

# **Mobilitätswende für Berlin: Zukunftspakt mit den Berlinerinnen und Berlinern**

**von Kai Wegner und Ute Bonde**

Nur durch klug vernetzte und leicht zugängliche Mobilitätsangebote kann und wird unsere Stadt auch in der Zukunft für alle ihre Bürgerinnen und Bürger und die zahlreichen Gäste Berlins ein lebens- und liebenswerter Ort sein können. Um zu dieser bestmöglichen Mobilität zu gelangen, müssen die Berlinerinnen und Berliner in Planungen und Entwicklungen eingebunden und gefragt werden. Wie sieht ihr Mobilitätsverhalten heute aus, wie wird es in Zukunft aussehen? Welches Angebot muss geschaffen werden, damit die Berlinerinnen und Berliner sich ihren Mobilitätswunsch mit dem Ziel eines klimaoptimierten, für Leib und Leben sicheren, staufreien, anschlussicheren, schnelle und kurze Wege garantierenden, lebenswerten Berlins mit gegenseitigem Respekt unter allen Verkehrsträgern erfüllen können? Wie sollen die begrenzten Verkehrsflächen aufgeteilt werden, damit allen Bedürfnissen bestmöglich Rechnung getragen werden kann? Hierfür wollen wir einen „Zukunftspakt Mobilität“ mit den Berlinerinnen und Berlinern schließen. Dabei lassen wir uns von sieben Eckpunkten leiten:

## **1. Mobilitätsoffensive im Bereich außerhalb des S-Bahnringes**

Die Mobilitätswende gelingt nur, wenn ein Schwerpunkt deutlich auf den Bereich außerhalb des S-Bahnringes gelegt wird.

Gerade die dort gelegenen Quartiere müssen ein verbessertes Mobilitätsangebot erhalten: Hubs und Sharing-Angebote müssen selbstverständlich werden und der Bezahlvorgang über eine einzige App für alle Mobilitätsangebote abgewickelt werden können. Darüber hinaus sind der Ausbau der Infrastruktur von S- und U-Bahn, der Tram sowie die Taktverdichtung der öffentlichen Verkehrsträger von grundlegender Bedeutung.

Pendlerströme können nur durch attraktive Umsteigeangebote auf den ÖPNV drastisch verringert werden: Auch hierfür braucht es Hubs und Sharing-Angebote an S-Bahn- und Regionalbahnhöfen, mindestens 10.000 zusätzliche Park&Ride-Plätze an S-Bahn- und Regionalbahnhöfen und kombinierte Tickets (Parken und ÖPNV-Nutzung). Die Erweiterung des B-Tarifbereichs auf S-Bahnendhaltestellen in Brandenburg ist zwingend für den Erfolg der Verkehrswende in Berlin und Brandenburg.

## **2. Barrierefreiheit und Sicherheit für Fußgänger**

Gerade die Schutzbedürftigen – Kinder, Ältere und Menschen, die auf einen Rollstuhl, eine Seh- oder Gehhilfe angewiesen sind – benötigen im Fußverkehr Sicherheit und Barrierefreiheit. Bessere Querungsmöglichkeiten von Fahrbahnen, kurze Wartezeiten an Ampeln, zeitlich ausreichende Ampelphasen, breite Gehwege, abgeflachte Bordsteinkanten, Blindenleitsysteme – das sind die Maßnahmen, die vorangetrieben werden müssen, um einen angst- und

störungsfreien Fußgängerverkehr zu ermöglichen. Sie dienen aber auch grundsätzlich dazu, in unserer Stadt eine menschenfreundliche und bewegungsfördernde Fußgängerverkehrsinfrastruktur zu erreichen. Ein den Anforderungen aller Fußgänger entsprechendes Konzept muss mit den Fußgängern erarbeitet und zeitnah durch entsprechende Investitionsmaßnahmen umgesetzt werden.

### **3. Gesamtkonzept für Planung und Bau der Berliner Radwegeinfrastruktur**

Die Bedürfnisse der Radfahrer sind unterschiedlich: Bewegen sich die einen nur in ihrem Kiez, fahren die anderen täglich 20 km und mehr. Planung und Bau von Radwegen, Radfern- und Radschnellwegen müssen schnell im Rahmen eines Berliner Gesamtkonzepts mit den Bezirken geplant und vorangetrieben werden. Die Sicherheit von Radfahrern muss deutlich erhöht werden. Dazu müssen Verkehrsströme intelligent verlagert werden: Die Magistralen müssen vorrangig dem ÖPNV-, dem Wirtschafts- und Individualverkehr dienen, während in den Nebenstraßen die Radfahrer Vorrang erhalten. Als Pilotstrecke schlagen wir eine innerstädtische Radschnellverbindung 1 (R 1) vom Alex über Rathausstraße, Französische Straße, Lenné- und Tiergartenstraße, über die Budapester zum Zoo vor. Diese Straßen müssen radfahrgerecht umgebaut werden. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV muss durch besonders gekennzeichnete und geräumige Mitnahmebereiche erhöht werden, die Tarife müssen attraktiver gestaltet werden. Es müssen aber vor allem sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an allen Bahnhöfen und Parkhäusern entstehen.

### **4. Investitionsprogramm zum Ausbau der Schieneninfrastruktur**

Das Umland, der Flughafen Berlin-Brandenburg, die Berliner Außenbezirke, das Märkische Viertel, der Mexikoplatz und neue Quartiere müssen durch die Schiene angebunden werden. Regionalbahn-, S- und U-Bahn- sowie Tramstrecken müssen entschlossen ausgebaut werden. Davon profitieren nicht nur die Berlinerinnen und Berliner, sondern auch die vielen Pendler, die nicht mehr mit dem Auto in die Stadt fahren müssen. In Neubauquartieren muss der ÖPNV mindestens zeitlich parallel geplant und gebaut werden. Entscheidend ist das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort – nicht nur Straßenbahnen und Busse, sondern gerade auch die schnelleren und mehr Fahrgäste befördernden S- und U-Bahnen. Die Fördermittel des Bundes müssen endlich abgerufen werden – beim U-Bahnbau sind das Förderungen i.H.v. 75%!

### **5. Bereitstellung der E-Ladeinfrastruktur und ausreichender Stromnetz- und Leitungskapazitäten**

Die ewige Diskussion um Henne und Ei, E-Autos und Ladeinfrastruktur, muss beendet werden. Der freiwillige Umstieg auf alternative Antriebsformen gelingt nur, wenn die entsprechende Ladeinfrastruktur bereitsteht. Es bedarf eines schnellen Ausbaus und unkomplizierten Zugangs zu der Ladeinfrastruktur. 50.000 zusätzliche Ladepunkte bis 2026 sind das Ziel. Hierfür müssen zügig kreative Lösungen gefunden werden, wie beispielsweise die Nutzung von Straßenlaternen oder Batteriewechselstationen im öffentlichen Straßenland. Es muss Technologieoffenheit bestehen. Auch die Wasserstofftechnik muss mitgedacht, entwickelt und ausgebaut werden. Immer mehr Strombedarf erfordert aber auch die entsprechenden Netz- und

Leitungskapazitäten. Hier muss durch eng mit der Verkehrsverwaltung abgestimmte Planung und zügigen Ausbau gesichert werden, dass diese ausreichend vorhanden sind.

## **6. Neue Wege für Wirtschafts- und Lieferverkehre**

Berlin ist ein Drehkreuz für den Wirtschaftsverkehr. In Berlin treffen wichtige Handelsströme von West nach Ost und Nord nach Süd aufeinander.

Mittelständische Unternehmen aus Produktion, Handel und Dienstleistung sowie zentrale Industriestandorte profitieren von der besonderen geografischen Lage. Durch die Globalisierung und internationale Verflechtung der Warenströme wird die Bedeutung von Logistik und Transport weiter zunehmen.

Während der Corona-Pandemie haben wir alle erfahren, wie groß die Systemrelevanz des Wirtschaftsverkehrs für unser Leben ist.

Die Verkehrsinfrastruktur muss mit Blick auf den Wirtschaftsverkehr neue Wege gehen. Das bedeutet: Nutzung der Schiffahrtsstraßen Berlins, Umschlagplätze an den Güterbahnhöfen, den S- und U-Bahn- sowie Tramendhaltestellen, um die letzte Meile mit E-LKW und Lastenrädern zu ermöglichen; aber auch Lieferzonen an den Hauptstraßen und Logistik Hubs in der City sowie Lieferverkehrskonzepte für jeden Bezirk. Kurier-, Express- und Paketdienste haben einen erheblichen Anteil an der Zunahme der Verkehrsdichte in Berlin und müssen daher in die Planungen einfließen.

## **7. Deregulierung und Beschleunigung der Plan- und Genehmigungsverfahren**

Seit Jahren ist bekannt, dass von der Planung bis zum Bau, aber auch bei der Sanierung von Infrastruktur zu viel Zeit vergeht. Direkt nach der Wahl muss eine Bestandsaufnahme der laufenden und anstehenden Planungsverfahren erfolgen. Hierbei muss es vor allem darum gehen, Behinderungen und Verzögerungen aufzuzeigen und umgehend zu beseitigen. Wir müssen alles unternehmen, um endlich schneller und digitaler im Bestand zu werden und für neue Infrastruktur planen und bauen zu können. Dazu bedarf es auch einer Finanz- und Personaloffensive für die Verkehrsverwaltung und einer klar geregelten und konstruktiven Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bezirken.