



Schnell, zuverlässig, sicher und fortschrittlich



**DAS KONZEPT DER
HAUPTSTADTFRAKTION
FÜR MEHR MOBILITÄT IN
UNSERER STADT**



**2019 -
2050**



Schnell, zuverlässig, sicher und fortschrittlich

*Das Konzept der
Hauptstadtfraktion für mehr
Mobilität in unserer Stadt*

2019-2050

Rolf Wiedenhaupt, MdA

Vorwort



Rolf Wiedenhaupt, MdB

*Verkehrspolitischer Sprecher der
AfD-Hauptstadtfraktion*

Was wir mit diesem Konzept erreichen wollen

Die AfD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus stellt sich entschieden gegen Umerziehungsmaßnahmen von Verkehrsteilnehmern, wie sie vom jetzigen linksrotgrünen Senat favorisiert werden. **Eine ungerechte Klientelpolitik, hervorgerufen durch ideologische Missionierung und den erhobenen, pseudo-moralischen Zeigefinger muss verhindert werden.** Maßnahmen, wie der Rückbau von Hauptverkehrsstraßen, die Verweigerung zum Weiterbau der A100 und des Berliner Straßennetzes in Gänze, das gezielte Ausbremsen und Stauen des Autoverkehrs durch unsinnig programmierte Ampelschaltungen und Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, wie sie derzeit von linksrotgrün Anwendung finden, müssen dringend gestoppt werden. Linksrotgrüne **Tendenzen zu einer immer weiteren Verlangsamung** der Stadt lehnen wir strikt ab.

Die Verkehrsinfrastruktur sowohl im Individualverkehr, als auch im ÖPNV muss nach 20 Jahren des Nichtstuns endlich wieder ertüchtigt und bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden. Künstlich geschürte Angst-Diskussionen um Feinstaub und Stickoxide in der Luft müssen endlich beendet werden. Wissenschaftliche Ausarbeitungen geben uns hier vollumfänglich Recht. So prognostiziert die Deutsche Luft- und Raumfahrt e.V. für die Zukunft einen massiven Rückgang beider Stoffe in der Luft, trotz zunächst weiterem Anstieg der Fahrzeuge.¹

Unser Fokus liegt klar auf der Schaffung eines funktionierenden, zuverlässigen, schnellen und fortschrittlichen Verkehrssystems, gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer, wie es für die Hauptstadt Deutschlands eine Selbstverständlichkeit sein sollte.

Trotz eines weiteren Anstiegs des Verkehrs aufgrund einer wachsenden Bevölkerung Berlins muss fließender Verkehr gewährleistet sein. Es müssen Lösungen geschaffen werden, die es ermöglichen, dass die Berliner und Berlinerinnen jeder Zeit von A nach B gelangen können, ohne Einbußen von Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort. Es muss jedem Bürger dieser Stadt dabei freigestellt sein, welches Verkehrsmittel er nutzt.

Dieses Ziel kann nur durch **modernste Verkehrstechnik, intelligente Verkehrssteuerung und -planung, sowie einem weiteren**

¹ Seum/Winkler (DLR Berlin): Die Mobilität in Deutschland 2040 – Die Wirkung auf Luftqualität und Klima, Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“ 15.06.2018, TU Berlin

Ausbau bisher fehlender Verkehrsinfrastruktur erreicht werden. Eine zudem weitsichtige Instandhaltung und Instandsetzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur muss als selbstverständliche Verwaltungsaufgabe wieder zum Normalfall werden.

Die gesamte Verkehrsinfrastruktur hat einen **hohen Investitionsnachholbedarf**, resultierend aus mangelhafter Instandhaltung und -setzung und einer **erhöhten Verkehrsnachfrage**, die wiederum aus dem starken Bevölkerungswachstum erwächst. Zudem fehlt es noch immer an leistungsfähigen Verbindungen zwischen dem Teilstraßennetz Ost und West. Hier ist insbesondere der vollständige Ringschluss der Stadtautobahn A100 zu nennen, der zu einer wesentlichen Entlastung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt führen würde. Die derzeitige, absolut unzulängliche Situation, erfordert dringend moderne, bürgerfreundliche, wirtschafts- und stadtverträgliche Lösungen.

Der jetzige Senat findet offenbar diese gesellschaftsorientierten Lösungen nicht und setzt in seinem Koalitionsvertrag, seinem bisherigen Handeln und dem von Radfahrinitiativen erzwungenen **„Berliner Mobilitätsgesetz“** strikt auf bürgerferne Maßnahmen wie Überregulieren, Verdrängen, Maßregeln, Ausgrenzen, Schikanieren und Sanktionieren. **Es ist fast schon zynisch, dass der Senat von einem „Berliner Mobilitätsgesetz“ spricht. In Wirklichkeit soll Mobilität gebremst und nach politischem Gutdünken zugeteilt werden.**

Als Antwort auf die **Anti-Mobilitätspolitik des Senats** legt die AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin jetzt ihr eigenes, umfassendes **Verkehrskonzept für mehr Mobilität in Berlin** vor. Es befasst sich nicht nur mit Problemen, die allen Berlinern täglich auf den Nägeln brennen, sondern schaut bewusst über die laufende Legislaturperiode hinaus und eröffnet **Perspektiven für die Verkehrspolitik in Berlin in den kommenden Jahrzehnten bis zum Jahre 2050.**

Das vorliegende Papier wurde unter der Federführung von **Frank Scholtysek** MdA erarbeitet, dem Verkehrspolitischen Sprecher der AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin. Zugearbeitet haben außerdem **Gunnar Lindemann** MdA, Sprecher der Fraktion zum Öffentlichen Personennahverkehr und der Parlamentarische Geschäftsführer **Frank-Christian Hansel** MdA als Sprecher für das Flughafensystem Metropolregion. Das Konzept wurde in der AfD-Fraktion im Juni 2018 beraten und anschließend im Rahmen eines Pressegesprächs der Öffentlichkeit vorgestellt.

Berlin, im Dezember 2018

1	Vorbemerkungen: Anspruch und Wirklichkeit	6
2	IST-Situation Verkehr	11
2.1	Motorisierter Individualverkehr MIV	11
2.2	Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)	12
2.3	Radverkehr	13
2.4	Fußgänger	15
3	Sofortmaßnahmen	17
3.1	Motorisierter Individualverkehr [MIV]	17
3.1.1	<i>A100, A114 und A10</i>	19
3.1.2	<i>Notwendige Erschließungsmaßnahmen im Berliner Osten</i>	19
3.1.3	<i>Akute Maßnahmen zur Beschleunigung des MIV</i>	21
3.2	ÖPNV	23
3.2.1	<i>Attraktivitäts- und Qualitätsoffensive ÖPNV</i>	23
3.3	Radverkehr	25
3.4	Fußgänger	30
3.5	Weitere generelle Forderungen zur kurzfristigen Verbesserung des Verkehrs	32
3.6	Zwischenbemerkung	33
4	Unsere Vision 2050	35
4.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	35
4.1.1	<i>Modernste Digital-Infrastruktur</i>	36
4.1.2	<i>Multimodal/intermodal – Kombination der Verkehrsmittel</i>	38
4.1.3	<i>Kombination der Verkehrsmittel in optimaler zeitlicher Abstimmung</i>	39

4.1.4	<i>Fazit: Vision 2050 – Motorisierter Individualverkehr MIV</i>	42
4.2	ÖPNV	44
4.2.1	<i>Aus- und Neubau von U-Bahnstrecken</i>	46
4.2.2	<i>Neuer S-Bahn-Ring/Verlängerung S-Bahnstrecken</i>	52
4.2.3	<i>Nahverkehrs-Metropolregion</i>	56
4.2.4	<i>Anbindung Flughafen Willy-Brandt (BER)</i>	57
4.2.5	<i>Autonom fahrender ÖPNV</i>	58
4.2.6	<i>Attraktivität lässt Menschen das Verkehrsmittel wechseln</i>	61
4.2.7	<i>Betrachtung zur verkehrlichen Anbindung neuer Wohngebiete</i>	62
4.2.8	<i>Finanzierung des ÖPNV/SPNV</i>	63
4.2.9	<i>Fazit: Vision 2050 – ÖPNV</i>	68
4.3	Radverkehr	70
4.3.1	<i>Vision 2050 Radverkehr</i>	70
5	Wirtschaftsverkehr	73
5.1	<i>IST-Situation</i>	73
5.2	<i>Kurz- und mittelfristige Lösungen</i>	75
5.2.1	<i>Umstieg auf alternative Antriebstechniken</i>	75
5.2.2	<i>Lenkung des Verkehrsflusses</i>	77
5.2.3	<i>Vermeidung von Verkehr</i>	77
5.3	<i>Langfristige Lösungen</i>	79
5.3.1	<i>Umstieg auf alternative Antriebstechniken</i>	79
5.3.2	<i>Lenkung des Verkehrsflusses</i>	79
5.3.3	<i>Vermeidung von Verkehr</i>	79
6	Flughafensystem der Metropolregion Berlin/Brandenburg	81
	Impressum	84

1 Vorbemerkungen: Anspruch und Wirklichkeit

Homepage der Senatskanzlei

**MICHAEL MÜLLER, REGIERENDER
BÜRGERMEISTER VON BERLIN:**

“ Die Verkehrsinfrastruktur der Hauptstadt gehört zur modernsten und leistungsfähigsten Europas.”

Berliner Zeitung vom 27.04.2017

**REGINE GÜNTHER, SENATORIN
FÜR UMWELT, VERKEHR UND
KLIMASCHUTZ:**

“ Wir haben noch keinen genauen Überblick, in welchem Zustand sich die Straßen befinden.”

Die Berliner Verkehrsinfrastruktur – sowohl die, die in der Baulast des Landes Berlin, als auch in der des Bundes (Autobahnen und Autobahnbrücken) liegt – ist seit Jahren alles andere als modern und leistungsfähig. Eine Vielzahl von Brücken ist in nicht „ausreichendem Zustand“. Sie sind ganz oder teilweise gesperrt, dürfen nur noch eingeschränkt von LKW befahren werden und unterliegen strikten Tempobeschränkungen. Einige Brückenbauwerke befinden sich bereits seit Jahrzehnten in diesem Zustand und werden lediglich durch Behelfsbrücken ersetzt. Ähnlich verhält es sich mit dem Straßen- und Radwegenetz. Bei U- und S-Bahn sieht es nicht anders aus.

Berlin hat sich seit Jahren kaputtgespart. Niemand hat einen wirklichen Überblick über die Gesamtsituation. Vermutlich wird allein die Straßensanierung rd. 1,3 Milliarden Euro kosten, schätzt die Senatsverwaltung.

Das im Untergrund befindliche **Wasserleitungsnetz** ist ebenfalls zu rd. 75 % erneuerungsbedürftig, schätzen Experten. Dieses System verursacht schon jetzt und wird auch weiterhin Störungen im Verkehrsfluss und Schäden an der Berliner Verkehrsinfrastruktur. Die daraus resultierenden, ungeplanten Baustellen führen immer wieder zu erheblichen Staus und nicht gewünschtem Umleitungsverkehr durch Nebenstraßen, die dem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen sind und auch niemals dafür ausgelegt waren.

Mobilität ist ein gesellschaftliches Grundbedürfnis. Sie ist einer der zentralen Faktoren für städtische Lebensqualität. Das mobile Grundbedürfnis innerhalb einer polyzentrischen Metropole wie Berlin, nämlich **schnell, zuverlässig und sicher von A nach B zu kommen** kann schon lange nicht mehr befriedigt werden. Hinzu kommen die **wachsenden Pendlerverkehre** aus dem Umland in die Stadt und umgekehrt.

Berlin hat eine Reihe von Verkehrskonzepten entwickelt. Hier sind in erster Linie zu nennen:

- der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025
- das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept
- die Radverkehrsstrategie

Es mangelt aber nach wie vor an der Umsetzung und Koordinierung dieser Konzepte; nachzulesen im Fortschrittsbericht zum StEP Verkehr 2025². Die gesamte Verkehrsinfrastruktur hat einen hohen Investitionsnachholbedarf, resultierend aus mangelhafter Instandhaltung und -setzung und einer erhöhten Verkehrsnachfrage, die aus dem starken Bevölkerungswachstum resultiert. Zudem fehlt es noch immer an leistungsfähigen Verbindungen zwischen dem Teilstraßennetz Ost und West. Hier ist insbesondere der vollständige Ringschluss der Stadtautobahn A100 zu nennen, der zu einer wesentlichen Entlastung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt führen würde.

Die derzeitige – absolut unzulängliche – Situation, erfordert dringend **moderne, bürgerfreundliche, wirtschafts- und stadtverträgliche Lösungen**. Der jetzige Senat findet offenbar diese gesellschaftsorientierten Lösungen nicht und setzt in seinem Koalitionsvertrag und seinem bisherigen Handeln strikt auf **bürgerferne Maßnahmen** wie Überregulieren, Verdrängen, Maßregeln, Ausgrenzen, Schikanieren und Sanktionieren.

Die AfD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus stellt sich entschieden gegen Umerziehungsmaßnahmen solcher eindeutiger sozialistischer Prägung. Eine ungerechte Klientelpolitik muss verhindert werden. **Unser Fokus liegt klar auf der Schaffung eines funktionierenden, zuverlässigen, schnellen und fortschrittlichen Verkehrssystems, gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer**, wie es für die Hauptstadt Deutschlands eine Selbstverständlichkeit sein sollte.

Dieses Ziel kann nur durch modernste Verkehrstechnik, **intelligente Verkehrssteuerung und -planung**, sowie einem weiteren



Podiumsdiskussion „Auf neuen Wegen. Internationaler Austausch zur Mobilität“ im Zoo-Palast zum Thema 'Autofreie Stadt', 05.12.2018

**REGINE GÜNTHER, SENATORIN
FÜR UMWELT, VERKEHR UND
KLIMASCHUTZ:**

” *Man muss die Menschen auch einmal zu ihrem Glück zwingen“*

2 Erster Bericht zur Umsetzung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr 2025, Seite 10

Ausbau bisher fehlender Verkehrsinfrastruktur erreicht werden. Eine zudem **weitsichtige Instandhaltung** und Instandsetzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur muss als selbstverständliche Verwaltungsaufgabe wieder der Normalfall werden.

Große Erwartungen liegen auf der **Automatisierung**, die perspektivisch in automatisiert fahrende Fahrzeuge des Individualverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs mündet. Hier bieten kleine Fahrzeugtypen, insbesondere als Zubringerfahrzeuge zu den ÖPNV-/SPNV Haltepunkten, **die Möglichkeit, die Automatisierung mit einer bedarfsorientierten Angebotsgestaltung zu verknüpfen.**

Negative Effekte: Automatisierte Robotaxis/Fahrzeuge führen mit einem geringen Besetzungsgrad und potenziellen Leerfahrten zu unerwünschten verkehrlichen Wirkungen, selbst wenn die Fahrzeuge elektrisch betrieben werden. Studien des International Transport Forum zeigen folglich exemplarisch für die Städte Lissabon, Helsinki und Auckland, dass urbane Räume zukünftig auf leistungs- und kapazitätsstarke Transportmittel angewiesen sein werden³.

Aus den Studien geht hervor, dass auch ohne Berücksichtigung von Bike-Sharing und ohne die Abschaffung von Autos, lediglich durch eine effizientere Nutzung von neuen Ride-Sharing-Modellen/Ride-Pooling auch mit Hilfe autonomer Fahrzeuge in Kombination mit ÖPNV-Systemen, die über hohe Transportkapazitäten verfügen, der Gesamtverkehr (also die Gesamttransportleistung) innerhalb einer Stadt zukünftig verdoppelt werden kann.

Der zukünftige Verkehr bedingt eine enge Kooperation zwischen Städten, Kommunen und Ländern sowie privaten Unternehmen. Einzubinden sind weiterhin Unternehmen, wie Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände, die eine privatwirtschaftliche Rechtsform besitzen, aber sich zumeist zu 100 % im öffentlichen Besitz befinden. Zukünftige Konzeptentwicklungen müssen den **Fokus auf Organisations- und Kooperationsmodelle** lenken. Nur wenn auch hier tragfähige Lösungen gefunden werden, können neue Technologien erfolgreich eingeführt und die Mobilität in unseren Städten ohne Restriktionen gesichert werden. Die **Stärkung des ÖPNV durch Kooperationen mit der Wirtschaft** muss vorangetrieben werden.

³ https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf

Kommunen, Länder und der Bund stehen somit vor der Herausforderung, einen regulativen Rahmen zu schaffen, der die Potenziale von Innovationen erschließt und gleichzeitig negative Auswirkungen auf das Gesamtsystem (Wildwuchs) vermeidet. Während des Genfer Autosalons im März 2018 betonte der Konzernchef von Volkswagen, dass die Kooperation von politischen Entscheidungsträgern, Kommunen sowie Auto- und IT-Industrie zur Umsetzung des Zukunftsverkehrs notwendig sei.⁴

Nach dem Subsidiaritätsprinzip – Probleme jeweils dort zu lösen, wo die entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen bestehen – sind die Kommunen und Regionen im Verkehrsbe-
reich vor allem für die Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zuständig. Sie haben bislang dazu schon die vielfältigen Möglichkeiten einer integrierten Raum- und Verkehrsplanung. Die EU und der Bund stehen dagegen vorrangig in der Verantwortung für den Klimaschutz, indem sie dafür Sorge tragen müssen, dass die genutzten Fahrzeuge möglichst wenig Energie verbrauchen und damit kurzfristig deutlich weniger Emissionen ausstoßen. Die neue Bundesregierung plant daher einen Rechtsrahmen „für neue Mobilitätsangebote wie Fahrgemeinschaften (Ride Pooling) mit Steuerungsmöglichkeiten durch die Kommunen“⁵. Damit sollen den Ländern weitere Instrumente an die Hand gegeben werden, z. B. um das Personenbeförderungsgesetz eigenständig ändern zu können.

*Wirtschaftspolitisches Frühstück
der IHK, 08.11.2017*

**REGINE GÜNTHER, SENATORIN
FÜR UMWELT, VERKEHR UND
KLIMASCHUTZ:**

” Wenn wir nur wollen
dann können wir auch.“

**Offenbar will der aktuelle
Senat dann wohl nicht.**

⁴ Artikel aus der Wochenzeitung DIE ZEIT vom 06.03.2018, „Autobranche schaut gespannt auf Debatte um US-Strafzölle“

⁵ Koalitionsvertrag der Bundesregierung zwischen CDU/CSU/SPD vom 07.02.2018, Kapitel Mobilität 4.0, S. 14



Haupt



%

REFINANZIERUNG AU
BOOKS & PCS

WIRKUNG: IN EFFEKT. JAHRESZINS: 10 MONATE LAUFZEIT.
KONSUMGÜTER. AKTIONSZEITRAUM BIS 18.04.2009.



2 IST-Situation Verkehr

2.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann zu den typischen Hauptverkehrszeiten nur noch schwer bewältigt werden. Eine große Anzahl **innerstädtischer Staus** gehört in Berlin zur Tagesordnung. Auf die Stadtautobahn kann zu Spitzenzeiten nicht einmal mehr aufgefahrene werden. Zufahrten werden aufgrund der extrem hohen Autobahnauslastung fast täglich kurzerhand gesperrt.

Ursachen für die katastrophale Verkehrssituation sind eine nicht ausreichend funktionierende Verkehrslenkung, ein mangelhaftes Baustellenmanagement, eine marode Straßen- und Brückeninfrastruktur, ein – z. T. notgedrungenes – völlig chaotisches Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Parken in zweiter Reihe, Blockieren von Busspuren durch Lieferverkehr, Radfahrer auf der Straße statt auf vorhandenen Radwegen etc.), ein stark zunehmender Schwerverkehr, ein fehlender Ringschluss der Stadtautobahn A100, der das Stadtzentrum maßgeblich entlasten würde.

Die Neuzulassung von PKWs in Berlin hatte im Zeitraum von 2012 – 2016 eine Größenordnung von rd. 42.000 Fahrzeugen. Die Gesamtanzahl der Berliner LKWs nahm im gleichen Zeitraum um etwa 11.000 Fahrzeuge zu. Laut Berliner Amt für Statistik verfügen allerdings nur 55 % aller Berliner Haushalte überhaupt über einen PKW. Zum Vergleich: Bundesweit besitzen 77 % aller Haushalte mindestens einen PKW. Die Anzahl der PKW/1000 Einwohner liegt in Berlin bei rd. 350. Im Bund sind es rd. 530 PKW/1000 Einwohner (*Quelle: Statistisches Bundesamt und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg*). Berlin hat unter den deutschen Großstädten die geringste Autodichte. Zum Vergleich: In Stuttgart kommen auf 1000 Einwohner rd. 560 PKW, in München rd. 480 und in Hamburg rd. 430 (*Quelle: Statistisches Bundesamt*). An diesen Zahlen ist leicht erkennbar, dass die Hauptproblematik nicht allein in der Anzahl der in Berlin zugelassenen Fahrzeuge liegt, sondern andere Ursachen ausschlaggebend sind, nämlich die hohe Anzahl von Berufspendlern, die täglich nach Berlin rein- und/oder wieder rausfahren. Im März 2018 pendelten 309.000 Personen



nach Berlin zur Arbeit und 180.000 aus Berlin ins Umland⁶. Der Besetzungsgrad der Kraftfahrzeuge liegt in Berlin bei 1,3 Personen pro PKW-Fahrt⁷.

Berlin leidet aufgrund **vieler verkehrlicher Schwachstellen** unter chronischen Staus. Hier sind insbesondere die Innenstadt und die Hauptausfallstraßen betroffen. Es fehlen an vielen Stellen dringend benötigte separate Abbiegespuren. Immer mehr Straßen sind durch unterlassene Instandhaltung und unterbliebene Erneuerung in katastrophalem Zustand. Ein stetiger Verkehrsfluss existiert in der Regel nicht, die gesamte Verkehrsleittechnik erscheint (beabsichtigt?) unkoordiniert. Partiiell existierende Vorrangschaltungen für den ÖPNV führen immer wieder zu Störungen und somit zu Staus. Die dadurch beabsichtigte Beschleunigung des ÖPNV wird nicht realisiert. **Die Durchschnittsgeschwindigkeit in Berlin ist mit 24 km/h die zweitniedrigste im europäischen Großstädtevergleich.** Nur das dicht bebaute London liegt noch darunter.

Der **Investitionsstau** allein im Straßenbau wird vom Senat, wie auch dem Berliner Rechnungshof, auf rund 1,3 Milliarden Euro geschätzt.

2.2 DER ÖFFENTLICHE PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Allein von 2012–2016 wuchs Berlin um rd. 200.000 Einwohner – Flüchtlinge nicht mit eingerechnet. Bis 2020/21 wird nochmals mit ca. 100.000 – 120.000 Zuzüglern gerechnet.



Bedingt durch das rasante **Bevölkerungswachstum**, die mangelhafte Instandhaltung und die unterlassene Erweiterung und Modernisierung des Fahrzeugbestandes stößt der ÖPNV schon heute an seine Grenzen. Rund 15 Jahre lang konnte wegen der Sparpolitik ihres Eigentümers, das Land Berlin, die BVG **keine neuen U-Bahnzüge und Straßenbahnen** (U-Bahnen gelten verkehrstechnisch betrachtet als unterirdisch fahrende Straßenbahnen) in nennenswerter Zahl bestellen. Die Folge ist eine **völlig überalterte und dadurch auch störanfällige Fahrzeugflotte**. Hinzu kommen langwierige oder auch fehlerhafte Ausschreibungsverfahren, lange Lieferzeiten sowie Lieferengpässe bei den Herstellern. Darauf

6 <http://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehr-so-pendelt-deutschland-zu-arbeit-a-1187172.html>

7 https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-1-2.pdf

verweist zumindest der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Ebenso wie die BVG leidet auch die Berliner S-Bahn unter langen Lieferzeiten sowie Lieferengpässen bei den Herstellern und Zulieferern einzelner Fahrzeugtypen.

Busse können wesentlich schneller geordert und auch geliefert werden. Allerdings fehlt es an **Fahrpersonal**, obwohl die BVG mittlerweile auch Ruheständler wieder reaktiviert. Aber auch die Berliner Busflotte mit rd. 1.300 Fahrzeugen, einer jährlichen Fahrleistung von rd. 250 Millionen Kilometern und rd. 2,5 Millionen Fahrgästen pro Tag unterliegt einem **starken Verschleiß**.

In Summe betrachtet ist die Leistungsfähigkeit von Personal, Fahrzeugen und Infrastruktur im ÖPNV aufgrund langjähriger Investitions- und Sanierungsstaus in Kombination mit Managementfehlern erreicht und auch schon deutlich überschritten. Das Ergebnis sind immer wieder Ausfälle bei der Berliner S-Bahn und der BVG, die dem Gesamtsystem den Ruf der zuverlässigen Unzuverlässigkeit beschert haben. Vandalismus und zunehmende Gewalt in Bahnhöfen und Fahrzeugen verunsichern und verängstigen zunehmend die Fahrgäste, außerdem wirken sie als zusätzlicher Kostentreiber bei der Instandhaltung. Den Gesamtinvestitionsbedarf bei U- und Straßenbahnen beziffert die BVG auf rd. 3,1 Milliarden Euro⁸.

2.3 RADVERKEHR

Im Jahr 2016 gab es bezogen auf je 100 Haushalte 160 Fahrräder in Berlin. Wie viele davon allerdings wirklich genutzt werden ist unklar, da es für Fahrräder und Pedelecs **keinerlei Registrierungs- oder Versicherungspflicht** gibt.

Nachweislich ist allerdings, dass an den 17 über Berlin verteilten Dauerzählstellen für Radfahrer die Anzahl der erfassten Radfahrer seit 2012 (bzw. 2015) nur unwesentlich zugenommen hat, an einigen Messstellen ist sie sogar rückläufig (u. a. Invalidenstraße, Schwedter Steg, Breitscheidplatz). Die Senatsverwaltung geht hingegen von einem jährlichen Wachstum des Radverkehrs von rd. 5 % gegenüber dem



⁸ <https://www.vdv.de/presse.aspx?id=b6ea613c-efff-4176-8a6b-700057092142&mode=detail>

jeweiligen Vorjahr aus. Hier gilt es **die tatsächliche Entwicklung gut zu beobachten**.

Im Durchschnitt wurden im Jahr 2017 pro Zählstelle rd. 3100–3200 Radfahrer täglich erfasst⁹. Diese Zahl lässt allerdings keine Rückschlüsse darauf zu, wie viele unterschiedliche Radfahrer es tatsächlich waren und wie viele davon tatsächlich aus Berlin sind. Da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Leihfahrräder in den letzten Jahren stark gestiegen ist, ist davon auszugehen, dass nun auch viele Touristen per Rad statt zu Fuß oder mit dem ÖPNV die Stadt erkunden. Jedoch ist die Quantität der Radfahrer zwischen den Zählstellen stark unterschiedlich. So fahren aktuell über die Zählstelle Oberbaumbrücke wöchentlich im Durchschnitt rd. 63.000 Radfahrer, über die Zählstelle Frankfurter Allee nur rd. 23.000 pro Woche und über die Zählstelle Kaisersteg (Treptow-Köpenick) pro Woche nur rd. 7.100 Radfahrer. Offensichtlich ist die touristische Attraktivität und die geographische Lage der Zählstelle hier ein ganz entscheidender Faktor.

Es existieren derzeit rd. 1.377 Kilometer Radwege in Berlin (davon 945 Kilometer bauliche), 167 Kilometer Schutzstreifen und 91 Kilometer Radfahrstreifen.

Rd. 55 % des Berliner Hauptstraßennetzes verfügt über Radwege. Auf einer Länge von 86 Kilometern dürfen Busspuren von Radfahrern mitbenutzt werden.

Die gesamte Radverkehrsinfrastruktur kann vom Zustand her in etwa mit dem der Straßen gleichgesetzt werden. Dies ist auch ein Grund, warum Radfahrer oftmals vorhandene Radwege nicht nutzen. Zudem mangelt es an Radwegen ohne Unterbrechungen, die planerische Qualität der Radwege ist oft unzureichend, was auch immer wieder zu Unfällen führt. Viele straßenbegleitende Radwege sind mittlerweile wegen schwerer Mängel dauerhaft gesperrt.

Seit dem Jahr 2000 werden in Berlin gezielt Mittel zur Verbesserung der Infrastruktur des Radverkehrs zur Verfügung gestellt, im Doppelhaushalt 2016/17 waren es 4 Millionen Euro jährlich. Im Haushaltsentwurf 2018/19 sind hierfür jährlich rd. 5,5 Millionen Euro vorgesehen.

⁹ <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/karte.shtml>; 22. Mai 2018

2.4 FUSSGÄNGER

Der Fußgängerverkehr in Berlin darf keinesfalls unterschätzt werden und unterscheidet sich auch in den Bezirken aufgrund der Bewohnerstruktur und des jeweiligen Verkehrsangebotes sehr stark.

Leider stammen die letzten verlässlichen Zahlen des Modal Splits nur aus dem Jahr 2010. **Diese zeigen jedoch auf, dass der Anteil der Fußgänger in etwa die gleiche Größenordnung aufweist, wie der Anteil des MIV oder des ÖPNV;** und um einiges höher liegt, als die Anzahl der Radfahrer. Die von der Senatsverwaltung im Zuge der aktuellen Fortschreibung des STEP Verkehr veröffentlichten Prognosen (Stand 01.06.2018) für das Jahr 2030 zeigen auf, dass der Modal-Split sich auch zukünftig kaum verändern wird.

Durch den **zunehmenden Missbrauch von Fußgängerwegen** als zusätzliche Verkaufs- oder Lagerflächen von Imbissbetreibern und Händlern jeglicher Art und als Ersatz-Fahrradwege, dort wo Radwege versperrt, gesperrt oder gar nicht vorhanden sind, werden Fußgänger fortlaufend bedrängt. Dies stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte und/oder alte Menschen und auch Kinder große Probleme und Sicherheitsrisiken dar.

Auch bei den Fußgängerwegen gibt es Qualitätsprobleme. Die unzureichende Barrierefreiheit aber auch fußgängerunfreundliche Baustellenführungen sind hier insbesondere zu bemängeln.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

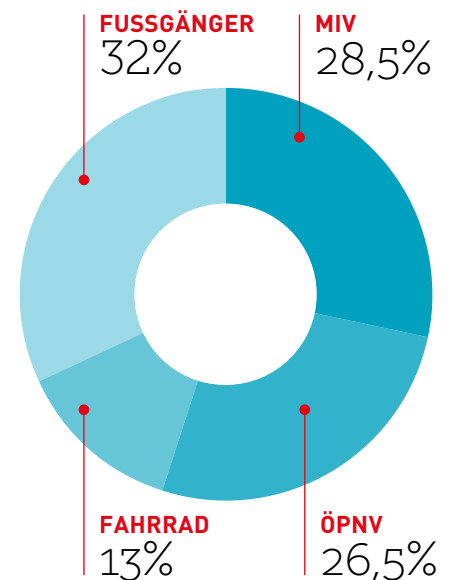
Auch als Fußgänger gleichberechtigt mobil in Berlin!



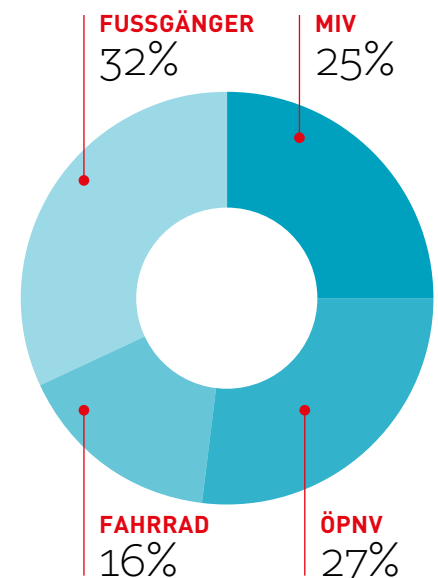
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima

MODAL SPLIT BERLIN 2010 VS. 2030 GESAMTVERKEHR DER WOHNBEVÖLKERUNG

2010



2030





3 Sofortmaßnahmen

Aufgrund der oben dargestellten Situation ist es dringend notwendig, kurzfristig folgende Maßnahmen als erste Schritte zur **Verbesserung der Gesamt-Verkehrssituation** einzuleiten:

3.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR [MIV]

Solange es keine attraktive, zuverlässige, sichere und pünktliche ÖPNV-Versorgung insbesondere aus dem Umland und den Randgebieten in die City gibt, **wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) das Rückgrat der Pendlerströme bleiben**. Während innerhalb des S-Bahn-Rings durchweg eine quantitativ gute ÖPNV-Versorgung gegeben ist, gibt es gegenwärtig in den übrigen Bereichen größere Lücken und oft nur unzureichende Taktungen.

Zudem empfinden die Berliner den ÖPNV nicht nur als permanent unpünktlich und unzuverlässig, sondern auch zunehmend unsicherer. **Kriminalität, aggressives Betteln und als bedrohlich empfundene Situationen in Bahnhöfen und Fahrzeugen** verunsichern immer mehr Fahrgäste und bringen sie dazu, sich mittels anderer Verkehrsmittel fortzubewegen. Der Umstieg auf das Auto, zunehmend sogar die Anschaffung eines Zweitwagens, scheint vielen Bürgern die logische Konsequenz aus dem unbefriedigenden ÖPNV zu sein, so dass zukünftig sogar noch mit einem Anstieg der Zahl der individuell genutzten Fahrzeuge in Berlin zu rechnen ist.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Sofortige Planungen zum bedarfsorientierten Kapazitätsausbau der Straßeninfrastruktur auf Basis aktueller Bevölkerungszahlen, belastbarer Bevölkerungsprognosen, Verkehrszählungen und Auswertung von Mobilitätsdaten.

Die **Entwicklung mobiler Ortungssysteme** („GPS-Tracker“) in den letzten Jahren hat die bisherigen erheblichen Verzerrungen von Mobilitätsdaten durch Erinnerungseffekte (Under-, Standard- und Wrongreporting), insbesondere kurzer Wege und Überforderungen bzw. Widerstände der Befragten sichtbar gemacht. Zahlreiche GPS-Machbarkeitsstudien mit einer großen Anzahl von Probanden belegen, dass zukünftige **Mobilitätserhebungen** nicht mehr auf Mobildaten aus Ortungssystemen und Routentracking verzichten können. Diese und darüber hinaus fehlende Daten müssen schnellstmöglich erhoben und Gelder dafür vorrangig freigegeben werden.

Da ein Ausbau der Straßeninfrastruktur aufgrund der Stadtarchitektur nur bedingt möglich ist, sollte eine zweite Maßnahme die sukzessive Reduzierung des Pendlerverkehrs sein, z. B. durch die Förderung von Fahrgemeinschaften. Studien belegen, dass durch eine Steigerung der Fahrzeugauslastung auf 1,5 Personen pro Fahrzeug das Verkehrsaufkommen um 20 % reduziert werden könnte¹⁰. Ebenso würde sich die Parkplatzsituation deutlich entspannen. Eine weitere Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Förderung von Fahrgemeinschaften (7-prozentige Steigerung der Fahrgemeinschaften) bundesweit jährlich über 700 Millionen Euro Treibstoffkosten und 1,1 Millionen Tonnen CO² eingespart werden könnten. Bei Fahrgemeinschaften mit zwei Personen könnte jeder Pendler bereits im Durchschnitt 500 Euro jährlich einsparen¹¹.



Als Anreiz für die Bildung von Fahrgemeinschaften sollten Pendlerspuren, sogenannte HOV-Lanes (High Occupancy Vehicle) nach US-amerikanischem Vorbild eingeführt werden. Diese Fahrspuren sind nur für Fahrzeuge mit mindestens zwei Insassen freigegeben. Ein Modellversuch in Linz (Österreich) ergab eine Zeitersparnis von 20 Minuten auf einer Strecke von 3 km.¹²

10 Galizzi, Matteo Maria (2004): *The Economics of Car-Pooling: A Survey for Europe*. University of York/ University of Insurbia.

11 LASSE, WALTER (2012): *Mobilitätsmanagement und die Förderung von Fahrgemeinschaften im Unternehmen – Bestandsaufnahme und Perspektiven*. Studie im Auftrag der flinc AG. Berlin

12 <http://science.orf.at/stories/2852847/>

3.1.1 A100, A114 UND A10

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Die Planung und der Weiterbau der A100 im 17. Bauabschnitt und darüber hinaus bis zum Ringschluss muss schnellstmöglich erfolgen.

Das Ende des 16. Bauabschnitts an der A100 mit Mündung in Treptow kann keine dauerhafte Lösung sein, sondern verschärft nur die ohnehin schon angespannte Verkehrssituation im Bereich Elsenstraße, Puschkinallee, Stralauer Allee. Die Planungen zum vollständigen Ringschluss der A100 müssen ebenfalls schnellstmöglich in die Wege geleitet und beim zuständigen Bundesministerium beantragt werden. Die damit einhergehende Änderung des Flächennutzungsplanes ist unverzüglich in die Wege zu leiten. **Der Ringschluss der A100 ist unverzichtbar, um die Innenstadt dauerhaft verkehrlich zu entlasten.** Ebenso ist für die A114 die Planung zum Weiterbau mit Anschluss an den zu schließenden Ring der A100 mit allen zugehörigen Maßnahmen unverzüglich in die Wege zu leiten. Das gleiche gilt für die Planung zum Bau eines Autobahnan schlusses der „Gesundheitsstadt Buch“ bzw. Campus Buch an die A10.

3.1.2 NOTWENDIGE ERSCHLIESSUNGSMASSNAHMEN IM BERLINER OSTEN

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Die dringend benötigte verkehrliche Erschließung im Berliner Osten muss vorangetrieben werden, damit das jetzige Straßennetz entlastet wird und Staus der Vergangenheit angehören.

Das Planfeststellungsverfahren zum **Bau der Tangentialen Verbindung Ost** muss zügig abgeschlossen und mit dem Bau begonnen werden. Diese dringend benötigte **Nord-Süd-Verbindung im Osten der Stadt** wird die derzeitige angespannte Verkehrssituation im Bereich Karlshorst (Treskowallee und Waldowallee), Biesdorf (Köpenicker Straße), Kaulsdorf (Chemnitzer Straße), Mahlsdorf (Hultschiner Damm) und Köpenick (Bahnhofstraße) grundlegend entlasten und den Berliner Nordosten mit der A113 im Süden verbinden.

SOFORTMASSNAHMEN

Analog zur abschließenden Planfeststellung der TVO ist zwingend zu prüfen, inwieweit die weitere Verkehrsführung über das südliche Ende der TVO hinaus (Glienicker Weg, Kreuzungsbereich Glienicker Weg/Adlergestell/Köpenicker Straße/Ernst-Ruska-Ufer), noch dem heutigen Verkehrsaufkommen genügt. Es ist zu erwarten, dass auch in diesem Bereich Planungen zum weiteren Aus- bzw. Umbau erstellt werden müssen.

Die verbindlichen Planungen zum **Bau der Tangentialen Verbindung Nord** sind schnellstmöglich einzuleiten. Diese Trasse stellt die logische Fortführung der TV-Ost dar und soll der verkehrlichen Entlastung des Berliner Nordens dienen.

Die **Süd-Ost-Verbindung**, deren erster Teil mit dem Bau der Minna-Todenhagen-Brücke bzw. Minna-Todenhagen-Straße bereits abgeschlossen ist, muss zwingend bis zur Anschlussstelle Späthstraße (A113) weiter geplant und gebaut werden.

Weitere wichtige Maßnahmen sind der **Bau der Ost-West-Tangente** (Treptow-Köpenick) und der Ortsumfahrung Heinersdorf (N1-N4), sowie eine Reihe weiterer Straßenbauprojekte im Berliner Osten.

3.1.3 AKUTE MASSNAHMEN ZUR BESCHLEUNIGUNG DES MIV

Die AfD-Fraktion Berlin fordert die zügige Umsetzung der folgenden akuten Maßnahmen:

- eine tageszeitaktuelle, flexible Anpassung der **Verkehrssteuerung und -leitung an das Verkehrsaufkommen** (Einsatz intelligenter Verkehrsleittechnik).
- **Grüne Welle** zu den typischen Berufszeiten in die Stadt hinein und auch wieder hinaus.
- Einrichtung von **HOV-Lanes** nach US-amerikanischen Vorbild für Fahrgemeinschaften von mindestens zwei Personen.
- Einrichtung eines **Straßenzustandskatasters** nach Hamburger Vorbild.
- Analog: Einrichtung eines **Radwege- und Gehwegzustandskatasters** nach demselben Modell
- Die schnelle und kostengünstige Erfassung des derzeitigen Zustandes erfolgt durch einscannen mit dem Ziel einer aktuellen Zustandskartierung der erfassten Abschnitte und daraus resultierend die zeitnahe Instandsetzung defekter Abschnitte.
- sofortige **Bedarfsplanung von Parkplätzen und Parkhäusern** (Park&Ride) an der Berliner Peripherie und am S-Bahn-Ring mit dem Ziel der langfristigen Verkehrsentlastung der Innenstadt.
- sofortiger Planungsbeginn zur Einberufung einer **länderübergreifenden Arbeitsplattform für Verkehrsexperten** aus Verwaltung, Industrie und Wissenschaft, mit der klaren Zielsetzung zur Schaffung und Umsetzung zukunftsfähiger Lösungen für nachhaltige Mobilität in der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg. Vorbild soll die bereits seit 1995 in Bayern aktive Inzell-Initiative¹³ sein.



- Anstoß einer **Berliner Initiative zur Beschleunigung des Straßen- und Brückenbaus.**

Zielsetzung: Schnellstmögliche Umsetzung der bereits geplanten Straßen- und Brückenbaumaßnahmen, Vereinfachung und somit Beschleunigung der Planungsabläufe, Einführung einer stichtagsbezogenen abschließenden Einwendungsfrist.

- Anstoß einer **Berliner Initiative zur Umgestaltung des ruhenden Verkehrs.**

Zielsetzung: Die Entwicklung von Lösungen zur Entlastung von Wohngebieten und Befreiung der Hauptverkehrsstraßen von parkenden Fahrzeugen, z. B. durch den Bau von Tiefgaragen und Kiezparkhäusern. Der so zusätzlich gewonnene Verkehrsraum kann zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen. Durch die Freisetzung der bislang als Parkraum genutzten Flächen soll Berlin wieder einen stetigen Verkehrsfluss erhalten.

- Konsequente **Anwendung geltenden Rechts gegenüber Parken in zweiter Reihe**, dem Blockieren von Busspuren, der widerrechtlichen Nutzung von Busspuren, Blockieren von Radwegen.

- **Beschleunigung von Verkehrs-Infrastruktur-Baumaßnahmen** durch Nachtarbeit bzw. Bau im Dreischichtbetrieb und auch an Wochenenden.

Für alle genannten Punkte gilt:

Probleme müssen klar definiert werden, Ziele müssen klar definiert werden.

3.2 ÖPNV

Der ÖPNV muss zuverlässiger und schneller werden. Zudem muss die Taktung erhöht werden. Planziel muss eine reale Pünktlichkeitsrate von 99,5 % und eine Zuverlässigkeit gemäß Fahrplan sein. Insbesondere das zu frühe Abfahren von ÖPNV-Verkehrsmitteln von bis zu 90 Sekunden vor der Fahrplanzeit – im Rahmen der Berliner Definition von Pünktlichkeit – muss abgeschafft werden.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Einen schnellen, sicheren, zuverlässigen und komfortablen ÖPNV.

Mehr Sicherheitspersonal auf den Bahnhöfen und in den ÖPNV-Verkehrsmitteln. Darüber hinaus eine größere Anzahl von Überwachungskameras auf Bahnsteigen, in den Bahnhöfen, an oberirdischen Haltestellen und in den Fahrzeugen.



3.2.1 ATTRAKTIVITÄTS- UND QUALITÄTSOFFENSIVE ÖPNV

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Sofortige Planungen zum bedarfsorientierten Kapazitätsausbau des gesamten ÖPNV auf Basis aktueller Bevölkerungsentwicklungszahlen, belastbarer Bevölkerungsprognosen unabhängiger Institute, Verkehrszählungen und der Auswertung von Mobil-Daten der Smartphone-Hersteller, Car- und Bike-Sharing-Anbieter.

Berlin benötigt ein offensives „Ausbauprogramm Schiene“.

Fehlende Daten müssen schnellstmöglich erhoben und Gelder dafür vorrangig freigegeben werden.

- Verbesserung der **Personalausstattung** zur Prüfung, Planung, Koordination und Optimierung des notwendigen weiteren ÖPNV-Ausbaus, hervorgerufen durch steigende Einwohnerzahlen und die damit einhergehende Bautätigkeit in der Stadt; bessere Verzahnung der Prozesse zwischen Senat und den Bezirken, sowie aller anderen Beteiligten.

- sofortiger **Planungsbeginn zum Um- und Ausbau der vorhandenen Bahnsteige und Haltestellen** aller schienengebundenen ÖPNV-Verkehrsmittel zur Vorbereitung des künftigen Einsatzes längerer ÖPNV-Verkehrsmittel.
- sofortige Verhandlungen zwischen Berlin, den Umlandgemeinden und dem VBB über neue Tarifstrukturen und weitere Möglichkeiten zur **aktiven Steuerung des Pendlerverkehrs bereits im Umland**, insbesondere Schaffung ausreichender Park-and-Ride Möglichkeiten;
Ziel: Verringerung der PKW-Pendler in die Stadt Berlin hinein.
- zügige Umsetzung des bereits in der Entwicklung befindlichen **Verkehrsentwicklungsplans Hauptstadtregion** unter Einbeziehung von Senat, Bezirken, Land BBG, Landkreise und Gemeinden.
- **sofortiger ÖPNV Planungsbeginn zur besseren Verkehrsanbindung des BER** unter Berücksichtigung des prognostizierten Fluggastaufkommens 2040 und Schaffung eines zentralen Planungsstabes „Verkehrsanbindung BER“.
- es bedarf sofortiger Planungen zum Ausbau der **Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im gesamten schienengebundenen ÖPNV**.
- Planung für zukünftige **3-Minuten-Taktung für Schienenfahrzeuge** durch den Einsatz moderner Leit- und Sicherheitstechnik (Modernisierungsprogramm).

Für alle genannten Punkte gilt:

Die Planungen müssen sich nach den Bedürfnissen richten und nicht umgekehrt.

3.3 RADVERKEHR

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Die zügige Instandsetzung des jetzigen Radwegenetzes – orientiert an heutigen Sicherheitsstandards – und einen bedarfsgerechten Ausbau des Radwegenetzes.

Der ungezügelter Wildwuchs von **Leihfahrrädern** muss gestoppt und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. **Kampfradlern muss der Kampf angesagt werden.**

Insbesondere innerhalb des S-Bahn-Rings ist ein Wachstum des Fahrradverkehrs feststellbar. Vielfach werden jedoch vorhandene Radwege nicht genutzt. Eine generelle **Nutzungspflicht vorhandener Radwege** gibt es in Berlin nach einschlägigen Gerichtsurteilen in den 1980er und 1990er Jahren nicht mehr. Die typischen Begründungen von Radfahrern, warum sie vorhandene Radwege nicht nutzen, sind vielfältig:

- Radwege sind in zu schlechtem Zustand.
- Radwege sind zu schmal, ein Überholen somit nicht möglich.
- Radwege enden plötzlich im Nichts.
- Radwege sind versperrt, zugeparkt oder anderweitig blockiert.
- Radwege werden auch von Fußgängern genutzt.
- Radwege dürfen häufig im Zweirichtungsverkehr genutzt werden.

Ein offenbar großes Problem sind die **sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die von Radfahrern in Berlin gefahren werden.** Die Unfallstatistik der Polizei registriert daraus immer mehr und immer schwerere Unfälle. Das rücksichtslose Verhalten von Radfahrern generell, aber auch untereinander trägt ebenso dazu bei.



Mit der stark zunehmenden Verbreitung von **Pedelecs, auch in der Form von Leih-Pedelecs**, ist es zukünftig Aufgabe von Bund und Ländern, die zulassungs-, ausrüstungs- und verhaltensrechtlichen Vorschriften an dieses neue Marktsegment anzupassen und allgemein für eine einheitliche Rechtsauslegung zu sorgen, um die Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs und Dritter im Verkehr zu erhöhen. Es stellt sich z. B. die Frage, warum Mofafahrer einen Helm tragen müssen, Pedelec-Nutzer bei gleicher Höchstgeschwindigkeit aber nicht ?

Die Auslegung von Pedelecs muss den höheren Anforderungen bezüglich der gefahrenen mittleren Geschwindigkeit und der höheren Fahrzeuggewichte angemessen Rechnung tragen.



Aus Sicht der AfD sollte kurz- bis mittelfristig ernsthaft über eine **Kennzeichen- und Versicherungspflicht von Fahrrädern und Pedelecs nachgedacht und debattiert werden**. Ebenso sollte die Diskussion über eine **Helmpflicht für Kinder und E-Bikes/Pedelecs geführt** und anhand aktueller Unfall- und Verletzungsdaten grundlegend überdacht werden. **Die AfD-Fraktion Berlin setzt sich für eine klare Regelung dieser Punkte bis 2021 ein.**

Radschnellwege, wie sie von Seiten der Regierungskoalition geplant sind, lehnt die AfD-Fraktion Berlin überall dort ab, wo der Nutzen im Missverhältnis zum Aufwand steht. Ein solches Beispiel ist ein Radschnellweg entlang der Schönhauser Allee, der den kostenintensiven Umbau von mehreren Dutzend Kreuzungen erfordert, den motorisierten Individualverkehr unverhältnismäßig behindert und nur zu einer geringen Zeitersparnis von wenigen Minuten zwischen Pankow und Mitte führt. Fast alle, vom Senat vorgelegten, potentiellen Radschnellwegtrassen (Stand Sept. 2017) sind durchweg mit **hohen Bau- bzw. Umbaukosten** verbunden und bieten nur geringe Zeitvorteile. Unter diesen Aspekten betrachtet sind diese Trassen als reine klientelpolitische Luxusprojekte zu bezeichnen.

Unser Standpunkt:

Die AfD-Fraktion Berlin spricht sich entschieden gegen den Neubau von Radschnellwegen in dieser Weise und zu diesem Zweck aus.

Die AfD-Fraktion Berlin spricht sich hingegen klar für sichere, leistungsfähige und den heutigen Anforderungen entsprechende Radwege in Berlin aus.

Radwege müssen den Anforderungen und Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) in der jeweils aktuellsten Fassung entsprechen und über farbige und dauerhaft reflektierenden Markierungen modernster Art verfügen.

Alle existierenden Radwege, Radstreifen etc. müssen auf ihren Zustand überprüft und gegebenenfalls instandgesetzt werden. Im Zuge des Neubaus von Radwegen muss die **räumliche Trennung von Radverkehrsflächen und Flächen für motorisierten Verkehr stärker fokussiert werden**. Dementsprechend ist die **Führung von Radverkehrsstrecken durch Nebenstraßen zu präferieren**; dies setzt jedoch das Vorhandensein baulich geeigneter Nebenstraßen voraus. Kopfsteinpflaster muss gegebenenfalls ganz oder partiell durch Asphalt oder Beton ersetzt werden.

Radverkehrsinfrastrukturen müssen zukünftig ausschließlich **bezirksübergreifend geplant werden**. Langfristig muss in Berlin **ein Radwegenetz entstehen, dass abgekoppelt ist von Hauptverkehrsstraßen und von stark befahrenen Durchfahrtsstraßen**. Radwege im Bereich von Bundesstraßen (Frankfurter Allee, Schönhauser Allee etc.), insbesondere Radschnellwege, müssen zukünftig zwingend Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes werden und in dessen Zuständigkeit fallen.

Auch für sämtliche Planungen von Radverkehrsinfrastrukturen muss zukünftig gelten: **Hinzuziehung von relevantem und aussagefähigem Datenmaterial** der Hersteller von Navigationsgeräten und Smartphones, Google etc. (siehe oben). Die Planungen müssen sich nach den Bedürfnissen und dem tatsächlichen Nutzerverhalten richten und nicht umgekehrt.



Akute Maßnahmen für den Radverkehr:



- unverzügliche **Einrichtung eines Radwegezustandskatasters** (siehe MIV) zur schnellen und kostengünstigen Erfassung des Zustandes durch Einscannen mit dem Ziel: Kartierung der erfassten Abschnitte und **zeitnahe Instandsetzung defekter Strecken** bzw. Neu- oder Umbau von für den Radverkehr unzureichenden Abschnitten.
- schnellstmöglicher Beginn der Instandsetzung schadhafter Radwege.
- Prüfung von bestehenden Radwegen auf Sicherheit, Zustand und Plausibilität (kein plötzliches Ende des Radweges im Nichts).
- Prüfung des Bedarfs und **Neubau von Radwegen** in besonders stark von Radfahrern genutzten Bereichen.
- Prüfung und gegebenenfalls Optimierung der bestehenden **Rad-Lichtsignalanlagen** insbesondere in Bezug auf sicherheitsrelevante Aspekte (mögliche Konflikte von Rad- und MIV-Interessen).
- Rückkehr zur Anordnung der **Nutzungspflicht bei bestehenden Radwegen**.
- schnellstmögliche Schaffung von Lösungen zur Beseitigung von Konflikten zwischen Radverkehr und Bushaltestellen.

- Schaffung von **erweiterten Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV** und Schaffung von Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im Schienenersatzverkehr, insbesondere in den Außenbereichen Berlins.
- schnelle Bedarfsplanung und Schaffung von diebstahl- und vandalismussicheren **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder** in ausreichender Zahl an ÖPNV-Haltestellen.
- Einführung und Förderung **regelmäßiger Verkehrsschulungen** und generellen Fahrradkursen speziell für unterschiedliche Zielgruppen (Kinder/Jugendliche, Erwachsene, Senioren).
- stärkere Förderung von **Verkehrsschulen und Verkehrserziehung** in den Bezirken.
- Vergrößerung der Anzahl von **Fahrradstaffeln der Polizei**.
- striktere **Ahndung von Fahrrad-Verkehrsvergehen**.



3.4 FUSSGÄNGER

Fußgänger sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Fußgänger dürfen nicht durch Einengung ihrer Bewegungsflächen und durch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer benachteiligt und in ihrer Sicherheit gefährdet werden.

Fußgänger, als schwächste und zugleich ungeschützte Verkehrsteilnehmer, müssen ebenfalls mit ihren Bedürfnissen in einem Gesamtkonzept Berücksichtigung finden.



Fußgänger sind in etwa in der gleichen Größenordnung in Berlin präsent, wie Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Zudem ist jeder Verkehrsteilnehmer, insbesondere die, des ÖPNV und des MIV, zugleich auch immer in gewissem Umfang Fußgänger; nämlich auf den Strecken von und zum individuell genutzten Verkehrsmittel.

Insbesondere der Umstand einer stetigen **Alterung unserer Gesellschaft, aber auch die steigende Kinderzahl in Berlin** müssen hier Berücksichtigung finden. Angesichts der Langlebigkeit von Verkehrsanlagen sind bereits heute bei der Dimensionierung und baulichen Gestaltung Vorkehrungen zu treffen, die einerseits einen wirtschaftlichen Betrieb und andererseits eine sichere und gefahrlose Nutzung auch durch ältere Menschen ermöglichen. Forschung und Lehre gehen im Allgemeinen davon aus, dass Einbußen der Leistungsfähigkeit ungefähr ab dem 75. Lebensjahr bei den meisten Menschen mit größerer Regelmäßigkeit zu beobachten sind und sowohl für den einzelnen Betroffenen als auch für die Gesellschaft Anpassungsbedarf nach sich ziehen.

SOFORTMASSNAHMEN

Die grundlegenden **Leistungseinbußen der meisten Älteren** sind in den folgenden Bereichen zu verzeichnen:

- Verschlechterung des Seh- und Hörvermögens.
- Erhöhung des Zeitbedarfs für Wahrnehmung, Entscheidung und motorische Ausführung einer Aktion.
- Schnellere Ermüdung, sowohl bei Konzentration und Aufmerksamkeit, als auch bei motorischen Aufgaben.
- Erhöhung des Zeitbedarfs zur Regeneration.
- Abnahme von Kraft und Flexibilität des Körpers.



Unter Einbeziehung dieser Aspekte müssen die nachgenannten Punkte bei der zukünftigen Planung von Neu- und Umbauten in der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden:

- Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen **Querungshilfen** in Form markierter Mittelinseln bei Straßen mit Fahrbahnbreiten ab 6,50 m.
- konsequente farbliche/kontrastreiche **Trennung von Fuß- und Radfahrbereich** auf gemeinschaftlich genutzten Rad-/Gehwegen.
- Ausstattung von Ampelanlagen mit Zeitanzeigen (Wartezeit bzw. Querungszeit).
- Fußgängerfreundliche **Schaltzeiten von Ampelanlagen** zur Querung der Straße.
- Einrichtung eines **Gehwegkatasters** (siehe MIV und Radverkehr) zur Zustandsbestimmung und optimalen Instandsetzung auch mit Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Menschen (barrierefrei) und Kinder.
- konsequente **Ahndung der Zweckentfremdung von Fußgängerwegen**.



3.5 WEITERE GENERELLE FORDERUNGEN ZUR KURZFRISTIGEN VERBESSERUNG DES VERKEHRS

- **Konsequente Durchsetzung bestehenden Rechts** in allen Bereichen des Verkehrs.
- **Konsequentes Vorgehen gegen Parken in zweiter Reihe**, Busspur-Blockierer, Imbissbetreiber und Händler aller Art, die öffentliche Fuß- und Radwege blockieren etc.
- **Konsequentes Vorgehen gegen sogenannte „Kampfradler“**, im Speziellen Rotlichtvergehen, Fahren entgegen der Fahrtrichtung, Nötigung von Fußgängern etc. müssen konsequenter geahndet werden.
- **Vergrößerung der Anzahl der Fahrradstaffeln** der Polizei, Radfahrstaffeln und weitere mobile Staffeln der Ordnungsämter weiter ausbauen.
- Durchgängige Prüfung der derzeitigen kompletten Verkehrssteuerung auf Möglichkeiten der **Optimierung des Verkehrsflusses in Abhängigkeit vom zeitlichen Verkehrsaufkommen** als kurzfristige Erstmaßnahme zur Verflüssigung des Verkehrs.
- Verbesserung der **Personalstruktur bei Polizei und Ordnungsdienst** speziell für den Verkehrsbereich.
- Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Befugnisse der Ordnungsamt-Mitarbeiter.
- **Nutzungspflicht von Radwegen**, wo sie vorhanden sind, also Rückkehr zur zwingenden Anordnung von Radwegen.
- konsequenter **Neuaufbau der Verkehrslenkung Berlin**.



3.6 ZWISCHENBEMERKUNG

Unser Standpunkt:

Mobilität ist nicht rational

Mobilität hat im Wesentlichen zu tun mit **Bequemlichkeit, Einfachheit und Schnelligkeit**. Mobilität bedeutet heute: Schnell, von jetzt auf gleich, Verkehrsmittel nutzen und kombinieren, um das Ziel möglichst ohne Zeitverlust zu erreichen. „Wenn Mobilität gebraucht wird, muss sie auch zur Verfügung stehen.“, so Thomas Bendig, Forschungskordinator des Fraunhofer-Verbund IUK-Technologie¹⁴.

Das bevorzugte Verkehrsmittel bzw. die bevorzugte Kombination von Verkehrsmitteln muss sein:

- komfortabel
- effizient/schnell
- zuverlässig und sicher
- transparent
- routiniert nutzbar
- im Idealfall kostengünstig

Auf den vorgenannten Faktoren beruht die **Akzeptanz und dementsprechend die Wahl der Verkehrsmittel**. Nach diesen Kriterien entscheiden wir, ob wir mit dem Auto, mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad fahren. Oder mit einer **Kombination aus mehreren Verkehrsmitteln**. In der Berliner Innenstadt entscheiden wir bislang sicher völlig anders, als in den Randbezirken oder im Umland. Was aber immer eine Rolle spielt sind die (erhofften) Faktoren **Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit**. Können wir mit einem bestimmten Verkehrsmittel bequem, zuverlässig und schnell unser Ziel erreichen, dann wollen wir auch bequem, zuverlässig und schnell unser Ziel erreichen. Wenn wir es wollen, dann werden wir es auch tun.

Mobilität funktioniert so:

Können. Wollen. Tun.

¹⁴ am 30.05.2017 auf der Veranstaltung „Intelligente Infrastruktur für vernetzte Mobilität“ in Berlin.



4 Unsere Vision 2050

Sowohl motorisierter Individualverkehr als auch öffentlicher Personennahverkehr bilden zukünftig die wesentlichen Fortbewegungsarten innerhalb Berlins. Sicherlich ist die Entwicklung zwischen innerstädtischen und weiter außenliegenden Bereichen schon allein wegen der zu bewältigenden Strecken und der polyzentrischen Struktur Berlins zu differenzieren und beide Bereiche getrennt zu betrachten.

4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Einen weiteren, am zukünftigen Wachstum der Einwohnerzahl von Berlin ausgerichteten Ausbau des Straßennetzes insbesondere in den Bereichen des äußeren Berlin. Die erforderlichen Planungen sind noch innerhalb der 18. Wahlperiode (2017–2021) anzugehen.

Langfristig betrachtet ist insbesondere in den weiter außen liegenden Gebieten mit einer Zunahme des MIV zu rechnen. Gestützt wird diese Annahme durch die Veröffentlichungen des Berlin-Institutes, dass im Zeitraum 2030+ die Bevölkerung in den jetzt noch als Randbereiche geltenden Stadtteilen von einem überdurchschnittlich hohen Anteil älterer Menschen geprägt sein wird. Dieser Umstand in Kombination mit den Aussagen der Studie „Mobilität in Deutschland“¹⁵ und den Aussagen des Deutschen Mobilitätspanels¹⁶ führt zu der Erkenntnis, dass zukünftig die Zahl der privat genutzten Fahrzeuge und die Häufigkeit der Nutzung noch ansteigen wird. Älteren Menschen gibt das eigene Fahrzeug eine gefühlte Sicherheit und Freiheit, die im ÖPNV nicht erreicht werden kann. Ältere Menschen neigen daher viel mehr dazu, ein eigenes Fahrzeug zu nutzen als Jüngere. Des Weiteren wird die Anzahl der alten Menschen mit Führerschein in künftigen Jahrzehnten wesentlich höher sein als heute.

15 Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

16 Längsschnittuntersuchung seit 1994, jährlich fortgeschrieben

Der **PKW-Bestand in Deutschland** ist in den letzten Jahren unaufhörlich mit rd. 500 Tausend Einheiten p.a. gewachsen, auch aufgrund höherer PKW-Besitz-Quoten der älteren Generation. Dies steht im Kontrast zu der These, dass im Sinne des „Nutzen statt Besitzen“ das eigene Auto an Bedeutung verliert und Sharing-Modellen die Zukunft gehört.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung ist nicht nur eine Beibehaltung und Instandhaltung der bestehenden MIV-Verkehrsinfrastruktur notwendig, sondern darüber hinaus sogar eine **Erweiterung bzw. ein Ausbau des bestehenden Straßennetzes** vorzunehmen. Auch im Hinblick auf die zu erwartenden neuen Wohngebiete, die auch im Wesentlichen in den jetzt noch als Randlagen bezeichneten Stadtteilen entstehen werden, ist ein weiterer gezielter Neu- und Ausbau des Straßennetzes unverzichtbar.

Die AfD-Fraktion Berlin spricht sich daher klar für einen weiteren Ausbau des Straßennetzes insbesondere in den Außenbereichen Berlins aus und fordert, die entsprechenden Planungen noch innerhalb der 18. Wahlperiode (2017-2021) anzugehen.

4.11 MODERNSTE DIGITAL-INFRASTRUKTUR

Eine moderne und schnelle Datenübertragungs-Infrastruktur ist der wichtigste Schritt für eine funktionierende mobile Zukunft.



Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Einem möglichst schnellen, koordinierten und flächendeckenden Aufbau dieser Digital-Infrastruktur in Berlin.

Schneller, effizienter und multimodaler Verkehr basiert jedoch auch zwingend auf einer **intelligenten Verkehrstechnik und intelligenter Verkehrssteuerung**.

Der permanente Austausch von Daten zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur wird zukünftig einen hocheffizienten Verkehrsfluss in der gesamten Stadt ermöglichen, jedoch basierend auf der **Kombination der unterschiedlichsten Verkehrsmittel**. Einen reibungslosen, staufreien und schnellen Verkehrsfluss für alle, wenn alle nur mit dem Auto fahren, kann es schon aufgrund begrenzter Straßenkapazitäten in Berlin nicht geben. Die Möglichkeit

der multimodalen Verkehrsmittelnutzung wird jedoch zu einer erheblichen Entspannung auf den Straßen führen. Allerdings nur, **wenn die vorhandenen Angebote gut aufeinander abgestimmt sind**. Die Ausweitung des Angebots unterschiedlicher Verkehrsmittel allein wird kaum jemanden zum Umsteigen auf ein anderes Verkehrsmittel bewegen.

Grundvoraussetzung für eine optimale Verzahnung/Vernetzung der Verkehrsmittel ist allerdings eine Komplettversorgung der Stadt mit einem leistungsfähigen Glasfaserkabelnetz zur schnellen Datenübertragung. Dies und ein hocheffizientes **5G Mobil-Daten-übertragungsnetz** bildet das Rückgrat für intelligente Verkehrsanlagen und -steuerung.

So hat die Stadt Wolfsburg in 2017 mit dem flächendeckenden Ausbau begonnen und plant 2022 die gesamte Stadt mit Glasfaserleitungen angebunden zu haben. Nur mit dieser Grundausstattung wird zukünftiges autonomes Fahren und intelligenter Verkehr überhaupt möglich sein. „Datenraten von dem 300- bis 400-fachen des jetzt üblichen werden dann möglich sein.“¹⁷. Die möglichen Kosten für den Ausbau in Wolfsburg liegen laut Schätzungen bei rund 80 Millionen Euro¹⁸.

Innerstädtisches autonomes, genauer gesagt vernetztes Fahren mit Autos wird nach Schätzung des Fraunhofer-Verbund IUK-Technologie frühestens 2030 stattfinden, **wenn die entsprechende Digital-Infrastruktur dann zur Verfügung steht**. Datenvolumen von geschätzt mindestens 1 Gbit/s (1000 Mbit/s), die die Fahrzeuge ununterbrochen übermitteln werden, müssen praktisch in Echtzeit weitergeleitet werden.

Schon jetzt werden **durch jedes Smartphone Daten gesammelt** und weitergegeben, die zukünftig das reibungslose Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsmittel ermöglichen werden. Zahllose **Apps** ermöglichen schon heute jederzeit von jedem Ort Zugverbindungen zu erfragen, Autos zu mieten oder Car-Sharing und Rent-a-Bike abzurechnen.

Zur intelligenten Verkehrssteuerung müssen die Teilnehmer zukünftig mit der Verkehrstechnik kommunizieren. Erste Systeme, wie z. B. „Car to X Communication“ von Daimler werden









17 Veranstaltung „Verkehr 4.0“, der Wolfsburg AG am 11.05.2017 in Wolfsburg

18 Wolfsburgischer Nachrichten vom 05.11.2016

forschungsinformationssystem.de

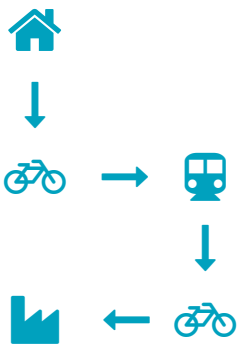
**MULTIMODALES
VERKEHRVERHALTEN**

Mo  + 
 Di 
 Mi 
 Do  + 
 etc.

Verschiedene Verkehrsmittel für verschiedene Strecken: Montag früh mit dem Fahrrad zum Bäcker, dann mit der S-Bahn zur Oma, am Dienstag und Mittwoch mit dem Auto zur Arbeit ...

forschungsinformationssystem.de

**INTERMODALES
VERKEHRVERHALTEN**



Verschiedene Verkehrsmittel gemischt für eine Strecke: Aus dem Haus mit dem Fahrrad zur S-Bahn, angekommen am Bahnhof wieder mit dem Fahrrad zur Arbeit ...

schon heute in den Fahrzeugen verbaut, können aber mangels Infrastruktur noch nicht mit der Verkehrsampel kommunizieren. Institute wie das DLR arbeiten daher mit Hochdruck an diesem Thema. Sich nähernde Fahrzeuge sollen erkannt werden und den Verkehrsfluss bedarfsgerecht steuern. Fahrzeuge untereinander tauschen sich aus, geben Daten weiter und ermöglichen so einen kontinuierlichen Verkehrsdatenaustausch mit der Verkehrsleittechnik. Dies soll durch verbaute Technik der Fahrzeug-Hersteller oder alternativ auch durch Detektion des mitgeführten Smartphones erfolgen.

Was bedeutet das für Berlin?

Eine vorhandene Datenübertragungs-Infrastruktur ist somit der erste und wichtigste Schritt für eine funktionierende mobile Zukunft. Ein möglichst schneller Aufbau dieser Struktur in Berlin ist also unabdingbar.

Nur durch diese Struktur wird auch ein funktionierender, reibungsloser und bei Bedarf auch multimodaler Verkehr erst möglich sein. Es muss zudem möglich sein jederzeit in **Echtzeit und anwenderfreundlich** zu erfahren, welches Verkehrsmittel wann wo verfügbar ist. Wie viele freie Fahrradstellplätze in der nächsten U-Bahn sind, wo freie KFZ-Parkplätze sind, wo freie E-Ladestationen sind, wo Car-Sharing Fahrzeuge zur Verfügung stehen usw.

4.1.2 MULTIMODAL/INTERMODAL – KOMBINATION DER VERKEHRSMITTEL

Derzeit gibt es unterschiedliche Begrifflichkeiten, die jedoch alle eins gemeinsam haben: **Die Möglichkeit der einfachen, effizienten, zuverlässigen Nutzung unterschiedlichster Verkehrsmittel zur Erreichung unseres Fahrtziels.**

Also die Beförderung von Personen, aber auch Gütern, mit zwei oder mehr Verkehrsmitteln im Rahmen einer durchgehenden **Tür-zu-Tür-Wegekette**.

Angesichts des jetzt schon völlig überlasteten Straßennetzes von Berlin müssen mit Hinblick auf das weitere Bevölkerungswachstum der Stadt neue Lösungen und Konzepte entwickelt werden.

4.1.3 KOMBINATION DER VERKEHRSMITTEL IN OPTIMALER ZEITLICHER ABSTIMMUNG

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Zur nachhaltigen Verringerung von individuellen Verkehrszuwächsen müssen die ÖPNV-Anbieter in der Hauptstadtregion zukünftig entweder selber oder in enger Zusammenarbeit mit Sharing-Anbietern aller Art ein Gesamtkonzept für „multimodalen Verkehr aus einer Hand“ anbieten. Idealerweise werden dabei alle zur Nutzung vorhandenen Fortbewegungsmittel in einer gemeinsamen Tarifstruktur gebündelt.

Unsere Vision:

Dem Bürger muss es möglich sein, sich je nach Bedarf wie Tarzan von einer Liane zur nächsten durch den Großstadt-Dschungel zu schwingen.

Die existierenden Autohersteller werden sich zukünftig zunehmend zu **Service-Dienstleistern** entwickeln. Autos wird es auch weiterhin geben. Sie werden allerdings von den Bürgern gänzlich anders genutzt werden, **wenn** zusätzliche, attraktive Alternativen zur Verfügung stehen.

Opel bietet schon heute die sogenannte *Carunity* per App an. Eine Car-Sharing Plattform, über die Privatpersonen sich Autos jeglicher Art und Hersteller teilen. Jeder kann mitmachen und sein Fahrzeug anbieten oder ein anderes nutzen. „Das Maß der Dinge in der Zukunft wird es sein, Personenkilometer zu verkaufen und Mobilität bereit zu stellen¹⁹.“



19 Carl Friedrich Eckhardt, Leiter des BMW-Kompetenzzentrums Urbane Mobilität, auf der Podiumsdiskussion „Welches Verkehrskonzept braucht Berlin?“ am 14.05.2018 in der Urania Berlin

Car-Sharing, Bike-Sharing, Ride-Sharing²⁰

Das **Sharing-System** ist ein wichtiger Bestandteil des multimodalen Verkehrs. Es macht aber nur Sinn, **wenn es flächendeckend** verfügbar ist. Im Jahr 2017 werden unterschiedliche Sharing-Fahrzeuge in Berlin innerhalb des S-Bahn-Rings nahezu flächendeckend angeboten. Außerhalb gibt es aber große weiße Flecken auf dem Berliner Stadtplan. Die Anbieter verweisen bislang darauf, dass in diesen Bereichen nicht wirtschaftlich gearbeitet werden kann. Ebenso ist zumindest Car-Sharing mit reinen Elektrofahrzeugen nach Angaben des Bundesverbandes CarSharing e.V. bislang ebenfalls nicht wirtschaftlich möglich. Zudem ist das Sharing-System vielen Menschen zu teuer und schlicht zu intransparent.

Noch einmal zur Erinnerung:

Das bevorzugte Verkehrsmittel bzw. die bevorzugte Kombination von Verkehrsmitteln muss sein:

- **komfortabel**
- **effizient/schnell**
- **zuverlässig und sicher**
- **transparent**
- **routiniert nutzbar**
- **im Idealfall kostengünstig**

Ein Car-Sharing-Fahrzeug soll nach Angaben des Bremer Verkehrssenators Dr. Joachim Lohse bis zu 15 ruhende Fahrzeuge in der Innenstadt „ersetzen“²¹. Erfahrungen in unterschiedlichen Städten zeigen jedoch, dass Car-Sharing auch dazu führen kann, dass Menschen, die kein Auto haben, nun plötzlich aus unterschiedlichsten Gründen auf Sharing-Fahrzeuge zurückgreifen. „Und sei es nur, weil sie auch mal einen BMW oder Mercedes fahren wollen“²².

20 *Unter „Sharing“ versteht man eine entweder privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen jeglicher Art durch mehrere Personen, die in unterschiedlichen Haushalten leben, oder die private oder durch Dritte vermittelte Bildung von Fahrgemeinschaften nicht gewerblicher Art.*

21 *Dr. Joachim Lohse, Parlamentarischer Abend: Verkehrswende und Straßenverkehrsrecht, 01.06.2017, Berlin*

22 *Prof. Dr. Oliver Schwedes, Fachgebietsleiter Fakultät V Verkehrs- und Maschinensysteme, TU Berlin, auf der Podiumsdiskussion „Welches Verkehrskonzept braucht Berlin?“ am 14.05.2018 in der Urania Berlin*

Ein großer Schritt zur weiteren Akzeptanz des Fahrzeug-Sharing könnte neben der flächendeckenden Verfügbarkeit ein **kluges Tarifmodell in Zusammenarbeit mit dem ÖPNV** sein. **Basis dieses Modells** bildet die ÖPNV-Zeitkarte (Monatskarte, Abo), darauf aufgesattelt die Möglichkeit, zusätzliche Fernreise- oder Kilometer-Kontingente zu erwerben und darüber hinaus eine Flatrate für sog. Public Bikes, E-Bikes und/oder Car- und Ride-Sharing in der Stadt. Weitere Optionsmodelle sollten möglich sein, z. B. für Pendler die Option eines festen Stellplatzes für Auto und/oder Fahrrad an Park & Ride bzw. Bike & Ride Standorten.



Sharing-Systeme, insbesondere Car-Sharing in seiner „Free-floating“ Variante sind jedoch nicht unumstritten. **Free-floating** bedeutet, dass die Fahrzeugflotte keine festen Stationen in der Stadt hat, sondern überall in der Stadt frei geparkt zur Nutzung bereitstehen. „Free-floating-Car-Sharing kannibalisiert Taxi und ÖPNV“, sagt Dr. Joachim Lohse über die Bremer Erfahrungen. Free-floating Flotten, auch im Bereich Fahrrad- und E-Roller-Sharing müssen daher kontingentiert werden.

Einen wesentlichen Faktor, bzw. sogar die Basis für den bereits genannten multimodalen Verkehr stellt der ÖPNV in einer optimierten Form dar. Insbesondere im innerstädtischen Bereich der Ringbahn (S-Bahn-Ring) bietet sich die Kombination aller verfügbaren Fortbewegungsmittel an. Die bisherigen ÖPNV-Anbieter müssen zukünftig entweder selber oder in **Zusammenarbeit mit Sharing-Anbietern** aller Art ein **Gesamtkonzept für „multimodalen Verkehr aus einer Hand“** anbieten. Idealerweise werden alle zur Nutzung vorhandenen Fortbewegungsmittel in einer gemeinsamen Tarifstruktur gebündelt.

4.1.4 FAZIT: VISION 2050 – MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV

- Der **Ringschluss der A100** ist in Fertigstellung bzw. ist fertiggestellt.
- Die **A114 ist nach Süden verlängert** und an den A100 Ring angeschlossen.
- Die **Tangentiale Verbindung Ost (TVO)** zwischen der B1/ B5 (bzw. der Märkischen Allee) im Bezirk Marzahn-Hellersdorf im Norden und der Straße An der Wuhlheide (bzw. Spindlersfelder Straße) im Bezirk Treptow-Köpenick im Süden ist fertiggestellt.
- Die **Tangentiale Verbindung Nord (TVN)** als Verlängerung der TVO von Marzahn über Hohenschönhausen, Weißensee und Pankow bis nach Reinickendorf ist fertiggestellt um die Verkehrsflüsse im nördlichen Stadtraum zu optimieren und so die Radialverbindungen und angrenzenden Ortsteile vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
- Die **Verkehrsinfrastruktur der früheren Außenbereiche** der personell stark gewachsenen Bezirke ist dem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Zuzug und vermehrten Fahrzeuggebrauch der dort lebenden älteren Berliner angepasst und ausgebaut worden.
- Innerhalb des Berliner Stadtgebietes läuft der Verkehr auf den Straßen durch den **Einsatz von modernster Glasfaser-Datenleitungen**, die den Einsatz intelligenter Verkehrsleittechnik und miteinander kommunizierender Technik zwischen Fahrzeugen und **Leittechnik ohne Zeitverzögerungen** ermöglicht, nahezu reibungslos. Erfolgreiche Lösungen zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs tragen ebenfalls zur Optimierung und Verstetigung des fließenden Verkehrs bei.



- Auch **autonom fahrende Fahrzeuge** etablieren sich ab 2030 aufgrund einer lückenlos vorhandenen Datenübertragungsinfrastruktur (Glasfasernetz und Mobilfunk), die in der Lage ist die benötigten Datenraten von mindestens 1Gbit/s in Echtzeit zu übertragen. Überwiegend werden vollständig autonome Fahrzeuge jedoch nur auf Kurzstrecken als Zubringerfahrzeuge aus den Wohngebieten zum schienengebundenen ÖPNV eingesetzt.
- Aufgrund modernster Motorentchnik gibt es keine nennenswerten verkehrsbedingten Luftverunreinigungen mehr. **Als Antriebstechnik dienen nach wie vor Verbrennungsmotoren (Benzin/Gas/Diesel), als auch E-Fahrzeuge (Brennstoffzelle) und Hybridfahrzeuge (Diesel-Elektrohybrid, Plug-In-Hybrid) im Verkehr.** Insbesondere Diesel-, Gas- und Benzin-Hybrid-Fahrzeuge tragen einen großen Beitrag zur dauerhaften Senkung des CO²-Ausstoßes bei. Die reine akkubetriebene E-Mobilität konnte, im Gegensatz zur Brennstoffzellen-Technologie, mangels ausreichender Ladeinfrastruktur, zu hoher Anschaffungskosten und einer Reihe technischer Nachteile von ihren Befürwortern nicht in der breiten Masse durchgesetzt werden²³.
- **Sharing-Angebote bilden mit dem ÖPNV-System eine Einheit** und existieren flächendeckend in Berlin. Sie sind von der Gesamtanzahl der Fahrzeuge jedoch limitiert, da in den Jahren ab 2018 das unregelmäßige Angebot von nichtstationär gebundenen Car-Sharing-Fahrzeugen sukzessive zu einem immer stärker werdenden Verkehrsaufkommen und zu immer größeren Engpässen an Parkplätzen geführt hat.
- Der ruhende Verkehr – also parkende Autos – ist insbesondere im Bereich des inneren S-Bahnringes nahezu verschwunden. **Zentrale Cityparkhäuser und -tiefgaragen** bieten in ausreichendem Maße Parkflächen, die dank attraktiver Preisgestaltung stark frequentiert sind.



²³ Seum/Winkler (DLR Berlin): Die Mobilität in Deutschland 2040 – Die Wirkung auf Luftqualität und Klima, Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“ 15.06.2018, TU Berlin

4.2 ÖPNV

Der zweite, wesentliche Schritt eines funktionierenden Verkehrskonzeptes im Berlin der Zukunft ist ein **zuverlässiger, pünktlicher, sicherer** und somit vollumfänglich **attraktiver** öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Steht der Mensch vor der Wahl, wird er i. d. R., Sicherheit und Zuverlässigkeit vorausgesetzt, immer das Verkehrsmittel und den Verkehrsweg wählen, mit dem er am schnellsten sein Ziel erreicht.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert :

den sofortigen Planungsbeginn zum Aus- und Neubau dringend benötigter U- und S-Bahn Strecken. Der Neubau von Straßenbahnstrecken, insbesondere innerhalb des S-Bahn-Rings, lehnen wir grundsätzlich ab.

Eine **hohe Taktung von U-, S-, Straßen- und Regionalbahn** ist bei zunehmender Bevölkerung und zunehmenden Zahlen von Berufspendlern nach und von Berlin somit ein weiterer unausweichlicher und absolut notwendiger Bestandteil eines funktionierenden Gesamtverkehrs. Allerdings stößt das derzeitige Berliner System hier bereits an seine Grenzen. Weitere Taktverdichtungen lassen sich derzeit aufgrund der Art und der Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge kaum noch realisieren.

Derzeit sind insbesondere zu den Hauptstoßzeiten die Straßen Berlins völlig überlastet. Der ÖPNV ist ebenfalls völlig überlastet, da besonders in seine schienengebundenen Fahrzeuge seit vielen Jahren kaum noch investiert wurde.

Viele der Wagen sind 30, 40 oder mehr Jahre alt, müssen daher auch häufiger in die Werkstatt und fehlen somit im Betrieb. Folglich werden die anderen Wagen umso öfter eingesetzt, dementsprechend stärker beansprucht und müssen ebenfalls häufiger in Reparatur gebracht werden. Das führt permanent zu **Fahrplanausdünnungen, überfüllten Kurzzügen und Ersatzverkehr.**

Die **Anschaffung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge** ist wegen der konstruktiven Besonderheiten der Berliner S-Bahn mit ihrem seitlichen Stromabnehmer nicht nur extrem zeit- sondern auch extrem kostenintensiv. Zudem führt sie dadurch auch zu offenbar



bisher politisch gewollten Ausschreibungsverzerrungen bei der Neuvergabe der Strecken. Somit wird eine belebende Konkurrenz von vorn herein ausgeschlossen.

Die BVG hat Anfang 2017 angekündigt, bis 2035 Fahrzeugneuschaffungen in einer Gesamtinvestitionssumme von rd. 3,1 Milliarden Euro umsetzen zu wollen. Aufgrund der **Komplexität der Ausschreibungen**, viel zu langer Zulassungsprozesse (bis zu 60 Monaten) für Schienenfahrzeuge und angeblicher, weltweiter Lieferengpässe in diesem Segment ist davon auszugehen, dass die ersten Fahrzeuge frühestens 2023 auf den Berliner Schienen stehen werden.

Fehlende Strecken und Abschnitte zügig ausbauen/anbinden

Dringend benötigte, teilweise schon fertiggestellte Abschnitte wie den, der **U-Bahnlinie 8** ins Märkische Viertel/Senftenberger Platz und evtl. – je nach städte- und wohnungsbaulicher Entwicklung – auch noch darüber hinaus, müssen schnellstmöglich gebaut werden.

Verlängerung der **U7** – Anbindung des Flughafenareals in Tegel und ebenso die Anbindung des BER in Schönefeld. Anbindung des Mexikoplatzes an die U3 und damit Schaffung einer Alternativstrecke zur S1 in diesem Bereich. Teilweise stillgelegte U-Bahntrassen, Tunnel und Streckenabschnitte müssen auf ihre Nutzbarkeit zur weiteren engeren Vernetzung/Verbindung unterschiedlicher U-Bahnlinien überprüft und einbezogen werden.

4.21 AUS- UND NEUBAU VON U-BAHNSTRECKEN

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

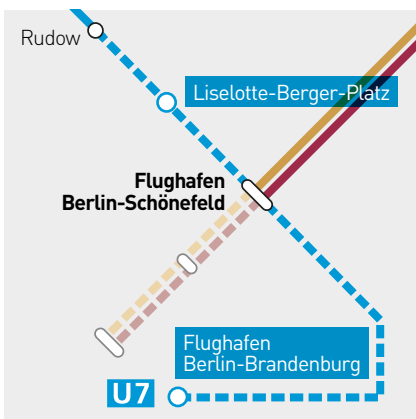
Den sofortigen Planungsbeginn zum Bau der nachfolgend genannten, dringend benötigten U-Bahn-Erweiterungen:

U8 Märkisches Viertel und Französisch Buchholz



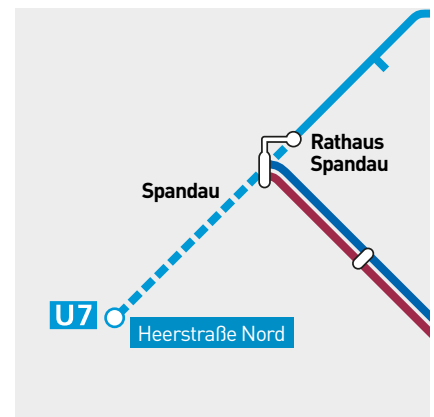
- Die 1963 bis 1974 entstandene Hochhaussiedlung in Reinickendorf mit seinen rd. 40.000 Einwohnern ist bis heute ohne U-Bahn-Anschluss. Fast alle Bewohner der Siedlung sind auf den Bus angewiesen, um zum U- und S-Bahnhof Wittenau zu kommen.
- Französisch Buchholz mit rd. 21.000 Einwohnern ist bislang ebenfalls nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen. Zudem werden dort mit der früher oder später kommenden Bebauung der Elisabeth-Auen mindestens weitere 5.000 Wohnungen für 10.000 – 13.000 neue Bewohner entstehen. Hier gilt es frühzeitig Lösungen im ÖPNV anzubieten.

U7 BER, Tegel, Heerstraße Nord



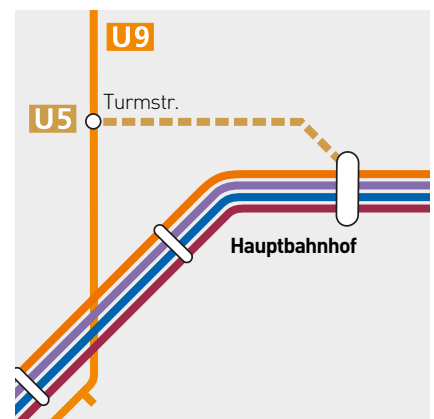
- **BER über Altglienicke/Kosmosviertel:** Mit der Fertigstellung und dem weiteren Ausbau des **Flughafens BER** werden bis zum Jahr 2040 dort rd. 70 Millionen Fluggäste pro Jahr prognostiziert. Der überwiegende Teil der ankommenden Passagiere wird nach Prognosen des BER dem Low-Cost Segment angehören und die öffentlichen Verkehrsmittel zur Weiterfahrt nach Berlin nutzen. Die derzeitige ÖPNV-Erschließung lediglich über die S-Bahn-Linien S45 und S9, sowie der Regionalbahn wird damit vollkommen überfordert sein, zumal auch an den nachfolgenden Stationen auf dem Weg in die Innenstadt noch weitere Fahrgäste in nicht unerheblicher Anzahl zusteigen. Auch der bereits begonnene Neubau der Dresdner Bahn und der darauf ab 2025 geplante Flughafenexpress als Direktverbindung zum Südkreuz wird nicht ausreichen.

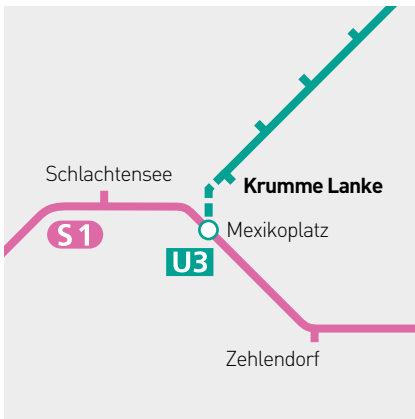
- **Flughafen Tegel:** Unabhängig von der weiteren Entwicklung des Flughafens Tegel (Weiterbetrieb oder Schließung), ist es dringend notwendig auch in diesem Bereich ein leistungsfähiges ÖPNV-Transportsystem vorzuhalten, das bereits seit der Erstellung des Flughafens Tegel überfällig ist (U7 und/oder U6).
- **Heerstraße Nord – hohe Priorität:** Der **Spandauer Ortsteil Staaken** ist aktuell mit einem eigenen Regionalbahnhof an den SPNV angeschlossen. Zudem fahren unterschiedliche Buslinien. Durch die unzureichende Taktung sowohl des SPNV, als auch der Buslinien, die zudem nur bis zum Bahnhof Spandau fahren, sind sehr viele Menschen nach wie vor auf ihr eigenes Auto angewiesen. Hier bietet sich ein Weiterbau der U7 geradezu an, um die stark befahrene Heerstraße zu entlasten. Eine Verlängerung der U7 bis zur Heerstraße Nord wurde bereits angedacht. Auch sind bereits Tunnel vorhanden, die über die U-Bahn-Station Rathaus Spandau hinausreichen.



U5 Hauptbahnhof – Turmstraße

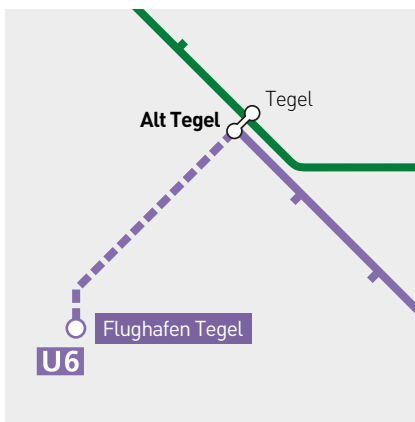
- Die derzeitigen Planungen zum Bau einer Straßenbahn als Vorlaufbetrieb einer ggf. zu einem späteren Zeitpunkt zu realisierenden Verlängerung der U5 (bis jetzt U55), wie sie vom Senat verfolgt werden, sind einzustellen. Ein **Lückenschluss zwischen Hauptbahnhof und U-Bhf. Turmstraße** durch die Verlängerung der U5 vom Hbf. und Anschluss an die U9 ist dringend nötig. Aufgrund der jetzt schon schwierigen oberirdischen Verkehrsverhältnisse im Bereich Alt-Moabit erscheint der derzeit geplant Bau einer Straßenbahn vollkommen deplatziert.
- Ein Weiterbau der U5 über den Bhf. Turmstraße hinaus als Alternativanbindung von Tegel sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden.





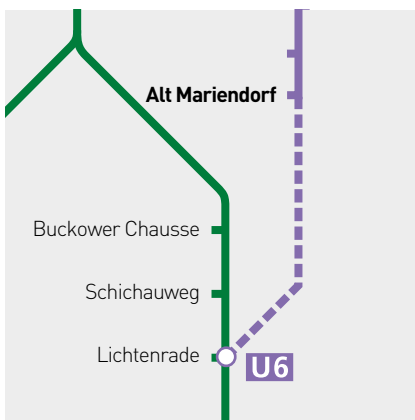
U3 Mexikoplatz

- Durch den Weiterbau der U3 mit Anschluss an den Mexikoplatz entsteht eine **neue Alternativstrecke neben der S-Bahn in die Innenstadt**. Dieser Anschluss sichert bei Ausfällen der S-Bahn einen reibungslosen Zubringerverkehr ins Zentrum Berlins.



U6 Tegel

- Alternativ zum Ausbau der U7 und U5 zu prüfender Weiterbau der U6 zum Flughafenareal Tegel. Unabhängig davon, welche Linie letztendlich den Anschluss Tegels an das U-Bahn-Netz gewährleistet, ist es unabdingbar über die bestehenden Möglichkeiten nachzudenken und letztlich eine konkrete Planung und den Bau einzuleiten. Egal, ob Weiterbetrieb als Flughafen oder eine Nutzung als reiner Wohnstandort oder auch die Umnutzung zu einem gemischten Wohn- und Gewerbestandort. Jede dieser Nutzungsvarianten wird einen Bedarf an einer U-Bahn-Anbindung erzeugen.
- Ergänzend soll der weitere Ausbau der U6 in südlicher Richtung bis Lichtenrade und darüber hinaus bis zum BER geschaffen werden. Somit entsteht die **Verknüpfung der U7 und der U6 am BER**.



U2 Pankow und Falkenhagener Feld

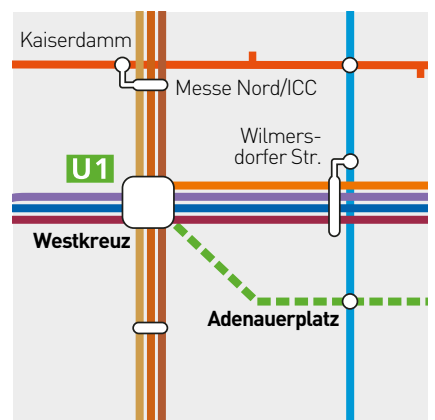
- **Pankow:** Durch den Weiterbau der U2 ab Pankow mit einer **Verknüpfung mit der weiter zu bauenden U8** (Märkisches Viertel/Französisch Buchholz) entsteht hier für einen stark wachsenden Bezirk eine attraktive ÖPNV-Anbindung ins Stadtzentrum. Pankow, mit prognostizierten +16 % Bevölkerungswachstum bis 2030, gilt als der am stärksten wachsende Bezirk Berlins. 16 % entsprechen ca. 50.000 bis 60.000 Menschen.

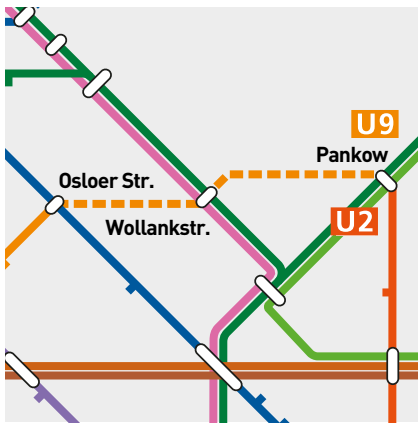
- Falkenhagener Feld – Priorität HOCH:** Durch den Weiterbau der U2 ab Ruhleben bis in die Großsiedlung Falkenhagener Feld mit ihren rd. 36.000 Einwohnern wird hier, ebenso wie im Märkischen Viertel, den Bewohnern eine attraktive und längst überfällige Anbindung mittels ÖPNV an die Innenstadt Berlins und darüber hinaus angeboten. Die derzeitige Hauptanbindung über die stark ausgelastete Falkenhagener Chaussee bietet praktisch bislang die einzige Möglichkeit der Erreichbarkeit. Die Bewohner sind auf den straßengebundenen ÖPNV oder auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen.



U1 Adenauerplatz und Westkreuz

- Adenauerplatz:** Eine Verlängerung der U1 von der Uhlandstraße bis zum Adenauerplatz würde zu einer verbesserten Umsteigesituation zwischen beiden Stationen führen. Auch der Busverkehr würde entlastet werden. Unter dem Bahnhof Adenauerplatz ist bereits ein Bahnhof im Rohbau vorhanden.
- Westkreuz:** Langfristig ist eine weitere Verlängerung der U1 bis zum Westkreuz mit einer Zwischenstation am Kracauerplatz ins Auge zu fassen. Vor allem Fahrgäste aus Spandau und Potsdam würden mit einer solchen Anbindung schneller und bequemer zum Kurfürstendamm gelangen.

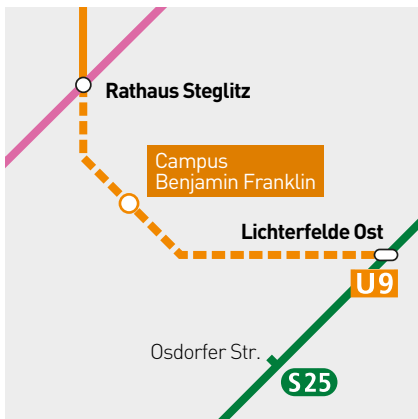




U9 Pankow und Lichterfelde/Marienfelde

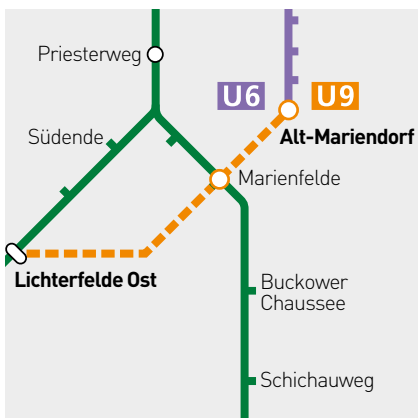
- **Pankow** gehört zu den am stärksten wachsenden Bezirken Berlins. Die S- und U-Bahnen von und nach Pankow sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt stark überlastet. Zudem weist Pankow bis auf die U2 bisher keine Verbindung in einige westliche Stadtteile auf, insbesondere nicht zur City West.

- Eine Verlängerung der U9 über die Osloer Straße hinaus bis nach Pankow über Wollankstraße würde die Anbindung der Bewohner Pankows in westliche Stadtteile verbessern.



- **Lichterfelde/Marienfelde:** Große Teile des Ortsteils Lichterfelde sind bisher nur mit dem Bus erreichbar. Auch der Campus Benjamin Franklin der Charité liegt in Lichterfelde und ist nur mit dem Bus oder dem Auto erreichbar.

- Eine Verlängerung der am Rathaus Steglitz endenden U9 hätte positive Effekte auf die Anbindung von Lichterfelde an die alte City West. Ein Haltepunkt am Campus Benjamin Franklin würde die Erreichbarkeit eines wichtigen Standortes der Charité verbessern. Eine weitere Zwischenstation würde an die S25 anbinden – entweder in Lankwitz oder am Bahnhof Lichterfelde Ost, der zugleich Regionalbahnhof ist.



- Weiterhin sollte die U9 mit dem Bahnhof Marienfelde und darüber hinaus mit der U6 verbunden werden.

In Bezug auf und in Abstimmung mit weiteren städte- und wohnungsbaulichen Entwicklungen **sind generell alle ÖPNV-Strecken, besonders in den Außenbereichen Berlins auf die Notwendigkeit des zügigen Ausbaus zu prüfen.** Ausgehend von einem Einwohneranstieg um bis zu 300.000 Menschen bis ins Jahr 2035 muss den künftigen Bewohnern eine leistungsfähige, zuverlässige und somit attraktive ÖPNV-Anbindung zur Verfügung stehen. Insbesondere die Schaffung eines **engmaschigen Zubringernetzes** zu den Hauptstrecken der S-Bahnen muss forciert werden, um den Berlinern ein wesentlich attraktiveres ÖPNV-Netz anzubieten und sie so zu animieren, den öffentlichen Verkehr statt des Autos zu nutzen. Letztlich lassen sich Menschen nur durch gute Angebote überzeugen auf den ÖPNV umzusteigen. Gängelungen und Verbote bewegen niemanden zu einem Wechsel des Verkehrsmittels aus Überzeugung.

Durch das **derzeit schon erreichte Limit des bisherigen ÖPNV-Netzes** ist eine weitere Steigerung der Beförderungskapazitäten zu Spitzenzeiten schlichtweg nicht mehr möglich. Selbst die Anschaffung weiterer Fahrzeuge, Verlängerungen der Züge und Taktverdichtungen allein können kaum noch Verbesserungen leisten, da die Kapazität zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens an zentralen Knotenpunkten schon jetzt nicht mehr weiter gesteigert werden kann. Der Ein- und Ausstieg von Fahrgästen und ebenso das Ein- und Ausfahren der Züge benötigt Mindestzeiten, die kaum weiter verkürzt bzw. optimiert und somit beschleunigt werden können. Eine Taktverdichtung würde somit allenfalls zu Staus von Fahrzeugen auf den Streckenabschnitten vor den Bahnhöfen führen.

Unser Standpunkt:

Mit Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum, zu erwartende weiter steigende Pendlerzahlen und einem erhofften Umstieg weiterer Pendler vom eigenen Fahrzeug auf den ÖPNV, kann eine Bewältigung des Fahrgastaufkommens letztlich nur noch durch weitere Gleise und den Ausbau bestehender Bahnhöfe und Knotenpunkte erreicht werden.

4.2.2 NEUER S-BAHN-RING/VERLÄNGERUNG S-BAHNSTRECKEN

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Der Bau eines weiteren S-Bahnringes, oder zumindest der Lückenschluss bisher fehlender Teilstücke in den schon existierenden S-Bahnstrecken an den Außengrenzen Berlins muss unverzüglich durchdacht und geplant werden.

Ergänzend muss die direkte **Anbindung dieses neuen Außenrings an den bestehenden inneren S-Bahn-Ring** vollzogen werden. Diese Bauvorhaben müssen mit Priorität umgehend geplant und begonnen werden. Ebenso muss der **Zubringerverkehr zu den Hauptstrecken verbessert** und ausgebaut werden. Das Park & Ride Angebot muss durch den Bau von **ober- und/oder unterirdischen Stellplätzen** für PKW wesentlich verbessert werden. „Der Flaschenhals Berlins ist die Stadtbahn. Nur das S-Bahn-Ringsystem hat bisher dazu beigetragen, dass der S-Bahn-Verkehr noch funktioniert. Das Ringsystem muss verbessert und ausgebaut werden. Wir müssen ein großes System denken. Bisher fehlt es Berlin an einer strategischen Planung.“²⁴ Allein der Umstand, dass neue Wohnquartiere zukünftig fast ausschließlich in den jetzt noch als Außenbezirken bezeichneten Gebieten entstehen werden, verdeutlicht die dringende Notwendigkeit hier parallel zum Wohnungsbau neue leistungsfähige und kapazitätsstarke ÖPNV-Strecken und Systeme zu bauen.

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

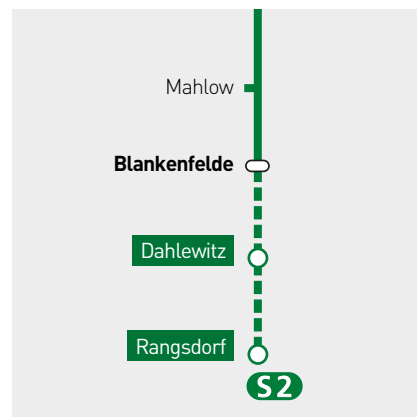
Den sofortigen Planungsbeginn für den Bau der nachfolgend genannten, dringend benötigten S-Bahn-Erweiterungen:

S2 Verlängerung Blankenfelde – Rangsdorf

Die südliche radiale S-Bahn-Verbindung zwischen Berlin und Brandenburg endet bisher in Blankenfelde im Landkreis Teltow-Fläming. Pendler aus weiter südlich gelegenen Orten müssen bisher als Autofahrer die überlastete B96 nutzen oder, sofern sie (auch) den ÖPNV nutzen, in Blankenfelde in die S2

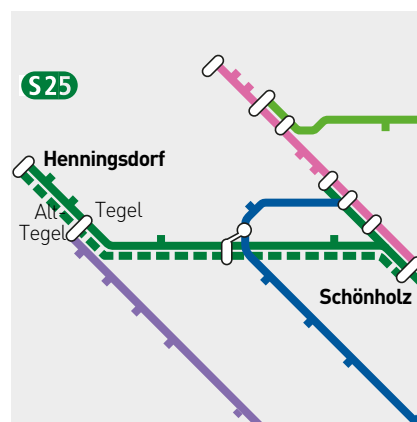
²⁴ Susanne Henckel, Geschäftsführerin des VBB auf der Podiumsdiskussion „Welches Verkehrskonzept braucht Berlin?“ am 14.05.2018 in der Urania Berlin

umsteigen. Derzeit sind in Form von zwei Regionalbahn-Linien Kapazitäten bis etwa 2030 vorhanden. Doch die **wachsende Zahl an Pendlern** aufgrund des Bevölkerungszuwachses auch in den Vororten Berlins wird in absehbarer Zukunft zu einer erhöhten **Nachfrage an umsteigearmen bzw. umsteigefreien Verbindungen nach Berlin** führen. Eine Verlängerung der S2 von Blankenfelde bis nach Rangsdorf würde zu einer verbesserten Verbindung für Pendler führen, die die Bahnhöfe Dahlewitz und Rangsdorf nutzen, insbesondere für die Pendler, die das Rolls-Royce-Werk in Dahlewitz erreichen wollen. Die B96 würde durch dieses verbesserte ÖPNV-Angebot stark entlastet.



S25 Zweigleisiger Ausbau ab Schönholz

Die Strecke der S25 ist ab Schönholz bis zum Endbahnhof Hennigsdorf zu großen Teilen nur eingleisig, obwohl in den 1990er Jahren bereits der zweigleisige Ausbau angekündigt worden war und im Jahr 2000 realisiert sein sollte. Die bisherige Eingleisigkeit führt dazu, dass bis heute ab Schönholz nur ein 20-Minuten-Takt Richtung Hennigsdorf angeboten werden kann, obwohl die Bahn zu Stoßzeiten insbesondere durch den Pendlerverkehr zwischen Berlin und dem Brandenburger Umland überlastet ist. Der **zweigleisige Ausbau bis Hennigsdorf** erlaubt die Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes zwischen Schönholz und Hennigsdorf und entlastet die Strecke insbesondere zu den Stoßzeiten. Die Attraktivität der S25 würde sich erhöhen und damit zum Teil zu einem Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.



S25 Verlängerung Hennigsdorf – Kremmen

Das Pendleraufkommen zwischen Berlin und dem Brandenburger Umland wird sich in den kommenden Jahren auch zwischen Tegel und der Prignitz weiterhin erhöhen. Die „Kremmener Bahn“ führte ursprünglich bis nach Kremmen. Mit der Verlängerung der S25 nach Kremmen sind die Orte Velten, Bärenklau, Vehlefanze und Schwante wieder an das S-Bahn-Netz angebunden, so dass das bisher notwendige Umsteigen in Hennigsdorf entfällt. Um die Erreichbarkeit des RE6, der über Velten fährt, zu verbessern, sollte die S25 zumindest bis Velten zweigleisig ausgebaut werden, so dass ein 10-Minuten-Takt gewährleistet werden kann.





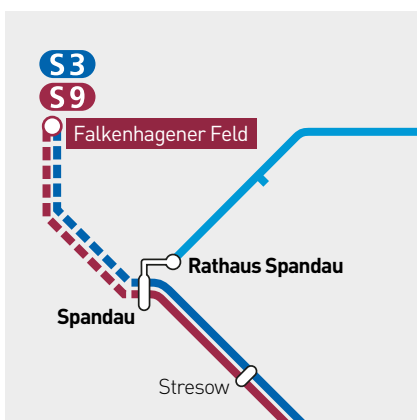
S25 Verlängerung Teltow – Wannsee

Die früher über eine S-Bahn-Linie mit Berlin verbundenen Orte Kleinmachnow und Stahnsdorf sind heute nur noch mit dem Auto und dem Bus erreichbar. Es handelt sich bei diesen Orten um seit Jahren stark wachsende Gemeinden. In Stahnsdorf ist zudem mit dem Europarc ein wichtiges Gewerbegebiet. Mit **S-Bahnhöfen in Stahnsdorf und Dreilinden** werden wachsende Orte und ein wirtschaftlich bedeutendes Gebiet zwischen Berlin und Potsdam wieder eine Schienenanbindung an Berlin bekommen. Dies kommt zum einen den Anwohnern von Stahnsdorf und Kleinmachnow zugute, zum anderen den Pendlern, die den Europarc Dreilinden erreichen wollen. Die A115 als zubringende Autobahn wird entlastet.



S5 Zweigleisiger Ausbau nach Strausberg Nord

Mit einem zweigleisigen Ausbau der Strecke nach Strausberg Nord kann der Takt zwischen Strausberg Nord bzw. Strausberg und der Berliner Stadtbahn weiter verdichtet werden. Ebenso entfallen die sich aufsummierenden Verspätungen, da die Bahnen nicht mehr aufeinander warten müssen. Auch die Gemeinden in der S5-Region wachsen zunehmend, was zu immer mehr Pendlerverkehr nach Berlin führt. Am Morgen ist ab Fredersdorf schon kein Sitzplatz mehr zu bekommen. Bundeswehr-Angehörige am Standort Strausberg Nord und auch Berufs- und Schulpendler profitieren vom Ausbau. Diese Maßnahme trägt zudem zu einer Entlastung der B1/B5 und der L33 bei.



S9 (und/oder S3) Verlängerung Spandau – Falkenhagener Feld (alternativ U-Bahn, Seite 49)

Das Falkenhagener Feld ist, obwohl es sich um eine Großsiedlung mit mehr als 37.000 Einwohnern handelt, bisher lediglich durch den Busverkehr erschlossen. Anwohner der Siedlung müssen am Bahnhof Spandau bzw. Rathaus Spandau in den S- und Regionalbahnverkehr bzw. den U-Bahn-Verkehr umsteigen.

Eine Verlängerung der S5 vom Bahnhof Spandau zum Falkenhagener Feld verbessert die Anbindung der Siedlung erheblich. Da zudem eine der Havelländischen Eisenbahn AG gehörende Trasse von Spandau ins Falkenhagener Feld besteht, sind bereits bauliche Vorleistungen vorhanden. Eine von der TU Berlin durchgeführte

Voruntersuchung vom März 2008 ergab, dass die Trassierung technisch möglich ist.

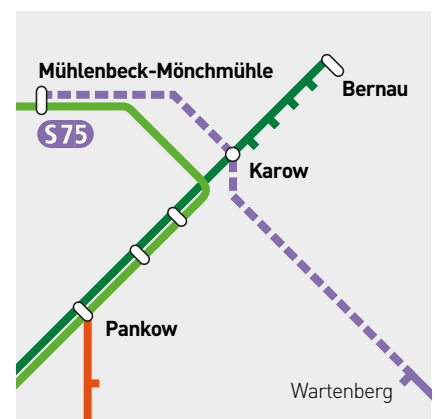
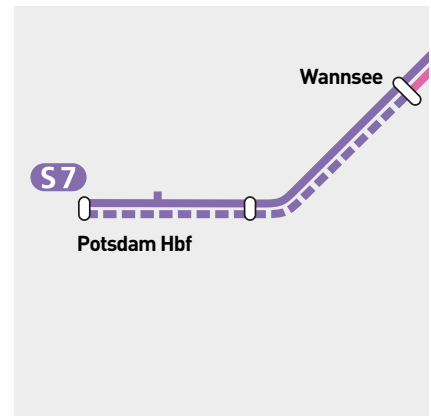
S7 – Zweigleisiger Ausbau Potsdam – Berlin-Wannsee

Die Strecke der S7 zwischen Potsdam und Wannsee ist seit dem Zweiten Weltkrieg bis heute nur eingleisig. Die Bahnverbindung zwischen Potsdam und Berlin gehört jedoch seit Jahren zu den am stärksten belasteten Strecken im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. Jeweils rund 14.000 Auspendler und ebenfalls rund 14.000 Einpendler nutzen täglich den ÖPNV zwischen Berlin und der brandenburgischen Landeshauptstadt. Hinzu kommen zahlreiche Potsdamer Studenten, die in Berlin wohnen. 2018 soll ein 700 Meter langer Streckenabschnitt zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Babelsberg zweigleisig ausgebaut werden. Den durchgehenden zweigleisigen Ausbau bis Wannsee hält die Deutsche Bahn AG hingegen für wirtschaftlich nicht vertretbar.

Der Ausbau der bisher eingleisigen Strecke zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Wannsee zu einer zweigleisigen Strecke würde die Instabilitäten im Fahrplan bzw. die häufigen Verspätungen verhindern, die durch das Zuspätkommen von Zügen aus Berlin zustande kommen. Der zweigleisige Ausbau lediglich des 700 Meter langen Abschnittes zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Babelsberg ist hierfür nicht ausreichend.

S75 Verlängerung Wartenberg – Karower Kreuz/ Mühlenbeck-Mönchmühle

Die S75 endet bisher in Wartenberg. Ab Wartenberg verkehren Richtung Karow bzw. Mühlenbeck-Mönchmühle bisher vier Regionalzüge, so dass eine Trasse schon vorhanden ist. Zudem sind die entsprechenden Flächen zwischen Wartenberg und Karow für einen eventuellen Ausbau der S-Bahn bisher freigehalten worden. Eine Verlängerung der S75 über Wartenberg hinaus bis mindestens zum Karower Kreuz (bzw. weiter bis zum Bahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle) verbessert die Verkehrsanbindung an den Alexanderplatz und an das südöstliche Berlin.



4.2.3 NAHVERKEHRS-METROPOLREGION

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Den unverzüglichen Planungsbeginn und die Bereitstellung ausreichender Gelder für die Gesamtkonzeption der Nahverkehrs-Metropolregion.

In Ergänzung zu den innerstädtischen Projekten ist ebenfalls der Neubau, **Ausbau und/oder die Reaktivierung der Bahnen aus dem Umland, die Heidekrautbahn, die Dresdner Bahn, und auch die Express S-Bahn** und/oder neue Regionalbahnstrecken schnellstmöglich und orientiert an vorausschauenden Kapazitätserfordernissen zu planen und umzusetzen.

Das Land Berlin steht in der Pflicht, endlich mit dem Land Brandenburg ein **Gesamtkonzept für die Metropolregion Berlin-Brandenburg** zu entwickeln. Der Radius einer solchen Metropol-Verkehrsplanung sollte sich in etwa an den Städten Brandenburg/Havel, Fehrbellin, Eberswalde, Fürstenwalde/Spree und Cottbus orientieren. Die Unterzeichnung der „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ am 04. 10. 2017 durch Berlin und Brandenburg sollte ein erster Schritt zur Schaffung dieser Nahverkehrs-Metropolregion sein.

Mit dieser Rahmenvereinbarung erklären sich die beiden Länder als Aufgabenträger für den SPNV bereit, im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten die nötigen Finanzmittel für die vorbereitenden Untersuchungen und Planungen zur Ertüchtigung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur in der Region bereitzustellen.

Im Mittelpunkt dieses Entwicklungskonzeptes stehen die folgenden acht Korridore, die auf ihre optimalen Ausbauvarianten untersucht werden sollen und gleichzeitig künftig dem sogenannten „Siedlungsstern“²⁵ als Verkehrsachsen dienen sollen.

- Berlin-Spandau-Nauen
- Potsdamer Stammbahn
- Prignitz Express/Velten
- Nordbahn/Heidekrautbahn
- RE1
- Berlin-Dresden/Rangsdorf
- Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen
- Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz

²⁵ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), 2. Entwurf vom 19. Dezember 2017

4.2.4 ANBINDUNG FLUGHAFEN WILLY-BRANDT (BER)

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Die unverzügliche Einsetzung eines aus Verkehrsexperten der Bereiche Verwaltung und Wissenschaft bestehenden „Zentralen Planungsstab Verkehrsanbindung Flughafen Willy-Brandt (BER)“.

Nach neuesten Schätzungen und nach aktuellen Auswertungen der tatsächlich benötigten Bodenstandzeiten der sog. Low-Cost-Carrier wie easyJet und Ryanair, ist davon auszugehen, dass das Passagieraufkommen am Flughafen Willy-Brandt im Jahr 2020 bereits 37 Mio. Passagiere betragen wird und im Jahre 2040 rd. 55 Mio. Passagiere²⁶. Auf den Tag umgerechnet entspricht das rd. 101.000 Passagieren pro Tag in 2020 und rd. 150.000 Passagieren pro Tag in 2040.

Nach denselben Schätzungen werden bis zum Jahr 2040 zwischen 70 und 80 % der Passagiere mit dem ÖPNV von und nach Schönefeld fahren.

Damit ist bei jetziger Verkehrsanbindung und mit jetziger ÖPNV-Taktung davon auszugehen, dass höchstwahrscheinlich die S-Bahnen schon völlig überfüllt an den Bahnhöfen Adlershof, Schöneweide und allen Folgenden ankommen werden, wo sie zudem noch die täglichen Berufstätigen, Schüler etc. aufnehmen sollen. **Es ist bei derzeitiger Ausgangslage von einer vollkommenen Überlastung dieser Strecke auszugehen.**

Der Anschluss des Flughafens an die U-Bahn ist unabdingbar.

Um die geschilderten Szenarien von vornherein auszuschließen, muss unverzüglich ein „Zentraler Planungsstab Verkehrsanbindung Flughafen Willy-Brandt (BER)“ geschaffen und mit der Arbeit begonnen werden.



4.25 AUTONOM FAHRENDER ÖPNV

Gerade im Bereich U- und S-Bahn sollte schnellstmöglich und noch für die aktuell anstehenden Fahrzeugausschreibungen über den **künftigen Einsatz autonom fahrender Züge** nachgedacht werden. Allein schon deswegen, weil im schienengebundenen Verkehr ein autonomes Fahren wesentlich einfacher umzusetzen ist, als im Straßenverkehr.

In Deutschland und in ganz Europa findet autonomes Fahren im Schienenverkehr schon heute im Regelbetrieb statt. Neue Metrolinien werden mittlerweile von Anfang an für selbstfahrende Bahnen konzipiert. Sämtliche Abläufe, die ein Lokführer bei der Fahrt ausübt, werden im **vollautomatischen Betrieb vom Computer** übernommen. Dementsprechend müssen Strecken, Bahnanlagen und Fahrzeuge mit besonderen Technikkomponenten ausgestattet werden. Im Zuge der immer schneller fortschreitenden Digitalisierung kommen dabei auch immer leistungsfähigere und preiswertere Systeme zum Einsatz.

Warum autonome Stadtbahnen?



In den Groß- und Hauptstädten von acht Ländern Europas fahren mittlerweile autonome U-Bahnen. Darunter London, Paris, Kopenhagen, Budapest, Nürnberg und Barcelona – in all diesen Städten sind tagtäglich Tausende Menschen damit unterwegs.

U-Bahn-Systeme sind für autonomes Fahren in besonderer Weise geeignet:

- Das System ist in sich geschlossen: Der Verkehr auf den einzelnen Linien ist nicht gemischt und kann einfacher geplant werden.
- Das Liniennetz ist weniger komplex. Denn beim Betrieb mit nur einer Zuggattung gibt es nur wenige Unterschiede bei den Anforderungen an Technik und Infrastruktur.
- Das Fahren im Tunnelsystem ist wenig anfällig: Einwirkungen von außen sind geringer. Zudem kann im Not- oder Störfall schnell Hilfe herbeigerufen werden.

Vorteile des autonomen Schienenverkehrs

Flexibilität: Autonome Metrosysteme sind extrem flexibel und können wesentlich schneller auf zu- und abnehmendes Fahrgastaufkommen reagieren. Bei Großveranstaltungen können so unkompliziert zusätzliche Züge in den Fahrplan eingefügt werden, ohne eine Personalplanung durcheinander zu bringen. Auch die alltäglichen Stoßzeiten sind mit selbstfahrenden Bahnen besser zu bewältigen, da engere Taktungen gefahren werden können. Rund-um-die-Uhr-Betrieb wird ohne wesentlichen Mehraufwand möglich.

Pünktlichkeit: Durch die zentrale Steuerung und Überwachung der Züge, in Kombination mit den berechenbaren Beschleunigungs- und Fahrkurven ist es möglich, die Pünktlichkeit der Bahnen zu verbessern. Auch Ankunfts- und Abfahrzeiten lassen sich wesentlich genauer berechnen – und zwar bis auf die Sekunde. So gibt es bereits heute in U-Bahnhöfen autonomer Metrosysteme Zeitanzeigen, die die Ankunft eines Zuges sekundengenau herunterzählen.

Kapazität: Weil autonom fahrende Bahnen in einem ständigen Austausch miteinander stehen, können bisherige Sicherheitsabstände verkleinert werden. Das führt zu einer höheren und somit besseren Auslastung des Netzes und ermöglicht eine engere Taktung. Im Ergebnis können mehr Bahnen fahren: Fahrgäste kommen schneller an ihr Ziel und es können wesentlich mehr Personen befördert werden. Die Verkürzung der Sicherheitsabstände ist dabei kein Sicherheitsrisiko, weil die Bahnen stets in Echtzeit ihre benötigten Bremswege berechnen.

Verfügbarkeit & Verlässlichkeit: Selbstfahrende Züge bremsen und beschleunigen konstant. Sie sammeln zudem kontinuierlich für den Fahrbetrieb benötigte Daten – auch über ihren eigenen Zustand. Verschleiß oder Defekte können so verringert werden. Wartungssensoren erkennen Fehler schon frühzeitig. Diese können dadurch schnell behoben werden. Auch die Wartungszeiten verkürzen sich somit. Das spart Kosten und mindert das Risiko von Ausfällen. Autonomes Fahren auf der Schiene hat sich dadurch als in besonderem Maße ressourcenschonend erwiesen.

Energieeffizienz: Autonome Systeme sind sparsam und effizient. Denn sie berechnen die optimale Beschleunigung und Verzögerung eines Zuges. Dabei nutzen sie eine Vielzahl unterschiedlicher Daten: Sensoren erfassen das jeweils aktuelle Gesamtgewicht inklusive aller Fahrgäste. Informationen über die Strecke – Steigung, Kurven, Geschwindigkeitsbegrenzungen – fließen in die Berechnungen ein. Dies in Kombination mit der üblichen Energie-rückgewinnung beim Bremsen lässt fahrerlose Bahnen mit bis zu 30 Prozent weniger Energie fahren, als menschgesteuerte Züge.

Neben den bisher genannten Vorteilen könnten durch autonomen Schienenpersonennahverkehr zusätzliche attraktive Angebote entwickelt werden. Diese sind heute nur mit hohen Personalkosten und Einschnitten im Privatleben der Mitarbeiter verbunden, oder werden, wie im Berliner U-Bahn-System, noch gar nicht angeboten. Etwa ein durchgängiger U-Bahnbetrieb auch während der Nacht oder ein uneingeschränkter Verkehr an Feiertagen.



Trotz der etwas höheren Störanfälligkeit durch Außeneinwirkungen **ist das System der autonom fahrenden Bahn auch für S-Bahn und TRAM eine interessante und bedenkenswerte Alternative zum herkömmlichen menschgesteuerten System.** Insbesondere, da es in Berlin eine recht strikte Zweiteilung der Stadt in „U-Bahn-versorgt“ und „Nicht-U-Bahn-versorgt“ gibt. Speziell auf bestehenden und künftigen TRAM-Strecken, die ausschließlich in einem eigenen Gleisbett fahren, bietet sich der autonome Betrieb an. Die bereits genannten Vorteile der engeren Taktung, der flexibleren Einsatzmöglichkeiten des Rund-um-die-Uhr-Betriebs und des geringeren Verschleißes treffen auf alle schienengebundenen, autonomen Transportmittel gleichermaßen zu.

4.2.6 ATTRAKTIVITÄT LÄSST MENSCHEN DAS VERKEHRSMITTEL WECHSELN

Durch die Einführung solch autonomer Beförderungssysteme, in Kombination mit Fahrzeugverlängerungen, könnte in Berlin gewährleistet werden, dass es wesentlich höhere Beförderungskapazitäten gibt. Der ÖPNV würde dadurch immens an Attraktivität und Zuspruch gewinnen.

Aufgrund des anzunehmenden weiteren starken Wachstums der Berliner Bevölkerung und des prognostizierten weiteren Anstiegs des Pendlerverkehrs von und nach Berlin kann ein wesentliches Ziel in der Verkehrsplanung nur lauten: **Möglichst viele Menschen animieren, den ÖPNV zu nutzen.** Attraktive Angebote werden die Pendler letztlich von allein dazu bewegen, ihr Auto zuhause zu lassen, oder zumindest an einer der neu zu schaffenden **Park & Ride Stationen rund um Berlin** abzustellen. Wo bisher keine Flächen für diese Park & Ride oder auch Park & Bike Stationen sind, müssen diese in ausreichender Zahl in Zusammenarbeit mit den Berlin umgebenden Landkreisen geschaffen werden. Hier gilt es Lösungen zu finden, von denen Berlin UND Brandenburg profitieren, beispielsweise eine bessere Vernetzung des SPNV mit dem ÖPNV des Landes Brandenburg.

Attraktive ÖPNV-Preisstrukturen (generelle Verbesserung der Tarifgestaltung, z. B. auch Jobtickets für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern), wahlweise in Verbindung mit einem festen PKW-Stellplatz oder einem sicheren Rad-Stellplatz, wie es sie in Hamburg schon lange gibt, werden dazu beitragen, die Pendlerströme auf den ÖPNV umzulenken.

Zusätzliche zu schaffende, ausreichende **Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in U- und S-Bahn sowie TRAM** führen zu weiteren Steigerungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Zusatzangebote zu Inklusivpreisen steigern die Attraktivität, wie auch schon die durchgängig barrierefreie Zugänglichkeit aller ÖPNV-Stationen und Fahrzeuge.

Saubere, helle, sichere Stationen und Fahrzeuge nach asiatischem Vorbild (Hongkong-Modell) erhöhen die Akzeptanz und das Wohlfühlklima bei den Fahrgästen. Das Betreten und die Mitfahrt ohne Fahrschein, aber das Verlassen der Stationen NUR MIT gültigem Fahrschein vereinfacht die Kontrolle von **Schwarzfahrern** und begrenzt diese Kontrollen auf die Bahnhöfe. Zudem müssen Fahrgäste ohne Fahrschein



spätestens beim Verlassen des Zuges ein Ticket nachlösen, um die Station verlassen zu können. Alternativ wäre die klassische Methode der strikten Zugangskontrolle natürlich ebenso denkbar. Nur mit einem gültigem Ticket kann die Zugangsbarriere überwunden werden.

Sicherheit im ÖPNV

Die AfD-Fraktion Berlin fordert während der Betriebszeiten **ausreichendes Sicherheits- und Auskunftspersonal auf allen U- und S-Bahnhöfen**. Videoüberwachung auf allen Bahnhöfen, Bahnsteigen und in allen Fahrzeugen gewährleisten einen starken Rückgang von Vandalismusschäden und Gewalttätigkeiten. Zudem muss auch darüber nachgedacht werden, wie einschlägigen Straftätern (z. B. dem „U-Bahn-Treter“) künftig der Zugang zum ÖPNV gänzlich verwehrt werden kann.

4.2.7 **BETRACHTUNG ZUR VERKEHRLICHEN ANBINDUNG NEUER WOHNGEBIETE**

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Bei der Planung neuer Wohngebiete muss immer eine zukunftsorientierte Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Erschließung innerhalb der Gebiete und der anbindenden Verkehrswege erfolgen.



Über die bisherige reine Einzelbetrachtung der verkehrlichen Erschließung innerhalb von Neubaugebieten hinaus, muss zukünftig bereits im Vorfeld der Planungen eine Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Anbindung an das schon bestehende Gesamtverkehrsnetz erfolgen. Erst durch diese **Gesamtbetrachtung** wird es möglich, bereits im Vorfeld ausreichende Verkehrskapazitäten zum Anschluss dieser neuen Wohnviertel zu gewährleisten. Wo Hunderte neue Wohnungen entstehen, muss von Anfang an gewährleistet sein, dass die dort zukünftig lebenden Menschen, schnell, zuverlässig und sicher ihre Arbeitsplätze und sämtliche anderen Orte Berlins erreichen können. Die verkehrliche Erschließung sowohl in Bezug auf MIV – als auch ÖPNV – muss zukünftig bereits vor der Fertigstellung neuer Wohnareale rechtssicher geplant und im Idealfall schon umgesetzt worden sein.

4.2.8 FINANZIERUNG DES ÖPNV/SPNV

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Langfristig soll der öffentliche Verkehr sich in einem wesentlich stärkeren Maße eigenfinanzieren, jedoch nicht auf Kosten der Beschäftigten und der Attraktivität dieses Verkehrssystems. Darüber hinaus müssen weitere alternative Finanzierungsinstrumente erdacht und kalkuliert werden.
Die hohe Subventionierung des öffentlichen Verkehrs aus Steuergeldern lehnt die AfD-Fraktion Berlin ab.

Die **Finanzierung der ÖPNV/SPNV-Infrastruktur** und des Betriebs stützt sich in Deutschland bislang auf ein komplexes Geflecht von Transaktionen: Direkt oder zumindest indirekt beteiligt sind – neben den Erlösen aus den Fahrgeldern der Nutzer – vor allem Bund, Länder und Kommunen mit Steuermitteln. Das Bundeskabinett hat am 02. 05. 2018 eine Vorlage zur Änderung des Grundgesetzes beschlossen, um den Weg für die Erhöhung und Dynamisierung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) frei zu machen. Die Zustimmung des Bundesrates steht allerdings (Stand 28. 05. 2018) noch aus.

Neben öffentlichen Geldern ist der direkte Beitrag der Nutzer, also die Fahrkarte, einer der größten Bausteine bei der Finanzierung des ÖPNV. Hinzu kommen Erträge aus Werbe- und Pachteinnahmen. Diese Einnahmen decken aber i. d. R. nicht annähernd die tatsächlichen Kosten. Viele ÖPNV-Nutzer zahlen zudem für ihre Fahrkarte nicht den vollen Preis. Dazu zählen unter anderem Schüler, Studenten und Besitzer von Sozialtickets. Die Differenz übernimmt die Öffentliche Hand.

Zusätzlich wird der ÖPNV auch indirekt steuerrechtlich begünstigt. Weil im sogenannten Querverbund Defizite aus dem ÖPNV mit Gewinnen aus lukrativen kommunalen Versorgungsunternehmen verrechnet werden können, sparen die Kommunen so Steuern, die dann wiederum den ÖPNV mitfinanzieren. Für den Erhalt und Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist bislang der Bund in zentraler Verantwortung. Er investiert in die Infrastruktur der Deutschen Bahn. Vielfach müssen sich jedoch auch die Länder und Kommunen an den Ausbaurkosten beteiligen.



Traditionell ist der ÖPNV ein Zuschussgeschäft. Dabei zeigen sich eklatante Unterschiede. Städte wie München oder Dresden zahlen aus kommunalen Kassen überhaupt nichts für den Betrieb des Nahverkehrs, in Duisburg oder Mülheim sind es immerhin 50 bis 60 Prozent. **Der Berliner ÖPNV wird mit rund 40% aus öffentlichen Mitteln bezuschusst.** Einer der Gründe für diese unterschiedlichen Kostendeckungsgrade: Die Kosten sind weitgehend fix, egal ob die Bahn voll oder leer ist. Ein höherer Kostendeckungsgrad lässt sich also nur über mehr Fahrgäste erreichen.

Der öffentliche Nahverkehr ist jedoch schon heute **höchst spitzenlastig**. Zu den typischen Schul- und Berufszeiten, aber auch wetterbedingt, z. B. im Winter, sind die Transportmittel schon jetzt an ihrem Limit. Objektiv betrachtet kann eine Steigerung des Fahrgastaufkommens zu diesen Zeiten gar nicht gewollt sein, damit es nicht zum Kollaps kommt. Gleichzeitig muss der ÖPNV allerdings auch Fahrgastverluste durch neue konkurrierende Verkehrsmittel (im wesentlichen Leihfahrräder, Car-Sharing, Ride-Sharing) fürchten.

Die Grundlast des ÖPNV verringert sich durch diese Konkurrenz. Dem gegenüber müssen Unternehmen wie die BVG aber eine gewisse Grundversorgung zur Verfügung stellen. Ist diese zu groß, kostet es unnötig – ist sie zu klein, kann sie bei plötzlichem Anstieg der Fahrgastzahlen (z. B. durch extreme Wetterereignisse) nicht ausreichend sein.

Vielversprechend ist die gezielte und aufeinander abgestimmte Kombination von Sharing und ÖPNV: Bike- und Car-Sharing, wobei Städte und Kommunen mit den Sharing-Unternehmen betriebliche Vereinbarungen mit klaren Nutzungsregeln abschließen (z. B. Regelungen gegen unkontrollierten „Wildwuchs“ des Leih-Fahrradaufkommens).

Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs müssen Sharing-Systeme zukünftig gezielt in ihr Angebot integrieren (erster Ansatz in Berlin: „Berlkönig“-Ride-Sharing). Integration von ÖPNV und Sharing-Angeboten bilden somit den Kern von „Mobility as a Service“. Die Digitalisierung ist hier der Schlüssel zum Ganzen. Ein sehr gutes Beispiel wie es funktioniert und dass es funktioniert, ist Helsinki: Ein Abo für möglichst viele Verkehrsmittel, gesteuert über das Smartphone mit der App *whim*²⁷.

²⁷ <http://whimapp.com/>

Unsere Vision der persönlichen Mobilitätsfreiheit:

Die Grundidee des eigenen Autos, also jederzeit Zugriff darauf zu haben und nach Belieben losfahren zu können, wird einfach auf alle Verkehrsmittel ausgedehnt, egal ob Taxi, Carsharing, Mietwagen, öffentlicher Nahverkehr, Zug, Leihrad oder Flugzeug.

Die **persönliche Mobilitätsfreiheit**, symbolisiert durch das eigene Auto, wird bei diesem Modell auf mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel übertragen. Abgerechnet wird bei *whim* konkret über eine Flatrate zum Festpreis.

Es gibt in Helsinki ein Zweipreis-Model:

- „Regulär“ Der Nutzer entscheidet selbst, womit er sich fortbewegt.
- „Billigvariante“ Die App oder ein Operator weist dem Nutzer die Fortbewegungsmittel zu.

Das Smartphone dient dabei als Generalschlüssel. Über die App wird die Route samt Verkehrsmitteln geplant und auch alles abgerechnet. Dieser neue Grundgedanke setzt allerdings voraus, **dass alle nutzbaren Verkehrsmittel bei Bedarf zuverlässig verfügbar und sicher sind** und dem Nutzer auch den gewünschten Komfort bieten und dass der Verkehrsteilnehmer einen finanziellen Vorteil gegenüber einem eigenen Fahrzeug erkennt.

Allerdings müssen die Betreiberunternehmen des ÖPNV auch über die Steigerung ihrer eigenen Effizienz nachdenken. Es sollten Reformen der Unternehmensstrukturen von ÖPNV-Unternehmen durch die Politik angestoßen werden. Insbesondere am bisherigen System der Finanzierung, seiner Intransparenz und seinen Mängeln scheint es erhebliches Potential für Verbesserungen zu geben. „Angesichts der (derzeitigen) Anreizstrukturen fraglich, aber letztlich auf der gegebenen Informationsbasis nicht valide zu beurteilen ist, ob in den Unternehmen des ÖPNV alle relevanten Kostensenkungs- und Qualitätssteigerungspotenziale gehoben werden.“²⁸



28 Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Zeppelin-University Friedrichshafen und Berufenes Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur, in der Zeitschrift Wirtschaftsdienst, Heft 5/2018

Eine weitere Form der ÖPNV-Finanzierung wird in Frankreich und in Form einer von Arbeitgebern zu zahlenden Verkehrssteuer angewandt.

Inwieweit diese Art der Finanzierung in Deutschland überhaupt machbar ist, soll an dieser Stelle nicht zur Diskussion stehen. Hier soll zunächst lediglich darauf hingewiesen werden, dass in anderen Ländern alternative Finanzierungsmöglichkeiten genutzt werden.



In Frankreich müssen sich Arbeitgeber mit mehr als neun Beschäftigten im Rahmen der französischen **Verkehrssteuer** (*versement transport*) an den Investitions- und Betriebskosten des ÖPNV beteiligen. Im Raum Paris erstatten die Arbeitgeber den Arbeitnehmern zudem die Hälfte der Kosten der ÖPNV-Dauerkarte. Begründet wird die Steuer damit, dass **der Nutznießer zahlt**. Arbeitgeber und der Einzelhandel ziehen Nutzen aus dem ÖPNV, da er ihnen den Zugang zu einem breiteren Kreis potenzieller Mitarbeiter bzw. Kunden bietet.²⁹ Die Höhe der Steuer liegt üblicherweise bei maximal 1 % der Personalkosten, im Raum Paris bei 2,2 %³⁰. Die Höhe des maximalen Satzes richtet sich auch nach der Zahl der Einwohner in einer Gebietskörperschaft. Dies führt dazu, dass sich Gemeinden oft zusammenschließen, um in eine höhere Kategorie zu gelangen. Der Festlegung der Höhe der Verkehrssteuer geht häufig eine erhebliche politische Debatte voraus. Die Verkehrsbehörden vor Ort können entscheiden, ob das Geld für den laufenden Betrieb oder für Neuinvestitionen verwendet wird. Die wichtigsten Aufgaben der Steuer sind:³¹

- den Kommunen Finanzmittel für die Verbesserung des ÖPNV-Netzes zu verschaffen, ohne dass sie auf staatliche Subventionen oder weitere Anleihen angewiesen sind und

29 Aus: *Die Finanzierung des ÖPNV-Betriebs, Offizielles Positionspapier des UITP - Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen*

30 Aus der Broschüre: *Rechtliche und ordnungspolitische Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen*

31 Aus der Broschüre: *Rechtliche und ordnungspolitische Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen*

- den Kommunen die Reduktion betrieblicher Defizite zu ermöglichen (durch die Substitution von Haushaltsabgaben durch Steuereinnahmen).

Der *BREEF Report*³² von 1994 zeigt, dass die französische Verkehrssteuer **keinen signifikanten Einfluss auf die Arbeitskosten und die Standortwahl eines Unternehmens hat**, da z. B. Investitionskosten der Unternehmen für Mitarbeiterparkplätze entfallen. Diese Unternehmensabgabe stellt ein **sehr wirkungsvolles Instrument für die Finanzierung** und die Entwicklung des ÖPNV in Frankreich dar. Fast 40 % der Kosten des ÖPNV werden über diese Steuer finanziert. Eine ähnliche Form der Finanzierung wird ebenfalls in Wien zur Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs herangezogen.



32 Vgl. Breef (1994) zitiert nach FIS Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr, www.forschungsinformationssystem.de

4.2.9 FAZIT: VISION 2050 – ÖPNV

- Eine **zweite Ringbahn** in den früheren sog. Außenbezirken Berlins ist in Bau bzw. fertiggestellt.
- Auf der Stadt- und Ringbahn sind **durchweg verlängerte Bahnsteige in Betrieb**. Notwendig wurden diese durch die längeren Züge, die eingesetzt werden müssen, um die ÖPNV-Pendlerströme besser zu bewältigen. Kürzere Taktungen sind trotz verlängerter Bahnhöfe und Bahnsteige auf den menschengesteuerten S-Bahnlinien leider noch nicht möglich. Ein kompletter Aus- und Umbau der technischen Infrastruktur auf autonome S-Bahnzüge wird mittel- bis langfristig allerdings unausweichlich sein.
- Es gibt **mindestens zwei Ringbahnsysteme** (inneres und äußeres), die die Bahntrassen des sogenannten „Siedlungssterns“³³ miteinander verbinden und somit auch sich selbst.
- Der **Zubringerverkehr zu den S-Bahnstationen** ist wesentlich enger vernetzt worden. Hier leisten insbesondere autonom fahrende Kleinbusse und Sammeltaxen ihren Dienst, die im Zuge der engen Verzahnung unterschiedlicher Fortbewegungsmittel des multimodalen Verkehrs in den Verbund des ÖPNV eingegliedert sind.
- **Es wurden zahlreiche, dringend benötigte U-Bahn-Projekte umgesetzt**. So die dringende Anbindung des BER und des Flughafens Tegel an die U7, der Weiterbau der U8 bis nach Französisch Buchholz und der Anschluss der U3 an den Mexikoplatz, wodurch nun überall wesentlich mehr Menschen den ÖPNV nutzen können, was zu erheblichen oberirdischen Verkehrsentlastungen führt. Alle U-Bahn Strecken wurden aus wirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Gründen auf autonomen Fahrbetrieb umgestellt, was nun auch engere Taktungen ermöglicht.

³³ Vgl. Punkt 5.2.3

- **Straßenbahnen wurden dort, wo es nun leistungsfähigere unterirdische Systeme gibt, zurückgebaut**, insbesondere aus Kapazitätsgründen und um den Straßenverkehr reibungsloser und auch leiser ablaufen zu lassen. Die verbliebenen Bahnen verlaufen in einem eigenen Rasen-Gleisbett. Der Oberleitungsbetrieb wurde überwiegend abgeschafft.
- **Die ÖPNV Busse verfügen ausschließlich über modernste und sauberste Diesel-, Diesel-Hybrid- oder Brennstoffzellenhybrid-Antriebe. Der Betrieb reiner Elektrobusse wurde nach einer Testphase aufgrund der mangelhaften Reichweite, sowie der unter Schwerlastbetrieb äußerst anfälligen Technik eingestellt.** Auch stellte die Versorgung mit Ladestationen und mit flächenmäßig sehr groß benötigten Ladeplätzen die Stadtplaner vor große Herausforderungen. Aufgrund ihrer Größe und der Gesamtanzahl von rd. 1.500 Bussen in Berlin beträgt der Gesamtplatzbedarf rund 120.000 m², verteilt auf eine Vielzahl über die Stadt verstreuten Teilflächen, um die Busse nächtlich mit Strom aufzuladen. Der ohnehin sehr begrenzte Platz innerhalb der Stadt, der auch weiterhin für den Wohnungsbau und den Bau der zugehörigen sozialen und versorgenden Infrastruktur benötigt wird, hat hier letztendlich auch zu einem Umdenken geführt.
- **Die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des gesamten ÖPNV ist seit Jahren vorbildlich und mit asiatischen Metropolen durchaus vergleichbar.** Fahrzeugverspätungen und Ausfälle sind praktisch nicht mehr existent. Überwachungskameras in den Fahrzeugen, sowie bei den schienengebundenen Systemen auch auf den Bahnhöfen und Bahnsteigen **und darüber hinaus rund um die Uhr im Einsatz befindliches Sicherheitspersonal** auf den Bahnhöfen haben für eine seit Jahren stabil niedrige Vandalismus- und Gewalttätigkeitsquote gesorgt, die den Berlinern das Benutzen des ÖPNV bei Tag und bei Nacht wieder als sicher erscheinen lässt.



4.3 RADVERKEHR

4.3.1 VISION 2050 RADVERKEHR

Der Radverkehr in Berlin hat stark gegenüber 2018/2020 zugelegt, was im Wesentlichen auch dem Umstand geschuldet ist, dass die **Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV wesentlich verbessert wurde**. Die direkte Erreichbarkeit der weiter außerhalb liegenden Stadtgebiete untereinander wurde durch den Bau des zweiten S-Bahn-Rings deutlich verbessert. Bis in die 2020er Jahre mussten die Fahrgäste erst einmal mit der S-Bahn in die Stadt hinein, und dann – um von einem Außenbezirk in den Anderen zu gelangen – wieder heraus zu fahren. Nun ist es seit der Komplettierung des neuen äußeren Rings möglich, **direkt von z. B. Hohenschönhausen nach Buch** oder von **Johannisthal nach Lichterfelde** fahren zu können. Die Zahl der Pendler, die somit mit dem Rad oder dem E-Bike in Kombination mit dem ÖPNV ihr Ziel zügig erreichen können, ist dementsprechend stark angestiegen. Auch der **Bau von Park & Ride Standorten in Kombination mit Bike & Ride** Plätzen und attraktiven Fahrrad-Inklusivtarifen trug wesentlich dazu bei.

Hinzu kommt **eine starke Präsenz von Leihfahrrädern in der Stadt**. Erfreulicherweise wurde das Angebot des stärksten Anbieters schon vor 2020 auch auf die Stadtteile außerhalb des inneren S-Bahn-Rings ausgeweitet, so dass auch dies dazu beigetragen hat, dass viele Berliner nun von sich aus das Fahrrad nutzen, statt das Auto. Der anfängliche „Wildwuchs“ von Leihfahrrädern, die von den Anbietern willkürlich über die ganze Stadt verteilt aufgestellt wurden, konnte durch klare Vorgaben zur Aufstellung schon 2019 eingedämmt werden.

Die **Instandsetzung der über lange Zeit schlechten baulichen Fahrradinfrastruktur**, die **Verschiebung des Radwegenetzes weg von den Hauptverkehrsstraßen**, die **strikte Anordnung der Nutzung von Radwegen** und die initiierten umfangreichen **Verkehrsverhaltens-Kampagnen** haben ebenso dazu beigetragen, dass der Radverkehr wesentlich besser, sicherer und vor allem auch rücksichtsvoller von statten geht.

Die **Einführung der Versicherungs- und Kennzeichenpflicht für Fahrräder** wurde aufgrund steigender schwerer Verkehrsunfälle mit Beteiligung und verursacht von Radfahrern ab 2022 umgesetzt.

Durch die **Auswertung der GPS-Bewegungsdaten der Leihfahrradanbieter** war es bereits vor 2020 möglich, **exakte Bewegungsprofile der Berliner Nutzer** dieser Räder zu erstellen. Durch die hohe Anzahl der zur Verfügung stehenden Räder (rd. 20.000 Stück. in Gesamtberlin) konnten relativ schnell Strecken lokalisiert werden, die fast gar nicht, oder aber besonders stark genutzt wurden. Auch konnten so neue attraktive Strecken von den Planern erkannt und mit sicheren und modernen Radwegen ausgestattet werden.



5 Wirtschaftsverkehr

5.1 IST-SITUATION

Die **zunehmende Urbanisierung und anhaltende Bevölkerungswanderung** vom Land in die Stadt führt zu einer steigenden Bevölkerungsanzahl und -dichte in deutschen Großstädten. Berlin ist da keine Ausnahme.

Die Bewohner wollen mit Waren versorgt werden, sowohl mit Lebensmitteln im Discounter, wie auch mit Buchlieferungen von Amazon. Onlineshopping boomt wie nie, KEP-Dienstleister (Kurier- Express- und Paketdienstleister) rechnen mit einem Marktwachstum von 5 – 6 % pro Jahr und stellen heute schon 415.000 Sendungen täglich in Berlin zu³⁴. Urbane Gebiete sind aber auch Standort von Industrie und Gewerbe, welche auf einen ungestört ablaufenden An- und Abtransport ihrer Waren angewiesen sind.



Der **Einzelhandel** sieht sich immer höheren Kundenanforderungen bei gleichzeitig steigendem Kostendruck und einer starken Online-Konkurrenz gegenüber, was wiederum zu kleineren und just-in-time-Lagerhaltungen führt. Daraus ergeben sich eine **hohe Lieferfrequenz, kurzfristige Lieferzeiten und kleinere Sendungsgrößen**. Die Auslastung der Lieferfahrzeuge sinkt. Gleichzeitig erhöhen sich die Lieferstopps pro Tour. Auch viele Händler werden großteilig nur noch per DHL, UPS o. ä. Dienstleistern beliefert, statt durch Lieferfahrzeuge der jeweiligen Warenhersteller, was letztlich zu einer weiteren Erhöhung der Lieferverkehre durch KEP-Dienstleister führt.

Oftmals fehlen Be- und Entladungszonen, sowohl bei den Geschäften des Einzelhandels, bei privaten Haushalten oder auch Baustellen. Das Halten in der zweiten Reihe oder im Halteverbot ist gängige Praxis. Verwarngelder werden dafür in Kauf genommen. Wenn wir uns anschauen, dass der Versorgungsverkehr vorwiegend zwischen 8 und 12 Uhr stattfindet³⁵, in Zeiten in denen die Stadt durch die vielen

³⁴ Elena Marcus-Engelhardt, BIEK Bundesverband Paket & Express Logistik, Leiterin Kommunikation und Politik, Workshop Mobilität & Verkehr Themenschwerpunkt „Wirtschaftsverkehr“ am 08.12.2017

³⁵ Julian Erd: Stand und Entwicklung von Konzepten zur City-Logistik, Sprin-

Berufspendler ohnehin schon stark gebeutelt ist, führt das Halten in zweiter Reihe zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrssituation. Aber selbst bei Geschäften mit Lieferzonen führt die Tatsache, dass Lieferverkehr meist nur zu bestimmten Uhrzeiten stattfindet, zu Stau an den Lieferbereichen, was dann auch unweigerlich Einfluss auf den fließenden Verkehr hat.



Der Wirtschaftsverkehr als Ganzes hat aber nicht nur Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, sondern hat auch einen nennenswerten Anteil an der Belastung der Umwelt mit Luftschadstoffen und Lärm. Zusätzlich führen schwere LKWs zu einer sehr hohen Belastung der Straßenoberfläche. Die **Schädigung der Straße ist durch einen vierachsigen 30-Tonner bis zu 100.000mal so hoch wie bei einem durchschnittlichen PKW** (Vierte-Potenz-Gesetz³⁶). Die Kosten für den Straßenneubau bzw. für entsprechende Ausbesserungsarbeiten trägt der Steuerzahler. Zusätzlich sorgt die Vielzahl von Baustellen, die insbesondere in Berlin auf Grund des über Jahrzehnte aufgebauten Instandhaltungsstaus noch für viele Jahre vorzufinden sein werden, für eine Verschlechterung des Verkehrsflusses.

Auch das Thema Verkehrssicherheit darf im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr nicht außer Acht gelassen werden. Zwar sind LKWs in Berlin mit nur 10,04 % verkehrsunfallbeteiligt und mit nur 12,76 % verkehrsunfallverursachend³⁷, aber mit Zunahme der Fahrzeuggröße steigt auch das Ausmaß der Unfallauswirkungen für die Beteiligten.

Verkehrspolitikern und Stadtplanern kommt die Aufgabe zu, Lösungen zu finden, die die Erwartungen aller Beteiligten erfüllt und die **Standortattraktivität Berlins für Bewohner, Handel und Gewerbe sicherstellt.**

ger Gabler Wiesbaden 2015, S. 25

³⁶ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39816>

³⁷ Pressekonferenz zur Verkehrssicherheitslage 2017 in Berlin, Stand: 16.03.2018

5.2 KURZ- UND MITTELFRISTIGE LÖSUNGEN

5.2.1 UMSTIEG AUF ALTERNATIVE ANTRIEBSTECHNIKEN

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Die Schaffung von Fördermaßnahmen und Anreizen, um die Fahrzeugflotten des Wirtschaftsverkehrs bis 2030 komplett auf alternative Antriebe nach Wahl des Käufers umzustellen. Die Förderung lediglich einzelner Antriebsarten ist strikt abzulehnen. Den Käufern muss die freie Wahl gelassen werden, welche Antriebsart sie bevorzugen. Darüber hinaus ist eine wissenschaftliche Erforschung durch unabhängige Institute erforderlich, inwieweit der Einsatz von Lieferfahrrädern und die Bündelung von KEP-Dienstleistungen eine positive Wirkung auf das Berliner Verkehrssystem haben könnten und gleichzeitig auch den beteiligten Unternehmen, Mitarbeitern und Kunden Vorteile bringen würde.

Verkehrspolitikern und Stadtplanern kommt die Aufgabe zu, Lösungen zu finden, die die Erwartungen aller Beteiligten erfüllt und die Standortattraktivität Berlins für Bewohner, Handel und Gewerbe sicherstellt.

Definition:

„Der Begriff Alternative Antriebstechnik (Synonym ‚Alternative Antriebe‘) umfasst Konzepte zum Antrieb von Fahrzeugen, die sich hinsichtlich Energieart oder konstruktiver Lösung von den auf dem Markt verbreiteten Antriebstechniken unterscheiden.“³⁸

Hierbei handelt es sich entweder um eine Elektrifizierung des Antriebs über eingebaute Energiespeicher oder Brennstoffzellen, aber auch Hybrid-Modelle, die eine Kombination aus herkömmlichen und elektrischen Antrieben darstellen.

38 https://de.wikipedia.org/wiki/Alternative_Antriebstechnik, 17.05.2018



Die zweite Säule der alternativen Antriebe umfasst alternative Kraftstoffe mit herkömmlichem Verbrennungsmotor. Zu nennen sind hier vor allem: Wasserstoff/Brennstoffzelle, Bio-Diesel, Ethanol-Kraftstoff, BtL-Kraftstoff (Biomasseverflüssigung), CNG (Erdgas und Bio-Methan), LPG (Flüssiggas), Pflanzenöl-Kraftstoffe.

- **Taxigewerbe, KEP-Dienstleister und Speditionen rüsten ihre Fahrzeuge konsequent auf alternative Antriebe um;** das **Land Berlin** geht zudem ebenfalls mit gutem Beispiel voran und stellt die Fahrzeuge der Verwaltung, BVG, BSR und anderer landeseigener Unternehmen auf o. g. alternative Antriebe, bevorzugt CNG- und Hybridantrieb, um. **Polizei und Feuerwehr** schließen sich an, wo es nach heutigem Stand der Technik Sinn macht und die Einsatzleistung nicht gefährdet wird.
- **Übergangsfrist für Handwerker und Kleingewerbetreibende;** deren Fahrzeuge sind immer öfter geleast und könnten so in 5 bis max. 10 Jahren komplett ersetzt sein.
- **Konsequente Förderung und Ausbau** des Gas- und Wasserstoff-Tankstellennetzes.
- **Förderung von Stromtankstellen für Firmen** auf ihrem Firmengelände.
- **Einsetzung eines Planungsstabes „Wirtschaftsverkehr“³⁹,** eine Arbeitsplattform für Verkehrsexperten aus Verwaltung, Industrie und Wissenschaft.

³⁹ Vgl. Pkt. 3.1.3

5.2.2 LENKUNG DES VERKEHRSFLUSSES

- konsequente **Freihaltung von Be- und Entladezonen** zu bestimmten Tageszeiten; diese stehen ansonsten als Parkflächen zur Verfügung.
- konsequente Kontrolle und **Ahndung von Park- und Haltevergehen** durch Aufstockung und Kompetenzerweiterung des Personals im Ordnungsamt.
- für Lieferfahräder **Ausweitung der Lieferzeiten**, vor allem in Fußgängerzonen.

5.2.3 VERMEIDUNG VON VERKEHR

Ausbau von DHL-Packstationen, Hermes-Paketshops, Amazon Delivery Lockers u. a. mit Preisvorteilen für die Kunden, besonders an Haltestellen des ÖPNV. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Kunden können auf dem Weg nach Hause gleich ihr Päckchen mitnehmen, ohne weitere Umwege machen zu müssen.
- Diese Paketstationen könnten evtl. auf dem Schienenweg beliefert werden.
- Standortmöglichkeiten: An größeren Bahnhöfen gibt es ja schon Gepäckfächer. Wie ist da die Auslastung? Womöglich könnten diese zum Teil umgebaut/erweitert werden.
- In S- und U-Bahnhöfen gibt es meistens (mehr oder weniger intensiv genutzte) Ladenflächen.
- Die Paketstationen sollen 24/7 zugänglich sein und trotzdem vor Diebstahl und Vandalismus – so gut es geht – geschützt werden. Sie lassen sich mit einem Code öffnen, der auf das Smartphone geschickt wird.



Anreize schaffen für die Errichtung von innerstädtischen Verteil- und Abholstationen, die die Verteilung auf der letzten Meile mit dem **Lieferfahrrad, kleinen Elektroautos, zu Fuß etc.** möglich machen (z. B. City-Hubs und Cubicycles von DHL, Container als Paket-Zwischenlager und Verteilung mit „Cargo Cruisern“ bei UPS). Auch hier sind die Vorteile klar:

- Kombination mit dem vorhergehenden Punkt. Kunden holen außerhalb der Lieferzeiten Pakete selbst ab.
- Auch Ladenbesitzer könnten diese Stationen nutzen, damit Kunden nach Ladenschluss noch Ware abholen können.
- Ausstattung auch mit Kühlfächern, damit auch Lebensmittel-Lieferdienste diese Verteilstationen nutzen können. Dazu bedarf es der Klärung der Stromversorgung.
- Anfänglich können Container in Nebenstraßen (diese müssten eventuell in Einbahnstraßen umdeklariert werden) oder auf Brachflächen genutzt werden.
- Politische/verwaltungstechnische Anreize können durch Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für das Aufstellen der Container entstehen.



Außerdem: die Möglichkeiten zur **intensiveren Nutzung der Schienen- und Wasserwege** für den innerstädtischen Transport ausloten.

5.3 LANGFRISTIGE LÖSUNGEN

5.3.1 UMSTIEG AUF ALTERNATIVE ANTRIEBSTECHNIKEN

- Alle innerstädtischen Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs sind mit alternativen Antrieben ausgestattet.
- Für die verschiedensten Antriebsarten stehen ausreichend Versorgungsstellen zur Verfügung.

5.3.2 LENKUNG DES VERKEHRSFLUSSES

- **Intelligente Verkehrsführung**, die in Echtzeit das tatsächliche Verkehrsaufkommen erfasst und die Ampelschaltung danach ausrichtet.
- **Nutzung von Vorrangspuren** (Bus- oder Pendlerspuren).

5.3.3 VERMEIDUNG VON VERKEHR

- **innerstädtische Verteilstationen** nach Möglichkeit nicht mehr in Containern im öffentlichen Straßenraum, sondern evtl. in nicht ausgelasteten Parkhäusern, Innenhöfen oder in leerstehenden Läden.
- Anreize für die **Zusammenarbeit der einzelnen KEP-Dienstleister** gemeinsame Verteilstationen zu betreiben.
- **Transportmöglichkeiten auf Schienen- und Wasserwegen** werden gut ausgebaut und können einen Teil des bisher straßengebundenen Lieferaufkommens abfangen.





6 Flughafen­system der Metropolregion Berlin/Brandenburg

Die angestrebte Zielstellung der luftverkehrstechnischen Anbindung Berlins im Jahr 2050 besteht darin, mindestens 90 Millionen Passagiere pro Jahr effizient und zeitgemäß abwickeln zu können.

Das ist mit dem **Single-Airport Konzept des Berliner Senats** samt Realisierung der bisher geplanten Ausbauten beim BER auf der Grundlage des Masterplans ohne den Weiterbetrieb Tegels und **ohne eine 3. Startbahn nicht leistbar.**

Die AfD-Fraktion Berlin fordert:

Einen parlamentarischen Sonderausschuss, um zusammen mit Luftverkehrsexperten in den nächsten drei Jahren die beste Lösung für ein künftiges Flughafen­system mit Drehkreuzfunktion (HUB) für die Metropolregion Berlin-Brandenburg zu entwickeln, das die Realisierung der Zielstellung von 90 Millionen Passagieren gewährleistet.

Im Übergangsszenarium kann auf den Flughafen Tegel – auch durch den Einsatz von größeren Flugzeugen – bis auf Weiteres nicht verzichtet werden.

Die General Aviation (also Geschäftsfliegerei und Kleinflugzeuge) sollte dauerhaft in Tegel bleiben, um vom BER benötigte Slots nicht zu blockieren. Nach Vorstellungen der AfD-Fraktion gehört auch die Regierungsfliegerei dauerhaft nach Tegel. Die Standortverlagerung war – vor dem Hintergrund der Entwicklungen beim BER – falsch.

Wie bereits in den Kapiteln 5.2.1 bis 5.2.4 erwähnt, gehören selbstverständlich Tegel als auch BER/SXF U-Bahn-technisch unmittelbar angeschlossen.





Entscheidend für die Kapazität eines Flughafens ist **einzig und allein die Anzahl der Flugbewegungen in Spitzenzeiten pro Stunde** – also der Starts und Landungen, die in 60 Minuten möglich sind. Somit ist die Lage der 3. Start- und Landebahn zur Sicherstellung der luftseitigen Leistungsfähigkeit des BER so weit südlich zu planen, dass die Lärmbelastung minimiert und ein **24-Stundenbetrieb ermöglicht wird**, kombiniert mit einer dann spitzentechnologisch modernen leistungsfähigen schnellen Zubringerinfrastruktur für Passagiere und Fracht.

Der Sonderausschuss soll ergebnisoffen arbeiten und auch den kompletten Neubau eines Großflughafens als **drittes deutsches Drehkreuz nach Frankfurt und München** für 2050 auf einem – noch nicht festgelegten Areal – nicht ausschließen.

IMPRESSUM


Herausgeber dieser Broschüre und verantwortlich im Sinne des Presserechts ist die

Fraktion der AfD im Abgeordnetenhaus von Berlin

Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin


 afd-fraktion.berlin

 facebook.com/AfDFraktionAGH

 twitter.com/afdfraktionagh

Schreiben Sie uns Ihre Meinung:

 info@afd-fraktion.berlin oder

 +49 (0)30 2325 - 2621

Nachweis Fotos stock.adobe.com nach Seitenzahlen:

Titel-Evelyne, Titel/72-Gina Sanders, Titel/11-Tommy, Titel/12-jotily, Titel/13-zozzzzo, Titel/15-rcfotostock, Titel/82-phaisarnwong2517, 10-Artusius, 7-S.Sinha, 16-Edler von Rabenstein, 18-Eugenio Marongiu, 21-Ricochet64, 23-chalabala, 25-Kara, 26-Irina Schmidt, 27-Marco Richter, 28-Hieronymus Ukkel, 29-andongob, 30-Franz Pfluegl, 31-oooRENAooo, 32,44-hanohiki, 34-Katja Xenikis, 36-the_lightwriter, 37-tanaonte, 39-franz12, 41-alonesdj, 42-spuno, 42-zapp2photo, 43-tomhanisch, 57,80-06photo, 58-schulzfoto, 60-Maurice Tricatelle, 61-structuresxx, 62-Tiberius Gracchus, 63-nito, 65-Mikhail Markovskiy, 66-scaliger, 67-JFL Photography, 69-ArTo, 73-bluraz, 74-Mattoff, 76-jojoo64, 77-Dan Race, 78-pure-life-pictures, 79-Marco2811, 81-photowahn

Dieses Druckerzeugnis informiert über die Arbeit der AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin und darf nicht zu Wahlwerbezwecken verwendet werden.

Folgen Sie der Hauptstadtfraktion in den Medien und nehmen Sie Kontakt auf:



+49 30 23 25-26 22



info@afd-fraktion.berlin



afd-fraktion.berlin



twitter.com/afdfraktionagh



facebook.com/hauptstadtfraktion



youtube.com/@hauptstadtfraktion



instagram.com/afdfraktionagh



Abonnieren Sie unseren Newsletter