

Beschluss A006

85. Ord. Landesparteitag 08./09.03.2019

Grundsätze einer freien Berliner Verkehrspolitik

Berlin wächst. Mehr und mehr Berlinerinnen und Berliner bewegen sich von A nach B und so wachsen ebenfalls die Anforderungen an den Verkehr. Eine wachsende Stadt bedeutet auch, dass mehr Menschen aus den Randbezirken und dem Umland in die Innenstadt pendeln und so wird eine bessere Anbindung der äußeren Stadtteile benötigt.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, muss Berlin seine Verkehrspolitik neu denken. Es gilt, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) modern und attraktiv zu gestalten, sodass mehr Berlinerinnen und Berliner ihn für die beste Alternative halten und auf ihn umsteigen. Gleichzeitig gilt es, der erfreulichen Entwicklung des steigenden Radverkehrs gerecht zu werden und eine bessere und für alle Verkehrsteilnehmer sicherere Radinfrastruktur aufzubauen – und das ohne den im Verkehrsmix wichtigen PKW-Verkehr unnötig zu belasten und die Wahlfreiheit der Verkehrsteilnehmer einzuschränken. Wir Freie Demokraten stehen für eine moderne und umweltbedachte Verkehrspolitik, die darauf verzichtet, Verkehrsteilnehmern aus Gründen der Ideologie einzuschränken.

Der ÖPNV – modern und attraktiv gestalten

Um einen fließenden Verkehr in der Berliner Metropole zu garantieren ist ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr unerlässlich. Er bewegt große Menschenmassen am effizientesten innerhalb der Stadt, weist eine exzellente Umweltbilanz auf, vermeidet Staus auf den Straßen und ist platzsparend. Unser Anliegen ist es, den ÖPNV so attraktiv zu gestalten, dass möglichst viele Menschen ihn als die beste Option für die Erfüllung ihrer Beförderungsbedürfnisse sehen und ihn nutzen. Der Berliner ÖPNV muss eine rund um die Uhr und im gesamten Stadtgebiet verlässliche, barrierefreie und bequeme Alternative zum Individualverkehr werden.

Zunächst gilt es, den Ausbau der U- und S-Bahnlinien in den Randgebieten voranzutreiben sowie die Lücken des Schienennetzes innerhalb des Ringes zu schließen. Insbesondere der Ausbau des U-Bahnnetzes lässt Potential offen. So ist mittelfristig der Ausbau der U1, U2, U3, U5, U6, U7 und U8 erstrebenswert, langfristig auch der Ausbau der U9 und der Neubau der U10 und U11 (siehe Beschluss). Auch der Ausbau des S-Bahn-Netzes ist nicht abgeschlossen, auch hier lassen sich Verbesserungenpotenziale heben. Insbesondere sind überall die eingleisigen Abschnitte, die an vielen Stellen entlang der Landesgrenze bestehen, umgehend zweigleisig auszubauen, so u.a. nach Oranienburg, Griebnitzsee und Teltow. So sollte die S-Bahn von Spandau nach Falkensee verlängert werden und der Bau der S21 nicht nur von Wedding/Gesundbrunnen bis Hauptbahnhof geplant, sondern weiter über den Potsdamer Platz

bis zum Südkreuz vollzogen werden. Außerdem soll die Strecke der S25 vollständig auf zwei Gleise ausgebaut werden. Die Siemensbahn muss als S-Bahnstrecke reaktiviert und in das Neubaugebiet „Insel Gartenfeld“ / Wasserstadt Spandau verlängert werden. Im Zuge des Neubaus der Rudolf-Wissel-Brücke ist

Seite 2

darauf zu achten, dass der Anschluss bzw. die Einfädelung der Siemensbahn an die Ringbahn am S-Bahnhof Jungfernheide nicht blockiert wird. Die Freien Demokraten fordern ebenfalls eine offizielle Evaluierung der Verkehrsbetriebe zur überbrückenden Möglichkeit auch eingleisige Bahnabschnitte höher zu frequentieren.

Zusätzlich zum Ausbau des Streckennetzes gilt es jedoch vor allem, die Nutzung der Züge attraktiver zu gestalten. Um die Abhängigkeit der Berliner vom Individualverkehr aufzulösen, kommt insbesondere der Einführung eines durchgängigen Nachtverkehrs aller zentralen Verbindungen sowie der Erhöhung der Zugtaktung eine besondere Bedeutung zu. Der Fernverkehr (Fernbahnhöfe, Flughäfen und der Fernbusverkehr) muss von allen Stadtteilen Berlins komfortabel und rund um die Uhr gut zu erreichen sein. Deswegen fordern wir die Aufnahme des Flughafen Schönefelds bzw. Berlin-Brandenburg in die Tarifzone B. Die Park-&-Ride-Angebote an Bahnhöfen sollen erweitert werden. Hierbei sollen die Bahnhöfe in der jetzigen Tarifzone C im Mittelpunkt stehen. Ebenfalls fordern wir den Ausbau der Radparkplätze. Zusätzlich fordern wir eine bessere Anbindung der Bahnhöfe in der Fläche durch Ride Sharing, Rufbusse, Carsharing- und Bikesharing-Angebote. Nur wer überhaupt erst einmal zum Bahnhof kommen kann, nutzt dort auch den ÖPNV. Wir fordern außerdem die Planung und Durchsetzung weiterer Express-Pendelbusse, welche mit einer regelmäßigen Taktung die Einfahrt mit dem Bus in die Vororte attraktiv machen und der schwierigen Parkplatzsituation entgegenwirken sollen.

Auch der technologische Fortschritt darf vor dem Berliner Schienennetz nicht haltmachen: Wir fordern den konsequenten Ausbau der LTE-Abdeckung aller Mobilfunkanbieter in den Berliner U-Bahnen sowie die Einführung eines Chipkartensystems nach Londoner Vorbild (Oyster Card). Um den Ausbau der Taktung möglichst kostengering zu halten, fordern wir den schrittweisen Ausbau der Automatisierung des Betriebes, von U- und S-Bahnen. Es ist eine faire Ausschreibung des U- und S-Bahnnetzes an private Träger anzustreben.

Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr stellt den größten Anteil des Innerstädtischen Verkehrs. Ihm ist genügend Raum einzuräumen. Fußgängerwege dürfen nicht mit Geschäftseinrichtungen wie z.B. Auslagen oder Tische so weit eingeschränkt werden, dass keine Barrierefreiheit mehr gewährleistet werden kann. Die Fußgängerwege sollen in einem Zustand gehalten werden, in dem sie keine Gefahr für ihre Benutzer darstellen.

Auch bei Baustelleneinrichtungen ist vermehrt darauf zu achten, den Fußgängerverkehr nicht übermäßig zu belasten. Die Barrierefreiheit ist sicherzustellen. An Ampeln soll, wenn möglich ein Überqueren innerhalb von einer Ampelphase ermöglicht werden. Es ist für genügend sichere Überquerungsmöglichkeiten zu sorgen.

Auf Nebenstraßen sollen - dem Beispiel anderer Metropolen folgend - baulich vereinfachte Fußgängerüberwege an allen Kreuzungsarmen angelegt werden. Außerdem soll der Fußverkehr beschleunigt werden, indem bei der Bauplanung das Anlegen intelligenter Blockdurchquerungen forciert und gefördert wird.

Der Radverkehr – eine begrüßenswerte und sichere Alternative

Mehr und mehr Berlinerinnen und Berliner steigen auf das Rad um und seit Jahren befindet sich der Radverkehr im Wachstum. Dies ist eine begrüßenswerte Entwicklung, so ist der Radverkehr eine gesundheitsfördernde, umweltschonende und platzsparende Form des Individualverkehrs. Um diesem Trend gerecht zu werden, die Sicherheit im Stadtverkehr zu erhöhen und das Rad damit attraktiv zu

Seite 3

halten, muss die Politik die Radinfrastruktur ausbauen – ohne den Kraftfahrzeugverkehr im Vergleich zum Status Quo übermäßig zu belasten.

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, ist es wichtig, dass Radfahrer auf gut instandgehaltenen und ausreichend breiten Radwegen fahren können, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Ziel des Radinfrastrukturausbaus muss es sein, wo es geht, den Radverkehr vom Autoverkehr getrennt zu halten. Wenn möglich, soll der Radverkehr weg von den Hauptstraßen auf Nebenstraßen umgeleitet werden. Hierzu sollen vor allem in der Innenstadt mehr Nebenstraßen zu Radstraßen umgewidmet werden, welche im Einzelfall für den KFZ-Betrieb freigegeben werden können und auf denen ein Vorrang für den Radverkehr gilt. Die Radstraßen sollen durch ein entsprechendes Radleitsystem gut gekennzeichnet werden. Im Gegenzug kann auf einen gesonderten Radweg auf den entsprechenden Hauptstraßen verzichtet werden. Dort, wo dies nicht möglich ist, sollen Radwege direkt neben der Autospur auf Fahrbahnhöhe geführt und baulich getrennt werden. Daher soll das Berliner Radwegenetz ausgebaut und überholt werden. Zudem braucht es Radschnellwege. Um die Umwidmung von Fahrspuren und Parkraum gering zu halten, sollen möglichst:

- Bestehende Radspuren neu in Stand gebracht werden. Es ist sicherzustellen, dass die Qualität des Radstreifens dem der Fahrbahn in nichts nachsteht. Radwege sollen analog zur Fahrbahn asphaltiert werden und das Anheben der Fahrbahn durch Wurzeln, beispielsweise mit Hilfe von Wurzelsperren, verhindert werden. Ferner sollen Radwege möglichst gerade geführt werden und eine einheitliche Mindestbreite, die das Überholen erlaubt, erfüllen.
- Soweit Umwidmungen von Fahrbahnen nötig sind, sollen die gegenläufigen Radspuren direkt nebeneinander auf einer Fahrbahnseite gesetzt werden.

Grundsätzlich gilt, die Rodung von Straßenbäumen zu vermeiden. Es muss im Einzelfall geprüft werden, inwiefern auch Raum des Fußweges oder im Einzelfall auch Parkraum für den Ausbau der Radwege genutzt werden kann, um einen unnötigen Rückbau der Fahrbahn zu vermeiden. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sollen dort, wo ein Radweg guter Qualität vorzufinden ist, Radfahrer an dessen Nutzung gebunden werden. Wir fordern die konsequente Ahndung von Behinderung des Radverkehrs durch parkende und haltende Autos – z.B. auf Rad- und Busspuren, im Park- und Halteverbot sowie auf Radstraßen. Zur Gefahrenminimierung bei rechtsabbiegenden KFZ sind Trixie-Spiegel oder Warnsäulen an Gefahrenstellen zu installieren. Es sollen Abbiegewarnassistenten bei neuzugelassenen LKW verpflichtend werden.

Außerdem soll es ermöglicht werden Elektroscooter und andere Angebote der Mikromobilität in Berlin auf Radwegen zu nutzen.

Das Auto – ein wichtiger Teil des Verkehrsmixes

Wir Freie Demokraten halten das Auto auch in Zukunft für einen integralen Bestandteil des Berliner Verkehrsmixes, gibt es doch viele gute Gründe, warum Menschen es auch im Stadtgebiet nutzen. Zwar ist eine Neuverteilung des Straßenraumes durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unvermeidbar, doch darf der Automobilverkehr nicht aus ideologischen Gründen künstlich unattraktiver gemacht werden. Zukünftig darf es nicht mehr zur Umwidmung bestehender Stellplätze ohne entsprechende Kompensation kommen, soweit die Parkraumsituation spürbar belastet wird. Bei allen verkehrsplanerischen Projekten muss die Auswirkung auf den Parkraum geprüft und im Dialog mit den betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden ein gleichwertiger Ersatz für Stellflächen gefunden werden. Denkbar sind unter anderem die Schaffung von weiteren Parkhäusern und Tiefgaragen sowie die Nutzung freistehender Flächen, wie Supermarktparkplätze außerhalb der Öffnungszeiten. Aufgrund begrenzter öffentlicher

Seite 4

Mittel ist dabei die enge Zusammenarbeit mit privaten Partnern zu suchen. Parkhäuser müssen so gebaut werden, dass eine sinnvolle Nachnutzung – z.B. einer Umwidmung zu Wohn- oder Lagerraum – eingeplant und möglich ist, sollte sich die Autoanzahl in der Stadt als Folge technischen Fortschritts, wie dem autonomen Fahren oder geänderten Gewohnheiten, verringern.

Um Autofahrer nicht unnötig zu belasten, sprechen sich die Freien Demokraten gegen ein Dieselfahrverbot in Berlin aus. Die pauschale Absenkung des Tempolimits von 50 auf 30 km/h in weiteren Straßenzügen gilt es zu vermeiden, stattdessen ist immer der Einzelfall zu prüfen und auch eine Erhöhung des Tempolimits auf 60 km/h nicht von vornherein auszuschließen. Gerade die Einführung von Tempo-30-Zonen zum Zweck der vermeintlichen Luftreinhaltung lehnen wir strikt ab. Bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen zu diesem Zweck sind zurückzunehmen. Tempo-50-Straßen, auf denen heute recht-vor-links gilt, sind zu Vorfahrtsstraßen zu ernennen. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Umweltschutzes darf nur nach Messung nach anerkannten Messverfahren an den betroffenen Orten selbst angeordnet werden.

Die Wirksamkeit ist zu überprüfen und bei Nichtwirksamkeit wieder aufzuheben. Wir forcieren weiterhin den Ausbau der A100. Auf der A100 ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf 100 Km/h anzuheben, auf der Avus auf 120 Km/h. Es sind die Möglichkeiten des elektronischen Verkehrsleitsystems anzuwenden.

Die Sharing Economy – Zukunft der städtischen Mobilität

Wir Freie Demokraten begrüßen die Ausweitung von Angeboten der Sharing Economy im Berliner Stadtverkehr – ob Car-, Roller-, Bike-Sharing, Ride Hailing oder Taxi-Angeboten. Sie sind eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und stellen eine Entlastung der Parkraumsituation dar. Um die Sharing-Economy zu fördern, fordern wir eine Reihe an Maßnahmen:

- Die Aufnahme von Gesprächen zur Erweiterung der Car-Sharing-Gebiete, z.B. durch Insellösungen zum Miete-Starten und –Beenden, gegebenenfalls finanziert durch eine Mietgebührenezulage
- Außerdem fordern wir eine strengere Ahndung und Kontrolle, wenn Fahrräder, insbesondere Leihräder, nicht sachgerecht abgestellt werden und dadurch Fußgängerwege behindern.

Gleichzeitig müssen bestehende Schranken im Wettbewerb des Personenbeförderungsmarktes abgebaut werden. Eine umfassende Liberalisierung der Personenbeförderung muss deren Überregulierung beenden und ein einheitliches Spielfeld mit gleichen, fairen Spielregeln für Ride-Sharing, Taxis und RideHailing schaffen.

Innovation eine Heimat bieten

Auch in Zukunft wird der Fortschritt der Technologie und das anhaltende Wachstum der Stadt die Berliner Verkehrsinfrastruktur vor weitere Herausforderungen stellen. Nicht alleine deshalb gilt es Berlin zu einem Zentrum für die Verkehrslösungen von morgen zu machen. Um die Entwicklung moderner Verkehrstechnologien zu fördern, darf sich die Berliner Politik keine Schranken in den Kopf setzen – egal ob Seilbahn, Wasserverkehr, Flugtaxen oder eine Hyperloopverbindung nach Paris.

Seite 5

Bereits heute gilt es ein innovationsfreundliches Klima in der Stadt zu schaffen. Wir fordern Berlin möglichst früh, zu einem Testgelände für das autonome Fahren zu machen und den Automobilherstellern die Erprobung der Technologie auf unseren Straßen zu erlauben. Auch bei der Erprobung von neuen Antriebstechnologien muss Berlin seinen Beitrag leisten. So wollen wir in Kooperation mit der privaten Wirtschaft die Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet ausbauen und Berlin zum Testgelände für neue Technologie machen (z.B. Induktionsladung).