

Leitbild für eine stadtverträgliche Mobilität

Entwurf

IG Nahverkehr
Stand 27.01.2011

Inhalt

Mobilitätspolitische Schwerpunkte	3
1. Leitbild	4
2. Forderungen und Begründungen	6
2.1 Soziale Gerechtigkeit	6
2.2 Finanzierungsgerechtigkeit	7
2.3 Ressourceneffizienz	8
2.4 Nutzerfreundlichkeit	9
2.5 Bürgerbeteiligung und Verwaltungseffizienz	10
3. Maßnahmen	11
3.1 Organisation und Ordnungsrahmen	11
3.2 Fußgänger	11
3.3 Radverkehr	12
3.4 ÖPNV	13
3.4.1 S-Bahn, Regionalverkehr und Eisenbahn-Infrastruktur	13
3.4.2 U-Bahn	14
3.4.3 Straßenbahn	14
3.4.4 Bus	15
3.5 Motorisierter Individualverkehr	15
3.6 E-Mobilität	16
Anlage Einzelmaßnahmen	17

Mobilitätspolitische Schwerpunkte der Linken, abgeleitet aus der Diskussion des Verkehrsforums am 10.12.2010:

- 1. S-Bahn in kommunale Hände**
 - Sofortiger Beginn der Entwicklung neuer Fahrzeuge
 - Keine Ausschreibung
 - Keine Zerschlagung in Teilnetze
 - Regionalisierung der Infrastruktur
- 2. Sicherstellung und Durchsetzung der Finanzierungsnotwendigkeiten für stadtverträgliche Mobilität**
 - Förderung des Umweltverbundes und Sicherstellung einer Mobilität für alle
 - Ausreichende Finanzierung der Verkehrsleistungen der BVG und des S-Bahn- und Regionalverkehrs und Ausbau deren Infrastruktur (insbesondere Neubaustrecken der Straßenbahn)
 - Neuverhandlung der „Deckelung“ der BVG-Zuschüsse
- 3. Stopp dem A100-Weiterbau**
- 4. Ausweitung der Bürgerbeteiligung**

Das Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Verkehrsforums appellieren an die Linkspartei, das Thema Mobilität im Wahlprogramm und in der Legislatur zu einem Schwerpunkt zu machen.

Das „Leitbild für eine stadtverträgliche Mobilität“ der IG Nahverkehr dient hierfür und für den Workshop „Mobilität“ im Rahmen der Programmdiskussion als Grundlage.

1. Leitbild

Für die Zeit nach 2020 stellt sich die Linkspartei vor, dass der Verkehr in Berlin sich gewandelt hat. Dabei haben wir folgendes Leitbild:

Stadtverträgliche Mobilität ist Voraussetzung für eine lebendige Metropole, die Sicherung der Lebensqualität, soziale Teilhabe und die Wirtschaftskraft der Stadt.

Eine hohe Lebensqualität für alle bedeutet, dass alle Berlinerinnen und Berliner gleiche Mobilitätschancen haben. Das heißt, dass mehr Menschen mit Bahn und Bus fahren, weil es günstig und angenehm ist, ihr Fahrrad für die kurzen Wege zwischendurch nutzen und Besorgungen im Kiez auch und gerne zu Fuß erledigen. Gleichzeitig ist es für Menschen, die darauf angewiesen sind, wie z.B. selbständige Kleinunternehmer, aber möglich, Leben und Arbeit auch mit dem Auto zu organisieren. Dies wird einfacher, da die Straßen durch einen breiten Umstieg der Berlinerinnen und Berliner weniger stauträchtig geworden sind. In den letzten Jahren wurde in bezirklicher Verantwortung vielerorts eine deutliche Entlastung der Parkraumsituation für die Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen, indem differenziert nach Nachfrage Parkraumbewirtschaftungszonen eingeführt wurden. Auch wurden Parkplätze eingespart, weil mittlerweile die Größe des Autos als Statussymbol an Bedeutung abgenommen hat und kleinere, preiswerte Autos nicht nur Kosten für die Besitzerinnen und Besitzer sparen, sondern auch Stadtraum.

Dadurch ist der Verkehr insgesamt effizienter geworden. Zum Wandel beigetragen hat aber auch die Einsicht, dass es nicht nur die ökologische Energienutzung ist, sondern auch die Verminderung von Aggressionen im Straßenverkehr und die damit einhergehende Steigerung der Sicherheit und die Reduzierung von Lärm und Abgasen. Der knappe Stadtraum wird deshalb mehr denn je nach ökologischer Effizienz „vergeben“, was eine grundlegende Neuverteilung des Straßenraumes bewirkt hat. Diese laden nun wieder durch eine hohe Qualität, viel Grün und zahlreiche Oasen im Trubel der Stadt zum Verweilen und zur nachbarschaftlichen Kommunikation ein. Deutlich mehr Platz haben nun Radfahrer auf ehemaligen Autospuren, Busse haben deutlich vom Autoverkehr abgetrennte Spuren ähnlich denen der Straßenbahn und Kaphaltestellen bringen ein bequemerer Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Um die innerstädtischen Straßen vom Güterverkehr zu entlasten, werden die noch vorhandene Eisenbahnflächen innerhalb der Stadt wieder als lokale Güterumschlagplätze in Betrieb genommen, und wo es möglich ist, sind Anschlussgleise in Betrieb, so dass dem Lkw-Verkehr im Wesentlichen nur die Feinverteilung der Waren obliegt. Die Belieferung der Empfänger wird so gebündelt, dass möglichst wenig Fahrten notwendig sind.

Als Ergänzung für den Bedarf an individueller Mobilität mit dem Pkw hat sich in den letzten Jahren eine neue Form des Taxiverkehrs etabliert, der wesentlich günstiger ist als früher und dadurch deutlich häufiger genutzt wird, so dass die Taxifahrerinnen und Fahrer mehr Geld in der Kasse haben. In städtischen Außenbereichen wird der Taxiverkehr durch das Land Berlin als Ergänzung des ÖPNV bezuschusst, so dass

auch in den äußeren Bereichen der Stadt ist Mobilität ohne Pkw rund um die Uhr gewährleistet ist.

Der Regionalverkehr der Eisenbahn hat weitere Zustiegsmöglichkeiten und damit eine verbesserte Verknüpfung mit innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten und bringt die BrandenburgerInnen bequem nach Berlin. Die Taktzeiten sind so aufeinander abgestimmt, dass attraktive Reisezeiten zwischen Land und Stadt möglich sind.

Die öffentliche Mobilität wird auch weiterhin öffentlich erbracht – nach wirtschaftlichen Maßstäben, aber nach klaren Regeln und Vorgaben, die die Sicherstellung der Mobilität als oberste Priorität haben. Der öffentliche Raum ist auch durch den Einsatz von Service-Personal im ÖPNV belebter und freundlicher geworden.

Die Finanzierung öffentlicher Mobilität wird sowohl von den Nutzerinnen und Nutzern mit einem einfachen, überschaubaren und fairen Beitrag als auch vom Land als Aufgabe der Daseinsvorsorge erbracht. Um dies auch künftig zu gewährleisten, werden die Gewinn bringenden Versorgungsunternehmen rekommunalisiert, um das ganze Spektrum der Daseinsvorsorge möglichst ohne weitere Steuermittel gewährleisten zu können. Die Privatisierung von Gewinnen und die Sozialisierung von Verlusten hat damit ein Ende zugunsten einer leistungsfähigen Metropole Berlin gefunden.

2. Forderungen und Begründungen

2.1 Soziale Gerechtigkeit

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis, aber die Chancen zur Verwirklichung sind heute sehr unterschiedlich verteilt. Einerseits wird mit hohen Kosten für die Allgemeinheit und die Umwelt einem Teil der Bürger maximale Mobilität mit allen Verkehrsmitteln geboten (z.B. Shoppen in New York), andererseits wird ein großer Teil der Gesellschaft aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen oder wegen der Wohnlage zunehmend in seiner Mobilität eingeschränkt.

Negativ sind vor allem auch Menschen betroffen, die an den zahlreichen Hauptverkehrsstrassen und an Autobahnen wohnen. Oftmals sind dort die „Endstationen“ für verdrängte Gruppen. Verdrängung ist durch Stadtplanung und Wohnungspolitik zu bekämpfen. Linke Verkehrspolitik hat dafür zu sorgen, dass von Verkehrsemissionen betroffene Gebiete entlastet werden. Schon der Lärmschutz an Autobahnen in Berlin kann große Entlastungen bringen. Mobilität muss für alle gesichert und erschwinglich sein. Linke Verkehrspolitik heißt aber auch, denjenigen Mobilität mit dem Auto zu ermöglichen, die darauf angewiesen sind. Dies steht mit der Förderung des Umweltverbundes nicht im Widerspruch. Schließlich vermeiden ein attraktiver ÖPNV und gut nutzbare Fuß- und Radwege nicht notwendige Autofahrten und erleichtern somit das Leben vor allem von selbständigen Kleinunternehmern, die das Auto überwiegend gewerblich nutzen.

Für den ÖPNV hat Die Linke durch günstige Preise erfolgreich die Nutzung von Bahn und Bus auch für die schwächeren Bevölkerungsgruppen erschwinglich gemacht, hierfür stehen Sozialticket S und das Abo 65+, aber auch die Semester- und Schülertickets. Diese Politik werden wir fortsetzen. Da eine gute Sache aber auch ihren Preis hat, sind die Spielräume nach unten begrenzt. Deshalb sind Tariffinnovationen erforderlich und Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbund gefordert, das seit Längerem versprochene neue Tarifkonzept endlich vorzulegen. Innovationen sind z.B. bei der Kombination von Jahresabos mit Fahrradmitnahme sinnvoll. Radfahrer könnten einzelne (Sommer-)Monate bei der Bezahlung und Benutzung „auslassen“, um über das ganze Jahr eine bessere Kombination mit dem ÖPNV zu haben.

DIE LINKE Berlin fordert: Mobilität muss sozial gerecht sein.

- **Sicherung der Mobilität für alle geht vor Befriedigung von Interessen einzelner!**
- **Sozial ausgewogene und übersichtliche Fahrpreise!**

2.2 Finanzierungsgerechtigkeit

Mobilität kostet Geld und verursacht Schäden an Mensch und Umwelt. PKW-Mobilität verursacht hohe Kosten und hohe Folgeschäden, die nur zum Teil von den Verursachern selbst getragen werden. Kostenwahrheit gehört – insbesondere in Zeiten knapper Kassen und der auf uns zukommenden Schuldenbremse – zur Sicherung von Mobilität für alle. Ein Teil der Menschen nutzt das Auto vor allem, weil sie Spaß am Autofahren haben. Diesem „Spaßfaktor“ (der sich z.B. im Kauf und Betrieb sehr großer Kfz widerspiegelt, die PS-stark und verbrauchsintensiv sind), muss die Einsicht gegenüberstehen, dass die damit entstehenden Kosten zurzeit nicht durch die mit dem Auto verbundenen Einnahmen gedeckt werden. Zu prüfen ist deshalb eine deutlich höhere Steuerbelastung für große Kraftfahrzeuge und/oder eine Straßenbenutzungsgebühr für entsprechend verbrauchsstarke Kfz.

Günstige Tarife für die Bevölkerung und die Notwendigkeit, weiter Gestaltungsspielraum für urbane Mobilität zu haben, erfordern auch neue Einnahmequellen für Kommunen und die Verkehrsunternehmen, da auch die Staatszuschüsse gedeckelt sind. Die Linke setzt sich dafür ein, zu prüfen, inwieweit neue Finanzierungsinstrumente die bisherige reine Steuerfinanzierung des ÖPNV ergänzen können – wohl wissend, dass der Hauptanteil der Finanzierung weiterhin aus den allgemeinen Steuertöpfen kommen wird. Die Linke fordert deshalb, eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV auch in den nächsten Jahren sicherzustellen. Dazu gehört vor allem die Fortführung der GVFG-Finanzierung für den ÖPNV und die Sicherstellung der Regionalisierungsmittel, die entsprechend der Preisentwicklung jährlich angepasst werden müssen.

„Öffentlich – weil's besser ist!“ muss für alle Unternehmen der Daseinsvorsorge gelten, denn starke Unternehmen, wie Energieversorger und Wasser, können beitragen, die defizitären Bereiche wie den ÖPNV zu unterstützen und somit eine wichtige Ergänzung für bestehende Finanzierungsquellen darstellen.

DIE LINKE Berlin fordert: Finanzierungsgerechtigkeit in der Mobilitätspolitik.

- **Öffentliche Investitionen für hohen öffentlichen Nutzen!**
- **Initiative des Landes gegenüber dem Bund, weiterhin ausreichend Mittel für ÖPNV-Investitionen und die Bestellung von ÖPNV-Leistungen bereitzustellen.**
- **Sicherstellung des kommunalen Einflusses auf S-Bahn-Betrieb und S-Bahn-Infrastruktur, keine Ausschreibungen**
- **Prüfung weiterer alternativer Finanzierungsformen unter Berücksichtigung sozialer Belange und Ergreifen entsprechender Initiativen**

2.3 Ressourceneffizienz

Mobilität kostet Stadtraum - der öffentliche Raum ist ein hohes Gut für die Lebensqualität in der Stadt. Seine Belastungen durch den Kfz-Verkehr sind zu vermindern, die städtische Lebensqualität ist durch Bevorzugung von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern in den Mittelpunkt aller Anstrengungen von Stadtplanung und Politik zu stellen.

Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr gewährleisten am ehesten Flächen- und Ressourceneffizienz. Heute benötigt der motorisierte Individualverkehr (MIV) 2/3 des Stadtraums, wird aber nur von 1/3 der Berlinerinnen und Berliner regelmäßig und vorwiegend genutzt. Besonders in der Innenstadt sind, trotz Umweltzone und immer wiederkehrender Lippenbekenntnisse, bisher nur wenige wirksame Ansätze zu sehen, und diese vor allem im repräsentativen Zentrum Berlins. In den Quartieren, in denen die Mehrzahl der Menschen wohnen, fließen bisher aber nur wenige Investitionen in den ÖPNV – statt dessen wird nach wie vor eine teure S21 geplant und eine U5 gebaut, die fast sämtliche Mittel für den ÖPNV in den nächsten 10-20 Jahren binden werden. Diese Konzentration von viel Geld auf wenige „Prestigeprojekte“ ist alles andere als effizient. Dies gilt in gleichem Maße für den Bau der A100. Denn trotz millionenschwerer Infrastruktur-Investitionen wächst der Ausstoß des klimaschädlichen CO₂ im Verkehrssektor weiterhin. Dies ist genauso wenig hinnehmbar wie die hohen Belastungen von Menschen und Umwelt durch Emissionen von Feinstäuben, weiteren Schadstoffen, Verkehrslärm und Flächenverbrauch. Die Linke tritt für ein gezieltes Umsteuern ein. Der CO₂-Ausstoß durch Verkehr muss (auch in Berlin) deutlich sinken, um einen Beitrag gegen die Gefahren einer Klimakatastrophe zu leisten. Dies bedeutet, die knappen Mittel effizient einzusetzen und deutlich mehr in der „Fläche“ zu investieren als in wenige, teure Prestigeprojekte, von der nur wenige Menschen etwas haben.

Für Berlin heißt das, dass elektrische Mobilität in Form der Straßenbahn deutlich effizienter gefördert werden kann als mit teuren Tunnelstrecken und dass das Geld für die A100 deutlich besser in Sanierung bestehender Straßen und Lärmschutz an bestehenden Autobahnen eingesetzt werden muss!

DIE LINKE Berlin fordert: Ressourcen schonen, effiziente Mobilität fördern!

- **Städtische Lebensqualität statt Verkehrswüsten; Rückgewinnung der öffentlichen Räume für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV**
- **Knappe Mittel deutlich effizienter einsetzen**
- **Senkung der CO₂- und Feinstaubemissionen auch im Verkehrssektor, insbesondere durch Verlagerung von MIV zum Umweltverbund.**

2.4 Nutzerfreundlichkeit

Mobilitätsverhalten kann nicht verordnet werden. Linke Verkehrspolitik heißt ausdrücklich nicht, Menschen zu einer Verhaltensweise zu zwingen. Mobilitätsverhalten kann aber maßgeblich beeinflusst werden, indem die Rahmenbedingungen entsprechend den Bedürfnissen der Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner richtig gesetzt werden. Hierzu gehört ein ÖPNV-Angebot, das die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse zu allen Tageszeiten in allen Stadtteilen hinreichend garantiert, zu attraktiven Bedingungen und mit einer angenehmen Atmosphäre. Das verzweigte Verkehrsnetz erfordert bequeme, barrierefreie Umsteigestationen zwischen den Linien und Verkehrsmitteln mit kurzen Wegen und kurzen Wartezeiten auf Anschlüsse. Zweitens gehört dazu die Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Mobilitätsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer. Drittens muss der verbleibende Individual-, aber insbesondere der Wirtschaftsverkehr, auf dem knappen Stadtraum so intelligent wie möglich organisiert werden.

Mobilitätsbedürfnisse hängen maßgeblich von den persönlichen Lebensumständen ab. Die Vielfalt dieser Lebensumstände wird zwar schon deutlich mehr, aber oft noch nicht ausreichend von den planenden Akteuren beachtet. Deshalb müssen die Interessen aller sozialen Gruppen, die sich nach Alter, Gesundheitszustand, Verkehrszweck und Geschlecht unterscheiden, ausgewogen berücksichtigt werden.

Die Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse und deren möglichst effiziente, ressourcenschonende Organisation stellt eine besondere Herausforderung dar und rückt den ÖPNV in die Hauptrolle der Gewährleistung einer umweltschonenden Mobilität für alle.

***DIE LINKE* Berlin fordert: Mobilität für alle nutzerfreundlich sichern!**

- **Nutzerorientierte Planung und Organisation des Verkehrs mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund unter Einbeziehung des Wirtschaftsverkehrs!**
- **Durchsetzung des Vorrangs für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer bei Konflikten mit dem MIV, und zwar auch im Verwaltungshandeln!**

2.5 Bürgerbeteiligung und Verwaltungseffizienz

Viele Lösungen für die oben genannten Probleme sind schon lange bekannt, sie werden nur zu zögerlich in Angriff genommen (z. B. gibt es heute kaum mehr Busspuren als vor 10 Jahren).

Vielfach verzichtet Verwaltung auf das Ausschöpfen der überall in den Wohngebieten verorteten, ortskundig-genauen Fach- und Sachkompetenz. Diese ist kostengünstig und durch keine, auch noch so hochspezialisierte ortsferne Fachintelligenz zu ersetzen. Bürgerschaftliches Engagement und öffentliche Hand müssen sich ergänzen. Dazu muss die Verwaltung die Bürger und ihre organisierten Vertretungen und Initiativen bei Verkehrs- und Städtebau Themen nicht nur deutlich besser und rechtzeitig informieren, sondern auch ihre Anregungen und Vorschläge aufnehmen und bei Konflikten ausdiskutieren.

Dies gilt nicht nur für Planfeststellungs- und Bebauungsplanverfahren für Verkehrsbauten, sondern für Sanierungen und Modernisierungen von Schienenwegen, Straßen, Rad- und Gehwegen und vor Änderungen des Verkehrsangebots.

Dazu sind Änderungen im Landesrecht erforderlich.

***DIE LINKE* Berlin fordert: Bürger beteiligen, Verwaltung erneuern!**

- **Weg von der „Black Box“- und Blockadementalität der Stadtentwicklungsverwaltung, hin zu mehr echter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger!**
- **Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten im Land Berlin für mehr Bürgerbeteiligung und Ergreifen einer Initiative zur Änderung des Bundesrechts im Bundesrat**
- **Durchgreifende Organisatorische Erneuerung der Verwaltung!**

3. Maßnahmen

Für eine stadtverträgliche und soziale Mobilität sind in den nächsten 10 Jahren neben dem Erhalt des Bestandes auch gezielte Investitionen notwendig, die den veränderten Mobilitätsansprüchen gerecht werden und die eine soziale Teilhabe der Bevölkerung am Leben ermöglicht, insbesondere in Stadtteilen, in denen es schwerwiegende soziale Benachteiligungen gibt. Diese Investitionen rechnen sich doppelt. Erstens werden durch viele kleinteilige Maßnahmen vor Ort Arbeitsplätze geschaffen. Zweitens wird Mobilität für alle ermöglicht; Menschen in Stadtteilen mit sozialen Benachteiligungen können ohne Auto ihre Arbeits- und Freizeitstätten erreichen und zugleich in einem lebenswerten Umfeld wohnen.

Den genannten Zielen und Forderungen entsprechend sollen in den nächsten 10 Jahren folgende Maßnahmen umgesetzt oder zumindest begonnen werden:

3.1 Organisation und Ordnungsrahmen

Vorwärtsschreitende Verkehrspolitik krankt in Berlin noch immer an der neoliberalen Mentalität des „Privat-ist-alles-besser“ in früheren Koalitionen ohne die LINKE. Um dies nachhaltig zu ändern, ist erforderlich:

- Rekommunalisierung von Energie-, Wasser- und Abwasserbetrieben und Nutzung der Überschüsse zur Finanzierung des ÖPNV
- Erhalt des S-Bahn-Betriebs als Ganzes in einer Hand, aber Sicherung der stärkeren Einflussnahme des Landes auf die unternehmerischen Ziele und Entwicklungen der S-Bahn.
- Grundlegende Tarifstrukturreform im Verkehrsverbund mit dem Ziel eines einfachen, übersichtlichen und sozial ausgewogenen Tarifs, möglichst unter Einbeziehung des Taxiverkehrs
- Durchgreifende personelle Erneuerung der Verwaltung, Integration der wichtigen Aufgabenträgerfunktion direkt in die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

3.2 Fußgänger

Die Verkehrs- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger sind oft schlechter gestaltet und weniger gepflegt als die Straßen selber. Überwiegend werden Straßen und Plätze durch das Auto dominiert – vor allem auch durch parkende Kfz. Hier muss der Senat mit einer Fußgänger-Konzeption flächendeckend Besserung schaffen. Beispielhaft seien folgende Einzelmaßnahmen für mehr Platz für Fußgänger genannt:

- Fußgängerüberwege und –inseln müssen vor allem an großen innerstädtischen Knotenpunkten räumlich so angelegt sein, dass sie in Spitzenzeiten genügend aufnahmefähig sind; dabei sind bewusst auch Nachteile für den Autoverkehr in Kauf zu nehmen.
- Die Zeit, die Fußgänger zum Queren mehrspuriger Straßen benötigen, soll durch Schaffung von Gehwegvorstreckungen an großen Kreuzungen vermindert werden.
- Auch außerhalb von Kreuzungen sind zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten zu schaffen, vorzugsweise als Zebrastreifen.
- Einst große und lebendige Einkaufsstrassen sind heute verödet, weil sie durch den Verkehr keine Aufenthaltsqualität mehr haben. Deshalb wird ein Programm aufgelegt, das den Fußgängern und Radfahrern wieder mehr Raum gibt und den fließenden Verkehr und Parkplätze auf das notwendigste Maß beschränkt. Die auszubauenden Straßen enthält die Anlage.
- In der Innenstadt und in den Ortsteilzentren werden große zusammenhängende Fußgängerzonen und -bereiche eingerichtet, in denen auch Straßenbahn, Bus und Fahrrad zugelassen sind (siehe Anlage).

3.3 Radverkehr

Für den Radverkehr wurde in den letzten Jahren viel getan, weshalb sein Anteil am Verkehr stetig wuchs. Der kontinuierliche Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur muss fortgesetzt und durch bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege ergänzt werden. Zur Erhöhung der Sicherheit müssen gefährliche Überschneidungen mit dem anderen Verkehr beseitigt und mehr Informationsarbeit geleistet werden.

- Die Radial- und Tangentialrouten sind fertigzustellen und zu verlängern, weitere sind zu entwickeln. Weitere Einbahnstraßen, am besten generell alle, sind für den Radverkehr in der Gegenrichtung freizugeben. In vielen Straßen sind noch Radfahrstreifen anzulegen (siehe Anlage).
- Entsprechend dem Bedarf sind mehr Fahrradabstellanlagen (Berliner Bügel) zu errichten, möglichst mit Dach, vor allem an Einkaufszentren und Supermärkten, an allen Landes- und Bezirksbehörden, an S-Bahn- und U-Bahn-Stationen. Auch vorhandene Pkw-Stellplätze sollten – in Anlehnung an den starken Radverkehrsanteil mancher Stadtteile – zu Radstellplätzen umgewandelt werden. An ausgewählten Verkehrsknotenpunkten sind Fahrrad-Stationen zu errichten (siehe Anlage). Diese bieten einen Rundum-Service für Radfahrer: kontrollierte Aufbewahrung, Reparatur, Verleih, Beratung, Waschdienst usw.
- Alle Bezirksämter veröffentlichen eine Radwegkarte für Ihren Stadtbezirk in der Qualität des aktuellen BUND-Fahrradplans.

- Bei der Planung von Baustellen muss die Führung der Radfahrer angemessen berücksichtigt werden.
- Die Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere S-Bahn, Regionalbahn und U-Bahn, ist dem steigenden Bedarf zur Fahrradmitnahme anzupassen. Inhaber von Monats- und Jahresfahrkarten sollen Fahrräder unentgeltlich mitnehmen dürfen.

3.4 ÖPNV

Im ÖPNV müssen Investitionen vom Erhalt der Infrastruktur zu ihrem Ausbau umgeleitet werden. Insgesamt muss mehr Geld für die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, denn Berlin wächst. Aufgabe linker Politik ist es, die hierfür benötigten Mittel trotz Schuldenbremse und weiterer wichtiger Finanzierungsnotwendigkeiten wie Kita-Plätzen sicherzustellen. Da Berlin sich als wichtigen Standort für Verkehrstechnologie begreift, ist die Steigerung der eigenen Investitionen für diese Industrie von doppeltem Nutzen.

Die der S-Bahn entzogenen Mittel sind für den Ausbau des Straßenbahn-Netzes zu verwenden. Die „Deckelung“ der Zuschüsse für die BVG, die schon viele Jahre besteht, ist neu und höher festzulegen.

3.4.1 S-Bahn, Regionalverkehr und Eisenbahn-Infrastruktur

Kurzfristige Aufgabe ist das Wiedererreichen einer guten Qualität des S-Bahn-Betriebs. Dauerhaft kann diese nur mit einer neuen, stabil laufenden Fahrzeuggeneration sichergestellt werden. Die dazu notwendige Planungs- und Entwicklungsarbeit ist langwierig und deshalb unverzüglich zu beginnen. Initiator und Motor dieser Gemeinschaftsaufgabe von Aufgabenträger, Fahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen können unter den gegenwärtigen Bedingungen der Unsicherheit der Auftragsvergabe nur der Senat und das Abgeordnetenhaus sein.

S-Bahn-Verkehr und Regionalverkehr sind als sich ergänzende Ausprägungen eines einheitlichen Verkehrssystems zu entwickeln. Nur so können die stark wachsenden Verkehre zwischen Berlin und Brandenburg umweltschonend erbracht werden.

In beiden Verkehrsangeboten sind mehr Verkehrsleistungen zu bestellen, sowohl auf den vorhandenen als auch auf den neu zu bauenden Gleisanlagen. Die dazu erforderlichen finanziellen Mittel sind absolut zu erhöhen. Die große Nachfrage im Freizeit- und Ausflugsverkehr muss noch weitaus stärker als bisher mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt werden. Spezielle touristisch ausgerichtete Verkehrsangebote sind zu untersuchen und einzuführen. Ausreichende Fahrzeugkapazitäten sind bereitzustellen, auch für die angemessene und bequeme Fahrradmitnahme.

Über die laufenden und konkret geplanten Projekte (insbesondere Ostkreuz und beiderseitige Eisenbahnanbindung des Flughafens BBI) hinaus sind Investitionen in die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur (Regionalverkehr und S-Bahn) erforderlich. Hauptziel ist dabei die Gewinnung weiterer Fahrgäste über neue

Stationen an vorhandenen Strecken und mit der Reaktivierung von ungenutzten Strecken.

3.4.2 U-Bahn

Mit dem Lückenschluss zwischen Brandenburger Tor und Alexanderplatz wird der U-Bahn-Ausbau zu einem gewissen Abschluss gekommen sein. Dennoch gibt es im bestehenden U-Bahn-Netz sinnvolle Maßnahmen, die die Linke umsetzen will:

- Dichtere Taktfolgen am Abend und am Wochenende
- Keine Einstellung der Linien nach Krumme Lanke und Innsbrucker Platz
- Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus
- Kein Abbau, stattdessen Wiedereinrichtung von Rolltreppen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den U-Bahnhöfen.

3.4.3 Straßenbahn

Bei der Straßenbahn sind die Sanierungen weitgehend abgeschlossen. Nun sieht die Linke als wichtigste Aufgabe an, das Netz auszubauen und zu erweitern. Im Bestandsnetz ist das Beschleunigungsprogramm mit deutlichem Vorrang für den ÖPNV umzusetzen.

- Benutzerfreundlicher Umbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen mit dem Ziel des absoluten Vorrangs der Ein- und Aussteiger vor dem individuellen Straßenverkehr nach folgenden Grundsätzen:
 - Kundenfreundliche Zugangsmöglichkeit dicht am Knoten
 - Optimierung der Lage für eine bestmögliche Beschleunigung
 - Vor allem an Umsteigepunkten gemeinsame Straßenbahn-/Bushaltestellen
 - Barrierefreiheit an allen Haltestellen mit örtlich geeigneten Maßnahmen.
- Neubaustrecken vor allem in der Innenstadt zur Ablösung des Bus- und Autoverkehrs (siehe Anlage)
- Stärkung der Straßenbahn in Treptow/Köpenick zur wirksamen Verlagerung von Autoverkehr zum ÖPNV (siehe Anlage)
- Tatsächliche Verwirklichung der seit Jahrzehnten proklamierten und behaupteten, aber noch immer völlig unzureichenden Vorrangschaltungen für die Straßenbahn,

so dass die Straßenbahn an jeder Ampelkreuzung ohne abzubremsen freie Fahrt gegenüber dem Autoverkehr hat

- Bessere Berücksichtigung der speziellen Verkehrsströme im Ausflugsverkehr; hierzu sind Erfahrungen anderer Städte mit Fahrzeugen, die für Fahrradmitnahme hergerichtet sind, auszuwerten.

3.4.4 Bus

Der Bus hat nach wie vor eine große Bedeutung als Vernetzung nicht erschlossener Straßen in vielen Teilen der Stadt. Für seine Kunden ist es wichtig, dass er als langsamstes öffentliches Verkehrsmittel nicht weiter zurückfällt. Dazu müssen vor allem ein neues Beschleunigungsprogramm aufgelegt und geeignete Maßnahmen gegen die massiven Fahrzeug-Ausfälle ergriffen werden.

- Taktverdichtungen auf Linien, die wichtige, umsteigefreie Direktverbindungen darstellen
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen als Kaps mit Sonderborden, kundenfreundliche Anlage der Haltestellen direkt an den Kreuzungen, hierzu Einführung eines Regelwerks
- Verstärkte bauliche Abtrennung von Busspuren, Einrichtung separater Bustrassen, auch als Vorlauf für Straßenbahnstrecken, wo sinnvoll, Mitbenutzung der Straßenbahngleise
- Vorrang für Busse auch bei Baumaßnahmen und Veranstaltungen.
- Bessere Berücksichtigung der speziellen Verkehrsströme und Verkehrsspitzen im Ausflugsverkehr; hierzu sind Erfahrungen anderer Städte mit Fahrzeugen, die für Fahrradmitnahme hergerichtet sind, auszuwerten.
- Für mittelstarke Verkehrsströme ist der Wiederaufbau eines Obus-Netzes vorzubereiten. Der Obus ist leise, emissionsfrei, hat eine längere Lebensdauer, geringere Energiekosten und größere Platzkapazität als der Dieselbus. Wegen der geringeren Investitionskosten im Vergleich zur Straßenbahn kann er auch als deren Vorlauf eingerichtet werden. Der elektrische Antrieb mit Oberleitung ist von allen modernen Busantrieben der leistungsfähigste und wirtschaftlichste.

3.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Kein Weiterbau der A100! Ein innerstädtischer Autobahnring widerspricht den Anforderungen an eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung und den Klimazielen der Berliner Stadtpolitik.
- Verwendung der A100-Mittel für den Ausbau des Lärmschutzes an bestehenden Bundesautobahnen in Berlin und Sanierung des bestehenden Straßennetzes

- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf weitere Stadtteile innerhalb des S-Bahn rings und Ortsteilzentren im Rahmen bezirklicher Verantwortung
- Ausbau der Formen der gemeinschaftlichen und zeitweiligen Nutzung von Pkw, aber nicht zu Lasten des ÖPNV, sondern zu Lasten von Platz und Kapazität für den MIV; das heißt u. a. Umwidmung von Parkplätzen, gesonderte Spuren wo möglich (aber keine Mitbenutzung von Busspuren)
- Umsetzung von Projekten zu autofreiem Wohnen und Leben
- Linksabbieger-Signalisierungen nutzen nur dem Pkw und verkürzen die Querungszeiten für Fußgänger; sie sind weitgehend abzuschaffen.

3.6 E-Mobilität

E-Mobilität ist die im ÖPNV lang bekannte, bewährte und ausgereifte Form des Fahrzeugantriebs. Die gegenwärtigen finanziellen Bemühungen der Bundesregierung beschränken sich aber sehr einseitig auf den Aufbau einer E-Mobilitäts- Infrastruktur für den MIV – das ist eine Industriesubvention zu Lasten der öffentlichen Kassen und ein Anreiz für die Reichen, sich Drittautos zuzulegen und im öffentlichen Raum noch mehr Platz zu verbrauchen. Die Aktivitäten des Bundes und der Industrie bei der Entwicklung technisch-wirtschaftlicher Lösungen zum Antrieb elektrischer Straßenfahrzeuge sind auf sinnvolle Einsatzgebiete zu richten, d. h. auf Fahrzeuge im örtlichen Servicebereich, z. B. Lieferfahrzeuge, Obusse und elektrische Fahrräder, nicht auf Pkw.

Anlage Einzelmaßnahmen

Zu 3.2. Fußgänger

Folgenden Straßen sollen umgebaut werden:

- Turmstraße
- Müllerstraße
- Schönhauser Allee
- Berliner Allee (Weißensee)
- Kantstraße
- Potsdamer Straße
- Karl-Marx-Straße
- Bahnhofstraße (Köpenick)

Fußgängerzonen oder -bereiche

- Unter den Linden / Brandenburger Tor
- Unter den Linden / Friedrichstraße / Leipziger Straße / Gendarmenmarkt
- Leipziger Straße
- Hackescher Markt / Rosenthaler Straße / Oranienburger Straße
- Alexanderplatz / Rathausstraße / Nikolaiviertel / Karl-Liebknecht-Straße
- und weitere in Ortsteilzentren

Zu 3.3 Radverkehr

Fertigstellung der Radialrouten

- 1 Schlossplatz – Schöneberg – Freie Universität Dahlem – Wannsee - Potsdam
- 2 Schlossplatz – Ernst Reuter Platz - Pichelsdorf – Gatow – Groß Glienicke
- 3 Schlossplatz – Sophie Charlotte Platz – Spandau - Falkensee
- 4 Schlossplatz – Wedding – Tegel – Hennigsdorf
- 5 Schlossplatz – Max Schmeling Halle – Märk. Viertel – Frohnau – Oranienburg
- 6 Schlossplatz – Max Schmeling Halle – Hohenschönhausen – Buch – Bernau
- 7 Schlossplatz – Weißensee – Hohenschönhausen – Ahrensfelde
- 8 Schlossplatz – Eldenaer Straße – Rathaus Marzahn – Hellersdorf – Birkenstein
- 9 Schlossplatz – Treptow – Oberschöneweide – Müggelsee – Erkner
- 10 Schlossplatz – Neukölln – Rudow – Bohnsdorf – Eichwalde
- 11 Schlossplatz – Tempelhof – Mariendorf – Mahlow
- 12 Schlossplatz – Schöneberg – Lichterfelde - Teltow

Fertigstellung der Tangentialrouten

- 1 Märkisches Viertel – Tiergarten – Friedenau – Lichterfelde
- 2 Jungfernheide – Humboldthain – Alt Hohenschönhausen
- 3 Malchow – Friedrichshain – Hasenheide – Britz
- 4 Dahlem – Schöneberg – Treptow – Stralau – Biesdorf Süd –
verlängern bis S+U-Bf Wuhletal
- 5 Tegel – Jungfernheide – Halensee – Dahlem
- 6 Tegel – Pankow- Malchow – Hohenschönhausen
- 7 Ahrensfelde – Biesdorf – Köpenick
- 8 Köpenick – Oberschöneweide – Britz – Lichterfelde - Dahlem

Entwicklung einer Tangentialroute von Hellersdorf zum Müggelsee

Fahrradstationen: vorerst S+U-Bf Gesundbrunnen, S-Bf Südkreuz, S+U-Bf Wuhletal, S+U-Bf Spandau, S-Bf Charlottenburg / U-Bf Wilmersdorfer Straße, Hauptbahnhof, S+U-Bf Warschauer Straße, S-Bf Ostkreuz

Radfahrstreifen vorrangig in folgenden Straßen:

- Turmstraße
- Müllerstraße
- Kantstraße und Masurenallee
- Karl-Marx-Straße
- Potsdamer Straße
- Invalidenstraße zwischen Alt Moabit und Lehrter Straße, die Verkehrsführung am Hauptbahnhof so ändern, dass der Radfahrstreifen links von der Busspur ist
- Leibnizstraße und Konstanzer Straße
- Landsberger Allee von Storkower Straße bis Landesgrenze zu Brandenburg
- Petersburger Straße
- Hauptstraße (Rummelsburg) und Köpenicker Chaussee
- Urbanstraße und Sonnenallee
- Mehringdamm und Tempelhofer Damm
- Skalitzer Straße

Zu 3.4.1. S-Bahn, Regionalverkehr und Eisenbahn-Infrastruktur

Bestellung von Verkehrsleistungen - S-Bahn

- Umsteigefreie S-Bahn-Verbindungen vom Südosten (Schönefeld, Königs Wusterhausen, Erkner) zur Stadtbahn
- Verkehr nach dem Umbau des Ostkreuzes von Erkner über die Stadtbahn bis Spandau und dauerhafte Bestellung dieser Leistung

-

Bestellung von Verkehrsleistungen - Regionalverkehr

- Bessere Nutzung der vorhandenen und im Bau befindlichen Eisenbahninfrastruktur durch Bestellung von Verkehrsleistungen: Ohne jegliche Infrastrukturmaßnahmen können innerhalb Berlins folgende Angebotsausweitungen unverzüglich realisiert werden, nach Abstimmung mit dem Land Brandenburg auch weiter ins Umland:
 - dichter Taktverkehr (10 min) auf der Nord-Süd-Fernbahnstrecke Spandau / Gesundbrunnen – Hauptbahnhof tief - Lichterfelde Ost
 - Verlängerung der in Spandau, Potsdam und Wannsee endenden Regionalzüge über die Stadtbahn bis Schönefeld
 - Direktverkehr auf der inneren Westtangente Spandau / Jungfernheide – Wannsee – Potsdam
 - Nach Fertigstellung des Ostkreuzes Taktverkehr (15 min) auf der inneren Osttangente Hohenschönhausen – Lichtenberg - Ostkreuz oben – Schöneweide - Schönefeld

Ausbau und Neubau von Eisenbahninfrastruktur

- Umbau von Umsteigestationen mit dem Ziel kurzer, direkter, kundenfreundlicher Wege: Frankfurter Allee, Warschauer Straße, Schönhauser Allee, Tempelhof
- Vorrangig zu realisieren sind folgende Maßnahmen:
 - Dresdner Bahn Südkreuz – Blankenfelde / Flughafen BBI mit Regionalbahnsteig Buckower Chaussee zur Verknüpfung mit S-Bahn und Bus sowie ausreichendem Lärm- und Erschütterungsschutz, jedoch mit vertret- und bezahlbarem baulichen Aufwand
 - Heidekrautbahn Basdorf – Wilhelmsruh – Gesundbrunnen mit mehreren Unterwegsstationen
 - Neue Stationen für dichten Taktverkehr Spandau – Falkensee (als S-Bahn oder Regionalbahn)
- Planerisch dringend voranzubringen sind:
 - Äußere Osttangente Karow / Karower Kreuz – Hohenschönhausen – Springpfuhl – Biesdorfer Kreuz - Biesdorf Süd – Wuhlheide – Eichgestell - Spindlersfeld – Grünau – Flughafen BBI für einen Taktverkehr (15 min), mit neuen komfortablen Umsteigestationen zu S-Bahn und U-Bahn und erforderlichenfalls mit zusätzlichen Gleisen. Vorzugsweise als Regionalbahn stellt diese Maßnahme eine weitere Ausbaustufe der Schienen-TVO dar und gleichzeitig über die Kurve Köpenick – Spindlersfeld eine Direktanbindung des Flughafenbahnhofs BBI an das östliche Berliner Umland und Polen.
 - 2. Gleis Hennigsdorf – Schönholz für Mischbetrieb S-Bahn / Regionalbahn und Taktverdichtung der S-Bahn
- Planerisch voranzubringen sind weiterhin:
 - Neue Stationen für den Regionalverkehr an der Ostbahn: Mahlsdorf oder Wuhletal, Biesdorfer Kreuz (als Umsteigestation zur Schienen-TVO), Ostkreuz unten, Warschauer Straße
 - Abschnittsweise 2. S-Bahn-Gleis Schöneweide – Spindlersfeld zur Taktverdichtung
 - Wiedereinbeziehung von Düppel, Kleinmachnow und Stahnsdorf in das Schienennetz (Unterstützung der Aktivitäten des Landes Brandenburg)
 - Das Projekt S 21 Westhafen / Wedding – Hauptbahnhof – Potsdamer Platz wäre nur dann gerechtfertigt, wenn es nicht alle Investitionsmittel der Stadt „frisst“ und dort zusätzliche Züge verkehren sollten sowie der S-Bahn-Verkehr über Nordbahnhof – Friedrichstraße in vollem Umfang erhalten bliebe.

Zu 3.4.3 Straßenbahn

Höchste Priorität: Neubaustrecken in der Innenstadt:

- Hauptbahnhof – U-Bf Turmstraße – S-Bf Beusselstraße – Virchow-Klinikum
- S+U-Bf Warschauer Straße - U-Bf Hermannplatz
- S+U-Bf Alexanderplatz über Rathausstraße – Spandauer Straße – Mühlendamm – U-Bf Spittelmarkt – Leipziger Straße – S+U-Bf Potsdamer Platz - Kulturforum - Potsdamer Straße (mit den U-Bahnhöfen Kurfürstenstraße, Bülowstraße und Kleistpark) – S+U-Bf Innsbrucker Platz – Schlossstraße - S+U-Bf Rathaus Steglitz

Weitere Neubaustrecken in innerstädtischen Gebieten:

- S+U-Bf Potsdamer Platz - Stresemannstraße – U-Bf Hallesches Tor — Urbanstraße – U-Bf Hermannplatz – S-Bf Sonnenallee – S-Bf Kölnische Heide - Baumschulenstraße – S-Bf Baumschulenweg - S-Bf Schöneweide
- Rathaus Pankow – S-Bf Wollankstraße – U-Bf Pankstraße – S+U-Bf Wedding – Perleberger Straße - U-Bf Turmstraße - Huttenstraße – U-Bf Mierendorffplatz

Straßenbahn im Nordosten

- M1-Verlängerung Rosenthal – S+U-Bf Wittenau
- M2-Verlängerung Am Steinberg – Prenzlauer Promenade – S+U-Bf Pankow
- Tangenten-Lückenschluss Pasedagplatz – Rennbahnstraße – Romain-Rolland-Straße – Rothenbachstraße

Straßenbahn im Osten und Südosten:

- Taktverdichtung Mahlsdorf - Köpenick auf 10 min nach zweigleisigem Ausbau in der Hönower Straße
- Neubaustrecke S-Bf Mahlsdorf - Riesaer Straße als Lückenschluss, mit dem sich eine äußere östliche Straßenbahntangente ergibt (Schienen-TVO)
- Neubaustrecken vom S-Bahnhof Schöneweide nach Adlershof und von Johannisthal zum U-Bf Zwickauer Damm

Der Partei die Linke ist bewusst, dass die genannten Maßnahmen nicht alle in einer Legislaturperiode umgesetzt werden können. Wichtig ist jedoch, rechtzeitig Entscheidungen zu treffen, da viele Maßnahmen ohnehin sehr lange Umsetzungszeiten haben. Besonders für die Straßenbahnstrecken in der Innenstadt ist ein umgehender Planungsbeginn notwendig, um Flächen zu sichern, die ansonsten wahrscheinlich anderen Nutzungen zugeführt würden.