

Wahlprogramm 2021 - Teil Mobilität

MOBILITÄT FÜR ALLE

Berlin wird Mobilitätshauptstadt

EINLEITUNG

Die SPD BERLIN will eine umfassende Teilhabe für alle an unserer Gesellschaft durch eine barrierefreie, umweltfreundliche Mobilität. Denn Mobilität ist ein Grundrecht und ein Grundbedürfnis. Unser Leben ist ohne gute Mobilität nicht vorstellbar. Sie ist ein wichtiger Schlüssel für das Zusammenleben und die wirtschaftliche Entwicklung. Deshalb werden wir das von uns in der letzten Legislaturperiode auf den Weg gebrachte Mobilitätsgesetz konsequent umsetzen.

Wir haben den Mut zur Veränderung! Unser Ziel ist eine nachhaltige und menschenfreundliche Mobilitäts- und Verkehrswende, die dazu beiträgt, Berlin bis 2050 klimaneutral zu machen. Luftverschmutzung und Lärm sowie die Versiegelung von Flächen sind zu minimieren, der sozial gerecht verteilte und für die Bürgerinnen und Bürger erschwingliche Zugang zu Mobilität ist zu fördern. Wobei unsere politischen Forderungen nicht an Landesgrenze enden, sondern die Hauptstadtregion insgesamt einbeziehen.

Wir werden eine deutliche Verbesserung des Personennahverkehrs (ÖPNV) erreichen und schaffen im öffentlichen Raum vorteilhafte Bedingungen für Fußgänger*innen und Fahrradfahrende. So wird die Mobilität auch im Kiez für alle attraktiver, und unsere Stadt wieder ein Ort der Begegnung und des Verweilens. Darin zeigt sich Lebensqualität!

Bei Verkehr gilt für uns der Grundsatz: Vermeiden, verlagern, verbessern!

Unser Ziel ist eine Offensive für eine Verkehrswende, die den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr in den Vordergrund stellt. Denn sie sind in der Stadt die besseren Alternativen, damit alle sicher, bequem und umweltschonend an ihr Ziel kommen. Mit uns entwickelt Berlin eine nachhaltige Mobilitätskultur.

Wir wollen

- eine Mobilitätspolitik, die einen klaren Gestaltungswillen hat, und mit der wir innovative Mobilitäts- und Verkehrslösungen umsetzen, die der Bedeutung Berlins entsprechen;
- den Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ausbauen und stärken;
- die Verweilqualität an U- und S-Bahnhöfe steigern, damit Reiseketten im Umweltverbund attraktiver werden;
- mit einer integrierten und vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung die Aufenthaltsqualität und den nichtmotorisierten Verkehr durch eine nutzungsgerechte Neuaufteilung des öffentlichen Raums fördern, kurze Wege im Wohnumfeld und die frühzeitige Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten durch den ÖPNV erreichen;
- mit Verkehrsvermeidung den Freizeit- und Erholungswert in unserer sich stark verdichtenden Stadt gewährleisten;
- Fehlentwicklungen der „autogerechten Stadt“ korrigieren;

- neue Siedlungsgebiete dann entwickeln, wenn die notwendige öffentliche Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist;
- den Ausbau und die Pflege der Infrastruktur als staatliche Aufgaben erhalten und von einer Privatisierung ausschließen;
- die vordringliche Entlastung von verkehrlichen Brennpunkten, um für die dort wohnende Bevölkerung die Auswirkungen von Verkehrsemissionen zu senken und gleichzeitig einen Verdrängungswettbewerb zu verhindern;
- Planungsprozesse verbessern und mit Entbürokratisierung und Digitalisierung eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung für neue Mobilitätsangebote erreichen;
- die Rahmenbedingungen für alle Sharing-Angebote privater Unternehmen auf ihren Nutzen für die Bevölkerung überprüfen, um einem „Wildwuchs“ an raumgreifenden Angeboten entgegenzuwirken;
- in Koordination mit Brandenburg den Transport und die Verteilung von Gütern emissionsarm und durch eine effektive Kombination der einzelnen Verkehrsträger optimiert und sozial verträglich organisieren;
- bei staatlichen und privaten Einrichtungen ein Mobilitätsmanagement für ihre Mitarbeiter*innen mit umwelt- und klimaschonenden Nutzungsangeboten für den Arbeitsweg und Dienstreisen erreichen;
- den öffentlichen Raum sicher und lebenswert erhalten, indem durch ein konsequentes Durchgreifen der Ordnungskräfte Verstöße gegen das geltende Verkehrsrecht schnell geahndet und die Bürger*innen vor Rücksichtslosigkeit und Gefahren geschützt werden;
- eine Stärkung der Schienenverbindungen zwischen Berlin und Brandenburg und eine bessere Erreichbarkeit der Bahnhöfe;
- die Berliner Verwaltung personell und technisch in den Stand versetzen, dass sie die Herausforderungen, die eine Umsetzung unserer Mobilitätspolitik und die dringend notwendigen Maßnahmen für den Umweltverbund mit sich bringen, bewältigen kann.

Mobilität in Berlin muss ökologisch und sicher sein, der Alltag ohne eigenes Auto soll einfacher werden. Deshalb ist mehr Intermodalität in Echtzeit notwendig: Zufußgehen, Fahrradfahren und öffentlicher Verkehr sowie alle Sharing-Angebote sind besser aufeinander abzustimmen. Dabei kommt der BVG als kommunaler Mobilitätsdienstleisterin eine besondere Rolle zu.

Die größten negativen Auswirkungen für die Umwelt hat der motorisierte Individualverkehr durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, Luftverschmutzung und Lärm. Deshalb müssen öffentliche und ökologisch vorteilhafte Verkehrsmittel und Mobilitätsformen Vorrang haben. Das ist ein entscheidender Beitrag im Transformationsprozess Berlins zu einer nachhaltigen, klimaneutralen Hauptstadt. Um Mobilität sicherer zu machen, bedarf es weiterer unfallverhütender und sicherheitssteigernder Maßnahmen, sowohl im öffentlichen Raum als auch im öffentlichen Verkehr.

Nachhaltige Reiseketten fördern - Verkehr emissionsfrei gestalten

Wir werden eine Investitionsoffensive für den ÖPNV starten, um eine umweltfreundliche, bezahlbare und krisenfeste Mobilität für alle zu fördern und die Entwicklung der Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl sowie die demografische Struktur mit einer modernen, menschenfreundlichen Mobilitätsentwicklung in Einklang zu bringen. Das umfasst die komplette Reisekette von Tür zu Tür.

Dabei muss das eingesetzte Budget für den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur einen höchstmöglichen Nutzen erzielen.

Wichtige Bausteine sind:

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende in Berlin. Er steht für eine soziale, umweltgerechte und effiziente Mobilität. Und er ist eine öffentliche Aufgabe erster Ordnung, die dauerhaft eine staatliche Finanzierung und Regulierung benötigt. Wir werden den Takt von S- und U-Bahnen, Bus, Straßen- und Regionalbahnen verdichten und die Anschlusssicherheit erhöhen. Auch in den Außenbezirken. Denn wir wollen, dass der ÖPNV als grundsätzlich immer verfügbarer Taktverkehr bereitsteht. Die Bürger*innen sollen sich auf einen attraktiven, zuverlässigen und preiswerten ÖPNV verlassen können.

Wir setzen uns dafür ein, das bewährte öffentliche Verkehrssystem in seiner Substanz umfassend zu sanieren, zu ertüchtigen und zu modernisieren. An wichtigen Stellen ist das System zu ergänzen, um es der Entwicklung unserer Stadt anzupassen. Mit dem Ausbau des S- und Straßenbahn- sowie des Regionalbahnnetzes, sowie der Qualitätsverbesserung der Bahnhöfe und Haltestellen, wollen wir die Reduzierung des Individualverkehrs erreichen.

S-Bahn

Die S-Bahn sehen wir als Einheit. Wettbewerb im Netz darf nicht auf Kosten der Beschäftigten erfolgen. Ohne motivierte Mitarbeiter*innen, die eine gute Arbeit leisten, steht die S-Bahn schnell auf dem Abstellgleis.

Wir werden die Verlängerung der S 21 zum Gleisdreieck vorantreiben und dafür die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.

U-Bahn

Das bestehende U-Bahnbestandsnetz kommt immer mehr an die Grenzen seiner Belastbarkeit. Wir fordern die zügige umfassende Sanierung und Optimierung des U-Bahn-Systems, um seine Leistungsfähigkeit auch langfristig zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Modernisierung der Signal- und Sicherungstechnik und des Belüftungssystems sowie der Notfallausstattung. Wir sind uns bewusst, dass dies eine logistische und finanzielle Herausforderung ist, die wir annehmen müssen, um den Bestand nicht zu gefährden.

Sobald wie möglich wollen wir auf hoch belasteten Abschnitten eine Verdichtung des Taktes erreichen und setzen uns für die schnelle Beschaffung der dafür erforderlichen Fahrzeuge ein.

Das Erscheinungsbild zahlreicher U-Bahnhöfe und die Barrierefreiheit im Zugang sind dringend zu verbessern. Auch die Sichtbarkeit von Personal in Schlüsselstationen soll geprüft und möglichst angepasst werden.

Straßenbahn

Die Maßnahmen für die Berliner Mobilitäts- und Verkehrswende und die Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes müssen schnell vorankommen. Straßenbahnstrecken lassen sich zügig und zu niedrigen Kosten sowie mit geringen Umweltbelastungen bauen. Sie sind sicher und barrierefrei für alle Fahrgäste. Und sie integrieren sich gut in das Berliner Stadtbild.

Das Straßenbahnzielnetz soll in den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr aufgenommen und in den Flächennutzungsplänen verankert werden. Mit dem Bau der sich in der Planung bzw. Vorplanung befindlichen Straßenbahnstrecken und mit dem weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes werden wir den Berliner ÖPNV und damit auch die Elektromobilität verstärken und die Mobilitätswende schnell und effektiv voranbringen.

Bus

Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellstens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffantrieb im Blick behält. Wir unterstützen die Einrichtung von Busspuren dort, wo die Busse im Stau stehen und Lücken im bestehenden Busspurennetz geschlossen werden müssen. Für die bestehenden Busspuren ist die zeitliche Beschränkung aufzuheben. Damit der öffentliche Busverkehr besser fließen kann, ist die BVG dabei zu unterstützen, die Busspuren konsequent von parkenden Autos freizuhalten.

Bevorrechtigung des ÖPNV

Der ÖPNV soll auf eigenen Trassen schnell und ungehindert fahren können. Die Pünktlichkeit wird dadurch verbessert. Dies werden wir durch ein Monitoring begleiten, das der Öffentlichkeit über den Fortschritt bei der Erreichung dieses Ziels berichtet.

Batteriegetriebene PKW auf Busspuren bleiben verboten.

ÖPNV-Angebote in den Berliner Außenbezirken

Wir stärken das „On demand“-Angebot in den Außenbezirken. Dieses Angebot muss auch den Bürger*innen zur Verfügung stehen, die keine digitale Technik nutzen.

ÖPNV-Tarife

In Berlin werden wir ein Mobilitätsticket einführen, das den Bürger*innen im Rahmen eines Jahresabonnements die Nutzung des ÖPNV in den Tarifzonen AB für einen Euro pro Tag ermöglicht - unter Beibehaltung der bereits bestehenden Sondertarife. Dabei stehen wir alternativen Finanzierungswegen für den ÖPNV aufgeschlossen gegenüber, die wir intensiv prüfen werden.

Taxiverkehre

Das Berliner Taxigewerbe ist zu erhalten und vor unlauterem Wettbewerb zu schützen. Gesetzliche und andere regulatorische Maßnahmen, die Wettbewerbsnachteile für Taxiunternehmen bedeuten würden, lehnen wir entschieden ab.

Fahrdienstleister*innen müssen ihre Flotte von außen mit der Konzessionsnummer erkennbar machen, damit die für sie geltenden Regeln und Auflagen kontrolliert werden können.

Für den Flughafen BER ist schnellstens ein einheitlicher Taxitarif zu vereinbaren.

Zukunft Schiene

Projekt i2030: Mehr Regionalverkehr für unsere Hauptstadtregion auf der Schiene

Das Projekt i2030 sieht vor, den Schienen-Personennahverkehr Berlin-Brandenburg deutlich zu verbessern und zusätzliche Schienen-Infrastruktur aufzubauen. Wir werden darauf dringen, dass für alle im Projekt i2030 vorgesehenen Streckenplanungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB AG Baufinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden, damit der Ausbau der Schieneninfrastruktur finanziell gesichert ist und zügig umgesetzt werden kann. Es bleibt unser Ziel, bis 2030 so viel Regionalverkehr wie möglich auf diesen Strecken abzuwickeln.

Eisenbahnverkehr

Die Entwidmung stillgelegter Bahnstrecken wollen wir stoppen. Für die Bundesebene setzen wir uns für eine entsprechende Bund-Länder-Initiative in den Bund-Länder-Gremien ein.

Wir fordern die Verbesserung der Erreichbarkeit auf der Schiene aus Richtung Polen und dem Baltikum. Für die im Sommer 2026 in Betrieb gehende elektrifizierte Strecke Berlin-Stettin ist von den Ländern Berlin und Brandenburg ein Fahrzeugpool anzuschaffen, damit ausreichend kompatible Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn auf deutscher Seite muss umgehend begonnen und finanziert werden.

Wir fordern, dass endlich das Signalsystem ETCS in der Hauptstadtregion zur Verdichtung der Zugfolgen auf Engpass-Abschnitten und zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs nach Polen eingeführt wird.

Nachtzüge

An unserer Forderung, dass die DB AG wieder Nachtzüge einsetzt und Berlin entsprechend in den Fahrplan integriert werden muss, halten wir fest.

Fernbahnhof Zoo

Fernzüge, die über die Stadtbahn verkehren, sollen wieder am Bahnhof Zoologischer Garten halten.

Fuß- und Radverkehr

Die Vorgaben und Ziele des Mobilitätsgesetzes zum Fuß- und Radverkehr sollen mit einem klaren Termin- und Finanzierungsplan umgesetzt werden. Im Vordergrund steht dabei ein barrierefreies Umfeld mit einer guten Struktur für Fußgänger*innen sowie Radfahrende. Für die Weiterentwicklung eines Radwegenetzes sollen die gesammelten Erfahrungen aus den Modellversuchen mit den Pop-up Bike-Lanes verstetigt werden.

Parks und Grünanlagen dienen der Begegnung und Erholung. Deshalb werden wir verhindern, dass sie zu Radrennstrecken werden.

Verkehrssicherheit und Unfallverhütung

„Vision Zero“

Die Verkehrssicherheit ist ein sich zunehmend verschärfendes Problem in Berlin, das unsere ganze Aufmerksamkeit erfordert und deutlich über den Bereich der Mobilitätspolitik hinausgeht. Regelverstöße werden zur Gewohnheit, die Sicherheit im öffentlichen Raum, insbesondere von Fußgänger*innen und Radfahrenden, sinkt dramatisch.

Wir treten für eine konsequente Umsetzung der Vision Zero ein:

Es muss alles getan werden, um Tote und Verletzte im Straßenverkehr zu verhindern. Wir werden nicht akzeptieren, dass die Gleichgültigkeit gegenüber der Sicherheit anderer Menschen immer mehr Raum greift. Wir brauchen ein Klima der Solidarität und Rücksichtnahme. Wo möglich, werden wir bauliche Maßnahmen zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden umsetzen. Dort, wo nötig, werden wir dafür Sorge tragen, dass Verkehrsverstöße noch stärker geahndet werden.

Ordnungskräfte sind noch stärker dafür zu sensibilisieren, die Perspektive von Zufußgehenden und Radfahrenden einzunehmen, um zu einer umfassenden Gefahreinschätzung zu kommen.

Wo immer es sinnvoll ist, sind neue Zebrastreifen anzubringen und Vorkehrungen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs umzusetzen.

Wir wollen, dass Fahrrad- und Fußwege durch bauliche Maßnahmen vor dem motorisierten Verkehr geschützt werden, ohne dass Rettungs- und Versorgungseinsätze dadurch behindert werden. Fahrradstraßen dürfen nicht als Durchgangsstraßen nutzbar sein. Hier sind bauliche Veränderungen zu prüfen.

Tempo 30-Abschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz

Zur Verstetigung der Verkehrssicherheit befürworten wir die Prüfung und Anordnung weiterer Tempo 30-Abschnitte. Sie sind eine wirkungsvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tragen wesentlich zur Lärminderung und Luftreinhaltung bei.

Erschließungsstraßen und Kiezblöcke

Wir fördern die Lebens- und Aufenthaltsqualität in allen Stadtteilen. Wohngebiete sollen vom Durchgangsverkehr befreit werden, damit der öffentliche Raum für alle sicher nutzbar ist. Neue Stadtteile werden autoreduziert gestaltet.

Jugendverkehrsschulen

Die steigenden Teilnehmezahlen in den Jugendverkehrsschulen nehmen wir zum Anlass, den verstärkten Einsatz von Personal zu fordern, das für diese Arbeit qualifiziert ist.

Parken im öffentlichen Raum

Durch die Änderung der Zuständigkeiten zwischen dem Senat und den Bezirken wollen wir eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungsgebiete, die Erhöhung der Anwohnerparkgebühren und eine angemessene Bepreisung für die Nutzung des öffentlichen Raums durch Kraftfahrzeuge durchsetzen.

Wir sprechen uns weiterhin gegen die Gebührenbefreiung von batteriebetriebenen Fahrzeugen und Carsharing in Parkraumbewirtschaftungsgebieten aus.

Für Sharing-Fahrzeuge fordern wir passgenaue Rahmenbedingungen und Abstellstationen, damit positive verkehrliche Effekte erreicht werden können und es einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz gibt.

Elektromobilität auf der Straße

Wir stellen die bisherige E-Mobilitätsförderung des Landes Berlin auf den Prüfstand. Die Förderung der E-Mobilität ist streng an den Zielen einer nachhaltigen Verkehrswende mit dem Vorrang für den Umweltverbund zu messen und technologieoffen zu gestalten. Entscheidend ist die Frage nach dem konkreten Nutzen für Klima und Umwelt. Einen Fokus auf den motorisierten Individualverkehr darf es nicht geben. Es ist nachgewiesen, dass auch Elektrofahrzeuge die Umwelt belasten. Und der Flächenverbrauch der Fahrzeuge ist unabhängig vom Antrieb.

Die Aufstellung von Ladesäulen ist in ein Gesamtkonzept für die nachhaltige, aufenthaltsfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zu integrieren. Deshalb fordern wir, dass das Land Berlin den Ausbau neuer Ladesäulen strategisch steuert. Vor der Aufstellung ist ein Prüfkonzept zu erstellen, wie der öffentliche Raum hin zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität für alle Verkehrsteilnehmende entwickelt werden kann. Ausgeschlossen wird insbesondere das Aufstellen von Ladesäulen an Hauptverkehrsstraßen, solange diese Prüfung nicht abgeschlossen ist.

Wirtschafts- und Güterverkehr

Der städtische Wirtschafts- und Güterverkehr vor allem auf den Straßen steigt seit Jahren und ist für Berlin zu einer erheblichen ökologischen Belastung geworden, insbesondere durch den steigenden Durchgangsverkehr sowie Schadstoffe und Lärm. Das wollen wir durch einen stadtverträglichen und umweltschonend gestalteten Wirtschafts- und Güterverkehr minimieren.

Eine verkehrsmindernde City-Logistik für die innerstädtischen Warenströme mit gebietsbezogenen Konzepten, umweltschonenden Transportmitteln, einer intermodalen Vernetzung und Mobilitäts- und Verkehrsmanagement auch in Echtzeit sollen die negativen Auswirkungen reduzieren beziehungsweise verhindern. Die Möglichkeiten, vor der Stadt liegende Güterverkehrszentren stärker in die Überlegungen mit einzubeziehen und Bündelungseffekte bereits dort herbeizuführen, sind zu prüfen. Das dafür notwendige konstruktive Zusammenwirken mit der Wirtschaft auf Landes- und Bezirksebene wollen wir fördern.

Für die Häfen Berlins und deren Güterverkehrssubzentren brauchen wir leistungsfähige Binnenwasserstraßen. Nur so kann die Qualität des Wirtschafts- und Güterverkehrs auf dem Wasser

erhöht werden. Hier nehmen wir den Bund in die Pflicht. Für unsere Forderung nach Ausweitung der Maut auf allen Straßen für LKW ab 3,5 Tonnen sowie Fernbusse werden wir eine Bundesratsinitiative starten.

Ladezonen müssen einfacher zugänglich gemacht werden, um die Belastungen für andere Verkehrsteilnehmende zu reduzieren. Dazu soll der tatsächliche Bedarf anhand von stadträumlichen Daten schnellstens ermittelt werden. Diese Ladezonen sollen integriert für Wirtschafts- und Kundenverkehre genutzt werden können.

Pendler*innen

Um den Umstieg der Pendler*innen vom Auto auf den ÖPNV zu fördern, setzen wir uns für die schnellstmögliche Umsetzung des Schienenprojektes i2030 ein. In Zusammenarbeit mit der gemeinsamen Landesplanung und den brandenburgischen Nachbargemeinden sowie der DB AG soll erreicht werden, dass weitere Park&Ride- und Bike&Ride-Parkplätze die Erreichbarkeit des ÖPNV verbessern.

Wir werden das Parkraummanagement in die Berliner Außenbezirke ausweiten, um die dortigen Wohngebiete vor der starken Beeinträchtigung durch parkende Fahrzeuge aus dem Umland zu schützen.

Fernbusse

Der Fernbusverkehr ist in Berlin durch die Konzentration auf den ZOB mit seiner Lage direkt an der Stadtautobahn stadtvträglich zu gestalten. Im Rahmen eines nachhaltigen Haltestelleninfrastrukturkonzepts ist zu prüfen, ob bzw. wie den Fahrgästen auch im Osten von Berlin einen gut ausgestatteten Zugang zum Fernbusangebot ermöglicht werden kann.

Digital und automatisiert

Mobilität und Digitalisierung

Digitalisierung ist eine wichtige Unterstützung für Mobilität im öffentlichen Raum. Sie gewährleistet eine komfortable Nutzung von Mobilitätsketten in allen Bezirken. Bei allem technischen Fortschritt muss jedoch auch klar sein: Wir stellen sicher, dass die Bürger*innen, die keine elektronischen Systeme nutzen können, weiterhin umfassende Zugangs- und Informationsmöglichkeiten zum Mobilitätssystem haben.

Automatisiertes Fahren

Automatisiertes Fahren ist zur Stärkung des ÖPNV umzusetzen.

Die Teilstrecke der U5, die schon einmal Teststrecke für eine „autonom“ fahrende U-Bahn war, soll für automatisiertes Fahren reaktiviert werden, um den neuesten Stand der Technik im Regelbetrieb zur Kapazitätssteigerung einzusetzen.

BER

Wir setzen uns für eine verpflichtende ABC-Karte im Flugticket ein, um den Flug-Reiseverkehr stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Außerdem ist der Flughafen-Shuttle zwischen den Terminals für alle Reisenden kostenlos anzubieten. Die Finanzierung soll über die Flughafengebühren erfolgen. Damit schaffen wir auch ein weltweites Alleinstellungsmerkmal für den Berliner Flughafen.

Gemeinsame Landesplanung

Die Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg wollen wir weiter ausbauen und fordern, die gemeinsame Landesplanung zu stärken, um das Zusammenwachsen der Hauptstadtregion voranzubringen. Im Schienenverkehr wird das Projekt i2030 ein wichtiger Schritt zu einer besseren gemeinsamen Mobilität sein.