

# MEHR STADT ZUM LEBEN

## MOBILITÄT IM JAHRE 2028 - EIN GRÜNES LEITBILD

*„Die Lebensqualität in den Städten hat viel mit den Verkehrsverhältnissen zu tun, die oft Grund für große Leiden der Bewohner sind. In den Städten fahren viele Autos umher mit nur einem oder zwei Insassen. Dadurch wird der Verkehrsfluss erschwert, der Grad der Verschmutzung ist hoch, es werden enorme Mengen von nicht erneuerbarer Energie verbraucht, und es wird notwendig, weitere Autobahnen und Parkplätze zu bauen, die das städtische Gefüge beeinträchtigen.“*

Papst Franziskus I.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Enzyklika 'Laudato Si' vom 18. Juni 2015 „Über die Sorge für das gemeinsame Haus“

# INHALT

## Die Ausgangslage

- Berlin im Jahr 2028 3
- Das Klimaziel 3
- Die Trends 4

## Das grüne Leitbild

- Wem gehört die Stadt? 6
- Lebensqualität statt Autogerechtigkeit 6
- Nutzen statt Besitzen 7
- Universalmobilität ohne eigenes Auto 8

## Die Handlungskonzepte

- Menschen zu Fuß 9
- Der öffentliche Verkehr 11
  - Das Beschleunigungskonzept 11
  - Die Netzerweiterung der Straßenbahn 13
  - Die Bärenkarte 15
- Das Fahrradnetz 16
- Die Verkehrssicherheit 17
- Elektromobilität 18
- City Logistik 19

## Resümee

- Modal Split 2028 21
- Die politische Umsetzung 22

## DIE AUSGANGSLAGE

### Berlin im Jahr 2028

Berlin ist eine Metropole im Herzen Europas, weltoffen, lebenswert und zukunftsorientiert. Nach der aktuellen Bevölkerungsprognose wird sie bis 2028 um mehr als 300.000 Einwohner gewachsen sein.<sup>2</sup> Bei der gegenwärtigen Bevölkerungszahl Berlins von über 3,6 Millionen wäre bis 2028 eine Zunahme auf über 4 Millionen Einwohner vorstellbar.

Die Bevölkerungsstruktur wird sich im selben Zeitraum zugunsten älterer Bürgerinnen und Bürger verändern. Heute ist bereits jeder Fünfte über 65 Jahre alt. Bis 2060 sollen es 34 Prozent werden, „den stärksten Anstieg wird es in Zukunft bei den Hochbetagten ab 80 Jahre geben“.<sup>3</sup> Auch wenn sich der Zuzug junger Menschen und Familien verändernd auswirkt, wird die wachsende Zahl älterer Mitbürger von Bedeutung sein.

Sowohl das Bevölkerungswachstum als auch die Veränderung der Altersstruktur stellen für die Entwicklung der gesamtstädtischen Mobilität eine neue Herausforderung dar. Für Standortentscheidungen neuer Stadtviertel und ebenso für ihre Entwicklung werden die Verkehrsanbindungen und das Mobilitätsverhalten eine große Bedeutung haben.

### Das Klimaziel

Die Klimaziele sind in New York ratifiziert worden. Weltweit wurde mit Erleichterung zur Kenntnis genommen, dass die Konferenz in Paris sich auf ein verbindliches Ziel geeinigt hatte. Die Erderwärmung soll auf 1,5 Grad begrenzt werden. Eine Kraftanstrengung ist nun nötig, die Ziele umzusetzen. Die nächste Etappe ist, so der UN-Generalsekretär Ban Ki Moon, die Weltwirtschaft radikal umzubauen, um den Ausstoß von Klimagasen auf Null zu reduzieren<sup>4</sup>.

Die Bundesregierung will bis 2020 die Emissionen, gemessen an 1990, um 40 Prozent senken, hatte Bundesumweltministerin Hendricks erklärt<sup>5</sup>. Geschafft sind 27 Prozent. Für die Bewältigung des dritten Drittels bleiben drei Jahre Zeit.

Der Berliner Senat hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Keinerlei Treibhausgase sollen dann mehr freigesetzt werden. Das Ziel stellt auch eine Herausforderung für die Entwicklung der gesamtstädtischen Mobilität dar. Will Berlin erfolgreich sein, müssen die Weichen jetzt gestellt werden.

---

<sup>2</sup> Die „Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Jan. 2016, benennt in der mittleren Variante für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 3.828.000 und in der oberen Variante von 3.951.000, gegenüber dem Ausgangsjahr 2015 bedeutet dies eine Zunahme um 266.000 bis zu 389.000 Einwohnern

<sup>3</sup> Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Bevölkerungsentwicklung und Alterung - Bevölkerungsentwicklung 2013

<sup>4</sup> S.a.: Stuttgarter Zeitung vom 20.4.2016 „Wirtschaft muss sich von Illusionen im Klimaschutz verabschieden“

<sup>5</sup> Vgl.: Zeit vom 23.9.2014 „Hendricks kündigt Klimaschutzpaket an“

Der Autoverkehr ist der zweitgrößte Verursacher des klimaschädigenden Gases. Die Erfahrungen zeigen, dass technische Verbesserungen an den Fahrzeugen nicht ausreichen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen in erforderlichem Umfang zu mindern.<sup>6</sup> Um für Berlin Klimaneutralität zu erreichen, wird es nötig werden, verschiedene gleichzeitig ineinandergreifende Maßnahmen einzuleiten. Es gilt, Verkehr zu vermeiden, ihn auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern, Kapazitäten im Verkehr besser auszulasten und die Emissionen der Verkehrsmittel zu senken.

Bündnis 90/Die Grünen stellen sich diesen Herausforderungen und haben ein mittelfristiges Handlungskonzept entwickelt. Es wird den Anforderungen der Zukunft gerecht und die Lebensqualität Berlins verbessern. Das Kriterium der Finanzierbarkeit wird bei allen Vorschlägen berücksichtigt. Bis 2028 können wir viel erreichen. Es ist eine Frage des Willens der politischen Handlungsträger.

## Die Trends

Die Trends sind eindeutig, und ihr Inhalt ist brisant. Der Stellenwert des Autos verliert an Bedeutung. Vorreiter des Trends sind junge Menschen, die auf das eigene Auto verzichten. Hatten bundesweit im Jahr 2002 noch 40 Prozent der 18 bis 29-Jährigen ein eigenes Auto besessen, so waren es 2013 noch 25 Prozent. Ein Rückgang um ein Drittel. In Innenstadtbezirken wie Prenzlauer Berg und Kreuzberg wird nur noch jeder fünfte Weg mit dem Auto zurückgelegt.

Die Zahlen der Nutzer von Car-Sharing nehmen dagegen deutlich zu: Gab es 2011 noch 250.000 Nutzer, waren es Anfang 2015 schon eine Million. Der Trend heißt *-Nutzen statt Besitzen-*. Auch das Teilen privater Fahrzeuge wird eine beliebtere Alternative. Der Einbau eines kleinen Apparates ermöglicht das Öffnen der Wagentür mit einem Code über ein Smartphone. So wird die Mehrfachnutzung eines Autos weiter vereinfacht. Mit Apps zur privaten Mitnahme wird sich der Trend dynamisieren. Ridesharing heißt das Stichwort. Neuartige Mitfahrnetzwerke wie flinc gewinnen größere Beliebtheit.

Die Entwicklung des autonomen Autos, das selbstständig fährt, wird bei absehbarer Markteinführung die Entwicklung *-Weg vom eigenen Auto-* in einer Weise beschleunigen, die wir heute nur schwer überschauen können. Vorstellbar wird die Senkung der Anzahl der Automobile um über 80 Prozent. Dies käme einer Revolution gleich und würde Investitionen in Projekte wie die Verlängerung der A 100 durch Wohngebiete zu einem Schildbürgerstreich machen.

Unterdessen erobert das Fahrrad leise aber auffällig die Städte. In Berlin hat sich der Anteil des Fahrradverkehrs in zehn Jahren verdoppelt. Selbst im Winter sind inzwischen immer mehr Menschen mit dem Rad unterwegs. Die elektrisch unterstützte Version, das Pedelec, ist ein deutschlandweiter Bestseller. Etwa 100.000 verkaufte E-Bikes stehen in Berlin knapp eintausend Elektroautos gegenüber.

Das Berliner Lebensgefühl ist über die Jahre auch mediterraner geworden. Die Berliner, ihre Kinder und die touristischen Gäste der Stadt halten sich immer mehr auf den Straßen und Plätzen auf. Dieses Bedürfnis kollidiert mit dem Flächenhunger des Autos.

---

<sup>6</sup> Vgl.: Sachstandbericht des Umweltbundesamtes, S.14 „CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“

Eine moderne Metropolenpolitik sollte vorhandene Trends aufnehmen und weiterdenken. Sie sollte vorausschauend Rahmen und Bedingungen für sich abzeichnende Entwicklungen schaffen, damit die Bürgerinnen und Bürger Berlins ihren Bedürfnissen entsprechend leben können.

In den Fragen der Mobilität besteht zwischen den aktuellen Trends und der Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen ein klarer Widerspruch. Werden die Trends nicht frühzeitig wahrgenommen oder ist es ein Interessenskonflikt derer, die in der Politik das Sagen haben?

Bündnis 90/Die Grünen wollen diesem Missverhältnis entgegenwirken, die Bedürfnisse der Bevölkerung aufnehmen und die Bedingungen dafür schaffen, dass in Berlin eine Mobilität ohne eigenes Auto für jeden möglich wird.

## DAS GRÜNE LEITBILD

### Wem gehört die Stadt?

In Berlin hat sich das Leitbild der Autogerechtigkeit in den sechziger Jahren durchgesetzt. Im Westteil der Stadt wurde das gesamte Straßenbahnnetz beseitigt. Auf Kosten großzügiger Gehwege wurden Straßen mehrspurig ausgebaut und Fahrradwege auf Fußwege verlegt. Die Resultate sind bis heute sichtbar: Ein rasant angestiegener Autoverkehr, früher belebte und begrünte Plätze, die zu Parkplätzen umfunktioniert wurden, und Hauptverkehrsstraßen, die nur auf mit Ampeln gesicherten Übergängen überquert werden können.

Die Dominanz dieses Denkens hat dazu geführt, dass die Erfordernisse des Autoverkehrs bei den meisten Entscheidungen der Verkehrsplanung den Ausschlag geben. Ob bei einer veränderten Verkehrsführung aufgrund von Baustellen, bei der Regelung von Ampelphasen oder bei der Straßenplanung, der Autoverkehr spielt in allen Überlegungen eine übergeordnete Rolle. Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des öffentlichen Verkehrs haben das Nachsehen.

Bündnis 90/Die Grünen möchten hier ein Umdenken bewirken und dem Gedanken der *Flächengerechtigkeit* Rechnung tragen. Alle Verkehrsteilnehmer haben das Recht, den öffentlichen Verkehrsraum entsprechend ihres Anteils am Verkehrsaufkommen zu nutzen.

Der Radverkehr kam beispielsweise im Jahr 2012 bei der Aufteilung aller täglichen Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) auf einen Anteil von 13 Prozent. Ihm stehen aber auf eigenen Wegen bislang nur drei Prozent der Fläche zur Verfügung. Beim Autoverkehr verhält es sich umgekehrt. Einem Anteil von 30 Prozent im Modal Split des Jahres 2012 stehen 58 Prozent der Verkehrsfläche zur Verfügung.

Für knapp jeden dritten Weg wird in Berlin das Auto benutzt. Alle anderen Wege werden zu Fuß, mit Bus und Bahn oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Von 1000 Einwohnern verfügen 712 über ein Fahrrad und 327 über ein eigenes Auto.<sup>7</sup> Es gibt keinen Grund, das krasse Missverhältnis der Flächennutzung aufrecht zu erhalten.

Bündnis 90/Die Grünen machen es sich zur Aufgabe, die Flächenansprüche der Verkehrsteilnehmer in einer gerechten Weise neu zu regeln. Dabei geht es nicht um Verzicht, sondern um die Anerkennung der Realität und ihre Widerspiegelung in einer gerechten Verteilung finanzieller, personeller und städtebaulicher Ressourcen.

---

<sup>7</sup>

s. S. 5: <https://kleineanfragen.de/berlin/17/16873-aktueller-berliner-motorisierungsgrad>

## **Lebensqualität statt Autogerechtigkeit**

„Fast allen großen Städten auf der Welt ist – unabhängig von ihrer geografischen und ökonomischen Lage und ihrem Entwicklungsstadium – eines gemeinsam: Sie haben ihre Einwohner, die den Stadtraum immer noch in Massen bevölkern, zunehmend schlecht behandelt. Begrenzter Raum, Hindernisse, Lärm, Luftverschmutzung, Unfallrisiken und generell entwürdigende Lebensbedingungen sind typisch für die meisten Großstädte der Welt.“ Die Bilanz des international renommierten dänischen Stadtplaners Jan Gehl fällt bitter aus.

In Berlin hat die Verkehrsplanung mit dem Leitbild einer „autogerechten Stadt“ die Stadtentwicklung zu lange geprägt. Der Zusammenhang von gebauter Umwelt und menschlichem Verhalten wurde kaum bedacht.

Bündnis 90/Die Grünen setzen in der Stadtentwicklung Berlins andere Kriterien und Maßstäbe. Wir wollen die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung stellen und möchten den Traum der besseren, lebenswerten Stadt für die Einwohner realisieren.<sup>8</sup> Wir wollen ein lebendiges, sicheres und nachhaltiges Berlin. Priorität müssen dabei die Bedürfnisse der schwächsten Mitglieder der Gesellschaft haben: Die Bedürfnisse der Kinder, Alten und Menschen mit Handicap.

Kinder sind die Zukunft unserer Gesellschaft. Für ihre Entwicklung ist die freie Bewegung in einem sicheren Umfeld wichtig. Motorik, Sozialverhalten, Selbstbewusstsein, räumliche Vorstellungskraft, Forschergeist und Kreativität entwickeln sich, wenn Kinder ihre Wege eigenständig zurücklegen und ihr Wohnumfeld zusammen mit Spielkameraden erkunden können.

Um mit Enrique Penalosa, dem ehemaligen Bürgermeister von Bogota, zu sprechen: „Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert überall hinkommt.“

## **Nutzen statt Besitzen**

Der Besitz von Autos ist in der reichen Welt auf dem Rückzug. Nach den Vorreitern in Japan und Nordamerika ist seit den neunziger Jahren auch in Europa der Anteil der Unter-Dreißigjährigen mit eigenem Auto im Rückgang begriffen. In den großen Städten sind junge Menschen mit eigenem Auto eine Minderheit. Das emotionale Verhältnis zum roten Sportwagen reduziert sich auf einen Kreis "weißer alter Männer". Selbst die Zahl junger Familien mit kleinen Kindern, die auf das eigene Auto verzichten, wächst.

Autonutzung ist nur noch eine Möglichkeit unter vielen. Sie schlägt nicht mehr mit niedrigen Betriebskosten zu Buche, sondern auch mit den extrem hohen Vollkosten dieses Verkehrsmittels. Durch Ride-Sharing-Dienste und privates Car-Sharing wird das Auto zunehmend als gemeinschaftliches Verkehrsmittel genutzt.

Der Trend *-Nutzen statt Besitzen-* ist nicht nur bei Autos auf dem Vormarsch. Die bevorstehende Einführung des selbstfahrenden Autos wird das Tempo dieser Entwicklung weiter erhöhen. In einer

---

<sup>8</sup> s. auch S. 10 „Städte für Menschen“ Jan Gehl © 2015 by jovis Verlag GmbH

Welt, in der der städtische Straßenverkehr fahrerlos sein kann, wird es nur noch einen Bruchteil der heutigen Autoflotte brauchen. Es könnte das Ende des zu 95 Prozent seiner Lebensdauer parkenden Privatautos sein.

### **Universalmobilität ohne eigenes Auto**

Mit dem Kriterium der *Flächengerechtigkeit*, mit der Überlegung, die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt zu stellen, und unter Berücksichtigung des Trends *-Nutzen statt Besitzen-* möchten Bündnis 90/Die Grünen die Grundlagen für Stadt- und Verkehrsplanung neu bestimmen.

Wir wollen den Trend *-Weg vom eigenen Auto-* verstetigen und weiterentwickeln, indem wir den öffentlichen Verkehr sowohl in Fragen der Bequemlichkeit wie Schnelligkeit attraktiver gestalten. Bündnis 90/Die Grünen möchten erreichen, dass allen Menschen, die hier leben, arbeiten oder zu Besuch sind, die Entscheidung künftig leichter fällt, in Berlin auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad umzusteigen.



# DIE HANDLUNGSKONZEPTE

## Menschen zu Fuß

### Die Ausgangslage

Der größte Anteil aller Wege in Berlin wird zu Fuß zurückgelegt.<sup>9</sup> Es ist die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung und verursacht das geringste Unfallrisiko. Der Fußgängerverkehr schafft zudem die besten Voraussetzungen für Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum. Spazieren, Flanieren, Spielen oder anlassloses Verweilen sind Grundlagen urbanen Lebens. Um Alltagsziele zu Fuß zu erreichen, ist eine Stadt der kurzen Wege Voraussetzung.

Die Berliner Verkehrsplanung jedoch behandelt den Fußgängerverkehr als Restgröße, die gegenüber den Erfordernissen des Autoverkehrs zurückstehen muss. Dies gilt inzwischen auch hinsichtlich der Ansprüche des wachsenden Radverkehrs. Fußgängerinnen und Fußgänger können Hauptstraßen oft nur auf Umwegen queren, weil zum Beispiel Autos auf dem Bürgersteig parken. Radwege, Straßengastronomie und Abstellanlagen für Fahrräder verengen Gehwege zu schmalen Durchgängen.

Berlin braucht einen Paradigmenwechsel zugunsten des Fußgängerverkehrs, um dies zu ändern. Dabei geht es uns nicht um Vorzeigeprojekte, sondern um ein generelles Umdenken: Straßenräume wollen wir nicht aufwändig, aber systematisch umgestalten und die Verkehrsregelungen zugunsten der Menschen zu Fuß ändern. Beginnen wollen wir dort, wo der Problemdruck und die Benachteiligung des Fußgängerverkehrs am stärksten sind. Das sind die innerstädtischen Hauptstraßen, an denen zahlreiche Geschäfte liegen, die viele Menschen täglich auf möglichst kurzem Weg erreichen wollen.

### Die Maßnahmen

Zu Fuß gehen soll attraktiver und sicherer werden und ungehindert zum Ziel führen. Dazu wollen wir folgende Maßnahmen stadtweit umsetzen:

- Wartezeiten an Fußgängerampeln wollen wir verkürzen und die Überquerung auch breiterer Straßen in einem Zug ermöglichen.
- Hauptstraßen mit Querungsbedarf erhalten Fußgängerüberwege in Abständen von nicht mehr als 100 Metern sowie bei Straßeneinmündungen und allseitig an Kreuzungen. Die Überwege können als Zebrastreifen oder mit Bedarfsampeln ausgestattet werden. Gehweg-Vorstreckungen oder Mittelinseln sollen die Querung breiter Fahrbahnen erleichtern.
- In belebten Straßen mit Ladengeschäften wollen wir ein Überqueren auch zwischen den

<sup>9</sup> Quelle: TU Dresden, SrV2013-Städtevergleich, Tabelle 11(a): 31,0% Zu Fuß, 29,6% Autoverkehr, 26,9% öffentlicher Verkehr, 12,5% Fahrrad  
[http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013\\_Staedtevergleich.pdf](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf)

- Überwegen ermöglichen und hinderliche Barrieren zurückbauen.
- Alle Überwege müssen barrierefrei sein. Fußgängerunterführungen und -brücken sind kein Ersatz für ebenerdige Straßenquerungen.
  - Gehwegflächen wollen wir von Nutzungen befreien, die den Fußgängerverkehr gefährden oder beeinträchtigen. Radwege gehören auf die Fahrbahn und auch Fahrradabstellanlagen nicht auf den Bürgersteig.
  - Bei Straßengastronomie und Auslagen von Ladengeschäften muss eine ausreichende Gehwegbreite freibleiben.
  - Die Straßenbeleuchtung muss den Bedürfnissen von Fußgängerinnen und Fußgängern angepasst werden. Die bevorstehende Umrüstung auf LED bietet eine gute Möglichkeit hierfür.
  - Blockdurchwegungen und Passagen wollen wir als zusätzliche Verbindungen erhalten und neue schaffen, um das Wegenetz zu verbessern.
  - Private Initiativen zur Begrünung an Straßen und Plätzen wollen wir fördern und die Aufstellung von Bänken und die Bepflanzung von Baumscheiben erleichtern, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
  - Mit dem Prinzip der Gleichberechtigung der Verkehrsarten wollen wir künftig echte Begegnungszonen in dafür geeigneten Straßenabschnitten einrichten und setzen uns für die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen ein.

Für die Verbesserung des Fußgängerverkehrs wollen wir pro Jahr 30 Millionen Euro investieren. Hinzu kalkulieren wir jährliche 10 Millionen Euro für die Umgestaltung von Plätzen und 5 Millionen Euro für die Installation angemessener Beleuchtung für Fußgänger.

## **Der öffentliche Verkehr**

Bündnis 90/Die Grünen wollen den öffentlichen Verkehr (ÖV) beschleunigen. Mit verkürzten Wegzeiten können signifikante Umsteigeeffekte zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel erzielt werden. Bis zum Jahr 2028 wollen wir innerhalb des Stadtgebietes alle S-Bahnlinien in einem 5 Minutentakt anbieten. Die Regionalbahnen werden im 15 Minutentakt verkehren, alle U-Bahnen im  $3\frac{1}{2}$  Takt, Tram und Metrobusse im  $6\frac{2}{3}$  Takt. Mit diesen Angeboten werden sich die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs in Berlin signifikant verkürzen und internationalen Standards wie in Wien und Zürich entsprechen.

Die Erweiterung des Verkehrsnetzes erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs noch mehr und verbessert die Lebensqualität im Stadtraum. Deshalb wollen wir das Straßenbahnnetz bis zum Jahr 2028 um 40 km in den Westteil der Stadt hinein erweitern, mit 160 km wäre es dann das längste der Welt.

Mit den Beschleunigungsmaßnahmen und der Vervollständigung des Straßenbahnnetzes werden in erheblichem Umfang neue Fahrgäste gewonnen, die zusätzliche Erlöse generieren. Diese, für Investitions- und laufende Kosten eingesetzt, werden dazu führen, dass der Landeshaushalt Berlins nur unwesentlich oder gar nicht belastet wird.

### **Das Beschleunigungskonzept**

Die Wegzeiten im öffentlichen Verkehr sind noch immer zu lang. Ärgernisse für die Fahrgäste sind verpasste Anschlüsse, überfüllte Verkehrsmittel und Pulkfahrten von Bussen, die zu überflüssigen Wartezeiten führen.

Bündnis 90/Die Grünen möchten hier Änderung schaffen: Die Pünktlichkeit verbessern, Wartezeiten verringern und den Verkehr beschleunigen. Ein öffentlicher Verkehr, der kürzere Wegzeiten garantiert, wird für alle an Attraktivität gewinnen.

Mit der Verdichtung der Taktzeiten werden Wartezeiten eingespart, so dass sich die Wegzeiten für Fahrgäste verkürzen. Ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen kann dies erreicht werden, indem die Züge verkürzt werden. Kürzere Züge fahren in höherer Frequenz. Den Kosten für mehr Personal stehen höhere Mehreinnahmen durch Fahrgastgewinne gegenüber.

Um Busse und Straßenbahnen zu beschleunigen, ist ihr Vorrang im Straßenverkehr zu gewährleisten. Haben sie Vorfahrt, verkürzen sich die Reise- und Umlaufzeiten, und frei werdende Kapazitäten können für die Verdichtung der Takte genutzt werden. Das ist schnell umsetzbar, kostenneutral und verkürzt nochmals die Wegzeiten. Das Ziel ist der weitgehende Wechsel zu Intervall-Fahrplänen. Wartezeiten beim Umsteigen schrumpfen auf ein Minimum. Die Disponenten in den Leitstellen steuern die Einhaltung der Fahrabstände.

Bündnis 90/Die Grünen werden dafür Sorge tragen, dass alle investiven Maßnahmen mit Taktverkürzungen verbunden werden.

## S-Bahn

Die S-Bahn wird mit einer Verdichtung der Taktzeiten schneller und attraktiver. Nach Fertigstellung des Nord-Süd-Tunnels sind zusätzliche Verbindungen möglich. Noch vorhandene Eingleisigkeiten müssen abgebaut werden. Innerhalb des Tarifbereichs AB soll die S-Bahn bis 2028 an allen Tagen tagsüber im 5 Minutentakt verkehren und im Tarifbereich C bis 23 Uhr im 10 Minutentakt. So erhält die S-Bahn die heutige Taktdichte der U-Bahn.

Dafür werden die Züge bedarfsgerecht verkürzt, eingleisige Streckenabschnitte zu zweigleisigen und der U-Bahnhof Gleisdreieck zum S-Bahnhof ausgebaut. Beim Fahrpersonal werden 260 zusätzliche Fahrerstellen notwendig und bei der Deutschen Bahn und dem Senat Planungskapazitäten.

Mit der Steigerung der Attraktivität durch die neuen Takte können langfristig etwa 75 Millionen Fahrgäste pro Jahr zusätzlich gewonnen werden.

## Regionalbahn

Die Regionalbahn soll auf der Grundlage vorhandener Infrastruktur ertüchtigt werden. Wo keine S-Bahn vorhanden ist, werden ebenfalls die Taktzeiten verdichtet. Dies könnte für zahlreiche Pendler in den Berliner Randbezirken und im Umland attraktiv werden. Bis zum Jahr 2028 sollen die Bahnhöfe des Tarifbereichs C zwischen 6 und 20 Uhr im 15 Minutentakt bedient werden.

Aufgrund heutiger Bevölkerungszahlen würden die Maßnahmen aufs Jahr gesehen 43 Millionen neue Fahrgäste bringen. Der Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs von Pendlern wird von 13 auf 25 Prozent steigen und die Nutzung des Autos um mehr als 100.000 Fahrten sinken.

Die Entwicklung der Bahninfrastruktur wird die Siedlungsentwicklung in teilweise geringer besiedelten Regionen Brandenburgs begünstigen und zugleich den Neubaudruck im Stadtgebiet Berlins mindern.

## U-Bahn

Die Einführung des 3½ Minuten-Taktes soll stufenweise bis 2028 auf allen Linien erreicht werden. Hierfür werden, ausgehend von ohnehin geplanten Verdichtungsvorhaben, 17 zusätzliche Züge benötigt. Über Fahrgeldmehreinnahmen kann ein hoher Teil der Kosten gedeckt werden.

## Bus und Tram

Die durchschnittliche Geschwindigkeit von Tram und Bus liegt zur Zeit unter 20 km/h. In den Hauptverkehrszeiten erreichen Busse nicht mal 15 km/h. Einmal eingefangene Verspätungen lassen sich nicht mehr aufholen, sodass Lücken von einer halben Stunde sowie Pulkfahrten von zwei bis drei Bussen entstehen. Der erste Bus ist dann meist überfüllt, die weiteren halbleer oder leer.

Bündnis 90/Die Grünen werden in einem integrierten Konzept die Beschleunigung und Verdichtung

der Metro- und Expresslinien bis 2028 umsetzen. Voraussetzung jeder Beschleunigung ist der ungestörte Fahrtablauf. Die Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs auf möglichst eigenen Trassen ist dafür genauso notwendig wie Null-Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

Für die Verdichtung der Takte werden Fahrzeuge genutzt, die durch die Beschleunigung eingespart werden. Ziel ist es, alle Metro-Bus- und -Straßenbahnlinien ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal von Montag bis Samstag von 6.00 bis 21.00 Uhr auf einen  $6\frac{2}{3}$  Takt zu verdichten. Der Takt ermöglicht es, Intervallfahrpläne einzuführen. Somit wird die Einhaltung von Fahrabständen kontrolliert und nicht die von Ankunftszeiten. Auf's Jahr gesehen werden 25 Millionen Fahrgäste hinzu gewonnen.

## **Die Netzerweiterung der Straßenbahn**

Leitgedanke aller Überlegungen um die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist es, Linienführungen zu finden, die verkehrspolitisch hinsichtlich der Vervollständigung des Netzes und der Anbindung von neuen Stadtteilen sinnvoll sind, Fahrgäste generieren und einen hohen Kostendeckungsgrad aufweisen.

Jede Investition in das Straßenbahnnetz, die einen Kostendeckungsgrad von 100 Prozent besitzt, wird die wirtschaftliche Effizienz des ÖV-Netzes insgesamt verbessern. Ein derart hoher Deckungsgrad ist allerdings nur in Ausnahmefällen zu erreichen.

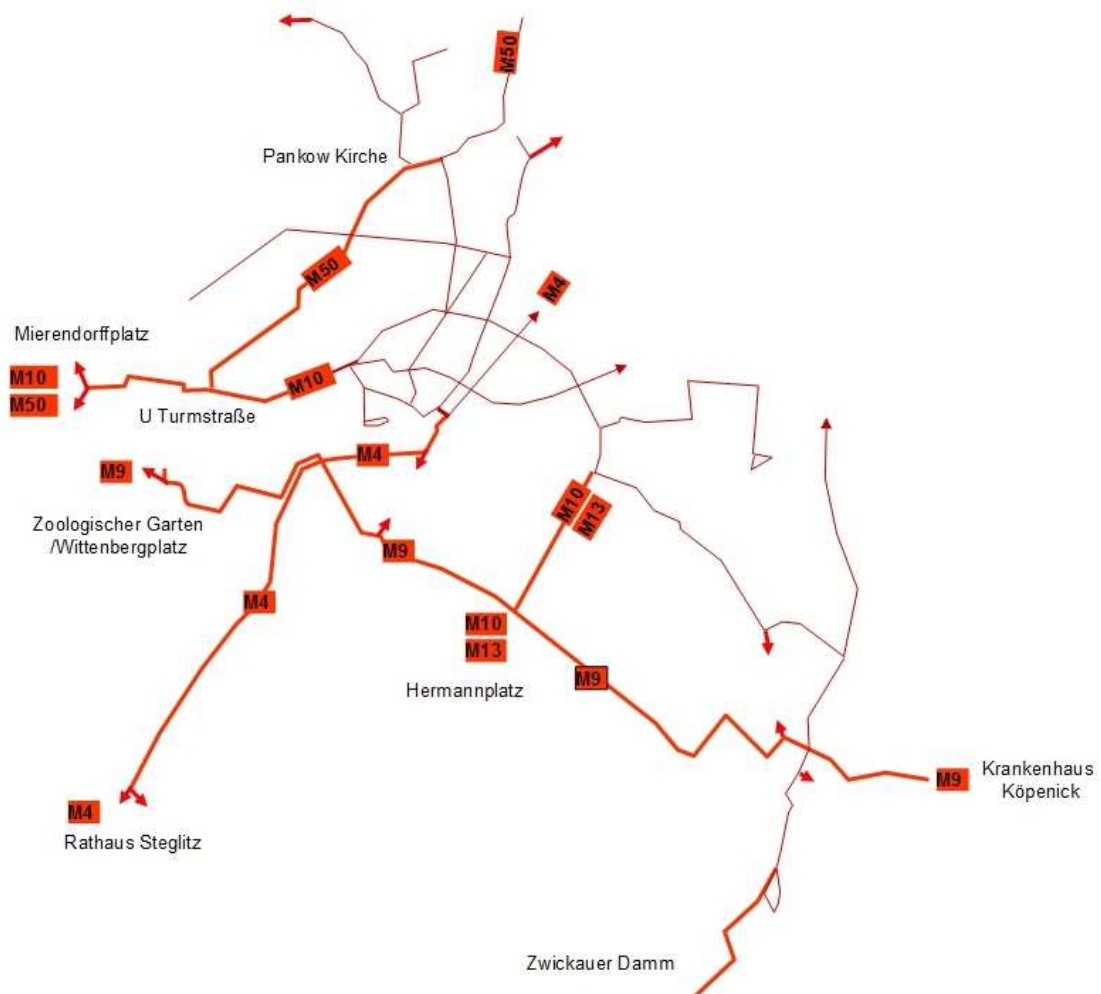
Je leistungsfähiger ein Verkehrsmittel ist, umso günstiger ist die Produktion der Verkehrsleistung. Ziel ist die optimale Auslastung des Verkehrsmittels. Das Angebot soll deshalb möglichst gut auf das zu erwartende Fahrgastaufkommen zugeschnitten werden.

Die Kernfragen sind die Systemwahl, die geeignete Netzstruktur und die Lage der Verknüpfungspunkte. Die Straßenbahn ist sinnvoll, wo sie die Effizienz des öffentlichen Verkehrs als Ganzes stärkt. Um dies herauszufinden, wurden rund 40 realistisch erscheinende Straßenbahn-Netzerweiterungen auf ihre Fahrgastwirksamkeit und ihren wirtschaftlichen Nutzen hin untersucht. Dabei spielt die Integration der Straßenbahn in das Verkehrsnetz eine wichtige Rolle. Die effizienteste Netzstruktur bedeutet maximalen wirtschaftlichen Erfolg und Fahrpreisstabilität.

Die potenziellen Trassenerweiterungen zeigen die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen einer Ausdehnung des Straßenbahnnetzes nach wirtschaftlichen Kriterien auf. Infrastrukturkosten, Betriebskonzepte und Fahrgasteffekte sind Teil der wirtschaftlichen Betrachtung und fließen in die Bewertung der Maßnahmen und ihrer Priorität ein. Sechs von 40 untersuchten Maßnahmen sind geeignet, in ihrer Gesamtheit annähernd kostenneutral umgesetzt zu werden.

Folgende Projekte wurden ausgewählt, die wir bis zum Jahr 2028 verwirklichen wollen:

Linie	Maßnahme	Länge des Neubauabschnittes (km)
T50	Verlängerung über Florastraße bis U Osloer Str.	2,6
T50/M50	Verlängerung T50 über Perleberger Straße bis Turmstraße und Umwandlung in Metrolinie	4,55
M4	Verlängerung bis Kulturforum	3,44
M4	Kulturforum - Rathaus Steglitz	7,0
M10	Verlängerung bis U Turmstr über Alt Moabit	1,69
M10	U Turmstraße - Mierendorffplatz über Turmstraße	2,69
M10/M13	Verlängerung Warschauer Str. bis Hermannplatz	2,99
M9	Abschnitt Siemensstraße - Wittenbergplatz	13,66
M17	Verlängerung bis Zwickauer Damm	2,65
	Summe:	41,3



### Netzerweiterungen Straßenbahn

vorgeschlagene Linien (hervorgehoben), weitere Optionen zur Netzerweiterung (Pfeile)

## **Die Bärenkarte**

Wir wollen Busse und Bahnen attraktiver machen und mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr begeistern.

Mit der Bärenkarte erhalten alle Berlinerinnen und Berliner ab 18 Jahre ein Monatsticket für den gesamten öffentlichen Verkehr. Es kostet 15 Euro und erlaubt die Nutzung aller Verkehrsmittel außer zwischen 7 und 10 Uhr morgens. In dieser Zeit des Berufsverkehrs sind schon heute Busse und Bahnen überfüllt. Wer in dieser Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen möchte, braucht eine Fahrkarte, die jedoch für den Besitzer der Bärenkarte nur noch die Hälfte kostet. Gleiches gilt für alle Zeitkarten, die diesen Zeitraum einschließen. Jeder Nutzer stellt sich somit besser. Auch für Sozialleistungsempfänger wird das Monatsticket ohne die zeitliche Beschränkung nur 25 Euro kosten.

Kinder und Jugendliche unter achtzehn fahren frei. Pflegebedürftige, Schwerbehinderte, Transferleistungsbezieher und Studierende mit Semesterticket werden auf Antrag vom Beitrag befreit. Fahrräder sollen außerhalb der Stoßzeiten kostenfrei mitgenommen werden können.

Die Einführung der Bärenkarte wird im Zusammenhang mit der Beschleunigung von U- und S-Bahn, von Tram und Buslinien die Fahrgastzahlen voraussichtlich um 20 Prozent erhöhen.

## Das Fahrradnetz

Bündnis 90/Die Grünen wollen Berlin zur Fahrradstadt ausbauen. Deshalb wollen wir bis 2028 ein flächendeckendes Radverkehrsnetz der schönsten Wege und eines der schnellsten Wege schaffen.

Für das Netz der schnellsten Wege benötigen wir auf allen Hauptverkehrsstraßen großzügig bemessene Fahrradstreifen oder, soweit nicht anders machbar, Umweltpuren, die für Busse und Räder gemeinsam zu nutzen sind. Die Sichtbarkeit des Radverkehrs und die klare bauliche Trennung vom Autoverkehr erhöhen die Sicherheit, sowie die Umgestaltung gefährlicher Kreuzungen durch Ampelschaltungen oder Schutzinseln. Vorausschauend ist zu berücksichtigen, dass neue Verkehrsmittel aus dem Bereich der Mikro-Elektromobilität auf Fahrradstreifen Platz finden müssen.

Radschnellwege können das Netz kreuzungsfrei auf eigenen Trassen ergänzen. Die Außenbezirke Berlins werden dadurch insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die tägliche Wege zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen, attraktiv angebunden. Zusammen mit der innerstädtischen Fahrradinfrastruktur, gerade gut angelegter Fahrradstraßen, entstehen hoch attraktive Radschnellverbindungen.

Das Netz der schönsten Wege besteht aus Fahrradstraßen, die für Anlieger nutzbar sind, aber für den Durchgangsverkehr für Autos verschlossen bleiben. Das Netz ist ein Angebot insbesondere auch für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Familien und Alte und kann einen Meilenstein auf dem Weg zur Schulwegsicherheit darstellen. Bis zum Jahr 2028 sollen 15 Prozent aller Nebenstraßen zu Fahrradstraßen umgestaltet werden.

Zudem sind tragfähige verkehrliche Lösungen für die Kombination von Fahrradnutzung und öffentlichen Verkehrsmitteln zu realisieren. Es sind ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder zu schaffen, die vorzugsweise auf die Straße gehören.

Für die steigende Zahl von Radfahrenden sollen Ampelschaltungen so optimiert werden, dass grüne Wellen für das Fahrrad entstehen.

Bis 2028 wollen wir runde 500 Millionen Euro in den Ausbau Berlins zur Fahrradstadt investieren. Das sind pro Einwohner Berlins 10 Euro im Jahr, was internationalen Standards entspricht.<sup>10</sup> Der Trend zu mehr Fahrradverkehr wird sich durch das Angebot der Wegenetze weiter verstetigen.

---

<sup>10</sup> Das notwendige Planungspersonal in der Hauptverwaltung und in den Bezirken ist in dieser Kalkulation enthalten.



## Die Verkehrssicherheit

### Vision Zero

Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem. Von dieser Prämisse ist Berlin noch ein Stück entfernt. Konnten in den 90er Jahren deutliche Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit erreicht werden<sup>11</sup>, stagnieren die Unfallzahlen seit rund zehn Jahren oder nehmen wieder zu. Im vergangenen Jahr wurden 48 Menschen im Straßenverkehr getötet. Eine unerträglich hohe Zahl. Auch die Zahl der Schwerverletzten schnellte hoch. Nach dem erfreulichen Tiefstand 2010 mit „nur“ knapp 1.700 Schwerverletzten stieg die Zahl in den letzten Jahren wieder auf über 2.000 und erreichte erneut das Niveau aus dem Jahr 2000.

### Jeder Verkehrstote ist einer zu viel

Die meisten Opfer stammen aus den Reihen der „weichen“ Verkehrsteilnehmer und sind Fußgänger und Radfahrer. Die Unfallverursacher sind in der Regel Autofahrer. Die Ursachen sind vielfältig. Oft sind es falsches Abbiegen, ein Nichtbeachten der Vorfahrt und überhöhte Geschwindigkeiten.

Der Blick auf andere Städte zeigt, dass niedrigere Unfallzahlen möglich sind. Dazu sind Anstrengungen notwendig. Bündnis 90/Die Grünen wollen diese in Angriff nehmen.

Unsere Vision für 2028 ist: Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Wir halten es für realistisch, die Unfallzahlen in zehn Jahren massiv zu reduzieren. Ein Bündel konkreter Maßnahmen ist erforderlich:

- Eine angemessene Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit
- Die Erhöhung der Anzahl von Querungshilfen für Fußgänger
- Die Anlage von durchgehend gesicherten Radstreifen an den Hauptverkehrsstraßen
- Eine Veränderung der Ampelschaltungen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Flächendeckende Maßnahmen zur Schul- und Spielwegsicherung
- Der Abbau von Sichtbarrieren und Hindernissen zugunsten einer besseren Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern
- Eine Verbesserung der Straßenbeleuchtung nach dem Bedarf des Fußgänger- und Radverkehrs
- Die Durchsetzung von sicherheitsrelevanten Halteverboten, wie an Straßeneinmündungen und Kreuzungen, auf Radwegen und Radfahrstreifen und in der zweiten Spur
- Konsequente polizeiliche Kontrollen bezüglich Geschwindigkeit, Ampelüberwachung und Alkohol

---

<sup>11</sup>

ausgehend von vergleichsweise hohen Unfallraten mit vielen Schwerverletzten und Toten

## Elektromobilität

Zur Zeit gibt es bundesweit 25.500 reine Elektroautos<sup>12</sup>. Die Bundesregierung hat die Zielmarke von einer Million verkauften Elektroautos bis 2020 ausgegeben<sup>13</sup>. Diese, auch mit Kaufanreizen nicht erreichbare Zielmarke, entspräche einem Anteil von etwa zwei Prozent des gegenwärtigen PKW-Bestandes. Elektrofahrzeuge deutscher Hersteller haben nach eigenen Angaben eine Reichweite von 150 bis 200 km. Elektroautos aus den USA erreichen bereits über 400 km. Die Ladezeit deutscher Hersteller beträgt etwa 8 Stunden bei einer Lebensdauer der Batterien von 6 bis 8 Jahren. Eine Klimaentlastung durch Elektroautos ist davon abhängig, dass keine fossilen Energieträger zur Stromerzeugung eingesetzt werden.

Bis sich Elektroautos oder andere emissionsfreie Fahrzeuge im privaten Autoverkehr durchsetzen, werden technische Weiterentwicklungen erfolgen müssen. Ob marktfähige Fahrzeuge dann Stationen zur Aufladung oder zum Austausch von Batterien benötigen, oder aber vielleicht mit Wasserstoff betankt werden, darüber kann bislang nur spekuliert werden. Öffentliche Investitionen oder Planungen für Infrastrukturen sind daher auf Pilotprojekte zu begrenzen.

Im Bereich der Mikromobilität ist der Einsatz des Elektro-Antriebs schon sinnvoll. In diesem Segment werden zahlreiche innovative Modelle entwickelt. Es sind zum Beispiel Fahrzeuge in Leichtbauweise, deren Antrieb mit Strom aus marktfähigen austauschbaren Akkus erfolgt. Sie sind für ein bis zwei Personen gedacht und mit 30-45 km/h unterwegs. Einige werden sich durchsetzen und Alternativen im innerstädtischen Bereich sein können, zum Beispiel für die Logistik. In diesen innovativen Entwicklungen liegt die Zukunft der innerstädtischen Mobilität.

E-Bikes und Pedelecs erfreuen sich schon jetzt wachsender Beliebtheit. Ihre Verkaufszahlen steigen stark an. Zwei Millionen verkauften Exemplaren stehen 25.000 Elektroautos gegenüber. Hier liegt ein Markt der Zukunft, dessen Dynamik nicht unterschätzt werden darf. All diese Fahrzeuge brauchen für sie geeignete Verkehrswege.

In der Planung von Fahrradstreifen wird es schon jetzt erforderlich sein, die Entwicklung und Verbreitung dieser neuen Fahrzeuge zu berücksichtigen. In alle Überlegungen zur Verteilung des Straßenraums müssen die wachsenden Verkaufszahlen von E-Bikes und Pedelecs sowie die Potentiale künftiger Verkehrsmittel der Mikromobilität einbezogen werden.

---

<sup>12</sup> Stand 1.1.2016, s. auch Spiegel 12.4.2016 „Irreführende Fahrzeugstatistik: Fast jedes zweite Elektroauto in Deutschland verschwindet spurlos“  
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektroautos-jedes-zweite-auto-verschwindet-aus-der-statistik-a-1086729.html>

<sup>13</sup> s. auch FAZ vom 27.5.2013 „Merkel hält an Absatzziel fest“

## **City-Logistik**

### **Die Ausgangslage**

Der Wirtschaftsverkehr auf der Straße ist in Berlin zu einem überproportionalen Teil für die Lärm- und Schadstoffbelastung der Luft verantwortlich. Darüber hinaus geht von schweren und oft unnötig großen LKWs eine besondere Gefährdung der Verkehrssicherheit aus. Parken und Beladen in zweiter Reihe stören den Verkehrsfluss und führen häufig zu Unfällen mit schweren Folgen.

### **Die Zielsetzungen**

Bündnis 90/Die Grünen wollen den Wirtschaftsverkehr in Berlin auf das tatsächlich notwendige Maß begrenzen und verträglich gestalten. Die innerstädtischen Transporte sollen künftig auf möglichst umweltfreundliche Weise erfolgen: Zu Fuß, mit Fahrzeugen der Mikromobilität wie Lastenrädern oder leichteren emissionsarmen Lieferfahrzeugen.

Die Gütertransporte in die Stadt sind perspektivisch soweit wie möglich auf Schiene und Wasserwege zu verlagern. Dafür werden geeignete Verknüpfungspunkte zwischen Güterfernverkehr und innerstädtischem Weitertransport in ausreichender Zahl notwendig.

Für die stadtverträgliche und klimaschonende Abwicklung der Güter-Transporte sind umfassende City-Logistik-Konzepte für Berlin erforderlich, die gemeinsam mit allen Beteiligten zu entwickeln sind.

### **Die Maßnahmen**

Nahversorgungsstrukturen wollen wir so erhalten und entwickeln, dass alltägliche Einkäufe und Erledigungen für alle Berlinerinnen und Berliner zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sind.

In Wohn- und Geschäftshäusern sind Paketkästen sowie an gut erreichbaren öffentlichen Orten möglichst anbieterunabhängige Mikro-Depots zu schaffen, in denen sicher und leicht zugänglich Sendungen zur Abholung bzw. zum Weitertransport zu Fuß oder per Lastenrad aufbewahrt werden können.

Die Anzahl von Liefervorgängen soll dem Bedarf angepasst werden. Durch intelligente City-Logistik-Konzepte lassen sie sich bündeln und reduzieren. Die Lieferanten bringen dann ihre Waren nicht mehr in eigenen Touren zu ihren Abnehmern, sondern liefern sie in Terminals. Dort werden beispielsweise alle Waren für eine Geschäftsstraße zusammengestellt und mit emissionsarmen Fahrzeugen auf den Weg gebracht. Für diese Terminals muss eine vorausschauende Standortsicherung erfolgen.

Wir wollen Ladezonen mit bedarfsgerechten Lieferzeiten einrichten und sie konsequent von Falschparkern freihalten. Lade- und Liefervorgänge in zweiter Spur oder auf Fahrradstreifen werden dann der Vergangenheit angehören.

Bis zum Jahr 2028 sollen City-Logistik-Konzepte für den gesamten Innenstadtbereich, für die urban verdichteten Gebiete außerhalb des S-Bahn-Ringes und für die wichtigsten Versorgungszentren in den Außenbezirken umgesetzt werden. Die Entwicklung der Konzepte erfordert eine Kooperation öffentlicher und privater Akteure. Alle gehören an einen Tisch: Der Senat, die betroffenen Bezirke, die Privaten sowie die Industrie- und Handelskammer, die bereits Leitlinien für solche Konzepte erarbeitet hat.

Bei der Umsetzung kommt es auf die vielerorts bestehenden Standortgemeinschaften des Einzelhandels und ansässigen Gewerbes an. Das Instrumentarium des BIG<sup>14</sup> kann zur Finanzierung genutzt werden. Es bedarf auch der Kooperation mit dem Güterverkehrsgewerbe und insbesondere mit den Anbietern von Kurier-, Express- und Paketdiensten, die in Pilotprojekten bereits begonnen wurde.

Der Erfolg wird von der Entschiedenheit und Vorhersehbarkeit administrativer Maßnahmen zur Regulierung des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt abhängen. Für die Zufahrt in die Innenstadtbereiche müssen verbindliche Vorgaben für Emissionen sowie für maximale Fahrzeuggrößen und -gewichte eingeführt werden. Solche Standards müssen auch für Baustellenverkehr, Fahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistern gelten.

---

14

Berliner Immobilien- und Standortgemeinschafts-Gesetz

## RESÜMEE

Berlins Stadtentwicklung hat seit vierzig Jahren unter dem Leitgedanken von Autogerechtigkeit gelitten. Die Einheit der Stadt hat zu Impulsen geführt, jedoch versäumte es die Politik, in der Frage der Mobilität neu zu denken.

Bündnis 90/Die Grünen stellen sich den Forderungen der Zukunft und möchten die Prioritäten in der Verkehrspolitik aufgrund der Anforderungen veränderten Verkehrsverhaltens neu setzen. Wir stellen die Lebensqualität der Berlinerinnen und Berliner in den Mittelpunkt unserer Konzepte, nehmen aktuelle Trends auf und entwickeln Lösungen für die Zukunft.

Erstmals nach mehr als einem halben Jahrhundert finden die Fußgänger in der Verkehrspolitik angemessene Berücksichtigung. Sie erhalten mehrere hundert neuer Querungshilfen und mehr Fläche an Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen durch die Verlegung der Radfahrwege auf die Straße. Darüber hinaus wollen wir Stadtplätze neu gestalten und Fußwege beleuchten. Die Aufenthaltsqualität werden wir verbessern und Stadtraum schaffen, der zum Verweilen einlädt.

Mit einem öffentlichen Verkehr, der beschleunigt, in den Takten verdichtet und dessen Netz ausgebaut wird, werden wir bis zum Jahr 2028 allen Berlinerinnen und Berlinern das Angebot machen, sich für 15 Euro im Monat schneller durch die Stadt zu bewegen, als es mit einem Auto möglich wäre.

Sollten Bündnis 90/Die Grünen politische Verantwortung übernehmen, wird Berlin im Jahr 2028 nicht nur über eines der schnellsten öffentlichen Verkehrsangebote und das beste Tramnetz der Welt verfügen, sondern wird auch Fußgänger- und Fahrradstadt sein. Ein flächendeckendes Netz der schnellsten Wege sowie eins der schönsten Wege werden den Fahrradverkehr attraktiver machen, ihn beschleunigen und neuen Verkehrsmitteln die Chance bieten, benutzt zu werden.

### **Modal Split 2028**

Mit der Umsetzung des Konzeptes werden sich bei der Aufteilung aller täglichen Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) bis 2028 signifikante Veränderungen einstellen. Der Fahrradverkehr wird voraussichtlich von 13 auf rund 20 Prozent steigen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel von 27 auf 35 Prozent, während der Anteil des Autoverkehrs sich von 30 auf 15 Prozent halbieren wird. Damit vollzieht sich eine Entwicklung, die mit dem Wort *Verkehrswende* richtig beschrieben ist.

Dem Ziel eines klimaneutralen Verkehrs in einem klimaneutralen Berlin im Jahr 2050 kommen wir mit der Umsetzung des Konzepts ein großes Stück näher: Die derzeit vom Auto ausgestoßene Menge von 3,4 Millionen Tonnen Kohlendioxid dürfte sich halbieren. Zudem wird der Auto-Verkehr bis 2028 durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebe klimafreundlicher werden. Bahnen und ein Großteil der Busse werden im Jahr 2028 CO<sub>2</sub>-frei unterwegs sein.

Die Halbierung des Autoverkehrs bedeutet auch weniger Luft- und Lärmbelastung. Ein Viertel der mehr als 250.000 lärmgeplagten Anwohner von verkehrsreichen Straßen wird keinem gesundheits-schädlichen Lärmpegel mehr ausgesetzt sein. Das Problem der zum Teil massiven Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte an Hauptverkehrsstraßen kann 2028 gelöst sein.

## **Die politische Umsetzung**

Bündnis 90/Die Grünen möchten den Traum einer lebenswerten Stadt realisieren und die Voraussetzungen schaffen, 2050 klimaneutral zu werden. Dies bedarf einer Kraftanstrengung, die Geld kostet. Deshalb haben wir alle Maßnahmen nach den Kriterien der Wirtschaftlichkeit bewertet und die Prioritäten des Handelns entsprechend gesetzt. Wir wissen, dass sich ein Großteil der investierten Geldmittel amortisieren wird. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist noch nicht zu ermessen.

Um die benannten Zielsetzungen bis 2028 zu erreichen, wird es notwendig sein, schon zu Beginn der kommenden Legislaturperiode die Weichenstellungen zu vollziehen und die Behörden mit den Planungsaufgaben zu betrauen. Um den Erfolg zu gewährleisten, wäre es wünschenswert, dass Bündnis 90/Die Grünen auf diesem Feld politische Verantwortung übernehmen.

Verabschiedet von der AG Mobilität 2028 am 30.10.2015 und von den LAG Mobilität Berlin und Brandenburg am 4.5.2016

Matthias Dittmer, Frank Geraets (KV Pankow), Christoph Steinig, Martin Lutz (KV Steglitz-Zehlendorf), Joachim Schmitt, Roland Prejawa (KV Charlottenburg-Wilmersdorf), Annabelle Wolfsturm (KV Tempelhof-Schöneberg), Cornelia Dittrich, Ludger Palz, Wolfgang Hauschild, Erhard Schroeter

Unterstützer\*innen:

Theresa Theune (KV Pankow), Dirk Flege (KV Oberhavel), Peter Feldkamp (KV Neukölln), Bernd Steinhoff, Uwe Köhne (KV Steglitz-Zehlendorf), Matthias Oomen (LAG Mobilität),

[www.stadtkonzept.de/AGMobilitaet2028/](http://www.stadtkonzept.de/AGMobilitaet2028/)

Kontakt: [matthias.dittmer@gmx.de](mailto:matthias.dittmer@gmx.de)