

SPD Berlin

Fachausschuss XI Mobilität

BERLIN Mobilität 2030 plus

Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt

Positionspapier

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	3
Stadt des Gemeinwohls und der Lebensqualität	5
Stadt der sozialen Mobilität	7
Stadt der Prosperität durch Mobilität und effizienten Mitteleinsatz	9
Stadt der Luftqualität und des Klimaschutzes	10
Stadt der sicheren Mobilität	10
Stadt der zukunftsorientierten Mobilität – „smart city“	11
GLOSSAR	12

„Notwendige und gewünschte Mobilität fördern wir. Überflüssigen Verkehr wollen wir durch bessere Logistik und klügere Siedlungsstrukturen vermeiden. In unsere Verkehrsinfrastruktur muss kräftig investiert werden. Dabei geben wir den ökologisch günstigsten Verkehrsträgern und dem kombinierten Verkehr Vorrang. Wir wollen einen modernen und leistungsfähigen Schienenverkehr. Er hat für das Zusammenwachsen Europas eine große Bedeutung. Er sichert die Lebensqualität der Städte und Regionen. Der öffentliche Personennahverkehr bleibt für uns eine öffentliche Aufgabe. Bus und Bahn müssen wirtschaftlicher werden.“

(aus: Hamburger Programm. Grundsatzprogramm der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Beschlossen auf dem Hamburger Bundesparteitag der SPD am 28. Oktober 2007)

EINLEITUNG

Berlin ist das zukunftsorientierte, lebenswerte, multikulturelle Zentrum der Hauptstadtregion, groß geworden auch durch die geografischen Lage in der Mitte Europas, vielfältige nationale und internationale Verkehrsverbindungen und eine gute Erreichbarkeit. Die Stadt entwickelt sich zu einer wichtigen Bahndrehscheibe im europäischen Eisenbahnverkehr und bietet erhebliche wissenschaftliche und wirtschaftliche Potentiale, um den Ansprüchen an moderne, effiziente Mobilitätslösungen gerecht zu werden.

Um die Zukunft und die Anpassungsfähigkeit Berlins im Wandlungsprozess zu sichern, gleichzeitig bis spätestens 2050 ein klimaneutrales Berlin zu schaffen, muss höchste Effektivität in der Mobilität erreicht und die Effizienz des Einsatzes der zur Verfügung stehenden Mittel gesteigert werden. Investive und organisatorische Maßnahmen sind so miteinander zu verknüpfen, dass negative Folgen minimiert werden. Gleichzeitig sind eine leistungs- und entwicklungsfähige Mobilitätsinfrastruktur und ein entsprechender Umweltverbund unabdingbar.

Wesentlich für eine Stadt, der die Lebensqualität ihrer BürgerInnen zentrales Anliegen ist, sind Umdenkungsprozesse in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung. Berlin braucht handlungsorientierte Konzepte, effizient und kooperativ miteinander arbeitende Senats- und Bezirksverwaltungen, eine in ihrem Mobilitätsmanagement vorbildliche öffentliche Hand sowie öffentliche Verkehrsunternehmen, die mit ausreichendem Personal, Fahrzeugflotten und Mitteln für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV ausgestattet sind.¹

Bei nationalen und internationalen MobilitätsexpertInnen hat ein solches Umdenken längst begonnen.² Nicht nur, weil der MIV durch seinen Lärm und seine Emissionen die Umwelt stark belastet, sondern weil – gerade in den Metropolen – eine Abkehr vom eigenen PKW hin zu multimodalen Nutzungsmöglichkeiten bei der individuellen Mobilität deutlich erkennbar ist.

Der zukunftsichere Ausbau des Berliner Mobilitätssystems muss vorrangig dort erfolgen, wo das Netz und der Umweltverbund als Ganzes gestärkt werden und die größte Effizienzsteigerung im Hinblick auf den Klimaschutz, den Mitteleinsatz und die Folgekosten für die öffentliche Hand entsteht. Neben dem Fuß- und Radverkehr wird auch dem Bahnsystem - als dem Rückgrat der Personen- und Wirtschaftsmobilität - absolute Priorität eingeräumt.

Mobilität in Berlin soll ökologisch, nutzerInnenfreundlich und sicher sein. Verschiedene Verkehrsmittel sollen so kombiniert werden, dass jede/r sicher dort ankommt, wo er/sie hin will, in einem umweltfreundlichen und leistungsfähigen Mobilitätsnetz.

¹ VCD für einen starken Öffentlichen Verkehr, S. 1: „Öffentlicher Verkehr hat hohe externe Nutzen: weniger verkehrsbedingte Umweltschäden, Entlastung von Straßen, bessere Voraussetzungen für lebenswerten Straßenraum, Aufwertung von Standorten, Vorhaltung eines Basisverkehrssystems und Sichern der Mobilität für alle.“

² Vgl., als ein Beispiel von vielen, Hartmut Topp: Verkehr und Stadt – Über die Integration der Verkehrsinfrastruktur in den urbanen Lebensraum, in: Michael Braum, Olaf Bartels (Hg.): Wo verkehrt die Baukultur? Fakten, Positionen, Beispiele, Birkhäuser Basel, 2010, S. 40 ff

Eine Zunahme des MIV ist durch eine gesteigerte Attraktivität des Umweltverbundes zu verhindern. Ziel muss es sein, ihn bis 2030 erheblich zu verringern. Mit multimodalen Mobilitätsdienstleistungen, dessen Zentrum ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz ist, kann man in Berlin ohne größeren Verzicht das eigene Auto einsparen.

Städte sind die größten Energieverbraucherinnen (etwa 75 %) und Produzentinnen von Kohlendioxid-Emissionen (80 %).³ Der MIV verursacht die höchsten negativen Auswirkungen durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, Luftverschmutzung und Lärm. Wo immer es möglich und sinnvoll ist, müssen deshalb ökologisch vorteilhafte Verkehrsmittel den Vorrang haben. Denn sie sind in der Regel preiswerter, klimaverträglicher und schneller als der MIV. Das bietet auch die Chance, Stadtraum und städtische Lebensqualität zurückzugewinnen. Und um Mobilität sicherer zu machen, bedarf es zusätzlicher unfallverhütender und sicherheitssteigernder Maßnahmen im öffentlichen Raum und im ÖPNV.

Das Berliner Mobilitätssystem muss flexibel und zügig auf die Bevölkerungsentwicklung, die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und demografische Veränderungen reagieren. Mobilitätspolitik, Stadtentwicklung und Raumordnung bilden eine Einheit. Zwischen ihnen bestehen enge wechselseitige Abhängigkeiten. Grundlage einer modernen, umweltschonenden Mobilitätspolitik ist eine integrierte Stadtentwicklungsplanung.⁴

In der Stadtentwicklung ist das Wachstum Berlins so zu steuern, dass die bereits vorhandenen Strukturen weitgehend genutzt werden können. Die Entwicklung gut mit dem ÖPNV erschlossener, insbesondere innerstädtischer Flächenpotenziale sollte deshalb möglichst Vorrang vor der Neuerschließung von Flächen haben. Eine verdichtete Stadtstruktur mit gemischter Nutzung und ausreichend Grünflächen bietet wichtige Voraussetzungen für Nachhaltigkeit, kurze Wege, die Vermeidung von Mobilität und motorisiertem Verkehr sowie eine gute ÖPNV-Anbindung. In neu entwickelten Stadtquartieren sind die Mobilitätsangebote von vornherein so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum vorhanden und eine Pkw-freie Mobilität weitgehend möglich ist. Formen autofreien Wohnens sollen stärker unterstützt werden. Digitalisierung und technischer Fortschritt können dazu einen wichtigen Beitrag leisten.⁵

Als SozialdemokratInnen haben wir insbesondere die Menschen im Blick, die aus sozialen Gründen stark von Verkehrslärm und schlechter Luft betroffen sind und/oder aus materiellen Gründen nicht ohne weiteres in der Stadt mobil sein können. Sie haben ein Recht auf eine bessere Lebensqualität. Und wenn wir dort die negativen Folgen der Mobilität beseitigen, wird das wahrscheinlich auch positive Auswirkungen auf (fast) alle in Berlin lebenden Menschen haben.

Abseits der üblichen Einteilung von verkehrsplanerischen oder mobilitätspolitischen Konzepten gliedert sich dieses Positionspapier bewusst nicht nach den Verkehrsarten. Zunächst stehen die Wirkungsbereiche von Mobilität im Vordergrund, dann geht es darum, wie die Verkehrsarten diese Wirkungsbereiche beeinflussen und welche (qualitativen) Veränderungen erforderlich sind, um bestimmte, wünschenswerte Effekte zu erzielen. Daraus ergibt sich folgender Aufbau für dieses Positionspapier⁶:

- Stadt des Gemeinwohls und der Lebensqualität
- Stadt der sozialen Mobilität und des geringen Verkehrslärms
- Stadt der Luftqualität und des Klimaschutzes
- Stadt der Prosperität durch Mobilität und effizienten Mitteleinsatz

³ Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050, Potsdam und Berlin, März 2014

⁴ Vgl. auch: Beschluss des Landesparteitags der Berliner SPD vom 01.04.2006 (Antrag Nr. 01/I/06 Landesvorstand): Berlin gestalten: Für eine demokratische und soziale Stadtpolitik

⁵ Baukulturbericht 2014/2015 (Herausgeber: Stiftung Baukultur), Seite 7: "Schon heute gilt das 21. Jahrhundert als das Jahrhundert der Städte. Damit ist es gleichzeitig das Jahrhundert des städtischen öffentlichen Raums und des urbanen Grüns."

⁶ Eine detaillierte Wirkungsanalyse wird hier nicht erstellt

- Stadt der sicheren Mobilität
- Stadt der zukunftsorientierten Mobilitätstechnologie – „smart city“.

Die Gender- und Diversityperspektive ist konsequent in alle Diskussions-, Planungs- und Entscheidungsprozesse der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung einzubringen. Es ist jeweils zu hinterfragen, welche Auswirkungen diskutierte, geplante bzw. realisierte Maßnahmen auf die Geschlechter und deren Diversitäten sowie auf das Ziel Geschlechtergerechtigkeit haben.⁷

1. Stadt des Gemeinwohls und der Lebensqualität

Berlin ist mit knapp 3,562 Mio.⁸ EinwohnerInnen die größte und mit 892 Quadratkilometern die flächengrößte Kommune Deutschlands (1991: 3,434 Mio⁹). Bis 2030 kann die Zahl Prognosen zufolge auf etwa 3,756 Mio steigen. Gleichzeitig ändert sich die Altersstruktur. Die Anzahl der über 80-jährigen wird sich mit einer Steigerung von 80,7 % auf etwa 265.000 in diesem Zeitraum nahezu verdoppeln, wodurch sich der Altersdurchschnitt der Berliner Bevölkerung insgesamt von 42,3 Jahren auf 44,2 Jahre erhöht. Die Verschiebungen in den anderen Altersgruppen ist geringer.¹⁰ Bei der Bevölkerungsdichte steht Berlin mit ca. 3.800 Menschen pro Quadratkilometer deutschlandweit an zweiter Stelle hinter München.¹¹ Die Stadt hat sich eine gemischte Struktur aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen bis in die Zentren hinein bewahrt, auch die soziale Durchmischung hat sich zu großen Teilen erhalten. Es ist bislang nicht zu einer sozialen Spaltung innerhalb der Stadt oder zu einer breit angelegten sozial begründeten Abwanderung ins Umland gekommen.

Alle BewohnerInnen Berlins haben einen Anspruch auf Mobilität

Mobilität ist Teil unseres Lebens. Sie dient der Erfüllung individueller und wirtschaftlicher Bedürfnisse. Eine Stadt ohne Mobilität ist nicht denkbar. Gleichzeitig können sich aus der Mobilität auch Probleme für die Lebensqualität der Menschen ergeben. Denn alle Mobilitätslösungen jenseits des reinen Fußverkehrs sind mit der Verwendung von Verkehrsmitteln verknüpft, die in der Regel industriell hergestellt und mechanisch angetrieben werden müssen. D. h., es werden Ressourcen verbraucht und Emissionen erzeugt, öffentliche Flächen beansprucht und Menschen im öffentlichen Raum Gefahren ausgesetzt. Ziel eines vorausschauenden Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzepts muss es sein, für die Berlinerinnen und Berliner zu erkennen, wie Nutzen und Wirkung der Mobilität zukünftig in einen vertretbaren Ausgleich gebracht werden sollen.

Es ist anzunehmen, dass sich bis 2030 bei einem Großteil der Bevölkerung die gegenwärtige Tendenz fortsetzen wird, wohnortnahes Arbeiten und fußläufige Versorgungsmöglichkeiten, kulturelles Leben und Freizeitaktivitäten in Berlin und im Umland miteinander zu kombinieren¹². Deshalb muss „die Infrastruktur ... mit den Bedürfnissen ihrer Bürger Schritt (halten). Sie muss flexibler und funktionaler werden, sonst sinkt die Lebensqualität.“¹³ Und deshalb ist auch bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete der Anschluss an das ÖPNV-Netz integraler Bestandteil der Gesamtplanung. Die Stadt wird als Lebensraum wiederentdeckt. Mobilitätspolitik wird dadurch verstärkt zu einem unmittelbaren Element der Stadtentwicklungspolitik.

⁷ Ansätze zu „Gender“ gibt es im Stadtentwicklungsplan Verkehr (Step Verkehr) 2025, Stand März 2011, Seiten 11, 20, 21 f

⁸ <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2015/15-02-12a.pdf>

⁹ https://www.berlin.de/sen/.../130604_foliensatz_zensusergebnisse.pdf

¹⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Kurzfassung Bevölkerungsprognose Berlin und Bezirke 2011 - 2030, Oktober 2012, Seite 2

¹¹ Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Berlin 2050, Potsdam und Berlin, März 2014, Seite 47

¹² Siehe auch Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Umweltbundesamt: Umweltbewusstseinsstudie 2014 – Fact Sheet: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Forschung/umweltbewusstsein_2014_factsheet_bf.pdf

¹³ Jens Uehlecke: „Die Stadt der Zukunft“, ZEIT WISSEN MAGAZIN vom 06.02.2009

„Begreifen wir die Stadt .. als Lebensraum, müssen wir die Straße von außen nach innen denken, also bei der sogenannten Randnutzung beginnen. Wie viel Platz brauchen Cafés für Tische, Läden für Warenauflagern? Welchen Raum brauchen Fußgänger und Radfahrer? Wo bringen wir Bushaltestellen, Tram- oder U-Bahn-Züge unter? Erst wenn all das seinen Platz hat, geben wir den Rest dem Auto“.¹⁴ Bleibt zu ergänzen: Vorrang haben auch Parks und Grünflächen, die Kinder, Jugendliche und Erwachsene für Sport und Spiel, zum Aufenthalt, für Begegnung und Kommunikation brauchen.

„Der Aspekt der Erreichbarkeit und somit die Chance zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und entsprechenden Wahlmöglichkeiten wird sich immer mehr zum Maßstab für eine zeitgemäße Mobilität entwickeln. Dazu bedarf es sowohl der organisatorischen als auch der physischen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander zu einem sogenannten inter- und multimodalen Mobilitätsverbund“.¹⁵

Erreichbarkeit vor Schnelligkeit. Dazu brauchen wir einen attraktiven ÖPNV als „intermodale Säule“. Das Ziel sind kürzere Takte, beständige Fahrzeiten, barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, ein dichteres Haltestellennetz, Zuverlässigkeit, Sicherheit sowie ein gut integriertes Sharing-System.

Deutlich vor 2030 soll mit einem Prioritätenplan begonnen werden, bei dem sich Stadtquartiere (bzw. deren BewohnerInnen) für die Aufnahme in eine erste Liste von Modellprojekten bewerben können. Die Liste soll – je nach Verfügbarkeit finanzieller Mittel – Jahr für Jahr fortgeschrieben werden. In diesen systematischen Umbau wird auch die Barrierefreiheit aufgenommen. Der ÖPNV muss bis 2022 barrierefrei sein (§ 8 PersBefG¹⁶). Dieser Zeitrahmen soll auch für mobilitätseinschränkende Barrieren im öffentlichen Raum gelten.

Öffentlicher Raum ist sozial und demokratisch

Die Menschen in dieser Stadt sollen mehr Platz in der Stadt und damit auch eine bessere Mobilitäts- und Aufenthaltsqualität erhalten. Deshalb werden Straßen in der Innenstadt (und darüber hinaus) zurückgebaut. Das bedeutet auch die Reduzierung von Parkplätzen.

Der MIV hat aktuell deutlich mehr Fläche zur Verfügung als es seiner Relevanz im Berliner Modal-Split entspricht, während der Radverkehr über viel zu wenig Platz verfügt.¹⁷

Verkehr, der nicht notwendig ist, wird künftig vermieden, andere Verkehre werden verlagert oder verbessert. Bis 2030 schafft Berlin weitgehend raumsparende Mobilitätsstrukturen. Jedem Verkehrsträger steht so viel Raum zur Verfügung, wie es der angestrebte Modal-Split im StEP-Verkehr 2025 vorsieht: „Veränderung des Modal Split im Personenverkehr bis 2025 auf mindestens 75 Prozent im Umweltverbund (Gesamtstadt), auf mindestens 80 Prozent im Umweltverbund in der Innenstadt (innerhalb S-Bahn-Ring).¹⁸ In einigen Metropolen, wie z. B. New York, London, Paris, Seoul, Zürich, Stockholm, Kopenhagen¹⁹, wird der MIV schon heute teilweise erheblich begrenzt.

Auch der batteriebetriebene MIV ist aufgrund seiner negativen Umweltbilanz (Ressourcen- und Flächenverbrauch, Umweltbelastung, Verkehrssicherheit, Verbrauch seltener Metalle und Rohstoffe) so zu behandeln wie jeder andere MIV auch. Elektrofahrzeuge „werden der Konsistenzanforderung der nachhaltigen Mobilität bisher nicht gerecht. Nur durch den flächendeckenden, bislang aber eher noch für Nischenmärkte diskutierten Betrieb in den nutzungsoptimierten Anwendungskontexten

¹⁴ „Straße als Lebensraum begreifen“, Internationales Verkehrswesen 3/2014

¹⁵ Bernhard Heitele und Carl Zillich: Wo verkehrt die Baukultur? Ansprüche an städtische Verkehrsräume, in Michael Braum, Olaf Bartels (Hg.): a. a. O., S. 10

¹⁶ <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>

¹⁷ Wem gehört die Stadt?, Agentur für clevere Städte, Berlin, August 2014

¹⁸ Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (Step Verkehr 2025), Seite 63

¹⁹ „Das Zukunftsschaufenster – KOPENHAGEN City-Räder, Schwimmbäder im Hafen, Bio-Hotdogs – die dänische Hauptstadt setzt zukunftsweisende Ideen um und könnte bis 2025 die erste CO2-neutrale Metropole der Welt sein“, in DIE TAGESZEITUNG vom 31.05./01.06.2014, Seite 32

einer Sharing-Kultur könnte die Materialintensität pro elektromobiler Serviceeinheit konsequent gesenkt werden ... Hinzu kommt, dass das Elektroauto seine Vorteile nur dann voll ausspielen kann, wenn es mit regenerativen Energien betrieben wird.“²⁰ Mit einer solchen Umweltbilanz gibt es vorerst keinen Grund, die Anschaffung batteriebetriebener PKW und/oder ihre Gebührenbefreiung in Parkraumbewirtschaftungsgebieten zu fördern.

Car-Sharing-Elektrofahrzeuge, die mit regenerativen Energien betrieben werden, sollen in den multimodalen Umweltverbund integriert werden. Für jedes dieser Car-Sharing-Fahrzeuge, das in Berlin unterwegs ist, wollen wir bis 2030 vier PKW-Stellplätze im öffentlichen Stadtraum umwidmen: Für den Fußverkehr, für Rad- und Bike-Sharing-Stellplätze und andere öffentliche Nutzungen in der Stadt.

Dem Radverkehr werden bis 2030 mindestens 1/5 der Verkehrsfläche eingeräumt. Mehr als 20 % des gesamten Verkehrs wird dann über das eigene Fahrrad, Bike-Sharing, Pedelecs bzw. Lastenfahrräder abgewickelt. RadfahrerInnen erhalten weitere Abstellanlagen (vornehmlich an Stationen des ÖPNV und wichtigen Umsteigepunkten zwischen ÖPNV, Regional- und Fernverkehr), die durch guten Zugang, Witterungsschutz und erhöhte Sicherheit zusätzlich verbessert werden. Beim Bau von Wohn- und Geschäftsgebäuden wird die Integration einer überdachten, sicheren Fahrradabstellanlage bis 2030 zur Pflicht. Außerdem soll es bis 2030 geschützte Radstreifen auf wichtigen Routen und eine „grüne Welle“ für RadfahrerInnen in Berlin geben. Bis 2030 werden auch alle Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet.

Die Stadt gehört den Menschen

Die Steigerung der Lebensqualität zahlt sich für die Berlinerinnen und Berliner und die Gäste der Stadt aus. Wer nach Berlin kommt, soll auf die öffentlichen Mobilitätssysteme umsteigen. Dies gilt vor allem auch für den PendlerInnen. 2014 kamen an Werktagen 293.800 PendlerInnen nach Berlin. Davon kommen knapp drei Viertel aus Brandenburg.²¹ Um die Zahl der PKW-PendlerInnen zu begrenzen, müssen Berlin und Brandenburg ihre Politik hinsichtlich des MIV schon jetzt ändern.²²

Park&Ride ist dabei für sich genommen keine Lösung. Die Massen der dadurch angezogenen Fahrzeuge lassen öde Flächen am Stadtrand entstehen und verlagern die Probleme auf kleinere Kommunen in Brandenburg, oder in die Außenbezirke Berlins. Sofern es weiterhin P&R-Flächen gibt, werden diese im Jahr 2030 bewirtschaftet sein. Die Entgelthöhe wird durch Nachfrage bestimmt. Anstelle von P&R soll der Busverkehr zum nächsten Bahnhof so gut gestaltet werden, dass es gar keinen Anreiz mehr gibt, mit dem Auto zum Bahnhof oder nach Berlin zu fahren.

Da die Auslastung der Fahrzeuge im SPNV in den Hauptverkehrszeiten auf einigen Strecken im Umlandverkehr schon heute bei nahe 100 % angekommen ist, müssen Züge und – wo nötig – Bahnsteige verlängert sowie Doppelstockwagen angeschafft werden, um die Kapazitäten zu erhöhen.

Die PendlerInnen-Pauschale ist bis 2030 ersatzlos zu streichen. Sie fördert die Suburbanisierung. Aus dem gleichen Grund wird die Wohnungsbauförderung für Einfamilienhäuser abgelehnt.

2. Stadt der sozialen Mobilität und des geringen Verkehrslärms

Mobilität muss für alle Bevölkerungsgruppen möglich und erschwinglich sein. Dabei kann nur der ÖPNV Mobilität für alle garantieren und so die gesellschaftlichen Teilnahmekancen auch von sozial

²⁰ Stephan Rammler: Schubumkehr – Die Zukunft der Mobilität, FISCHER Taschenbuch 03079, Frankfurt a. M., 2014, S. 76 f

²¹ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Pressemitteilung Nr. 93 vom 03.04.2015

²² Die Selbstfahrerquote bei PendlerInnen aus Brandenburg liegt bei etwa 56 % (Stand 2012): www.auto.de/magazin/pendler-eigener-pkw-mit-abstand-wichtigstes-transportmittel/

oder körperlich Benachteiligten sichern.²³

Menschen mit geringem Einkommen erhalten die Möglichkeit, über rabattierte Fahrausweise am ÖPNV teilzunehmen. Das Tarifsystem wird bis 2030 weiterentwickelt. Innovative Tarifangebote werden ausgeweitet. Ein BürgerInnenticket für den ÖPNV ist dabei kein Tabu.

Fahrgäste im ÖPNV werden 2030 nicht mehr das Gefühl haben, in ihrer Mobilität gegenüber anderen Gruppen benachteiligt zu sein. Bis dahin werden die räumliche Erreichbarkeit durch den ÖPNV, die Haltestellendichte und die Taktintervalle erheblich verbessert sein. Ein Beschleunigungsprogramm, das die Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampelanlagen weiter ausbaut und erforderlichenfalls die Busspuren ganztägig (24/7) für den ÖPNV frei hält, ist bis dahin umgesetzt.

Die TrägerInnen des ÖPNV (Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen) bieten bereits vor 2030 multimodale Mobilitätslösungen an²⁴. D. h. die Fahrt mit dem ÖPNV wird im Vor- und Nachlauf, z. B. durch Fahrradfahrten oder CarSharing ergänzt. Auch die ersatzweise Nutzung von PKW für bestimmte Zwecke (wie z. B. den Transport von Sachen) wird durch Car-Sharing- oder Lastenfahrrad-Systeme ermöglicht. Die Nutzung erfolgt durch den Erwerb eines Fahrausweises mit geringem Aufpreis. Und die Auskunftssysteme der Verkehrsunternehmen werden so gestaltet, dass die Nutzung der ergänzenden Verkehrsmittel automatisch mit angeboten wird.

Der private PKW ist bis 2030 als individuelles Verkehrsmittel im Stadtbereich – insbesondere in der Innenstadt – wegen des gut funktionierenden, multimodalen Umweltverbundes weitgehend entbehrlich. Der PKW-Verkehr belastet die Umwelt erheblich (Lärm, Abgase, Luftverschmutzung). Schon jetzt sind etwa 300.000 BerlinerInnen (also fast jede/r Zehnte) Tag und Nacht von gesundheitsgefährdendem Lärm durch den Straßenverkehr betroffen.²⁵

Der Zusammenhang zwischen hohem Lärmpegel und sozialer Entmischung ist in betroffenen Stadtteilen klar erkennbar. Wer es sich leisten kann, zieht in leisere Straßen und Stadtteile. „Nationale und internationale Forschungsergebnisse zeigen einen engen Zusammenhang zwischen Gesundheit und Verkehr. Während sich die Debatte früher fast ausschließlich auf Fragen der Verkehrssicherheit konzentrierte ... gibt es mittlerweile zahlreiche Befunde zum Ausmaß der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden von Lärm, Luftschadstoffen und Bewegungsmangel sowie zu Folgekosten der Zersiedelung“.²⁶

8

Bis 2030 wird durch die flächendeckende Einführung von Tempo-30 in der Innenstadt (day & night)²⁷ und die Reduzierung des Parksuchverkehrs durch eine lückenlose Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings eine spürbare Reduzierung des Verkehrslärms erreicht. Für die Einführung der einer Tempo-30-Regelung hat Berlin zuvor eine Bundesratsinitiative gestartet. Auf wenigen Hauptverkehrsstraßen wird tagsüber das Tempolimit auf 50 angehoben.

Auf Berliner Stadtautobahnabschnitten sind bis 2030 aus Lärmschutzgründen dort weitere Temporeduzierungen eingeführt worden, wo Anwohnerinnen und Anwohner besonders betroffen sind. Das führt auch zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Außerdem mindert es die CO₂-Emissionen, erhöht die Kapazität auf der Autobahn und vermeidet Staus. Auch die finanziellen Aufwendungen für Lärmreduzierungsmaßnahmen sinken deutlich. Weitere Maßnahmen zum Lärmschutz an Autobahnen werden ebenfalls im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes umgesetzt. Wie berechtigt dies ist, zeigt sich daran, dass die Geschwindigkeitsreduzierung im Extremfall zu einer

²³ Baukulturbericht 2014/2015, a. a. o., Seite 4: „96 % der Bevölkerung in Deutschland wünschen sich eine gute Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen und 92 % der Bevölkerung ist es (sehr) wichtig, dass Gebäude, Straßen und Plätze gut instandgehalten und gepflegt werden.“

²⁴ Auch Bahnunternehmen sollten ein multimodales Angebot entwickeln.

²⁵ Lärmaktionsplan Berlin 2013 – 2018, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, 2014

²⁶ Difu-Berichte 4/2006 – Ergebnisse der Fachtagung „Stadt der Zukunft: Kommunal mobil“

²⁷ Das Europäische Parlament (EP) hat sich am 27.09.2011 mit großer Mehrheit für ein allgemeines Tempolimit von 30 km/h in Städten ausgesprochen

Reisezeitverlängerung von maximal 6 Minuten führt (beim Befahren der A100 auf der gesamten Länge in einer Richtung und unter der Annahme, dass statt 80 km/h durchgehend 60 km/h gefahren werden können).

3. Stadt der Prosperität durch Mobilität und effizienten Mitteleinsatz

Der Wirtschaftsstandort Berlin erhält bis 2030 eine sichere Infrastruktur und eine gute, umweltfreundliche Mobilitätsanbindung der Wirtschafts- und Wissenschaftszentren.

Qualitatives Wachstum setzt Wettbewerbsfähigkeit mit hoher Produktivität und Wertschöpfung und die Nutzung der vielfältigen Entwicklungspotenziale der Stadt voraus. Bis 2030 gibt es in Berlin einen stadtverträglichen und umweltschonend gestalteten Wirtschafts- und Güterverkehr²⁸. Dazu gehört eine verkehrsmindernde City-Logistik für die innerstädtischen Warenströme. Mit gebietsbezogenen Konzepten, umweltschonenden, leisen Transportmitteln und einem Mobilitätsmanagement, das öffentliche und private Einrichtungen einbezieht, werden die negativen Auswirkungen reduziert bzw. verhindert. Auf Landes- und Bezirksebene gibt es ein konstruktives Zusammenwirken mit der Wirtschaft und ein gut funktionierendes, ökologisches Mobilitätsmanagement bei Unternehmen, Verwaltungen und anderen Organisationen.

Im ÖPNV werden Netzerweiterungen bei der S- und U-Bahn bis 2030 und darüber hinaus nur dann vorgenommen, wenn sie nachweislich zur Beseitigung von „Flaschenhälsen“ führen und sich die Investitionen innerhalb weniger Jahre rechnen. Dagegen werden vergleichsweise preiswerte Netzerweiterungen bei der Straßenbahn im Vordergrund der Investitionstätigkeiten stehen. Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur folgen den strategischen Zielen der Stadtentwicklung. Umweltbewusste Netzerweiterungen mit modernster Technologie (z. B. Induktionstechnik statt Oberleitungen) in Innenstadtquartieren, zur Erschließung bestehender Großsiedlungen sowie neuer Stadterweiterungsgebiete, genießen dabei Priorität.

Berlin sorgt kontinuierlich für die systematische Erneuerung des ÖPNV-Fahrzeugparks mit den besten Umweltstandards, und für eine ausreichende Finanzierung zum Erhalt der Tunnelstrecken. Ein Teil des Angebot im Busverkehr wird sukzessive auf die Straßenbahn verlagert, dafür wird das Busangebot insbesondere in den Außenbereichen stärker differenziert. Dabei können auch kleinräumig flexible Bedienformen und unterschiedliche Fahrzeugkonstellationen (wie Anhänger) und Straßenbahnen mit Gütertransportpotenzial zum Einsatz kommen. Die S- und U-Bahnfahrzeuge erhalten eine neue Strukturierung, wodurch die Mitnahme von Fahrrädern und anderen Gegenständen erleichtert, bzw. Konflikte mit anderen Fahrgästen reduziert werden. Die Bereiche für diese Nutzung werden klar gekennzeichnet.

Bis 2030 wird die Erreichbarkeit der Hauptstadtregion durch eine moderne Schieneninfrastruktur und gute Schienenverkehrsangebote verbessert. Es wird zuverlässige, sichere und umweltfreundliche Bahnverbindungen und Züge im Regional- und Fernverkehr geben, auch zum Flughafen und zu unseren östlichen Nachbarn²⁹.

Das Land Berlin wird sich dafür einsetzen, dass sich der Flughafen bis 2030 strategisch auf den internationalen Flugverkehr konzentriert und in das AIRail-System mit der DB AG und anderen Schienenverkehrsunternehmen eingebunden ist, um Inlandsflüge weitestgehend zu vermeiden und die Belastung durch Lärm und Emissionen für Bevölkerung und Umwelt zu reduzieren. Auch das Gebühren- und Rabattsystem für die Fluggesellschaften wird bis dahin einer kritischen Prüfung unterzogen. Die Umsetzung der steuerliche Gleichstellung des Schienen- und Luftverkehrs wird bis 2030 durch

²⁸ „ 30 % of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50 % by 2050, facilitated by efficient and green freight corridors“, in: SPIDER PLUS/LivingRail: Vision and Roadmap for Sustainable Mobility – Rail towards 2050. Joint presentation of the conclusions of the two FP7 projects SPIDER PLUS and LivingRAIL, Karlsruhe, April 2015, Seite 3

²⁹ „For the transition to a future oriented rolling stock park there are three key elements of main importance: - Hybrid locomotives & train sets, - automatic coupling, electric wire & new braking technologies, - new light weight wagon design, SPIDER PLUS/LivingRail, a. a. O, Seite 8

eine Initiative des Landes Berlins auf den Weg gebracht. Die Bema-tung von Fern- und Reisebussen wird bereits bis 2016 vom Land Berlin betrieben, um den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zu verbessern.

Bei der vom Regionalverkehr genutzten Eisenbahninfrastruktur konzentriert sich Berlin bis 2030 weitgehend auf den Prignitz-Express, die Heidekrautbahn und die Dresdner Bahn, sowie weitere Engpässe, die mit der Anbindung des Flughafens BER zusammenhängen.

4. Stadt der Luftqualität und des Klimaschutzes

Berlin hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 in der Innenstadt kein CO₂ mehr zu produzieren. Während die Emissionen von CO₂ im Energie- und Wärmesektor im Wesentlichen vom gesellschaftlich bestimmten Energiemix abhängen, ist es bei der Mobilität eine Frage der individuellen, also persönlichen Entscheidungen. Diese Entscheidungen produzieren im Verkehrssektor 75 % des Berliner CO₂-Ausstoßes (und ca. 50 % des Feinstaubes). Umso wichtiger ist es, dass Berlin bis 2030 durch den Ausbau des multimodalen Umweltverbundes, die Temporeduzierung, Parkraumbewirtschaftung sowie den Straßenrückbau weitere Maßnahmen umsetzt, die die Verkehrsemissionen entscheidend reduzieren.

Auch der Wirtschaftsverkehr muss umorganisiert werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Nicht zuletzt der wachsende Versandhandel hat zu einem erheblichen und weiter steigendem Lieferverkehr für Waren unterschiedlicher Art besonders in den Wohngebieten geführt.

Bis 2030 wird die Organisation dieser Warenlieferungen durch eine ausgefeilte, umwelt- und ressourcenschonende Anlieferungslogistik optimiert. Die Paketdienste bündeln ihre Aktivitäten in stadtnahen Verteilzentren. Die Feinverteilung erfolgt mit umweltfreundlichen Fahrzeugen. Für einzelne Stadtteile oder Bezirke erhalten die Paketdienste ggf. regionale Konzessionen, so dass dort jeweils immer nur ein Paketdienst zuständig ist. Lieferdienste, die sich daran nicht beteiligen, müssen Paketstationen nachweisen oder ihre Lieferung auf Lastenfahrräder umstellen.

Ziel muss es sein, die fußläufige Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in den Wohnquartieren und eine Rückbesinnung auf den Einkauf vor Ort zu fördern.

Innerhalb des S-Bahn-Rings werden bis 2030 nur noch Nutzfahrzeuge – einschließlich Fern- und Reisebusse – unterwegs sein, die entweder voll elektrisch (und möglichst mit regenerativen Energien) fahren oder mit einem Hybrid-Antrieb ausgestattet sind. Ausnahmen für diese Busse soll es nur noch für die geregelte ZOB-Anfahrt geben.

Wenn Berlin die CO₂-Emissionen bis 2050 wirklich auf null reduzieren will, dürfen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eigentlich gar nicht mehr genehmigt werden. Wie weit das weiterhin der Fall sein wird, hängt von einem umweltorientierten, klimaneutralen Mobilitätskonzept des Senats ab.

Der Ausbau der Ladestationen im Straßenland für Elektrofahrzeuge wird schon jetzt konsequent vorangetrieben, allerdings sind Fahrzeuge, die diesen Service in Anspruch nehmen können, gegenwärtig noch eine Randerscheinung. Und solange Elektrofahrzeuge ein negative Umweltbilanz haben (s. o.), sind sie auch nur im Rahmen des Car-Sharing - bei gleichzeitigem Rückgang des MIV - eine denkbare Alternative.

5. Stadt der sicheren Mobilität

„Neben den positiven Aspekten der Mobilität ... hat unsere Gesellschaft leider auch negative Auswirkungen des Verkehrs festzustellen. Durch Rücksichtslosigkeit oder Fahrlässigkeit kam es im Jahr 2014 in Berlin zu insgesamt 132.718 registrierten Verkehrsunfällen.“³⁰

³⁰ <http://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>
15.406 Personen wurden leicht, 2.034 Personen schwer verletzt, 52 Personen getötet.

2030 wird die „Vision Zero“³¹ in Berlin weitgehend Realität sein, um den öffentlichen Raum noch sicherer zu machen. Radverkehrsanlagen wird es nur als sichere, straßenbegleitende Radspuren geben, sofern es nicht möglich ist, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen eine gemeinsame Fahrbahnnutzung oder entsprechend ausgebaute Radwege zu schaffen, die den Sicherheitsanforderungen entsprechen. Entscheidendes Kriterium ist die Einsehbarkeit des Radverkehrs auf der Straße. Wo es Radschnellwege gibt, werden die Sicherheitsbelange unterschiedlich schnell fahrender RadfahrerInnen berücksichtigt. Dabei nutzt Berlin die jeweils neuesten Erkenntnisse der Unfallforschung.

Berlin wird bis 2030 Regelverstöße im Straßenverkehr noch stärker ahnden als bisher. Als Ultima Ratio setzt sich Berlin dafür ein, das Verkehrsstrafrecht insbesondere für RaserInnen und FahrzeugführerInnen, die sich nicht an Tempobegrenzungen halten oder bei Rot über die Ampel fahren, erheblich zu verschärfen. Die Gefährdung anderer MobilitätsteilnehmerInnen und die Rücksichtslosigkeit gegenüber FußgängerInnen sind keine „Kavaliersdelikte“.

Parken in zweiter Reihe und das wilde Parken außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen werden zur Anzeige gebracht. Zur Einhaltung der Regeln werden die Ordnungsämter mit App-Lösungen verlinkt, auf die sowohl die MitarbeiterInnen von Ordnungsamt, BSR, BVG und anderen städtischen Unternehmen, als auch registrierte BürgerInnen unmittelbar Zugriff haben, um Fehlverhalten zu melden. Die Bußgelder werden angehoben.

Bis 2030 werden beim Rückbau von Straßen und Plätzen noch mehr Begegnungszonen eingerichtet.³² In neuen Wohngebieten erfolgt die Planung von Erschließungsstraßen grundsätzlich nach den Regeln der Verkehrsberuhigung, oder es werden Begegnungszonen eingerichtet.

6. Stadt der zukunftsorientierten Mobilitätstechnologie – „smart city“

In Berlin sind digitale Leit-, Informations- und Bezahlsysteme bis 2030 verstärkt in den multimodalen Umweltverbund integriert. Die öffentlich gesammelten digitalen Informationen über die Berliner Mobilität sind dann für alle in Echtzeit verfügbar. Die Nutzerinnen und Nutzer des Berliner Mobilitätssystems können sich vor Beginn und während ihres Weges online über den Stand ihrer Verbindung und Dienstleistungsangebote informieren. Und sie sind in der Lage, öffentlich nutzbaren MobilitätsdienstleisterInnen ihre Statusmeldungen, sowie für die Verkehrsinformation und -lenkung interessante Informationen, zu übermitteln. Berlin dafür, dass die Persönlichkeitsrechte der/des Einzelnen gewahrt bleiben und nur anonymisierte Daten nutzbar gemacht werden können. Die Digitalisierung bei den im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen geht konsequent voran, um verkehrsträgerübergreifende, aktuelle und umfassendere Fahrgastinformationen und höheren Komfort zu bieten. Das gilt auch für eine stabile Mobilfunk- und Internetversorgung im unterirdischen S- und U-Bahn-Netz. Bürgerinnen und Bürger, die das Mobilitätssystem nicht elektronisch nutzen, erhalten wie bisher umfassende Zugangs- und Informationsmöglichkeiten auch auf nichtelektronischem Weg.

Nachwort

Aufgabe der Politik ist es, gesellschaftliche Tendenzen aufzugreifen und am Gemeinwohl orientierte Entscheidungen zu treffen. Das gilt auch für eine auf gute Angebote und eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität ausgerichtete Mobilitätspolitik und ein klimaneutrales Berlin 2050.

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik zeichnet sich dadurch aus, dass sie auch den schwächeren TeilnehmerInnen am demokratischen Diskurs eine Stimme gibt. Wer eine für alle BewohnerInnen und Gäste Berlins attraktive Mobilitätspolitik und bis 2050 ein klimaneutrales Berlin erreichen will, darf keine Zeit verlieren.

³¹ <http://www.vcd.org/vision-zero.html>: „In der Umsetzung erfordert Vision Zero eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen in vier Handlungsfeldern. Alle dienen dem Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf ein Minimum zu reduzieren: Mensch und Gesellschaft, Fahrzeug, Straße und Lebensraum, Gesetz“

³² http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszonen.shtml

GLOSSAR

AIRail-System

Begriff der Deutschen Bahn. Zugverbindungen zu Flughäfen, als Zubringer-Alternative zu Inlandsflügen. Hier auch gemeint als generelle Alternative zu Inlandsflügen.

BikeSharing

Ein Fahrrad wird von verschiedenen Personen gegen Gebühr benutzt.

CarSharing

Ein Auto wird von verschiedenen Personen gegen Gebühr benutzt.

City-Logistik

Die gebündelte Belieferung von Kundinnen und Kunden durch möglichst ein einziges Auslieferungsfahrzeug. Die Ware wird an eine Verteilstation geliefert, wird dort zielbezogen umsortiert und auf Verteilfahrzeuge geladen. Auf diese Weise wird der Wirtschaftsverkehr in den Innenstädten reduziert.

day&night

Tag und Nacht (rund um die Uhr).

Gender Mainstreaming und Diversity

Gerechtigkeit und Chancengleichheit für alle Geschlechter in ihrer Vielfalt.

Induktionstechnik

Im Gleisbett sind unterirdisch Kabel verlegt. Fährt eine Straßenbahn darüber, entsteht ein magnetisches Feld. Eine Spule im Unterboden des Zuges nimmt dieses Feld auf und wandelt es in Strom um.

Intermodale Säule

ÖPNV als eine Säule des Umweltverbundes. Der ÖPNV bietet für viele Wege den „Kern“ und kann mit anderen Verkehrsmitteln (Fuß-, Radverkehr, MIV, Carsharing) auf einem Weg kombiniert werden (z. B. mit dem Rad zum Bahnhof fahren, dann weiter mit der S-Bahn). Ein hoch verfügbares, dichtes und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot und die sehr gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern ist für eine breite Akzeptanz der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg unabdingbar.

MIV

Motorisierter Individualverkehr.

Modal Split

Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Der Modal Split im Personenverkehr bezieht sich immer auf die Anzahl Wege: Modal Split 15 % im Radverkehr bedeutet, dass 15 % aller Wege in Berlin mit dem Rad erfolgen. Im Güterverkehr dagegen bezieht sich der Modal Split auf die Transportleistung (t/km).

Multimodal

Ein Verkehrssystem wird als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmerinnen und VerkehrsteilnehmerInnen für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen. Multimodales Verkehrsverhalten einer Person ist die tatsächliche Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel in einem bestimmten Zeitraum.

ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr.

ÖPV

Öffentlicher Personenverkehr.

P&R

Parkplatz mit Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr.

Pedelec

Pedal Electric Cycle: Fahrrad mit akkubetriebener Pedalunterstützung.

PKW

Personenkraftwagen.

Sharing System

MehrbenutzerInnen-System. Gegenstände (hier Autos, Fahrräder) werden von mehreren Personen be-/genutzt und zu dazu gegen Gebühr ausgeliehen.

Smart City

Sammelbegriff für gesamtheitliche Stadtentwicklungskonzepte mit technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Innovationen. Städte sollen effizienter, technologisch fortschrittlicher, grüner und sozialer werden.

Suburbanisierung

Abwanderung in das städtische Umland.

Umweltverbund

Auch Mobilitätsverbund genannt. Verbund umweltverträglicher Mobilität: Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, ÖPV, Taxis, CarSharing. VerkehrsteilnehmerInnen sollen ihre Wege innerhalb des Umweltverbundes ohne (eigenes) Auto zurücklegen können.

Vision Zero

Straßen und Verkehrsmittel so sicher gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

ZOB

Zentraler Omnibus Bahnhof.

Mai 2015

Redaktion Fachausschuss Mobilität:

Werner Faber, stellv. Vorsitzender; Holger Kölling-Orb, stellv. Vorsitzender;

Dr. Jürgen Murach, stellv. Vorsitzender; Robert Schmidt, stellv. Vorsitzender;

Sybille Uken, Vorsitzende