



**20 Punkte um die
Stadt-Umland-Verkehre
in der Metropolregion
Berlin-Brandenburg
nachhaltiger zu machen**

**Beschluss der CDU-Fraktion Berlin
24. November 2023**

20 Punkte um die Stadt-Umland-Verkehre in der Metropolregion Berlin-Brandenburg nachhaltiger zu machen

Der Metropolitanraum Berlin-Brandenburg ist von erheblichen Stadt-Umland-Verkehren sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr geprägt. Dieser findet auch aufgrund fehlender attraktiver Angebote des Umweltverbundes häufig mit dem privaten Kraftfahrzeug oder Lastkraftwagen statt. Ziel dieser Beschlussvorlage ist eine von den Bundesländern Berlin und Brandenburg gemeinsam betriebene Verkehrs- und Antriebswende, indem Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs ausgebaut und neue innovative Transportsysteme für Personen und Güter etabliert werden.

Uns ist dabei bewusst, dass die Erreichung dieses Ziels Zeit und Geld in Anspruch nehmen wird. Aber nur eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Mobilitätspolitik wird den Anforderungen an einen wachsenden Metropolitanraum in Anbetracht der aktuellen und kommenden Herausforderungen gerecht. Uns leitet dabei das Denken in Verkehrsnetzen und die Betrachtung aus Sicht aller Menschen und ihrer spezifischen Mobilitätsbedürfnisse.

Die Gestaltung nachhaltiger Stadt-Umland-Verkehre erfordert eine ganzheitliche Betrachtung verschiedener Schlüsselfaktoren. So spielen insbesondere im Personenverkehr attraktive Umsteigebeziehungen eine zentrale Rolle und erlauben einen nahtlosen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität). Hierzu sollen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen das bequeme Abstellen von Autos und Fahrrädern in der Nähe von öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Mobilitätshubs an besonders gut erschlossenen und von einer besonderen Lagegunst geprägten Orten dienen als zentrale Knotenpunkte, die verschiedene Verkehrsträger integrieren und die Effizienz des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch des Fernverkehrs steigern.

Die Sicherheit, Sauberkeit und Standortwahl der Verkehrsinfrastruktur sind wie auch die Zuverlässigkeit und Attraktivität von entscheidender Bedeutung, um das Vertrauen der Reisenden zu gewinnen. Barrierefreiheit ist ein wesentlicher Aspekt, um den öffentlichen Nahverkehr für alle Bürger zugänglich zu machen. Dies schließt Menschen mit

eingeschränkter Mobilität ein und ermöglicht eine inklusive Nutzung des Verkehrssystems.

Die Optimierung der Schieneninfrastruktur, damit verbunden die Umsetzung der Projekte aus dem Programm i2023 und der Angebotstakte ist entscheidend für die Entwicklung nachhaltiger Stadt-Umland-Verkehrssysteme. Die länderübergreifende Planung und der Bau neuer Verkehrsverbindungen tragen zur Effizienz einer reibungslosen Mobilität und einer nachhaltigen Verkehrswende in der Metropolregion bei.

Attraktive Tarifstrukturen, flexible Tickets per App und die Förderung der Elektromobilität sind entscheidend, um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu fördern. Die Implementierung von Sammelanlagen mit eigener Stromgewinnung und Retentionsanlagen unterstützt die Nachhaltigkeit der Verkehre. Die Gewährleistung ausreichender Kapazität und Auslastung ist unerlässlich, um die Nutzerakzeptanz und die Wirtschaftlichkeit sicherzustellen.

Die Förderung von Innovationen spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung nachhaltiger Stadt-Umland-Verkehre. Die Integration von Intermodalität und Innovationen im Schienengüterverkehr tragen zur Effizienz und Nachhaltigkeit bei. Moderne Transportsysteme und die Verwendung batterieelektrischer Fahrzeuge als Stromspeicher fördern die Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs. Nachhaltiges, modulares Bauen minimiert die Umweltauswirkungen. Der Austausch von bewährten Praktiken und das Lernen von den Besten sind entscheidend für kontinuierliche Verbesserungen und Innovationen im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre.

UMSTIEGEBEZIEHUNGEN

Für viele Pendlerinnen und Pendler, die an der Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg leben oder arbeiten, stellt die erste und die letzte Meile zum nächstgelegenen ÖPNV-Haltepunkt eine Herausforderung dar, die aus verschiedenen Gründen häufig nur mit dem privaten Kraftfahrzeug zu bewältigen ist. An diesen Bahnhöfen stehen meist jedoch keine oder nur unzureichende PKW-Parkplätze zur Verfügung. Im Ergebnis werden die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort komplett mit dem PKW zurückgelegt oder in erheblichem Umfang Parksuchverkehre zum Teil in reinen Wohngebieten induziert. Die Schaffung von attraktiven Angeboten zum Umstieg auf den (insbesondere schienenge-

bundenen) öffentlichen Personennahverkehr kann den Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern. Die bereits begonnenen Planungen zur Errichtung von P+R-Parkplätzen sind deshalb fortzuführen und um weitere Standorte sowohl auf Brandenburger als auch Berliner Gebiet zu ergänzen.

1. Park+Ride-Anlagen

Die Auswahl optimaler Standorte für Park-and-Ride (P&R)-Einrichtungen erfordert eine sorgfältige Abwägung verschiedener Kriterien, um eine effiziente und attraktive Nutzung zu gewährleisten und einen Beitrag zur Reduzierung des länderübergreifenden motorisierten Individualverkehrs zu leisten. Kriterien wie die Nähe zu Hauptverkehrswegen, Autobahnen und die Integration in das regionale Verkehrsnetz sind zentral, um eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, insbesondere leistungsfähige schienengebundene Verkehrsträger, ist entscheidend, und ein nahtloser Übergang zwischen dem P&R-Standort und dem Umweltverbund erhöht die Attraktivität. Ziel muss dabei sein, den Umstieg auf die Angebote des Umweltverbundes möglichst nah an der Quelle der Verkehre zu ermöglichen. Bei der Standortauswahl sind auch Aspekte der geteilten Mobilität und der Mikromobilität zu berücksichtigen.

2. Bike+Ride-Anlagen

Vor dem Hintergrund der anzustrebenden Verkehrswende ist die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wünschenswert. Hierzu können klassische Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl an Bahnhöfen einen Beitrag leisten und sollen in Kooperation zwischen den Kommunen, den Ländern und der Deutschen Bahn errichtet werden. Dort, wo der Platzbedarf für eine auskömmliche Anzahl an Abstellmöglichkeiten die zur Verfügung stehende Fläche übersteigt, sollen Sammelanlagen wie Fahrradboxen und Fahrradparkhäuser errichtet werden. An diesen Standorten werden zusätzliche Dienstleistungen, wie Fahrrad-Reparaturstationen angeboten.

3. Mobilitätshubs

Die dezentral an (S- und Regional-) Bahnhöfen zur Verfügung stehenden Flächen werden langfristig nicht ausreichen, um sämtliche Stadt-Umland-Verkehre und auch überregionale Verkehre auf den Umweltverbund zu lenken. An mit besonderer Lagegunst versehenen Standorten werden Mobilitätshubs errichtet. Diese großen Sammelanlagen entstehen an Standorten, die eine Anbindung an das Bundesstraßennetz (A, B und S) haben, gleichzeitig über einen Schienenanschluss verfügen und sich im Einzugsbereich größerer zusammenhängender Wohngebiete befinden (exemplarisch BAB-AS Bucher Straße und Malchow an der B2). Sie stellen Angebote der Intermodalität für private Kraftfahrzeuge, private Fahrräder, Car- und Bike-Sharing, Elektrokleinstmobilität, Fernbusverbindungen, die Feinverteilung über den Umweltverbund, den schienengebundenen ÖPNV und den Regionalverkehr zur Verfügung. An diesen Standorten sollen Vorkehrungen für die Antriebswende getroffen werden. Hierzu zählen insbesondere sog. Wasserstofftankstellen und Ladeinfrastruktureinrichtungen für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge.

4. Sicherheit, Sauberkeit und Standortattraktivität

Die Sicherheit in Park-and-X-Einrichtungen vor allem an bestehenden Stationen der S-Bahn und der U-Bahn ist entscheidend, um das Vertrauen der Nutzer zu gewinnen und eine sichere Umgebung für Fahrzeuge und Personen zu gewährleisten. Hierzu zählen Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention wie effektive Beleuchtung auf Parkplätzen, Gehwegen und an den Haltestellen. Insbesondere für Fahrräder können gesicherte Abstellanlagen, wie Fahrradboxen den Schutz vor Diebstahl und Vandalismus erhöhen. Darüber hinaus kann die regelmäßige Präsenz von Ordnungskräften und eine Kameraüberwachung an strategisch wichtigen Standorten der Abschreckung dienen und im Falle von Vorfällen wertvolle Beweismittel liefern. Die Sichtbarkeit dieser Überwachungsmaßnahmen ist dabei ebenso wichtig wie ihre tatsächliche Funktion. Zusätzlich dazu können technologische Lösungen wie Notrufsäulen, gut sichtbare Notausgänge und Alarmierungssysteme implementiert werden. Die Kombination dieser Maßnahmen schafft eine umfassende Sicherheitsstruktur, die darauf abzielt, Vandalismus und Diebstahl zu minimieren und eine geschützte Umgebung für Fahrzeuge und Personen in Park-and-X-Anlagen zu gewährleisten.

Neben den Aspekten der Sicherheit spielt für die Attraktivität der Park-and-X-Anlagen auch die Sauberkeit eine entscheidende Rolle. An neu zu errichtenden Anlagen sind deshalb grundsätzlich öffentliche Toiletten und Müllsammelanlagen vorzusehen. An bestehenden Parkplätzen ist die nachträgliche Ausrüstung dieser mit öffentlichen Toilettenanlagen und Müllsammelanlagen zu prüfen. Die regelmäßige Reinigung und Pflege der Anlagen sind obligatorisch. Zusätzliche Angebote, wie beispielsweise Fahrradreparatursäulen und Ladepunkte für Kraftfahrzeuge sind, wenn möglich, vorzusehen.

5. Barrierefreiheit

Die Gewährleistung von Barrierefreiheit an Haltestellen, Bahnhöfen, Umsteigepunkten und in Park-and-Ride-Einrichtungen ist von grundlegender Bedeutung, um sicherzustellen, dass sie für alle Pendler, unabhängig von ihren Mobilitätseinschränkungen, zugänglich sind. Dies erfordert eine ganzheitliche und umfassende Planung und Gestaltung, die verschiedene Aspekte berücksichtigt. Die baulichen Einrichtungen müssen barrierefrei gestaltet werden. Dies beinhaltet die Schaffung von breiten und gut zugänglichen Gehwegen, Rampen für Rollstuhlfahrer, Aufzüge und eine angemessene Anzahl von Behindertenparkplätzen in unmittelbarer Nähe der Eingänge. Des Weiteren ist die Information und Kommunikation barrierefrei zu gestalten. Dies kann durch die Installation von taktischen Leitsystemen, akustischen Signalen und gut sichtbaren Beschilderungen erfolgen. Informationen über Fahrpläne, Tarife und andere relevante Details sollten auch in leicht verständlichen Formaten bereitgestellt werden, um Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten gerecht zu werden. Insgesamt erfordert die Schaffung barrierefreier Park-and-Ride-Einrichtungen eine integrative Herangehensweise, die die physische, informationelle und personelle Barrierefreiheit gleichermaßen in den Fokus nimmt. Dies gewährleistet eine inklusive Nutzung dieser Einrichtungen und trägt dazu bei, die Mobilität für alle Bürger zu verbessern.

SCHIENENINFRASTRUKTUR UND TAKTE

6. i2030 schnell umsetzen

Der gemeinsame Landesentwicklungsplan sieht für die Hauptstadtregion ein weiter ansteigendes Wachstum entlang der bestehenden Hauptverkehrskorridore und Schienenachsen vor. Inzwischen pendeln bereits mehr als 300.000 Fahrgäste täglich zwischen Berlin und dem benachbarten Brandenburg zur Arbeit.

Die Bundesländer Berlin und Brandenburg werden in ihren Haushalten die notwendigen Mittel für die Umsetzung der i2030-Projekte jetzt und künftig vorsehen. Hierfür ist eine entsprechende Vorsorge zu treffen (u.a. Verlängerung S75 bis Bucher Straße und S3/S9 Spandau bis Nauen, Heidekrautbahn, etc.). Eine engere Verzahnung und die effizientere Ausbildung von Abstimmungsprozessen zwischen den Ländern und der Deutschen Bahn AG ist dringend notwendig. Hierbei ist insbesondere zu prüfen, wie Planungsleistungen durch externe Vergaben schneller erbracht werden können. Die Bundesländer unterstützen das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes) mit dem Ziel, dringend notwendige Infrastrukturvorhaben in der stetig wachsenden Metropolenregion Berlin-Brandenburg aber auch darüber hinaus schneller und kostengünstiger umzusetzen.

7. Neue Linien länderübergreifend planen und bauen

Das gemeinsame Investitionsprogramm i2030 sieht die Planung und den (Aus-) Bau von S- und Regionalbahnlinien vor. Der Neubau von Infrastrukturprojekten verlangt einen Planungshorizont von vielen Jahren. Die Bundesländer Berlin und Brandenburg verständigen sich jetzt auch vor dem Hintergrund demografischer Entwicklungen und dem zu erwartenden Zuzug in die Metropolenregion zu einem gemeinsamen Planungspfad für den Bau weiterer Verkehrsinfrastruktur und setzen die bereits vereinbarten Vorhaben gemeinschaftlich um. Hierzu zählen insbesondere die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 zum Flughafen BER und der Heerstraße, sowie die Straßenbahnlinie nach Potsdam-Krampnitz, aber auch der Neubau einer Linie auf der Trasse der U10 vom Alexanderplatz

über Weißensee, Blankenburg, Karow, Buch und weiter in den Raum des Achsenentwicklungskonzeptes Berlin-Wandlitz und die Verlängerung der U2 von Pankow nach Blankenfelde und in das Mühlenbecker Land.

8. Der BB-Takt: 10-Minuten für Alle

Aktuell fahren die S-Bahnen auch in den Spitzenstunden außerhalb des Tarifgebietes AB nicht im 10-Minuten-Takt. Die Züge sind zum Teil bereits an der Stadtgrenze überfüllt. Durch den Einsatz größerer Beförderungsgefäße und die Verdichtung des Taktes auf mindestens 10-Minuten kann die Personenbeförderungskapazität und damit auch die Attraktivität des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg deutlich erhöht werden. Gemeinsames Ziel der Länder ist deshalb der Ausbau der Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Linien.

ATTRAKTIVE TARIFSTRUKTUREN, AUSLASTUNG UND ANTRIEBSWENDE

Sind die infrastrukturellen Voraussetzungen durch Park-and-Ride und Bike-and-Ride gegeben, hängt deren Auslastung und Nutzung von der Attraktivität der Angebote ab. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden die Bundesländer Berlin und Brandenburg auf öffentlich-private-Partnerschaften bei der Errichtung und dem Betrieb der Sammelanlagen angewiesen sein. Dies gilt es durch einfache Tarifstrukturen auf der einen und attraktive Kombinationsangebote auf der anderen Seite abzubilden.

9. Tarifstrukturen

Die Einführung geeigneter Tarifstrukturen sowohl bei öffentlichen als auch von privaten Betreibern unterhaltenen Sammelanlagen und Anreize spielen eine zentrale Rolle bei der Förderung der Park-and-X-Nutzung. Eine differenzierte Tarifstruktur, die flexible Optionen bietet, kann dazu beitragen, die Nutzungsattraktivität zu steigern. Dies könnte beispielsweise gestaffelte Tarife je nach Tageszeit oder eine gestufte Preisstruktur basierend auf der Häufigkeit der Nutzung umfassen. Höhere Tarife zu Stoßzeiten könnten dazu dienen, die Nachfrage zu glätten und Anreize für eine flexiblere Anreise zu schaffen. Vergünstigungen und Rabatte für regelmäßige Nutzer schaffen einen Anreiz, um Pendler

langfristig an Park-and-X-Systeme zu binden. Langfristige Abonnements oder Paketangebote (Kombination mit dem Deutschlandticket und/ oder der VBB-Umweltkarte) könnten kosteneffiziente Modelle darstellen, die Pendler finanziell entlasten und gleichzeitig die Planbarkeit fördern. Dabei ist die Transparenz der Tarifstrukturen entscheidend. Klare und leicht verständliche Informationen über die Kosten und Vorteile der Park-and-X-Nutzung müssen den Nutzern zur Verfügung stehen. Dies könnte durch effektive Kommunikationsstrategien und benutzerfreundliche Plattformen erreicht werden.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch der Bund gefordert, verbindliche und verstetigte Regelungen für das 49€-Ticket festzulegen, um Planungssicherheit für die Verkehrsverbünde und die Landeshaushalte zu ermöglichen.

10. Flexible Tickets per App

Aktuell müssen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Tickets vor Antritt einer Fahrt gebucht werden, obwohl nicht immer klar ist, welche Route die effizienteste ist und ob das Tarifprodukt dieser entspricht. Künftig soll es im VBB über deren App die Möglichkeit geben, eine Fahrt per App zu starten und diese per App zu beenden, ohne vorab ein Tarifprodukt auszuwählen. Stattdessen wird durch Standorterfassung die tatsächlich gefahrene Route ermittelt und das passende (günstigste) Tarifprodukt ausgewählt und nach Beendigung der Fahrt abgerechnet.

11. Förderung der Elektromobilität

Batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge sind lokal emissionsfrei, jedoch sind gerade die mit größeren Reichweiten ausgestatteten KFZ derzeit in der Anschaffung noch deutlich teurer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Ein kombiniertes Angebot aus Abo-Modellen für die Nutzung des ÖPNV (hier insbesondere der des VBB) und Ladeinfrastrukturnutzung an P+R-Parkplätzen und Mobilitätshubs kann die Attraktivität des täglichen Gebrauchs von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen deutlich steigern und so zur klimaschonenden Mobilitätswende beitragen.

12. Sammelanlagen mit eigener Stromgewinnung und Retentionsanlagen

P+R-Parkplätze sind aktuell und werden perspektivisch versiegelte Flächen sein. Aktuell werden sie nur auf einer Ebene genutzt. Eine Überbauung dieser Flächen mit Solarmodulen (PV-Anlagen) ermöglicht in Kombination mit Ladepunkten (hier insbesondere niedriger Anschlussleistungen) die lastabhängige Speicherung der vor Ort gewonnenen Energie in Elektrofahrzeugen und perspektivisch deren weitere Verwendung zum Ausgleich von Lastspitzen im Nieder- und Mittelspannungsnetz (Smart-Grid). Zum anderen kann das Regenwasser der überbauten Flächen in Mulden-Rigolen-Systemen gesammelt und den grundwasserführenden Schichten zugeführt werden. Damit wird nicht nur das Abwassernetz entlastet, sondern auch eine Speicherung des Wassers im Sinne des Schwammstadtkonzeptes befördert.

13. Kapazität und Auslastung

Die Bestimmung und Optimierung der Kapazität von Park-and-Ride (P&R)-Einrichtungen ist ein entscheidender Aspekt, um sicherzustellen, dass ausreichend Platz für Pendler vorhanden ist und Überlastungen vermieden werden. Eine gründliche Bedarfsermittlung, die Analyse von Pendlerströmen, regionalen Verkehrsdaten und demografischen Faktoren, bildet dabei die Grundlage. Hierzu können valide Prognosemodelle auf Basis des vom Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt in Berlin entwickelten Moving-Labs dienen.

Ein flexibles Parkplatzdesign (Kraftfahrzeuge, Sharing-Angebote, Haltepunkte des ÖPNV zur Feinverteilung, Fahrradabstellanlagen, etc.) multifunktionale Nutzung, dynamische Parkleitsysteme, die Telematikdaten nutzen und die einzelnen Sammelanlagen miteinander verknüpfen, optimieren Fahrwege- und Zeiten und erhöhen die Auslastung der Anlagen. Über eine differenzierte Tarifstruktur (Bsp. dezidiert ausgewiesene Stellplätze für Inhaber einer Umweltkarte o.ä.) kann die Auslastung gesteuert werden. Darüber hinaus können technologische Innovationen, wie intelligente Reservierungssysteme, zur effizienten Nutzung der Kapazität beitragen. Durch kontinuierliches Monitoring und Anpassung sowie die Zusammenarbeit mit Unternehmen und Einrichtungen wird eine flexible

und bedarfsgerechte Nutzung der Parkplätze ermöglicht. Diese integrierte Herangehensweise gewährleistet, dass P&R-Einrichtungen langfristig wirtschaftlich betrieben werden können und den Nutzern eine zuverlässige und bequeme Parkmöglichkeit bieten.

14. Nutzerakzeptanz

Die Erhöhung der Akzeptanz von Park-and-Ride-Systemen erfordert eine strategische Herangehensweise an die Information und Kommunikation. Zentral ist dabei die klare Vermittlung der Vorteile dieser Systeme an potenzielle Nutzer. Eine entscheidende Maßnahme besteht in der umfassenden Information über die konkreten Vorzüge von Park-and-Ride, wie Zeit- und Kostenersparnis, Umweltfreundlichkeit und Stressreduktion durch Vermeidung von Innenstadtverkehr. Diese Informationen sollten über diverse Kanäle zugänglich gemacht werden, darunter Websites, Apps und soziale Medien, um eine breite Nutzerbasis anzusprechen. Die Kooperation mit Arbeitgebern in der Nähe von Park-and-Ride-Standorten kann eine effektive Möglichkeit sein, die Akzeptanz zu steigern. Arbeitgeber können ihre Mitarbeiter direkt über die Vorzüge informieren und möglicherweise Anreize, wie vergünstigte Tarife, bereitstellen. Gezielte Werbekampagnen, die positive Erfahrungen von Nutzern hervorheben, können das Bewusstsein in der Öffentlichkeit schärfen. Dabei ist es wichtig, auf klare Botschaften zu setzen und positive Nutzererlebnisse zu betonen. Die Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen ist von großer Bedeutung, um eine nahtlose Integration von Park-and-Ride in den Gesamtverkehr zu gewährleisten. Durch Partnerschaften kann die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel optimiert und somit ein attraktives Gesamtpaket für die Nutzer geschaffen werden. Die Einführung von Feedback-Mechanismen ermöglicht den Nutzern, ihre Erfahrungen zu teilen und konstruktive Vorschläge zu unterbreiten. Diese partizipative Gestaltung fördert nicht nur die Transparenz, sondern auch die kontinuierliche Verbesserung der Park-and-Ride-Systeme im Einklang mit den Bedürfnissen der Nutzer.

INNOVATIONEN VORANBRINGEN

Der Metropolenraum Berlin-Brandenburg ist von zahlreichen Verflechtungen hinsichtlich des Personen- aber auch des Güterverkehrs gekennzeichnet. Jeden Tag pendeln zehntausende Menschen zwischen Brandenburg und Berlin. Aber auch zahlreiche Waren und Güter werden über die in Brandenburg liegenden Güterverkehrszentren auf das

Berliner Stadtgebiet verteilt. Diese Waren und Güter werden aktuell zum überwiegenden Teil auf der Straße transportiert und intermodale Angebote für den Personenverkehr existieren aktuell im Wesentlichen nur in hoch verdichteten Räumen.

15. Intermodalität

Standorte, an denen der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln einfach und komfortabel möglich ist, existieren derzeit nur in verdichteten Räumen. Die guten Erfahrungen mit den Angeboten an den Berliner „Jelbi-Stationen“, an denen Leihfahrzeugangebote mit dem öffentlichen Personennahverkehr kombiniert werden, sollten bedarfsgerecht auch auf die weniger dicht besiedelten Gebiete im Metropolenraum ausgeweitet werden. Anzustreben ist dabei eine für die gesamte Metropolenregion einheitliche Buchungs- und Nutzungsplattform, die unter dem Dach des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) die Möglichkeit bietet, auch über die Ländergrenzen hinweg, entsprechende Angebote unkompliziert und kostentransparent zu nutzen. Hierzu bedarf es einer noch besseren Abstimmung zwischen den Anbietern, den Ministerien und ihren nachgeordneten Behörden und Einrichtungen.

16. Schienengüterverkehr

Liefer- und Logistikverkehre (Warenwirtschaftsverkehre) finden aktuell häufig auf der Straße statt. Im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg befinden sich zahlreiche stillgelegte oder „nur“ für den Personenverkehr genutzte Regionalbahnstrecken, die auch für den Gütertransport ertüchtigt werden können. Exemplarisch hierfür steht die sog. Heidekrautbahn. Auf diesen Bahnstrecken sollen künftig auch Güter in einem Verbund mit Personen transportiert werden. Dazu regen die beiden Bundesländer eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an. Gerade im Teil Berlins östlich des Brandenburger Tores gibt es Straßenbahnlinien, die bis an die Stadtgrenze reichen und zum Teil die innere Ringbahn kreuzen. Weitere Routen im gesamten Stadtgebiet sind geplant. Die Potentiale dieser Schieneninfrastruktur sollen perspektivisch auch für den Gütertransport genutzt werden.

17. Moderne Transportsysteme

Kaum ein anderer Verflechtungsraum bietet aufgrund der Wissenschafts- und Forschungslandschaft, der Gründerszene, der ansässigen Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller ein so hohes Innovationspotential. Die Länder Brandenburg und Berlin entwickeln eine Innovations- und Ermöglichungskultur, die sowohl für die ansässigen Akteure als auch anderen Anbietern von Transportdienstleistungen ein Klima schafft, dass innovative Lösungsansätze unterstützt und den Raum für Pilotprojekte (von der Invention bis zur Innovation) gibt. Hierfür wird (auch mit Unterstützung des Bundes) ein Cluster geschaffen, der Teststrecken für noch nicht vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassene Transportsysteme ermöglicht und bereits zugelassene Transportsysteme (wie autonome Schwebbahnen für den Personen- und Gütertransport) projiziert und umsetzt. Neben dem reinen Forschungs- und Testbetrieb sollen bereits vorangeschrittene Innovationen, die beispielsweise eine Zulassung des Eisenbahnbundesamtes haben (Magnetschwebbahnen für den Personen- und Gütertransport) errichtet und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung erprobt werden.

18. Batterieelektrische Fahrzeuge als Stromspeicher

Batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge verfügen über eine hohe zumindest theoretisch nutzbare Speicherkapazität für elektrische Energie. Der Strommix in Berlin und Brandenburg hat schon heute insbesondere durch den starken Zubau an Windkraftanlagen (WKA) und Photovoltaikanlagen (PV) in Brandenburg einen überdurchschnittlich hohen Anteil an sog. erneuerbaren Energien. Die Förderung von sog. Balkonkraftwerken wird diesen Trend verstetigen. Diese Energien stehen aber nicht dauernd und grundlastfähig zur Verfügung. Zudem weisen die Lastkurven für den Bedarf an elektrischer Energie hohe tageszeitliche Schwankungen auf. Gleichzeitig verfügen batterieelektrisch betriebene private Kraftfahrzeuge bereits heute über eine (in Summe) enorme Speicherkapazität (durchschnittlich 20 bis über 100kWh). Die Anzahl dieser Fahrzeuge summiert sich mit Stand vom 01.07.2022 auf 72.869 (42.963 in Berlin und 29.906 in Brandenburg). Damit steht eine theoretische Speicherkapazität von ca. 4,3 GWh zur Verfügung, die während der täglichen Sonnenstunden geladen werden kann. Auch nur geringe Anteile dieser Speicherkapazität können zur Glättung der morgendlichen und abendlichen Spitzen-

lasten verwendet werden, reduzieren damit die Notwendigkeit von (teuren) Grundlastkraftwerken und die Notwendigkeit des exorbitanten Ausbaus des Mittelspannungsnetzes. Bislang gibt es deutschlandweit keine Regelungen für sog. bidirektionales Laden. Die Länder Berlin und Brandenburg können hier im Rahmen einer Bundesratsinitiative Vorreiter sein.

19. Nachhaltiges, modulares Bauen

Die Errichtung baulicher Anlagen, auch in der Verkehrsinfrastruktur, bindet aktuell in erheblichem Umfang sog. graue Energie. Bereits heute können bauliche Anlagen ressourcenschonend und damit nachhaltig errichtet werden. Neben einer möglichst geringen Flächeninanspruchnahme durch Nutzungsstapelung und der Retention von Regenwasser können auch die verwendeten Baumaterialien einen erheblichen Beitrag zur Klimaresilienz leisten. Hierzu zählen neben sickerfähigen Oberflächen im Tiefbau auch Holzbaustoffe für den Hochbau. Im Metropolenraum Berlin-Brandenburg soll im Rahmen der Bauordnungen Raum für einen Gebäudetyp „E“ auch im Bereich der Verkehrsbauten (Sonderbauten-Gebäudeklasse E 3) entstehen.

20. Von den Besten lernen

Die Analyse internationaler Best Practices bietet wertvolle Erkenntnisse, um die Entwicklung und Umsetzung von Park-and-Ride-Systemen zu optimieren. Einige Länder und Städte haben erfolgreiche Modelle etabliert, die als inspirierende Vorbilder dienen können. Beispielsweise hat Singapur erfolgreich integrierte Verkehrs- und Parklösungen implementiert. Dort sind Park-and-Ride-Einrichtungen nahtlos mit dem öffentlichen Verkehrsnetz verbunden. Die gezielte Nutzung von Technologien, wie Apps zur Reservierung von Parkplätzen, trägt zur Effizienz bei. In Deutschland haben Städte wie München und Hamburg erfolgreiche Park-and-Ride-Systeme entwickelt. Diese zeichnen sich durch eine strategische Standortwahl aus, die eine optimale Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel gewährleistet. Die Integration von Fahrradabstellplätzen und innovativen Tarifstrukturen fördert die Multimodalität. Die Niederlande, insbesondere Amsterdam, haben sich auf nachhaltige Mobilität konzentriert und dabei Park-and-Ride als integralen Bestandteil ihrer Verkehrsplanung genutzt. Die Schaffung von grünen Umgebungen um

die Parkplätze und die Förderung von Fahrradnutzung sind in diesen Modellen hervorzuheben. Skandinavische Länder, darunter Schweden und Norwegen, haben erfolgreich umweltfreundliche Ansätze in Park-and-Ride-Systemen eingeführt. Elektrofahrzeugladestationen, kombiniert mit attraktiven Tarifstrukturen, fördern eine nachhaltige Nutzung. Diese internationalen Beispiele zeigen, dass der Erfolg von Park-and-Ride-Systemen stark von einer integrierten Verkehrsplanung, technologischen Innovationen, nachhaltigen Ansätzen und der Schaffung eines attraktiven Umfelds abhängt. Durch den Austausch bewährter Praktiken können Städte und Länder voneinander lernen und ihre eigenen Modelle verbessern.

CDU-Fraktion Berlin

Preußischer Landtag | 10111 Berlin

 Telefon: (030) 23 25 21 15

 Telefax: (030) 23 25 27 65

 mail@cdu-fraktion.berlin.de

 www.cdu-fraktion.berlin.de