

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.¹

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

INHALT

Einleitung

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

Grünes 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
 - 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

EINLEITUNG

Berlin im Jahr 2028

Berlin ist eine Metropole im Herzen Europas, weltoffen, lebenswert und zukunftsorientiert. Nach der aktuellen Bevölkerungsprognose wird sie bis 2028 um rund 300.000 Einwohner gewachsen sein.² Bei der gegenwärtigen Bevölkerungszahl Berlins von über 3,6 Millionen wäre bis 2028 eine Zunahme auf annähernd 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“.³ 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 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. Nun ist eine gewaltige Kraftanstrengung nötig, die Ziele umzusetzen. Die nächste Etappe ist es, so der UN-Generalsekretär Ban Ki Moon, die Weltwirtschaft radikal umzubauen, um den Ausstoß von Klimagasen auf Null zu reduzieren. Umsetzungskonzepte sind gefragt.

Die Bundesregierung will bis 2020 die Emissionen, gemessen an 1990, um 40 Prozent senken, erklärte die Bundesumweltministerin Hendricks⁴. Geschafft sind 27 Prozent. Für die Bewältigung des dritten Drittels bleiben drei Jahre Zeit.

Der Berliner Senat hat das Ziel ausgegeben, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Keinerlei Treibhausgase sollen dann mehr freigesetzt werden. Das Ziel stellt eine Herausforderung für die Entwicklung der gesamtstädtischen Mobilität dar. Will Berlin erfolgreich sein, müssen die Weichen jetzt gestellt und der Weg in die richtige Richtung beschritten werden.

² 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

³ Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Bevölkerungsentwicklung und Alterung - Bevölkerungsentwicklung 2013

⁴ Vgl.: Zeit vom 23.9.2014 „Hendricks kündigt Klimaschutzpaket an“

Der Autoverkehr ist der zweitgrößte Verursacher des klimaschädigenden Gases. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass technische Verbesserungen an den Fahrzeugen nicht ausreichen, um die CO₂-Emissionen in erforderlichem Umfang zu mindern.⁵ Um Klimaneutralität für Berlin 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 von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Vorreiter des Trends sind junge Menschen, die auf das eigene Auto verzichten. Hatten im Jahr 2002 bundesweit noch 40 Prozent der 18 bis 29-Jährigen ein eigenes Auto besessen, so waren es 2013 nur 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 bundesweit noch 250.000 Nutzer, waren es Anfang 2015 schon eine Millionen. 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 und dynamisieren, die wir heute nur schwer überschauen können. Vorstellbar wird die Senkung der Anzahl der Automobile um über 80 Prozent. Eine solche Revolution 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.

⁵ Vgl.: Sachstandbericht des Umweltbundesamtes, S.14 „CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“

Eine moderne Metropolenpolitik sollte die vorhandene Trends aufnehmen und weiterdenken. Sie sollte vorausschauend für sich abzeichnende Entwicklungen Rahmen und Bedingungen 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.

Wem gehört die Stadt?

In Berlin hat sich das Leitbild der Autogerechtigkeit in den sechziger und siebziger 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 bei den meisten Entscheidungen zur Verkehrsplanung die Erfordernisse des Autoverkehrs den Ausschlag geben. Ob es bei einer veränderten Verkehrsführung aufgrund von Baustellen, bei der Regelung von Ampelphasen oder bei der Verkehrsplanung ist, 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 bei der Aufteilung aller täglichen Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) auf einen Anteil von 13% im Jahr 2012. Ihm stehen bislang aber nur 3% der Fläche auf eigenen Wegen zur Verfügung. Beim Autoverkehr verhält es sich umgekehrt. Einem Anteil von 30% im Modal Split des Jahres 2012 stehen 58% der Verkehrsfläche zur Verfügung.

Einem Straßennetz von 5419 km stehen 1000 km Radwege gegenüber⁶, wobei die Streckenlänge noch nichts über die beanspruchte Fläche aussagt. Sechsspurige Straßen werden mit handtuchbreiten Fahrradwegen verglichen.

In Berlin wird für knapp jeden dritten Weg das Auto benutzt. In einigen Stadtteilen der Innenstadt gilt das allerdings nur noch für jeden fünften. 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.⁷ 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.

⁶ s. S. 3: Der Flächen-Gerechtigkeits-Report „Wem gehört die Stadt“ vom 5.8.2014 Herausg.: Agentur für clevere Städte

⁷ s. S. 5: ebenda

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.

Auch 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, lebenswerteren Stadt für die Einwohner realisieren.⁸ Wir wollen ein lebendiges, sicheres, nachhaltiges und lustvolles Berlin.

Oberste Priorität müssen dabei die Bedürfnisse der „schwächsten“ Mitglieder der Gesellschaft haben: Die Bedürfnisse der Kinder. Sie 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.

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

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 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 jeder BerlinerIn und jedem BerlinerIn die Entscheidung künftig leicht fällt, im Stadtbereich Berlins auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad umzusteigen.

DIE HANDLUNGSKONZEPTE

Menschen zu Fuß

Die Ausgangslage

Bereits heute wird der größte Anteil aller Wege in Berlin zu Fuß zurückgelegt.⁹ Es ist die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Sie verursacht das geringste Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer und schafft die besten Voraussetzungen für Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum. Der Aufenthalt von Menschen zu Fuß auf Straßen, Wegen und Plätzen umfasst dabei weit mehr, als nur von einem Ort zum anderen zu gelangen. Er kann auch anderen Zwecken dienen, Spazieren, Flanieren, Spielen oder anlassloses Verweilen. Ohne Menschen zu Fuß gäbe es kein urbanes Leben.

Einerseits ist bei der Fortbewegung zu Fuß die relativ größte Flexibilität bei der Wegwahl in der Stadt gegeben, andererseits ist dies aber wegen der geringeren Geschwindigkeit auch erforderlich. Um die Alltagsziele zu Fuß erreichen zu können, ist eine Stadt der kurzen Wege Voraussetzung.

Die Berliner Verkehrsplanung behandelt den Fußgängerverkehr jedoch bis heute als Restgröße, die gegenüber den Erfordernissen des Fahrzeugverkehrs zurückstehen muss. Dies gilt besonders hinsichtlich der Ansprüche des Autoverkehrs, aber auch gegenüber dem anwachsenden Radverkehr. Das Ergebnis sind für Fußgängerinnen und Fußgänger oft nur mit weiten Umwegen und langen Wartezeiten querbare Hauptstraßen, vielerorts parkende Autos oder Radwegführung auf dem Bürgersteig und die zunehmende Inanspruchnahme von Gehwegflächen für Fahrradabstellanlagen oder Straßengastronomie, sodass mancherorts nur schmale Durchgänge bleiben.

Um dies zu ändern, brauchen wir für Berlin einen Paradigmenwechsel zugunsten des Fußgängerverkehrs. Dabei geht es nicht um einzelne Vorzeigeprojekte, sondern um ein generelles Umdenken und systematisches, oft gar nicht aufwändiges, aber wirksames Umgestalten der Straßenräume und Änderungen der Verkehrsregelung zugunsten der Menschen zu Fuß. Beginnen sollte dies dort, wo der Problemdruck und die Benachteiligung des Fußgängerverkehrs stark ins Gewicht fallen, insbesondere an den stark belebten und verkehrsreichen innerstädtischen Hauptstraßen, an denen auch zahlreiche Geschäfte und andere Ziele liegen, die viele Menschen täglich auf möglichst kurzem Wege zu Fuß erreichen wollen.

Die Maßnahmen

Zu Fuß gehen soll attraktiver und sicherer werden und möglichst direkt und ungehindert zum Ziel führen. Dazu sind folgende Maßnahmen stadtweit erforderlich:

⁹ Quelle: TU Dresden, SrV2013-Städtevergleich, Tabelle 11(a): 31,0% Zu Fuß, 29,6% MIV, 26,9% ÖV, 12,5% Fahrrad http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf

- Fußgängerampeln müssen so geschaltet werden, dass Wartezeiten kurz sind und auch breitere Straßen ohne Mühe nach Möglichkeit in einem Zuge überquert werden können.

- Straßen des Hauptnetzes erhalten soweit Querungsbedarf besteht in einem Abstand von nicht mehr als 100 Metern gesicherte Fußgängerüberwege, mindestens jedoch bei jeder Straßeneinmündung und allseitig an Straßenkreuzungen. Sie können als Zebrastreifen ausgestaltet oder mit schnell reagierenden Bedarfsampeln ausgestattet werden. Mittels Gehweg-Vorstreckungen oder Mittelinseln sind die Querungswege über breite Fahrbahnen zu verringern.

- Straßen mit Ladengeschäften oder anderweitig hohem Querungsbedarf werden so ausgestattet, dass auch ein freies Überqueren zwischen den Überwegen möglich ist. Barrieren werden soweit dafür erforderlich zurückgebaut.

- Alle Überwege sind so zu gestalten, dass sie auch für Mobilitätsbehinderte nutzbar sind. Fußgängerunterführungen oder -brücken sind kein akzeptabler Ersatz für eine ebenerdige Straßenüberquerung.

- Gehwegflächen sollen von den Fußgängerverkehr gefährdenden oder störenden Nutzungen befreit werden. Radwege sollen von den Bürgersteigen auf die Fahrbahn verlagert werden. Auch Fahrradabstellanlagen gehören nach Möglichkeit auf die Straße.

- Im Falle von gastronomischer Nutzung oder Verkaufsauslagen vor Ladengeschäften soll eine ausreichende Gehwegbreite freigehalten werden.

- Bei der Beleuchtung von Straßenräumen sind die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern zu berücksichtigen, insbesondere die bevorstehende Umrüstung auf LED ist dafür zu nutzen

- Da ein engmaschiges Wegenetz von hohem praktischen Nutzen ist, sollen Blockdurchwegungen oder Passagen als zusätzliche Verbindungen erhalten oder neu geschaffen werden.

- Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen private Initiativen für Begrünungsmaßnahmen an Straßen und auf Plätzen befördert werden. Regularien im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bänken oder der Bepflanzung von Baumscheiben sind an diesem Ziel zu orientieren.

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

Neben diesen stadtweit umzusetzenden Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung des Fußgängerverkehrs in Berlin, gilt es die rechtlichen Rahmenseetzungen im Sinne einer Besserstellung des Fußgängerverkehrs zu entwickeln. Das Prinzip einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten im Sinne von echten Begegnungszonen oder dem Shared Space-Gedanken soll in dafür geeigneten Straßenabschnitten künftig leichter umsetzbar sein, auch ohne umfängliche Komplettumbauten des Straßenraums, der solche Lösungsansätze auf einige Ausnahmesituationen beschränken würde.

Der öffentliche Verkehr

Die Verbesserung der Angebote des öffentlichen Verkehrs verspricht einen Umsteigeeffekt, der die Lebensqualität im Stadtraum Berlins spürbar verbessern wird. Es geht darum, den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen, Taktzeiten zu verringern und Linienführungen zu verbessern. Durch die Maßnahmen erwarten wir zusätzliche Erlöse über den Zuwachs der Fahrgastzahlen. Diese werden wir für Investitions- und laufenden Kosten einsetzen. Der Landeshaushalts Berlins wird so nur wenig oder gar nicht belastet.

- Das Beschleunigungskonzept

Die Wegzeiten im öffentlichen Verkehr sind noch immer zu lang. Ärgernisse der Fahrgäste sind Unpünktlichkeiten, Verspätungen, 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 deutlich beschleunigen. Ein öffentlicher Verkehr, der kürzere Wegzeiten garantiert, kann für alle an Attraktivität gewinnen.

Mit der Verkürzung der Züge, ob S- oder U-Bahn, können die eingesparten Waggons zu neuen Zügen zusammengestellt werden. Die zusätzlichen Züge verkürzen die Takte. Eine Maßnahme, die kein Geld kostet, weil sie einzig mehr Personal bedarf. Dessen Kosten stehen höhere Mehreinnahmen durch Fahrgastgewinne entgegen.

Im Straßenverkehr ist der Vorrang der öffentlichen Verkehrsmittel notwendig. Ist der erreicht, werden durch die Verkürzung der Weg- bzw. Umlaufzeiten, Kapazitäten frei, die die Takte verdichten können. Das ist kostenneutral und schnell umsetzbar. Durch die Verringerung der Takte werden die Wegezeiten nochmals verkürzt.

Bündnis 90/Die Grünen werden dafür Sorge tragen, dass alle investiven Maßnahmen mit Taktverkürzungen verbunden werden. Das Ziel ist der weitgehende Wechsel zu Intervall-Fahrplänen. Wartezeiten beim Umsteigen schrumpfen auf ein Minimum. Die Disponenten in den Leitstellen kontrollieren und steuern die Einhaltung der Fahrabstände.

--- Die 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 rund 75 Millionen Fahrgäste pro Jahr zusätzlich gewonnen werden.

--- Die 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, womit der Modal Split-Anteil des Pendlerverkehrs von 13% auf 25% steigen würde. Die Nutzung des Autos würde um mehr als 100.000 Fahrten sinken.

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

--- Die U-Bahn

Die Einführung des 3 1/3 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 durchschnittlichen Geschwindigkeiten von Tram und Bus liegen zur Zeit unter 20 km/h. In den Hauptverkehrszeiten erreichen Busse nicht mal 15 km/h. Einmal eingefangene Verspätungen lassen sich nicht mehr aufholen, so dass 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 notwendig sowie Null-Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

Durch die Beschleunigung eingesparte Fahrzeuge werden zur Verdichtung genutzt. 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 2/3 Takt zu verdichten. Allein diese Verdichtung rechtfertigt unabhängige Trassen und Busspuren. Der neue Takt ermöglicht es, Intervallfahrpläne einzuführen. Somit wird die Einhaltung von Fahrabständen kontrolliert und nicht die Ankunftszeiten. Auf's Jahr gesehen werden 25 Millionen Fahrgäste hinzu gewonnen.

Netzerweiterung der Straßenbahn

Leitgedanke aller Überlegungen um die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist es, Linienführungen zu finden, die verkehrspolitisch hinsichtlich der Vervollständigung des Netzes sinnvoll sind, ausreichend neue Fahrgäste generieren können und somit auch 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.

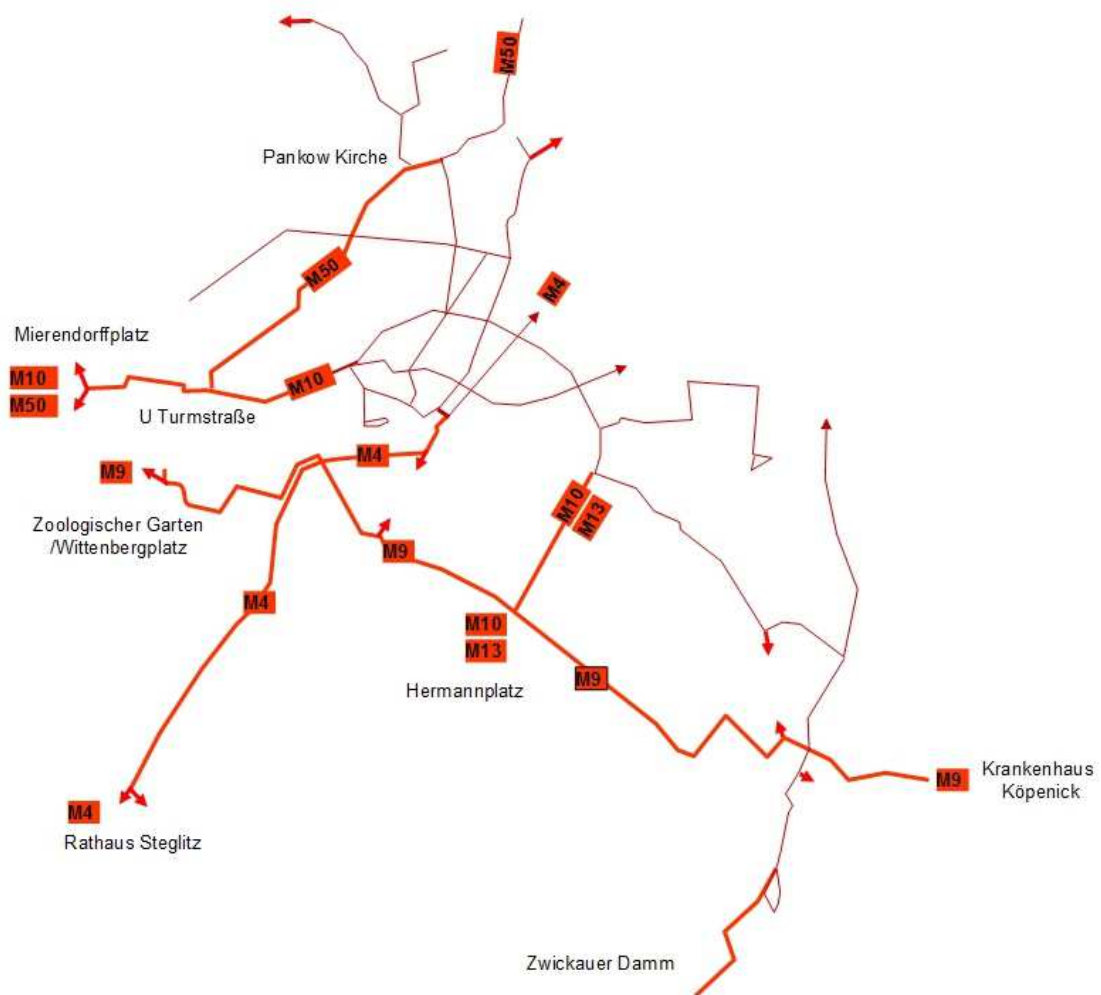
Konzepte, die politisch motiviert wären und sich nicht an Nachfrage und Netzstruktur orientieren sowie die Auswirkungen auf Fahrgastzahlen und Wirtschaftlichkeit ausblenden, haben in unserem Vorschlag keine Berücksichtigung gefunden. Je leistungsfähiger ein Verkehrsmittel ist, umso günstiger ist die Produktion der Verkehrsleistung. Ziel ist die optimale Auslastung des Verkehrsmittels.

Die Kernfragen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind die Systemwahl, die geeignete Netzstruktur und die Lage der Verknüpfungspunkte. Die Straßenbahn ist grundsätzlich sinnvoll, wo sie die Effizienz des ÖV 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 öffentliche 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, denn auch für Sozialleistungsempfänger wird das Monatsticket ohne die zeitliche Beschränkung von 7 bis 10 Uhr nur 25 Euro kosten.

Kinder und Jugendliche unter 18 fahren frei. Pflegebedürftige, Schwerbehinderte und Studierende mit Semesterticket werden auf Antrag vom Beitrag befreit. Weitere Befreiungsmöglichkeiten wird es für Transferleistungsbezieher geben.

Wir wollen auch erreichen, dass Fahrräder 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.

Das Netz der schnellsten Wege benötigt auf allen Hauptverkehrsstraßen großzügig bemessene Fahrradstreifen oder soweit nicht anders machbar Umweltpuren, die für Busse und Räder gemeinsam zu nutzen sind. Klare bauliche Trennung vom Autoverkehr erhöht 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. In der Verbindung zu den Außenbezirken Berlins werden diese insbesondere für Pendler, die tägliche Wege zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen, eine attraktive Alternative sein.

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 für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Familien und Alte und kann ein Meilenstein auf dem Weg zur Schulwegsicherheit darstellen. Bis zum Jahr 2028 sollen 15% aller Nebenstraßen zu Fahrradstraßen umgestaltet werden.

Zudem sind tragfähige verkehrliche Lösungen für das Umsteigen vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel 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 bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h 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.¹⁰ Der Trend zu mehr Fahrradverkehr wird sich durch das Angebot der Wegenetze weiter verstetigen.

¹⁰ 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 1990er Jahren und auch noch bis Mitte der Nuller Jahre deutliche Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit erreicht werden - ausgehend von vergleichsweise hohen Unfallraten mit vielen Schwerverletzten und Toten - stagnieren die Unfallzahlen seit rund 10 Jahren oder nehmen sogar wieder zu. Im vergangenen Jahr wurden 48 Menschen im Straßenverkehr getötet. Eine unerträgliche 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 Schwerverletzte und erreichte erneut das Niveau aus dem Jahr 2000.

Jeder Verkehrstote ist einer zu viel

Die Hauptgruppe der Opfer stammt aus der Gruppe der „weichen“ Verkehrsteilnehmer, nämlich Fußgänger und Radfahrer, die Hauptgruppe der Unfallverursacher sind Autofahrer. Die Unfallursachen sind vielfältig. Meist sind es falsches Abbiegen, ein Nichtbeachten der Vorfahrt und nicht angepasste Geschwindigkeiten. Letztere haben zudem deutlich gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Der Blick auf andere Städte zeigt, dass niedrigere Unfallzahlen möglich sind. Dazu sind Anstrengungen notwendig, die Bündnis 90/Die Grünen in Angriff nehmen wollen. Unsere Vision für 2028 ist: Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Wir halten es für realistisch, die heutigen Unfallzahlen in den nächsten 10 Jahren massiv zu reduzieren. Hierzu ist ein Bündel konkreter Maßnahmen erforderlich:

- Eine angemessene Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit
- Die Erhöhung der Anzahl von Querungshilfen für Fußgänger
- Die Anlage von durchgehenden gesicherten Radstreifen an den Hauptverkehrsstraßen
- Eine Veränderung der Ampelschaltungen zu Gunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Flächendeckend Maßnahmen zur Schul- und Spielwegsicherung
- Der Abbau von Sichtbarrieren und Hindernissen zugunsten einer besseren Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrenden
- Eine Verbesserung der Straßenbeleuchtung und Ausrichtung am Bedarf des Fußgänger- und Radverkehrs
- Die konsequente Durchsetzung von sicherheitsrelevanten Halteverböten, wie an Straßeneinmündungen und Kreuzungen, auf Radwegen und Radfahrstreifen und in der zweiten Spur,
- Bessere, konsequentere und mehr polizeiliche Kontrollen - Geschwindigkeit, Rotlichtüberwachung, Alkohol ...

Elektromobilität

Zur Zeit gibt es bundesweit 25.500 reine Elektroautos.¹¹ Die Bundesregierung hat die Zielmarke von 1.000.000 verkauften Elektroautos bis 2020 ausgegeben¹². Selbst diese – auch mit Kaufanreizen wohl nicht erreichbare – Zielmarke entspräche nur einem Anteil von etwa 2 % des gegenwärtigen PKW-Bestandes in Deutschland. Elektrofahrzeuge deutscher Hersteller haben nach deren Angaben heute eine Reichweite von 150 bis 200 km. Elektroautos aus den USA erreichen bereits über 400 km. Die Ladezeit beträgt bei uns etwa 8 Stunden bei einer Lebensdauer der Batterien von 6 bis 8 Jahren. Die potenzielle Klimaentlastung durch Elektroautos ist zudem generell davon abhängig, dass keine fossilen Energieträger mehr zur Stromerzeugung eingesetzt werden.

Bis sich Elektroautos oder andere emissionsfreie Fahrzeugkonzepte im privaten Autoverkehr durchsetzen, werden noch erhebliche technische Weiterentwicklungen erfolgen müssen. Ob dann marktfähige Fahrzeuge Stationen zur direkten 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 deshalb auf Pilotprojekte zu begrenzen.

Im Bereich der Mikromobilität ist der Einsatz des Elektro-Antriebs dagegen schon heute sinnvoll. In diesem Segment werden zahlreiche innovative neue Modelle entwickelt, Fahrzeuge, deren Antrieb mit Strom aus marktfähigen Akkus erfolgt. Einige werden sich durchsetzen und neue Alternativen im innerstädtischen Bereich darstellen.

E-Bikes und Pedelecs erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Ihre Verkaufszahlen steigen stark an. Hier liegt ein Markt der Zukunft, dessen Dynamik nicht unterschätzt werden darf und der die Verkehrsplanung vor neue Aufgaben stellt. All diese Fahrzeuge brauchen auch für sie geeignete Verkehrswege.

Die Palette der bereits jetzt verfügbaren Fahrzeuge ist vielfältig. Es sind mit Akkumodulen betriebene Fahrzeuge in Leichtbauweise. Sie sind für ein bis maximal zwei Personen gedacht und nicht schneller als mit 30-45 km/h unterwegs. Derartige Fahrzeuge werden eine ernstzunehmende Variante auch für die Logistik innerhalb des Citybereichs werden. In diesen innovativen Entwicklungen liegt die Zukunft für die individuelle innerstädtische Mobilität.

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 neuer und künftiger Verkehrsmittel der Mikromobilität von Beginn an einbezogen werden.

¹¹ Stand 1.1.2016, siehe 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>

¹² s. auch: FAZ vom 27.5.2013 „Merkel hält an Absatzziel fest“

City-Logistik

Die Ausgangslage

Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Straßen-Gütertransport und Lieferverkehr in Berlin ist zu einem erheblichen und gemessen am Verkehrsaufkommen überproportionalen Teil für die verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, aber auch für Unfallgefahren und Verletzungsfolgen im Falle von Personenunfällen ursächlich. Dies ist auf den hohen Anteil - oft für die Transportaufgabe unnötig - großer und schwerer LKW sowie das besondere Stör- und Gefährdungspotenzial vieler Halte- und Ladevorgänge in zweiter Spur zurückzuführen.

Diese Belastungen wirksam zu reduzieren, erfordert umfassende Konzepte für eine stadtverträgliche und klimaschonende Abwicklung der alltäglichen Güter-Transportaufgaben, die unter dem Begriff „City-Logistik“ zusammengefasst werden können. Bündnis 90/Die Grünen möchten gemeinsam mit den Betroffenen solche Konzepte für Berlin entwickeln.

Die Handlungsansätze

Das Verkehrsaufkommen muss auf das für die Transportleistungen notwendige Maß der reduziert werden. Die innerstädtischen Transporte müssen mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern, zu Fuß, mit Fahrzeugen der Mikromobilität, Fahrrad, E-Bike sowie leichtere emissionsarme Lieferfahrzeuge erbracht werden. Der Gütertransport in die Stadt hinein bzw. aus der Stadt hinaus sollte zunehmend auf Schiene und Wasserwege verlagert werden. Geeignete Verknüpfungspunkte - innerstädtische Güterverkehrssubzentren - zwischen Güterfernverkehr und innerstädtischem Weitertransport bis zum Endkunden müssten geschaffen werden.

Die Maßnahmen

- Nahversorgungsstrukturen sind so zu erhalten und zu entwickeln, dass Alltagseinkäufe zu Fuß, mit dem Fahrrad oder unter Einsatz geeigneter Transportmittel der Mikromobilität erfolgen können.
- Paketkästen oder -boxen in Wohn- und Geschäftshäusern sowie an häufig aufgesuchten öffentlich zugänglichen Orten wie Infrastruktureinrichtungen und ÖV-Haltepunkten sind zu schaffen. In solchen Mikro-Depots können Pakete entweder zur Direktabholung durch den Empfänger oder zum Weitertransport zu Fuß oder per Lastenrad sicher aufbewahrt werden.
- Liefervorgänge für Geschäfte und Betriebe sollen durch dem jeweiligen Bedarf angepasste City-Logistik-Konzepte gebündelt und reduziert werden. Waren werden dann nicht mehr von jedem Lieferanten in langen Touren zu allen seinen Abnehmern gebracht, sondern in ein Terminal geliefert. Dort werden die Lieferungen für z.B. eine Geschäftsstraße oder ein Einkaufszentrum zusammengestellt und auf den Weg gebracht. Die Auswahl des Fuhrparks soll auf emissionsarme Fahrzeuge beschränkt werden.
- Lieferzonen mit enger Begrenzung der Lieferzeiten sind auszuweisen, und deren konsequente Freihaltung von Falschparkern ist zu sichern. Lade- und Liefervorgänge in zweiter Spur oder auf Fahrradstreifen müssen der Vergangenheit angehören. Sie sind häufig Ursache schwerer Unfälle.

Bis zum Jahr 2028 sollen in Berlin City-Logistik-Konzepte für den gesamten Innenstadtbereich und auch für die urban verdichteten Gebiete außerhalb des S-Bahn-Ringes und die wichtigsten Versorgungszentren in den Außenbezirken erarbeitet und konkret umgesetzt sein. Die Konzept-Entwicklung und Umsetzung erfordert jeweils eine Kooperation verschiedener öffentlicher und privater Akteure. Eine wichtige Schlüsselrolle fällt dafür neben dem Senat und den jeweils betroffenen Bezirken generell insbesondere der IHK zu, die bereits Leitlinien für City-Logistik-Konzepte erarbeitet hat.

Bei der Umsetzung kommt es zudem auf die vielerorts schon bestehenden Standortgemeinschaften des Einzelhandels und ansässigen Gewerbes an, und das Instrumentarium des BIG (Berliner Immobilien- und Standortgemeinschafts-Gesetz) kann hierfür auch zur Finanzierung genutzt werden. Für jeweilige Teilaspekte bedarf es andererseits der intensivierten Kooperation mit den namhaften KEP-Anbietern (Kurier-, Express- und Paketdienste), die in einzelnen Pilotprojekten auch in Berlin bereits begonnen wurde - sowie dem Güterverkehrsgewerbe.

Der Erfolg wird jedoch wesentlich gerade von der Entschiedenheit und Vorhersehbarkeit administrativer Maßnahmen zur Regulierung des Wirtschaftsverkehrs – insbesondere des LKW-Verkehrs – in der Stadt abhängen. Es muss verbindliche Vorgaben für Emissionsstandards und auch für maximale Fahrzeuggrößen/-Gewichte für die Zufahrt in die Innenstadt geben. Emissionsstandards müssen auch für andere Segmente des Wirtschaftsverkehrs, wie Baustellenverkehr, Fahrzeuge von Handwerkern und Dienstleistungsgewerbe gelten.

RESÜMEE

Berlins Stadtentwicklung hat seit vierzig Jahren unter dem Leitgedanken von Autogerechtigkeit gelitten. Die Einheit der Stadt hat zwar zu neuen Impulsen im Denken geführt, dennoch 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 die 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 ein gutes Drittel mehr Fläche an vielen Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen durch die Verlegung der Radfahrwege auf die Straße. Darüber hinaus wollen wir Stadtplätze neu gestalten. 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 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 besten Tramnetze und eines der schnellsten öffentlichen Verkehrsangebote der Welt verfügen, sondern Berlin wird auch 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 rund 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 klimaneutral Berlin im Jahr 2050 kommen wir mit der Umsetzung des Konzeptes 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. Der Großteil des Erfolgs kommt jedoch daher, dass sich der Anteil des Autos an der Verkehrsleistung um rund die Hälfte reduzieren wird. Bahnen und ein Großteil der Busse werden im Jahr 2028 CO₂-frei unterwegs sein.

Die Verringerung des Autoverkehrs bedeutet auch weniger Luft- und Lärmbelastung. Etwa ein Viertel der mehr als 250.000 lärmgeplagten Anwohner von verkehrsreichen Straßen werden keinem gesundheitsschädlichen 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 dementsprechend gesetzt. Wir sind uns sicher, dass sich ein Großteil der investierten Geldmittel amortisieren wird. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist noch nicht zu bemessen.

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 anstrebenswert, dass Bündnis 90/Die Grünen auf diesem Feld politische Verantwortung übernehmen.

Verabschiedet von der AG Mobilität 2028 am 30.10.2015 und
so beschlossen von der LAG Mobilität 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 (LAG Mobilität), Dirk Flege (KV Oberhavel/Allianz pro Schiene), Peter Feldkamp (KV Neukölln), Bernd Steinhoff, Uwe Köhne (beide KV Steglitz-Zehlendorf)