

**DAMIT ES VORAN GEHT
FAIR. MOBIL. MITEINANDER.
FÜR DIE GANZE STADT.**

**VERKEHRSKONZEPT DER CDU-FRAKTION BERLIN
SAMSTAG, 01.07.2017**

CDU

FRAKTION
BERLIN

DAMIT ES VORAN GEHT. FAIR. MOBIL. MITEINANDER. FÜR DIE GANZE STADT.

Gedanken zur innerstädtischen Mobilität

| | | |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| A | VORBEMERKUNG..... | 2 |
| B | MOBILITÄT IN STÄDTEN. WO STEHEN (FAHREN) WIR IN BERLIN | 4 |
| B1 | VERKEHRSDATEN INSGESAMT | 4 |
| B2 | PKW-VERKEHR | 5 |
| B3 | FAHRRADVERKEHR | 6 |
| B4 | ÖFFENTLICHER VERKEHR..... | 6 |
| C | OHNE AUTO GEHT ES NICHT. KULTURKAMPF BEENDEN, STRAßENINFRASTRUKTUR AUSBAUEN | 7 |
| C1 | STRAßENINFRASTRUKTUR AUSBAUEN | 7 |
| C2 | STRAßENSANIERUNG AUS DEM WINTERSCHLAF HOLEN | 9 |
| C3 | VERKEHRSFLUSS DURCH MODERNE VERKEHRSLENKUNG VERBESSERN | 12 |
| C4 | AUTOPENDLER NICHT LIEGEN/ STEHEN LASSEN. BLECHLAWINE VOR DER STADT STOPPEN..... | 15 |
| C5 | WIRTSCHAFTSVERKEHR ERMÖGLICHEN, OHNE ANDEREN VERKEHR ZU BEHINDERN | 19 |
| D | VON AUßEN NACH INNEN. ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR ALS MOBILES RÜCKGRAT..... | 21 |
| D1 | VERHANDLUNG DES NEUEN VERKEHRSVERTRAGES: MEHR QUALITÄT | 21 |
| D2 | DIE VORAUSSETZUNG FÜR KÜRZERE TAKTZEITEN SCHAFFEN: MEHR QUANTITÄT..... | 23 |
| D3 | BUS & BAHN: BITTE UMSTEIGEN | 25 |
| D3 | NEUE ATTRAKTIVITÄT IM TICKETSYSTEM..... | 28 |
| D4 | IN DER WACHSENDEN STADT WÄCHST AUCH DER ÖPNV. LINIENAUSBAU VORANTREIBEN. | 29 |
| E | WEDER RATLOS NOCH RADLOS. FAHRRADVERKEHR FAIR UND GERECHT ORGANISIEREN..... | 34 |
| E1 | NEBENSTRAßEN FÜR FAHRRÄDER ERTÜCHTIGEN, HAUPTSTRAßEN NICHT VERENGEN..... | 34 |
| E2 | VOM FAHRRAD ZUMDEN UMSTIEG ORGANISIEREN. | 38 |
| E3 | MIT DEM FAHRRAD. ABER SICHER. | 40 |
| F | ABLEITUNG UND ZUSAMMENFASSUNG..... | 45 |

A Vorbemerkung

Verlässlich, schnell und sicher von A nach B zu gelangen, ist ein mobiles Grundbedürfnis in der Metropole Berlin. Diese Mobilität bedeutet Freiheit, wer weiß das besser zu beurteilen als wir Berliner?

Unsere Verantwortung und unser Anspruch ist es, diese Mobilität in der wachsenden Stadt zu gewährleisten. Und zwar mit einem fairen Verkehrsmix, ohne Bevorzugung oder Benachteiligung eines einzelnen Verkehrsträgers.

Bei der Lösung großstädtischer Verkehrsprobleme gibt es zwei unterschiedliche „Denkschulen“: Die einen setzen auf Begrenzen, Verdrängen, Regulieren, ja Schikanieren. Die Anderen bauen mit uns zusammen auf kreative Lösungen, neueste technische Entwicklungen, sinnvolles Leiten und Lenken und vor allem auf Kooperation der Verkehrsträger.

Die CDU-Fraktion wendet sich entschieden gegen eine rot-rot-grüne Verkehrsideologie, die statt auf Individualität auf Umerziehung setzt. Repräsentative Umfragen verdeutlichen, dass die Berliner die Verkehrsumerziehung mit der Brechstange ablehnen. Eine Verkehrspolitik in Berlin muss außerdem berücksichtigen, dass Berlin sich von anderen Städten unterscheidet. Berlin ist mit seiner polyzentralen Struktur eine Ansammlung von vielen kleinen Städten und dieser Aspekt muss bei einer auf Berliner Bedürfnisse angepassten Verkehrspolitik auch berücksichtigt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur Berlins fußt in ihren Grundstrukturen auf mutigen Entscheidungen zu Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts. Im 21. Jahrhundert wollen wir die Mobilität zukunftsfähig gestalten: ohne Diskriminierungen und Scheuklappen, stattdessen mit neuen Antriebskonzepten, intelligenten Vernetzungen, Telematik und Ausbau der Infrastruktur einhergehend mit Instandhaltung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur. Eine Diskriminierung einzelner Verkehrsmittel und/oder Verkehrsarten darf nicht stattfinden. Ein gleichberechtigter Ausbau ohne Benachteiligung oder Bevorzugung muss im Vordergrund stehen.

Wer in Berlin über Verkehr nachdenkt, dem kommt natürlich sofort der Fußverkehr in den Sinn, denn nach wie vor legen die Berlinerinnen und Berliner ihre Wege am häufigsten zu Fuß zurück. Den Fußverkehr haben wir ebenso wie den Luftverkehr und die Schifffahrt in dieser Gedankensammlung aus gutem Grund nicht adressiert, sondern uns auf den fließenden innerstädtischen Verkehr konzentriert. Denn gerade bei diesem Verkehr, der die rollenden Verkehrsarten umklammert, unterscheiden sich unsere Ansätze sehr deutlich von der rot-rot-grünen Verkehrsideologie.

Wenn wir die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen und weiterentwickeln, führt dies zu Wohlstand, Steuerkraft und Arbeitsplätzen. Neue Antriebskonzepte bei Fahrzeugen mit verringerter oder ohne Emissionen (seien es Schadstoffe und/oder Lärm) offenbaren neue Chancen in den Bereichen Transport und Logistik und eröffnen neue Möglichkeiten zu einer effizienteren Nutzung des begrenzten Straßenraums. Ein wichtiges Anliegen ist die schnelle, wirksame und nachhaltige Senkung der Belastung durch Stickstoffoxide. Die Mobilitätsinteressen der Bevölkerung und der Wirtschaft müssen im Auge behalten werden, wenn dem Gesundheitsschutz Rechnung getragen wird. Um pauschale Fahrverbote zu vermeiden, sind erhebliche Anstrengungen auf allen Ebenen der Gesellschaft und zwischen allen Beteiligten notwendig, also ein breites gesellschaftliches Bündnis.

Berlin, die mobile und menschenfreundliche Stadt für Wirtschaft, Wohnen und Wohlfühlen. Sie verdient ein ganzheitliches Mobilitätskonzept statt dem ausschließlichen Bedienen von Klientelinteressen.

Fair. Mobil. Miteinander. Für die ganze Stadt. Damit es vorangeht.

B *Mobilität in Städten. Wo stehen (fahren) wir in Berlin?*

Die Dynamik und die Größe Berlins bilden sich auf den Straßen und Schienen gleichermaßen ab. In den Verkehrsströmen – leider auch in der Dichte der Ströme und dem Stau – spiegelt sich die wachsende Stadt mit all ihren Vorteilen und Herausforderungen wider.

Die zur Verfügung stehenden statistischen Erhebungen sind zwar aufschlussreich, dennoch zeigen beispielsweise die Zahlen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung „Berliner Verkehr in Zahlen 2013“ als Kenndaten der Mobilität oder die SrV-Befragung „Mobilität in Städten 2008 und 2013“ der Technischen Universität Dresden ein veraltetes Bild.

Die CDU-Fraktion hält es für dringend notwendig, die seit einigen Jahren wieder stark wachsende Stadt, ihre spezifische Situation der Innenstadt und Außenbezirke und die daraus resultierenden Auswirkungen in einer aktuellen empirischen Untersuchung abzubilden. Dazu ist die Befragungswelle im „System repräsentativer Verkehrsbefragungen SrV“ schnellstens neu durchzuführen. Die Verkehrserhebung Mobilität in Städten, 1972 als "System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)" begründet, dient der Ermittlung von Mobilitätskennwerten der städtischen Wohnbevölkerung. Damit werden einerseits wichtige Datengrundlagen der kommunalen Verkehrsplanung auf Basis eines einheitlichen Erhebungsdesigns regelmäßig aktualisiert und analysiert. Andererseits lassen sich stadtübergreifende Trends der Verkehrsentwicklung und ihrer Randbedingungen unter Nutzung großer Stichproben erforschen.

Auf dieser Grundlage wird ein tatsächlich ganzheitlicher Masterplan Verkehr und ein alle Verkehrsträger berücksichtigendes Mobilitätskonzept entwickelt. Sollte der Senat nicht kurzfristig für eine aktuelle Datenlage Sorge tragen, wird die CDU-Fraktion eine eigenständige wissenschaftliche Analyse erstellen lassen. Mobilitätspolitik braucht eine valide Datengrundlage.

B1 *Verkehrsdaten insgesamt*

Dennoch geben die Bestandsdaten einen Eindruck beispielsweise über Nutzungsverhalten, regionale Unterschiede, Trends.

Die Verkehrszeit der Berliner steigt. Verbrachten Sie im Jahr 2008 durchschnittlich 70 Minuten im Verkehr, waren es im Jahr 2013 bereits mehr als 81 Minuten – und das bei etwa gleich bleibender Distanz.

In der Summe kann im Datenbestand 2008 von einer Dreiteilung des Verkehrsträgermixes gesprochen werden. 1/3 des Verkehrs erfolgt über den motorisierten Individualverkehr MIV, also über PKW und Motorräder. Ein Drittel erfolgt über den öffentlichen Personennahverkehr und ein letztes Drittel zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad, wobei die Fahrradnutzung überproportional wächst.

In diesem Zusammenhang allerdings davon zu sprechen, Berlin sei „nicht autoorientiert“, wie es in einer Broschüre der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hieß, ist genau der falsche Ansatz.

Vielmehr ist es so, dass sich die Heterogenität Berlins auch in der Verkehrsmittelwahl in den Bezirken abbildet. In der Innenstadt sind die Bewohner mobiler, legen mehr, allerdings auch kürzere, Wege zurück und nutzen weniger stark den PkW. Innerhalb des S-Bahnringes dominieren die öffentlichen Verkehrsmittel. In der Außenstadt hat der motorisierte Individualverkehr eine weiterhin hohe Bedeutung, die Leistungsspitzen setzen morgens früher ein; im Verlauf der Fahrt kumuliert sich daraus in der Innenstadt der Stau.

Insgesamt gilt auch hier: Reinickendorf ist anders als Mitte, Lichtenberg nicht Treptow-Köpenick und Spandau ist anders als Friedrichshain-Kreuzberg. Beileibe nicht nur in Verkehrsfragen, aber eben ganz ausdrücklich auch dort.

B2 PKW-Verkehr

Die Entwicklung der Motorisierung insgesamt verzeichnet allerdings in der ganzen Stadt ein deutliches Wachstum. Zwar hat Berlin die wenigsten PKWs pro Einwohner deutscher Großstädte (Relation 342 in 2012), diese Kennzahl ist in den letzten Jahren aber ebenfalls wieder angestiegen. Von der Relation darf man sich aber nicht blenden lassen: Durch das starke Bevölkerungswachstum steigt die absolute Zahl an Fahrzeugen, die Verkehrsflächen beanspruchen, massiv an: Bereits 2012 wurden 1,35 Millionen KfZ im Verkehr gezählt. Dabei darf man auch nicht außer Acht lassen, dass bei den im Umland wohnenden Pendlern die PKW-Dichte höher ist als bei den unmittelbar in der Stadt Berlin lebenden Berufstätigen.

Die Anzahl der Berufspendler steigt von Jahr zu Jahr an, insbesondere in der Berlin-Brandenburg-Relation. Bereits im Jahr 2012 verursachten in Berlin werktätlich mehr als 250.000 Einpendler und mehr als 150.000 Auspendler Verkehrsströme, auf die bundeslandübergreifend eine Antwort gefunden werden muss. Demgegenüber stehen massiv unterentwickelte P&R-Möglichkeiten.

Car-Sharing erweist sich als wachsender Markt in der Stadt, allerdings verdeutlichen Auswertungen, dass sich das Angebot bis auf wenige Ausnahmen auf den Innenstadtbereich begrenzt. Hier besteht Handlungsbedarf.

B3 Fahrradverkehr

Die Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Stadt kann in drei Abschnitte seit Ende des 2. Weltkrieges unterteilt werden. Bis in die 70er Jahre sank die Fahrradnutzung mit wachsendem Wohlstand und wachsender Mobilität deutlich, erreichte in den 70er Jahren ihren Boden und steigt seitdem sukzessive an. Alleine in den Jahren 2004 bis 2012 um ca. 40 Prozent. Die Entwicklung der Radverkehrsanlagen hat dieses Wachstum zwar nachvollzogen, wenn auch nicht mit den gleichen Steigerungsraten. Es gilt, die einzelnen Regionen, Viertel und Kieze in Berlin speziell zu betrachten und nicht pauschal und konzeptionslos zu handeln, nur um den eigenen ideologischen Erfolg bei den rot-rot-grünen Wählern vermeintlich zu erreichen.

Auch hier sind die regionalen Unterschiede zwischen Innenstadt und Außenstadt frappierend. Während in Mitte und Kreuzberg ein stetiges Wachstum zu verzeichnen ist, ist in Charlottenburg eine eher lineare Entwicklung erkennbar, in Köpenick und Zehlendorf eine wechselhafte in den Jahresscheiben und beispielsweise in Spandau sogar eine relative Verringerung des Fahrradverkehrs seit 2004.

B4 Öffentlicher Verkehr

Das Berliner Netz des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus und hat eine Netzlänge von ca. 2000 km. Die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich auf aktuell mehr als 1,5 Milliarden Menschen pro Jahr. Dabei entfällt der Löwenanteil auf Fahrgäste der BVG mit Bus, Straßenbahn und U-Bahn (ca. 8/12), ca. 3/12 auf die S-Bahn und der Rest auf die Regionalbahnangebote.

Auch hier werden die Unterschiede zwischen Innenstadt („Hundekopf“) und Außenstadt deutlich.

C Ohne Auto geht es nicht.

Kulturkampf beenden, Straßeninfrastruktur ausbauen

Den Kulturkampf des rot-rot-grünen Senats gegen Autofahrer lehnen wir ab. Zur Großstadt Berlin und zu einer lebendigen Stadt gehört auch der Autoverkehr. Die Individualität verteidigen wir auch in der Verkehrspolitik. Die Entwicklung der Motorisierung Berlins zeigt, dass der individuelle PKW-Verkehr in der Stadt auf hohem Niveau weiter wächst. 2012 waren 1,35 Millionen Fahrzeuge in Berlin angemeldet, hinzu kommt die massiv steigende Zahl von Einpendlern (> 250.000 pro Tag), insbesondere aus Brandenburg, denen bislang senatsseitig keine besseren Konzepte und weitere Entwicklungen zur Nutzung des ÖPNV-Pendlerverkehrs geboten werden.

Allein mit wohlfeiler Rhetorik und dem Loblied ausschließlich auf das Fahrrad werden wir es nicht schaffen, den Großstadtverkehr zu bändigen. Ebenso wenig helfen ideologiegeprägte Mustervorhaben, bei denen die Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen (im Fall der Schönhauser Allee sogar eine Bundesstraße) reduziert wird, um Platz für Fahrradfahrer oder krude Ideen wie sogenannte "Parklets" (auf Parkplätzen eingerichteter Sitzbereich) zu schaffen.

Dabei bestehen unterschiedliche Herausforderungen:

Wie gelangt der oftmals PKW-basierte individuelle Pendlerverkehr aus den Außenbezirken und dem Umland in die Innenstadt bei gleichzeitigem Abbau unzumutbarer Stausituationen? Wie gelingt fließender Verkehr auch in der Innenstadt? Wie kann dem Instandhaltungsrückstau und dem fortschreitenden Infrastrukturrückbau entgegengewirkt werden? Welche Lösungen werden für den notwendigen Wirtschaftsverkehr generiert?

C1 Straßeninfrastruktur ausbauen

Wir bekennen uns zum qualitativen und quantitativen Ausbau des Straßennetzes, um die individuelle Mobilität und die wirtschaftliche Zukunft der Stadt nicht aufs Spiel zu setzen. Deshalb wenden wir uns entschieden gegen den schikanösen Rückbau dringend benötigter

Straßenflächen, wie die Sperrung der Straße Unter den Linden und die von Rot-Rot-Grün gewollte Verengung von Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsadern bspw. der Frankfurter Allee. Ganz Berlin zur Tempo 30 Zone umzuwidmen und die fortschreitende Ausbreitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ohne Augenmaß erfährt unsere Ablehnung. Ebenso sprechen wir uns ausdrücklich dafür aus, dass gescheiterte Modell der "Begegnungszonen" endgültig zu Grabe zu tragen.

Mit Neubaumaßnahmen soll erreicht werden, dass Wohngebiete vom Durchgangsverkehr, insbesondere auch vom LKW-Schwerverkehr entlastet werden. Neue, mit Bedacht angelegte Trassen, verbessern sowohl die Wohn- und Aufenthaltsqualität als auch die Mobilität.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Die Weiterführung der A100 mit dem Ziel eines geschlossenen Autobahn-Innenstadtringes.** Für den Weiterbau der A100 bis zur Frankfurter Allee gibt es gute Gründe: Der Innovationsstandort Adlershof und der Flughafen BER werden besser an Berlins Mitte und Norden angebunden. Bereits Bauabschnitt 16 entlastet Neukölln und Treptow-Köpenick von starkem Durchgangsverkehr und bindet rund 3.000 Unternehmen besser an. Für die Anbindung bis an die Spree müssen keine Wohngebiete weichen, die Strecke verläuft überwiegend durch Gewerbegebiete.

Die Planungen für den 17. Bauabschnitt müssen zügig in Angriff genommen werden, damit der Weiterbau vorangetrieben werden kann. In der Folge ist der 18. Bauabschnitt beim zuständigen Bundesministerium zu beantragen, der Berliner Flächennutzungsplan ist in der Folge anzupassen mit dem Ziel, die Planungen und den Bau des 18. Bauabschnittes auch in die Wege zu leiten. Das Ziel hierbei ist es, den innerstädtischen, derzeit unvollständigen Autobahnring zu schließen und eine verkehrliche Entlastung der Innenstadt zu erreichen.

- **Tangentiale Verbindung Ost endlich (!) bauen.** Für den dringend erforderlichen Lückenschluss der Tangentialverbindung Ost (TVO) zwischen Berliner Ring und A113 ist das Planfeststellungsverfahren angelaufen. Diesen Prozess wollen wir weiter befördern und setzen uns für eine bürgerfreundliche und leistungsfähige

Variante mit zwei Fahrspuren in jede Richtung ein. Die Planung und der zügige Bau der TVO sind entscheidend für die Verkehrsinfrastruktur in Berlin. Damit wollen wir Wohngebiete vom Verkehr entlasten, die Wirtschaftsentwicklung von mindestens drei Berliner Bezirken fördern und durch die Kanalisierung des Verkehrs für weniger Emissionen sorgen.

- **Tangentiale Verbindung Nord planen und bauen.** Die Tangentiale Verbindung Nord (TVN) ist in Verlängerung der TVO als ca. 18 Kilometer lange Trasse von Marzahn über Hohenschönhausen, Weißensee und Pankow bis nach Reinickendorf geplant. Sie soll der Optimierung der Verkehrsflüsse im nördlichen Stadtraum dienen und die Radialverbindungen sowie die angrenzenden Ortsteile vom Durchgangsverkehr entlasten. Diese Entlastungen sind verkehrlich und auch für die Lebensqualität der Anwohner erforderlich, daher setzen wir uns ausdrücklich für das Projekt TVN ein.
- **Autobahndreieck Funkturm ertüchtigen.** Das Autobahndreieck Funkturm ist ein tagtägliches Nadelöhr, das dringend einer Leistungs- und Fahrsicherheitsoptimierung bedarf. Die Verbreiterung der A100 von drei auf vier Spuren vom Jakob-Kaiser-Platz bis Dreieck Funkturm sollte bei der Grundsaniierung bzw. dem Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke dringend erwogen werden.
- **Bei Neuanlagen von Kreuzungen und auch bestehenden Straßenschnittpunkten ist die Einführung von Kreisverkehren zu prüfen.** Die „Mini-Kreisel“ können als kleiner Kreisverkehr Knotenpunkte entschärfen. An Kreuzungen, die ohnehin grundsaniert oder wesentlich umgestaltet werden müssen, können diese Elemente analog zu anderen Großstädten Europas für mehr Verkehrsfluss und mehr Sicherheit sorgen.

C2 Straßensanierung aus dem Winterschlaf holen

„Eigentum verpflichtet!“, heißt es zu Recht. Ist man aber auf Berlins Straßen und Wegen unterwegs, erkennt man vielerorts, dass sich das Land Berlin als Eigentümer seiner Verkehrsinfrastruktur in der Vergangenheit nur sehr unzureichend um sein Eigentum kümmert. Infrastruktur benötigt aber Investitionen: in Erhaltung, in Pflege, in Ausbau. Im

Bereich Verkehr und Stadtentwicklung sind die Fehlentwicklungen der Infrastrukturpolitik in den vergangenen Jahren ebenso zu erkennen wie beim Thema Schulsanierungen. Übrigens: Sowohl die Verwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr als auch die für Bildung und sogar jene für Finanzen kennen seit vielen Jahren nur SPD-Senatoren in der Verantwortung. Ähnlich wie bei den Schulen erfährt nun die verursachende SPD auch bei den Straßen schmerzlich, wie schädlich sich ausbleibende Regelinvestitionen auf die Infrastruktur auswirken.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- ***Straßenschäden-Kataster mit genauem Projektplan und Zieldokumentation.*** Statt permanent die vermeintlich größten Löcher notdürftig zu stopfen, bedarf es endlich eines konzertierten Vorgehens bei Straßenschäden. Das bedeutet erstens einen ganzheitlichen Überblick – Stichwort: Ruckelpisten melden – zum anderen aber auch die zur Beseitigung notwendige finanzielle Unterlegung. Die Instandsetzung kleinerer Straßenschäden, die unverhältnismäßig auf den Verkehr einwirken, sollen beschleunigt und die Schäden bevorzugt beseitigt werden. Ansonsten drohen überproportional höhere Schäden, aufgrund der Untätigkeit steigende Folgekosten sowie dauerhafte Verkehrsbeeinträchtigungen.
- ***Schlaglöcher: Vom Sonderprogramm zur Stadtfinanzierung.*** Die bürokratische Handhabung des Sonderprogramms Schlaglochanierung hat sich nicht bewährt, vielmehr hat sich die Senatsfinanzverwaltung in den vergangenen Jahren regelmäßig als Bremsklotz der Sanierung hervorgetan. Die CDU-Fraktion schlägt ein neues System der Mindestveranschlagung bei den Bezirken vor, um den Instandhaltungsrückstau endlich anpacken zu können. Die Höhe der Instandhaltungsmittel für die Straßen der Bezirke (Geh-, Radwege und Fahrbahnen) muss wieder (prozentual) am ermittelten Bedarf orientiert werden, um den fortschreitenden Verfall der Straßensubstanz in Berlin und dadurch verursachte Nutzungseinschränkungen zu vermeiden. Die Differenz von Veranschlagung und Bedarf soll als Stadtfinanzierung des Landes, vergleichbar mit den Investitionsgrößen bei Schulsanierungen und Schulbau, sichergestellt werden. Die CDU-Fraktion will weg von Sonderprogrammen und hin zu

bedarfsgerechter Regelfinanzierung, die durch bessere Straßen auch deutlich sichtbar wird.

- ***Schnelles Bauen durch Bonus/ Nachtarbeit auf Straßenbaustellen.*** Bei allen Baumaßnahmen ist neben einer schnellen Entscheidung bis zum Baubeginn auch auf eine möglichst kurze Bauzeit zu achten. In Verantwortung der bauausführenden Firmen sind zur Zielerreichung Umsetzungsvorschläge für schnelleres Bauen bis hin zur Einführung von Schicht- und Nachtarbeit auf Baustellen zu unterbreiten. Beim Baustellenmanagement ist die grundsätzliche Umstellung auf ein Bonus-System sinnvoll. Wie bei der Sanierung der AVUS im Jahr 2012 mit eindrucksvollem Erfolg getestet, erhalten bauausführende Unternehmen eine Zusatzvergütung, wenn die Baustelle vor dem ursprünglich verabredeten Fertigstellungszeitpunkt aufgelöst werden kann. Die bisher gängige Praxis von Teileinschränkungen ist zugunsten von abschnittswisen Vollsperrungen aufzugeben, sofern dadurch Bauzeiten verkürzt werden können und eine entsprechende Kompensierung der Vollsperrung möglich ist.
- ***Brücken und Straßen sanieren, aber richtig und mit Plan.*** Viele Berliner Brücken sind in die Jahre gekommen. Die Folge sind Geschwindigkeitsbeschränkungen oder eine Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichts bei den Fahrzeugen, die die Brücke befahren. Gerade letzteres führt insbesondere beim Wirtschaftsverkehr zu erheblichen Nachteilen. Neubau und Planungen für Ersatzbauten von Brücken gehen nur schleppend von statten. Die regelmäßige Sanierung und Instandhaltung der Straßen ist ebenso ein Thema, bei dem ein erheblicher Sanierungsstau besteht. Wir fordern daher, eine Systematik einzurichten, mit deren Hilfe zuverlässig der technische und bauliche Zustand der gesamten verkehrlichen Infrastruktur einerseits abgebildet und andererseits die Instandhaltung organisiert und durchgeführt werden sowie die Planung von Neu- bzw. Ersatzbauten erfolgen kann. Dafür ist ein entsprechender Unterbau in der Verwaltung zu schaffen und die Verwaltung technisch, finanziell und personell entsprechend auszustatten.

C3 Verkehrsfluss durch moderne Verkehrslenkung verbessern

Der Tendenz, den mündigen Verkehrsteilnehmer zum ausführenden „Regelungsroboter“ zu degradieren und ihm jede Entscheidungsfähigkeit zu nehmen, ist entgegenzuwirken. Die sozialen Fähigkeiten wie gegenseitige Rücksichtnahme und Umsicht sollen wieder mehr gefördert werden. Zu diesem Zweck muss die Überregulierung im Straßenverkehr abgebaut werden. Die sogenannte Verkehrslenkung hat sich als das genaue Gegenteil ihrer Bezeichnung erwiesen, denn das Ziel einer Lenkung ist ja die Beschleunigung des Verkehrs. Aber auch durch vermeintlich kleinere Maßnahmen lassen sich wichtige Effekte erzielen.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Träge Behörde „Verkehrslenkung Berlin“ auflösen.** Die Verkehrslenkung Berlin hat sich immer stärker zu einer trägen Behörde entwickelt. Ein Paradigmenwechsel ist notwendig: Von einer Genehmigungsbehörde zum Dienstleister. Die sogenannte Verkehrslenkung Berlin (VLB) ist endgültig gescheitert und aufzulösen. Ein Paradebeispiel für die fehlende Kompetenz der VLB zeigte sich Mitte Juni 2017 in Kladow. Die 21.000 in Kladow und Gatow lebenden Berlinerinnen und Berliner wurden aufgrund einer fehlenden Absprache zwischen VLB und dem Bezirk quasi vom Rest der Stadt abgeschnitten. Eine auf den Verkehrsfluss abgestimmte Schaltung der Ampelanlagen, ein wirkliches Anti-Staumanagement braucht eine moderne Hülle, die schnell auf außergewöhnliche Ereignisse reagieren kann.

Die Aufgaben der gesamtstädtischen Steuerung des Verkehrs (Ampelanlagen u.a.) und des fließenden Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen soll die Verkehrsmanagementzentrale übernehmen. Für die landesweite Baustellenkoordinierung, insoweit es um zentrale Vorhaben geht, müssen neue effektive Wege gefunden werden. Die Zuständigkeiten nebst Personal für weitere Aufgaben ohne bezirksübergreifende Bedeutung werden in die Bezirke zurückgegeben.

- **Rollender runder Tisch Verkehr.** Um auf aktuelle Problemlagen schnell und unbürokratisch eingehen zu können, sind alle Beteiligte an einen Tisch zu

bringen. Bei Großthemen tagt dieser vor Ort, um den Blick in die Praxis nicht zu verlieren. Bei der regelmäßigen Einrichtung des rollenden runden Tisches sind die wesentlichen Bauverbände, die IHK, Vertreter der Verkehrsträger, die relevanten Senatsverwaltungen und weitere Behörden wie Polizei, Verkehrslenkung etc. und selbstverständlich die Bezirke zu beteiligen.

- **Grüne Wellen auf Hauptverkehrsstraßen.** Seit vielen Jahren hat sich der Eindruck verfestigt, dass auf den Berliner Magistralen eher „rote Wellen“ vorherrschen. Unbeschadet der verkehrsabhängig gesteuerten Ampelschaltungen soll auf den Magistralen Berlins gelten: Die Reifen sollen rollen, alle Ampeln auf Grün („grüne Welle“) statt Stop-and-go und Dauerstau. Soweit es dem Verkehrsfluss dienlich und nicht aus Sicherheitsaspekten erforderlich ist, sind nachts Ampelanlagen zu deaktivieren.
- **Überregulierung abbauen. Schilderwald lichten.** Immer wieder werden Beschilderungen im öffentlichen Raum nicht an geänderte Regelungen bzw. Verkehrsverhältnisse angepasst. Zudem werden durch ständig neue Reglementierungen des Straßenverkehrs zusätzliche Schilder angebracht. Die vielen Straßenschilder führen zu mehr Unübersichtlichkeit und Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern. Nach einer Verkehrsschau sollen überflüssige Schilder abgebaut werden. Der Senat wird aufgefordert, in einer onlineunterstützten Kampagne des bürgerschaftlichen Engagements ein Prüfsystem aufzubauen, damit Bürger unnütze Straßenschilder mit dem Ziel des Abbaus melden können.
- **Tempo 30 nicht als Dogma durchsetzen sondern dort, wo es Sinn bringt.** A propos Schilder. Die CDU-Fraktion bekennt sich zu sinnhaften Ausweisungen von Tempo 30-Bereichen. Dafür kann es eine Reihe guter Gründe geben. Genauso kennt aber nahezu jeder Berliner eine Reihe völlig unsinniger Tempo 30-Anordnungen. Bei der jetzigen Landesregierung aus SPD, Grüne, Linke droht Tempo 30 zur rein ideologisch-dogmatischen Anordnung zu werden. Tempo 30 ohne (Augen-)Maß und Mitte findet allerdings dort, wo es keinen Sinn bringt, nicht unsere Zustimmung. Für Aufklärung kann und soll hier eine Verkehrsschau sorgen.

- **Digitalisierung zur Verkehrslenkung nutzen.** Über die Ampeln wäre eine gesamtstädtische Vernetzung möglich, die zu verkehrsabhängig gesteuerten Ampelschaltungen und damit Verkehrsflüssen führen kann. Die Digitalisierung kann intelligente Alternativroutensteuerungen (dynamische Wegweisung) für ausgewählte Gebiete bzw. Strecken bei Überlastungen oder Störungen implementieren.
- **Elektronische Verkehrsbeeinflussung nutzen.** Elektronische Verkehrsleitsysteme, wie sie heute bereits auf vielen Bundesautobahnen eingesetzt werden, sind ein Mittel, das auch im innerstädtischen Bereich zur Verbesserung des Verkehrsflusses eingesetzt werden kann. Staus könnten beispielsweise reduziert werden, indem zeitgenau umgeleitet wird. Ebenso kann im Bereich von Baustellen eingegriffen werden. Variable Ampelschaltungen erlauben einen unmittelbaren Einfluss und Zugriff auf den Verkehrsfluss. Davon profitieren nicht nur die öffentlichen Verkehrsmittel, sondern auch der Wirtschaftsverkehr und der Individualverkehr. Möglich und denkbar sind auch Lösungen, die unter bestimmten Voraussetzungen an Kreuzungen mit Busspuren oder Tram den ÖPNV bevorzugen und damit die Nutzung dieser Verkehrsmittel attraktiver machen.
- **Parken. Bitte eins tiefer.** Parkraum ist knapp – sei es in der Innenstadt, in den Polyzentren der Bezirke oder den unterschiedlichsten Wohngebieten. Gleichzeitig steht Parken in einem Spannungsverhältnis zum Fahren, da der oberirdische Verkehrsraum aufgeteilt werden muss. Gerade in Verkehrsbereichen mit hohem Parkdruck und Parkraumbewirtschaftung ist es lohnenswert, den Blick zu weiten, auch nach unten. Es ist daher Zeit für neue Ideen im Parkraummanagement und für Entscheidungen, die nicht nur den „alteingefahrenen“ Denkmustern folgen. Berlin kann auch in dieser Frage nicht mehr warten bzw. wie am Hardenbergplatz schier endlos diskutieren. Stadtverträglich kann es sein, unterirdisches Parken an unterschiedlichen Stellen zu ermöglichen. Wir halten eine ernsthafte Prüfung durch den Senat für geboten, an welchen Stellen nach Vorbild anderer Metropolen wie etwa Paris die Schaffung von Tiefgaragen – auch im Rahmen von ÖPP-Projekten privat und

öffentlich finanziert – realisierbar ist. Ziel ist es, den Parkplatz- und Parkplatzsuchverkehr in geeigneten Verkehrsräumen unter die Erde zu bringen und die oberirdische Fläche dem rollenden Verkehr zur Verfügung zu stellen. Das entlastet doppelt. Von der von Rot-Rot-Grün propagierten Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den gesamten Bereich des Innenstadtringes halten wir folgerichtig: nichts.

C4 Autopendler nicht liegen/ stehen lassen. Blechlawine vor der Stadt stoppen

Die Zahl der Pendler, die tagtäglich die Ausfallstraßen belasten, hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Leidtragende sind vor allem die Anwohner in den Außenbezirken, zum einen durch das stark erhöhte Verkehrsaufkommen vor der Haustür, zum anderen, aufgrund der massiven Stausituationen in Richtung Innenstadt.

Rund 200.000 Brandenburger pendeln regelmäßig zur Arbeit nach Berlin, in der umgekehrten Richtung sind es etwa 80.000 Berliner, die nach Brandenburg zur Arbeit fahren. Seit 2005 ist die Zahl aller Pendler in Berlin um 40% gestiegen. Die desaströse Wohnungspolitik der rot-rot-grünen Regierungskoalition wird immer mehr Berliner zu einem Umzug nach Brandenburg bewegen, da bezahlbare Wohnungen in Berlin – auch für den Normalverdiener immer knapper werden. Das bedeutet im Zusammenspiel mit dem Wirtschaftswachstum Berlins und den damit erforderlichen zusätzlichen Arbeitskräften, dass die Zahl der Pendler überproportional steigen wird.

Ein Großteil der Pendler fährt mit dem eigenen PKW. Entweder, um das vorhandene Park&Ride-System zu nutzen, oder um direkt zum Arbeitsplatz zu fahren.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Ausbau der wichtigen Verkehrsadern für Pendlerverkehre und neue Verbindungen nach Brandenburg schaffen.** Die Zahl der Pendler, die tagtäglich die Ausfallstraßen belasten, ist in den vergangenen Jahren sprunghaft angestiegen. Eine massive Belastung und schier unendliche Staus in den Außenbezirken sind die Folge. Es bedarf länderübergreifender Lösungen, denn die Mobilität hört schon lange nicht mehr an der Stadtgrenze auf. Deshalb

plädiert die CDU-Fraktion für die Wiederbelebung des Länderdialogs Berlin und Brandenburg in der Verkehrsplanung und –politik. Gerade die Verbindungen von und in die Außenbezirke der Stadt sind stark belastet und staugefährdet und bedeuten zudem eine starke Belastung für die Einwohner der Außenbezirke. Gemeinsam mit dem Land Brandenburg ist dafür Sorge zu tragen, dass Verkehrsadern neu geschaffen bzw. die bestehenden Verbindungen zu solchen ausgebaut werden. Das wären beispielsweise Verbindungen von und nach Spandau (Westachse), Köpenick (Südverbindung), Pankow (als zusätzliche Nordverbindung) und Hohenschönhausen (als östlicher Anschluss).

- **Ausbau Park & Ride an der Stadtgrenze und vor den Toren der Stadt.** Der Ausbau des Park & Ride-Systems ist dringend erforderlich. Dies gilt sowohl für den Bereich Berlins als auch für den Bereich Brandenburgs. Das Ziel ist es, eine größere Anzahl an Pendlern für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen. Der Kfz-Berufsverkehr aus dem Umland sollte schon vor den Toren der Innenstadt an den Schnellbahnstationen abgefangen werden. Hierfür ist es jedoch notwendig, dass die erforderliche Infrastruktur verbessert wird. Dies betrifft sowohl den Ausbau des bestehenden Systems als auch die Schaffung neuer P&R Parkplätze. Mit einem quantitativen und qualitativem Ausbau und der Unterstützung privater Betreiber besteht die Möglichkeit, bei überschaubaren Investitionskosten den Pendlerverkehr in eine neue, den Verkehrsfluss erhöhende, Richtung zu steuern. Der ADAC Berlin-Brandenburg beziffert den Vorteil für das Land Berlin mit einer möglichen dauerhaften Reduktion der täglichen Autopendler um 100.000.
- **Park & Ride attraktiv machen statt Mauerblümchendasein.** Um das Umsteigen vom PKW in den Regionalverkehr und ÖPNV attraktiver zu gestalten, bedarf es an den ÖPNV-Haltestellen nicht nur einer quantitativer, sondern auch einer qualitativen Verbesserung der P&R-Angebote. Dazu zählen für uns Zusatzleistungen für Fahrzeughalter als Dienstleistungsangebote auf P&R-Flächen, die intelligente Zugangsverknüpfung zu P&R durch beispielweise einen elektronischen Fahrschein, Rabattmöglichkeiten beim ÖPNV-Ticket bzw. die von der CDU-Fraktion geforderte Ausweitung der Tarifzone B über die Berliner Stadtgrenze bis zu den ersten P&R-Stationen an der Stadtgrenze. Eine

Ausweitung der Tarifzone B auf im Land Brandenburg gelegene Bahnhöfe im Zusammenwirken mit neuen P&R Parkplätzen ist eine Lösung, die die Nutzung des ÖPNV für den Pendler deutlich attraktiver macht, als dies bisher der Fall war. Insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg besteht hier Handlungsbedarf, auch und insbesondere im Zusammenhang mit dem Tarifsystem des VBB. Der Senat muss hier dementsprechend gegenüber Brandenburg tätig werden.

Für Fahrradfahrer sind die Schnittstellen der Verkehrsträger im Rahmen des „Bike & Ride“ ebenfalls zu verbessern. Dies bezieht sich vor allem auf das Stadtgebiet (mehr: Kapitel E2)

- **Car-Sharing. Geteilte Fahrzeuge in ganz Berlin.** Wir wollen das Car-Sharing-Angebot in Berlin ausbauen und uns dabei nicht nur auf die Innenstadt beschränken. Gerade im Pendler- und Zubringerverkehr können derartige Angebote zur Entzerrung der Verkehrssituation beitragen. Daher wollen wir Modelle für die ganze Stadt entwickeln.

Das Vorhandensein von Car-Sharing-Angeboten ist mittlerweile ein wichtiger Standort- und Ansiedlungsfaktor für Unternehmen in unserer Stadt. Gemeinsam mit den wichtigsten Car-Sharing-Anbietern in Berlin wollen wir deshalb ein Konzept entwickeln, die Geschäftsgebiete möglichst flächendeckend auszuweiten. Dafür wollen wir gegebenenfalls erforderliche Anreize schaffen. Um für mehr Menschen die Zugangsbarriere zum Car-Sharing zu verringern und den Trend zu einem Verkehrsträgermix zu unterstützen, schlagen wir dazu eine Vereinheitlichung von Ticketsystemen vor, die Berliner Mobilitätskarte (siehe Kapitel D3).

- **Elektromobilität fördern. Anreize statt Bestrafung.** Den alternativen Antriebssystemen gehört die Zukunft. Regenerativ, ressourcen- und umweltschonend, lärm- und emissionsarm. Damit Berlin auch Hauptstadt der Elektromobilität werden kann, sind erste, im Ergebnis aber unbefriedigende, Schritte unternommen worden. Notwendig ist der konsequente Ausbau und die Umrüstung der Infrastruktur als Angebot der Stadt, als Anreiz zum Umsteigen.

Alternative Antriebe spielen in Deutschland bei der Zulassung von KFZ immer noch eine Nebenrolle. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt waren von den im Jahr 2016 zugelassenen 3,35 Millionen Fahrzeugen nur 67.000 mit alternativen Antrieben ausgestattet. Den größten Anteil hierbei erreichten Fahrzeuge mit einem Hybridantrieb. Das entspricht insgesamt einem Anteil von nur 2 Prozent. Damit mehr Menschen auf alternativ angetriebene Fahrzeuge umsteigen, ist es erforderlich, die für alternative Antriebsarten erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Um elektrisch oder hybrid-elektrisch angetriebene Fahrzeuge attraktiv zu machen, ist es erforderlich, ein Netz von Ladestationen anzubieten, das in seiner Dichte und Verfügbarkeit einerseits auf die Bedürfnisse der Fahrzeuge zugeschnitten ist und das andererseits in seiner Verfügbarkeit und Dichte dem heute genutzten Netz von Tankstellen entspricht. Die Nutzung von nachgerüsteten elektrisch betriebenen Straßenlaternen wäre eine hierzu denkbare Technik, zumal dadurch keine Stellplätze für Ladestationen freigehalten werden müssen. Wir fordern daher vom rot-rot-grünen Senat – der ja die Ökologie im Straßenverkehr als Mantra identifiziert – ein Konzept zu entwickeln, das hilft, alternative betriebene Fahrzeuge für die Berlinerinnen und Berliner attraktiver zu machen.

- **Saubere Luft. Bayern als Vorbild.** Die CDU-Fraktion Berlin unterstützt das Maßnahmenpaket für saubere Luft der Bayerischen Staatsregierung, das als Ergebnis der Kabinettsitzung Ende Juni 2017 in Angriff genommen wird. Das Maßnahmenpaket ruht auf verschiedenen Säulen: Verbesserung der Flottenwerte bei Diesel-PKW, Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung, Förderung der Elektromobilität in der Innenstadt und dem Ausbau des Radverkehrs. Ein Kernpunkt ist die Nachrüstung von Diesel-PKW durch die Automobilwirtschaft im Rahmen einer freiwilligen Vereinbarung zwischen dem Land und Automobilherstellern zur Nachrüstung von Diesel-PKW – eine solche Vereinbarung kann auch als Vorbild für eine bundesweite oder sogar europaweite Selbstverpflichtung dienen.

- **Neue Wohnungsbaugelbiete mit Verkehrskonzepten ausstatten.** Ein erfolgreicher Wohnungsneubau setzt auch die entsprechenden Verkehrsverbindungen voraus. Bereits in der Planung ist daher darauf zu achten, dass Neubaugebiete auch mit einer klaren Verkehrskonzeption einhergehen. Gerade größere Neubaugebiete sind sehr sensitiv im Hinblick auf Verkehrskonzepte, in Berlin gibt es Beispiele sowohl für eine gelungene Konzipierung (Gropiusstadt: Verlängerung der U7 parallel zur Bauphase der Siedlung) als auch für verfehlte Verkehrskonzepte (Märkisches Viertel: Von den Einwohnern boykottierte S-Bahn-Anbindung sowie eine versprochene und geplante, später aber verworfene U-Bahn-Anbindung). Auch wenn sich Erfahrungen der letzten Jahrzehnte nicht eins zu eins auf unsere heutige Stadt übertragen lassen, so bleibt aber die Lehre, dass Neubau mit einem gut konzipierten Konzept sowohl für den ÖPNV als auch für Individual- und Wirtschaftsverkehr einhergehen muss. Wir fordern ausdrücklich, dass bei neuen Wohnungsgebieten ein starker Fokus auf die Verkehrskonzepte gelegt wird.

C5 *Wirtschaftsverkehr ermöglichen, ohne anderen Verkehr zu behindern*

Der Wirtschaftsverkehr hat in einer wachsenden Metropole wie Berlin eine ganz besondere Bedeutung. Unabhängig davon, wie und in welcher Form Verkehrsarten wie beispielsweise das Fahrrad gefördert werden, muss dabei sichergestellt werden, dass der Wirtschaftsverkehr nicht ins Hintertreffen gerät.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Mehr Ladezonen in Berlin schaffen.** Eine Möglichkeit, den Wirtschaftsverkehr zu stärken und dabei Raum für die anderen Verkehrsteilnehmer zu schaffen, ist die Vergrößerung der Anzahl der Ladeflächen, insbesondere an für den Verkehrsfluss neuralgischen Punkten. Dadurch wird nicht nur das Halten oder Parken "in der zweiten Reihe" reduziert, sondern auch die Behinderungen für Fußgänger und Radfahrer. Im Ergebnis ist natürlich auch erforderlich, dass die Ladezonen auch als solche genutzt werden, gegen "Falschparker" ist entsprechend vorzugehen.
- **Lastenfahrräder fördern.** Bereits jetzt sind mehr und mehr Lastenfahrräder für die Wirtschaft auf Berlins Straßen unterwegs. Sie werden eingesetzt von Liefer-

und Kurierdiensten und auch die DHL hat vor Kurzem Lastenfahrräder mit herkömmlichen Antrieb und elektrisch betriebene Lastenfahrräder für die Paketzustellung in Dienst gestellt. Lastenfahrräder allerdings als neues Allheilmittel darzustellen, würde der Realität nicht gerecht. Ein erster Schritt zur Förderung des Verkehrs von Lasten bei geringer Größe und Distanz mittels Lastenfahrrädern ist ein Dialog mit Branchenvertretern. Der Senat ist aufgefordert, sich mit Vertretern der Bereiche Kurier-, Express- und Paketdienste in einen Dialog (Runder Tisch) zu begeben, um einen ersten Schritt in eine adäquate Förderung des Lastenfahrrades zu machen.

- **Nein zum Berliner Alleingang mit blauer Plakette.** Die blaue Plakette und damit ein Verbot von Dieselfahrzeugen im Zentrum der Stadt kann und darf es in der von der grünen Verkehrssenatorin geforderten Form nicht geben. In Berlin gibt es etwa 300.000 Dieselfahrzeuge, ein nicht unerheblicher Teil davon wird für den Wirtschaftsverkehr genutzt. Für einen Großteil der wirtschaftlich genutzten Fahrzeuge gibt es gar keine Modelle mit einem auf Benzin basierenden Verbrennungsmotor. Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge würde somit den Wirtschaftsverkehr aus der Innenstadt ausschließen und folglich die notwendigen Lieferungen stark erschweren, teilweise unmöglich machen.

Und selbst wenn die Automobilindustrie Alternativen anbieten könnte, so wäre es fraglich, ob sich alle Gewerbetreibenden, insbesondere der Mittelstand, eine Umstellung ihres Fahrzeugparks wirtschaftlich erlauben könnten. Die Verkehrssenatorin lässt ein tragfähiges Konzept vermissen. Mit der CDU-Fraktion wird es ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in Berlin nicht geben.

D Von Außen nach Innen. Öffentlicher Nahverkehr als mobiles Rückgrat

Der öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat der Berliner Mobilität, wickelt er doch in seinen Ausprägungen U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Regionalbahn, Bus den größten Anteil des innerstädtischen Verkehrs ab. Dies gilt es zu erhalten, das Angebot und den Service aber im Sinne der weiter wachsenden Stadt auszubauen. Dabei soll der Ausbau des Angebotes eindeutig im Vordergrund stehen, eine Einschränkung oder Kürzung bestehender Angebote und Verbindungen ist nicht zielführend. Die CDU-Fraktion bekennt sich zu den öffentlichen Verkehrsträgern S-Bahn und BVG in ihrer Struktur; eine Privatisierung der BVG lehnen wir wie bisher daher ab.

Wir setzen auf positive Anreize, den öffentlichen Nahverkehr zu benutzen. Dass Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, beispielsweise zur Zukunft des Bahnhofs Karlshorst von der Landesregierung ignoriert werden, ist formal wie auch für die Fahrgäste absolut inakzeptabel. Das Angebot zu verbessern, ist daher der Erfolg versprechende Weg; andere Verkehrsträger bewusst schlechter zu stellen, ist allerdings kein Erfolgsmodell: Dies gilt es auch bei der Aufteilung des Verkehrsraumes zu beachten. Bei allen Fragestellungen soll im Vordergrund stehen: Der Nutzer – der Mensch – steht im Mittelpunkt.

D1 Verhandlung des neuen Verkehrsvertrages: mehr Qualität

Der neu auszuhandelnde Verkehrsvertrag ab 2018 ist allerdings ein wesentlicher Meilenstein, um das Netz auszubauen und weitere wichtige Rahmenbedingungen im Sinne des Landes Berlin zu verhandeln. Dies bezieht sich sowohl auf die Quantität der innerstädtischen Verbindungen oder die Anbindung auf den letzten Metern am Stadtrand, als auch auf die Qualität und die zu setzenden Rahmenbedingungen.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- ***Bürgerforen in den Bezirken.*** Wer die Nutzung des ÖPNV weiter steigern will, der sollte den Bedarf der Nutzer – vor allem auch der Noch-Nicht-Nutzer – abfragen. Im Rahmen offensiver Bürgerbeteiligung rufen wir den Senat dazu auf, Bürgerforen in den Bezirken einzuberufen, um mehr über qualitative und

quantitative Erwartungen und Bedürfnisse zu erfahren. Die gewonnenen Erkenntnisse sind als Bestandteil der Gesprächsgrundlage des Senats bei der Verhandlung des Verkehrsvertrages anzusehen.

- **ÖPNV – aber sicher I: Videoüberwachung.** Wer mit den Öffentlichen unterwegs ist, soll und muss sich sicher fühlen können. Gleichgültig, ob in den Fahrzeugen oder an den Bahnhöfen und Haltepunkten. Immer wieder gibt es erschreckende Nachrichten von Gewaltvorfällen, exemplarisch sei auf den U-Bahntreter vom U-Bahnhof Hermannstraße und die Attacke im Bahnhof Schönleinstraße verwiesen. Und immer wieder haben Videoaufzeichnungen den Täter überführen können und dafür gesorgt, dass er zur Verantwortung gezogen werden konnte. Die Videoaufzeichnung in 100 Prozent der Verkehrsmittel der BVG und ihren Bahnhöfen im neuen Verkehrsvertrag festzuschreiben ist daher für die CDU-Fraktion ein bedeutender Beitrag für mehr subjektive und objektive Sicherheit. Auch der Aufbau eines vergleichbaren Sicherheitsstandards bei der Berliner S-Bahn, die in dem Bereich bereits investiert, ist erforderlich. Die Überwachungstechnik ist laufend zu überprüfen und dem aktuellen Stand der Technik anzupassen.

In diesem Zusammenhang hat die CDU-Fraktion das Ziel, die Speicherfrist von Videoaufzeichnungen im ÖPNV auf 72 Stunden zur rechtssicheren Verfolgung von Straftätern und Straftaten zu verlängern und wird eine entsprechende Gesetzesinitiative in das Abgeordnetenhaus einbringen.

- **ÖPNV – aber sicher II: Geschlossenes System.** Je sicherer die öffentlichen Verkehrsmittel, desto attraktiver sind sie auch. Nur Kunden, die sich sicher fühlen, bleiben dem ÖPNV auch auf Dauer erhalten oder steigen auf ihn um. Die CDU-Fraktion plädiert daher für die Einführung eines geschlossenen Systems im Öffentlichen Nahverkehr. Das heißt, wie in Paris und London mit Eingangsschranken bei den Schienenfahrzeugen. Das Ziel ist neben mehr Sicherheit im ÖPNV auch eine 100%-ige Bezahlung. Nur der, der den Fahrpreis entrichtet, soll Zugang zu den Verkehrsmitteln bekommen.

- **ÖPNV – aber sicher III: Keine Geisterbahnhöfe.** Technik kann Sicherheit unterstützen, aber nicht Menschen ersetzen. Deshalb setzt sich die CDU-Fraktion für mehr Personal im Öffentlichen Personennahverkehr ein. Ja, das kostet Geld. Aber ja: Die Präsenz auf den Bahnhöfen, durch Mitarbeiter der BVG und den Ausbau der Doppelstreifen mit der Polizei ist unabdingbar. Der Ausbau des Servicepersonals für S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus ist unabhängig davon eine weitere Möglichkeit, die personelle Sichtbarkeit im ÖPNV zu erhöhen, ansprechbar und wachsam zu sein. Und es kann ein Weg sein, bisher vom Arbeitsleben Ausgegrenzte wieder in einen Beruf und Verantwortung zu führen.
- **ÖPNV – aber sicher IV: Gegen Vandalismus.** Nicht nur der Nutzer des ÖPNV verdient Schutz, auch Haltestellen, Gebäude und Fahrzeuge verdienen Schutz, vor allem vor Vandalismus. Es ist inakzeptabel, dass achtstellige Beträge aufgebracht werden müssen, um zerstörtes Inventar zu reparieren und zu erneuern. Technisch und personell gut ausgestattete Bahnhöfe und Fahrzeuge können Vandalismus begrenzen und die ersparten Ausgaben an anderer Stelle sinnvoll eingesetzt werden.

D2 Die Voraussetzung für kürzere Taktzeiten schaffen: mehr Quantität

Neben der Qualität ist selbstverständlich die Frage wichtig, mit welcher Zuverlässigkeit und in welcher Reisezeit der ÖPNV genutzt werden kann. Oftmals sind es diese Kriterien, die die Wahl des Verkehrsmittels ausmachen. Daher ist es von strategischer Bedeutung, die Umsteigebeziehungen zu verbessern, sowohl innerhalb des ÖPNV-Systems als auch zwischen den Verkehrsmitteln, um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu erhöhen. Mit der wachsenden Stadt wächst auch der Bedarf an neuen Zügen – und zwar sowohl bei der BVG als auch bei der S-Bahn.

- ***Ausschreibungen weiterer Verkehrsleistung.*** Ausschreibungen von Leistungen im S-Bahn-Schienenverkehr müssen endlich wettbewerbskonform und zügig erfolgen. Dabei ist neben der Frage der Finanzierung, die selbstverständlich Grundvoraussetzung ist, auch auf die Modernität der Fahrzeuge, auf zunehmende Barrierefreiheit, auf Lösungen, die WLAN erlauben, hinzuwirken.

Eine wichtige Voraussetzung für den Ausbau der bestehenden S-Bahntrassen ist die Fortführung der derzeit laufenden Ausschreibungen im Bereich der S-Bahn. Des Weiteren ist es erforderlich, dass die bestehenden Fahrzeugparks im ÖPNV weiter ausgebaut werden. Dies ist ein relevanter Schwerpunkt, denn häufig scheitern Verbesserungen der Servicequalität im ÖPNV nicht an den vorhandenen Verkehrswegen, sondern am limitierten (und teilweise veralteten) Fahrzeugpark. Schon heute schränkt die Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge die ÖPNV-Anbieter teilweise ein. Die aufgrund des Wachstums in der Stadt erforderliche Ausweitung der Verkehrsleistungen – und dabei auch der Ausbau der Bahntrassen – machen es zwingend erforderlich, dass der ÖPNV auch über einen Fahrzeugpark verfügt, der dem Angebot und der künftigen Nachfrage gewachsen ist. Heute zu kurz zu planen, bedeutet, dass in der Zukunft Abstriche gemacht werden müssen. Die ÖPNV-Anbieter müssen zwingend einen passenden Fahrzeugpark haben. Dies ist durch entsprechenden Finanzierungen (beim Beispiel der BVG) bzw. durch entsprechende Anforderungen in den Ausschreibungen (bei der S-Bahn) unbedingt sicherzustellen. Dabei ist nicht eng zu planen, sondern entsprechende Reserven beim Fahrzeugpark sind vorzuhalten.

- **Verdichtung der Zeittakte bei der S-Bahn.** Eine notwendige Verdichtung von Zeittakten im S-Bahnverkehr darf im Kundensinn nicht an den Einschränkungen früherer Planungen und Strukturen scheitern. Deswegen ist der Streckenausbau zumindest teilweise von Einleisigkeit auf zwei nutzbare Gleise anzustreben, um Flaschenhalseffekte zu vermeiden. Zur Sicherstellung des betriebstechnischen Ablaufs (Pünktlichkeit) sind wo notwendig (z.B. S2 von Buch bis Bernau), die Strecken auf Zweigleisigkeit auszubauen.
- **Verdichtung der Zeittakte auf der Stadtbahn.** Zusätzliche Zuggruppen auf der Stadtbahn bieten ebenfalls eine Chance, Verkehre zu entzerren. Eine Zuggruppe mehr kann in den Hauptstoßzeiten bereits entlastende Wirkung entfalten. Soweit es technisch möglich ist, sind diese zusätzlich eingesetzten Fahrten so auszudehnen, dass die Außenbezirke besser an die Innenstadt angebunden werden.

- **Verdichtung der Zeittakte auf der Ringbahn.** Zumindest auf dem Charlottenburger/Wilmersdorfer Teil der Ringbahn ist eine Taktverdichtung darzustellen, sinnvollerweise jedoch auf allen Teilen der Ringbahn, auf denen es möglich ist. Dies würde – insbesondere an einigen neuralgischen Umsteigepunkten – für ein deutlich besseres Angebot, insbesondere im Berufsverkehr sorgen. Auch sind Ausweichgleise für Havariefälle auf der Ringbahn sinnvoll, um den Rückstau auf dem Ring im Fall des Falles so gering wie möglich zu halten.
- **S-Bahn: Anzahl der Züge erhöhen.** Die Achillesferse der Vergangenheit war leider zu häufig das Fehlen von genügend Triebwagen und Zügen. Besonders zur Hochzeit der S-Bahn-Krise hat sich der Ausfall vieler Züge und das Fehlen von geeignetem Ersatz massiv auf die Kunden ausgewirkt. Parallel zur Verkürzung der Taktzeiten ist die Vergrößerung der Anzahl der Züge ein absolut notwendiges Mittel, um ausreichende Kapazitäten im Nahverkehr zur Verfügung zu stellen. Gerade im Zuge der zweiten und dritten S-Bahn-Ausschreibung für die fehlenden Teilnetze ist daher ein Fokus auf die Anzahl der Fahrzeuge zu setzen und diese im Rahmen der Ausschreibung deutlich zu erhöhen.
- **Mehr Fahrzeuge für die BVG.** Im Jahr 2015 wurden aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA) – seit 2017: Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA) – mehrere Fahrzeuge angeschafft. Bei weiterem Wachstum der Stadt und einem dadurch erhöhten Nahverkehrsbedarf ist die Finanzierung neuer Fahrzeuge beispielsweise über das SIWANA ein probates Mittel, um den Mehrbedarf an Fahrzeugen kurzfristig sicherzustellen. So kann zeitnah Engpässen im Fahrzeugpark begegnet werden und somit ein weiterer Baustein für einen zuverlässigen, attraktiven und erfolgreichen ÖPNV gebildet werden.

D3 Bus & Bahn: bitte umsteigen

Der ÖPNV soll seine Attraktivität weiter steigern – steigern können und dürfen. Dazu gehört auch, für Kunden die kombinierte Nutzung der einzelnen Verkehrsträger attraktiver auszugestalten.

- **Umsteigeverkehre innerhalb des ÖPNV verbessern.** Die wenigsten Berlinerinnen und Berliner – und auch Touristen und andere Besucher – sind ohne umzusteigen im ÖPNV unterwegs. Eine der Herausforderungen an einen modernen Nahverkehr in unserer wachsenden Metropole ist die Optimierung des Umsteigeverkehrs. Hierfür bieten sich verschiedene technische Möglichkeiten an, die eingesetzt werden können, um sowohl den Verkehrsfluss als auch das Umsteigen innerhalb des ÖPNV zu optimieren.
- **Automatisiertes Umsteigen.** Elektronisch gesteuerte Leitsysteme können auch den Umsteigeverkehr innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel optimieren. Oft genug steigt man auf einem Umsteigebahnhof aus, um festzustellen, dass einem Zug, Bus oder Tram, in die man umsteigen wollte, direkt vor der Nase weggefahren sind. Intelligente Systeme, die den gesamten Verkehr überwachen und steuern, können hier Wartezeiten optimieren und dafür sorgen, dass man einen besseren Anschluss bekommt.
- **Verkehrsknoten aufwerten. Barrierefrei.** Im ÖPNV umsteigen zu können, heißt erst einmal, auch den ÖPNV nutzen zu wollen. Wenn das Umsteigen kompliziert ist, lange Wege in Kauf genommen werden müssen oder es an der erforderlichen Barrierefreiheit fehlt, bedeutet dies meist, dass die Berlinerinnen und Berliner den ÖPNV gar nicht erst nutzen, sondern auf bequemere Verkehrsmittel zurückgreifen. Die Knotenpunkte sind barrierefrei zu gestalten und die Wege zu den Umsteigepunkten müssen möglichst kurz und gut ausgeschildert sein. Attraktive Knotenpunkte und ein leichtes Umsteigen sind ein erheblicher Faktor für die Attraktivität des ÖPNV.
- **Umsteigeverkehre von Auto & Fahrrad in den ÖPNV verbessern.** Nicht nur der Umsteigeverkehr innerhalb des ÖPNV muss verbessert werden, sondern auch das Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln in den ÖPNV. Demjenigen, der vom PKW oder dem Fahrrad in den ÖPNV umsteigen will (oder dazu motiviert werden soll), muss auch eine entsprechende Infrastruktur angeboten werden. Insbesondere in einer Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg liegt hier eine Chance, Pendlerströme umzuleiten oder zu kanalisieren und damit die Stadt Berlin verkehrlich zu entlasten.

- **Ein Konzept aus einem Guss.** In Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg wollen wir ein integriertes Konzept für die Nutzung von Park & Ride realisieren. Derzeit sind Wohngebiete am Rand der Stadt Berlin stark mit Pendlern belastet, da diese aufgrund der bestehenden Tarifstruktur nicht in Brandenburg, sondern erst in Berlin insbesondere vom Auto in den ÖPNV umsteigen. An den Verkehrsknotenpunkten in Berlin und an den potentiellen Pendlerbahnhöfen in unmittelbarer Nähe der Stadt (in Brandenburg gelegen), sind die Parkmöglichkeiten für Nutzer von Park & Ride so auszubauen, dass Wohngebiete in den Außenbezirken vom Pendlerverkehr entlastet werden.
- **Ein integriertes P&R-Konzept am S-Bahn-Ring.** Wir sprechen uns für ein integriertes „Park & Ride Konzept“ an den Verkehrsknotenpunkten des Nahverkehrs in Berlin und im Berliner Umland aus, um Pendlern ein attraktiveres Umsteigeangebot als bisher zu machen und gleichzeitig Wohngebiete in Bahnhofsnähe von parkenden Autos zu entlasten. Neben dementsprechenden Anlagen im Berliner Umland kann ein P&R-Konzept auch am Berliner S-Bahn-Ring den Umsteigeverkehr attraktiver ausgestalten.
- **Intelligente Verknüpfung mit Elektromobilität.** Die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge auf den P+R Parkplätzen (idealerweise gespeist über lokale Photovoltaikanlagen) steigert die Attraktivität der Nutzung von Elektrofahrzeugen und reduziert damit schädliche Emissionen der Pendlerverkehre. Dieses Angebot soll durch Kombitarife für Fahrkarte und Ladefunktion ergänzt werden.
- **Stellschraube Tarifsystem der VBB.** Eine der relevanten Ursachen dafür, dass die Außenbezirke Berlins derzeit von Pendlern sowohl durch fließenden als auch durch ruhenden Verkehr stark belastet sind, ist im Tarifsystem der VBB begründet. Durch die Aufteilung der Tarifgebiete ist es derzeit attraktiver, erst im Bereich Berlins in den ÖPNV umzusteigen, was dazu führt, dass gerade der unmittelbare Bereich von durch Pendler stark frequentierte Bahnhöfe verkehrlich stark belastet ist. Abhilfe kann dadurch geschaffen werden, dass das Tarifsystem auf potentielle Brandenburger "Pendlerbahnhöfe" ausgeweitet wird, die in unmittelbarer Nähe der Stadt liegen. Sofern der jeweils erste in

Brandenburg gelegene Bahnhof einer S-Bahn- oder Regionalbahnlinie im gleichen Tarifgebiet liegt, wie Berlin selbst, können bei gleichzeitigem Ausbau der Park & Ride-Möglichkeiten Pendlerströme entsprechend beeinflusst und die Stadt Berlin selbst entlastet werden.

D3 Neue Attraktivität im Ticketsystem

Wer kennt das nicht: Man ist in einer fremden Stadt, steht vor dem Fahrkartenautomaten und versteht nur Bahnhof. Einer der entscheidenden Faktoren für die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist das Ticketsystem. Und zwar sowohl in seiner Verständlichkeit hinsichtlich des Tarifsystems als auch in der Ausgestaltung des Tarifsystems selbst. Auch der Einsatz moderner Technik bei der Bezahlung und Verwaltung der Tickets spielt eine wichtige Rolle.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Ihr Ticket, bitte. Elektronisch.** Der neue Verkehrsvertrag ermöglicht auch, über eine Veränderung der Ticket- und Tarifstruktur nachzudenken. Warum wird nicht mehr Augenmerk auf die elektronische Fahrkarte gelegt, die als aufladbare anonyme Chipkarte die Zugangssperren beim Betreten von Bussen, Straßenbahnen und Bahnhöfen den entsprechenden Fahrpreis abbucht?
- **Uni-Ticket ausweiten.** Bringt der neue Verkehrsvertrag die Möglichkeit, die Erweiterung des Semestertickets für Studierende in Berlin auf den Geltungsbereich der VBB (und damit Brandenburg)? Die CDU-Fraktion fordert schon lange, dass die Berliner Studenten hier die gleichen Tarifmöglichkeiten wie die Brandenburger Studenten erhalten sollen.
- **A, B, C ade. Zeit für Zeittickets?** Natürlich steht auch die Überlegung im Raum, das Tarifsystem komplett neu zu strukturieren. Dies ginge über den davon unabhängig zu realisierenden Punkt, die Tarifzone B über die Berliner Stadtgrenze bis zu den ersten P&R-Stationen an der Stadtgrenze zu erweitern, hinaus. Ist die Aufteilung in A, B, C sinnvoll und hat sie sich bewährt? Oder führte die Umstellung auf ein reines Zeitsystem unabhängig von Zonen nicht zu

mehr Attraktivität des ÖPNV. Einiges spricht dafür, dass die Zonen-Zeiten in Berlin vorbei sind.

- **Aus VBB-Ticket wird ein Mobilitätsticket.** Die Ticketsysteme des Berliner Nahverkehrs sind nicht nur räumlich und zeitlich sehr unterschiedlich, auch grenzen sich die Verkehrsträger hart voneinander ab. Wie wäre es da, würde es ein einheitliches Mobilitätsticket geben, welches mehrere Verkehrsträger auch über den öffentlichen Nahverkehr hinaus miteinander kombiniert und damit diese modular einsetzbar macht. So könnten die unterschiedlichen Kartensysteme von Car-Sharing-Anbietern, den Bike-Sharing-Anbietern sowie die Monatskarte von BVG und S-Bahn zukünftig in eine einheitliche Berliner Mobilitätskarte überführt werden. Gemeinsam mit den Anbietern soll der Senat hierfür ein Konzept entwickeln und gegebenenfalls erforderliche Anreize schaffen.

D4 In der wachsenden Stadt wächst auch der ÖPNV. Linienausbau vorantreiben.

Berlin wächst rasant und mit ihr die Mobilitätsanforderungen. In der ersten 2000er-Dekade ist der Senat noch von einer schrumpfenden Stadt ausgegangen und hat daraufhin die Infrastruktur ausgerichtet. Eine fatale Fehleinschätzung, die damals Rot-Rot vorgenommen hat mit ebenso fatalen Auswirkungen auf die Infrastruktur – besonders erkennbar in den Bereichen Schule, Wohnen und eben auch Verkehr. Erst der Senat 2011 bis 2016 hat umgesteuert und die wachsende Stadt in seinen Fokus genommen. Die verlorene Zeit zu Beginn der 2000er-Jahre ist aber nicht mehr aufzuholen, denn große Projekte der Infrastruktur haben massive Vorläufe. Von der Idee bis zur Inbetriebnahme liegen bei zügiger Vorgehensweise einschließlich Bürgerbeteiligung, Planfeststellung und möglicher Gerichtsverfahren mindestens 10 Jahre. Es gilt also immer auch, für die Zukunft der weiterhin wachsenden Stadt mitzuplanen und keine weitere Zeit zu verlieren.

Insgesamt ist bei allen Maßnahmen, die Bahnstrecken betreffen – seien es S-Bahn, Regional- und Fernbahn sowie U-Bahn - zu beachten, dass eine genaue Analyse der Möglichkeiten, der Erfordernisse und möglicher Alternativen notwendig ist.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Ein Schienenverkehrskonzept zweier Bundesländer.** Die Potentiale einer gemeinsamen Verkehrsplanung von Berlin und Brandenburg sind auch auf der Schiene zu aktivieren. Gerade auch um die Pendlerströme zu kanalisieren und im Wissen, dass Mobilität nicht (mehr) an der Stadtgrenze endet, braucht es vermehrte Anstrengungen für ein gemeinschaftliches Schienenverkehrskonzept. Wir verweisen auf die Ergebnisse eines Konzeptes, welches die CDU-Fraktionen aus Berlin und Brandenburg im März 2017 gemeinschaftlich vorgelegt haben. Einen solchen Ansatz fordern wir auch vom Senat und der Brandenburger Landesregierung ein. Die Studie sieht eine Neuordnung der Nahverkehrsprodukte in Brandenburg auch in ihrer Zubringerfunktion nach Berlin in den Kategorien RegioExpress (RX) und MetropolExpress (MX) vor.
- **Ausbau der Regionalbahnstrecken und Fernstrecken.** Bei Regionalstrecken und Fernbahnen bieten sich verschiedene Möglichkeiten der Erweiterung an, die in Betracht gezogen werden sollten. Der Bau der Stammbahn (bzw. deren Wiederherstellung) entlastet die bisher vorhandenen Schienenwege zwischen Berlin und Potsdam, die extrem ausgelastet sind. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens muss geprüft werden, inwieweit die Strecke für die Regionalbahn und/oder S-Bahn ausgebaut werden muss. Die Trasse kreuzende Strecken sollen unter der Strecke im Tunnel geführt werden. Der Ausbau der Dresdner Bahn (mit einer Untertunnelung in Lichtenrade, um die Lärmbelästigung für die Anwohner gering zu halten, Infrastruktur möglichst wenig zu belasten und die bisher vorhandenen anderen Verkehrswege zu erhalten) gewährleistet eine leistungsfähige Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) an die Schiene.

Andere erforderliche Projekte sind der Wiederaufbau der Heidekrautbahn sowie der Ausbau der Fernverbindungen nach Stettin, Breslau und Warschau mit einer verkürzten Taktzeit sowie die Ertüchtigung der Bahnhöfe Zoologischer Garten und Ostkreuz für den Fern- und Regionalverkehr.

- **RegioExpress und MetropolExpress. Berlin, Berlin, wir fahren nach Berlin.** Der RegioExpress soll eine Expresslinie mit dem Ziel Berlin werden und dabei nur an wenigen Bahnhöfen halten. Der Metropol-Express (MX) soll mindestens alle 60 Minuten, überwiegend jedoch alle 30 Minuten fahren. Dabei soll der Metropol-Express auf allen Regionalbahnhöfen in Brandenburg und außerhalb des Berliner S-Bahn-Bereiches halten und mindestens einmal an einem Bahnhof des S-Bahn-Rings (bzw. mit Anbindung an den Flughafen Berlin Brandenburg "Willy Brandt" oder nach Potsdam). Der MX solle eine hohe Beförderungskapazität haben und dem Vorortverkehr nach Berlin und Potsdam dienen.
- **Fahr mal wieder U-Bahn. ÖPNV auch unter der Erde weiterentwickeln.** Etwa die Hälfte des Verkehrs der BVG wird über die U-Bahn abgewickelt. Auch wenn auf den ersten Blick Streckenerweiterungen im ÖPNV kostengünstiger über die Straßenbahn realisiert werden könnten, so wird dabei in die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingegriffen und die Verkehrswege werden teilweise oder ganz eingeengt, begrenzt oder verringert. Insofern müssen – auch trotz der vordergründig höheren Ertüchtigungskosten – Erweiterungen der U-Bahn als zukunftssträchtige und nachhaltige Lösung weiterhin Inhalt einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung sein.

Ziel dieser zukunftsorientierten Verkehrsplanung im Bereich des ÖPNV ist es, auch die Außenbezirke der Stadt und ausgewiesene Wohngebiete wie beispielsweise das Märkische Viertel an die U-Bahn anzubinden. In Betracht kommen daher Erweiterungen der U-Bahn in folgenden Bereichen:

Verlängerung U 8: von Wittenau in das Märkische Viertel, Verlängerung U 1: von der Warschauer Straße zum Ostkreuz, Prüfung U 5: vom Hauptbahnhof zur Turmstraße, Verlängerung U 7: vom Bhf. Rudow zum Flughafen BER / Heerstraße Nord, Lückenschluss der U 3 von Krumme Lanke zum Mexikoplatz, Verlängerung der U 2 nach Pankow und Falkenhagener Feld, Verlängerung der U 9 nach Lankwitz/Marienfelde.

- **S-Bahn-Trassen (re)aktivieren. „S“ wie schnell.** Schnelle und leistungsfähige Schienenverbindungen zwischen (Innen-)Stadt und Region bleiben wichtige

Voraussetzungen für die Entlastung des Berliner Stadtgebietes von Pendlerverkehr auf den Straßen. Um die Realität der verkehrlichen Entwicklung anzupassen, ist eine Prüfung des Ausbaus bzw. Wiederaufbaus für folgende Strecken sinnvoll und angezeigt. Dies betrifft sowohl innerstädtische Linien, beispielsweise vom Südkreuz zum BER oder auch die Siemensbahn, als auch Verbindungen, die jeweils über die Landesgrenze Berlins nach Brandenburg führen. Hier sind innovative Konzepte wie die Express-S-Bahn einsetzbar. Stummelbahnen lehnen wir ab. Im Verkehr nach Brandenburg sind zu prüfen: Teltow – Wannsee (S25), Zehlendorf - Potsdam (Wiederaufbau der Stammbahn als S- oder Fernbahn), Gesundbrunnen – Basdorf (Wiederaufbau Stammstrecke "Heidekrautbahn"), Gesundbrunnen – Neuruppin: S25 von Hennigsdorf nach Velten, Spandau –Nauen (S5), Änderung Streckenführung RE6: Wiederaufbau Kremmener Bahn, Südkreuz – Wünsdorf (Südkreuz-Rangsdorf-Wünsdorf-Waldstadt).

- **Berlin, Brandenburg und Potsdam verbinden.** Von den in Brandenburg im Regionalverkehr bedienten 300 Bahnhöfen haben derzeit 164 eine umsteigefreie Direktverbindung nach Berlin und von 31 Bahnhöfen gelangt man direkt nach Potsdam. Nach Umsetzung des von der Brandenburger und Berliner CDU-Fraktion geforderten Konzeptes wird es 233 Direktverbindungen nach Berlin geben (+42%) und 84 nach Potsdam (+70%). Kommunen mit insgesamt 1,755 Millionen Einwohnern haben dann über einen dieser Bahnhöfe eine Direktverbindung ohne Umsteigen nach Berlin. Gegenüber heute mit 1,474 Millionen ist das eine Steigerung um 19 Prozent. Sowohl für den Pendlerverkehr (und damit für die wirtschaftliche Entwicklung der Region) als auch für Naherholung und Touristik haben gute Verkehrsanbindungen einen positiven Einfluss. Je besser die beiden Bundesländer Berlin und Brandenburg verkehrlich vernetzt sind, desto besser ist das für unsere Bürger und Besucher. Die Umsetzung dieses Konzeptes, das in unserer Region bessere Verbindungen schafft, fordern wir daher ausdrücklich.
- **StadtRapid: Die Express-S-Bahn:** Eine weitere Möglichkeit, positiv auf Pendlerströme einzuwirken, ist eine Express-S-Bahn, die sinnvollerweise bereits

an Pendlerknotenpunkten in Brandenburg einsetzt und mit wenigen Haltestellen – quasi als Lückenschluss zu den zeitlich weit auseinanderliegenden Regionalzügen – die Innenstadt anfährt. Denkbar sind auch berlininterne Lösungen einer Express-S-Bahn, die beispielsweise mit wenigen Haltestellen in Nord-Süd-, bzw. West-Ost-Richtung verkehren könnte. Hierzu sind entsprechende Gespräche mit dem Betreiber erforderlich bzw. bei Neuausschreibungen der S-Bahnverträge entsprechende Forderungen aufzunehmen. Im Vorfeld ist allerdings eine genaue Analyse der Möglichkeiten aufgrund von Streckenkapazitäten und gegebenenfalls zusätzlich notwendiger Fahrzeuge erforderlich.

- ***Straßenbahn ohne Verdrängungswettbewerb.*** Die Straßenbahn ist weder ein Glaubensgrundsatz, noch das verkehrspolitische Allheilmittel für eine Großstadt. Sie kann und sie wird den U-Bahn-Verkehr nicht ersetzen, kann aber eine sinnvolle Ergänzung des Schnellbahnnetzes an den Stellen darstellen, wo U-Bahnen nicht finanzierbar und Buslinien überlastet sind sowie gleichzeitig keinem anderen Verkehrsträger Verkehrsraum entzogen wird. Die Straßenbahn wird auch in Zukunft ihren Schwerpunkt im Osten der Stadt haben, eine flächendeckende Ausweitung wird von der CDU-Fraktion angesichts des oben beschriebenen Spannungsfeldes nicht unterstützt. Allerdings sehen wir Möglichkeiten zum Ausbau der Straßenbahn in Stadtrandlagen (Pankow, Köpenick etc.) und zur Erschließung von Gewerbegebieten, beispielsweise für einen verbesserten Anschluss von Adlershof.
- ***Nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen.*** Jedem das Seine. Und jedem seinen Platz. Wer die Attraktivität des ÖPNV erhöhen möchte, der darf ihn nicht gegen andere Verkehrsmittel ausspielen. Deshalb geht es der CDU-Fraktion nicht um die Umverteilung des Verkehrsraumes zu Lasten anderer Verkehrsmittel sondern um einen fairen Ausgleich. Auch deshalb sind räumlich unterirdische Verkehrslösungen eben nicht gedanklich unterirdisch. Auch deshalb gilt es, attraktive und praktikable Angebote zu unterbreiten, die das Verkehrsmittel Fahrrad mit dem ÖPNV verbinden. Neue Lösungen bei

Fahrradmitnahme bis hin zu Fahrradschnellstrecken sind notwendig, um ein Miteinander zu organisieren.

E Weder ratlos noch radlos. Fahrradverkehr fair und gerecht organisieren.

Das Fahrrad ist der Verkehrsträger, dessen Bedeutung für den gesamtstädtischen Berliner Verkehr immer weiter zunimmt. Nicht zuletzt deshalb ist es unser Anspruch als CDU-Fraktion, den Fahrradverkehr zu fördern und weiter zu intensivieren. Der Radverkehr steht aber nicht alleine da, sondern muss Teil eines Gesamtkonzeptes für den Berliner Verkehr sein. Für eine breite Akzeptanz in der Gesamtbevölkerung müssen aber die Maßnahmen für den Radverkehr in einer Art und Weise ausgestaltet sein, in der die Verkehrsteilnehmer, die gerade nicht mit dem Fahrrad unterwegs sind, keine Nachteile erleiden. Eine losgelöste Betrachtung ohne die Berücksichtigung von Fußgängern, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr und privatem MIV (motorisiertem Individualverkehr) würde der Gesamtproblematik nicht gerecht werden. Diese simple Prämisse ignoriert die aktuelle Senatspolitik, die auf Klientelinteressen statt auf Ausgleich abstellt.

Seit Februar 2017 werkelt der Senat an einem ersten Mobilitätsgesetz, das den Radverkehr einseitig in den Fokus stellt und hat dabei prompt mehrfach selbst gesteckte Termine, einen nach dem anderen, platzen lassen (letztmalig am 30.06.2017). Das erklärte Ziel von Rot-Rot-Grün ist ein ökologischer Umbau des Verkehrs, die Berlinerinnen und Berliner sollen das Fahrrad und den ÖPNV nutzen, der motorisierte Verkehr – sowohl der wirtschaftliche als auch der individuelle – wird in die Ecke gedrängt. Anstatt auf ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten zu setzen – wofür sich die CDU-Fraktion seit vielen Jahren einsetzt – will die Linkskoalition den Radverkehr fördern, indem sie die anderen Verkehrsarten benachteiligt. Diese ideologische Auseinandersetzung lehnen wir ab.

E1 Nebenstraßen für Fahrräder ertüchtigen, Hauptstraßen nicht verengen.

Zu einer fairen und gerechten Betrachtung durch die CDU-Fraktion gehört es, die verkehrspolitischen Erfolge der vergangenen Jahrzehnte nicht wegzudiskutieren oder kleinzureden. So ist es beispielsweise gelungen, den motorisierten Durchgangsverkehr weitgehend aus den Wohnquartieren zu verbannen. Dazu war es notwendig, ein funktionierendes System leistungsfähiger Hauptstraßen einzurichten, die den für eine Metropole der Größe Berlins notwendigen Verkehr kanalisieren können. Die Einschränkung dieser Leistungsfähigkeit, etwa durch Umwidmung von allgemein nutzbaren Fahrspuren zu reinen Radspuren, würde dazu führen, dass wieder mehr Verkehr von den dann überfüllten Hauptstraßen in die Nebenstraßen ausweicht. Ein Effekt, der heute schon an vielen Stellen an rückgebauten Hauptverkehrsstraßen mit ausufernden Tempo-30-Regelungen zu beobachten ist.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Fahrradstraßen. Nebenstraßennetz fahrradgerecht entwickeln.** Viel sinnvoller erscheint es da, die Hauptverkehrsstraßen für ÖPNV, Wirtschaftsverkehr und privaten MIV vorzusehen und die Verkehrssicherheit der dort bereits bestehenden Fahrradangebote auszubauen. Allerdings hält es die CDU-Fraktion für notwendig, das Nebenstraßennetz in Hinblick auf den Radverkehr besser zu ertüchtigen. Vielerorts ist auf den kleinen Seitenstraßen das Radfahren erschwert, weil der Straßenzustand beispielsweise mit Kopfsteinpflaster und Schlaglöchern dies gar nicht zulässt. Hier plädieren wir für zusätzliche Investitionen auf Basis des Sonder-Bauprogramms Fahrrad. Gleiches gilt für Fahrbahnschwellen in verkehrsberuhigten Bereichen, die so verändert werden sollten, dass auch mehrspurige Räder problemlos daran vorbeifahren können.

Eine so verstandene Entflechtung von Rad- und motorisiertem Verkehr würde übrigens auch eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringen. In diesem Zusammenhang ist es beispielsweise auch prüfenswert, ob man auf solchen auszuweisenden „Fahrradstraßen“ im Nebenstraßennetz eine Möglichkeit zur besonderen Bevorrechtigung von Rädern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern in der StVO etablieren könnte.

- **Kurze Wege. Den kleinen Radverkehr unterstützen.** Es gibt einen überörtlichen, einen eher örtlich begrenzten und einen Freizeitverkehr. Bei der Größe Berlins sind Fahrten von Stadtgrenze zu Stadtgrenze durch das Zentrum eher selten, das zeigt auch die schwache Frequentierung von bereits angelegten Radspuren auf den überbezirklichen Hauptverkehrsstraßen deutlich. Auch der Freizeitverkehr spielt zwar am Wochenende eine größere Rolle, im werktäglichen Verkehrsgeschehen ist jedoch der Radfahrer am Häufigsten in seinem Kiez, auf dem Weg zur Schule, zur nächsten Haltestelle oder beim Weg in das nächste Einkaufszentrum anzutreffen. Auch hier gilt: Der schwierigste und oft von der Benutzung des Rades abschreckende Teil des Weges ist auf dem ersten Kilometer, im Wohnquartier, beim schlechten Straßenzustand zu suchen, der teilweise große Umwege bedeutet. Es sind vor allem diese „kleinen Netze“, die ausgebaut werden müssten, für deren Planung und Realisierung es in den Bezirken aber keine Mittel und keine Ressourcen gibt. Nur dort könnte eine solche kleinteilige Planung aber sinnvoll vorgenommen werden.
- **Grüne Welle für Fahrradfahrer.** Aufgabe einer modernen Verkehrsleitung ist es, einen optimal fließenden Verkehr zu ermöglichen. Zwar ist es schlechterdings nicht möglich, für unterschiedliche Verkehrsarten wie beispielsweise den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr gleichzeitig eine „Grüne Welle“ zu ermöglichen, jedoch bieten sich zur Optimierung des Verkehrsflusses des Radverkehrs andere Möglichkeiten an. Im Gegensatz zum motorisierten Straßenverkehr sind Fahrradfahrer mit teilweise erheblichen Geschwindigkeitsunterschieden unterwegs. Daher wäre eine notwendige Aufgabe an die zuständigen Behörden die Ermittlung einer „Richtgeschwindigkeit“ für Fahrradfahrer, die es den Fahrradfahrern ermöglicht, den Verkehrsfluss im Rahmen der Ampelschaltungen bestmöglich auszunutzen. Zwar haben Fahrräder standardmäßig keine eingebaute Geschwindigkeitsmessung, jedoch ist die dafür erforderliche Technik mittlerweile extrem preisgünstig.
- **Markierungen für Fahrradstreifen.** Leider findet man in Berlin häufig Fahrradstreifen, die nicht oder nicht mehr markiert sind. Dies kann

beispielsweise daran liegen, dass nach Bauarbeiten die Farbe auf der Fahrbahn nicht mehr angebracht wurde oder aufgrund von Abnutzung die Farbe im Laufe der Zeit abgetragen wurde. Diese Markierungen gilt es, zeitnah wieder anzubringen, um die notwendige Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ebenso ist zu überprüfen, in welchen Berliner Straßen Markierungen für Fahrradstreifen sinnvoll und angebracht sind und diese dort zu installieren, ohne dabei jedoch die für den restlichen Verkehr angezeigte Mindestbreite von Fahrstreifen zu beeinträchtigen.

- **Fahrradstraßen an Hauptverkehrsstraßen und Tangenten.** Durch den Ausbau von Fahrradstraßen kann der Fahrradverkehr sicher und zügig durch Berlin geführt werden, sinnvollerweise parallel zu Hauptverkehrsachsen, um diese verkehrsmäßig zu entlasten, andererseits aber auch, um den von der Hauptverkehrsstraße auf die Fahrradstraße verlagerten Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen. Diesbezüglich ist es erforderlich, dass der Senat entsprechende Analysen vorschaltet und ein entsprechendes Konzept erarbeitet.
- **Fahrrad-Highway von Außen nach Innen.** Entlang der Streckenführung von S-Bahn- und anderen ÖPNV-Strecken – beispielsweise entlang der Stammbahn von Potsdam bis zum Park am Gleisdreieck oder unter oberirdischen U-Bahn-Trassen – werden sogenannte Fahrrad-Highways eingerichtet, die den Fahrradverkehr vom restlichen Straßenverkehr loslösen. Dies wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aller Verkehrsarten und ebenso positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Sofern durch die Installation der "Fahrrad-Highways" Parkplätze wegfallen, ist zu analysieren, ob diese auf anderen Freiflächen zur Verfügung gestellt werden können.
- **Projekt "Radbahn" unterstützen.** In eine ähnliche Richtung wie Fahrradhighways zielt das Projekt "Radbahn" ab. Die Idee ist ein reiner Radweg, der vom Zoo bis zur Oberbaumbrücke führt und dabei überwiegend unter der U-Bahnlinie U1 geführt wird. Wir fordern vom Senat, eine Machbarkeitsstudie zu unterstützen und gegebenenfalls zu finanzieren oder finanziell zu unterstützen. Im Rahmen

der Machbarkeitsstudie soll ein Augenmerk darauf gerichtet werden, ob die "Radbahn" ohne Verringerung von Verkehrsflächen möglich ist bzw. durch die Radbahn entfallende Flächen, wie beispielsweise Parkplätze, entsprechend kompensiert werden können. Eine innovative Lösung, die keine Nachteile für die anderen Verkehrsteilnehmer mit sich bringt, findet unsere Unterstützung.

E2 Vom Fahrrad zumDen Umstieg organisieren.

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, steht oft vor einem Problem, wenn er am Zielort angekommen ist: Es gibt keine oder zu wenig Abstellplätze. Gerade dort, wo viele Fahrradfahrer unterwegs sind – an Schulen, Universitäten, in Einkaufszentren, Kinos etc. – sind Abstellplätze leider Mangelware. Und auch wenn man das Fahrrad gemeinsam mit anderen Verkehrsmitteln nutzt, ergibt sich das gleiche Problem. Am U- oder S-Bahnhof sind nicht genug Abstellplätze, in der U- oder S-Bahn selbst ist oftmals kein verfügbarer Platz, um das Fahrrad mitzunehmen. Eine andere Frage ist die der Sicherheit und zwar der Sicherheit des Fahrrades selbst. Jedes Jahr erreicht Berlin einen neuen Rekordwert bei der Zahl der Fahrraddiebstähle. Es kommt also nicht nur darauf an, die Zahl der Abstellplätze zu erhöhen, sondern diese auch möglichst sicher zu machen.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **P&R mit F. Bike & Ride-Abstellplätze fördern.** Für den „kleinen Radverkehr“ wäre es dringend nötig, mehr, bessere und diebstahlsicherere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Möglich ist der Bau von Fahrradstationen und Fahrradhäusern im Stadtgebiet und auch im Brandenburger Umland, wobei sich auch Fahrradpaternoster oder Kombinationen mit Reparaturstationen anbieten. Hier kann und soll sich Berlin an dem positiven Beispiel solch erfolgreicher Umsetzung der Hansestadt Hamburg orientieren. Bei derartigen Mehrwertleistungen steigt auch die Bereitschaft, für solche Fahrradparkplätze eine Gebühr zu entrichten.

- **Fahrradabstellplätze in allen Parkhäusern Berlins.** Um den Verkehrsträger-Umstieg an Knotenpunkten zu erleichtern, wäre es sinnvoll, allen Parkhausbetreibern in Berlin aufgeben, eine adäquate Zahl an Fahrradstellplätzen zu schaffen, z.B. in Form von zeitlich anmietbaren Fahrradboxen. Ebenso könnten die Verkehrsbetriebe ein Mobilitätsticket einführen (siehe Kapitel D3), das die mögliche Fahrradmitnahme ebenso finanziert wie es die Kosten zur Benutzung von betriebseigenen Fahrradstellplätzen beinhaltet. Gleiches könnte für P&R mit dem Auto gelten. In jedem Fall müssen die Zahl und die Qualität der Abstellplätze an Haltestellen, Bahnhöfen und Einkaufszentren drastisch erhöht werden, denn dort liegt häufig das (Zwischen)Ziel der Radfahrer.

- **Abstellflächen schaffen. Sicher und komfortabel.** Ein Mehrbedarf an Abstellflächen ergibt sich sowohl im Rahmen des ÖPNV – hier insbesondere im Bereich des Pendlerverkehrs – als auch grundsätzlich im Berliner Stadtbild. Zur Verbesserung des Park & Ride-Systems ist es erforderlich, dass sowohl in Berlin selbst die Anzahl der Abstellflächen erhöht bzw. vergrößert wird als auch die entsprechenden Flächen in Brandenburg ausgebaut bzw. geschaffen werden. Einhergehend ist eine Ausweitung der Tarifzone B auf die signifikanten Brandenburger Bahnhöfe eine Lösung, die sich durch das gemeinsame Tarifsystem des VBB anbietet. Auch Umsteigepunkte und Geschäftsstraßen sind dahingehend zu überprüfen, ob ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Sofern in Einkaufsstraßen Händler in Eigenregie Abstellplätze (mit Möglichkeit, das Fahrrad anzuschließen) errichten möchten, ist zu prüfen, inwieweit eine Förderung seitens des Senates (beispielsweise durch Erlassen oder Reduzieren der Sondernutzungsgebühren) möglich ist. Bei Abstellflächen ist Sorge zu tragen, dass sie auch entsprechend genutzt werden: Auf Dauer abgestellte Fahrräder – die meist schon zumindest teilweise demontiert sind – sind regelmäßig von den Abstellflächen zu entfernen. Dies gilt natürlich auch für bereits bestehende Abstellflächen.

- **Video. Mein Fahrrad im Blick.** Zudem ist die Ausstattung gefährdungsintensiver Abstellflächen mit Videoaufzeichnung eine Möglichkeit, Diebstählen und

Vandalismus vorzubeugen. An ausgewählten Standorten kann ein Reparaturservice angeboten werden, was die Verwendung des Fahrrades als umweltfreundliches Verkehrsmittel attraktiver macht. Bei der Ausweitung der Fahrradabstellflächen ist darauf zu achten, dass mehr und bessere Abstellmöglichkeiten an Schulen, Hochschulen und auch an Einzelhandelsstandorten geschaffen werden.

- **Fahrradmitnahme im ÖPNV.** Viele Pendler, aber auch Ausflügler an den Wochenenden stehen vor der Herausforderung, ihr Fahrrad im ÖPNV transportieren zu wollen. Die Möglichkeiten hierfür gilt es auszubauen, indem Systeme geschaffen werden, die bestenfalls die anderen Nutzer des ÖPNV nicht benachteiligen, sprich: Die Anzahl der vorhandenen Sitzplätze zu reduzieren. Ansatzmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise durch eine bessere Aufklärung oder Kampagnen der Nachverkehrsdienstleister, die das Bewusstsein bei allen Fahrgästen dahingehend schärfen, dass bestimmte Bereiche in der S- und U-Bahn speziell für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen vorgesehen sind und nur ausnahmsweise als Sitz- oder Stehplatz dienen sollen.
- **Ein erweitertes Fahrradverleihsystem à la Paris.** Ein System nach dem sehr erfolgreichen ParisModell, das zur Finanzierung auf eine öffentlich-private Partnerschaft setzt, ist eine Möglichkeit, das Fahrrad insbesondere für kürzere Strecken als alternatives Verkehrsmittel weiter zu etablieren. Dabei wird dieses Leihsystem nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in der Außenstadt und den umliegenden Gemeinden genutzt. In Paris und den umliegenden Gemeinden existieren seit der Einführung des Verleihsystems "Vélib" mittlerweile über 1.200 Verleihstationen. Inwieweit unsere Metropole von der in Paris bereits installierten und erprobten Infrastruktur profitieren kann, soll gemeinsam mit dem aktuell ausgewählten Berliner Partner eines Fahrradverleihsystems einer genauen Analyse unterzogen werden, die die CDU-Fraktion vom Senat einfordert.

E3 Mit dem Fahrrad. Aber sicher.

Sicherheit im und um den Straßenverkehr herum ist im Rahmen einer vernünftigen Verkehrspolitik ein extrem relevantes Thema. Für Fahrradfahrer gilt dies noch mehr als für andere Verkehrsteilnehmer, da sie höhere Geschwindigkeiten als beispielsweise ein Fußgänger erreichen, dabei aber fast genauso ungeschützt sind. Daher gilt es, dass Unfallrisiko sowohl für die Fahrradfahrer als auch für deren Partner im Verkehr so gering wie möglich zu halten, indem im Verkehr aber auch seitens des Radfahrers selbst die erforderlichen Maßnahmen zu treffen sind.

Die CDU-Fraktion Berlin setzt sich daher ein für:

- **Gemeinsam genutzte Wege.** Die gemeinsame Nutzung von Rad- und Gehwegen ist aus verschiedenen Gründen problematisch. Einerseits sind die gesetzlichen Regelungen zu Geschwindigkeit und Vorrang den meisten Verkehrsteilnehmern unklar oder unbekannt. Andererseits sind die gesetzlichen Regelungen zu den Mindestbreiten von gemeinsam genutzten Wegen nicht völlig schlüssig, möglicherweise sind auch größere Mindestbreiten erforderlich, um die für alle Beteiligten erforderliche Sicherheit zu gewährleisten. Der Senat ist daher einerseits gefordert, im Rahmen von Aufklärungskampagnen oder Hinweisschildern bei den Verkehrsteilnehmern die notwendige Rücksicht einzufordern bzw. darüber aufzuklären. Zudem soll sich der Senat im Rahmen einer Bundesratsinitiative für die erforderliche Reform der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen einsetzen.
- **Sichere Radwege.** Radfahrer sind naturgemäß weniger geschützt als ein PKW- oder auch als ein Motorradfahrer. Dort, wo es möglich ist, sollten Radfahrer auf vom Rest des Verkehrs abgetrennte separate Fahrradwege geleitet werden, um deren Sicherheit zu erhöhen. Dabei ist jedoch sicherzustellen, dass die Radfahrer an neuralgischen Punkten – wie beispielsweise an Kreuzungen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge – nicht übersehen werden können.
- **Fahrrad-Sicherheitswochen.** Vor Beginn der Fahrradsaison – also im Frühjahr eines jeden Jahres – sind in Berlin Fahrradsicherheitswochen zu etablieren und

dabei als ständige Veranstaltungen im Jahresrhythmus durchzuführen. Hierbei ist das Zusammenspiel aller Beteiligten erforderlich, also eine Koordinierung zwischen Senat, Bezirken, Ordnungsämtern und der Polizei mit ihren jeweiligen Schwerpunkten.

- **Schulwegsicherheit auf zwei Rädern.** Viele schulpflichtige Kinder legen den Weg zur Schule und wieder nach Hause mit dem Fahrrad zurück. Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist daher die Überprüfung der Umgebung von Schulen auf ihre "Fahrradtauglichkeit". Abhängig vom Ergebnis sind dann Maßnahmen in die Wege zu leiten, die eine möglichst optimale Verkehrssicherheit innerhalb eines bestimmten Umkreises um die Schule herum gewährleisten.
- **Fahrradausbildung in Verkehrsschulen sichern.** Gerade bei der Heranführung der jüngsten Verkehrsteilnehmer an das richtige Verhalten im Straßenverkehr nehmen die Verkehrs – und Jugendverkehrsschulen eine herausragende Rolle ein. Analog dem im Jahr 2009 durchgeführten Projekt zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen ist ein neues Projekt aufzusetzen, in dem die Verkehrsschulen weiterentwickelt werden. Die Finanzierung und der Bestand der Verkehrsschulen sind durch entsprechende Mittelzuflüsse an die Bezirke zu sichern.
- **Helm auf, Bonus da. Bonusprogramm für Helmträger.** Das Tragen von Helmen ist für Radfahrer nicht verpflichtend. Jedoch liegen die Vorteile für den Träger eines Helmes im Falle eines Unfalles auf der Hand. Der Senat ist aufgefordert zu analysieren, inwieweit Kooperationen mit Dritten eingegangen werden können. Vorstellbar wäre beispielsweise eine Kooperation mit den Krankenkassen oder Trägern der Unfallversicherungen mit dem Ziel, dass Helmträgern ein Teil der Anschaffungskosten durch ihren Versicherungsträger erstattet wird. Hierzu hat der Senat die entsprechenden Schritte in die Wege zu leiten. Bezüglich einer generellen Helmpflicht existieren in Deutschland und auch in anderen Ländern verschiedene Studien, die zu unterschiedlichen – teilweise sich gegenseitig

widersprechenden – Ergebnissen kommen. Eine Helmpflicht - mindestens für Kinder- wie sie bereits in einigen europäischen Ländern existiert, wird von uns unterstützt, wir setzen und dafür ein, dass der Senat sich einer entsprechenden Bundesratsinitiative anschließt bzw. eine solche initiiert.

- **Fahrrad-Kurse fördern das Fahrrad-fahren.** Um der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs gerecht zu werden, ist es sinnvoll, sich zielgruppenorientiert mit Angeboten an potentielle Nutzer, aber auch an die, die bereits Fahrradfahren zu wenden. Das Angebotsspektrum sollte weit gefächert sein und sich an alle Altersklassen und an (potentielle) Fahrradnutzer mit ihrem jeweils unterschiedlichen Nutzungsspektrum wenden. Die Angebote sind neben den Fahrrad-Sicherheitswochen anzubieten, wobei sich jedoch Synergieeffekte ergeben, die genutzt werden können. Mögliche Angebote bzw. Kurse könnten sein:

- Fit für's Fahrrad (alle Altersklassen)
- Senioren satteln auf (Angebote für Ältere Radfahrer, Radinteressierte)
- Verkehrserziehung (mit Fokus auf der Jugend, aber als Angebot für alle Altersklassen)
- Welches Fahrrad taugt für wen?
- Kleine Reparaturen am Fahrrad selber durchführen

Der Senat ist aufgefordert, eine Bedarfsanalyse zu erstellen und dann diese Kurse, gegebenenfalls auch in Zusammenarbeit oder in Federführung der Verkehrsschulen – oder auch der Schulen – durchzuführen.

- **Einführung einer ständigen SoKo gegen Fahrraddiebstähle.** Der Diebstahl von Fahrrädern ist ein Deliktsbereich, der in den letzten Jahren immer weiter zunimmt. Im Jahr 2016 wurden über 34.000 Diebstähle aktenkundig, bei einer Aufklärungsquote von 3,5%. Sowohl zur Prävention als auch zur besseren Aufklärung von Fahrraddiebstählen ist bei der Berliner Polizei eine ständige

Sonderkommission zu gründen, die sich ausführlich mit Fahrraddiebstahl und den damit verbundenen Straftaten (wie beispielsweise Hehlerei) befasst.

- **Erweiterung der Fahrradstaffeln der Berliner Polizei.** Seit Mitte 2014 sind im Rahmen eines bis 2017 laufenden und wissenschaftlich begleiteten Modellversuches 20 Berliner Polizisten als Fahrradstaffel in Berlin-Mitte tätig. Das vom Senat und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft finanzierte Modellprojekt wurde bisher durchweg als erfolgreich bewertet, die abschließende Analyse steht noch aus. Da aber bereits jetzt der Erfolg des Projektes absehbar ist, sollten in allen Berliner Direktionen, zumindest aber im den gesamten Innenstadtbereich, der Einsatz von Fahrradstaffeln erfolgen. Die entsprechenden Mittel für Personal und Material sind im Doppelhaushalt 2018/2019 vorzuhalten.

F Ableitung und Zusammenfassung

Berlin braucht einen ganzheitlichen Masterplan Verkehr. Ein Mobilitätskonzept, das alle Verkehrsträger angemessenen berücksichtigt und nicht diskriminiert. Ein Mobilitätskonzept, das Sicherheit schafft, jedem Verkehrsträger seinen Verkehrsraum sichert und nicht Halt davor macht, durch unkonventionelles Denken auch den begrenzten Verkehrsraum zu erweitern.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, bedarf es drei großer Schritte:

1. Realität (an)erkennen: Die CDU-Fraktion fordert, schnellstens eine eigenständige wissenschaftliche Verkehrszählung zu realisieren. Denn ohne den Status Quo wird man auch nicht die richtigen Entscheidungen für die Zukunft treffen. Wir haben keine Zeit zu verlieren.
2. Beteiligung sicherstellen. Verkehrspolitik ist kein politischer Glaubenskrieg und lässt sich nicht gegen die Bevölkerung durchsetzen. Es wird Zeit, dass auch Rot-Rot-Grün dies erkennt. Die CDU wird in den nächsten Monaten die Beteiligung in den Bezirken sicherstellen, um Ideen zu sammeln und Akzeptanz herzustellen. Daraus entwickeln wir Lösungen vor Ort und ein Konzept für die ganze Stadt.
3. Berlins Unterschiedlichkeit pflegen. Schließlich gilt es, Berlin als Stadt der kurzen Wege für alle Verkehrsarten attraktiv zu gestalten: egal, ob im Auto, Bus & Bahn oder auf dem Fahrrad – sicher und schnell auf allen Wegen.

Dies alles mündet in einen ganzheitlichen Masterplan Verkehr. Die in diesem Papier aufgeführten 100 Punkte sollen wesentliche Bestandteile dieses Masterplans werden.

Sie stellen eine Positionierung der CDU-Fraktion Berlin dar, nicht etwa den fertigen Masterplan. Dieser muss auch über den Stadtentwicklungsplan Verkehr der Senatsverwaltung hinausgehen. Letztlich leisten wir damit beides: Beteiligung zu höherer Akzeptanz und Antworten, welche baulichen Veränderungen ganz konkret an welchen Orten zu leisten sind.

Fair. Mobil. Miteinander. Für die ganze Stadt. Damit es vorangeht.

