

Individuell. Fließend. Smart.

Eckpunkte urbaner Mobilität für ein Berlin des 21. Jahrhunderts.

Jeder Mensch hat seine eigenen Mobilitätsansprüche. Diese unterscheiden sich nach seinen Bedürfnissen und seinem Lebensstil. Als Freie Demokraten fühlen wir uns dem Grundsatz der Wahlfreiheit besonders verpflichtet und setzen auf eine Politik, die persönliche Vorlieben berücksichtigt, vielfältige Mobilitätsangebote ermöglicht und die Interessen von möglichst vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern ausgleicht.

Wir Freien Demokraten wollen ein bezahlbares und flexibles Verkehrsangebot für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer sichern und dafür sorgen, dass gegenseitige Behinderungen von motorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und Fahrradverkehr minimiert werden.

Mit fast 892 Quadratkilometern Fläche gehört Berlin zu den größten Hauptstädten Europas. Die Anforderungen der Bürger an die eigene Mobilität sind von individuellen Faktoren geprägt, ihre Verwirklichung setzt entsprechende Verkehrsinfrastrukturen voraus. Zuverlässigkeit, Sicherheit und optimierte Abläufe im Verkehr sind dabei zusätzliche Herausforderungen. Als Stadtstaat ist Berlin zugleich darauf angewiesen, seine Verkehrsstrategie mit dem Nachbarland Brandenburg abzustimmen und passfähig zu machen.

Mit dem bundesweit ersten Mobilitätsgesetz und verschiedensten Initiativen setzt der rot-rot-grüne Senat jedoch auf eine einseitige Verkehrspolitik, die weder den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger noch den Ansprüchen einer funktionierenden Stadt gerecht wird.

Die Fixierung auf einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern kann aber nicht die Antwort auf die Anforderungen einer permanent wachsenden Metropolregion sein. Ziel einer vorausschauenden Verkehrspolitik muss es vielmehr sein, alle Verkehrsteilnehmer in ihrer Gesamtheit zu betrachten.

Die steigende Einwohnerzahl, der anhaltende Wachstumstrend und die Ausdehnung der Stadt ins Umland erfordern neue und leistungsstärkere Verkehrswege.

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik mit liberaler Handschrift fördert den Umstieg auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger durch entsprechende Angebote, nicht durch Verbote. Im Zeitalter der Digitalisierung haben wir zahlreiche neue Möglichkeiten, Umweltbelastungen zu reduzieren und den Verkehr vernetzt zu steuern.

Die Fraktion der Freien Demokraten im Abgeordnetenhaus von Berlin hat mit „Individuell, fließend, smart - Zielrichtung urbaner Mobilität für ein Berlin des 21. Jahrhunderts“ ihre verkehrspolitischen Eckpunkte für ein funktionierendes Berlin definiert, die den Individual- und Wirtschaftsverkehr sowie den ÖPNV einvernehmlich berücksichtigen.

Öffentlicher Raum / Fließender Verkehr

Flächen sind eine wertvolle Ressource unserer Stadt, sie müssen daher optimal genutzt werden, um den vielseitigen Anforderungen einer funktionierenden Metropole gerecht zu werden.

Individuell. Fließend. Smart.

Der zu Zeiten der DDR erfolgte autobahnähnliche Ausbau von Straßen im östlichen Innenstadtbereich ist auf ein stadtverträgliches Maß zurückzuführen, um Flächenpotenziale zu schaffen. Auch braucht Berlin **mehr Tiefgaragen und Parkhäuser** statt einem weiteren Ausbau der Parkraumbewirtschaftung oder „Parklets“. So wird der notwendige Platz geschaffen, um oberirdische Verkehrsflächen optimal zu nutzen – zum Beispiel für Radwege, Lieferzonen oder zusätzliche Stellplätze.

Investoren, die freiwillig Stellplätze bereitstellen wollen, dürfen deshalb durch die Bezirke und den Senat dabei nicht behindert werden. Die Wiedereinführung einer verpflichtenden Quote für Stellplätze bei geplantem Neubau halten wir für sinnvoll. **Bei Neubauprojekten ist deshalb eine vorgegebene Anzahl an Stellplätzen für Autos und Fahrräder zu errichten**, die sich an dem bestehenden Bedarf bemisst.

Um Parkraum mit Hilfe digitaler Systeme effizienter zu nutzen, sind intelligente und vernetzte Parkleitsysteme einzurichten. Sämtliche zahlungspflichtigen Parkräume müssen auch mit mobilen, digitalen Zahlungssystemen ausgestattet werden.

Die **Einhaltung von gesetzlichen Regeln im öffentlichen Raum** ist Voraussetzung für die ungehinderte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Eine **Neuausrichtung der Ordnungsämter zur Sanktionierung von Verkehrsfluss-Blockierern** ist deshalb zwingend notwendig, auch um die Berliner Polizei wieder zur Wahrnehmung ihrer Kernaufgaben zu befähigen. Gegen Falschparker und Rad-Rowdies muss dabei gleichermaßen vorgegangen werden. Ein Fahrsicherheitstraining sollte Bestandteil des Führerscheinerwerbs werden.

Um einen besseren Verkehrsfluss zu erreichen, spricht sich die Fraktion der Freien Demokraten für ein **Verbot von Bierbikes** im gesamten Berliner Straßenland und für ein **Verbot von Pferdekutschen innerhalb des S-Bahnringes** aus.

Der unverhältnismäßigen Überlastung und Behinderung durch tausende, teils ungenutzte, Leihfahrräder im öffentlichen Raum ist entgegen zu wirken. Deren Abstellen ist als Sondernutzung des Straßenlandes zu behandeln. Ebenso sind Fahrräder, die allein als Werbeträger aufgestellt werden, wie Werbeflächen zu behandeln.

Auch **barrierefreie Fußgängerwege** sind ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Raumes. An allen Kreuzungen sind deshalb Straßenquerungen barrierefrei zu gestalten.

„**Begegnungszonen**“ wie in der Schöneberger Maaßenstraße sind dagegen **kein geeignetes Lösungskonzept** für das Zusammenspiel von Fußgänger-, Auto- und Fahrradverkehr.

Der öffentliche Raum kann besser genutzt und lebenswerter werden. Ein besonderes Beispiel dafür ist das Umfeld um **Funkturm, ICC und Messegelände**, das die Fraktion der Freien Demokraten im Zuge des Umbaus des Autobahndreieckes Funkturm durch eine Überbauung der Stadtautobahn **neu ordnen und in einem Masterplan gestalten** möchte.

Motorisierter Verkehr

Ausreichende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind wesentliche Voraussetzung für deren Funktionalität. Mit der Einrichtung einer **Schlagloch-Hotline**, wie sie im Bezirk Spandau bereits erfolgreich etabliert ist, sollen Straßenschäden innerhalb von 24 Stunden beseitigt werden.

Durch ein **zentrales Baustellenmanagement** sollen Bauvorhaben zielgerichtet umgesetzt und so priorisiert werden, dass der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Auch sollen Verträge für die Durchführung von Baustellen so gestaltet werden, dass sie Anreize schaffen, um Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen beziehungsweise auftretende Verzögerungen gezielt zu sanktionieren. Baustellen müssen örtlich und zeitlich als auch bezüglich der Verkehrsführung in Baustellenbereichen übergreifend optimiert werden.

Die Fraktion der Freien Demokraten lehnt eine Ausweitung von Tempo 30-Zonen auf Hauptstraßen ab. Die Belastungen für Anwohner und Umwelt sind stattdessen durch einen gleichmäßiger fließenden Verkehr zu reduzieren. Stellenweise auftretende hohe Belastungen durch Stickoxide sind lokal auf „Hotspots“ konzentriert. Deshalb sollen dafür auch **lokale Lösungen** gefunden werden.

Die Fraktion der Freien Demokraten positioniert sich klar gegen Fahrverbote. Bei drastischen lokalen Grenzwertüberschreitungen sind konkrete Maßnahmen vor Ort einzuleiten. Darunter sind **neben einer besseren (digitalen) Verkehrslenkung, grünen Wellen, Umleitungen und angepassten Ampelschaltungen auch städtebauliche Maßnahmen** zur besseren Durchlüftung zu prüfen.

Auf allen Haupttangentialen sind **smarte Verkehrsleitsysteme** zu etablieren. Die Erfassung und Verwendung von **Echtzeitdaten und deren Bereitstellung als Open Data** bietet große Chancen, digitale Steuerungen optimal zu nutzen und somit einen stetigen Mobilitätsfluss zu ermöglichen.

Die **Ausweitung weiterer Grünpfeilregelungen** ist an geeigneten Stellen weiter voranzubringen.

Der **Ausbau der Straßeninfrastruktur** bleibt weiterhin notwendig. Insbesondere der Bau der TVO und der Weiterbau der A100 sind dabei besonders vordringliche Projekte. Im Norden und Nordosten Berlins sind die aus verschiedenen Zeiten bestehenden Planungen wie eine Weiterführung des Stadtrings oder der Bau der Tangentialverbindung Nord im Zusammenhang mit der Entwicklung des Blankenburger Südens zu einem nachfragegerechten, stimmigen Konzept zusammenzuführen.

Die **öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektromobilität** muss sich allein am mittelfristigen realen Bedarf ausrichten. **Auch die Nutzung neuer Technologien (z. B. induktives Laden) muss mit bedacht und ermöglicht werden.** Die Förderung emissionsreduzierter Mobilität muss auch erdgasbetriebene Fahrzeuge umfassen.

ÖPNV

Ein **attraktives ÖPNV-Angebot** ist unverzichtbarer Bestandteil einer Millionenmetropole und Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität. Das zukünftige Wachstum des Verkehrs in der Stadt wird überproportional durch den ÖPNV abgewickelt werden.

Die Fraktion der Freien Demokraten hat deshalb Initiativen angestoßen, den Berliner Nahverkehr auszubauen und attraktiver zu machen – auch für Menschen mit Behinderungen und Senioren.

Saubere Fahrzeuge und Sicherheit sind entscheidende Kriterien für die Attraktivität des ÖPNV. **Mehr Sicherheitspersonal** und eine stärkere Berücksichtigung der Sauberkeit in den Verkehrsmitteln und auf den Bahnhöfen in den Verkehrsverträgen sind deshalb notwendig.

Individuell. Fließend. Smart.

Der Senat muss die Zuverlässigkeit von Aufzügen und Rolltreppen bei den Verkehrsunternehmen vertraglich absichern, um **barrierefreie Mobilität** im ÖPNV zu sichern.

Der schienengebundene ÖPNV in der Stadt und ins Umland muss deutlich ausgebaut werden, um den steigenden Verkehrsbedarf der wachsenden Stadt und die zunehmenden Pendlerströme aufnehmen zu können.

Die Fraktion der Freien Demokraten setzt sich deswegen unter anderem für eine **Reaktivierung der Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam** bis zum Jahr 2030 ein.

Um für das Gebiet der Insel Gartenfeld / Saawinkler Damm eine gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen, ist auch die vorhandene Trasse der Siemensbahn zu reaktivieren.

Auch die Schienenverbindungen nach Cottbus, Stettin und Frankfurt/Oder sind deutlich auszubauen.

Für Pendler sind bedarfsgerecht **Park&Ride Parkplätze und Fahrradparkplätze im Umland** zu schaffen. Park&Ride ist durch eine Anpassung des Tarifsystems des VBB zu fördern. An den Haltestellen im Umland müssen attraktive Zubringerlösungen wie **stationäres Carsharing** bereitgestellt werden, um auch weniger dicht besiedelte Gebiete gut an den ÖPNV anzubinden.

Die Fraktion der Freien Demokraten ist für eine bessere Versorgung bisher nur schlecht erschlossener Gebiete (vor allem im Tarifbereich B/C) durch **Rufbusse oder Ridesharing**. Auch Taxidienste sind Teil des ÖPNV und müssen flächendeckend gesichert sein.

Beim Aufbau öffentlicher Angebote und beim Markteintritt neuer Anbieter müssen die allgemeinen Regeln des Wettbewerbs stets gewahrt bleiben: Kein Anbieter darf diskri-

miniert oder einseitig bevorzugt werden, es gelten gleiche Regeln für alle.

Sonderprivilegien für Carsharing, beispielsweise durch kostenlose Stellplätze in parkraumbewirtschafteten Zonen, lehnen wir ab.

Beim Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur müssen die künftige Bevölkerungsentwicklung und die Möglichkeiten zur Nachverdichtung von Anfang an mitgedacht werden. Der **Straßenbahnausbau** ist an geeigneter Stelle sinnvoll. Im Innenstadtbereich hat jedoch der **Ausbau von U-Bahn-Strecken** aufgrund ihrer deutlich höheren Leistungsfähigkeit und des geringeren Flächenbedarfs klar Vorrang. Die Fraktion der Freien Demokraten im Abgeordnetenhaus positioniert sich deshalb klar **gegen die vom Senat geplante Tram-Strecke zwischen dem Alexanderplatz und dem Potsdamer Platz über die Leipziger Straße** und deren Weiterführung durch die Potsdamer Straße.

Alle Fahrzeuge des ÖPNV sollen in Zukunft **emissionsarm** sein.

Auch neue Verkehrsmittel wie Hyperloops, Schwebbahnen oder Seilbahnen können gegebenenfalls Ergänzungen zu den bestehenden Verkehrsträgern sein.

Alle Ticket-Automaten im ÖPNV müssen künftig neben Bargeld auch **gängige bargeldlose Zahlungen** akzeptieren. Zugangsschranken zur Ticketkontrolle wie in anderen europäischen Großstädten sind keine Lösung für Berlin.

Flächendeckendes WLAN im ganzen U-Bahn-Netz – nicht nur in den Bahnhöfen – muss Standard werden. **LTE-Empfang muss überall möglich sein**. Darüber ist flächendeckend eine **geeignete Ladeinfrastruktur** für Mobilgeräte zur Verfügung zu stellen.

Für die S-Bahn ist endlich mehr Wettbewerb notwendig, um eine bessere Leistung und höhere Qualität sowie neuere und komfortablere Fahrzeuge für die Nutzerinnen und Nutzer bereitzustellen. Es bedarf dazu einer regelmäßigen Ausschreibung des Betriebs, die chancengleich auch für neue Anbieter sein muss. Insbesondere müssen neue Regelungen für den Fahrzeugpark geschaffen werden: Nach einem Betreiberwechsel müssen vorhandene Fahrzeuge auch durch einen neuen Betreiber genutzt werden können.

Für ein besseres, individuelleres Angebot müssen **neue integrierte Leistungspakete einschließlich Carsharing, Bike-Sharing, Park& Ride und Zugang zu Fahrradparkhäusern** geschaffen werden. Für eine effektivere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sind dazu Übergangspunkte zusammenhängender Mobilitätsangebote zu schaffen, so genannte Mobilitätshubs.

Die **Schaffung einer digitalen Berliner Mobilitätsplattform unter Einbeziehung der BVG, der Taxiwirtschaft und anderer Mobilitätsanbieter** befürworten wir. Eine öffentlich betriebene Plattform muss dabei verpflichtet werden, ein flächen- und zeitdeckendes Angebot bereitzustellen. Die Einhaltung des Datenschutzes ist in jedem Fall zu sichern.

Fernbuslinien sind ein fester Bestandteil des Mobilitätsangebotes und eine Voraussetzung für die nationale und internationale Anbindung Berlins. Neben dem ZOB braucht Berlin einen **zweiten Fernbusbahnhof**, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. **Zusätzliche Haltestellen** der Fernbuslinien im Stadtgebiet neben den zentralen Busbahnhöfen sind für eine bessere Erreichbarkeit in den Bezirken zu begrüßen.

Berlin braucht auch ein Konzept zur Steuerung des Reisebusverkehrs mit einem Stellplatzkonzept.

Radverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Berliner Verkehrs.

Schnell und fließend soll nicht nur der Autoverkehr sein, auch das Fahrradwegenetz unserer Stadt braucht dringend eine Frischzellenkur. Neue Fahrradschnellwege und Lückenschlüsse im Fahrradwegenetz schaffen schnelle und sichere Verbindungen.

Fahrradwege sind durch bauliche Abgrenzungen zum Schutz der Fahrradfahrer und **zur Minimierung von Konflikten auf der Straße vom motorisierten Verkehr zu trennen**.

Fahrradwege sollen **vorrangig zwischen parkenden Autos und Fußwegen** geführt werden, soweit dies im Rahmen der lokalen Möglichkeiten realisierbar ist.

Der **Ausbau von Fahrrad(schnell)wegen** ist mit eigener Trassenführung unabhängig von der Führung des Autoverkehrs umzusetzen und kann gegebenenfalls auch auf eigenen Hochtrassen stattfinden. Auch **Fahrradwege unterhalb von Hochbahnen** können sinnvoll sein.

Bestehende Radwege sind zu renovieren und in einen guten baulichen Zustand zu versetzen, ihre Benutzung muss dann auch wieder verpflichtend sein. Asphaltübermantelungen von Fahrradstreifen auf Fahrbahnen mit Kopfsteinpflaster sollen zur verbesserten Sicherheit für Radfahrer geprüft werden. **Nach vorne versetzte Ampeln für Fahrradfahrer an problematischen Kreuzungen** sind eine Option für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Für Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres soll eine **Helmpflicht** gelten.

Wirtschaftsverkehr

Die Freien Demokraten wollen auch die Anforderungen zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Wirtschaftsverkehrs erfüllen.

Ziel muss es sein, Personentransport und Wirtschaftsverkehr in ihrer Gesamtheit zu betrachten und dafür innovative Lösungen zu finden. Der Wirtschaftsverkehr hat für uns aber keinen grundsätzlichen Vorrang vor dem Individualverkehr und dem ÖPNV.

Als Fraktion der Freien Demokraten sehen wir große Chancen, dass Lieferdienste **zukunftssträchtige Technologien und neue Formen der Koordinierung zum Einsatz bringen**. Verteilstrukturen für Lieferungen müssen sich in der Realität beweisen. Deshalb müssen mehr Möglichkeiten für ihre Gestaltung ausprobiert werden. Es muss dabei **möglichst technologieoffen** vorgegangen werden. Neben „Mikrodepots“ können auch Punkt-zu-Punkt-Lieferungen und lokale Packstationen eine wichtige Rolle spielen. **Dass das Land Berlin als Betreiber von Verteilsystemen (zum Beispiel von „Mikrodepots“) auftritt, lehnt die Fraktion der Freien Demokraten ab.**

An Hauptstraßen sind **Haltezonen für den Lieferverkehr** einzurichten und sicher frei zu halten. Zeitliche Einschränkungen von Lieferzeiten (Lieferfenster) können ebenfalls Teil der Lösung sein.

Alternativen zur Straße wie die Einbeziehung der Wasserwege sollen für geeignete Liefervorgänge stärker genutzt werden.

Die **Freigabe von Busspuren für den LKW-Verkehr** soll dort ermöglicht werden, wo entsprechende Kapazitäten verfügbar sind und eine effektive Verkehrsentslastung erreicht werden kann.

Die Fraktion der Freien Demokraten spricht sich für eine **Pflicht zur Ausrüstung aller LKWs mit Einrichtungen zur Vermeidung von Unfällen beim Abbiegen** aus.

Für den Güterverkehr sollen in Berlin innovative logistische Lösungen entstehen, die neue attraktive Angebote für den Transportbedarf der Berliner Wirtschaft ermöglichen. Eine grundlegende Voraussetzung dafür ist die Herstellung einer ausreichenden Datengrundlage, die in Zusammenarbeit mit den Unternehmen und relevanten Verbänden erstellt werden muss, um die geforderten Transportleistungen, Anforderungen und Planungsziele ermitteln zu können. In Kooperation mit der Berliner Wirtschaft sollen darauf aufbauend Pilotprojekte initiiert werden, um die Potenziale der Digitalisierung zur Optimierung des Güterverkehrs durch moderne Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsysteme zu erschließen und die Emissionen von Feinstaub, Stickoxiden und anderen Schadstoffen zu mindern.