



Hauptstadtmobilität 2035

26. August 2025

**Positionspapier der
AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin
zum Thema "Hauptstadtmobilität 2035"**

Präambel

Berlin kommt voran

Berlin braucht eine Verkehrspolitik, die nicht ausbremst, sondern voranbringt. Unser Leitbild ist eine Stadt, in der Mobilität kein ideologisches Kampfgebiet, sondern ein praktisches Versprechen ist. In der sich niemand für seine Fortbewegungsart rechtfertigen muss – ob mit Auto, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß. Und in der Verkehrsentscheidungen nicht aus politischen Gründen getroffen werden, sondern auf Grundlage von Machbarkeit, Bedarf und Nutzen.

Wir setzen auf Verkehrsvielfalt statt Verkehrsideologie. Die Freiheit, selbst zu wählen, wie man sich in unserer Stadt bewegt, ist für uns Ausdruck einer modernen urbanen Gesellschaft. Mobilität ist kein Luxus, sondern ein Grundrecht – und eine der wichtigsten Voraussetzungen für Wohlstand, Teilhabe und Selbstbestimmung.

Gleichzeitig verstehen wir Verkehrspolitik als Teil der Stadtentwicklung: Sie muss Räume schaffen, statt sie zu verengen. Unser Fokus liegt auf dem Erhalt und der Sanierung bestehender Infrastrukturen, auf intelligenter Verknüpfung der Verkehrsarten und auf zukunftsfesten Lösungen wie Tunneln, Brücken oder digitalen Verkehrssteuerungen. Symbolpolitik und planwirtschaftlicher Rückbau haben darin keinen Platz.

Mit unserer Vision der Hauptstadt mobilität 2035 geben wir der Verkehrspolitik in Berlin eine neue Richtung – verlässlich, freiheitlich, pragmatisch.

1.1 Der motorisierte Individualverkehr (MIV) als Garant individueller Freiheit und Mobilität

Der motorisierte Individualverkehr bleibt auch in Zukunft ein unverzichtbarer Bestandteil urbaner Mobilität. Gerade in einer vielfältigen Metropole wie Berlin, in der Lebensrealitäten, Arbeitswege und Mobilitätsbedarfe stark differieren, darf der MIV nicht ideologisch ausgegrenzt, sondern muss pragmatisch eingebunden werden. Er garantiert mobile Freiheit für Alle, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind: Familien, Schichtarbeiter, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Gewerbetreibende – also für all jene, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind. Erhaltung und Ausbau der Pkw-Infrastruktur sind daher Ausdruck sozialer und realistischer Verkehrspolitik.

Wir setzen uns für den konsequenten Erhalt und Ausbau des Straßennetzes ein, einschließlich der Hauptverkehrsachsen, Tunnel und Brücken. Neue Verkehrsachsen müssen dort geschaffen werden, wo Kapazitäten fehlen oder Stadtentwicklungsgebiete erschlossen werden.

Die Sanierung maroder Brückenbauwerke darf nicht aus ideologischen Gründen auf die lange Bank geschoben werden – Erhalt und Instandsetzung müssen Vorrang vor Symbolprojekten haben. Die Realisierung des 17. Bauabschnitts der A100 muss zügig begonnen und ohne weitere politische Blockade planmäßig umgesetzt werden.

Darüber hinaus fordern wir eine bessere Koordination von Baustellen, insbesondere bei komplexen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, um den Verkehrsfluss nicht durch zeitlich schlecht abgestimmte Mehrfachsperrungen zu beeinträchtigen. Auch die Information der Autofahrer – etwa über Umleitungen, Baustellenphasen oder Sperrzeiten – muss verbessert und stärker digitalisiert werden.

Um den Straßenraum klug zu entlasten und zugleich die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern, setzen wir uns für eine stärkere Nutzung unterirdischer Verkehrsführungen ein. Insbesondere bei stark belasteten Verkehrsachsen sollten Tunnel oder Unterführungen geprüft werden, um den motorisierten Individualverkehr leistungsfähig zu halten, ohne ihn mit Grünflächen, Fußwegen oder städtischer Infrastruktur in Konkurrenz zu setzen. Unterirdische Verkehrsführung schafft oberirdisch neue Spielräume für sichere Gehwege, städtisches Grün, Bebauung oder soziale Infrastruktur und ermöglicht eine funktionale Entflechtung bei gleichzeitigem Erhalt der Mobilitätsfreiheit. Wir fordern daher, bei allen größeren Straßenbauprojekten, Sanierungen und Stadtentwicklungsmaßnahmen die Machbarkeit von Untertunnelungen zu prüfen und dort umzusetzen, wo sie wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll sind. So können Verkehrsströme zukunftsfähig gelenkt werden, ohne sie zu verdrängen – im Sinne einer modernen, integrierten Stadtentwicklung.

Auch der ruhende Verkehr muss wieder in den Blick genommen werden. Vernichtete Stellplätze müssen wiederhergestellt werden, sogenannte Mobilitätsversuche müssen durch klare Regeln gegen die Zweckentfremdung von Straßenland dem ideologischen Zugriff entzogen werden. Parkplätze dürfen nicht durch Aufstellung von Parkscheinautomaten mitten auf der Stellfläche oder durch massive Ausweitung von Fahrradbügeln oder überdimensionierte Lastenradabstellzonen unbrauchbar gemacht werden. Wir setzen uns für ein Pilotprogramm zur Schaffung unterirdischer Parkmöglichkeiten auf bestehenden Flächen ein – etwa durch die Teilnutzung von Supermarktgrundstücken –, um oberirdische Flächen freizuhalten und dennoch den Bedarf an Stellplätzen zu decken.

Wir fordern ein städtisches Kfz-Infrastruktur-Monitoring, das systematisch Zustand und Ausbaubedarf der Straßen- und Parkraum-Infrastruktur erhebt. Die Belange des motorisierten Individualverkehrs sind in der Organisationsstruktur der Verkehrsverwaltung entsprechend zu verankern, um sicherzustellen, dass die Interessen derjenigen berücksichtigt werden, die auf das Auto angewiesen sind.

Demokratische Legitimation verkehrspolitischer Eingriffe ist für uns zentral. Neue Tempo-30-Zonen oder Umnutzungen von Straßenraum dürfen nur nach vorheriger verpflichtender Beteiligung von Anwohnern und Gewerbetreibenden beschlossen werden. Feuerwehr und Polizei sind ausnahmslos in entsprechende Entscheidungen einzubeziehen. Umgestaltung von Kiezquartieren, die mit Einschränkungen für den MIV verbunden ist, bedarf einer echten Beteiligung und Zustimmung der betroffenen Bevölkerung, nicht bloß eines politischen Beschlusses am grünen Tisch. Sämtliche Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr einschränken, sind auf ihren tatsächlichen Nutzen hin zu evaluieren. Wo kein klarer Sicherheitsgewinn nachweisbar ist oder sich erheblicher Bürgerwiderstand zeigt, setzen wir uns für die Rücknahme oder Anpassung der Maßnahmen ein. Die Berliner Umweltzone ist angesichts moderner Fahrzeugflotten nicht mehr zeitgemäß und gehört abgeschafft. Eine CO₂-bezogene City-Maut lehnen wir als unsozial und spalterisch ab – Mobilität darf kein Privileg für Wohlhabende werden.

Darüber hinaus setzen wir uns für die Digitalisierung des Parkraummanagements ein. Smarte Systeme sollen freie Parkplätze in Echtzeit anzeigen und eine effiziente Lenkung des Verkehrs ermöglichen. Damit kann der Parksuchverkehr reduziert werden, der heute einen erheblichen Teil der innerstädtischen Belastung ausmacht.

An den Stadträndern ist der Ausbau von Park-and-Ride-Standorten mit direkter Anbindung an den ÖPNV ein zentrales Element für eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger. Auch eine Weiterentwicklung von Bike-and-Ride-Angeboten an diesen Schnittstellen wird von uns unterstützt, jedoch als freiwillige Ergänzung, nicht als Ersatz für den Pkw.

Wir stehen für eine Verkehrspolitik, die den motorisierten Individualverkehr nicht als Problem, sondern als integralen Bestandteil urbaner Freiheit und Leistungsfähigkeit begreift. Mobilität ist kein Luxus, sondern ein Grundrecht – und das Auto bleibt für viele Berliner das Mittel der Wahl. Diese Realität gilt es zu respektieren, ideologische Umerziehung der Bürger lehnen wir ab.

1.2 Wirtschaftsmobilität sichern – Logistik als Lebensader der Hauptstadt

Eine funktionierende urbane Logistik ist für die Berliner Wirtschaft lebenswichtig. Von Lieferdiensten über Bau- und Handwerksverkehr bis hin zu Paketdiensten und dem innerstädtischen Großhandel – ohne funktionierenden Wirtschaftsverkehr steht Berlin still. In einer Zeit, in der E-Commerce, Dienstleistungen und kleinteilige Versorgung stark zunehmen, darf der Wirtschaftsverkehr nicht durch politische Verdrängungsstrategien behindert werden. Mobilität ist nicht nur eine Frage individueller Freiheit, sondern auch Voraussetzung für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Versorgungssicherheit und Beschäftigung.

Wir setzen uns daher für ein **Logistikkonzept für Berlin** ein, das nicht auf Verknappung, sondern auf Integration und Effizienz setzt. Dazu gehören **Erhalt und Ausbau von Lade- und Lieferzonen**, die flächendeckend, digital erfasst und durch moderne Technologien überwacht werden. Die gezielte Zweckentfremdung dieser Zonen durch private Dauerparker, Carsharing-Flotten oder verkehrslenkende Umbauten ist zu unterbinden. Nur so können Lieferfahrzeuge ihr Ziel effizient und ohne Behinderung erreichen – im Interesse aller Verkehrsteilnehmer.

Zur Effizienzsteigerung setzen wir uns für ein **Netz stadtteilbezogener Mikro-Logistikzentren** (sog. Mikrodepots) ein, die als Umschlagplätze für umweltfreundliche Zustellfahrzeuge wie E-Transporter, Lastenräder oder autonome Roboter fungieren. Diese Depots sollen primär auf kommunalen oder privaten Brachflächen entstehen und mit digital gesteuerten Zeitfenstern arbeiten, um Verkehrsflüsse zu entzerren. Damit wird das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt reduziert, ohne die Versorgungssicherheit zu gefährden.

Anbieterübergreifende Paketstationen sind bei der behördlichen Genehmigung im Rahmen der Standortwahl zu bevorzugen.

Darüber hinaus unterstützen wir Pilotprojekte zur **Paketzustellung per Drohne**, sofern diese in der Höhe verkehren, lärmschutzverträglich betrieben werden und nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Ein **Modellbezirk für innovative Zustelltechnologien** soll eingerichtet werden, um konkrete Erfahrungswerte für eine spätere Skalierung zu sammeln.

1.3 Radverkehr fördern – ohne ideologische Schlagseite

Der Radverkehr ist ein bedeutender Bestandteil urbaner Mobilität. Er ermöglicht flexible, emissionsfreie Fortbewegung und trägt zur Entlastung des Straßenverkehrs bei. Doch eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik darf Radfahrer nicht künstlich privilegieren, sondern muss für Gleichberechtigung und Integration aller Verkehrsarten sorgen. Ziel ist ein Verkehrssystem, das nicht auf Verdrängung, sondern auf Koexistenz basiert.

Wir befürworten den **bedarfsgerechten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** dort, wo sie wirklich notwendig und sinnvoll ist: auf Schulwegen, an Bahnhöfen, in dicht besiedelten Quartieren mit nachgewiesener Nutzung. Statt flächendeckendem Ausbau mit hohem Flächenverbrauch setzen wir auf **zielgerichtete Streckenführung entlang paralleler Nebenstraßen**, die Konflikte mit dem MIV vermeiden. Ein Pilotprojekt zur „Entflochtenen Radverkehrsführung“ in einem Bezirk soll erproben, wie alternative Trassen das Sicherheitsniveau erhöhen können. Kopfsteingepflasterte Nebenstraßen sind radverkehrsfreundlich zu gestalten, z.B. durch gut befahrbare Randstreifen oder durch Pflastersteine mit ebener Oberfläche.

Bestehende Radwege, die häufig in schlechtem baulichem Zustand sind, sollen im Gegensatz zu den bestehenden Regelungen des Mobilitätsgesetzes prioritär saniert werden. Hier ist die Substanz zu verbessern, bevor neue Flächen ausgewiesen werden. Bei Neuanlagen setzen wir auf **Markierungslösungen** statt Poller, wo diese baulich gleichwertige Sicherheit bieten.

Die Planung von Abstellanlagen muss sich am Bedarf orientieren. Wir sprechen uns gegen den **ersatzlosen Wegfall von Pkw-Stellplätzen zugunsten großformatiger Lastenradabstellflächen** aus. Radabstellanlagen sollten stattdessen in bestehenden Baulücken, auf Nebenflächen oder in Tiefgaragen entstehen. Für Bahnhöfe und ÖPNV-Knotenpunkte schlagen wir ein **„1000-Räder-Programm“** vor, das modulare, abschließbare Anlagen vorsieht – nutzerfreundlich, vandalismussicher und digital buchbar.

Zur besseren Steuerung planen wir, das **Radverkehrsmonitoring** auszubauen: Die Daten bestehender Zählstellen sollen durch anonymisierte Auswertung der GPS-Daten aus Navigations-Apps ergänzt werden, um Nutzung, Engpässe und Sicherheitsprobleme als Grundlage für sachgerechte Investitionen und transparente Prioritätensetzung objektiv und detaillierter zu erfassen. Ideologisch getriebene Zielzahlen im Modal Split lehnen wir als planwirtschaftliche Vorgabe ab.

1.4 Zu Fuß unterwegs – barrierefreie Nahmobilität für alle Generationen

Ob für den Schulweg, den Weg zum Supermarkt oder zur Bushaltestelle – jeder Verkehr beginnt und endet zu Fuß. Eine moderne Verkehrspolitik muss deshalb die Nahmobilität stärken, ohne sie gegen andere Verkehrsformen auszuspielen. Der Fußverkehr verdient Unterstützung durch Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit, nicht durch Symbolpolitik.

Im Rahmen einer Initiative **„Gehweg 2035“** soll die Gehweginfrastruktur Berlins systematisch saniert, modernisiert und ausgebaut werden. Im Fokus stehen dabei:

- ➔ Beseitigung von Stolperfallen und unebenem Pflaster,
- ➔ durchgängige Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen,
- ➔ Vermeidung von Engstellen durch abgestellte E-Scooter, Fahrräder oder Möblierung.

Gehwege sind keine Reserveflächen für andere Verkehrszwecke. Wir lehnen die **Umwidmung von Fußwegen für Radverkehr oder Shared-Mobility-Zonen ohne Rücksicht auf die Restbreite** ab. In der Innenstadt sollen Gehwegbreiten von mindestens 2,5 m angestrebt werden, um Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühle gleichberechtigt zu berücksichtigen.

Barrierefreiheit darf sich nicht auf Bordsteinabsenkungen und Aufzüge beschränken. Sie gehört zur Grundstruktur einer gerechten Stadt und muss baulich, digital und ohne soziale Benachteiligung umgesetzt werden. Unser Anspruch ist ein stufenlos zugängliches Nahverkehrs- und Fußwegenetz, das niemanden ausschließt. Deshalb fordern wir flächendeckend funktionstüchtige Aufzugsanlagen, automatische Einstiegshilfen, taktile Leitsysteme und barrierefreie Hochbordhaltestellen an allen wichtigen Knotenpunkten. Wo Versorgungslücken durch die Einstellung des bisherigen Mobilitätsdienstes für mobilitätseingeschränkte Personen entstanden sind, sollen inklusive Rufbus- oder Ruftaxi-Angebote mit GPS-basierter Erkennung bedarfsgerecht ergänzen.

Auch die digitale Zugänglichkeit wollen wir weiter ausbauen: Eine zentrale Mobilitäts-App soll künftig Informationen in einfacher Sprache, Gebärdensprache sowie mit Screenreader- und Kontrastschnittstellen bereitstellen. Sie informiert in Echtzeit über defekte Aufzüge, bietet individuelle Routenplanung und ermöglicht eine barrierearme Planung. Informationen an Haltestellen und in Fahrzeugen müssen visuell, akustisch und – wo möglich – haptisch zur Verfügung stehen. Neue Technologien wie automatische Übersetzung von und in Gebärdensprache über App oder digitale Brillen mit Zusatzfunktionen wie angereicherte Realität (AR) können perspektivisch unterstützend wirken und sollen in Pilotversuchen getestet werden.

Barrierefreiheit ist kein Zusatzangebot, sondern ein grundlegendes Gestaltungsprinzip der Verkehrsplanung. Deshalb sollen Betroffene bei allen Vorhaben von Anfang an einbezogen werden, nicht nur in Form von Beteiligung, sondern als Experten in eigener Sache.

Eine **koordinierte Beleuchtungs- und Sicherheitsstrategie** ist notwendig, um auch in den Abendstunden Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Dazu zählen Aufhellung dunkler Ecken und gezielte Lichtung von Grünanlagen sowie Videoüberwachung an neuralgischen Punkten in Verbindung mit mehr Präsenz von Ordnungsdienst und Polizei.

1.5 Öffentlicher Nahverkehr – Rückgrat städtischer Mobilität

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist der Schlüssel zu flächendeckender, bezahlbarer Mobilität. Doch Qualität darf nicht durch kurzfristige Symbolpolitik gefährdet werden. Subventionierte Flatrate-Tickets als Berliner Insellösung ohne langfristige Finanzierung gefährden seinen Bestand, Sicherheit, Wartung und Ausbau.

Wir setzen uns daher für ein **nachfrageorientiertes Ausbauprogramm für den Berliner ÖPNV** ein, mit folgenden Schwerpunkten:

- ➔ **Taktverdichtung in Hauptverkehrszeiten**
- ➔ **Ausdehnung des Nachtverkehrs** in den Außenbezirken
- ➔ **bessere Anbindung von Neubaugebieten und Industrieflächen** durch neue Buslinien oder Bedarfsshuttles
- ➔ **Sicherheit und Sauberkeit.**

Ein digitales Echtzeit-Fahrgastinformationssystem verfügbar über App, Web und Anzeigetafeln, muss Standard sein. Ebenso ist das **Ticketing zu vereinfachen und auf Mobilitätskonten umzustellen**, die ÖPNV, Carsharing und Mikromobilität integrieren. Damit wird multimodale Mobilität einfacher und attraktiver, ohne Zwang oder Bevormundung.

Videoüberwachung, vermehrter Einsatz von Notrufsystemen (zum Beispiel an Bushaltestellen) **und mehr Präsenz von Sicherheitspersonal**, insbesondere in den Abendstunden, sollen für mehr Sicherheit in Fahrzeugen und an Haltestellen sorgen. Ein verbindlicher „Sicherheitsstandard BVG 2035“ ist zu erarbeiten. Ebenso gehört mehr Sauberkeit im ÖPNV zur Attraktivitätssteigerung. Dazu zählen regelmäßige Reinigung von Fahrzeugen und Haltestellen ebenso wie bessere Wartung und mehr Mülleimer.

Um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen, ist nicht nur mehr Angebot nötig, sondern auch mehr Aufenthaltsqualität, mehr Komfort und bessere Information. Wir fordern daher eine Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur durch überdachte Wartebereiche mit Beleuchtung, mehr Sitzgelegenheiten, WLAN, Steckdosen, klare Durchsagen sowie ergänzende Serviceangeboten wie Wasserspender oder Snackautomaten überall dort, wo dies räumlich und wirtschaftlich vertretbar ist. Automatisierte Umsteigeansagen in Bussen und Straßenbahnen an größeren Umsteigeknotenpunkten haben wir bereits über einen Antrag im Abgeordnetenhaus gefordert. Die Aufenthaltsqualität im ÖPNV ist mitentscheidend dafür, ob Menschen ihn als verlässlich und sicher erleben.

Zudem setzen wir uns für eine zentrale Mobilitäts-App ein, die alle Verkehrsträger integriert, vom Bus und Zug über Fußwege und Rad bis hin zu Carsharing, Rufbussen und Taxen. Planung, Ticketkauf, Verspätungsinfos und Umsteigegehilfen sollen dabei intuitiv und zuverlässig verfügbar sein. Besonders in den Außenbezirken ist es wichtig, Umstiege zu erleichtern, Anschlusswege digital abzubilden und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten oder Rufverkehre anzubieten, um den Zugang zum ÖPNV flächen-deckend zu sichern.

Im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs ist das Taxigewerbe ein unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsverbunds, insbesondere in der Nacht, bei spontanen Fahranfragen oder in Bereichen mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot. Um dieses Gewerbe zu schützen, fordern wir:

- ➔ **Einheitliche Regeln für Mietwagen- und Taxidienste:** Wir fordern für alle Anbieter von Beförderungsdiensten verbindliche Ortskundeprüfung und Beförderungspflicht sowie eine effiziente Kontrolle der Konzessionsvorschriften durch die Behörden.
- ➔ **Verbindliche Preisregelungen auch für App-Anbieter:** Fahrdienste wie Uber oder Bolt unterliegen keiner Tarifbindung und können ihre Preise frei gestalten, während Taxis als Teil der Daseinsvorsorge festen, transparenten Tarifen unterliegen. Wir unterstützen verbindliche Mindesttarife für digitale Fahrdienste, um eine faire Wettbewerbsgrundlage zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen sichern, dass das Taxigewerbe als **verlässlicher, sicherheitsgeprüfter und tarifgebundener Teil** des ÖPNV erhalten bleibt und nicht durch Dumpingwettbewerb verdrängt wird. So bleibt das Taxi ein qualitativ geprüfter Bestandteil eines integrierten Mobilitätssystems zum Wohl aller Berlinerinnen und Berliner.

Ein leistungsfähiger Nahverkehr beginnt nicht erst an der Haltestelle, sondern auf dem Weg dorthin. Gerade in den frühen Morgen- und späten Abendstunden spielt das persönliche Sicherheitsgefühl eine entscheidende Rolle, ebenso wie die Wegequalität bei Gepäck, mit Kinderwagen oder bei Mobilitätseinschränkungen. Wir setzen uns daher für gut beleuchtete, barrierefreie Zugangswege zu Haltestellen ein, für mehr Sitzgelegenheiten entlang längerer Fußwege sowie für bessere Ausschilderung und Orientierung. Auch sichere, wettergeschützte Fahrradabstellanlagen an den Stationen – etwa in Form abschließbarer Boxen – sollen die Kombination aus Rad und Bahn attraktiver machen. Nur wenn der Weg zur Haltestelle als sicher und zumutbar empfunden wird, wird der ÖPNV zur echten Alternative.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit weiter auszubauen, mit durchgängigen Aufzugsanlagen, kontrastreicher Beschilderung, automatischen Ansagen und taktilen Leitsystemen. Wir fordern ein verbindliches Ausbauziel zur vollständigen Barrierefreiheit bis spätestens 2035.

Um die Orientierung an großen Umsteigebahnhöfen zu erleichtern, setzen wir uns für die Einführung eines einheitlichen Bodenleitsystems auf allen wichtigen Berliner U- und S-Bahnhöfen ein. Farbcodierte Linien am Boden, ergänzt durch Piktogramme und Richtungspfeile, können Reisende intuitiv zu den jeweiligen Verkehrsträgern wie S-Bahn, U-Bahn, Bus oder Straßenbahn leiten. Besonders an stark frequentierten Knotenpunkten wie Alexanderplatz, Ostkreuz oder Hauptbahnhof verbessert ein solches System die Übersichtlichkeit, reduziert unnötige Wege und erleichtert den Umstieg, auch für Ortsunkundige. Die Gestaltung muss barrierefrei erfolgen, mit taktilen Leitelementen und kontrastreichen Markierungen. Perspektivisch sollen digitale Anwendungen dieses System ergänzen, etwa durch Navigation innerhalb der Bahnhöfe im Rahmen der Mobilitäts-App oder in Anlehnung an die vom Fraunhofer-Institut entwickelte Indoor-Navigations-App EverGuide.

Um die Kommunikation mit den Fahrgästen zu verbessern, sollen alle gängigen Kanäle, insbesondere Social Media, genutzt werden, um frühzeitig, zuverlässig und klar über Verspätungen, Störungen oder Fahrplanänderungen zu informieren. Das schafft Vertrauen und reduziert Frustration.

Im Bereich der U-Bahn fordern wir eine beschleunigte und verstetigte Fahrzeugbeschaffung. Die Verlängerung von U-Bahnlinien, etwa der U7 bis zum BER, der U8 ins Märkische Viertel sowie der U2 und U9 über den Bahnhof Pankow-Kirche hinaus, ist infrastrukturell vorzubereiten. Auch das Projekt einer neuen Ring-U-Bahnlinie (U0) sollte in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden.

Die Einführung moderner CBTC-Technik (Communication Based Train Control) muss zügig erfolgen, um u.a. eine höhere Taktung zu ermöglichen. Im Innenstadtbereich regen wir an, die Trennung von Bahnsteig und Gleiskörper durch Plexiglaswände mit punktgenauem Halt zu prüfen, wie sie in vielen europäischen und asiatischen Städten bereits erfolgreich umgesetzt wurde. Im Rahmen eines Pilotprojekts sind Zugangsbeschränkungen für stark frequentierte Bahnhöfe zu prüfen.

Bei der S-Bahn setzen wir uns für die Erneuerung und Erweiterung zentraler Infrastrukturkomponenten wie Weichen, Stellwerke und Stromeinspeisungen ein, um die Stabilität des Gesamtnetzes zu erhöhen. Zusätzlich fordern wir abschnittsweise Verstärkungen durch zusätzliche Gleise, insbesondere zur Bildung von Expressverbindungen im Berufsverkehr. Auf der Ringbahn (S41/S42) soll an geeigneten Bahnhöfen eine dritte Bahnsteigkante den schnelleren Ein- und Ausstieg auf beiden Seiten ermöglichen.

Auch die zügige Fertigstellung der S21 (S15) vom Nordkreuz zum Hauptbahnhof und die zügige Planung eines zweiten Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels bis Schöneberg gehören auf die Agenda.

Zudem sollte geprüft werden, auf welchen U-Bahn-Strecken klimatisierte Fahrzeuge zum Einsatz kommen können – etwa auf besonders langen oder dicht frequentierten Abschnitten.

1.6 Mobilitätsinnovation ermöglichen

Die Zukunft urbaner Mobilität entsteht nicht durch ideologische Verbote, sondern muss von technischer Machbarkeit und Innovationsgeist geprägt sein. Berlin sollte Modellstadt für neue Mobilitätsformen werden – offen für Ideen, aber kritisch im Blick auf Nutzen, Akzeptanz und Kosten.

Wir setzen auf Technikoffenheit: Von Robotaxis über urbane Seilbahnen bis hin zu Magnetschwebbahnen in Entwicklungsachsen müssen alle Technologien ohne ideologische Scheuklappen auf ihre stadtverträgliche Anwendung bewertet werden. Besonderes Augenmerk legen wir auf intelligente Verkehrssteuerung: Der flächendeckende Einsatz lernfähiger, datenbasierter Lichtsignalanlagen kann Verkehrsflüsse in Echtzeit steuern, Staus reduzieren und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöhen. Die hierfür notwendige Verkehrsdateninfrastruktur ist durch ein öffentlich-privates Konsortium aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft zügig aufzubauen.

Wir schlagen zudem die Einführung eines digitalen stadtweiten Baustellenregisters vor, das in Echtzeit abrufbar ist und genehmigte Sperrungen, Umleitungen sowie Zeitpläne sichtbar macht. Ein solches System würde nicht nur die Baustellenkoordination verbessern, sondern auch Handwerk, Logistik und Bürgern helfen, Verkehrsplanung und Umwege besser in ihren Alltag zu integrieren.

Ergänzend setzen wir uns für den Ausbau modularer Mobilstationen an zentralen Umsteigepunkten ein. Diese sollen wettergeschützte Wartebereiche, sichere Fahrradabstellanlagen, E-Scooter- und Carsharing-Stellplätze, Paketstationen sowie Ladeinfrastruktur kombinieren. Damit schaffen wir attraktive Knotenpunkte für kombinierte Wegeketten, besonders in Außenbezirken oder an Verknüpfungspunkten mit dem Umland.

Ein „Zukunftsfonds Mobilität Berlin“, gespeist aus zweckgebundenen Infrastrukturmitteln, soll gezielt Pilotprojekte fördern, ohne Regelbetrieb vorwegzunehmen. Nicht jede neue Technik stellt automatisch einen Fortschritt dar. Wir beurteilen Verkehrstechniken nicht danach, wie neu sie sind, sondern wie sie das Leben in unserer Stadt verbessern. Dabei gilt: Technik darf die Menschen nicht bevormunden, sondern soll ihnen durch mehr Komfort, mehr Sicherheit, mehr Teilhabe dienen. Technikoffenheit bedeutet für uns auch, Bewährtes zu bewahren: Wer lieber selbst fährt als sich fahren zu lassen, muss das auch in Zukunft dürfen. Innovation gelingt nur, wenn sie nicht belehrt, sondern überzeugt.

Zukunftsweisend ist auch die Integration von Strominfrastruktur und Mobilität: Wir setzen uns für ein Programm für bidirektionales Laden auf öffentlichen Parkflächen ein (z. B. auf Supermarktparkplätzen), mit dem E-Fahrzeuge als Stromspeicher genutzt werden können. Hierzu sind Standards, Förderinstrumente und Netzanschlusslösungen zu entwickeln.

Auch beim Straßenbau setzen wir auf technische Innovation mit Mehrfachnutzen. Der Einsatz offenporigen Asphalts (OPA) kann als Bestandteil einer klimaresilienten Infrastrukturplanung insbesondere in stark versiegelten Bereichen, in denen klassische Entsiegelung nicht möglich ist einen Beitrag zum Regenwassermanagement leisten. Durch seine poröse Struktur nimmt OPA Regenwasser auf, leitet es seitlich ab und reduziert so Oberflächenstauungen sowie die Belastung der Kanalisation bei Starkregenereignissen. Gleichzeitig verbessert er die Verkehrssicherheit durch geringere Spritzwasserbildung und vermindertes Aquaplaning-Risiko. Wir setzen uns dafür ein, den Einsatz offener Beläge an geeigneten Stellen zu prüfen, etwa im Rahmen modularer Regenwasserbewirtschaftungskonzepte, und ihre Eignung als Teil eines technischen Maßnahmenportfolios zu evaluieren.

Nicht zuletzt gilt: Die Innovationskraft unserer Stadt darf nicht durch pauschale Verbote oder ideologische Vorfestlegungen ausgebremst werden. Wer den Verbrennungsmotor politisch aus dem Verkehr drängen will, gefährdet nicht nur Mobilität, sondern auch Arbeitsplätze, Forschung und Investitionen. Wir setzen auf klugen Wandel, nicht auf planwirtschaftlichen Umbruch. Damit Mobilität in Berlin auch morgen bezahlbar, vielfältig und innovativ bleibt.

1.7 Das Berliner Mobilitätsgesetz – Realität statt Verkehrsideologie

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) wurde 2018 ein rechtlicher Rahmen für die sogenannte „Verkehrswende“ geschaffen. Statt auf sachgerechte Bedarfsanalysen und technische Machbarkeit zu setzen, verfolgt das Gesetz in weiten Teilen das politische Ziel einer einseitigen Umverteilung zugunsten des sogenannten Umweltverbundes – also Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr – zulasten des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs.

Diese ideologisch geprägte Grundausrichtung widerspricht unserem verkehrspolitischen Leitbild: Mobilität soll gleichberechtigt, ideologiefrei und funktional organisiert werden. Nicht politische Wunschvorstellungen, sondern tatsächliche Verkehrsbedürfnisse, Raumzuschnitte und städtebauliche Gegebenheiten müssen den Ausschlag geben. Deshalb setzen wir uns für eine grundlegende Überarbeitung des Gesetzes ein.

Wir fordern insbesondere:

- ➔ **Die ersatzlose Streichung des Vorrangs des Umweltverbundes:** Der in § 5 MobG festgeschriebene Vorrang für bestimmte Verkehrsarten ist mit einem freiheitlichen Mobilitätsverständnis unvereinbar. Stattdessen muss der Gleichrang aller Verkehrsarten gesetzlich verankert werden. Verkehrsplanung ist keine politische Erziehungsmaßnahme, sondern technische Infrastrukturaufgabe.
- ➔ **Eine Absage an pauschale Verkehrsberuhigung:** Das Mobilitätsgesetz eröffnet auf dem Verordnungsweg die Möglichkeit, flächendeckend Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Zonen einzuführen, auch wenn dies nicht ausdrücklich festgeschrieben ist. Wir lehnen dies ab. Tempo 30 darf nur dort eingeführt werden, wo es objektiv gerechtfertigt ist – etwa vor Schulen oder in reinen Wohngebieten. Grundsätzlich ist ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz mit Tempo 50 unerlässlich.

- **Die Rücknahme utopischer Ausbauvorgaben ohne Realitätsbezug:** Zielvorgaben wie ein vollständiges Radverkehrsnetz oder die vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs bis 2030 sind ohne entsprechende personelle Ressourcen, finanzielle Ausstattung und konkrete Planungsschritte nicht realisierbar. Wir fordern eine Revision aller Zielbestimmungen auf realistische, schrittweise und finanzierbare Maßnahmen.
- **Die Umwandlung des Gesetzes in ein funktionales Infrastrukturgesetz:** Wir plädieren für ein überarbeitetes Gesetz, das klare Planungsgrundlagen, ein pragmatisches Miteinander als Priorität und transparente Entscheidungswege festschreibt. Verkehrsarten sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern koordiniert und bedarfsbezogen miteinander in Einklang zu bringen.

Das Mobilitätsgesetz darf nicht länger Ausdruck ideologischer Verkehrspolitik sein. Es muss reformiert werden – hin zu einem Gesetz, das Planbarkeit, Freiheit und Vernunft über politische Vorurteile stellt. Berlin braucht keine Verkehrserziehung, sondern eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur für alle.