

BERLIN IN BEWEGUNG BRINGEN – AUF DEM WEG ZUR MOBILITÄTS- STADT NUMMER EINS IN EUROPA

Beschluss

des Landesvorstandes der CDU Berlin

Berlin, 19.06.2020

BERLIN IN BEWEGUNG BRINGEN – AUF DEM WEG ZUR MOBILITÄTSSTADT NUMMER EINS IN EUROPA

1	Öffentlicher Personennahverkehr	4
1.1	Gut angebunden mit dem Bus	7
1.2	Mehr Verkehr auf die Schiene bringen	8
1.2.1	Regionalverkehr	8
1.2.2	S-Bahn	10
1.2.3	U-Bahn	11
1.2.4	Straßenbahnen	12
1.2.5	Hochbahn.....	13
1.3	Vernetzte Mobilität: Mobihubs und Park&Ride	14
2	Zukunft auf zwei Rädern.....	16
3	Fußgänger	19
4	Auto-, Wirtschafts- und Lieferverkehre	21
5	Smart City gestalten – Multimodale Mobilität in der Stadt der Zukunft	25

FÜR EINE NACHHALTIGE, VERNÜNFTIGE UND UNIDEOLOGISCHE VERKEHRSWENDE

Straßen, Fahrrad- und Fußgängerwege, Schienen und Wasserstraßen sind die Lebensadern Berlins. Arbeitsplätze, Wohlstand, Wirtschafts- und Innovationskraft, Güterversorgung, nachhaltige Entwicklung und Lebensqualität hängen in einem hohen Maße von einem wohlabgestimmten, funktionierenden und bedarfsgerechten Verkehrssystem ab. Hinzu kommt: Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie ist Ausdruck von Freiheit, Unabhängigkeit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Berlinerinnen und Berliner erwarten folglich zu Recht, sich jederzeit ungehindert, komfortabel, sicher und bezahlbar in ihrer Stadt bewegen zu können.

Die Realität unter Rot-Rot-Grün ist leider eine gänzlich andere: Berlin ist Deutschlands Stauhauptstadt, der Senat spielt die verschiedenen Mobilitätsformen gegeneinander aus, die Aggressivität zwischen den Verkehrsteilnehmern nimmt auch deshalb zu. Rot-Rot-Grün ist ideologiegetrieben und setzt auf Umerziehung und Bevormundung. Es herrscht kurzsichtiger Aktionismus vor und die einzelnen Maßnahmen sind auch handwerklich schlecht gemacht. Einen bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV sowie nachhaltige Verbesserungen für Fahrradfahrer sucht man vergebens. Der rot-rot-grüne Senat setzt auf die ideologische Schmalspur und wird den Ansprüchen an die moderne Mobilität von morgen nicht gerecht.

Die CDU Berlin ist das Gegenmodell zu Rot-Rot-Grün. Wir sind die Stimme der verkehrspolitischen Vernunft. Wir wissen: Die Berlinerinnen und Berliner verdienen ein Mobilitätsangebot, das ihren Bedürfnissen gerecht wird und nicht den Glaubenssätzen von Parteien. Deshalb treten wir an für eine nachhaltige, vernünftige und unideologische Verkehrswende. Unser Mobilitätskonzept dient der Mobilität aller Berliner. Dabei erkennen wir an, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse der Berlinerinnen und Berliner verändert haben und weiter ändern. Wir wollen deshalb nicht die autogerechte Stadt und auch nicht die fahrradgerechte Stadt, sondern die menschengerechte Stadt. Die Bewohner und Besucher unserer Stadt mit ihren verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen stehen im Mittelpunkt unserer Politik.

Alle Erfahrung zeigt: Die Menschen nutzen gerne die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, wenn sie attraktiv sind. Deshalb wollen wir in Attraktivität und Kapazität investieren. Dazu gehört, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen, das ÖPNV-Angebot massiv zu verbessern und die Verkehrsflächen fair aufzuteilen. Wir wollen das Fahrradfahren in Berlin komfortabler und sicherer machen. Das Fahrrad braucht einen eigenen Stellenwert

35 im Gesamtberliner Verkehrskonzept. Der Fahrradverkehr soll den Autoverkehr aber nicht
36 unnötig ausbremsen. Auch das Zufußgehen muss sicherer, gesünder, angenehmer und
37 attraktiver werden.

38 Die Menschen können, wollen und sollen selbst entscheiden, wie sie sich durch unsere
39 Stadt bewegen. Wir setzen auf pragmatische Lösungen und ein gesellschaftliches,
40 technologisches und wirtschaftliches Miteinander aller Mobilitätsträger. Echte urbane
41 Mobilität erreichen wir nur über Angebote statt über Verbote, über Anreize statt über
42 Zwang. Und für alle notwendigen Infrastrukturmaßnahmen von massivem ÖPNV-Ausbau
43 über bessere Qualität von Rad- und Fußwegen und Straßen gilt: Wir brauchen eine
44 funktionierende Verwaltung, die Planung und Ausführung kompetent und zielorientiert
45 vorantreibt.

46 Wir gehen davon aus, dass Berlin und das Umland auch weiterhin wachsen werden. Berlin
47 und Brandenburg sind schon jetzt ein gemeinsamer Metropolenraum und bilden deshalb
48 auch einen zusammenhängenden Verkehrsraum. Gemeinsames Planen und vor allem
49 gemeinsames Handeln ist deshalb die Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrspolitik.
50 Eine kluge und nachhaltige Verkehrspolitik wiederum ist die Grundlage für eine wachsende
51 Wirtschaftsmetropole und somit auch für Arbeitsplätze in der Region.

52 Wir wollen Berlin schon heute zum Testfeld für die urbane Mobilität von morgen machen –
53 von der Forschung über die Entwicklung und Produktion bis zur Anwendung. Mit unseren
54 innovativen Ideen und smarten Lösungen verfolgen wir ein Ziel: Berlin endlich wieder
55 richtig in Bewegung zu bringen. Berlin soll zur Mobilitätsstadt Nummer Eins in Europa
56 werden. Dafür haben wir eine Vision und einen klaren Plan.

57 1 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

58 U- und S-Bahn, Bus, Tram und Fähre bewegen Tag für Tag Millionen Fahrgäste. Der
59 öffentliche Personennahverkehr ist die tragende Säule urbaner Mobilität und zugleich ein
60 identitätsstiftendes Markenzeichen unserer Stadt, das die Berlinerinnen und Berliner und
61 ihre Gäste miteinander verbindet. Wir wollen mit unserem Konzept noch mehr Menschen
62 von den öffentlichen Verkehrsmitteln überzeugen. Unser Anspruch: Der ÖPNV muss sicher,
63 sauber, pünktlich, enger getaktet, zuverlässig und bezahlbar sein. Wichtig ist zudem, dass
64 alle Ziele in der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bequem zu erreichen sind. Das
65 mobile Berlin darf nicht am S-Bahn-Ring enden. Mit Blick auf die Pendelverkehre und die
66 sich gemeinsam entwickelnde Metropolregion müssen zudem die Planung und
67 Vernetzung auch mit Brandenburg entschieden vorangetrieben werden.

68 Die Entlastung des Verkehrs durch einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV kommt am
69 Ende allen zugute: Fußgängern, Radfahrern, Anwohnern und auch denjenigen, die
70 weiterhin auf ein Auto angewiesen sind. Der rot-rot-grüne Senat jedoch scheitert am
71 Ausbau des Streckennetzes. Die Mobilitätswende kann aber ohne den massiven Ausbau
72 von emissionsfreiem ÖPNV nicht gelingen. Nur durch ein funktionierendes, möglichst
73 engmaschiges ÖPNV-Netz im gesamten Stadtgebiet und bis in die Vororte, ergänzt durch
74 emissionsfreie Anschlusslösungen wie Sharingdienste und massentaugliche Stadt-Land-
75 Verbindungen, entsteht eine echte Alternative zum Individualverkehr.

76 • **Berlin-Takt** - Wir wollen die Taktfrequenz im ÖPNV spürbar erhöhen. Zwischen 6 Uhr
77 morgens und 22 Uhr abends soll der Berlin-Takt sicherstellen, dass grundsätzlich
78 niemand länger als 10 Minuten auf sein Verkehrsmittel warten muss. Auch in den
79 Randzeiten wollen wir das ÖPNV-Angebot verbessern. Als Reaktion auf den Engpass bei
80 den verfügbaren U-Bahnen und S-Bahnen wollen wir Beschaffungsprozesse deutlich
81 beschleunigen.

82 • **Mobilitätsversprechen** – Die Berlinerinnen und Berliner sollen von jeder ÖPNV-
83 Haltestelle grundsätzlich in höchstens 30 Minuten Fahrtzeit den Bahnhof Zoo oder den
84 Alexanderplatz erreichen.

85 • **Expresslinien für das ganze Stadtgebiet** - Bis 2030 soll jede Berlinerin und jeder
86 Berliner in höchstens zehn Minuten Fußweg ein Expressverkehrsmittel (Regio, S- oder
87 U-Bahn, Tram, X-Bus) erreichen können.

88 • **Anbindung des BER** – Der BER benötigt eine schnelle und verlässliche
89 Verkehrsanbindung. Wir wollen mit einer Vielzahl von Maßnahmen dafür sorgen, dass
90 die ganze Hauptstadtregion vom neuen Flughafen profitieren kann. Zu dem breiten

91 Instrumentenmix für eine stabile Erreichbarkeit des BER gehören zum Beispiel Ausbau
92 und Kapazitätserhöhung des ÖPNV-Angebots (u.a. Verlängerung der U7, zusätzliche
93 Erschließung durch eine Hochbahn), Preisanreize im ÖPNV (365-Euro-Ticket auf
94 freiwilliger Basis, Eingruppierung des BER in die Tarifzone B, Flug-/ÖPNV-Kombitickets),
95 aber auch eine Einigung bei den Taxis zur Beförderung von und zum BER sowie eine
96 verkehrsadaptive Steuerung des Individualverkehrs.

97 • **Konsequente Anbindung neuer Stadtviertel** - Die Anwohner neuer Stadtviertel dürfen
98 nicht abgehängt werden. Deshalb ist von Anfang an die Anbindung an den ÖPNV
99 mitzudenken. So müsste zum Beispiel dringend zur Anbindung der Europacity an der
100 Perlebergerbrücke ein S-Bahnhof (S21) vom Land Berlin bestellt werden, damit die
101 Deutsche Bahn diesen errichten kann.

102 • **365-Euro-Ticket auf freiwilliger Basis, kein Zwangsticket** - Wir setzen uns für 365-
103 Euro-Ticket ein. Ein Zwangsticket als zusätzliche finanzielle Belastung aller
104 Berlinerinnen und Berliner lehnen wir klar ab. Günstig fahren allein ist aber nicht
105 hinreichend, um die Verkehrssituation in unserer Stadt nachhaltig zu verbessern.
106 Deshalb wollen wir vor allem auch in die Qualität des ÖPNV investieren, um diesen
107 langfristig noch attraktiver zu machen: mit mehr Fahrzeugen für die BVG und einem
108 groß angelegten Ausbau des Streckennetzes. Zur sozial gerechten Finanzierung setzen
109 wir auf Steuern, weil diese sich nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit bemessen.
110 Auch die umfangreichen Mittel des Bundes, die im Rahmen der Regionalisierungsmittel
111 und auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung gestellt
112 werden, müssen voll zur Anwendung gelangen.

113 • **Mehr Sicherheit im ÖPNV** – Wir wollen die Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV stärken.
114 Sicherheitspersonal vor Ort in den Bahnhöfen und Haltestellen ist ein entscheidender
115 Faktor. Das Konzept der S-Bahnwachen unterstützen wir und wollen es auf weitere
116 Bahnhöfe ausweiten. Die Videoüberwachung von Bussen, Bahnen und Anlagen muss
117 flächendeckend ausgebaut werden.

118 • **Mehr Sauberkeit im ÖPNV** – Wir wollen, dass die Reinigungsintervalle auf den
119 Bahnhöfen und in den Zügen deutlich verbessert werden. Für mehr Sauberkeit
120 brauchen wir neben zusätzlichen Abfallbehältern auch mehr Reinigungspersonal.

121 • **Mobilitäts-App** - Wir wollen die Nutzung des ÖPNV noch einfacher, übersichtlicher und
122 komfortabler machen. Dafür setzen wir auf eine optimierte App, die den Nutzern das
123 gesamte Serviceangebot bietet: vom Ticketkauf über Echtzeitinformationen zu den
124 Abfahrtzeiten bis hin zu aktuellen Funktionsstatus von Rolltreppen und Aufzügen und
125 direkten Kontaktmöglichkeiten, falls doch noch mal eine Frage offen bleibt.

- 126 • **Barrierefreier ÖPNV** - Wir wollen die Barrierefreiheit des ÖPNV entschieden
127 vorantreiben, um ihn für alle Nutzergruppen attraktiver zu machen. Die Nachrüstung
128 mit Fahrstühlen ist zu beschleunigen. Defekte Rolltreppen und Aufzüge müssen binnen
129 24 Stunden repariert werden. Auch für blinde und hörgeschädigte Fahrgäste wollen wir
130 das Angebot verbessern. Bis zum Jahr 2025 müssen alle Bahnhöfe barrierefrei und mit
131 Blindenleitsystemen ausgestattet sein.
- 132 • **Umsteigeanlagen vom Bus zu S-Bahn, Fernbahn- und U-Bahnstationen attraktiver**
133 **gestalten** -Haltstellenanlagen und Übergänge von den Schnellbahnstationen zu Bus
134 und Tram entsprechen an viele Orten nicht mehr den heutigen Anforderungen. Diese
135 Anlagen wollen wir im Hinblick auf Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit,
136 Witterungsschutz, Fahrgastinformation sowie Serviceangeboten deutlich aufwerten.
- 137 • **Taktung im Berufsverkehr** – Gerade im Berufsverkehr muss der U- und S-Bahn-
138 Verkehr in einer engen Taktung abgewickelt werden, damit Züge nicht überfüllt sind und
139 die Fahrgäste komfortabler unterwegs sind. Wir wollen, dass in der Rushhour U-Bahnen
140 nach Möglichkeit im Zwei-Minuten-Takt verkehren. Zusätzlich ist auf den
141 Innenstadtlinien tagsüber ein Fünf-Minuten-Takt sicherzustellen.

142 **1.1 GUT ANGEBUNDEN MIT DEM BUS**

- 143 • **Verbesserungen Busverkehr** - In den letzten Jahren sind die Fahrtzeiten der
144 unterschiedlichen Buslinien aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens immer weiter
145 gestiegen. Wir fordern deshalb, wo es sinnvoll ist, weitere Busspuren sowie
146 Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen.

- 147 • **Zweiter ZOB am Ostkreuz** – Der Zentrale Omnibusbahnhof am Funkturm liegt günstig
148 zur Autobahn, aber keineswegs zentral. In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung
149 der Abfahrtszahlen im Fernbusverkehr wollen wir einen weiteren ZOB-Standort in den
150 östlichen Bezirken realisieren. Ein Standort am Ostkreuz ist planerisch zu untersuchen
151 und zu sichern.

- 152 • **Touristische Busverkehre verbessern** - Nach der Corona-Pandemie muss es Ziel sein,
153 Berlin wieder zur früheren Attraktivität für Touristik, Messen, Kongresse und andere
154 Veranstaltungen zu entwickeln. Da mit einem stärkeren Deutschlandtourismus zu
155 rechnen ist, wollen wir bessere Bedingungen für Reisebusverkehre schaffen. Dazu
156 zählen die Ausweisung von Busabstellplätzen und sinnvolle Ein- und Ausstiegsregeln für
157 Touristen, Messe- und Kongressteilnehmer an relevanten Punkten. Den Wildwuchs im
158 Stadtrundfahrtbereich wollen wir neu ordnen. Stadtrundfahrten sollen über ein vom
159 Gewerbe entwickeltes und von Berlin genehmigtes Haltestellennetz angeboten werden.

160 **1.2 MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE BRINGEN**

161 Wir wollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Durch zusätzliche Kehranlagen, den
162 zweigleisigen Ausbau eingleisiger Strecken und mehr Abstellanlagen wollen wir die
163 Voraussetzungen für Taktverdichtungen und mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
164 schaffen. Auch Streckennetzerweiterungen sind ein wichtiger Baustein, um U- und S-
165 Bahnen, Tram und Regionalzüge in ihrer Bedeutung für das mobile Berlin weiter zu
166 stärken.

167 Bei allen Infrastruktur-, Strecken- und Fahrplanerweiterungen ist uns der Schutz der
168 Anwohner vor Geräuschemissionen sehr wichtig. Wir setzen auf anspruchsvolle
169 Schallschutzmaßnahmen, um Belastungen zu vermeiden, Verkehre geräuscharm
170 abzuwickeln und Lebensqualität zu sichern.

171 1.2.1 REGIONALVERKEHR

172 • **Ringexpress (REx) als Expresslinie mit Zweisystemfahrzeugen auf den**
173 **Fernbahngleisen des Rings** – Fernbahngleise der Stadtbahn und der Nordsüd-
174 Fernbahntunnel sind an der Auslastungsgrenze. Wir brauchen dringend weitere Gleise
175 im Innenstadtbereich für den boomenden Regionalverkehr. Die Fernbahngleise des
176 Südrings zwischen Westkreuz und Baumschulenweg sind nur gering durch
177 Güterverkehr ausgelastet. Mit Fahrzeugen, die unter der Oberleitung aufgeladen
178 werden und ansonsten batterieelektrisch fahren, bietet sich hier die Möglichkeit einer
179 Führung von Regionalbahnlinien als Ringexpress. Wir wollen mit dem Ringexpress die
180 hoch ausgelastete Berliner Ring-S-Bahn ergänzen und neue schnelle Verbindungen auf
181 bestehenden Gleisen schaffen.

182 • **Wiedereröffnung der Siemensbahn** – Wir wollen die Siemensbahn Jungfernheide -
183 Gartenfeld wieder in Betrieb nehmen. Wir wollen keinen Pendelbetrieb, sondern eine
184 direkte Verbindung über die neue City-S-Bahn bis zum Berliner Hbf und später weiter
185 zum Potsdamer Platz. Vorzugsweise wollen wir die Bahn bereits von Gartenfeld an
186 unterirdisch über die Wasserstadt bis nach Hakenfelde weiterführen.

187 • **Stammbahn** – Die Bahntrassen für S- und Regionalbahnverkehr liegen bereits frei. Wir
188 wollen den Zugverkehr auf der alten Stammbahntrasse, der Bogen der Wannseebahn
189 ist keine Alternative. Wir wollen Regionalhaltepunkte in Steglitz und Zehlendorf sowie
190 eine parallele S-Bahnstrecke mit einem Haltepunkt in Kleinmachnow und Düppel. Ein
191 Park- und Rideplatz könnte in Dreilinden (Europapark) entstehen.

- 192 • **Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn über Kleinmachnow** – Die älteste
193 preußische Eisenbahnstrecke und kürzeste Verbindung zwischen Berliner Innenstadt
194 und Potsdam wollen wir für den Regionalverkehr wieder in Betrieb nehmen und damit
195 auch Kleinmachnow an das Eisenbahnnetz anbinden.
- 196 • **Regionalbahnhof Köpenick** – Der Ausbau der Bahnverbindung Berlin – Warschau wird
197 fortgesetzt. Für Köpenick soll ein zusätzlicher Regionalbahnhof schnelle Verbindungen
198 in die Stadt und ins Umland ermöglichen. Auch für den Veranstaltungsverkehr zum
199 Stadion an der Alten Försterei werden so zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Für mehr
200 Flexibilität des Bahnverkehrs wird eine Kehrmöglichkeit für Regionalzüge geschaffen.
- 201 • **Regionalbahnhof in Buch** – Berlin-Buch ist mit dem Max-Delbrück-Centrum für
202 molekulare Medizin, der Robert-Rössle-Klinik und dem Forschungsinstitut für
203 medizinische Pharmakologie ein bedeutender, international anerkannter
204 Wissenschafts- und Forschungsstandort. Ein Regionalbahnhof verbessert die
205 Erreichbarkeit deutlich, ermöglicht eine schnelle Verbindung zum Flughafen BER und
206 sorgt zudem für ein attraktives Angebot für Pendler an der Stettiner Bahn.
- 207 • **Neuer Regionalbahnhof Buckower Chaussee** – Rund um die Buckower Chaussee ist ein
208 lebendiges Gewerbegebiet entstanden. Das Land Berlin hat es versäumt, hier – am
209 Schnittpunkt mit einer wichtigen Ost-West-Straßenachse und entsprechenden Buslinien
210 – einen zusätzlichen Regionalbahnhalt zu bestellen. Wir wollen schnellstmöglich einen
211 neuen Regionalbahnhalt Buckower Chaussee einrichten.
- 212 • **Verlängerung der Heidekrautbahn über Märkisches Viertel nach Gesundbrunnen** –
213 Wir wollen, dass in Zukunft Regionalbahnen aus der Schorfheide auf direktem Wege bis
214 zum Knotenbahnhof Gesundbrunnen fahren. Das Märkische Viertel soll eine Haltestelle
215 an der Regionalbahnachse erhalten.
- 216 • **Hamburger Bahn** – Zusätzliche Regionalbahngleise entlang der Hamburger Bahn und
217 der wieder zu errichtenden S-Bahn mindestens bis nach Finkenkrug können sinnvoll
218 sein. Vor einer Grundsatzentscheidung müssen erst die offenen Fragen über die
219 Auswirkungen und Folgen des Ausbaus geklärt werden. Mögliche massive
220 Einschränkungen für Trassenanrainer sind bei dieser Abwägung zu berücksichtigen.
- 221 • **Flughafenexpress BER - Hbf** – Zum Ende der Wahlperiode wird die Dresdner Bahn nach
222 fast vier Jahrzehnten Planung, Genehmigungsverfahren und Bau fertiggestellt. Unser
223 Ziel ist die schnelle Verbindung Hbf – Flughafen BER mit dem Flughafenexpress in
224 20 Minuten und die Verkürzung der Fahrzeit Berlin-Dresden auf – im Endzustand –
225 80 Minuten.

- 226 • **Verknüpfung mit Brandenburg** – Wir wollen die Oberzentren des Landes Brandenburg
227 (Brandenburg/Havel, Cottbus, Frankfurt/Oder und Potsdam) noch besser und enger mit
228 Berlin verknüpfen. Wir setzen auf regelmäßige Bahnverbindungen in einem engeren
229 Takt und auf den Ausbau aller Bahnstrecken auf Geschwindigkeiten von bis zu
230 200 km/h, wo immer dies wirtschaftlich darstellbar ist. Die Oberzentren sollten
231 mehrmals stündlich per Metropolexpress mit Berlin verbunden werden.
- 232 • **Verbindung mit Nachbarbundesländern** – Wir wollen die urbanen Zentren der
233 Nachbarbundesländer (Dresden, Leipzig, Halle, Erfurt, Magdeburg, Hamburg, Rostock)
234 über Schnellzugverbindungen noch enger an Berlin anbinden. Bei entsprechender
235 Nachfrage sollte hierfür ein 30 Minuten-Takt eingerichtet werden.
- 236 • **Verbindung mit Europa** – Als Beitrag zum klimagerechten Reisen ist unser Ziel,
237 Nachtzugverbindungen von Berlin in die großen europäischen Hauptstädte und
238 Metropolen einzurichten.

239 1.2.2 S-BAHN

- 240 • **Ertüchtigung S-Bahnring für dichtere Zugfolge** – Der „Ring“ ist die aufkommenstärkste
241 S-Bahnstrecke Deutschlands. Für eine nötige dichtere Zugfolge wollen wir in das
242 Signalsystem, zusätzliche Stromversorgung und zusätzliche Bahnsteige in Westhafen,
243 Messe Nord, Halensee und Neukölln investieren. Wir wollen weniger Wartezeiten an den
244 Umsteigepunkten und weniger Gedränge in den Zügen. Zudem wollen wir ein neues
245 Linienkonzept auf dem Ring prüfen, um Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu erhöhen.
- 246 • **Durchgängige Zweigleisigkeit** – Wir wollen dafür sorgen, dass alle Berliner S-
247 Bahnstrecken wieder durchgängig zweigleisig befahrbar werden.
- 248 • **S75-Verlängerung zur Sellheimbrücke** – Bereits in den 80ern wurde die Verlängerung
249 der S-Bahn von Wartenberg geplant und vorbereitet. Heute können wir so auf eine
250 freigehaltene rd. 3,6 km lange Trasse zurückgreifen. Schnell und leistungsfähig kann
251 mit den neuen Stationen Malchow und Sellheimbrücke eine Schnellbahnverbindung im
252 Berliner Nordosten geschaffen werden. Wir wollen so auch die rasche Erschließung der
253 geplanten Neubaugebiete ermöglichen. Von der Sellheimbrücke wollen wir die S75 über
254 die Bucher Straße bis nach Birkenwerder weiterführen. Zudem wollen wir die S75 in
255 anderer Richtung von der Warschauer Straße über die Stadtbahn wieder bis
256 mindestens zum Westkreuz führen.
- 257 • **Neuer S-Bahnhof Kamenzer Damm** – Auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks
258 Mariendorf entsteht ein neuer Gewerbepark mit einer Vielzahl von innovativen

- 259 Arbeitsplätzen. Die S-Bahn fährt heute ohne Halt vorbei. Wir wollen den neuen
260 Haltepunkt zwischen Attilaplatz und Marienfelde schnellstmöglich einfügen.
- 261 • **City-S-Bahn vom Hbf über Potsdamer Platz und Gleisdreieck zur Yorckstraße** – Wir
262 wollen eine zweite Nord-Süd-S-Bahn durch Berlin schaffen. Der Hauptbahnhof wird so
263 leistungsfähig in die Nord-Südlinien der Berliner S-Bahn eingebunden und das System
264 der Berliner S-Bahn wird durch die Alternative zur historischen Nord-Süd-S-Bahn über
265 Friedrichstraße resilienter. Am Bahnhof Gleisdreieck entsteht ein wichtiger
266 Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und den U-Bahnlinien. Verbindungen aus den südlichen
267 und nördlichen Außenbezirken in die City West und Richtung Friedrichshain-Kreuzberg
268 werden stark beschleunigt.
- 269 • **Zweigleisigkeit S-Bahn Schönholz-Tegel** – Wir wollen den Zehn-Minuten-Takt der S-
270 Bahn nach Tegel. In diesem Zusammenhang wollen wir auch den Prignitzexpress von
271 Wittstock und Neuruppin mit einem Halt in Tegel in die Stadt verlängern.
- 272 • **S-Bahn Spandau – Finkenkrug** – Wir wollen die S-Bahn von Spandau mindestens bis
273 Finkenkrug mit Zwischenhalten an der Nauener Straße, dem Klosterbuschweg und
274 Albrechtshof verlängern. In Brandenburg werben wir um großflächige P&R-Parkplätze
275 am Linienbeginn.

276 1.2.3 U-BAHN

277 Während seit den Fünfziger Jahren in West-Berlin und später auch im Ostteil der Stadt das
278 U-Bahnnetz kontinuierlich ausgebaut wurde, sind seit der Wende in über 30 Jahren nur
279 knapp 5 km (!) neue U-Bahnstrecken hinzugekommen. Ein nicht rational erklärbarer
280 Vorgang in einer wachsenden Millionenmetropole, die Vorbild für die Verkehrswende sein
281 will.

- 282 • **U3-Verlängerung von Krumme Lanke über S Mexikoplatz bis Düppel** – Wir wollen mit
283 einem schnell realisierbaren Lückenschluss wieder in den U-Bahnbau einsteigen. Nur
284 800 Meter fehlen zwischen S-Bahnhof Mexikoplatz und U-Bahndstation Krumme
285 Lanke. Wir wollen diese Lücke im Schnellbahnnetz schließen, um bessere
286 Umsteigemöglichkeiten zu schaffen und die U3 stärker auszulasten. Zudem wollen wir
287 die U3 bis nach Düppel weiterführen.
- 288 • **U8-Verlängerung ins Märkische Viertel** – Wir wollen die lange versprochene direkte U-
289 Bahnverbindung ins Märkische Viertel realisieren. Die Strecke soll ab dem
290 Umsteigepunkt zur S-Bahn in Wittenau unter dem Wilhelmsruher Damm in einem ersten
291 Abschnitt bis zum Märkischen Zentrum verlängert werden.

292 • **Weiterer U-Bahnausbau** - Die U-Bahn erschließt mit hoher Kapazität unabhängig vom
293 Oberflächenverkehr sowohl dicht bebaute Innenstadtbezirke als auch Gebiete in den
294 Außenbezirken. Die weitgehend unterirdische Bauweise lässt eine hohe Flexibilität in
295 der Linienführung bei minimaler Inanspruchnahme knappen Flächen zu. Wir wollen
296 deshalb den U-Bahnbau kontinuierlich fortsetzen und folgende Trassen – wenn nicht
297 bereits geschehen - planerisch untersuchen und sodann baulich vorbereiten:

298 + **U1** von Warschauer Straße bis Ostkreuz sowie in einem ersten Bauabschnitt von
299 der Uhlandstraße nach Westen bis Adenauerplatz und in einem zweiten
300 Bauabschnitt bis an den S-Bahn-Ring in Halensee bzw. bis zum Theodor-Heuss-
301 Platz.

302 + **U2** von Pankow über Niederschönhausen nach Französisch Buchholz und von
303 Spandau bis zum Falkenhagener Feld

304 + **U5** vom Hauptbahnhof zur Turmstraße mit Anbindung an die U9

305 + **U6** bis zum Gelände des Flughafens Tegel sowie von Alt-Mariendorf bis nach
306 Lichtenrade

307 + **U7** von Rudow bis zum BER und in Spandau bis zur Heerstraße Nord

308 + **U9** von Rathaus Steglitz nach Lankwitz Kirche

309 + **U10**: Bau einer neuen Linie vom Alexanderplatz über Blankenburg, Karow bis nach
310 Buch

311 1.2.4 STRAßENBAHNEN

312 Die Tram ist ein beliebtes und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Sie bietet für viele mehr
313 Komfort als Busse und ist leichter erreichbar als die U-Bahn. Die Straßenbahn ist das
314 ideale Verkehrsmittel als Ergänzung zu den S- und U-Bahnachsen. Sie reicht nicht an
315 Geschwindigkeit, Leistungsfähigkeit und Störungsfreiheit der Schnellbahnen heran, ist
316 aber im Regelfall kostengünstiger realisierbar. Höchste Zeit also, das Netz weiter
317 auszubauen. Dabei setzen wir darauf, dass die Straßenbahn grundsätzlich im eigenen
318 Gleisbett fahren soll, denn es ist viel sicherer und erleichtert auch den Verkehrsfluss,
319 wenn sich Tram und andere Verkehrsteilnehmer nicht in die Quere kommen.

320 • **Straßenbahn zum Hermannplatz** - Neben den laufenden Straßenbahnvorhaben wollen
321 wir prüfen, ob und wie die bestehende Schienenlücke zwischen Neukölln und
322 Friedrichshain mit einer Straßenbahnverlängerung von der Warschauer Brücke zum

323 Hermannplatz geschlossen werden kann. Bedingung hierfür muss sein, dass die
324 Neuplanung des Hermannplatzes und der Karstadt-Neubau einbezogen werden. Zudem
325 muss eine Trasse gefunden werden, die negative Auswirkungen für den Görlitzer Park
326 ausschließt und eine Doppelführung mit dem Bus M29 vermeidet.

327 • **Weitere Straßenbahnverlängerungen vorbereiten** – Wir wollen folgende Trassen
328 planerisch untersuchen und – wo nötig - baulich vorbereiten:

329 + Seestraße-Beusselstraße-Turmstraße

330 + Schöneweide-Johannisthaler Chaussee-Buckower Chaussee-Marienfelde

331 + Lückenschlüsse der Straßenbahnlinien 12 und 50 sowie der M4 und M1

332 1.2.5 HOCHBAHN

333 U-Bahnen sind leistungsfähig, aber erfordern hohe Investitionen. Wir wollen Mobilität auch
334 ganz neu denken. Die in Deutschland entwickelte Magnetschwebbahntechnik ist ähnlich
335 leistungsfähig wie die U-Bahn, aber deutlich kostengünstiger. Wir wollen dafür sorgen,
336 dass das umweltfreundliche und leise Verkehrssystem bei Erweiterungen des ÖPNV-
337 Netzes zum Zuge kommt – beispielsweise bei der weiteren Erschließung des BER oder der
338 Erschließung neuer Wohngebiete. Wir wollen Berlin damit zu einem Vorreiter moderner
339 urbaner Mobilität machen.

340 **1.3 VERNETZTE MOBILITÄT: MOBIHUBS UND PARK&RIDE**

- 341 ● **Mobilitätshubs für Berlin** - Andere Städte machen es Berlin vor: der Umstieg zwischen
342 möglichst allen denkbaren Mobilitätsformen schafft eine völlig neue Dynamik bei der
343 Nutzung von shared services und stärkt sofort den Umweltverbund. Daher wollen wir in
344 Berlin in den Außenbezirken Mobilitätszentren für den Umstieg von Nutzern, die in die
345 Stadt pendeln, vor allem vom PKW, auf den öffentlichen Personennahverkehr schaffen.
346 Außerdem müssen Sharing Angebote wie Car- Sharing und Bike Sharing auch hier
347 bereitstehen, damit Nutzer diese auf dem Weg in die Stadt ebenfalls nutzen können. An
348 den Mobilitätshubs sollte auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorgehalten
349 werden. Für all das bedarf es in den Anfangsphasen einer Unterstützung durch das
350 Land Berlin und auch Brandenburgs. Der Umstieg von früheren reinen „P & R
351 Parkplätzen“ auf Mobilitätshubs muss so einfach, sicher und so kundenfreundlich wie
352 nur möglich sein. Dies beinhaltet neben möglichst vielen Umsteigemöglichkeiten in die U-
353 Bahn, S-Bahn, Regionalverkehr und ggf. auch den Fernverkehr auch heute
354 selbstverständliche Angebote wie ein Café und Informationsangebote vor Ort. Zur
355 Attraktivitätssteigerung bestehender P- & R-Angebote zählen auch Zusatzleistungen für
356 Fahrzeughalter auf Park-& Ride-Flächen, eine intelligente Verknüpfung zu Park & Ride
357 mit einem elektronischen Fahrschein und Rabatte beim ÖPNV-Ticket.

- 358 ● **Ausbau Park & Ride an der Stadtgrenze** - Wir wollen Park-&-Ride-Stellplätze an ÖPNV-
359 Haltepunkten ausbauen – mit einem besonderen Schwerpunkt an der Stadtgrenze uns
360 vor den Toren Berlins. Mit mehr 10.000 Park & Ride-Stellplätzen können wir Pendlern
361 ein attraktives Angebot zum Umsteigen auf den ÖPNV bieten – und so dauerhaft für
362 weniger Staus und weniger Stress für alle Verkehrsteilnehmer sorgen. Die Standorte
363 der P&R-Plätze müssen in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg erarbeitet
364 werden.

- 365 ● **Ausweitung der Tarifzone B** – Wir wollen die Tarifzone B bis zum ersten Brandenburger
366 Bahnhof hinter der Stadtgrenze ausweiten. Denn nur, wenn wir den Brandenburger
367 Berufspendlern ein Angebot machen, das sie finanziell entlastet, können wir sie dazu
368 bewegen, schneller vom PKW auf den Regionalverkehr und den ÖPNV umzusteigen –
369 und damit die Verkehrssituation im Berliner Stadtgebiet nachhaltig entspannen. Auch
370 der BER sollte in den Tarifbereich B einbezogen werden.

- 371 ● **P+R am Autobahndreieck Funkturm** - Auch bei der Umgestaltung des Autobahndreiecks
372 Funkturm wollen wir prüfen, inwieweit hier Flächen für P+R gesichert werden können.
373 Bei einer leistungsfähigen P+R-Anlage in der Nähe der S-Bahnhöfe Westkreuz oder

374 Messe Süd könnten Pendlerverkehre in die Innenstadt auf die S-Bahn umgeleitet
375 werden.

376 **2 ZUKUNFT AUF ZWEI RÄDERN**

377 Eine gute Fahrradinfrastruktur ist ein Eckpfeiler für nachhaltige Mobilität. Wer häufiger
378 mit dem Rad zur Arbeit oder zum Einkaufen fährt, tut etwas für seine Gesundheit.
379 Außerdem werden die Straßen von Lärm und Abgasen entlastet. Ein bedarfsgerechtes
380 Angebot an gut ausgebauten Fahrradwegen ist ein wichtiger Beitrag zur Lebensqualität in
381 der Stadt. Wir begrüßen, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung
382 gewinnt, gerade auch in Berlin. Diesem Bedeutungszuwachs wollen wir gerecht werden
383 und das Fahrrad besser fördern.

384 Das Fahrradfahren kann durch eine Vielzahl von Maßnahmen attraktiver werden. Dazu
385 zählen unter anderem sanierte und verbreiterte Radspuren, die Trennung von Rad- und
386 Autoverkehr, Sonder-Ampelschaltungen für Fahrradfahrer, eine ausreichende Zahl von
387 Stellplätzen, grüne Wellen für Fahrradfahrer in geeigneten Seitenstraßen, das Einrichten
388 von kreuzungsarmen Fahrradschnellwegen und mehr Sicherheit im Kreuzungsbereich.

389 • **Qualitätsverbesserung Radwege und Fahrradstraßen** – Die bauliche Vernachlässigung
390 von Radwegen wollen wir beenden. Ein stetes Ärgernis der Radfahrer sind holprige
391 Straßenbeläge, hochstehende Gullydeckel und löchrige Radwege. Hier ist mit wenig
392 Aufwand viel an Qualität für den Radverkehr erreichbar. Bäume und Begleitgrün
393 müssen regelmäßig geschnitten werden, so dass sie die Fahrradfahrer nicht gefährden.
394 Radwege müssen von Pflanzenwuchs befreit und gut beleuchtet, Markierungen müssen
395 erneuert werden.

396 • **Asphalt statt Kopfsteinpflaster** – Kopfsteinpflasterstraßen sind nicht mehr zeitgemäß.
397 Sie verursachen Lärmprobleme und stellen eine Gefahr für Fahrradfahrer dar. Wir
398 wollen die buckeligen Pisten in Berlin grundsätzlich durch glatten Asphalt ersetzen,
399 damit der Verkehr geräuscharm und sicher fließen kann. Ausnahmen von diesem
400 Grundsatz kann es in historischen Vierteln geben, in denen die Kopfsteinpflaster eine
401 ortsprägende baukulturelle Wirkung entfalten.

402 • **Fahrradschnellwege und Fahrradstraßen** – Wir wollen die Schaffung durchgehender
403 Fahrradschnellwege entschlossen vorantreiben. Auf diesen Strecken können
404 Fahrradfahrer getrennt vom übrigen Verkehr kreuzungsarm weite Strecken schnell
405 zurücklegen. Zudem wollen wir geeignete Straßen des 30 km/h-Netzes im Rahmen der
406 StVO zu Fahrradstraßen machen. Die Ausweisung von Fahrradstraßen bringt mit wenig
407 Aufwand großen Nutzen. Bis die baulich aufwändigeren Fahrradschnellrouten fertig
408 sind, können aus dem Flächennetz von Fahrradstraßen übergeordnete Achsen
409 ausgewiesen werden. So schaffen wir schon im Vorgriff ein leistungsfähiges Netz
410 übergeordneter Radverkehrsverbindungen.

- 411 • **Radbahn Berlin** – Wir unterstützen das Vorhaben, einen 9 Kilometer langen
412 überdachten Radweg unter dem Hochbahn-Viadukt der U1 zu schaffen. So entsteht eine
413 urbane Hauptschlagader des Fahrradverkehrs vom Bahnhof Zoo bis zur
414 Oberbaumbrücke. Das ist ein Baustein nachhaltiger Mobilität in Berlin. Wir wollen das
415 Projekt so umsetzen, dass es zu einem guten Miteinander verschiedener
416 Mobilitätsformen beiträgt, ohne einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.
- 417 • **Fahrradsicherheit im Kreuzungsbereich** – Kreuzungen mit Abbiegeverkehren sind
418 Gefahrenschwerpunkte für Radfahrer. Wir wollen Kreuzungen sicherer machen, z. B.
419 durch Umbaumaßnahmen, die intelligente Vernetzung bestehender Infrastruktur,
420 getrennte Ampelphasen oder vorgezogene Haltelinien. Auch sogenannte Leitboys und
421 Bike-Flashes können an Gefahrenschwerpunkten die Sicherheit erhöhen. Wir setzen uns
422 dafür ein, möglichst schnell alle LKW mit Abbiegeassistenten auszurüsten. Auch
423 Konflikt- und Unfallzonen beispielsweise an Bushaltestellen wollen wir entschärfen.
- 424 • **Konsequentes Einhalten der Verkehrsregeln** – Leider kommt es im Straßenverkehr
425 immer wieder zu Gefahrensituationen zwischen Fahrradfahrern und Autofahrern –
426 insbesondere, weil sich eine Minderheit der Verkehrsteilnehmer nicht an die
427 Verkehrsregeln hält. Autofahrer, die in zweiter Reihe und auf Radwegen parken oder
428 mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind, sind genauso zu kritisieren wie
429 Fahrradfahrer, die waghalsig und ohne Sicherheitsabstand durch einen Stop-and-go-
430 Verkehr fahren oder sich über Ampelvorgaben hinwegsetzen. Wir wollen regelwidriges
431 Verhalten sowohl einiger Auto- wie von Fahrradfahrern konsequent sanktionieren.
432 Wenn sich alle an die Regeln halten, wird der Verkehr für alle sicherer und angenehmer.
- 433 • **Pop-Up-Radwege** – Wir treten für den Ausbau sicherer Radwege ein. Pop-up-
434 Aktionismus lehnen wir aber ab. Bei der Planung neuer sicherer Radwege sollten die
435 Anwohner, die gewerbliche Wirtschaft und die BVG verbindlich beteiligt werden. Pop-up-
436 Radwege, die eine Gefahr für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer darstellen,
437 wollen wir schnellstmöglich wieder abschaffen. Strecken, die sinnvoll sind, wollen wir
438 erhalten.
- 439 • **Fahrradparkplätze** – Wir wollen mehr geschützte Fahrradparkplätze mit Video-
440 Aufzeichnung in Berlin, um dem grassierenden Fahrrad-Diebstahl etwas
441 entgegensetzen, sowie Reparatur-Säulen.
- 442 • **Betriebliche Mobilitätskonzepte** – Wir wollen Unternehmen bei der Erarbeitung und
443 Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten unterstützen, u.a. für die Anschaffung
444 von Dienstfahrrädern. Zugleich soll in diesen Konzepten auch die Organisation von
445 Fahrgemeinschaften und die Förderung von Jobtickets eine Rolle spielen.

- 446 • **Bikesharing** - Wir begrüßen die Bike-Sharing-Angebote in der Stadt und wollen sie
447 weiter verbessern. Wir wollen zugleich sicherstellen, dass die Leihräder geordnet
448 abgestellt werden können. Die Zahl der festen Parkstationen muss bedarfsgerecht
449 ausgeweitet werden.
- 450 • **E-Bikes** - Gerade auch für die ältere Generation stellen E-Bikes eine Möglichkeit dar,
451 sich mit geringem Kraftaufwand umweltfreundlich, aktiv und selbstbestimmt durch die
452 Stadt zu bewegen. Wir wollen prüfen, ob die Anschaffung von E-Bikes durch eine Prämie
453 oder eine andere Gratifikation durch das Land gefördert werden kann. Ähnliches gilt für
454 elektronische Lastenfahrräder.
- 455 • **Konzept für E-Scooter** - Wir brauchen ein einheitliches Verkehrskonzept, bei dem E-
456 Scooter die übrigen Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen, statt zum teilweise gefährlichen
457 Ärgernis zu werden. Deshalb fordern wir feste Stellplätze für E-Scooter. Herumliegende
458 Fahrzeuge müssen von den Verleihern binnen 24 Stunden eingesammelt werden.
- 459 • **E-Roller** – Elektroroller sind ein wichtiger Baustein urbaner Mobilität. Sie sind
460 umweltfreundlich, leise und nehmen sowohl im fließenden wie im ruhenden Verkehr
461 wenig Raum ein. Wir wollen E-Roller in unser Mobihub-Konzept integrieren.
- 462 • **Motorräder** – Auch das Motorrad gehört zu Berlin. Für viele ist es ein Ausdruck
463 individueller Freiheit. Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen lehnen wir
464 ab. Aus Gründen des Lärmschutzes ist sicherzustellen, dass alle Motorräder den
465 technischen Vorgaben entsprechen.

466 **3 FUßGÄNGER**

467 Die größte Gruppe von Verkehrsteilnehmern in Berlin sind die Fußgänger. Praktisch jeder
468 Mensch ist täglich zu Fuß unterwegs. Die berechtigten Interessen dieser Gruppe werden
469 im Alltag oft übersehen. Wir wollen damit Schluss machen und die
470 Fußgängerfreundlichkeit Berlins deutlich erhöhen.

471 • **Entrümpelung und Verbesserung Fußwege** – Die meisten Wege in Berlin werden zu Fuß
472 zurückgelegt. Wer Bahn und Bus oder Auto nutzt, muss gleichwohl „die letzte Meile“ zu
473 Fuß zurücklegen. Qualität und barrierefreie Nutzbarkeit von Fußwegen entsprechen
474 bisher nicht dieser Bedeutung. Viel zu häufig bergen die Fußwege für Nutzer von
475 Rollstühlen und Rollatoren und anderen Menschen mit Mobilitätseinschränkung ein
476 hohes Gefahrenpotenzial. Das wollen wir ändern.

477 • **Beleuchtung von Fußwegen** - Die Beleuchtung vieler Fußwege ist nicht optimal. Gerade
478 in der dunklen Jahreszeit, wenn viele Strecken ohne Tageslicht zurückgelegt werden, ist
479 das eine große Gefahr – gerade für ältere Menschen. Wir wollen lichtschwache
480 Straßenlampen austauschen und setzen dabei auch auf bewegungssensitive Laternen,
481 die besonders umweltfreundlich sind. In dunklen Ecken müssen zusätzliche Leuchten
482 installiert werden. Defekte Laternen wollen wir binnen 24 Stunden reparieren.

483 • **Wohlfühloasen für Fußgänger** - Allgemein wollen wir die Aufenthaltsqualität auf
484 urbanen Plätzen für alle Nutzergruppen verbessern. Fußgänger verdienen
485 Wohlfühloasen in der Stadt. Dazu gehören Fußgängerzonen und auch ausreichende
486 Sitzgelegenheiten zum Beispiel für ältere Menschen.

487 • **Verkehrsberuhigte Bereiche** – Verkehrsberuhigte Bereiche an der richtigen Stelle
488 können die Lebens- und Wohnqualität spürbar steigern. Wir wollen geeignete Quartiere
489 identifizieren, die sich für eine Nutzung als verkehrsberuhigte Bereiche eignen. Für
490 diese umfeldverträgliche Straßenraumgestaltung kommen insbesondere reine
491 Wohnquartiere in Betracht. Bei der Schaffung neuer Wohnquartiere wollen wir diese
492 Möglichkeit gleich mitdenken.

493 • **Stellplatzfreie neue Wohngebiete** – Wir wollen prüfen, ob neue Wohngebiete
494 stellplatzfrei realisiert werden können. Die notwendigen Parkplätze befänden sich dann
495 konzentriert und platzsparend am Rande der Quartiere. Für den Weg vom Stellplatz zur
496 Wohnung könnten als Ergänzung zur fußläufigen Erschließung innovative
497 Beförderungsmöglichkeiten wie autonom fahrende Mini-Busse in Frage kommen. Dies
498 würde die Fußgängerfreundlichkeit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
499 deutlich erhöhen.

- 500 • **Ampelschaltungen** - Wir wollen ausreichende Querungszeit für Fußgänger bei
501 Ampelschaltungen.
- 502 • **Spazier- und Wanderwege** – Wir wollen mehr ausgeschilderte Spazier- und
503 Wanderpfade in den Kiezen. Darüber hinaus möchten wir die überregionalen
504 Wanderwege, die durch Berlin führen, besser sichtbar machen und qualitativ
505 aufwerten. Auch sollte die Barrierefreiheit der Gehwege deutlich verbessert werden.

506 **4 AUTO-, WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHRE**

507 Wir stehen für ein faires Miteinander aller Mobilitätsformen, in der auch das Auto seinen
508 berechtigten Platz hat. Auch in 20 oder 30 Jahren werden sich Menschen im eigenen Pkw
509 durch die Stadt bewegen. Die autofreie Stadt ist eine Illusion. Viele Menschen sind auf
510 diese Form der individuellen Mobilität angewiesen – zum Beispiel Familien mit Kindern,
511 Ältere und natürlich auch Handwerker, Dienstleister und dergleichen mehr. Diese
512 Menschen hat der rot-rot-grüne Senat nicht im Blick. Wir wollen emissionsfreien Pkw-
513 Verkehr fördern, erkennen aber auch an, dass sich nicht alle Nutzer solche Lösungen
514 finanziell leisten können. Individualmobilität darf nicht zu einer sozialen Frage werden.

515 Gleichzeitig erkennen wir an, dass es für Natur und Stadtbild positiv ist, wenn weniger
516 Autos in der Stadt unterwegs sind. Eine große Chance besteht darin, die Pendlerverkehre
517 aus der Stadt herauszuhalten. Durch die verstärkte Schaffung von Parkhäusern und
518 Tiefgaragen kann es zudem gelingen, Straßenland im entsprechenden Ausmaß auch
519 anderen Nutzungen zuzuführen und damit den öffentlichen Raum in Berlin noch
520 lebenswerter zu gestalten. Weniger Autos bedeuten zugleich mehr Verkehrsfluss. Wenn
521 Wirtschafts- und Lieferverkehre in Berlin reibungslos abgewickelt werden, können
522 Arbeitsplätze gesichert und neu geschaffen werden. Diese Ver- und Entsorgungsverkehre
523 sichern die Lebensfähigkeit der Stadt und sind oft nicht durch Lastenfahräder
524 substituierbar.

525 • **Instandhaltung der Straßen** - Berlins Straßen sind oftmals in einem miserablen
526 Zustand. Wir wollen eine Investitionsoffensive, um den Sanierungsstau aufzulösen und
527 gleichzeitig einen wichtigen konjunkturellen Impuls zu setzen. Mit der vermehrten
528 Bautätigkeit muss ein optimiertes und funktionierendes Baustellenmanagement
529 einhergehen. Um Dauerbaustellen zu verhindern, wollen wir mit einem Bonussystem
530 Anreize für schnelles Bauen schaffen.

531 • **Schlagloch-Versprechen** – Schlaglöcher gefährden die Verkehrssicherheit, können
532 Fahrzeuge beschädigen und hemmen den Verkehrsfluss. Wir geben ein Schlagloch-
533 Versprechen: Wir wollen dafür sorgen, dass jedes Schlagloch binnen 24 Stunden nach
534 Meldung repariert wird.

535 • **Sonderprogramm Brücken** – Viele Brücken Berlins sind in einem desolaten Zustand.
536 Der Sanierungsstau ist gewaltig. Wenn wichtige Querungen aufgrund baulicher Mängel
537 ausfallen, droht der Verkehrsinfarkt. Das wollen wir verhindern. Wir wollen ein
538 Sonderprogramm auflegen, um Berlins Brückeninfrastruktur fit zu machen für die
539 kommenden Jahrzehnte. Erster Schritt ist eine Prüfung und Zeitschiene, wann welche
540 Brücke saniert wird. Entscheidend wird auch sein, Alternativen und Umleitungen zu

- 541 schaffen und zu ertüchtigen. Der Umgang mit baubedingten Einschränkungen muss gut
542 gemanagt werden.
- 543 • **Keine City-Maut** – Eine City-Maut lehnen wir klar ab. Eine solche Zwangsabgabe würde
544 Mobilität weiter verteuern. Viele Berliner sind auf den eigenen Pkw angewiesen. Die
545 Maut wäre unsozial, weil sie gerade Geringverdiener besonders hart treffen würde. Zur
546 Finanzierung der notwendigen verkehrlichen Infrastruktur setzen wir auf Steuern, weil
547 diese sich nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit bemessen.
- 548 • **Besserer Verkehrsfluss** – Wir wollen auf Hauptstraßen kombinierte „Grüne Wellen“
549 einführen, um Ampelphasen zu verlängern, Abbiegevorgänge zu vereinfachen und den
550 Verkehr besser fließen zu lassen. Intelligente Alternativroutensteuerung und
551 verkehrsabhängige Ampelschaltungen müssen ebenfalls genutzt werden.
- 552 • **Durchgangs-LKW-Verkehr** - Viele LKW nutzen die Stadtautobahn, obwohl sie gar keine
553 Ziele in Berlin ansteuern, sondern lediglich eine Umfahrung Berlins über den
554 Autobahnring vermeiden wollen. Dies führt zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf
555 der A 100. Wir wollen Durchgangs-LKW-Verkehre von der Stadtautobahn fernhalten. In
556 Frage kommen hierfür Maut-Gestaltungen oder ordnungsrechtliche Ansätze.
- 557 • **Tempo 30 und Tempo 50** – Die Höchstgeschwindigkeit in der Stadt muss an die örtlichen
558 Gegebenheiten angepasst werden. Grundsätzlich gilt für uns: Tempo 50 auf
559 Hauptstraßen, Tempo 30 auf Nebenstraßen. Ausnahmen von Tempo 50 auf
560 Hauptstraßen muss es beispielsweise geben bei Kitas, Schulen, Krankenhäusern und
561 Altenheimen.
- 562 • **Verlängerung BAB 100 bis Frankfurter Allee/Storkower Straße** – Die
563 Entlastungswirkung des Berliner Stadtrings für die Innenstadt wird sich durch eine
564 Verlängerung bis zur Frankfurter Allee weiter verbessern. Die Planung des Bundes
565 werden wir weiter unterstützen.
- 566 • **Lärmsanierung der Stadtautobahn** – Die Stadtautobahnen BAB 100 ff. sind
567 Hauptschlagadern des Berliner Straßenverkehrs. Das Prinzip der Bündelung von
568 Durchgangsverkehren ist sinnvoll und schafft die Möglichkeit stadtverträglicher
569 Gestaltung entlasteter innerstädtischer Straßen. Wir wollen die Sanierung und
570 Neugestaltung von Autobahndreieck Funkturm und Rudolf-Wissel-Brücke zu einer
571 Verwirklichung zeitgemäßer Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Autobahnnetz
572 Berlins nutzen. Bei Fahrbahnsanierungen setzen wir weitestgehend auf offenporigen
573 Asphalt.

- 574 • **Tangentiale-Verbindung-Ost** – Die Endlosgeschichte der Planung der TVO wollen wir zu
575 einem erfolgreichen Abschluss bringen. Die neue Straßenverbindung von An der
576 Wulheide bis zur Märkischen Allee soll Ortskerne und Wohnstraßen wirksam vom
577 Durchgangsverkehr entlasten.
- 578 • **Tangentiale Verbindungen im Nordostraum** – Der Nordostraum Berlins leidet unter
579 fehlenden tangentialen Verbindungen. Dies führt zu ineffizienten Mehrbelastungen der
580 Radialen und damit erheblichen Durchgangsverkehr in den suburbanen Ortsteilen.
581 Wir fordern deshalb eine Autobahnanschlussstelle Karow/ Buch an die BAB A10,
582 Verbindungsstraße zwischen Karow und der B2 für Quell- und Zielverkehre sowie eine
583 Verbindungsstraße zwischen der Ortsumfahrung Malchow (B2) und der BAB A114 am
584 Feuchten Winkel. Hierbei ist eine Trasse mit minimalem Raumwiderstand zu wählen.
- 585 • **Weiterplanung der Südostverbindung** – Wir wollen die Weiterplanung der
586 Südostverbindung entschlossen vorantreiben, um Quartiere vom Durchgangsverkehr
587 zu entlasten und die Flughafenanbindung zu verbessern.
- 588 • **Mehr Ladezonen auf Hauptstraße einrichten** – Die Coronakrise hat es noch einmal
589 verdeutlicht: Ver- und Entsorgung sind essentiell für die Funktionsfähigkeit der
590 Großstadt. Bei allen Versuchen alternativer Bedienformen wird der Lkw auch in Zukunft
591 die tragende Rolle spielen. Wir wollen dem Lieferverkehr bessere Lademöglichkeiten
592 durch die konsequente Ausweisung von Ladezonen geben. Dies gilt für alle Abschnitte
593 von Hauptstraßen Berlins, in denen sich viele Geschäfte befinden, die häufig beliefert
594 werden. Für Be- und Entladevorgänge, die temporär zwangsläufig im öffentlichen
595 Straßenland stattfinden müssen (Belieferung von Baustellen, Umzüge/Neumöbel-
596 /Großgeräteelieferungen, Containergestellungen, Müllentsorgung) wollen wir
597 funktionstüchtige und rechtskonforme Lösungen finden.
- 598 • **Logistik-Hubs in der Berliner City** - Wir wollen für alle Logistikdienstleister vom
599 Paketdienst bis zu Großlieferanten innerhalb des S- Bahnringes mindestens sechs
600 Logistik-Hubs in den Innenstadtbezirken schaffen. Hier sollen Sendungen und Waren
601 angeliefert werden und in einem gemeinsamen System auf der „letzten Meile“ an alle
602 Kunden ausgeliefert werden. Die Infrastruktur dafür wird das Land Berlin, unter
603 Nutzung möglicher Fördermittel, bereitstellen und durch ein
604 Dienstleistungsunternehmen betreiben lassen. Die umweltfreundliche Belieferung mit
605 Elektrofahrzeugen und E-Lastenrädern wollen wir fördern.
- 606 • **Parkplätze** – Wir wollen sukzessive Parkflächen von der Straße in Parkhäuser und
607 Tiefgaragen verlagern. Die so freiwerdenden Flächen stehen dann beispielsweise für

- 608 Lieferanten, Bus- und Trampuren, Fahrräder, Fußwege oder Begrünung zur
609 Verfügung.
- 610 • **Parksuchverkehre reduzieren** – Wir wollen die Chancen der Digitalisierung nutzen, um
611 mittels automatisierter Verkehrsmengenerfassung und smarter Parkplatzwegweiser
612 Suchverkehre deutlich zu reduzieren. Bei der Einrichtung intelligente Parkleitsysteme
613 können auch die bestehenden Kapazitäten von Parkhäusern und Tiefgaragen besser
614 genutzt werden.
- 615 • **Carsharing in den Außenbezirken** - Für eine moderne Großstadt Berlin bietet die
616 Sharing Economy große Potenziale. Gerade auch in den Außenbezirken besteht ein
617 großes Umsteigepotential vom Auto auf andere Verkehrsträger. Doch in den
618 Außenbezirken gibt es kaum Sharing-Angebote. Wir wollen das Carsharing-Angebot in
619 den Außenbezirken deutlich verbessern. Hierbei ist unter anderem zu prüfen, ob die
620 Lizenz für Carsharing-Anbieter an die Bedingung geknüpft werden kann, den Service
621 mittelfristig bis in die Außenbezirke auszudehnen.
- 622 • **Zukunftsprogramm Taxi** – Das Taxi ist ein wichtiger Baustein für ein mobiles Berlin –
623 heute und auch morgen. Wir wollen ein Zukunftsprogramm Taxi auflegen, um diese
624 Mobilitätsform fit für die kommenden Jahrzehnte zu machen. Dazu gehören die
625 klimagerechte Umwandlung der Taxiflotte, eine angepasste Konzessionsvergabe und
626 das konsequente Vorgehen des LABO gegen schwarze Schafe unter den
627 Taxiunternehmen. Besonders wichtig ist uns auch, eine Lösung für das Berliner
628 Taxigewerbe hinsichtlich des BER zu finden. Berliner Taxis, die Passagiere zum BER
629 fahren, müssen die Möglichkeit erhalten, dort auch Fahrgäste vor Ort aufzunehmen.
- 630 • **Schiene-Schiene-Relation für Güterverkehre** - Gerade in den Bezirken östlich des
631 Brandenburger Tores existiert eine leistungsfähige Straßenbahninfrastruktur. Diese
632 Infrastruktur kann in den Zeiten außerhalb der Spitzenstunden auch für den
633 Gütertransport und die Feinverteilung genutzt werden. Umgeschlagen werden die Güter
634 an den Punkten, wo sich schienengebundene Fernverkehrsstrecken und die
635 Straßenbahn treffen (Bsp. Bahnhof Greifswalder Straße, Heinersdorf). Hiermit lassen
636 sich Logistikverkehre von der Straße auf die Schiene verlagern.

637 **5 SMART CITY GESTALTEN – MULTIMODALE MOBILITÄT IN** 638 **DER STADT DER ZUKUNFT**

639 Digitalisierung wird uns helfen, Verkehre effizienter zu gestalten, das Verkehrsaufkommen
640 besser zu steuern und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weniger Lärm und Abgase in der
641 Stadt bedeuten mehr Lebensqualität für die Berlinerinnen und Berliner. Durch ein
642 vernetztes, digitales Berlin lässt sich eine Vielzahl von neuen Technologien besser in das
643 Stadtleben integrieren. Intelligente Verkehrssteuerung, die Nutzung von Drohnen,
644 Robotern und autonomes Fahren sind Beispiele, die im Berlin der Zukunft das Leben noch
645 komfortabler und lebenswerter machen. Wir wollen diese Chancen ergreifen –
646 selbstverständlich unter Wahrung der Sicherheit, der Persönlichkeitsrechte, der Umwelt
647 und des gesellschaftlichen Zusammenlebens.

648 In Berlin haben sich über 70 Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und hunderte
649 Unternehmen im Bereich der Mobilität angesiedelt. Damit ist die Verkehrs- und
650 Mobilitätsbranche ein großer Arbeitgeber in der Region und zugleich eine
651 Zukunftsbranche für das wirtschaftliche Wachstum in der Stadt. Dazu bedarf es
652 insbesondere der Förderung und konsequenten Nutzung technologischer Innovationen.
653 Das in Berlin angesiedelte Know-how an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft und
654 Forschung, oftmals in Form von Start-ups mit revolutionären Ideen in den Bereichen
655 Mobilität, Smart City und Cleantech, bietet bereits heute eine gute Grundlage, um Berlin als
656 europäischen Spitzenreiter und Vorbild für andere Metropolen zu stärken. Wir wollen
657 dieses Potential fördern und die Innovationskraft dieser Stadt auf die Straße bringen.

658 Mit der Verkehrswende geht die Energiewende einher. Der Einsatz von erneuerbaren
659 Energien, die dezentral in Berlin und im Umland erzeugt werden, gesteuert durch
660 intelligente Netzsysteme, ist Voraussetzung für eine emissionsfreie Mobilität. Saubere
661 Technologien gehören zu den Kernkompetenzen Berlins. Diese Entwicklungen gilt es
662 beizubehalten und zu stärken, um Berlin als europäische Hauptstadt der nachhaltigen,
663 innovativen Mobilität zu etablieren.

664 • **Berlin als Testfeld technologischer Innovationen** – Das in Berlin angesiedelte Know-
665 how an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Forschung, oftmals in Form von Start-
666 ups mit revolutionären Ideen in den Bereichen Mobilität, Smart City und Cleantech,
667 bietet bereits heute eine gute Grundlage, um Berlin als europäischen Spitzenreiter und
668 Vorbild für andere Metropolen zu stärken. Wir wollen dieses Potenzial fördern und die
669 Innovationskraft dieser Stadt auf die Straße bringen.

- 670 • **IAA nach Berlin holen** – Wir bedauern, dass Berlin bei der Bewerbung um die
671 Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) zunächst gescheitert ist. Diese bittere
672 Niederlage für den Messe- und Innovationsstandort Berlin resultierte maßgeblich aus
673 der Uneinigkeit des rot-rot-grünen Senats bei der Bewerbung und der offen zur Schau
674 gestellten grundsätzlichen Ablehnung des Autos durch die Grünen. Wir wollen einen
675 neuen Anlauf unternehmen und die IAA doch noch nach Berlin holen. Die IAA wollen wir
676 als Denklabor für die Mobilität von morgen weiterentwickeln und damit Berlins Weg zur
677 Leitmetropole nachhaltiger Mobilität unterstützen.
- 678 • **Personaloffensive in der Verkehrsverwaltung** - Die personell ausgezehrtc
679 Verkehrsverwaltung muss wieder in die Lage versetzt werden, Treiber der Entwicklung
680 zu sein. Für exzellente Fachleute muss es wieder attraktiv sein, für die
681 Verkehrsverwaltung zu arbeiten. Dafür brauchen wir bessere Strukturen und bessere
682 Stellen. Ein erster Schwerpunkt soll darauf gelegt werden, 70 Experten für das
683 Baustellenmanagement zu gewinnen.
- 684 • **Verkehrsmodellierung** – Nachhaltige Verkehrspolitik muss auf Grundlage einer
685 aktuellen Datenlage und einer Modellierung des Verkehrs erfolgen. Das fehlt in Berlin
686 bisher völlig. Wir wollen ein solches Verkehrsmodell für die Stadt, in das aktuelle
687 Verkehrsdaten eingepflegt werden. Damit lassen sich nicht nur aktuelle Verkehrsströme
688 detailliert darstellen, sondern insbesondere auch Zukunftsszenarien modellieren und
689 prognostizieren. Dies ist auch eine wichtige Entscheidungshilfe bei der Priorisierung
690 von Ausbauprojekten.
- 691 • **Autonomer Bus zwischen Jungfernheide - Entwicklungsgebiet Flughafen Tegel - Kurt-**
692 **Schumacher-Platz** – Es gibt zwar große Planungen für die Nachnutzung des Flughafens
693 Tegel, aber keine sinnvolle Erschließung durch leistungsfähige öffentliche
694 Verkehrsmittel. Langfristig sind ein Abzweig von der U6 und ein Abzweig von der
695 Siemensbahn zu prüfen. In dieser Wahlperiode wollen wir ein schnell zu realisierendes
696 Verkehrsmittel einführen. Ein autonom fahrendes Bussystem kann im kurzen Takt den
697 U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz über das Gelände der Urban-Tech-Republic bis zum
698 Knoten Jungfernheide verbinden. Dort besteht Anschluss an Regionalbahn, S- und U-
699 Bahn.
- 700 • **Autonomer Bus zwischen Halensee und Wittenbergplatz** – Im Bereich des
701 Kurfürstendamms zwischen Halensee und Wittenbergplatz wollen wir einen autonomen
702 Busverkehr auf die Straße bringen. Der Kurfürstendamm ist eine Prachtmeile und ein
703 Aushängeschild Berlins mit entsprechend starker touristischer Frequentierung. Neben
704 der verkehrlichen Wirkung hätte ein autonom fahrendes Transportsystem an dieser
705 Stelle eine bedeutende Schaufensterfunktion. Berlins Anspruch, führend in Forschung,

- 706 Entwicklung und Anwendung innovativer, zukunftsfähiger Mobilitätsansätze zu sein,
707 würde damit unterstrichen.
- 708 • **Emissionsfreie Fahrzeuge** - Die Mobilität der Zukunft ist emissionsfrei, smart und
709 sicher. Wir wollen, dass im Jahr 2030 mindestens 75 Prozent der Fahrzeuge in Berlin
710 emissionsfrei sind, also mit Hilfe von erneuerbaren erzeugtem Strom oder anderen
711 nicht-fossilen Energieträgern angetrieben werden. Dafür wollen wir die strukturellen
712 und rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen, in denen sich eine emissionsneutrale
713 Mobilität für Personen und Güter entwickeln kann.
- 714 • **Elektromobilität** – Unser Ziel ist es, mehr elektrische Mobilität auch im Straßenverkehr
715 zu ermöglichen. Dafür ist ein flächendeckendes Netz von Ladestationen für E-Autos
716 nötig. Moderne Ride-Sharing-Angebote sollen zukünftig im ganzen Stadtgebiet
717 verfügbar sein. Ziel muss es sein, dass moderne Mobilitätsformen die bestehende
718 Infrastruktur sinnvoll ergänzen und mit ihr verknüpft werden. Dazu sind die
719 Möglichkeiten der Digitalisierung offensiv zu nutzen.
- 720 • **Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** – Wir wollen die Ladeinfrastruktur für
721 Elektrofahrzeuge des Öffentlichen Nah- und des Individualverkehrs umfassend,
722 bedarfsgerecht und schnell ausbauen. Hier müssen die verschiedenen Technologie-
723 ansätze zum Laden der Fahrzeuge im Hinblick auf die verschiedenen Anwendungsfälle
724 und Ladebedarfe sinnvoll kombiniert werden. Bei der Ladeinfrastruktur haben wir auch
725 die Außenbezirke im Blick. Wo dies baulich möglich ist, setzen wir uns dafür ein,
726 Ladesäulen über Solarzellen z.B. auf den Dächern von Bürogebäuden zu versorgen.
- 727 • **Laternen als Ladepunkte** - Laternen und Parkscheinautomaten sollen auf Antrag von
728 Anwohnern als Ladepunkte für E-Fahrzeuge eingerichtet werden. Wir wollen binnen
729 fünf Jahren zusätzliche 10.000 Ladepunkte an Laternen einrichten.
- 730 • **Umstieg auf Elektromobilität** - Wir wollen kurzfristige Impulse setzen, die die Neugier
731 und den Umstieg auf Elektromobilität fördern. Denkbar sind etwa für begrenzte Dauer
732 das Öffnen der Busspuren zu geeigneten Zeiten ausschließlich für Elektrofahrzeuge und
733 der Verzicht auf Parkgebühren.
- 734 • **Änderung der Bauordnung** - Bei allen Neubauvorhaben der städtischen Gesellschaften
735 sollen Ladeinfrastruktur mit eingerichtet werden. Durch eine Änderung der
736 Bauordnung soll bei der Errichtung von Parkplätzen und Garagen eine Verpflichtung
737 zum Einbau von Leerrohren umgesetzt werden.
- 738 • **Batteriewechselsysteme** - Batteriewechselsysteme sind ein Baustein für das Gelingen
739 der Elektromobilität. Wir fördern daher den Einsatz von Batteriewechselstationen für

740 Taxen, Busse, LKW, andere Nutzfahrzeuge und Car-Sharing, um Batterien in wenigen
741 Minuten auszutauschen und die gebrauchten Batterien gesteuert, also batterie- und
742 netzschonend, wieder aufzuladen. Dafür ist die Planung eines stadtweiten Netzes von
743 Batteriewechselstationen für Berlin (unter Nutzung praktischer Erfahrungen), das auch
744 Plug-in-Möglichkeiten anbietet und vor allem vorhandene Tankstellenstandorte,
745 Großparkplätze und Betriebshöfe verwendet, notwendig.

746 ● **Chancen der Wasserstofftechnologie** – Bei der Umgestaltung des Verkehrs auf
747 emissionsfreie Antriebe wollen wir technologieoffen vorgehen. Gerade auch der
748 Wasserstoffbereich hat ein großes Potenzial. Wir wollen konsequent die Chancen für
749 Berlin nutzen, die mit der neuen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung
750 einhergehen. Berlin muss führend werden bei Forschung und Entwicklung dieses
751 zukunftsfähigen Energieträgers. In einem ersten praktischen Anwendungsfall wollen
752 wir wasserstoffbetriebene Busse anstelle von Dieseln auf Berlins Straßen
753 bringen.

754 ● **Tankstelle der Zukunft** – Wir wollen in Berlin modellhaft eine Tankstelle der Zukunft
755 realisieren. Hier sollen E-Lade-Stationen, Swapping-Stationen für den Batteriewechsel,
756 Wasserstoffbetankung und fossile Brennstoffe zusammen berücksichtigt werden.

757 ● **Neuartige Fahrvermittlungsdienste** – Dank digitaler Innovationen können neuartige
758 Fahrvermittlungsdienste einen Beitrag zur Individualmobilität in Berlin leisten. Wir
759 wollen diese Dienste in Berlin zulassen, solange für die Fahrer und Fahrzeuge die
760 gleichen Qualitätsanforderungen gelten wie im Taxibereich.

761 ● **Autonomes Fahren und Transportieren** - Wir wollen den Verkehr entlasten, indem wir
762 innovative Technologien und Konzepte erproben und bewerten. Autonomes Fahren oder
763 Drohnen, Roboter, Kleinstfahrzeuge zum Güter- und Personentransport sowie andere
764 Technologien, die das Mobilitätskonzept unterstützen, müssen getestet und bei Eignung
765 schnell eingeführt werden können. Behördliche Restriktionen, etwa durch mehrere
766 Jahre andauernde Planungskonzepte mit langwierigen Bewertungen und
767 Einführungshürden, machen heute jedoch jeden Innovationswillen zunichte. Hier sollte
768 dringend dem Vorbild anderer internationaler Großstädte in Europa, den USA und Asien
769 gefolgt werden, die bei der Erprobung neuer Technologien im Sinne einer lebenswerten
770 Smart City erheblich mutiger und schneller sind.

771 ● **Autonom fahrende Pkw** – Eine besondere Chance für den Individualverkehr besteht in
772 autonom fahrenden Pkw. In Pilotprojekten können sich autonom fahrende Autos
773 miteinander vernetzen. Die Fahrzeuge loggen sich beim Starten in ein intelligentes
774 berlinweites Verkehrsleitsystem ein. Dieses sucht nicht nur immer die optimale Route

775 für die Fahrzeuge. Solche modernen Verkehrsleitsysteme sind mittels künstlicher
776 Intelligenz bereits jetzt in der Lage, den Verkehr für eine Metropole wie Berlin
777 vorauszusagen und somit die Fahrzeuge optimal zu routen. Dies bedeutet für alle
778 Verkehrsteilnehmer: weniger Staus, weniger Stress und auch weniger benötigter
779 Parkraum. Denn autonom fahrende Fahrzeuge sind in der Lage, auch Parkmöglichkeiten
780 in 10-Minuten-Entfernung selbstständig ohne Fahrer aufzusuchen. Für ein solches
781 bahnbrechendes Projekt suchen wir uns starke Partner aus Wissenschaft und
782 Industrie. Berlin kann hier Vorreiter für andere große Städte Europas werden.

783 ● **Fahrerlose U-Bahn** – Züge ohne Fahrer sind in vielen Metropolen weltweit unterwegs,
784 zum Beispiel in London, Paris, Dubai und Tokio. Wir wollen in einer Studie untersuchen,
785 ob fahrerlose U-Bahnen eine Chance für Berlin sein können. Eine Einführung könnte
786 stufenweise über einen halbautomatischen Zugbetrieb erfolgen. Fahrer könnten später
787 in der Leitzentrale und entlang der Bahnhöfe eingesetzt werden.

788 ● **Wassertaxis** – Spree, Havel und Kanäle sind die blauen Lebensadern Berlins. Wir wollen
789 das Potenzial des Wasserstraßennetzes für den ÖPNV nutzen. Metropolen wie London
790 oder Stockholm verdeutlichen: Wassertaxis im Linienverkehr könnten auch in Berlin
791 eine große Zahl von Fahrgästen befördern und damit die anderen
792 Mobilitätsinfrastrukturen entlasten. Hierbei könnte im Sinne eines ökologischen
793 Vorreiterprojekts auch auf elektronische Wasserfahrzeuge zurückgegriffen werden, die
794 die Antriebsenergie aus Wasserelektrolyse gewinnen.

795 ● **Smarte Infrastruktur** – Voraussetzung für Smart-City-Lösungen im Mobilitätsbereich
796 ist eine digitale Infrastruktur auf dem neusten Stand. Wir brauchen flächendeckende
797 5G-Netzwerke in unserer Stadt. Auch dafür werden wir uns mit ganzer Kraft einsetzen.

798 ● **Stärkung Homeoffice zur Verkehrsverringern** – Die Corona-Pandemie hat dem
799 Arbeiten von zu Hause aus einen Schub gegeben. Wir wollen die infrastrukturellen und
800 rechtlichen Rahmenbedingungen verbessern, damit in Zukunft Homeoffice eine noch
801 stärkere Rolle in der Arbeitswelt spielen kann und Arbeitnehmer und Arbeitgebern
802 gleichermaßen davon profitieren. Mobiles Arbeiten von zu Hause aus trägt gleichzeitig
803 dazu bei, Berufsverkehre zu reduzieren. Deswegen ist die Stärkung von Homeoffice
804 zugleich ein Beitrag für einen besseren Verkehrsfluss und weniger Staus auf unseren
805 Straßen. Zur weiteren Stärkung der betrieblichen Mobilität können auch
806 Förderprogramme, ein Ansprechpartner bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft,
807 Energie und Betriebe und Informationskampagnen beitragen. Zudem wollen wir die
808 Möglichkeit steuerlicher Vergünstigungen prüfen – beispielsweise, wenn ein Parkplatz
809 zum Mitfahrparkplatz umfunktioniert wird.