Schritt daher, wollen wir ein zum Umweltabo zubuchbares Mobilitätspaket anbieten. Dieses soll neben einer BahnCard Vergünstigungen für Leihfahrräder, CarSharing, Mietwagen und Taxifahrten bieten. Dabei ist eine flexible Zubuchung von Optionen möglich. Die Mobilitätskarte wird damit zum Schlüssel zur Stadt. Mehrfach-Anmeldungen bei den unterschiedlichen Anbietern entfallen, gegebenenfalls ebenso auch mehrere monatliche Grundgebühren und Anmeldekosten. Die Auswahl der Verkehrsmittel kann so viel individueller gestaltet werden. Datensparsamkeit hat dabei für uns oberste Priorität. Bewegungsdaten im ÖPNV dürfen jedenfalls nicht gespeichert werden.

### **3.3. Mobilität als Schlüssel zur Teilhabe an der Stadtgesellschaft**

Das derzeitige Tarifsystem bietet Angebote für Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende, Menschen ab 65 und Erwerbslose. Einige Angebote sind zu teuer, vor allem mit Blick auf die Höhe staatlicher Leistungen. An anderer Stelle fehlen gezielte Angebote ganz. Der hohe Preis des „Berlin-Ticket-S“ übersteigt alle Regelleistungen für Mobilität. Auch rund

200.000 Kinder sind in Berlin von Armut betroffen und müssen für Ermäßigungstarife oder Monatstickets noch immense Preise zahlen, die keiner staatlichen Unterstützung für Kinder entsprechen.

Anders als dieses Tarifsystem wollen wir Menschen mit geringem Einkommen, den EmpfängerInnen von Hartz IV, Sozialhilfe, Grundsicherung oder EmpfängerInnen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz mehr Mobilität ermöglichen, wie durch O-Tarife während weniger frequentierter Zeiten, z.B. an späten Vormittagen oder an Wochenenden. Außerdem soll durch attraktive Tarife der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad und den ÖPNV gefördert werden.

Kindern von EmpfängerInnen dieser Leistungen wird die Nutzung des ÖPNV außerdem kostenlos angeboten um der großen Kinderarmut in Berlin schrittweise entgegen zu wirken und Schulwege sowie die Nutzung verschiedener Freizeitangebote zu ermöglichen.

### **3.4. Trotz knapper Kassen: Raum für Fußgänger, Radler und ÖPNV**

Die Berliner Finanzbudgets von Land und Bezirken im Bereich Verkehr sind knapp. Bereits heute gibt es einen enormen Investitionsstau zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Die Ausgaben im Verkehrsbereich werden nur teilweise durch Bundes- oder EU-Zuschüsse gedeckt, ein erheblicher Anteil muss durch Mittel aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Nach senatseigenen Berechnungen besteht für die nächsten 15 Jahre ein Grundinstandhaltungsbedarf von ca. 6,7 Mrd. Euro. 80 Mio. Euro werden für den Straßenneubau der Tangentialverbindung Ost (TVO) beziffert, ein Luxus vor dem Hintergrund der Flächenversiegelung, des Klimaschutzes und nicht zuletzt der Schuldenbremse. Entsprechend sind Neuinvestitionen – insbesondere im Straßenneubau – nur noch in Ausnahmen zu rechtfertigen. Auch europäische EFRE-Mittel sollen endlich für den Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur verwendet werden.

Neuinvestitionen sind ausschließlich im Bereich der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie in der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger möglich.

Notwendige Projekte sind:

1. Schienenanbindung des Flughafen BBI und Ausbau der Nahverkehrstangente
2. Ausbau der Straßenbahn, insbesondere die Strecken Alexanderplatz – Steglitz, Nordbahnhof – Turmstraße, Warschauer Straße – Hermannplatz, Rosenthal – Märkisches Viertel
3. Velorouten und Fahrradstreifen

In Zukunft müssen die Gestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum in der Bestandserhaltung genutzt werden um Fußgängern und Radlern mehr Raum auf Straßenverkehrsflächen zu verschaffen.

Gleichzeitig sind alle Anstrengungen zu unternehmen, Budgets so effizient wie möglich zu nutzen. Gerade in der Betriebsorganisation der BVG sehen wir noch Optimierungsbedarf bei Erhalt der aktuellen Verkehrsleistung. Zusätzlich führen Attraktivitätssteigerungen zu mehr Fahrgästen und somit zu höheren Einnahmen. Erhebliche Sparpotenziale bietet auch die Beschleunigung des Bus- und Tramverkehrs. Intelligente Ampelschaltungen berücksichtigen dabei alle Verkehrsmittel.

Wir wollen den Autoverkehr in der Innenstadt merklich verringern. Nur dadurch lassen sich der Lärm, die Abgase und der Flächenverbrauch wirksam reduzieren und Raum für andere Nutzungen gewinnen. Dazu bedarf es weiterer Steuerungsmittel über die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings hinaus. Mittelfristig wollen wir autofreies Wohnen in der gesamten Innenstadt fördern und unterstützen.

Zusätzlich müssen wir weitere Einnahmequellen zur Finanzierung der Mobilität erschließen. Anspruch ist es dabei zugleich ordnungspolitische Akzente zu setzen. In Berlin sind auch zusätzliche Einnahmen etwa durch Instrumente wie Parkraumbewirtschaftung ergebnisoffen zu prüfen.

Nachfolgende Projekte sind vom Land Berlin im Bundesrat voranzutreiben:

- Abschaffung der Kfz-Steuer und Umlage auf die Mineralölsteuer.
- Abschaffung der PendlerInnenpauschale mit dem Ziel besonders die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger zu fördern.
- Gerechtigkeit, insbesondere bei der steuerlichen Behandlung, zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Bahn, Flugzeug, Auto) herstellen.
- Reformierung des Bundesverkehrswegeplans und anderer Bundeszuweisungen für Verkehrsfinanzierung – Aufhebung der Zweckbindung für Straßen- oder Autobahnbau.

### **3.5. Landeseigene Potenziale nutzen - CO<sub>2</sub>-neutral ans Ziel!**

Klimaschutz spielte für den bestehenden Senat in der Verkehrspolitik höchstens rhetorisch eine Rolle. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen in Berlin ein Sektorziel für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr einführen. Alle Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr

müssen hinsichtlich ihrer Wirkungen für mehr Klimaschutz überprüft werden. Maßnahmen, die den Klimaschutzzielen entgegenstehen, sind aus dem Plan zu entfernen.

Mittelfristig ist der landeseigene Fuhrpark auf CO<sub>2</sub>-neutrale, verbrauchsarme Fahrzeuge (bevorzugt Gas- oder Elektrofahrzeuge mit Strom aus zusätzlich erzeugten erneuerbaren Energien) umzustellen. Vorhandene neuere Dieselfahrzeuge werden mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet. Insgesamt ist der Fuhrpark auf einen notwendigen Umfang zu reduzieren, z.B. durch Nutzung von Car Sharing. Viele Wege sind schneller und klimafreundlicher mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bestreiten.

Zusätzlich ist bei allen landeseigenen Betrieben die Umstellung auf CO<sub>2</sub>-neutrale, verbrauchsarme Fahrzeuge voranzutreiben.

#### **4. ElektroMobilität**

Elektrisch betrieben fahren schon seit über einem Jahrhundert die Straßenbahn und die U-Bahn in Berlin. Die S-Bahn folgte in den 1920er Jahren, viele Eisenbahnstrecken sind heute elektrifiziert. Neue Angebote werden derzeit kreiert: elektrisch unterstützte Fahrräder, Mopeds, aber auch Busse, Personen- und kleinere Lieferwagen.

Einige umweltpolitische, bündnisgrüne Ziele lassen sich mit E-Fahrzeugen erreichen. Verkehr wird leiser, lokal emissionsfrei und ist abgesehen von der Produktion der Wagen CO<sub>2</sub>-frei möglich – sofern der Strom aus Erneuerbaren Energien (zusätzlich) produziert wird. Werden die neuen Fahrzeuge als Erweiterung des öffentlichen Verkehrs genutzt (integrierte Mobilität), können die Kostenvorteile im Betrieb eines E-Fahrzeugs mit den höheren Herstellungskosten (Batterie) teilweise kompensiert werden. Klar ist allerdings auch, dass ein Ersatz der bisherigen Autos durch E-cars nicht alle Probleme der Automobilität, insbesondere in den Städten, löst, weil sie weder den Flächenverbrauch reduzieren noch die Unfallzahlen senken. Aus Klimaschutzgründen ist der Ersatz von Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren, gespeist durch zusätzlich erzeugte erneuerbare Energien, allerdings zu begrüßen.

Unser Ziel ist es, dass der gesamte elektrische Energiebedarf zur Mobilität regenerativ erzeugt wird. Analog zu Hamburg und vielen anderen Städten setzen wir uns mit aller Kraft dafür ein, im gesamten öffentlichen Nahverkehr (Tram, U-Bahn und S-Bahn) ausschließlich Ökostrom zu beziehen.

Für Berlin ist die moderne Elektromobilität von immenser Bedeutung - gerade auch mit den Möglichkeiten einer Modellregion. Die Förderung ermöglicht Projekte im Bereich der individuellen Mobilität wie auch des Wirtschaftsverkehrs. Wir wollen nicht nur Nutzerinnen und Nutzer der E-Mobility sein, sondern auch die Entwicklung und Produktion in Berlin ansiedeln und somit neue Arbeitsplätze generieren. Diese Chance darf nicht verspielt werden.

Vorausschauend sollen daher bereits ab 2012 die für innerstädtische Neubau- und Umbauvorhaben erforderlichen Stellplätze nur noch bei Nachweis der Ladefähigkeit für Elektroautos genehmigungsfähig sein. Für Besitzer von gewerblichen Parkflächen, wie zum Beispiel Einkaufszentren oder Firmen streben wir eine schnelle Umrüstung der Ladeninfrastruktur in den nächsten Jahren an.

Im nächsten Jahr müssen vom Senat Rahmendaten für ein Fahrzeugverleihsystem (Auto und Zweiräder) abgesteckt werden, innerhalb derer sich Betreiber-Konsortien analog dem Pariser Elektrofahrzeug Verleih-Modell bewerben können.

## **5. Mobilität: Potenziale nutzen, Defizite beseitigen**

### **5.1 Platz da! Fuß- und Radverkehr stärken**

Die Hälfte aller Berliner Haushalte besitzt kein Auto. Trotzdem bleiben im öffentlichen Verkehrsraum Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Menschen häufig nur die schmalen Flächen. Mehr Platz und Bewegungsfläche brauchen vor allem Kinder für eine gesunde Entwicklung. Fußwege müssen breiter werden. Die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer hat sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt, eine stetige Nutzung des Fahrrads durch TouristInnen führt zu einem weiteren Anstieg dieser Zahl. Entsprechend ist ihnen mehr Fläche zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung zu stellen.

**Mehr Fahrradabstellplätze auf der Straße:** Der Radverkehr hat in den letzten Jahren so stark zugenommen, dass die Flächen auf den Gehwegen für eine ausreichende Anzahl von Fahrradstellplätzen nicht mehr genügen ohne zu einer Beeinträchtigung der Fußgänger zu führen. Deswegen müssen zunehmend auch Stellplätze auf Straßenland zur Verfügung gestellt werden. Um den Bedarf zu decken müssen bisherige Autostellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt werden.



An Baustellen ist die Radwegführung oft besonders unübersichtlich bis katastrophal, Fußgängerinnen und Fußgänger werden gerne durch Mäusetunnel geschickt. Barrierefreiheit ist hier in der Regel nicht gewährt, eine Nutzung mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen gar unmöglich. Hier muss die Baustellensicherung alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigen! Im Winter sind Fuß- und Radwege keine Ablageflächen für Split und Schnee. Das Räumen von Geh- und Radwegen darf der Räumung der Fahrbahnen nicht hinten anstehen.

Es liegen zahlreiche interessante Vorschläge zur Ausweisung von Wanderrouten und Spazierwegen durch Naturschutzgebiete, Wälder, Parks und für die Innenstadt vor. Außerdem muss der Mauerweg vollendet und die letzte noch bestehende Lücke in Mahlow geschlossen werden, indem die Unterquerung der Eisenbahngleise im Planfeststellungsverfahren für die Dresdener Bahn abgesichert wird. Dazu suchen wir mit den Brandenburgerinnen und Brandenburgern das Gespräch. Bänke zum Ausruhen und Verweilen müssen ein solches Angebot abrunden. Zur Finanzierung sind Patenschaften mit Berliner Unternehmen und Banken denkbar.

## **5.2 Vision Zero**

Die Unfallgefahr steigt mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional an. Eine flächendeckende Temposenkung reduziert also die Anzahl an Verkehrsunfällen – und überdies Lärm und Abgase. Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 in Wohnstraßen verursacht keine Kosten, verbessert aber mit einem Schlag die Aufenthaltsqualität. Tempo 50 bleibt auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen erhalten.

Wir bekennen uns zur Vision Zero: Das Ziel muss sein, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten auf Null zu bringen und die Zahl der Schwerverletzten signifikant zu senken.

Weitere wirksame Maßnahmen sind:

- Verkehrssicherheitstraining für radelnde Kinder oder junge Autofahrende.
- Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln und weitere Querungshilfen, die das Überqueren von Straßen erleichtern.
- Intelligente Ampelschaltungen, die alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigen.
- So viele Ampeln wie nötig, so wenig Ampeln wie möglich – Zebrastreifen und andere Querungshilfen sind in vielen Fällen genauso wirksam, aber bedeutend günstiger in Bau und Erhaltung.

- Straßenbeleuchtung für Geh- und Radwege, denn Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer braucht auch abends und in der Nacht gute Sicht.

### **5.3 FahrRad!**

90 Prozent aller Fahrten mit dem Auto in deutschen Städten sind kürzer als sechs Kilometer. Vor allem auf diesen Strecken ist das Fahrrad zumeist allen anderen Verkehrsmitteln überlegen.

Weniger Abgas, Feinstaub, Energieverbrauch, Lärm, mehr körperlich aktive

Verkehrsteilnehmende – das ist mehr als nur einmal Win-Win. Die Anlage von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn und die Einrichtung von Fahrradstraßen machen das Leben von

Radfahrerinnen und Radfahrer sicherer. Beim Ausbau von Fahrradspuren, den wir dringlich vorantreiben wollen, ist eine Mindestbreite von 2 Metern, bei Magistralen von 2,5 bis 3 Metern notwendig, damit sich RadlerInnen sicher überholen können.

Auf Fahrradstraßen können RadfahrerInnen sicher und erholsam ans Ziel kommen. Sie bieten sich vor allem parallel zu Hauptstraßen als Alternativrouten an. Wir fordern den Ausbau und die Ausschilderung bestehender Velorouten und die Anlage eines Netzes, das Verbindungen vom Stadtrand in die Innenstadt schafft und das die Bezirke an verschiedenen Stellen bequem und sicher miteinander verbindet. Neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes gilt es nicht zuletzt aus Gründen der Sicherheit, den zum Teil desolaten Zustand der bereits bestehenden Radwege zu verbessern. Das ist gut investiertes Geld.

Die flächendeckende Benutzungspflicht für Radwege stellen wir in Frage, die Benutzung muss vielmehr freigestellt werden. Dem umweltfreundlichen Verkehr muss endlich Vorrang eingeräumt werden, auch auf der Straße. Oft sind Radwege überfüllt, zugeparkt oder in marodem Zustand, ein schnelles und sicheres Vorankommen ist nicht möglich. Radfahrer auf Radwegen werden außerdem häufig von rechts abbiegenden Autofahrern übersehen. Entsprechend ist eine Verlagerung auf Radstreifen voranzutreiben, um die Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgänger zu minimieren und mehr Sicherheit zu gewährleisten.

Viele große Städte machen es vor: ein kostengünstiges und attraktives Verleihsystem steigert den Anteil des Fahrradverkehrs schnell und unkompliziert. In anderen Großstädten ist die erste halbe Stunde kostenfrei, die Verleihstationen sind gut sichtbar an zentralen Punkten. Keinesfalls nur innerhalb des S-Bahnringes sollten die Verleihstationen verteilt sein. Ob als Verleihsystem Stadtrad oder Call-a-Bike, die Anfänge sind gemacht, nun muss es weitergehen.

Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt höhere Platzkapazitäten in den Wagen, kurzfristig die Integration in die Umwelt-Monatskarte und mittelfristig in die Mobilitätskarte. Eine kostenfreie Fahrradmitnahme streben wir an.

Wer Radverkehr fördert, muss auch Abstellflächen bereitstellen. Nicht nur an den Übergangsstellen zum öffentlichen Nahverkehr, sondern auch in Geschäftsstraßen und Wohngebieten.

Darüber hinaus braucht es auch unternehmenseigene Abstellplätze für Räder, Schließfächer für Helme und Regenjacken und Duschen ermöglichen Angestellten den Umstieg aufs Rad. Für die ArbeitgeberInnen gibt es fitte Arbeitnehmende – und Abstellplätze für Angestellten-PKW-s lassen sich auch sparen. Gemeinsam mit der Wirtschaft können hier Impulse gesetzt werden.

#### **5.4 Tram, Bus: BVG**

Auf eigenem (Rasen-)Gleiskörper ist die Tram eine schnelle, staufreie und komfortable Alternative zum Auto. Bahnen, die Buslinien ersetzen, ziehen regelmäßig mindestens 25 % mehr Fahrgäste an. Die Weiterentwicklung dieses effizienten Verkehrsmittels in den Westteil der Stadt hat der Berliner Senat in den vergangenen 20 Jahren versäumt.

Vorrangig in diesem Segment ist für uns die bessere Anbindung des Hauptbahnhofes, etwa durch die Verlängerung der M10. Im Zusammenhang mit der Anwohner-Klage gegen den vom Senat geplanten vierspurigen Ausbau der Invalidenstrasse ist zu befürchten, dass sich auch der Bau dieser Straßenbahntrasse weiter verzögert. Wir plädieren für einen Verzicht dieser Straßenplanung, dann ist der Weg frei für einen baldigen Baubeginn der Tramverbindung vom Prenzlauer Berg zum Hauptbahnhof und weiter über die Turmstraße zur bisherigen Endhaltestelle der M13 am Virchow-Klinikum.

Tramlinien rechnen sich vom Alexanderplatz über den Potsdamer Platz, die Potsdamer Straße entlang zum Rathaus Steglitz, ebenso von der Warschauer Straße zum Hermannplatz. Die Strecke von Rosenthal zum Märkischen Viertel und die weitere Anbindung zur S-Bahn nach Wittenau ist verkehrspolitisch sinnvoll.

Trotz Investitionen in Ampelvorrangschaltungen für Bus und Tram sind die Straßenbahnen de facto langsamer geworden. Der öffentliche Nahverkehr muss gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt werden. Die hier einzusparenden Fahrzeug- und Personalressourcen sollen insbesondere zur Taktverdichtung auf den Straßenbahn- und

Buslinien eingesetzt werden. Dazu ist ein deutliches Machtwort gegenüber der unwilligen „Verkehrslenkung Berlin (VLB)“ nötig. Nach wie vor fehlen auch Busspuren auf vielen Straßen in der Stadt.

Straßenbahn, Bus und U-Bahn werden in Berlin noch bis 2020 ausschließlich von der landeseigenen BVG bewirtschaftet. Die BVG und ihre Tochter BT haben 750 Mio. Euro Schulden und erwirtschaften jährlich ein Defizit von ca. 60 Mio. Euro. Der Schuldenberg muss durch besseres Management und Betriebsoptimierung, aber gerade auch durch eine Konzentration auf das Kerngeschäft, vor allem die Gewinnung von neuen Kundinnen und Kunden, angegangen werden.

Risikoreiche Finanzgeschäfte wie Cross-Border-Leasing müssen ausgeschlossen werden. Die Folgen dieser Geschäfte bergen hohe Risiken.

Zugänge und Warteflächen sind das Aushängeschild für den öffentlichen Verkehr – so sollten sie auch gestaltet sein. Während Bahnhöfe für S- und U-Bahn über Ausbauprogramme gefördert werden, sind es vor allem Bushaltestellen, die flächendeckend auf einen neuen Standard mit Wetterschutz und Beleuchtung gehoben werden müssen.

Eine Beschleunigung des Programms „Barrierefreie Bahnhöfe“ ist dringend geboten, hier muss die Umsetzung deutlich schneller erfolgen. Nach derzeitigen Senatsplanungen soll erst 2040 der barrierefreie Zugang zu allen S- und U-Bahnhöfen gewährleistet sein. Darüber hinaus sind Automaten für Fahrscheine und Informationen barrierefrei zu gestalten. Neben Blindenschrift helfen Piktogramme für eine einfache und rasche Orientierung und über Sprachbarrieren hinweg.

## **5.5 Verkehr, nicht verkehrt: S- Bahn-Krise überwinden**

### **Ausschreibung des Betriebs und Kommunalisierung der Infrastruktur**

Die S-Bahn ist eines der wichtigsten Verkehrsmittel in Berlin. Daher bemerken wir den Qualitäts- und Vertrauensverlust in den ÖPNV hier besonders schmerzlich. Der Senat hat in der Krisenbewältigung unfassbar geschlumpt. Wir müssen schnell die S-Bahn zu alter Qualität und Quantität zurückführen. Das S-Bahn-Chaos des letzten Jahres ist vor allem auch dem schlechten Vertrag zwischen Senat und S-Bahn Berlin-GmbH zu verdanken. Verspätungen, Qualitätsmängel, verkürzte Zuglängen sind entweder nicht oder nur unzureichend sanktioniert gewesen. Trotz der Nachverhandlung des Vertrags sind dauerhafte Strukturentscheidungen, die

ähnliche Probleme in Zukunft vermeiden könnten, bisher nicht getroffen worden. So weigert sich die Bahn nach wie vor, die fehlenden Züge für einen Normalbetrieb anzuschaffen. Weder die überzogenen Gewinnerwartungen noch die Pläne für den Börsengang der Bahn sind endgültig vom Tisch.

Spätestens Ende 2010 muss der Senat entscheiden, wie es mit der S-Bahn nach 2017 weitergehen soll. Ansonsten bleibt die Berliner S-Bahn nach 2017 automatisch im Geschäft und Berlin vom Monopolisten Deutsche Bahn weiterhin abhängig. Die Übertragung an die BVG ist für uns keine Lösung.

Die Verantwortung für die Fahrzeuge und Züge gehört in die öffentliche Hand. Daher setzen wir uns für den Aufbau eines landeseigenen S-Bahn-Fuhrparks ein.

Den Betrieb wollen wir im Wettbewerb vergeben. Der Betrieb der S-Bahn ist in drei Teillosten zeitlich gestaffelt auf Grundlage des Verhandlungsverfahrens nach der EU-Verordnung 1370 zu vergeben. Nach Art. 5 Abs. 3 ist nach Abschluss der Angebotsaufforderung und einer ersten Auswertung der Angebote ein Verhandeln mit mehreren Anbietern möglich. So können vor der Zuschlagserteilung Verbesserungen für die Fahrgäste auch niedrigere Kosten für den Landeshaushalt erwirkt werden. Tarifliche und ökologische Standards werden dabei garantiert, denn für uns ist besonders wichtig, dass der Wettbewerb nicht auf Kosten von Beschäftigten und Umwelt erfolgt.

Allein durch die Ausschreibung hat die DB AG in Brandenburg für den Regionalverkehr ein Angebot gemacht, das um 20 % günstiger war, als bei der vorherigen Direktvergabe. Die dadurch eingesparten 50 Mio. Euro konnten für eine Verbesserung des ÖPNV verwendet werden.

In zwei Bauabschnitten, Nordbahnhof-Hauptbahnhof und Hauptbahnhof-Potsdamer Platz, will der Senat einen weiteren Nord-Süd-Tunnel für die S-Bahn Linie S21 bauen. Das Großprojekt wird 300 bis 500 Millionen Euro verschlingen. Statt einen weiteren Nord-Süd-Tunnel für die S-Bahn Linie S21 zu bauen, der sogar das Angebot im vorhandenen Nord-Süd S-Bahn Tunnel reduziert, sollte der Regionalverkehr im derzeit nicht ausgelasteten Fernbahntunnel erweitert und in den Linienbetrieb integriert werden.

## **5.6 Fern- und Nahverkehr sinnvoll verknüpfen – Bahnhof Zoo wieder zum Mobilitätskreuz machen**

Der Bahnhof Zoologischer Garten muss wieder ein Haltepunkt für den Fernbahnverkehr werden. Immerhin ist er erst vor wenigen Jahren für 400 Meter lange Züge ertüchtigt worden und hat ein riesiges Einzugsgebiet für bis zu 1,2 Mio. Menschen, das größer ist als das der anderen Berliner Fernbahnhöfe. Der Bahnhof ist optimal mit dem öffentlichen Verkehr Berlins vernetzt, liegt in fußläufiger Entfernung zu einer Auswahl großer Hotels aller Preisklassen. Durch die Abkopplung haben 65 % der Fernreisenden in Berlin nunmehr längere Fahrzeiten, obwohl Milliarden investiert worden sind. Das ist verrückt. Deshalb müssen auf der Stadtbahn auch die Fernverkehrszüge wieder am Bahnhof Zoo halten.

## **5.7 Taxi und CarSharing ergänzen den öffentlichen Nahverkehr**

Öffentlicher Nahverkehr kann sinnvoll ergänzt werden. Nicht nur in den Nachtstunden und in dünn besiedelten Gebieten schließen taxiähnliche Rufbusse oder Sammeltaxen kostengünstig Angebotslücken. Ein gut funktionierendes System von kurzfristig und unkompliziert zu mietenden Autos ergänzt das Angebot des ÖPNV: CarSharing und Car2Go.

Berliner Taxen stehen in starker Konkurrenz untereinander und zu den Brandenburger Taxen. Die bestehenden Tarifsysteme sind aufeinander abzustimmen. Spätestens wenn der Flughafen BBI in Betrieb geht, müssen transparente Konzessionsvergaben die Macht von Lokalmatadoren beschneiden. Die schwarzen Schafe im Taxigewerbe, die ihre Gewinne auf Basis von Schwarzarbeit und Steuerhinterziehung erzielen, verzerren den Wettbewerb. Sie müssen aus dem Verkehr gezogen werden.

## **5.8 Aus zwei mach eins – Umweltverbund Berlin-Brandenburg stärken**

Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler zwischen Berlin und Brandenburg ist in den letzten Jahren signifikant angestiegen. Fast 70 % der Pendlerinnen und Pendler nutzen das Auto, nur 24 % nutzen Bahn und Bus. Aus Sicht des Flächenverbrauchs und des Klimaschutzes muss bündnisgrüne Politik eine Alternative zur wachsenden Zersiedlung im Umland fördern. Trotz der Tendenz eines sich verstärkenden Rückzugs in die Städte hält der Zuzug von Berlinerinnen und Berlinern ins Brandenburger Umland an. Die Attraktivität der Innenstadt muss für alle Lebensentwürfe, gerade auch für Familien, weiter gestärkt werden, um ihrer Abwanderung ins Umland entgegenzuwirken. Grundsätzlich sind Siedlungsentwicklungen auf Räume mit guter Anbindung an den SPNV zu konzentrieren, damit zusätzliche Verkehre vom Öffentlichen Verkehr aufgenommen werden können.

Für die bessere Vernetzung des ÖPNV zwischen Berlin und Brandenburg fordern wir einen gemeinsamen Ländernahverkehrsplan. Die bessere Integration des Regionalverkehrs durch Strecken- und Bahnhofsergänzungen und die Erhöhung der Taktfrequenzen in nachfragestarken Zeiten sind wesentliche Bausteine. Außerdem müssen Buslinien zwischen Berlin und Brandenburg verbessert sowie Lücken in der Fahrradinfrastruktur geschlossen werden.

S-Bahn und Regionalbahn dürfen von Berlin und Brandenburg nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie erfüllen unterschiedliche Funktionen und können beide gemeinsam dazu dienen, den ÖPNV attraktiver zu machen und mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus und ein gleichzeitig attraktiver Takt im Regionalverkehr – beispielsweise durch Taktverdichtungen in den nachfragestarken Zeiten – stärken den ÖPNV in der Region.

Optimierungsbedarf besteht auch bei den Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln hinsichtlich der Informationssysteme und Taktzeiten. Eine höhere Pünktlichkeit ist Voraussetzung für gut funktionierende Netzknoten, Akzeptanz und Verlässlichkeit.

## **6. BBI- Schienenanbindung von Osten und Westen verbessern**

Die Bahnanbindung des BBI wurde vom Senat verschlafen. Die Autobahn ist bereits seit einem Jahr in Betrieb, die Bahnanbindung wird zur BBI-Eröffnung nur wenig besser sein als zurzeit. Mit der schlechten Bahnanbindung riskiert der Senat überfüllte Flughafenzubringer und Staus auf der A 113. Die BBI-Anbindung auf der Schiene wird erst dann ausreichend sein, wenn die

Anbindung über die Dresdner Bahn fertig gestellt wird. Wir setzen uns für ein zügiges Planfeststellungsverfahren und schnellen Baubeginn bei der Dresdner Bahn ein, wobei insbesondere den Lärmschutzbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden muss. Wenn die Dresdner Bahn nicht in absehbarer Zeit gebaut wird, fordern wir die direkte Anbindung vom Hauptbahnhof über Lichtenrade mit sogenannten Duo-Bahnen, die sowohl auf den Regionalbahn- als auch den S-Bahngleisen fahren können. Der Bau der Dresdner Bahn ist dieser Variante jedoch vorzuziehen. Deshalb wollen wir mit dem Bund über eine Umwidmung der Gelder für den Bau der A100 verhandeln – um diese beispielsweise für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen und weitere Schienenprojekte einsetzen zu können

Auch die Ostbezirke müssen besser an den BBI angebunden werden. Die Realisierung der so genannten „Nahverkehrstangente“ zwischen Springpfuhl und BBI über den Außenring wollen wir in der nächsten Legislatur planerisch vorbereiten. Kurzfristig kann nach Fertigstellung der Bauarbeiten an den „oberen Bahnsteigen“ in Ostkreuz eine neue Regionalbahnlinie von Eberswalde kommend über Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneeweide zum Flughafen BBI im 30-Min-Takt als kostengünstige Alternative zum Ausbau der „Nahverkehrstangente“ eingerichtet werden. Um auch den Menschen in der Großsiedlung Marzahn kurzfristig eine verbesserte ÖPNV-Anbindung zum BBI zu bieten, wollen wir im Vorgriff auf die Nahverkehrstangente einen Regionalbahnhalt am S-Bahnhof Springpfuhl realisieren. Dieser verbessert gleichzeitig die Anbindung des Gewerbegebietes Berlin-Eastside (CleanTecPark) an den Wissenschaftsstandort Adlershof. Mittel- bis langfristig halten wir den Ausbau der „Nahverkehrstangente“ zwischen Springpfuhl und BBI über den Außenring für erforderlich."

Die Hoffnung, dass mit dem Neubau einzelner Straßen grundsätzliche Verkehrsprobleme gelöst werden können, ist trügerisch. Ein sektorales Straßenkonzept wie z.B. der Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) lehnen wir ab. Gerade auch für den Südostraum Berlins braucht es ein Verkehrskonzept, das Klimaschutzziele und aktuelle Verkehrsprognosen zur Grundlage macht. Die Erfahrung lehrt, dass attraktive Straßen immer zusätzlichen Autoverkehr anziehen. Zur Verringerung von Staus und Anwohnerbelastungen sind also verkehrsorganisatorische und -lenkende Maßnahmen notwendig. Durch die Umgestaltung von Ampelkreuzungen in ampellosen Kreisverkehr lässt sich der Verkehr sicherer, fließender und umweltschonender gestalten. Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, der demografische Wandel und das Mobilitätsverhalten werden zudem das Kfz-Verkehrsaufkommen deutlich senken. Teilen sich mehrere ein Auto, wird weniger Abstellfläche benötigt. Damit werden



Straßenkapazitäten für den Wirtschaftsverkehr frei. Straßenaus- und -neubau sind unter diesen Vorzeichen nicht mehr zu rechtfertigen.

## **7. Stadtentwicklung und Verkehrsplanung gehören zusammen**

Stadtentwicklung und Verkehrsplanung gehören zusammen: Kein Stadtquartier kann ohne Berücksichtigung seiner Mobilität gebaut werden. Es ist ein Fehler der Vergangenheit, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit zu trennen. Umgekehrt sind auch die Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur auf den Stadtraum kritisch zu hinterfragen.

### **7.1 A100 stoppen!**

Den Weiterbau der Bundesautobahn A 100 vom Autobahndreieck Neukölln zur Anschlussstelle Treptower Park lehnen wir seit langem strikt ab. Wir haben mit zahlreichen Aktionen, mit Anträgen, Gutachten, mit Kampagnen und in Debatten den Widerstand gegen den Autobahnbau maßgeblich mit gestaltet und werden dies weiter tun. Straßen sind dazu da Quartiere zu verbinden, nicht um sie zu zerschneiden. Das Autobahnprojekt ist aus Sicht von Stadtentwicklung, nachhaltiger Mobilitätsplanung und Finanzpolitik unverantwortlicher Irrsinn. Wir werden weiterhin alles in unserer Macht stehende tun um den Weiterbau der A100 zu stoppen.

### **7.2 Shared Space & Begegnungszonen – Freundliche Atmosphäre fördert Umsatz**

Plätze, Straßen und Kreuzungen, wo sich FußgängerInnen und Autos, Radfahrende und Kinderwagen allein nach den Regeln der gegenseitigen Vor- und Rücksichtnahme begegnen, sind in Berlin Mangelware. Mancherorts, etwa am Checkpoint Charlie oder am Hackeschen Markt, sind vor allem die FußgängerInnen kaum noch zu bremsen - in der eher anarchischen Durchsetzung der Shared Space-Prinzipien. Shared Space reduziert die bestehenden Regelungen auf die „gegenseitige Rücksichtnahme“ und das Rechts-vor-Links-Gebot. Der Gewinn für alle: das gefahrene Tempo sinkt ohne weitere Reglementierung. Gleichzeitig werden Staus und längere Halte vermieden. Unfalltote und Schwerverletzte gehören der Vergangenheit an.

In der Schweizer Ausprägung des gemeinsam genutzten Raums, „Begegnungszone“ genannt, sind Fußgänger gegenüber Fahrzeugen grundsätzlich vortrittsberechtigt. Tempo 20 ist obligatorisch und Parken nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

In vielen Berliner Einkaufsstraßen, darunter die Tauentzien- oder Friedrichstraße, aber auch in den Bezirkszentren können Begegnungszonen eine bessere Erreichbarkeit aller Geschäfte ermöglichen. Unkomplizierte Straßenquerung, geringere Lärmbelastung und eine deutlich ruhigere Atmosphäre zum Einkaufen steigern die Aufenthaltsqualität und somit die Attraktivität der Geschäfte immens.

Teure Umgestaltungen sind nicht zwingend, häufig reichen Markierungen. Berlin sollte den Mut haben, Modellprojekte zu inszenieren und nach einer Probezeit über Shared Space zu entscheiden. Berlin darf diesen europaweiten Trend nicht verschlafen.

### **7.3 Autofreie Modellquartiere fördern**

Bei der Bebauung großer Konversionsflächen, z.B. des Tempelhofer Feldes, sind auch autofreie Modellquartiere zu planen und zu bewerben. Weil eine gute ÖPNV-Anbindung Voraussetzung ist, kommen vor allem innerstädtische Standorte in Frage. Es muss außerdem geprüft werden, welche Kieze für autofreies oder autoarmes Wohnen in Betracht kommen und ein Prozess mit den Bewohnerinnen und Bewohnern dazu angeregt werden kann.

In Hamburg werden autofreie Modellquartiere bereits erfolgreich als Leitprojekte und Marketinginstrument genutzt. Teil des hansestädtischen Konzeptes sind ein quartierseigener Fuhrpark mit Rädern und Autos sowie eine ÖPNV-Jahreskarte für alle BewohnerInnen.

Perspektivisch können wir uns auch mehr vorstellen als nur autofreie Modellquartiere. Bündnis 90/Die Grünen Berlin möchte die öffentliche Diskussion über autofreies Leben vorantreiben und die politische Kraft sein, die sich an ihre Spitze stellt. Langfristig wollen wir erreichen, dass es durch die Stärkung etwa des ÖPNV für jedeN möglich ist ohne Auto zu leben und so die Nutzung von privaten PKWs nicht mehr notwendig ist.

### **7.4 Autofrei erleben - Ein Tag im Jahr**

Bündnis 90 / Die Grünen wollen einen autofreien Tag im Jahr, etwa zum Tag der Fahrradsternfahrt oder zum europäischen autofreien Tag. Dann soll im Gebiet des S-Bahn-Rings der individuelle Autoverkehr untersagt sein. Wir wollen so unsere Straßen einmal anders erleben, die Räume für uns neu entdecken. Eine gemeinsame Erfahrung, wie unsere Stadt jenseits des individuellen Autoverkehrs aussehen kann, wird das Bewusstsein für Umwelt und

Umfeld nachhaltig beeinflussen. Nicht nur die verkehrlichen Wirkungen eines autofreien Tages sind zu untersuchen.

### **7.5. Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ausdehnen – Autos in den öffentlichen Verkehr integrieren**

Bündnis 90/ Die Grünen setzen sich für eine effektive Parkraumbewirtschaftung ein. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings ist zu prüfen. Parkraumbewirtschaftung sorgt für weniger Verkehr bei der Parkplatzsuche und für eine geringere Lärm- und Abgasbelastung im Kiez. Die Anwohnenden finden so leichter einen Parkplatz. Ziel ist, das Flächen verbrauchende Abstellen von motorisierten Fahrzeugen mit Kosten zu belegen und somit zur Kostenwahrheit im Verkehr beizutragen. Über die Parkgebühr verändert sich das Mobilitätsverhalten: viele Haushalte stellen die Kosten mit dem Nutzen in Verbindung und werden unweigerlich den ÖPNV oder das Fahrrad neu bewerten. In Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen muss der begrenzte Parkraum sinnvoll genutzt werden. Deshalb sind für Leihautos, Car-Sharing oder Car2Go attraktive, also gut verteilte und leicht erreichbare Parkplätze zu reservieren.

### **8. Güterverkehr – Von der Straße auf die Schiene!**

Der Berliner Güterverkehr umfasst derzeit  $\frac{1}{3}$  des Gesamtverkehrs und verursacht  $\frac{2}{3}$  der Gesamtemissionen, also Lärm- und Schadstoffemissionen. Ein stetiger Güterverkehrsfluss, der durch Kombispuren oder den Rückgang des motorisierten Verkehrs erreicht wird, senkt diese Belastungen für die AnwohnerInnen. In Berlin wird das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 um mindestens 15%, bei konsequenter Förderung des Umweltverbundes sogar noch stärker abnehmen. Die durch den Schwerlastverkehr entstehenden Kosten für die Instandhaltung sind um ein vielfaches höher als die durch den motorisierten Individualverkehr. Um Emissionen und hohe Instandhaltungskosten zu vermeiden brauchen wir ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, das innovative Technologien und bestehende Infrastruktur einbindet. So muss eine bessere Einbindung der bestehenden Güterverkehrszentren in die Stadtlogistik entwickelt werden, die Mehrfachanfahrten zu einem Ziel vermeidet und unnötigen Verkehr reduziert.

Unvermeidbarer Verkehr soll wenn möglich auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden. Eine bessere Ausnutzung von Schiene und Binnenschiff bietet gerade für Berlin ein großes Verlagerungspotential. Es soll geprüft werden, ob das U- und Straßenbahnnetz für den Transport von Gütern genutzt werden kann. Damit der Warenumsatz von der Straße zur

Schiene funktioniert, ist die planungsrechtliche Sicherung von Bahnflächen dringend geboten. Dem Ausverkauf von strategisch bedeutsamen Flächen insbesondere entlang des S-Bahn-Rings muss Einhalt geboten werden! Logistikplanung ist eine Landesaufgabe. Verkehre, die nicht verlagert werden können, müssen verträglich abgewickelt werden. Dies ließe sich dadurch erreichen, dass das Befahren von bestimmten Straßen nur zu festgelegten Tageszeiten und nur mit Fahrzeugen, die Emissionsgrenzwerte einhalten, erlaubt ist.

## **9. Kein Stuttgart 21 in Berlin - Die Bürgerinnen und Bürgerbeteiligen**

Wir haben viel vor. Daher soll nicht nur unsere bündnisgrüne parlamentarische, sondern auch eine gesellschaftliche Mehrheit unsere Projekte tragen. Wir werben deshalb für unsere Vorstellungen einer gerechten, attraktiven, klimaneutralen und damit zukunftsweisenden Mobilität für Alle.

Aus Betroffenen sollen Beteiligte werden. Deshalb ist es für uns selbstverständlich die Verkehrs- und Infrastrukturplanung so eng wie möglich mit Verbänden und Initiativen abzugleichen und die Bedürfnisse all derer ernst zu nehmen, die von den Maßnahmen betroffen sind. Das heißt: mit der Stadt regieren!

### **Eine zukunftsweisende Mobilitätspolitik für die Hauptstadt setzt Prioritäten:**

- **Bau der Autobahn A100 stoppen, Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel S21, über Umwidmung der dafür vorgesehenen Finanzmittel mit der Bundesregierung verhandeln**
- **S-Bahn muss in vollem Umfang fahren**
- **Fahrradfreundliches Berlin: Velorouten und Fahrradstraßen Priorität verleihen**
- **Integrierte Mobilität - mit der Mobilitätskarte einen großen Schritt voran**
- **Landesfahrzeuge CO<sub>2</sub>--arm, mittel- und langfristig alles mit erneuerbaren Energien**
- **Flughafen BBI mit Schiene anbinden, die östlichen Bezirke über die Nahverkehrstangente Ost gleich mit**
- **Vision Zero: Keine Verkehrstoten mehr, Temporeduzierung muss her**