

Mobilität in der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa



Mobilität in der Metropolregion Berlin-Brandenburg – Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

In Berlin wird am 18. September 2016 ein neues Abgeordnetenhaus gewählt. In der Metropolregion Berlin-Brandenburg – gemeint sind die Stadt Berlin und deren direktes Umland („Berliner Speckgürtel“) – leben etwa 4,3 Millionen Einwohner. Rund 80 Prozent davon wohnen in Berlin. Damit ist sie nach dem Ruhrgebiet der größte deutsche Ballungsraum. Berlin ist das Zentrum des gemeinsamen Lebens-, Wirtschafts- und Verkehrsraumes Berlin-Brandenburg. Die Tendenz der zwischen den beiden Ländern pendelnden Erwerbstätigen ist steigend. In 2013 waren 17 Prozent der in Berlin Erwerbstätigen von außerhalb. Umgekehrt verließen fast 170.000 Berliner auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz die Stadt.¹ Die räumliche Nähe zu Polen beeinflusst die Verkehrsströme zusätzlich. Daher sind integrierte, fachübergreifende Konzepte erforderlich, die verlässliche Rahmenbedingungen für Pendler und für den Transport von Waren und Gütern bieten. Was die Metropolregion Berlin-Brandenburg braucht, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – gut ausgebaute Verkehrswege und eine bessere Mobilitätsqualität sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Die Parteien werden wir deshalb daran messen,

- welche Konzepte sie für die Infrastrukturfinanzierung und für ein nachhaltiges Erhaltungsmanagement der öffentlichen Straßen entwickeln;
- welche Konzepte sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln;
- welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern wollen;
- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten weiter zu senken;
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis stark machen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papiers – will der ACE-Regionalvorstand Berlin den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



Hans-Joachim Hacker
Hans-Joachim Hacker
Verkehrspolitischer Sprecher
Regionalvorstand Ost



Peter Baake
Vorsitzender ACE-Kreis Berlin

¹ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Pressemitteilung Nr. 29 vom 12. Februar 2015

Unsere Forderungen in Kürze

1. Straßeninfrastruktur zukunftstauglich gestalten

In Berlin liegt aufgrund der großstädtischen Straßeninfrastruktur, dem breiten Dienstleistungssektor und dem räumlich begrenzten Erweiterungspotenzial der Schwerpunkt in der Infrastruktur-Erhaltung.

Der ACE fordert:

- eine umfassende gesamtstädtische Investitionsplanung zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen zum Erhalt der öffentlichen Straßen und zum Abbau des Sanierungsstaus,
- ein fachlich fundiertes, wirtschaftlich optimiertes und nach Prioritäten ausgerichtetes, einheitliches Erhaltungsmanagement für die öffentlichen Straßen – inklusive Bestandserfassung, Zustandserfassung und Zustandsbewertung,
- eine Steigerung der Investitionen in Personal und Infrastruktur,
- die Umsetzung der bereits existierenden Verkehrskonzepte Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025, das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept und die Radverkehrsstrategie,
- dass anstelle einer Verlängerung der A 100 in den Erhalt der Stadtautobahn investiert und über eine entsprechende Umwidmung der Mittel mit dem Bund in Verhandlung getreten wird,
- eine Neugestaltung des innerörtlichen und des durchfließenden Verkehrs mit dem Ziel, den Durchgangs- und insbesondere den Lkw-Verkehr grundsätzlich über den Autobahnring (A10) zu leiten,
- eine bessere Verzahnung der Verkehrsströme in der Metropolregion Berlin-Brandenburg und die Weiterentwicklung eines strategischen und operativen Verkehrsmanagements,
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung in den Wohnquartieren und die Begrenzung des Individualverkehrs,
- eine bessere Abstimmung der zuständigen Behörden der Länder Berlin und Brandenburg im Bereich des Baustellenmanagements in der Metropolregion.

2. Mobilität modern gestalten

Öffentlicher Verkehr

Um attraktiv zu sein und Autofahrer zum gelegentlichen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) zu bewegen,



muss der Öffentliche Verkehr (ÖV) durch kurze Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichtes Haltestellen-netz, Zuverlässigkeit, Sicherheit und ein gut integriertes Sharing-System gekennzeichnet sein. Der ACE fordert eine Gesamtbetrachtung der S-Bahn-Gemeinden des VBB, um insbesondere den Individualverkehr aus dem Umland von den Straßen auf den ÖPNV zu verlagern. Neben einer grundsätzlichen Steigerung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit fordert der ACE:

- die Schaffung eines Außenringes im Berliner Umland mit S-Bahn/ Regionalbahn und den Lückenschluss bei vorhandenen Strecken,
- eine Aktivierung der Heidekrautbahn,
- die Verlängerung der U 7 bis zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER),
- die Anbindung des Flughafen Tegel (TXL) mit schienengebunden Fahrzeugen (Tram, S-Bahn) unter Berücksichtigung der Nachnutzungskonzepte,
- eine Taktverbesserung der Linie S1, die zudem generell bis Oranienburg durchfahren sollte,
- eine Taktverbesserung der S 8 und S 5,
- die Verlängerung der S 85 bis Frohnau,
- die Schaffung von zusätzlichen Park- und Ride-Plätzen für Pkw und Fahrradstationen an den Knotenpunkten und Bahnhöfen. Die Deutsche Bahn sollte dafür freie Flächen zur Verfügung stellen,
- Eine Reform der Tarifstruktur des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg,
- mehr Mut, im Bereich der Elektromobilität auch größere Konzepte auszuprobieren,
- eine Reform der Tarifstruktur des VBB.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Der ACE ist überzeugt, dass Berlin nur zur Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Metropole wer-



©bluraz – Fotolia.com

den kann, wenn es die Rahmenbedingungen entsprechend setzt. Die Radverkehrsstrategie muss durch Aufstockung der Investitionsmittel für das Radwegenetz und des Personalbestands in der zuständigen Behörde umgesetzt werden. Dies – in Kombination mit Innovationen wie dem E-Bike – macht den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad für längere Distanzen möglich.

Der ACE fordert:

- ein geschlossenes, vernetztes, über alle Kommunikationskanäle (Apps genauso wie straßenseitige Beschilderung) öffentlich bekannt gemachtes, geschütztes Radwegenetz, das ggf. aus praktischen wie sicherheitsrelevanten Erwägungen über Nebenstraßen führt, dabei aber auf Umwege verzichtet. Der ACE empfiehlt zudem, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, mindestens die folgenden Lücken zu schließen:
- Auf der B 96 stadteinwärts: Fahrradweg oder Fahrradschutzstreifen,
- einen beidseitigen Ausbau/ Reparatur der Fahrradwege entlang des Hermsdorfer Damms und in Tegel entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA),
- den Ausbau einer Fahrradstraße für den überörtlichen Fahrradverkehr von und nach Brandenburg,
- die Unterstützung von Projekten für Fahrradschnellrouten, beispielsweise der Radbahn unter der Trasse der U-Bahnlinie 1, einem 9 km langen Radweg vom Bahnhof Zoo bis zur Warschauer Brücke,
- dass Einbahnstraßen für Radfahrer grundsätzlich in beide Richtungen befahrbar sind,
- die Verbesserung der Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer,
- dass auf Hauptfahrradrouten die Ampelschaltung optimiert wird – eine „grüne Welle“ ist anzustreben,

- keine längeren Wartezeiten bei der Querung von Verkehrsströmen,
- sichere Abstellanlagen an Verkehrsknotenpunkten und Bahnhöfen, die durch guten Zugang, Witterungsschutz und erhöhte Sicherheit zusätzlich verbessert werden,
- dass eventuell auftretende Unsicherheiten von Älteren und Kindern im Radverkehr berücksichtigt werden,
- qualifiziertes Personal in den Fachverwaltungen,
- eine bessere Kommunikation und Abstimmung zwischen den Bezirken, dem Senat (zum Beispiel bei der Baustellenplanung) und der Verkehrslenkung,
- dass bei der Verkehrsplanung gerade für den Umwegempfindlichen Fußgänger auf kurze Wege geachtet wird (Querungen),
- dass im Sinne aller Fußgänger der Fußverkehr grundsätzlich barrierefrei ist und an möglichst vielen Stellen in der Stadt attraktive Möglichkeiten für Pausen zur Verfügung stehen,
- dass die Stadt – nach dem Vorbild der Carsharing-Idee – unterstützend auf die Bildung eines stadtweiten Netzes an Sharing-Fahrrädern und -Lastenrädern einwirkt.

Neue Mobilitätsformen

Das Berliner Verkehrssystem wird in einem konstanten Prozess der Anpassung zukunftsfähig werden müssen, um dem Mobilitätsbedarf der bis 2030 weiter wachsenden Berliner Bevölkerung² zu begegnen, die Lebensqualität der Menschen zu wahren, die Luftqualitäts- und Lärmschutzziele zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die multimodalen Mobilitätsformen sind ein wichtiger Baustein.

Deshalb fordert der ACE:

- das Potenzial der Mobilitätsformen Carsharing, E-Bike oder Lastenfahrrad zur Entlastung des Stadtverkehrs zu nutzen. Eine Verstärkung der gewerblichen Lastenradnutzung auf der „letzten Meile“ muss gefördert werden.
- eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. Das schließt die Fortführung der bestehenden Tarifregelungen für Studentinnen und Studenten sowie SGB II-Leistungsempfänger ein.
- dass in den Betrieben in der Metropolregion betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt wird, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

² Vgl. <http://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2016/pressemitteilung.442647.php>

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Dem ACE ist eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen wichtig. Dahinter verbirgt sich das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit, das eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vorsieht. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Dieses Ziel muss auch für die Metropolregion Berlin-Brandenburg gelten.

Der ACE fordert:

- die Einführung einer 1,1 Alkoholpromillegrenze für Radfahrer,
- dass Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit verstärkt untersucht werden,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen der Metropolregion Berlin-Brandenburg und den Ausbau der Präventionsarbeit durch bspw. die Vergrößerung des Präventionsteams der Polizei,
- die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teil-

nehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen,

- dass dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, die Kommunen bzw. Bezirke gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein Tempo-30-Limit entscheiden,
- eine neue Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Berlin der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Der zukünftigen Landesregierung sollte bewusst sein, dass Bürgerbeteiligung jedoch nicht die erforderlichen klaren Vorgaben des Senats ersetzt. Die Verwaltung trägt die Verantwortung für die gestaltende Politik, die nicht auf die Bürger übertragen werden kann. Diese sind einzubinden, wenn es um Details geht.

Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

1. Straßeninfrastruktur zukunftstauglich gestalten

Eine der Stärken des Berliner Straßennetzes ist seine Grundarchitektur mit einem äußeren Autobahnring (A10), einer Stadtautobahn (A100) sowie einem System von Hauptverkehrsadern. Dies bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für einen effizienten MIV (Motorisierter Individualverkehr). Die 2011 eröffnete Verkehrsinformationszentrale optimiert den Verkehrsfluss und veröffentlicht Stau- und Störungsmeldungen. Dennoch leidet Berlin unter chronischen Staus, vor allem in der Innenstadt und auf wichtigen Ausfallstraßen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsmessungen, der anhaltenden Diskussionen zum Thema Lärm und Emissionen sowie der wachsenden Bevölkerung in Berlin und im „Speckgürtel“ ergibt sich aus Sicht des ACE eine Reihe von Problemstellungen.

Die Berliner Stadtautobahn

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Berliner Stadtautobahn ist geprägt von innerörtlichen Zubringer- und überörtlichen Durchgangsverkehren. Der morgendliche Berufs- und der Feierabendverkehr erhöhen das Verkehrsaufkommen zeitweise



zudem wesentlich. Der Fahrbahnbelag ist an vielen Stellen stark reparaturbedürftig und führt nicht nur bei Baumaßnahmen zu erheblichen Einschränkungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die bisher getroffenen Maßnahmen haben im Bereich Lärmschutz und Minderung der Emissionen für die angrenzenden Quartiere wenig Erleichterung gebracht.

Bundes-, Durchgangs- und Haupterschließungsstraßen der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Neben der Stadtautobahn müssen auch die Bundes- und Durchgangsstraßen in Berlin sowohl den überörtlichen Durchgangs-, als auch den Zubringerverkehr zu den Quartieren bewältigen. Über die Haupterschließungsstraßen werden die einzelnen Quartiere erreicht. Sie dienen vor allem dem innerörtlichen Verkehr. Deren Ausbauzustand ist sehr unterschiedlich und dort, wo er schlecht ist, ist der Lärmpegel entsprechend hoch. Grundsätzlich herrscht in vielen Quartieren ein hoher Investitionsbedarf, dem Berlin nur sehr ungenügend Rechnung trägt. Der Investitionsstau beim Straßenbau wird auf 1,3 Milliarden Euro beziffert³.

Brücken

Von den 821 Brücken in der Baulast Berlins befinden sich im Jahr 2014 nahezu drei Viertel in einem Zustand, der umgehende, kurz- oder mittelfristige Instandsetzungsmaßnahmen erfordert. Die Zahl der Brücken, die einen nicht ausreichenden oder ungenügenden Zustand aufweisen, ist von 11 Brücken im Jahr 2005 auf 46 Brücken im Jahr 2014 angestiegen und hat sich damit vervierfacht.

Wie der Landesrechnungshof Berlin in seinem Jahresbericht 2015 völlig richtig formuliert, liegt in Berlin mit der großstädtischen Straßeninfrastruktur,

dem breiten Dienstleistungssektor und dem räumlich begrenzten Erweiterungspotenzial der Schwerpunkt in der Infrastruktur-Erhaltung. Die Verkehrsbeanspruchung, der Straßenzustand und die Begrenztheit der Haushaltsmittel zwingen hier in besonderer Weise dazu, den Erhalt der öffentlichen Straßen unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse systematisch zu betreiben. Dazu bedarf es einer umfassenden gesamtstädtischen Investitionsplanung zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen zum Erhalt der öffentlichen Straßen und zum Abbau des Sanierungsstaus. Darüber hinaus ist ein fachlich fundiertes, wirtschaftlich optimiertes und nach Prioritäten ausgerichtetes, einheitliches Erhaltungsmanagement für die öffentlichen Straßen – inklusive Bestandserfassung, Zustandserfassung und Zustandsbewertung – unerlässlich.⁴

Zwar verfügt Berlin über zahlreiche Verkehrskonzepte wie den Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025, das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept und die Radverkehrsstrategie, jedoch mangelt es an der Umsetzung und Koordinierung. Wenn diese Konzepte nicht zeitnah realisiert und die Investitionen in Personal und Infrastruktur nicht merklich gesteigert werden, wird das prognostizierte Bevölkerungswachstum⁵ zu einer massiven Zunahme bereits vorhandener Verkehrsprobleme führen. Die Nutzungskonflikte auf der Straße zwischen MIV, ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern werden zunehmen. Der steigende Wirtschaftsverkehr wird die bereits hoch frequentierten Stadträume weiter belasten. Die Mobilität und die wirtschaftliche Entwicklung Berlins würden durch eine zunehmend unzureichende Straßeninfrastruktur gefährdet.

In diesem Zusammenhang finden wir die Pläne zur Verlängerung der A 100 verfehlt. Wir empfehlen stattdessen, die eingeplanten Mittel in Höhe von weit über 800 Millionen Euro⁶ in den Erhalt der Stadtautobahn zu investieren. Über eine entsprechende Umwidmung der Mittel sollte mit dem Bund in Verhandlung getreten werden.

Teil eines integrierten, fachübergreifenden Konzeptes wäre zudem die Neugestaltung des innerörtlichen und des durchfließenden Verkehrs. Dass Wirtschafts- und Reiseverkehr durch Berlin hindurchgeleitet werden, ist für uns ein unakzeptabler Zustand, der sich auf den Stadtverkehr, die Qualität der Stadtautobahn und die Lebensqualität der Anwohner in den anliegenden Quartieren auswirkt. Der ACE fordert die Berliner Verkehrslenkung auf, den Durchgangsverkehr grundsätzlich über den Autobahnring (A10) zu leiten. Insbe-



3 Rechnungshof von Berlin, Jahresbericht 2015, März 2015, S. 54

4 Rechnungshof von Berlin, Jahresbericht 2015, März 2015, S. 61

5 Vgl. <http://www.berlin.de/rbmskz/aktuelles/pressemitteilungen/2016/pressemitteilung.442647.php>

6 Vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016, S. 98

sondere bei Lkws sollte hier restriktiv vorgegangen werden. In diesem Szenario dürften ausschließlich Lkw mit einem Ziel innerhalb Berlins in die Stadt einfahren.

Zudem erwarten wir künftig eine bessere Verzahnung der Verkehrsströme in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Dies betrifft auch zahlreiche, aktuell hochgradig ineffektiv programmierte Ampelschaltungen, die einem systematischen Verkehrsfluss entgegenstehen. Die Weiterentwicklung eines strategischen und operativen Verkehrsmanagements könnte den Verkehrsfluss auf Berlins Straßen optimieren – beispielsweise durch sensorbasierte Ampelschaltungen, nächtliches Abschalten von Ampeln, sowie die Auswertung und Darstellung von Verkehrsdaten in Echtzeit.

Zur Verbesserung der Bedingungen für den innerörtlichen Verkehr in der Metropole erachtet der ACE Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung in den Wohnquartieren, beispielsweise durch lärmindernde Straßenbeläge, und die Begrenzung des Individualverkehrs für erstrebenswert.

Im Bereich des Baustellenmanagements in der Metropolregion fordert der ACE eine bessere Abstimmung der zuständigen Behörden der Länder Berlin und Brandenburg. Die Planung von Einzelmaßnahmen sollte unter dem Aspekt der Verkehrsverträglichkeit koordiniert und gebündelt organisiert werden, um das Verkehrsnetz so wenig wie möglich einzuschränken. Zeitgleiche Baustellen auf parallel verlaufenden Straßen müssen vermieden werden, damit diese als Ausweichroute genutzt werden können. Dauer- und Tagesbaustellen sollten verzahnt werden. Tagesbaustellen sind während der Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. Grundsätzlich muss, sobald die Entscheidung zur Durchführung einer Baustelle getroffen wurde, dies kommuniziert werden. Der ACE fordert, dazu bereits vor Beginn und während der Maßnahmen alle zur Verfügung stehenden Kommunikationskanäle zu nutzen: Angebote insbesondere für das mobile Internet auf Landes- und kommunaler Ebene, Presse und Rundfunk, straßenseitige Beschilderung, LED Vorwarntafeln und Hinweise darauf, wie lang die Baustelle noch ist.

2. Mobilität modern gestalten

Öffentlicher Verkehr

Berlin hat ein dichtes Netz sich ergänzender ÖPNV-Systeme (Straßenbahn, Bus, U- und S-Bahn). Nach Jahren der Restrukturierung erwirtschafteten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) 2014 erstmals Ge-

winne⁷ und haben sich dank eines Abbaus der Defizite Spielräume für neue Investitionen erarbeitet. Das Schnittstellenproblem im ÖPNV-Netz, entstanden durch den Rückbau der Straßenbahn in den 1960er Jahren, wird nun mit großem finanziellen Aufwand korrigiert. Die Anbindung des Hauptbahnhofs zum Alexanderplatz, neue Tram-Strecken in den Wedding und nach Alt-Moabit werden vorhandene Lücken schließen.

Noch immer kommt es zu Ausfällen bei der Berliner S-Bahn und der BVG, was auf eine Kombination aus langjährigem Investitions- und Sanierungsstau und Managementfehlern zurück zu führen ist. Rund 400 Millionen Euro sollen künftig in die Instandhaltung der Infrastruktur, von Bahnhöfen und anderen Anlagen fließen. Weitere 2,6 Milliarden Euro sind bis 2033 für den Kauf von Fahrzeugen vorgesehen.⁸ Dadurch und mit Hilfe verbesserter Prozesse könnten Ausfälle bei BVG und S-Bahn reduziert werden. Grundsätzlich ist natürlich anzuerkennen, dass die Sicherstellung eines übersichtlichen, einheitlichen Verkehrsflusses eine Herausforderung darstellt, wenn daran drei verschiedene Unternehmen beteiligt sind (BVG, S-Bahn, Deutsche Bahn).

Zu befürchten ist, dass der Betrieb der S-Bahn in den nächsten Jahren teurer wird. Grund dafür ist, dass nur die Deutsche Bahn ein Angebot im Vergabeverfahren eingereicht hat und dieses ungünstiger ist, als bisher kalkuliert. Wegen des hohen Investitionsbedarfs könnten die Kosten des ÖPNV in Berlin weiter steigen – und das, obwohl sich der Einzelfahrpreis binnen fünf Jahren um 28 Prozent erhöht hat. Es besteht die Gefahr, dass sich durch einen teurer werdenden ÖPNV die Probleme auf der Straße verschärfen.

Die Verkehrsverbindungen zwischen Berlin und dem Brandenburger Umland haben sich seit der Wende deutlich verbessert. Es kam zu wichtigen Lückenschlüssen bei der Infrastruktur. 1996 wurde der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gegründet und 1999 ein einheitliches Tarifsystem eingeführt. Die Neuordnung des Eisenbahnverkehrs mit Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs 2006 und dem Nord-Süd-Tunnel brachte nicht nur deutliche Zeitersparnisse für den Fernverkehr, sondern auch bei den Zugverbindungen zwischen Berlin und Brandenburg.

Um dennoch attraktiv zu sein und Autofahrer zum gelegentlichen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu bewegen, sollte dieser gekennzeichnet sein durch kurze Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichtes

7 Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Verkehrsbetriebe#Finanzen

8 Vgl. <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/berliner-verkehrsbetriebe-bvg-macht-erstmal-gewinn-und-erhoehrt-trotzdem-die-fahrpreise-1152502>

Haltestellennetz, Zuverlässigkeit, Sicherheit und ein gut integriertes Sharing-System. Die zunehmende Einwohnerzahl und der Verkehr aus dem Umland erfordern weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Mobilität und zur Verminderung des Individualverkehrs. Damit kann gleichzeitig auch eine Reduzierung der Emissionen und des Lärms erreicht werden.

Konkret fordert der ACE eine Gesamtbetrachtung der S-Bahn-Gemeinden des VBB, um insbesondere den Individualverkehr aus dem Umland von den Straßen auf den ÖPNV zu verlagern. Besonders wichtig erscheinen uns hier eine grundsätzliche Steigerung der Kapazitäten und der Benutzerfreundlichkeit, eine häufigere Taktung der S-Bahn- und Regionalzüge sowie bessere Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Zudem könnten dank einer besseren Verkehrsanbindung Brandenburger Randregionen durch den Zuzug von Pendlern demografisch stabilisiert werden und im Gegenzug der Berliner Wohnungsmarkt entlastet werden. Profitieren würden die Bewohner der gesamten Metropolregion. Für Berliner ist der Zugang zum Umland für Naherholungszwecke wichtig, Brandenburger schätzen die Anbindung ans Zentrum.

Der ACE fordert:

- die Schaffung eines Außenringes im Berliner Umland mit S-Bahn/ Regionalbahn und den Lückenschluss bei vorhandenen Strecken,
- eine Aktivierung der Heidekrautbahn,
- die Verlängerung der U 7 bis zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER),
- die Anbindung des Flughafen Tegel (TXL) mit schienengebunden Fahrzeugen (Tram, S-Bahn) unter Berücksichtigung der Nachnutzungskonzepte,
- eine Taktverbesserung der Linie S1, die zudem generell bis Oranienburg durchfahren sollte,
- eine Taktverbesserung der S 8 und S 5,
- die Verlängerung der S 85 bis Frohnau,
- die Schaffung von zusätzlichen Park- und Ride-Plätzen für Pkw und Fahrradstationen an den Knotenpunkten und Bahnhöfen. Die Deutsche Bahn sollte dafür freie Flächen zur Verfügung stellen.
- Eine Reform der Tarifstruktur des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
- und mehr Mut, im Bereich der Elektromobilität auch größere Konzepte auszuprobieren.

Darüber hinaus schlagen wir eine Reform der Tarifstruktur des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vor. Wir empfehlen, die Tarifzonen A und B zu belassen und Tarifzone C nutzergerecht zu ge-

stalten. Aktuell beträgt die Preisdifferenz zwischen einem Jahresabo für Tarifzone AB und ABC über 200 Euro. Die vom Zentrum Berlins zum Griebnitzsee zur Arbeit fahrende Pendlerin zahlt also für eine Station (Griebnitzsee ist die erste Station in der C-Tarifzone) jedes Jahr 200 Euro mehr als derjenige, der eine Station vorher aussteigen kann. Der ACE fordert, dass hier eine gerechtere Lösung gefunden wird. So kann auch vermieden werden, dass Pendler mit dem Pkw bis in die Tarifzone B fahren, den begrenzten Parkraum in Anspruch nehmen und erst dort in die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Aufgrund der sehr ausgeprägten Kiezstrukturen ist Berlin trotz seiner Größe eigentlich eine Stadt der kurzen Wege. Sie eignet sich hervorragend für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Zu beobachten ist zudem die wachsende Bereitschaft der Berliner, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewegen. Radfahren wird zunehmend als gesunde und kostensparende Alternative zum Auto wahrgenommen.

Dem entgegen steht aber die Tatsache, dass Berlin keine fahrradfreundliche Stadt ist. Im Fahrradklima-Test 2014 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) rangiert Berlin von 38 Städten mit über 200.000 Einwohnern nur auf dem 30. Platz⁹ und ist damit sechs Plätze schlechter als 2012. Auch im internationalen Copenhagenize Index verschlechtert sich Berlin stetig und rutscht von Platz fünf im Jahr 2011 auf den zwölften Platz in 2015 ab¹⁰.

Gründe für diese schlechten Platzierungen gibt es einige: blockierte Radwege, grassierender Fahrraddiebstahl, Konflikte mit Autofahrern, die mangelhafte Oberfläche und Breite der Radwege, deren Führung an Baustellen. Hinzu kommt die Tatsache, dass es oftmals gar keine Radwege gibt und das Radwegenetz dadurch sehr löchrig ist. Noch immer gibt es an zahlreichen S-Bahnhöfen, die von Radfahrern als zentrale Umsteigepunkte in den ÖPNV genutzt werden, keine ausreichenden Abstellmöglichkeiten. Allerdings erkennt der ACE in diesem Punkt die Bemühungen der Stadt an, dem Bedarf gerecht zu werden. Lobend sei an dieser Stelle erwähnt, dass die S-Bahn Ende 2015 am Pankower Bahnhof doppelstöckige Fahrradständer aufgestellt hat. Es sind die ersten in Berlin und bieten auf engstem Raum Platz für 300 Räder.

Der Berliner Senat hat vor einigen Jahren ein Radwegekonzept erstellt, dessen Umsetzung bisher

⁹ Vgl. <http://www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklima-test-2014---die-ergebnisse>

¹⁰ Vgl. http://copenhagenize.eu/index/12_berlin.html

jedenfalls keine Priorität gehabt hat. Dabei wäre es ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Radwege und zu mehr Verkehrssicherheit. In den Quartieren teilen sich zurzeit zu häufig Radfahrer und Fußgänger die Fußwege, was ein hohes Gefahrenpotenzial für beide bedeutet. Der ACE ist überzeugt, dass Berlin nur zur Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Metropole werden kann, wenn es die Rahmenbedingungen entsprechend setzt. Die Radverkehrsstrategie muss durch Aufstockung der Investitionsmittel für das Radwegenetz und des Personalbestands in der zuständigen Behörde umgesetzt werden. Dies – in Kombination mit Innovationen wie dem E-Bike – macht den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad für längere Distanzen möglich. Ein mangelhaftes Radwegenetz und andere ungünstige Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr hingegen bremsen die Bereitschaft, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.

Bessere Rahmenbedingungen für Fußgänger, wie attraktive Fußwege, Barrierefreiheit, sichere öffentliche Räume und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, kommen auch dem ÖPNV zugute. Denn Fußwege sind die Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Der ACE fordert:

- ein geschlossenes, vernetztes, über alle Kommunikationskanäle (Apps genauso wie straßenseitige Beschilderung) öffentlich bekannt gemachtes, geschütztes Radwegenetz, das ggf. aus praktischen wie sicherheitsrelevanten Erwägungen über Nebenstraßen führt, dabei aber auf Umwege verzichtet. Der ACE empfiehlt zudem, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, mindestens die folgenden Lücken zu schließen:
- Auf der B 96 stadteinwärts: Fahrradweg oder Fahrradschutzstreifen,
- einen beidseitigen Ausbau/ Reparatur der Fahrradwege entlang des Hermsdorfer Damms und in Tegel entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA),
- den Ausbau einer Fahrradstraße für den überörtlichen Fahrradverkehr von und nach Brandenburg,
- die Unterstützung von Projekten für Fahrrad-schnellrouten, beispielsweise der Radbahn unter der Trasse der U-Bahnlinie U1, einem 9 km langen Radweg vom Bahnhof Zoo bis zur Warschauer Brücke,
- dass Einbahnstraßen für Radfahrer grundsätzlich in beide Richtungen befahrbar sind,
- die Verbesserung der Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer,
- dass auf Hauptfahrradrouten die Ampelschaltung optimiert wird – eine „grüne Welle“ ist anzustreben,

- keine längeren Wartezeiten bei der Querung von Verkehrsströmen,
- sichere Abstellanlagen an Verkehrsknotenpunkten und Bahnhöfen, die durch guten Zugang, Witterungsschutz und erhöhte Sicherheit zusätzlich verbessert werden,
- dass eventuell auftretende Unsicherheiten von Älteren und Kindern im Radverkehr berücksichtigt werden,
- qualifiziertes Personal in den Fachverwaltungen,
- eine bessere Kommunikation und Abstimmung zwischen den Bezirken, dem Senat (zum Beispiel bei der Baustellenplanung) und der Verkehrslenkung,
- dass bei der Verkehrsplanung gerade für den Umwegempfindlichen Fußgänger auf kurze Wege geachtet wird (Querungen),
- dass im Sinne aller Fußgänger der Fußverkehr grundsätzlich barrierefrei ist und an möglichst vielen Stellen in der Stadt attraktive Möglichkeiten für Pausen zur Verfügung stehen,
- dass die Stadt – nach dem Vorbild der Carsharing-Idee – unterstützend auf die Bildung eines stadtweiten Netzes an Sharing-Fahrrädern und -Lastenrädern einwirkt.

Neue Mobilitätsformen

Die Berliner Mobilität der Zukunft gestaltet sich multimodal und divers. Neue Entwicklungen, wie die stärkere Verbreitung von Elektroantrieben und vernetzten Fahrzeugen, sowie ein verändertes Nutzerverhalten bieten die Möglichkeit, innovative Mobilitätskonzepte umzusetzen. In einem konstanten Prozess der Anpassung wird das Berliner Verkehrssystem zukunftsfähig werden müssen. Wesentliche Bestimmer sind dabei die Trends der Urbanisierung und der Digitalisierung. Der Blick auf die bis 2030 weiter wachsende Berliner Bevölkerung¹¹ wirft Fragen auf nach der Gestaltung von urbaner Mobilität und wie dem Mobilitätsbedarf der Menschen in der Stadt begegnet werden kann. Gleichzeitig gilt es, die Lebensqualität der Menschen zu wahren, die Luftqualitäts- und Lärmschutzziele zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die multimodalen Mobilitätsformen können ein wichtiger Baustein dabei sein, Pkw-Fahrer in der Metropolregion Berlin-Brandenburg dazu zu bewegen, ihre „Auto“-Mobilität zumindest dann zeitweise aufzugeben, wenn sie innerhalb der Stadt unterwegs sind. Angesichts fehlender Parkplätze, verstopfter Straßen und Zufahrtsbeschränkungen, Lärm- und Umweltbelastungen ist ein solcher Umstieg wünschenswert. Und es wird nur funktionieren, wenn es ihnen möglich ist, nicht mehr nur von Haltestelle zu Haltestelle, sondern bequem, zuverlässig und ohne Zeitverlust von Tür zu Tür zu gelangen.

¹¹ Vgl. <http://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2016/pressemitteilung.442647.php>



■ Innovative Lieferkonzepte

Ein weiteres Detail sind die innovativen Lieferkonzepte, die Lösungen für die City-Logistik bereitstellen, um den stark zunehmenden Lieferverkehr nachhaltig zu gestalten. Das Potenzial der Mobilitätsformen Carsharing, E-Bike oder Lastenfahrrad zur Entlastung des Stadtverkehrs muss genutzt werden. Eine Veränderung der bestehenden Strukturen in Richtung einer klimafreundlichen Nutzung von Elektro-Lastenrädern auf der „letzten Meile“ ist im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Dank der großen Außenwirkung des Projekts „Ich ersetze ein Auto“ konnten zahlreiche Multiplikatoren innerhalb und außerhalb der Kurierbranche erreicht werden. Eine Verstärkung der gewerblichen Lastenradnutzung darf erwartet werden. Mögliche Hemmnisse müssen abgebaut werden. Denn rund 42 Prozent der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten Aufträge und 19 Prozent der daraus resultierenden Fahrleistung könnten mit Elektro-Lastenrädern substituiert werden.¹²

■ Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. Das schließt die Fortführung der bestehenden Tarifregelungen für Studentinnen und Studenten sowie SGB II-Leistungsempfänger ein.

Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur ver-

einfachen und verbessern. Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis angeboten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer finanzierbar ist. Damit wird der VBB vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif. Dies wird virtuell (z.B. per Smartphone) abgebildet.

■ Betriebliches Mobilitätsmanagement

In den Betrieben in der Metropolregion sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern können verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ (<http://www.gute-wege.de>), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch das Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Die Forderung nach der Einführung einer 1,1 Alkoholpromillegrenze für Radfahrer unterstützen wir. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit,

¹² Vgl. <http://www.ich-ersetze-ein-auto.de/ergebnisse/>

Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

■ **Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen der Metropolregion Berlin-Brandenburg**
Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen wie diesem können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car“-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure“-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden. Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren.

■ **Präventionsarbeit**
Zur Vermeidung von Unfällen fordern wir die künftige Landesregierung auf, der Präventionsarbeit weiterhin einen hohen Stellenwert einzuräumen. Mit Blick auf die stetig wachsende Bevölkerung in der Metropolregion und dem Anstieg der Verkehrsunfälle ist der Bereich der Prävention ein unerlässlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit. Aus diesem Grund fordern wir eine Verstärkung und eine Erhöhung des Personals im Präventionsteam der Polizei. Diese muss den zunehmenden Anforderungen gewachsen sein und sollte nicht erst im Notfall eingerichtet werden. Gerade im Präventionsbereich ist der Koordinierungsaufwand z.B. bei der Schnittstelle mit Schulen und Jugendverkehrsschulen sehr groß. Diesen Aufwand müssen die Verkehrssicherheitsberater zusätzlich zum eigentlichen Tätigkeitsfeld stemmen. In der Organisationsstruktur sehen wir somit noch erheblichen Nachbesserungsbedarf.

■ **Tempo 30**

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen bzw. Bezirke gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden. Wir unterstützen den kürzlich vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Verordnungsentwurf für die StVO, der unter anderem die Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kitas und Senioreneinrichtungen erleichtert.

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Durchgangsstraßen müssen verständlich und nachvollziehbar sein. Ständig wechselnde Beschilderung zwischen 50 km/h und 30 km/h mit wechselnden Zeiten auf kurzen Streckenabschnitten erzielen nicht das gewünschte Ergebnis.

■ **Breitere Parkplätze**

Der ACE in der Metropolregion Berlin-Brandenburg fordert eine neue Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen. Angesichts immer größer und breiter werdender Fahrzeuge müssen auch die Stellplatzbreiten angepasst werden. Andernfalls ist ein bequemes Ein- und Aussteigen kaum möglich, ohne nebenstehende Autos zu beschädigen.

Die Berliner Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt die Bedürfnisse der Anwohner in ihrem Quartier nur unzureichend. Ihnen sollte grundsätzlich Vorrang gewährt werden.

4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Berlin der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen vieler Projekte umgesetzt worden. Der zukünftigen Landesregierung sollte bewusst sein, dass Bürgerbeteiligung jedoch nicht die erforderlichen klaren Vorgaben des Senats ersetzt. Die Verwaltung ist aufgefordert, Ideen und Visionen für Berlin zu entwickeln und einen Rahmen vorzugeben. Sie trägt die Verantwortung für die gestaltende Politik, die nicht auf die Bürger übertragen werden kann. Sie sind einzubinden, wenn es um die Details geht.

Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro, Mitarbeit: Reiner Koch
Bildnachweis: ©Nikada – istockphoto.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: Juni 2016

ACE Auto Club Europa e.V.

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro

Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5

E-Mail: verkehrspolitik@ace-online.de

www.ace-online.de

Hans-Joachim Hacker

Verkehrspolitischer Sprecher Regionalvorstand Ost

Email: hansjoachim.hacker@yahoo.de

Telefon: 0173 7015318