

Bachelorarbeit

Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft
am Fachbereich der Politik- und Sozialwissenschaften der Freien Universität Berlin

Bachelorstudiengang Politikwissenschaft nach BPO 2019

Verkehrspolitik in Berlin –
Analyse der Wahlprogramme der Landtagsparteien von 2016 und 2021
hinsichtlich ihrer Positionen zu nachhaltiger Mobilitätspolitik

Erstbetreuer:in: **Univ.-Prof. Dr. Lena Partzsch**

Zweitbetreuer:in: **Dr. Albert Denk**

Vorgelegt von: **Dorian Georg Simonis**, -----

Matrikelnummer:-----

E-Mail-Adresse:-----

Ort, Datum: Berlin, den 12.05.2024

Abstract

Das Ziel dieser Arbeit ist es zu klären, wie nachhaltig die Verkehrspolitik der Berliner Parteien ist. Dafür wurde folgende Forschungsfrage untersucht: Welche Partei in Berlin präsentiert die umfassendsten Vorschläge zur Förderung nachhaltiger Mobilitätspolitik in ihren Wahlprogrammen von 2016 und 2021?

Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurde eine qualitative Inhaltsanalyse der Wahlprogramme der in das Abgeordnetenhaus 2019 und 2021 eingezogenen Parteien durchgeführt.

Dabei zeigt sich, dass die Unterschiede in der nachhaltigen Mobilitätspolitik gering, aber vorhanden sind. Die Unterschiede lassen sich dabei zum Teil auf die Profile der Parteien zurückführen.

Inhaltsverzeichnis

Abstract	2
Inhaltsverzeichnis	3
Einleitung.....	4
Relevanz des Themas	4
Ziel der Arbeit.....	4
Fragestellung	4
Verkehrspolitik in Berlin	5
Theoretischer Hintergrund	5
Was ist Verkehrspolitik/Mobilitätspolitik?	5
Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich und nachhaltige Mobilität.....	6
Parteiendifferenzierungsthese	7
Methodik	8
Analyse der Wahlprogramme der Parteien.....	13
SPD:	13
CDU:	14
Die Linke:	15
Die Grünen:	16
Die AfD:	18
Die FDP:	18
Vergleich und Zusammenhang/Diskussion	19
Fazit	21
Abkürzungsverzeichnis:	21
Tabellenverzeichnis:	22
Literaturverzeichnis:	22
Anhang I: Categoriesystem mit Ankerbeispielen:	26

Einleitung

Mit der Agenda 2030 und der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens hat Deutschland sich verpflichtet seine Emissionen zu senken und die *Sustainable Development Goals* (SDGs) umzusetzen. Unter Ziel 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ will Deutschland mit der Agenda 2030 konkret auch den Zugang zu „sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystem“ ermöglichen, sowie die Umweltbelastung in Städten senken ([Die Bundesregierung 2023](#)).

Der Energiesektor 2021 war mit 37% der Treibhausgasemissionen der emissionsreichste Sektor, die ausgestoßene Menge sank seit 1990 ([Umweltbundesamt 2024](#)). Der zweitstärkste Sektor war 2021, gemessen an den Emissionen, der Verkehrssektor ([Umweltbundesamt 2024](#)). Im Vergleich zum Energiesektor jedoch waren die Emissionen im Jahr 2021 im Vergleich zu 1990 gestiegen ([Umweltbundesamt 2023](#)). Diese Entwicklung ist auf das Mehr an PKWs und LKWs zurückzuführen, die die positiven Entwicklungen bei der CO2 Effizienz der Fahrzeuge wieder ausgleichen ([Umweltbundesamt 2023](#)).

Relevanz des Themas

In dieser Arbeit sollen die Wahlprogramme der in den Landtag Berlin in den Jahren 2019 und 2021 eingezogenen Parteien analysiert werden. Sie reiht sich damit an die gängige Parteienforschung, die regelmäßig, vor oder auch nach Wahlen aller Ebenen, die Wahlprogramme der Parteien analysiert ([Klingemann 1989](#), [Ketelhut et al. 2016](#) oder [Minas, Jakobs et al. 2023](#)) ein. Wahlprogrammanalysen sind im Umweltsektor auch vorhanden ([Klingemann 1986](#)). In Bezug auf die Parteiendifferenzhypothese in Verbindung mit Umwelt gibt es weniger empirische Forschung als in anderen Politikgebieten ([Böcher, Töller 2019](#), S. 126), eine wichtige Arbeit in diesem Thema stellt jedoch [Seeger 2003](#) dar.

Ziel der Arbeit

Diese Arbeit ergänzt die bestehende Forschung zur Parteiendifferenzhypothese um die Analyse von Wahlprogrammen auf Länderebene. Gleichzeitig testet sie [Böchers, Töllers 2019](#) Aussage, ob Parteiendifferenz in der Umweltpolitik gegeben ist.

Fragestellung

Den Grünen trauen 32% der Befragten (im Vergleich CDU/CSU: 13%, SPD 9%, FDP und AfD 4%, die Linke 2%.) zu eine gute Klima- und Umweltpolitik zu betreiben ([Infratest dimap 2023](#), S. 16), doch wie sieht das in der Realität aus? Welche Partei möchte die nachhaltigste Klimapolitik betreiben?

Dieser Thematik soll anhand der Frage

"Welche Partei in Berlin präsentiert die umfassendsten Vorschläge zur Förderung nachhaltiger Mobilitätspolitik in ihren Wahlprogrammen von 2016 und 2021?"

nachgegangen werden.

Verkehrspolitik in Berlin

Insbesondere in Berlin, aber auch sonst in Deutschland, bemerkt man die Dominanz des Autos. Diese wurde politisch im Verlauf der letzten 100 Jahre durchgesetzt. Durch den technischen Fortschritt zeichnen sich mittlerweile neue Pfade ab. Das Elektroauto, aber auch neue Formen intelligenter Vernetzung und Sharing Systeme, leiten ein neues Mobilitätsregime ein. Auch das Teilen unterschiedlicher Mobilitätsträger wie von (E-)Fahrrädern oder E-Rollern kann für kürzere Strecken das Auto ersetzen (Sander 2020). Sander 2020 sagt, dass dieser Trend nicht reichen würde, um eine Mobilitätswende herbeizuführen. Dafür sei es erforderlich, den Verkehr vom Auto auf alternative Verkehrsmittel wie den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), das Fahrrad und den Fußverkehr zu verschieben. Unterschiedliche europäische Großstädte können als Vorreiter gesehen werden, so z.B. Amsterdam und Kopenhagen in Bezug auf den Fahrradverkehr, Tallin und Luxemburg bieten kostenfreien ÖPNV oder London und Stockholm, die ihre Stadtzentren für private PKWs sperren.

In Berlin ist, im Vergleich zu Restdeutschland, die Anzahl an PKWs im Verhältnis zur Bevölkerungszahl gering. Die Anzahl an Fahrzeugen nimmt zwar mit der wachsenden Bevölkerung in den letzten Jahren zu (11% gegenüber 2008, Sander 2020, S. 8), es werden in Berlin aber nur noch 30% der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Es gibt allerdings große Unterschiede zwischen der Innenstadt und den Randbezirken. In der Innenstadt gibt es deutlich weniger Autos und es werden mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (Sander 2020).

Theoretischer Hintergrund

Was ist Verkehrspolitik/Mobilitätspolitik?

Schreiner 2007 (S. 689) fasst die häufigsten Unterscheidungen zusammen:

In der Verkehrswissenschaft wird Verkehr üblicherweise einem bestimmten Raum zugeordnet, wie z.B. der Durchfluss von Autos, Fahrrädern oder Fußgängern an einer Straße oder dem Verkehr in einer Stadt. Mobilität hingegen wird einer Person oder einer Personengruppe zugeordnet, wie z.B. die mittlere tägliche Anzahl von Wegen von Mitgliedern einer bestimmten Bevölkerungsgruppe. Einige Autor:innen betonen, dass Mobilität ursprünglich Beweglichkeit bedeutet, also die Möglichkeit zur Ausübung von Aktivitäten, während Verkehr tatsächlich ausgeführte Bewegungen bezeichnet. Mobilität resultiert aus der Zugänglichkeit zu den angebotenen Verkehrssystemen und den Verkehrssystemen auf der Angebotsseite sowie aus der individuellen Lebenslage, wie z.B. der Gesundheit, auf der Nachfrageseite. Verkehr entsteht hingegen, wenn ein Zielort tatsächlich aufgesucht wird. In ähnlicher Weise versucht die Verkehrssoziologie Mobilität als "Bewegung in möglichen Räumen" und Verkehr als "Bewegung in konkreten Räumen" zu beschreiben. Eine Definition von Mobilität als Bedürfnis und von Verkehr als Instrument zur Erfüllung dieses Bedürfnisses zielt darauf ab, den Unterschied zwischen den beiden Konzepten zu verdeutlichen. Einige wenige Forscher:innen betrachten die Freiheit der Verkehrsmittelwahl als Mobilität und sehen sie sogar als "Menschenrecht" an. Dieser Ansatz betont die Bedeutung der individuellen Entscheidungsfreiheit über die Verkehrsmittelwahl. Auch ist der Begriff Verkehr negativ konnotiert, während Mobilität als positiv gilt (Scheiner

2007, S. 689).

Insgesamt ist mit Verkehr also ein konkreteres Problem, mit Mobilität ein abstrakteres gemeint (Knie 2007, S. 45f).

Die Integration des Mobilitätsaspekts in dieser Arbeit ist von Bedeutung, da die Wahlprogramme die Aspekte, die sich mit dem Thema Verkehr auseinandersetzen, unter dem Oberbegriff der Mobilität zusammenfassen (z.B. CDU Berlin 2016 „Kapitel 6: Mobiles Berlin“; BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin 2016 „Kapitel 3.2: Mobilität für Menschen“ oder FDP Berlin 2021 „Mobilität“). Dabei werden nicht nur infrastrukturelle und verkehrstechnische Aspekte berücksichtigt, sondern auch soziale, gesellschaftliche und gesundheitliche Auswirkungen des Verkehrs mit in Betracht gezogen. Andere Parteien geben beide Themen in ihren Kapiteltiteln an (z.B. DIE LINKE Landesverband Berlin 2021 „Kapitel 10: Mobilität und Verkehr“).

Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich und nachhaltige Mobilität

Den Begriff „nachhaltig“ gibt es seit dem 19. Jahrhundert. Er kommt aus der Forstwirtschaft und bezeichnet das Prinzip, nachdem nur so viel Holz gefällt werden darf wie auch nachwächst (Rogall 2002, S. 41). Heute bedeutet der Begriff, dass der heute lebende Mensch das gleiche Recht auf Ressourcen haben soll wie die zukünftigen Generationen (Rogall 2002, S. 41).

Die Nachhaltigkeitsforschung besteht im Verkehrsbereich aus zwei „Schulen“ (Walter, Spillmann 1999). Die Erste der beiden Schulen sieht ökologische Verträglichkeit, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Effizienz als Nachhaltigkeit. Die *Vancouver Principles* der OECD aus dem Jahr 1996 (OECD 1996) sollten diese einfache Trinität im Verkehr konkretisieren (Walter, Spillmann 1999). Die andere Schule setzt stärker auf die ökologische Nachhaltigkeit, da davon ausgegangen wird, dass nachhaltige Ziele am wahrscheinlichsten zurückgestellt werden (Walter, Spillmann 1999). Ein Beispiel dafür sind die *OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport* (OECD 2002, Annex II & III), die die wirtschaftliche Effizienz nicht als einen der Eckpfeiler aufstellen.

Bei nachhaltiger Mobilität handelt es sich um ein modernes Konzept (Held 2007). Held 2007 sieht, nachträglich, im Brundlandt-Bericht „Our Common Future“ der OECD aus dem Jahr 1987 den Startpunkt einer nachhaltigen Mobilität (S. 853), den generellen Anstoß sieht er dabei in den Debatten über nachhaltige Entwicklung im Allgemeinen (S. 854).

Erneut befeuert wurde die Debatte um nachhaltige Mobilität durch die Agenda 2001 (Held 2007, S. 853).

Bei nachhaltiger Mobilität handelt es sich um ein Konzept, das die Umweltfolgen von Mobilität mit einbezieht und auszugleichen versucht. In Deutschland befasste sich damit erstmals die Arbeitsgruppe „Mobilität“ innerhalb der Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestags. Dabei stellte sie vier Regeln auf, die Einfluss auf das Konzept hatten:

„1) die Nutzung erneuerbarer Ressourcen, 2) die Verwendung nicht erneuerbarer Ressourcen,

3) die Inanspruchnahme der Aufnahmekapazität der Umwelt (Senken) und 4) die Beachtung der Zeitmaße (zeitökologische Regel).“ (Held 2007, S. 855)¹.

Parteiendifferenzierungsthese

Die Basis für die Parteiendifferenzierungshypothese (auch Parteiendifferenztheorie) bietet die Parteienherrschaftstheorie. Diese Theorie besagt, dass die Entstehung von starken Parteien in parlamentarischen Regierungssystemen durch die Parlamentarisierung und Demokratisierung des Wahlrechts gefördert wurde. Diese Parteien zielen darauf ab, ihre Politik auf sachliche Ziele auszurichten, aber auch auf ihre Chancen bei Wahlen, sowie ihre Überlebensinteressen. Gemäß dieser Theorie variiert die staatliche Tätigkeit von einer Regierungspartei zur nächsten, wobei besonders große Unterschiede zwischen den Links-, Rechts- und Mitte-Parteien erwartet werden (Schmidt 1993, S.374).

Bei der Parteiendifferenzierungshypothese handelt es sich um eine der wichtigsten Theorien zur Erklärung von Policy Varianz. Sie bietet Erklärungsmöglichkeiten, inwiefern unterschiedliche *Policy-Outputs* zustande kommen. Die Hypothese sagt dabei aus, dass die unterschiedlichen Parteien, sofern sie an der Regierung sind, unterschiedliche Politiken umsetzen. Sie gibt an, dass die von den Parteien vertretenen Grundsätze einen spürbaren Unterschied im *Policy-Output* machen (Seeger 2003, S. 33ff). Unterschiedliche Autor:innen haben gezeigt, dass Parteipolitiken Einfluss auf diesen *Policy-Output* haben (Knill et al. 2010).

Wissenschaftlich ist die Parteiendifferenz in der Umweltpolitik umstritten.

Unter anderem Fink et al. 2022 haben drei Probleme identifiziert und analysiert, die im Zusammenhang mit Analysen von Parteiendifferenz und Umweltpolitik-*Output* auftreten können.

Erstens das „Dependent variable Problem“ (Fink et al. 2022, S. 438ff). Dieses Problem betrifft die Zuordnung von Parteipräferenzen zu konkreten politischen Ergebnissen. Es ist unklar, welche politischen Ergebnisse als abhängige Variablen betrachtet werden sollen und welche kausalen Mechanismen zwischen Parteipräferenzen und politischen Entscheidungen wirken. Die Komplexität nimmt zu, wenn Umweltqualität oder -performance als abhängige Variablen betrachtet werden.

Das zweite Problem ist die Singulare Kausalität (Fink et al. 2022, S. 440). Dabei geht es darum, welchen Einfluss Parteien haben, wenn unterschiedliche Faktoren, wie Institutionen oder der sozioökonomische Kontext mit einwirken.

Das dritte Problem betrifft die *Cleavage*-Struktur (Fink et al. 2022, S. 440ff).

Die Problemdebatte dreht sich um verschiedene theoretische Ansätze, die die Positionen der Parteien zu Umweltfragen interpretieren und erklären, von der traditionellen Links-Rechts-Achse bis zu moderneren Ansätzen wie der Parteienfamilientheorie und der neuen Parteientheorie.

¹ Bei Senken handelt es sich um Medien oder Bereiche, die Schadstoffe aufnehmen und speichern können, z.B. Wälder für CO₂. Die Belastungsgrenze gibt an, wie viel Schadstoffe aufgenommen werden können, ohne dass die Senke Schaden erleidet oder ihre Funktion beeinträchtigt wird.

Das liegt unter anderem daran, dass die traditionellen *cleavages*² (rechts-links) nur bedingt anwendbar sind. Christlich-Konservative Parteien können, sich, als „Bewahrer der Schöpfung“ (Böcher, Töller 2019, S. 125) sehend, restriktive Umweltpolitik machen, während Sozialdemokratisch-Linke Parteien zur Sicherung von Arbeitsplätzen Abstriche machen könnten (Böcher, Töller 2019, S. 125).

Andererseits würden strenge Regulierungen eher von Links-Grünen Parteien als von Liberal-Konservativen getragen (Böcher, Töller 2019, S. 125).

Es kommt also die Frage auf, ob sich die Parteiendifferenz in der Verkehrspolitik mit Bezug zu Nachhaltigkeit stärker zeigt, als im Politikfeld Umwelt selbst.

Parteien sind im Konkurrenzettbewerb untereinander um Wähler:innenstimmen. Um diese zu gewinnen und ihre eigenen politischen Absichten vor Wahlen auszudrücken, erstellen und veröffentlichen Parteien Wahlprogramme. Nicht alle Themenbereiche in den Wahlprogrammen haben gleich großen Einfluss auf den *Policy-Output*. Knill et al. 2010 sagen jedoch, dass Umweltpolitik eine größere Bedeutung bei den Parteien hat, die Umweltpolitik einen größeren Stellenwert in ihren Wahlprogrammen einräumen (S. 325).

Methodik

Für das methodische Vorgehen wurde eine Kombination aus einem induktiven und einem deduktiven Vorgehen gewählt. Diese Arbeitsweise ermöglicht eine umfassende Analyse der Mobilitätspolitik der im Landtag vertretenen Parteien.

Unterschiedliche Autor:innen (Walter, Spillmann 1999, Rogall 2002, Weinreich 2004), aber auch die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (Die Bundesregierung (Hg.) 2020) bieten einige Grundlagen, jedoch sind diese zumeist für die praktische Umsetzung von Politiken gedacht. So lässt sich aus den Wahlprogrammen ohne das nötige naturwissenschaftlich-technische Verständnis und ohne sehr konkrete Vorschläge z.B. kein genauer Wert zur CO2 Reduktion eines geplanten Vorhabens errechnen.

Kategorien für nachhaltigen Verkehr finden sich in der deutsche Nachhaltigkeitsstrategie unter Punkt 11.2 a/b und 11.2 c (Die Bundesregierung (Hg.) 2020, S. 276ff).

Erstens die Emissionsreduktion, zweitens die Förderung von Fahrradinfrastruktur, Drittens der Ausbau des Schienennetzes, viertens die Förderung alternativer Antriebstechnologien und fünftens Anreize für Elektromobilität.

Mit Hilfe dieser Kategorien wurden die Wahlprogramme durchgearbeitet. Sollte eine Textstelle gefunden werden, die inhaltlich relevant ist, die jedoch nicht in eine der Kategorien passt, wird eine neue (Unter)Kategorie erstellt oder eine bestehende verändert (Mayring 2016, S.115ff).

Die Größe der Codier Einheiten wurde auf ein Maximum von zwei Sätzen festgelegt, um den Sinn der Aussagen bestmöglich zu erhalten und auf ein Minimum von einem Wort (s. Anhang I).

Wahlprogramme sind deshalb als Analysematerial sinnvoll, weil sie, wie andere

² Die *Cleavage*-Theorie besagt, dass sich die Parteienlandschaften in sich anhand von Konfliktlinien entwickelt hat (Rokkan, Stein 1980). Diese Konfliktlinien sind ursprünglich Kapital-Arbeit, Kirche-Staat, Stadt-Land, Zentrum Peripherie. Im Laufe der Zeit haben sich neue Kampflinien wie z.B. Ökonomie-Ökologie entwickelt.

Parteiprogramme, in der Regel durch Parteitagsbeschlüsse bindend für ihre Parteimitglieder sind und deshalb die Position der Partei widerspiegeln (Klingemann, Volkens 1997, S. 523). Angesichts des Umfangs der Wahlprogramme und des damit verbundenen Zeitaufwands bietet es sich nicht an, alle zur Wahl zugelassenen Parteien zu untersuchen. Daher wurde der Wahlerfolg als Auswahlkriterium herangezogen. Als Analysematerial wurden die Wahlprogramme derjenigen Parteien ausgewählt, die nach der Wahl in den Jahren 2016 und 2021 in das Berliner Abgeordnetenhaus eingezogen sind. Konkret handelt es sich dabei um die SPD, CDU, Die Linke, Die Grünen, die AfD und die FDP im Jahr 2016. Diese Parteien zogen zwar auch 2021 wieder ins Abgeordnetenhaus ein. Jedoch gab es Veränderungen in den Prozentzahlen und Sitzen. Anzumerken gilt hierbei, dass das Ergebnis der Abgeordnetenhauswahl von 2021 im Nachhinein auf Grund von Unregelmäßigkeiten und Problemen während der Wahl für ungültig erklärt wurde. Die Wahl wurde am 12. Februar 2023 wiederholt.

Die Wahlprogramme der Parteien lagen in PDF-Form vor und kamen für das Jahr 2016 und das Jahr 2021 von AbgeordnetenWatch bzw. Parlamentwatch e.V.³. Die Wahlprogramme konnten nicht direkt von den Parteien selbst bezogen werden, da diese zum Teil ihre alten Wahlprogramme von ihren Webseiten entfernt haben. Die Korrektheit der Wahlprogramme von 2016 und 2021 wurde mit den Wahlprogrammen, die sich noch auf den Parteiwebseiten fanden, soweit möglich, überprüft.

Die Wahlprogramme wurden in MAXQDA (Version 24.2.0) übertragen und dort ausgewertet.

Tabelle 1: Amtliches Ergebnis der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2016

Parteien	Gültige Stimmen (Erststimmen/Zweitstimmen)	Prozent der abgegebenen Stimmen (Erststimmen/Zweitstimmen)	Sitze
Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)	404.350/352.430	24,8/21,6	38
Christlich Demokratische Union Deutschlands (CDU)	323.354/287.997	19,8/17,6	31
Die Linke (DIE LINKE)	251.736/255.701	15,4/15,6	27
Bündnis 90/Die Grünen (GRÜNE)	257.046/248.324	15,8/15,2	27

³ <https://www.abgeordnetenwatch.de/berlin/wahl-2016/wahlprogramme>, zuletzt abgerufen am 18.04.2024.
<https://www.abgeordnetenwatch.de/berlin/wahl-2021/wahlprogramme>, zuletzt abgerufen am 18.04.2024.

AbgeordnetenWatch versucht Transparenz und öffentlichen Dialog zu fördern. Sie stellen Wahlprogramme zur Verfügung, bieten die Möglichkeit Fragen direkt an Abgeordnete zu stellen, geben das Wahlverhalten von Politiker:innen an und veröffentlichen deren Nebentätigkeiten. Betrieben wird die Webseite vom Verein Parlamentwatch e.V..

Alternative für Deutschland (AfD)	230.331/231.492	14,1/14,2	25
Freie Demokratische Partei (FDP)	90.719/109.500	5,6/6,7	12
Andere Parteien	73.583/149.725	4,5/9,1	0
Gesamt	1.631.119/1.635.169	100/100	160

Quelle: Bericht der Landeswahlleiterin ([Landeswahlleiterin 2016](#))

Tabelle 2: Amtliches Ergebnis der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2021

Parteien	Gültige Stimmen (Erststimmen/Zweitstimmen)	Prozent (Erststimmen/Zweitstimmen)	Sitze
Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)	422.754/390.329	23,4/21,4	36
Bündnis 90/Die Grünen (GRÜNE)	361.636/343.871	20,0/18,9	32
Christlich Demokratische Union Deutschlands (CDU)	355.696/328.587	19,7/18,0	30
Die Linke (DIE LINKE)	252.470/256.063	14,0/14,1	24
Alternative für Deutschland (AfD)	146.091/145.712	8,1/8,0	13
Freie Demokratische Partei (FDP)	119.226/130.201	6,6/7,1	12
Andere Parteien	151.613/226.901	8,3/12,5	0
Gesamt	1.809.486/1.821.664	100/100	147

Quelle: Bericht der Landeswahlleiterin ([Landeswahlleiterin 2021](#))

Tabelle 3: Themenfelder und Einzelkategorien

Themenfeld	Kategorie	Zahl der codierten Textstellen	Prozent
1. Emissionsreduktion	CO2-Emissionen	39	8
	Lärm-Emissionen	39	
	Feinstaubemissionen	10	
		88	
2. Öffentlicher Personennah und -fernverkehr	ÖPNV	375	39
	Fernverkehr	35	
		410	
3. Alternative Fortbewegungsmethoden	Elektromobilität	43	16
	Andere Formen alternativer Antriebe	44	
	Car-Sharing und P&R und Verknüpfung der Verkehrsträger	79	
		166	
4. Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur	Fahrradinfrastruktur Ausbau	99	22
	Fahrradsicherheit	52	
	Fußgängerinfrastruktur Ausbau	33	
	Fußgänger Sicherheit	54	
		238	
5. Förderung Umweltschädlicher Verkehrsmittel	Ausbau Straßen und Autobahnen	71	8
	Förderung Flugverkehr	9	
		80	
6. Behebung von Ungerechtigkeiten	Barrierefreiheit	54	8
	Soziale Unterstützung	27	
		81	
Gesamt		1.063	101

Anmerkung: Rundungsbedingte Differenzen bei den Prozentanteilen.

Quelle: eigene Darstellung, Layout in Anlehnung an [Ketelhut et al. 2016](#)

Tabelle 4: Häufigkeiten nachhaltiger Verkehr nach Parteien

Themenfeld	Anzahl Textstellen nach Parteiprogrammen (2016 und 2021)					
	SPD	CDU	Die Linke	Die Grünen	AfD	FDP
1. Emissionsreduktion						
CO2-Emissionen	6	9	4	18	0	2
Lärm-Emissionen	4	15	9	9	2	0
Feinstaubemissionen	3	2	3	2	0	0
gesamt	13	26	16	29	2	2
2. Öffentlicher Personennah und -fernverkehr						
ÖPNV	66	135	56	57	15	46
Fernverkehr	6	15	3	7	1	3
gesamt	72	150	59	64	16	49
3. Alternative Fortbewegungsmethoden						
Elektromobilität	13	17	5	6	0	2
Andere Formen alternativer Antriebe	14	17	4	2	0	7
Car-Sharing und P&R und Verknüpfung der Verkehrsträger	11	30	7	12	3	16
gesamt	38	64	16	20	3	25
4. Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur						
Fahrradinfrastruktur Ausbau	12	39	13	21	3	11
Fahrradsicherheit	12	17	2	13	1	7
Fußgängerinfrastruktur Ausbau	9	14	2	6	2	0
Fußgänger Sicherheit	11	18	5	13	1	6
gesamt	44	88	22	53	7	24
5. Förderung Umweltschädlicher Verkehrsmittel						
Ausbau Straßen und Autobahnen	5	36	0	0	20	10
Förderung Flugverkehr	0	0	0	0	5	4
gesamt	5	36	0	0	25	14
6. Behebung von Ungerechtigkeiten						
Barrierefreiheit	13	11	11	10	1	8
Soziale Unterstützung	6	2	6	13	0	0
gesamt	19	13	17	23	1	8

Quelle: eigene Darstellung, Layout in Anlehnung an [Ketelhut et al. 2016](#)

Analyse der Wahlprogramme der Parteien

Die Analyse ist sortiert nach Parteien und ihrem Wahlergebnis von 2016 in absteigender Reihenfolge. Innerhalb einer Partei kommt erst die Analyse des Wahlprogrammes von 2016, dann die Analyse von 2021.

SPD:

SPD ([SPD Landesverband Berlin 2016](#)):

Im SPD-Wahlprogramm von 2016 wird die Mobilität als ein Unterkapitel der Stadtentwicklung behandelt. Die SPD setzt sich darin für die Förderung eines gestärkten Angebots im ÖPNV ein. Dafür möchten sie unter anderem die Preise für Sozialtickets senken, den ÖPNV ausbauen und modernisieren, sowie die Barrierefreiheit verbessern. Gleichzeitig möchten sie Fußgänger und den Radverkehr stärken. Sie strebt an bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Ausbau der Straßenbahnen soll dafür geplant werden, aber auch mittelfristig S-Bahnstrecken sinnvoll erweitert werden. Des Weiteren sollen umweltfreundliche Technologien für Antriebe, wie z.B. Erd- und Biogas oder Brennstoffzellefahrzeuge, gefördert werden.

Konkrete Ziele, die die SPD in ihrem Wahlprogramm anführt, sind die Verpflichtung der Deutschen Bahn zum Kauf 400 neuer S-Bahnwagen für die Berliner Ringbahnstrecke, bei den nächsten Streckenvergabe Verhandlungen. Gleichzeitig soll die Zahl der Tempo-30-Zonen steigen, um die Sicherheit zu verbessern und Lärm- sowie Schadstoffbelastung zu reduzieren. Auch soll die Zahl der Geschwindigkeits- und Ampelkontrollen gesteigert werden, um deren Einhaltung zu kontrollieren. Der Regional- und Fernverkehr soll gestärkt werden, dafür plant die SPD die Inbetriebnahme neuer Strecken wie der Verbindung Berlin-München und der innerstädtischen „Dresdner“ Bahn⁴ zur Anbindung des Flughafens BER. Ziel ist es, Fernzüge an den Bahnhöfen Zoo und Ostbahnhof halten zu lassen.

Parallel soll der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ebenfalls ausgebaut und modernisiert werden.

2021 ([SPD Landesverband Berlin 2021](#)):

Im Kapitel „TEIL II – Bauen, Wohnen und Verkehr“ präsentiert die SPD ihre Pläne zur Mobilität. Sie möchten einen „Mix aus E-Mobilität, Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und Stärkung des Rad- und Fuß-Verkehrs“ (S. 20) um die Mobilitätswende zu schaffen. Der ÖPNV soll ausgeweitet werden, mehr und bessere Fuß- und Radwege geschaffen werden und die E-Mobilität ausgebaut werden.

Für den ÖPNV soll das konkret das 365€ Ticket⁵, die Modernisierung von U-Bahn und Tram, eine Taktverdichtung bei S-Bahn, U-Bahn, Bus, Straßen- und Regionalbahnen, neue Fahrzeuge

⁴ Bei der „Dresdner“ Bahn handelt es sich um Strecke Berlin Südkreuz – Blankenfelde, siehe <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/dresdner-bahn>, zuletzt abgerufen am 08.04.2024.

⁵ Mit „365 Euro Ticket“ wird eine Jahreskarte für den ÖPNV bezeichnet, die für ein Jahr den Preis von circa einem Euro pro Tag hat.

und die Modernisierung von Haltestellen bedeuten.

Auch die Verlängerung von Strecken aller Bahntypen, wie z.B. der U2 nach Pankow Kirche, der U3 nach Mexikoplatz, der S3 nach Falkensee, der S75 nach Norden oder der Tram vom Hauptbahnhof über die Turmstraße zum Mierendorffplatz sind geplant. Auch im Regionalverkehr sollen Strecken wie Spandau – Nauen oder die Heidekrautbahn⁶ ausgebaut werden. Damit verbunden soll das i2030 Projekt⁷ vorangebracht werden.

Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sollen zur Erhöhung der Sicherheit getrennte Grünphasen zum Schutz vor Rechtsabbiegern eingerichtet werden. Außerdem sollen Fuß- und Radwege ausgebaut werden.

Die E-Mobilität soll durch das Bauen von 20.000 E-Ladesäulen gefördert werden. Des Weiteren sollen Emissionsarmer Kleintransporter gegenüber herkömmlichen verwendet werden.

Eine Strategie für die Versorgung mit Wasserstoff soll geschaffen werden, mit Tankstellennetz und Förderung von Wasserstoffantrieben in der Binnenschifffahrt.

Den Ausbau der A100⁸ und der Tangentialverbindung Ost⁹ unterstützt die SPD.

CDU:

2016 (CDU Berlin 2016):

Die CDU stellt Mobilität in ihrem Kapitel 6 „Mobiles Berlin“ vor. Sie fordert eine Stärkung der Fahrrad-, Fußgänger- aber auch ÖPNV-Infrastruktur. Das soll zu einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer führen. Auch will die CDU Pendler vom Auto auf die Bahn bringen. Dafür fordern sie mehr Park & Ride¹⁰. Ebenfalls fördern will die CDU die E-Mobilität. Gleichzeitig soll die A100 sowie die Tangentialverbindung Ost ausgebaut werden. Im Programm wird Wert auf die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, vor allem für Fußgänger und Fahrradfahrer, gelegt. Das soll z.B. durch mehr Zebrastreifen oder Laternen passieren.

Einige weitere konkrete Maßnahmen der CDU sind die Verlängerung relevanter S- und U-Bahnlinien, z.B. die U8 ins Märkische Viertel, die U1 bis zum Ostkreuz, die S75 bis nach Karow oder die S5 nach Nauen.

2021 (CDU Berlin 2021):

Die CDU hat in ihrem Wahlprogramm 2021 das Kapitel 2 der Mobilität gewidmet. Darin legt sie einen Schwerpunkt auf die Stärkung und Modernisierung des ÖPNV. Die CDU hat vor den ÖPNV auch außerhalb des S-Bahnringes verstärkt auszubauen. Für die S-Bahn z.B. die S75 von Wartenberg bis nach Werder oder die S5 nach Nauen. Ebenfalls soll eine zweite Nord-Süd Verbindung geschaffen werden. Bei der U-Bahn betrifft das u.a. die U2 über Pankow Kirche nach Buch oder die U3 zum Mexikoplatz. Für die Tram soll z.B. die Strecke über die See-,

⁶ Die Heidekrautbahn läuft vom Norden Berlins über Basdorf in die Brandenburger Landkreise Oberhavel und Barnim. Die Bahn ist Stand Januar 2024 nicht elektrifiziert.

⁷ Investitionsprogramm i2030, Programm des Landes Berlin, Brandenburg, der dt. Bahn und dem VBB, um die Planung von Bahnstrecken im ÖPNV voranzubringen.

⁸ Ausbau der Stadtautobahn A100, die in die Berliner Bezirke Treptow-Köpenick, Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg verlängert werden soll.

⁹ Zwischen der B1/B5 in Marzahn-Hellersdorf und der Straße „An der Wuhlheide“ in Treptow-Köpenick soll eine Verbindung für Autos entstehen.

¹⁰ Ein Verkehrskonzept bei dem, an Haltepunkten des ÖPNV, Parkplätze vorhanden sind.

Beussel- und Turmstraße ausgebaut werden oder die Schöneweider Tram bis nach Marienfelde verlängert werden. Außerdem soll ein 10 Minuten Takt für den ÖPNV zwischen 6 und 20 Uhr eingerichtet werden, die U-Bahnen sollen sogar im 3 Minuten Takt fahren. Auch sollen neue S- und U-Bahnwagen angeschafft werden.

Im Regionalverkehr sollen in Berlin und Brandenburg Strecken ausgebaut werden. So die Strecken nach Rangsdorf, Velten und Nauen oder die Heidekrautbahn.

In Bezug auf den Individualverkehr möchte die CDU mehr Sicherheit in Kreuzungsbereichen für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen. Zur Sicherheit von Fußgänger:innen sollen Wege besser beleuchtet und Fußgängerzonen ausgebaut werden.

Ebenfalls sollen Fuß- und Radwege ausgebaut werden, so möchte die CDU Fahrradschnellstraßen entlang von S- und U-Bahnlinien und einen überdachten Fahrradweg unter der U1 von der Oberbaumbrücke bis zum U-Bahnhof Zoologischer Garten.

Die Strukturen für E-Mobilität sollen ausgebaut werden. Sollen 50.000 neue Ladesäulen angeschafft werden und Anreize für den Kauf von E-Autos geschaffen werden.

Gleichzeitig sollen Wasserstofftankstellen und Wasserstoffbusse gefördert werden. Die CDU möchte Berlin führend in der Forschung und Entwicklung von Wasserstofftechnologie machen. Wassertaxen als Optionen zur Verkehrsentslastung werden ebenfalls in Betracht gezogen.

Die CDU setzt sich für eine Verlängerung der A100 und für den Bau der Tangentialverbindung Ost ein.

Die Linke:

2016 (DIE LINKE Landesverband Berlin 2016):

Die Linke fordert in ihrem Kapitel „Sozial-ökologischer Umbau: Wirtschaft, gute Arbeit, Energie, Umwelt und Verkehr“, eine „grundlegenden Verkehrswende – weg vom Auto hin zum Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr.“ (S. 13). Sie setzt sich außerdem für Klimaneutralität bis 2050 ein. Der Fokus wird auf den Ausbau des ÖPNV sowohl in Innen-, als auch Außenbereichen Berlins, die Förderung von Fahrradinfrastruktur und den Fußverkehr gesetzt.

Parallel sollen Bereiche der Autos für Fußgänger und Fahrradfahrer umgewidmet werden.

Ebenfalls soll der Flugverkehr reduziert werden.

Konkrete Maßnahmen sind z.B. der Ausbau der Straßenbahn um 200 Kilometer und der Ausbau der „Kremmener“ Bahn¹¹. Durch den Baubeginn der Fern- und Regionalbahnstrecke Berlin Südkreuz - Blankenfelde, sowie dem Bau eines Regionalbahnhofs in Köpenick soll der Regionalverkehr ins Umland und für Pendler gestärkt werden.

Die Linke möchte auch die Barrierefreiheit im ÖPNV durch besseren Zugang zu den Bahnhöfen und ein Blindenleitsystem erhöhen.

Um die Lärmemissionen des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) zu senken will die Linke einen weiteren Ausbau verhindern und ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr umsetzen.

2021 (DIE LINKE Landesverband Berlin 2021):

Die Linke beschäftigt sich in ihrem Kapitel 10 mit Mobilität und Verkehr. Sie möchte eine

¹¹ Bahnstrecke Berlin-Schönholz nach Kremmen.

Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, sowie eine Reduktion von Abgas- und Lärmemissionen. Dafür soll es einen überzeugenden ÖPNV geben und Fuß- und Radverkehr priorisiert werden.

Der ÖPNV soll ausgebaut werden und mehr Haltestellen erhalten. Bei der S-Bahn sollen eingleisige Strecken zweigleisig ausgebaut werden und neue Strecken sollen geplant werden. Für die U-Bahn sollen Lückenschlüsse von Strecken priorisiert werden. Gleichzeitig soll die U-Bahntechnik erneuert werden.

Beim Straßenbahnausbau sollen neue Strecken geplant werden, wie z.B. Alexanderplatz – Kulturforum – Kleistpark – Rathaus Steglitz oder Turmstraße – Mierendorffplatz. Andere Strecken sollen ausgebaut und erweitert werden, u.a. die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und U-Bahnhof Turmstraße, sowie die Strecke S-Bahnhof Schöneweide - Wista Adlershof.

Das bereits vorhandene i2030 Programm soll fortgeführt und erweitert werden. Die Linke möchte dabei die Kapazitäten im Raum Spandau erhöhen und fordert den Wiederaufbau der Nordbahn¹² und der „Kremmener“ Bahn.

Der Fahrradverkehr soll durch einen verbindlichen Ausbauplan des Radverkehrsnetzes bis 2030 gestärkt werden. Kurzfristig sollen weitere provisorische Radstreifen errichtet werden. Ebenfalls soll über eine grüne Welle für Radfahrer diskutiert werden. Radfahrer:innen sollen an Kreuzungen besser geschützt werden. Das gleiche gilt für Fußgänger:innen.

Genau wie für den Radverkehr wird auch für den Fußverkehr ein verbindlicher Ausbau- und Sicherungsplan gefordert.

Die Linke fordert ein Verbrennerverbot ab 2030. Dafür sollen E-Autos u.a. durch den Aufbau neuer Ladesäulen gefördert werden. Dieselbusse des ÖPNV sollen durch elektrisch oder Wasserstoff betriebene ersetzt werden. Neue Quartiere sollen nur mit Mobilitätskonzepten und autoreduzierter Wohnform gebaut werden.

Die Linke lehnt den Ausbau der A100 ab, unterstützt jedoch den Bau der Tangentialverbindung Ost, unter stärkerer Berücksichtigung von Rad und ÖPNV.

Die Partei setzt sich auch für ein Kurzstrecken Flugverbot (unter 5 Bahnstunden) und gegen die Ausweitung der Kapazitäten des BER ein. Gleichzeitig fordern sie ein Nachtflugverbot, sowie weitere Maßnahmen zu Minderung von Fluglärm.

Die Grünen:

2016 (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin 2016):

Die Grünen beschäftigen sich mit Mobilität in ihrem Kapitel „Mobilität für Menschen“. Sie wollen mehr Car Sharing, eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur und mehr Raum für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen.

Dafür soll der Ausbau der A100 und der Tangentialverbindung Ost verhindert werden. Gleichzeitig soll ein Netz von Fahrrad- und Fahrradschnellstraßen errichtet werden. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sollen Kreuzungen Sicherheitssteigernd für Fußgänger:innen umgebaut werden.

¹² Bei der Nordbahn handelt es sich um die Strecke Berlin-Strahlsund. Die Gleise wurden nach Ende des zweiten Weltkriegs abgebaut. Der Wiederaufbau der Gleise zwischen Berlin Bornholmer Straße und Berlin-Wilhelmsruh ist Teil des i2030 Programms.

Zur Verbesserung des ÖPNV sollen neue Busse angeschafft werden, um die Taktungen zu verkürzen. Die Bahnen sollen sicherer und sauberer werden und das Straßenbahnnetz soll in den Westen Berlins ausgeweitet werden.

Ein solidarisch finanziertes ÖPNV-Ticket soll die Kosten zu Gunsten sozialer Teilhabe geringhalten.

2021 (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin 2021):

Das 2. Kapitel der Grünen heißt „Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur“ (S. 4). In den Unterkapiteln, Kapitel 2.4 „Bus, Bahn und Sharing-Modelle“ (S. 25) und Kapitel 2.5 „Mehr Platz für Rad, zu Fuß und für das Leben in der Stadt“ (S. 32) behandeln die Grünen Verkehr und Mobilität.

Die Grünen fordern eine Kombination aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, sowie Car-/Rad-Sharing, mit der der Individualverkehr abgelöst werden soll.

Um das zu bewältigen, möchten die Grünen den ÖPNV ausbauen und neue Bahnen und Busse kaufen. Vor allem der Tram-Ausbau soll bevorzugt werden, da diese billiger sind als S- oder U-Bahnen. Das Tram Netz soll insgesamt um 1/3 erweitert werden, u. a. nach Adlershof, zur Turmstraße oder durch die Sonnenallee zum Rathaus Steglitz.

Bei der U-Bahn soll hauptsächlich der Lückenschluss bereits vorhandener Strecken priorisiert werden. Dennoch sollen 1.500 U-Bahn-Wagen bestellt werden, um engere Takte und längere Züge anbieten zu können.

Im Rahmen des Programms i2030 sollen S- und Regionalbahn in Randbezirke und ins Umland ausgebaut werden. 180 Kilometer Bahnstrecke sollen reaktiviert, neu- oder ausgebaut werden und 100 Bahnhöfe gebaut werden. Auch bei der S-Bahn soll dichter getaktet werden. Dafür wurden bereits 1.380 S-Bahn-Wagen ausgeschrieben. Dennoch soll der ÖPNV nicht teurer werden. Durch Ausgleichsinstrumente möchten die Grünen den Preis halten.

Für Fahrradfahrer:innen sollen neue Radwege geschaffen werden. Dafür sollen Autostraßen umgewidmet werden und sichere Radstreifen auf Hauptstraßen eingerichtet werden. Gleichzeitig sollen 100 km Radschnellwege geschaffen werden. Zusätzlich sollen Fahrradstellplätze und Fahrradparkhäuser geschaffen werden. Auch soll es eigene Schaltungen für Fahrradampeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geben.

Um den Fußverkehr zu stärken und Fußgänger:innen zu schützen, sollen mehr geschützte Fußgängerüberwege geschaffen werden, die Ampelschaltungen auf Fußgänger:innen ausgerichtet werden und durch mehr Personal bei Polizei und Ordnungsämtern, besonders an Unfallschwerpunkten, Verkehrssünder stärker verfolgen.

Die Grünen fordern ein Verbrennerverbot in der Innenstadt ab 2030 und in ganz Berlin ab 2035. Dafür soll die Ladeinfrastruktur von E-Autos ausgebaut werden, mit 2000 öffentlichen Ladepunkten bis 2022. Außerdem soll das Förderprogramm für Elektrokleintransporter fortgesetzt und ausgebaut werden.

Die Grünen lehnen den Ausbau der A100 ab. Die Tangentialverbindung Ost soll als reines Nahverkehrsprojekt realisiert werden.

Die Grünen fordern eine Reduzierung klimaschädlicher Flüge und ein nachhaltiges Wirtschaftskonzept für den BER, ohne zusätzliche Start- oder Landebahnen. Sie setzen sich für

ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr und die Festlegung einer Lärmobergrenze ein. Zudem sollen ökologische und Klimaschutzfaktoren in den Start- und Landegebühren berücksichtigt werden. Schließlich fordern sie höhere Gebühren für Kurz- und Inlandflüge, sowie die Internalisierung der ökologischen Kosten in den Flugpreisen.

Die AfD:

2016 (AfD Landesverband Berlin 2016):

Die AfD fordert in ihrem Kapitel „Wohnen, Verkehr und Städtebau“ die unterlassene Instandhaltung der Stadt nachzuholen.

Dafür soll sowohl der Individualverkehr als auch der ÖPNV modernisiert werden. Die AfD präsentiert dafür eine Prioritätenliste. Im Individualverkehr soll der Autobahnring A100 geschlossen werden, innerorts Tempo-30-Zonen nur wo nötig eingerichtet werden und der Radverkehr gefördert werden.

Für den ÖPNV soll eine zweite Nord-Süd-Verbindung zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz gebaut werden. Die „Dresdner“ Bahn soll ausgebaut werden, die U3 bis S-Bahnhof Mexikoplatz verlängert werden und ruhende S-Bahnstrecken, z.B. nach Stahnsdorf, Staaken oder Falkensee sollen reaktiviert werden.

Der Flughafen Tegel soll offengehalten werden, für den BER sollen die Flugrouten neu verhandelt werden, um Anwohner möglichst vor Fluglärm zu schützen.

2021 (AfD Landesverband Berlin 2021):

Die AfD möchte die Umstrukturierung der Verkehrsinfrastruktur zu Lasten der Autofahrer stoppen.

Es soll der ÖPNV, vor allem die S-, U-Bahnen und der Regionalverkehr ausgebaut werden. Bei Neuentwicklungsprojekten soll in der Planung die S- oder U-Bahn mit einbezogen werden.

Die AfD fordert, dass die Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden soll.

Um die Umstrukturierung zu stoppen, soll die A100 weitergebaut und der Ring geschlossen werden. Auch sollen Neubauprojekte an Straßen angeschlossen werden.

Auch der Flughafen BER soll ausgebaut werden.

Die FDP:

2016 (FDP Berlin 2016):

Die FDP sagt in ihrem Kapitel „Wohnen. Verkehr. Perspektive.“ „Individuelle und barrierefreie Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.“(S. 25).

Die FDP möchte dafür den Weiterbau der A 100 und der Tangentialverbindung Ost. Außerdem soll das Transeuropäische Straßenverkehrsnetz ausgebaut werden.

Ebenfalls sollen alternative Antriebssysteme gestärkt werden und die nötigen Rahmenbedingungen zur weiteren Entwicklung derselben geschaffen werden.

Konzepte für Fahrradwege und Fahrradschnellwege sollen erstellt werden. Es sollen sichere Verkehrswege für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen geschaffen werden.

Die Verknüpfung von Individualverkehr und ÖPNV möchte die FDP durch mehr Fahrradparkplätze und P&R Möglichkeiten herstellen. Der ÖPNV soll gestärkt und erweitert werden. Unter anderem durch die Erweiterung des S-Bahnnetzes nach Falkensee oder die

Anbindung des Flughafens BER an die S-Bahn und den Regionalverkehr. Der Bau von Aufzügen in S- und U-Bahnhöfen soll einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Für mehr Qualität und Sicherheit, sowie größere Umweltfreundlichkeit sollen Bus- und Bahnlinien ausgeschrieben werden.

Die FDP fordert die Inbetriebhaltung des Flughafen Tegel unter Berücksichtigung neuer Antriebs-, Mobilitäts-, und Logistikkonzepte, sowie die Fertigstellung des BER.

2021 (FDP Berlin 2021):

Die FDP fordert einen Ausbau aller Infrastruktur. Damit gehen auch Investitionen in den ÖPNV einher. Als besonders frequentierter Verkehrsträger sollen die U-Bahnen um 1 bis 2 km pro Jahr ausgebaut werden. Priorität soll auf Lückenschlüsse gesetzt werden, wie die U8 ins Märkische Viertel, die U3 zum Mexikoplatz oder die U7 zum BER. Auch soll eine neue Express-U-Bahnlinie vom Alexanderplatz nach Marzahn geschaffen werden.

Die Außenbezirke sollen durch den Ausbau von eingleisigen Strecken gestärkt werden. Rufbusse sollen die Strecken zwischen Wohnort und Bahnhof überbrücken. Gleichzeitig fordert die FDP einen durchgängigen Nachtverkehr und engere Taktungen.

Für Fahrradfahrer:innen soll ein Stadtübergreifendes Konzept mit Fahrradwegen und Fahrradschnellwegen geschaffen werden. Fahrradwege sollten, wenn möglich baulich von der Straße getrennt sein um ein Überholen der Fahrradfahrer:innen gefahrlos zu ermöglichen.

Im Fußverkehr sollen bessere Bedingungen geschaffen werden. Dafür sollen Kreuzungen umgebaut werden, um Unfälle zu reduzieren und Straßenübergänge barrierefrei zu gestalten. Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge soll durch den Bau von Schnellladesäulen unterstützt werden. Außerdem sollen neue Antriebstechnologien, wie Wasserstoff erprobt werden.

E-Fähren und Wassershuttles sollen den Verkehr auf den Straßen reduzieren. Gleichzeitig sollen andere Ideen wie Urbane Seilbahnen, *People Mover*¹³ oder der Hyperloop in Betracht gezogen werden.

Die FDP fordert auch einen Ausbau des Straßennetzes vor allem im Nordosten und Süden der Stadt. Auch die Tangentialverbindung Ost, sowie die A100 sollen gebaut werden.

Vergleich und Zusammenhang/Diskussion

Bei einer rein quantitativen Auswertung der Tabelle 4 und einer einfachen Gewichtung anhand der Anzahl Codiereinheiten (positiv (+1) Punkte 1., 2., 3., 4. und 6., sowie negativ (-1) Punkt 5.) würde sich folgendes Ergebnis zeigen:

Tabelle 5: Einfach gewertete Codierung

Partei (Jahre 2016 und 2021)	Punktwert, anhand codierter Einheiten
SPD	13+72+38+44-5+19= 181
CDU	26+150+64+88-36+13= 305
Linke	16+59+16+22-0+17= 130

¹³ Bei einem People Mover handelt es sich um ein Verkehrsmittel, welches meist schienengebunden und automatisch, kurze Strecken abfährt.

Grüne	29+64+20+53-0+23= 189
AfD	2+16+3+7-25+1= 4
FDP	2+49+25+24-14+8= 94

Nach einer rein quantitativen Auswertung ist die CDU eindeutig die nachhaltigste Partei.

Inhaltlich zeigt sich jedoch, dass vor allem bei der CDU bestimmte Punkte häufig wieder aufgegriffen und mehrfach erwähnt werden (z.B. das 365€ Ticket ([CDU Berlin 2021](#), S. 21 und S. 22), die 10 Minuten Taktung im ÖPNV ([CDU Berlin 2021](#), 2x S. 21) oder gut beleuchtete Fahrradwege ([CDU Berlin 2021](#), S. 21 und S. 27).).

In den Wahlprogrammen von 2021 ist deutlich mehr Inhalt zu Mobilität, bzw. nachhaltiger Mobilität vorhanden. Die Abschnitte sind aber nicht nur länger, sondern enthalten deutlich mehr konkrete Maßnahmen, bzw. Politikempfehlungen als noch 2016.

Die einzelnen Parteien setzen dabei aber unterschiedliche Schwerpunkte. Diese lassen sich hauptsächlich auf die programmatische Ausrichtung der Parteien zurückführen.

Die SPD präsentiert Positionen in vielen Bereichen, z.B. in der ÖPNV-Stärkung, der Verbesserung von Fuß- und Radverkehr und der Förderung von neuen Antriebstechnologien. Ebenfalls breit aufgestellt ist die CDU. Sie legt den Schwerpunkt etwas stärker auf den Ausbau des ÖPNVs. Gleichzeitig hat sie jedoch vor den Ausbau der A100 und anderer Straßen voranzutreiben.

Die Linke fordert eine grundlegende Änderung der Verkehrspolitik. Dafür soll sowohl innerhalb Berlins als auch außerhalb der ÖPNV gestärkt werden. Außerdem soll Fuß- und Fahrradverkehr gefördert werden.

Die Grünen wollen grundlegende Veränderungen, dafür soll eine Kombination aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, sowie Car- und Bikesharing den motorisierten Individualverkehr ablösen.

Die AfD setzt sich geringfügig auch für den Ausbau des ÖPNVs ein und fordert deutlich stärker den Ausbau des Straßenverkehrsnetzes, sowie der Autobahnen. Die AfD setzt sich gegen eine aus ihrer Sicht ideologische Politik der Regierungsparteien ein und gegen Zwang durch die Politik ein.

Die FDP betont ebenfalls die individuelle Mobilität und möchte das Straßenverkehrsnetz ausbauen. Sie setzt sich aber im Vergleich zur AfD mehr für den Ausbau des ÖPNVs und von E-Mobilität ein. Als wirtschaftsliberale Partei bevorzugt sie Berlin als Wirtschaftsstandort zu fördern und durch Ausschreibungen bei ÖPNV-Linien Vergaben oder Zugbeschaffungen der Wettbewerb gestärkt wird

In einigen Bereichen ähneln sich, vor allem 2021, die Maßnahmen der Parteien sehr. Die konkreten vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Erweiterung sind dafür ein gutes Beispiel. So fordern die Linke, die Grünen, die CDU und die SPD den Ausbau einer Tramlinie zur Turmstraße.

Es zeigt sich also in einer qualitativen Auswertung, dass der Mitte-Links Parteien-Block (SPD, Grüne, Linke) inhaltlich sehr ähnliche Forderungen aufstellt und sich am stärksten nachhaltig engagiert. Dabei setzen die Parteien leicht andere Prioritäten. Es folgt erst die CDU, die sich ebenfalls viel für nachhaltigen Verkehr einsetzt, jedoch das fossil-betriebene Automobil weiterhin fördern möchte. Auf den vorletzten Platz kommt die FDP, sie setzt auf den freien

Markt und präsentiert deshalb deutlich weniger konkrete, nachhaltige Inhalte. Auf dem letzten Platz ist, die AfD. Die Partei präsentiert sich als Gegner der Rot-Rot-Grünen Regierungen und setzt sich stark für Autofahrende ein.

Fazit

Insgesamt zeigt sich, dass es keine sehr großen Unterschiede in Bezug auf Nachhaltigkeit in der Mobilitätspolitik in Berlin zwischen einigen der Parteien (CDU, SPD, Die Linke, Die Grünen) gibt. Das von Böcher, Töller 2019 (S. 125) erwähnte verschwimmen traditioneller Kampflinien in der Umweltpolitik tritt auch in der nachhaltigen Mobilitätspolitik auf.

Die beiden anderen, in das Berliner Abgeordnetenhaus eingezogenen Parteien (AfD, FDP), betreiben jedoch Klientelpolitik und weichen damit etwas von den anderen Parteien ab. Die AfD, präsentiert sich als Partei der Autofahrer, die sich den „ideologiegesteuerten Verboten“ widersetzt. Die FDP hingegen setzt auf Lösungen durch die Marktwirtschaft, wie z.B. Ausschreibungen für größere Konkurrenz oder das Fördern des Wirtschaftsstandorts zum Zweck Wasserstofftechnologie für Fahrzeuge weiterzuentwickeln.

Es ist ratsam, das Ergebnis in Bezug auf die konkrete Umsetzung der in den Wahlprogrammen vorgeschlagenen Ideen mit Vorsicht zu betrachten, da nur die Wahlprogramme der Parteien und nicht der tatsächliche *Policy-Output* analysiert wurden. Da es sich um Wahlprogramme handelt, handelt es sich nur um Absichtserklärungen der Parteien. Diese könnten schärfer formuliert sein, als an ein Umsetzen in der Praxis gedacht ist, um bei Koalitionsverhandlungen mehr Spielraum zu haben.

Ein Ansatzpunkt für zukünftige Forschung können die im November 2021 veröffentlichten Nachhaltigkeitsziele des Landes Berlin ([Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 2021](#)) sein. Diese orientieren sich an den SDGs und sollen eine Richtlinie bieten, in welcher Art und Weise auf Nachhaltigkeit geachtet werden muss.

Ebenfalls könnten die in dieser Arbeit analysierten Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich ihrer praktischen Umsetzung getestet werden.

Abkürzungsverzeichnis:

Abkürzung	Begriff
AfD	Alternative für Deutschland
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CO2	Kohlenstoffdioxid
FDP	Freie Demokratische Partei
Lkw	Lastkraftwagen
OECD	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
P&R	<i>Park and Ride</i>
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
SDG	<i>Sustainable Development Goal</i>
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands

u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Tabellenverzeichnis:

<u><i>Tabelle 1: Amtliches Ergebnis der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2016</i></u>	8
<u><i>Tabelle 2: Amtliches Ergebnis der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2021</i></u>	9
<u><i>Tabelle 3: Themenfelder und Einzelkategorien</i></u>	10
<u><i>Tabelle 4: Häufigkeiten nachhaltiger Verkehr nach Parteien</i></u>	11
<u><i>Tabelle 5: Einfach gewertete Codierung</i></u>	18

Literaturverzeichnis:

Wahlprogramme:

AfD Landesverband Berlin (2016): Berlin braucht blau. AfD – UNBEQUEM. ECHT. MUTIG. Das Wahlprogramm der AfD Berlin.

AfD Landesverband Berlin (2021): Berlin. Aber normal. Das Wahlprogramm der AfD Berlin für die Wahl des Abgeordnetenhauses von Berlin am 26. September 2021.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin (2016): Volles Programm Berlin. Stadt der Möglichkeiten - 101 Ideen für Berlin. Wahlprogramm zur Abgeordnetenhauswahl 2016, 16.04.2016.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin (2021): Grünes Licht für Morgen - unser Plan für Berlin. Landeswahlprogramm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin.

CDU Berlin (2016): Starkes Berlin -. Das Drehbuch/Das Regierungsprogramm der CDU Berlin 2016-2021.

CDU Berlin (2021): Unser Berlin. Mehr geht nur gemeinsam. Berlin-Plan der CDU Berlin.

DIE LINKE Landesverband Berlin (2016): Unser Plan für ein soziales und ökologisches Berlin. Wahlprogramm zur Berliner Abgeordnetenhauswahl am 18. September 2016. Hg. v. DIE LINKE. Berlin.

DIE LINKE Landesverband Berlin (2021): rot. radikal. realistisch. Unser Programm für die soziale Stadt.

FDP Berlin (2016): Wahlprogramm.

FDP Berlin (2021): REGIERUNGSPROGRAMM. HOLEN WIR UNS DIE ZUKUNFT. Das Regierungsprogramm der FDP Berlin für die Abgeordnetenhauswahl 2021.

SPD Landesverband Berlin (2016): Unser Regierungsprogramm 2016-2021.

SPD Landesverband Berlin (2021): GANZ SICHER BERLIN. WAHLPROGRAMM DER SPD BERLIN ABGEORDNETENHAUSWAHL 2021.

Literaturquellen:

Böcher, Michael; Töller, Annette Elisabeth (2019): *Umweltpolitik in Deutschland Eine politikfeldanalytische Einführung*. Zweite vollständig überarbeitete Auflage.

Die Bundesregierung (Hg.) (2020): *Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021*.

Die Bundesregierung (2023): *Ziele nachhaltiger Entwicklung. Nachhaltige Städte und Gemeinden*. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltige-staedte-gemeinden-1006538>, zuletzt aktualisiert am 17.08.2023, zuletzt geprüft am 02.04.2024.

Fink, Simon; Hubo, Christiane; Töller, Annette Elisabeth (2022): *Parteiendifferenz in der Umweltpolitik: Einleitung zum Themenheft*. In: *Z Vgl Polit Wiss* 15 (4), S. 437–446. DOI: 10.1007/s12286-021-00509-1.

Held, Martin (2007): *Nachhaltige Mobilität*. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 851–876.

Infratest dimap (2023): *ARD-DeutschlandTREND. ARD-Tagesthemen; DIE WELT*. Online verfügbar unter https://www.infratest-dimap.de/fileadmin/user_upload/DT2304_Report.pdf, zuletzt geprüft am 02.04.2024.

Ketelhut, Jörn; Kretschmer, Angelika; Lewandowsky, Marcel; Roger, Léa (2016): *Facetten des deutschen Euroskeptizismus: Eine qualitative Analyse der deutschen Wahlprogramme zur Europawahl 2014*. In: *Zeitschrift für Parlamentsfragen* 47 (2), S. 285–304. Online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/43977121>.

Klingemann, Hans-Dieter (1986): *Umweltproblematik in den Wahlprogrammen der etablierten politischen Parteien in der Bundesrepublik Deutschland*. In: Rudolf Wildenmann (Hg.): *Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft - Wege zu einem neuen Grundverständnis: Kongre der Landesregierung "Zukunftschancen eines Industrielandes"*, Dezember 1985. Stuttgart: Staatsministerium Baden-Württemberg, S. 356–361. Online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/10419/122572>.

Klingemann, Hans-Dieter (1989): *Die programmatischen Profile der politischen Parteien in der Bundesrepublik Deutschland: eine quantitative Inhaltsanalyse der Wahlprogramme von SPD, FDP und CDU von 1949 bis 1987*. In: Bernhard Weels Dietrich Herzog (Hg.): *Konfliktpotentiale und Konsensstrategien: Beiträge zur politischen Soziologie der Bundesrepublik*. Opladen: Westdeutscher Verlag (Schriften des Zentralinstituts für sozialwissenschaftliche Forschung der Freien Universität Berlin), S. 99–115. Online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/10419/122736>.

Klingemann, Hans-Dieter; Volkens, Andrea (1997): *Struktur und Entwicklung von Wahlprogrammen in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1994*. In: Oscar W. Gabriel (Hg.): *Parteiendemokratie in Deutschland*. Unter Mitarbeit von Heinz Ulrich Brinkmann. Opladen: Westdt. Verl., S. 517–536.

Knie, Andreas (2007): *Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): *Handbuch*

Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Springer eBook Collection Humanities, Social Science), S. 43–60.

Knill, Christoph; Debus, Marc; Heichel, Stephan (2010): Do parties matter in internationalised policy areas? The impact of political parties on environmental policy outputs in 18 OECD countries, 1970–2000. In: *European J Political Res* 49 (3), S. 301–336. DOI: 10.1111/j.1475-6765.2009.01903.x.

Landeswahlleiterin (2016): Bericht der Landeswahlleiterin zugleich Statistischer Bericht B VII 2-3 – 5j / 16. Wahlen in Berlin am 18. September 2016 Abgeordnetenhaus Bezirksverordnetenversammlung Endgültiges Ergebnis. Hg. v. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. In geänderter Fassung vom 02.05.2018.

Landeswahlleiterin (2021): Bericht der Landeswahlleiterin zugleich Statistischer Bericht B VII 2-3 – 5j / 21. Wahlen in Berlin am 26. September 2021 Abgeordnetenhaus Bezirksverordnetenversammlung Endgültiges Ergebnis. Hg. v. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Mayring, Philipp (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. 6., neu ausgestattete, überarbeitete Aufl. Weinheim: Beltz. Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-epflicht-1127318>.

Minas, Marius; Jakobs, Simon; Jun, Uwe (2023): Die programmatische Seite des Parteienwettbewerbs: Eine Analyse der Wahlprogramme und des Koalitionsvertrags 2021. In: Uwe Jun und Oskar Niedermayer (Hg.): Die Parteien nach der Bundestagswahl 2021. Neueste Entwicklungen des Parteienwettbewerbs in Deutschland. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS, S. 41–75.

OECD (1996): TOWARDS SUSTAINABLE TRANSPORTATION. The Vancouver Conference. Conference organised by the OECD. Online verfügbar unter <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/2396815.pdf>, zuletzt geprüft am 11.04.2024.

OECD (2002): OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport. Paris. Online verfügbar unter <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264199293-en.pdf?expires=1712823972&id=id&accname=ocid54016459&checksum=FC56AF604D4F1528CDE0ADAC11ED67F4>, zuletzt geprüft am 11.04.2024

Rogall, Holger (2002): Operationalisierung des Begriffs Nachhaltigkeit. In: Holger Rogall (Hg.): Neue Umweltökonomie - ökologische Ökonomie. Ökonomische und ethische Grundlagen der Nachhaltigkeit, Instrumente zu ihrer Durchsetzung. Opladen: Leske + Budrich (Lehrtexte Umweltökonomie), S. 171–211.

Rokkan, Stein (1980): Eine Familie von Modellen für die vergleichende Geschichte Europas. In: *Zeitschrift für Soziologie* 9 (2), S. 118–128. DOI: 10.1515/zfsoz-1980-0202.

Sander, Hendrik (2020): Die Berliner Verkehrswende : von der Auto- zur Mobilitätsgerechten Stadt: Berlin : Rosa Luxemburg Stiftung (Analysen / Rosa-Luxemburg-Stiftung, Nachhaltigkeit). Online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/11159/4841>.

Scheiner, Joachim (2007): Verkehrsgenese-forschung. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Springer eBook Collection Humanities, Social Science), S. 687–709.

Schmidt, Manfred G. (1993): Theorien in der international vergleichenden Staatstätigkeitsforschung. In: Adrienne Héritier (Hg.): Policy-Analyse. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 371–393.

Seeger, Bertram (2003): Umweltpolitik in den 16 Ländern: Wahlprogramme und Regierungshandeln. Ein Bundesvergleich. Dissertation. Ruprecht-Karls-Universität, Heidelberg. Philosophisch-Historische Fakultät.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hg.) (2021): DIE 17 NACHHALTIGKEITSZIELE IN BERLIN. Beispiele für die Umsetzung auf Landesebene. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Abteilung Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz. Berlin.

Umweltbundesamt (2023): Emissionen des Verkehrs. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>, zuletzt aktualisiert am 28.04.2023, zuletzt geprüft am 25.03.2024.

Umweltbundesamt (2024): Energiebedingte Emissionen von Klimagasen und Luftschadstoffen. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/energie/energiebedingte-emissionen#entwicklung-der-energiebedingten-treibhausgas-emissionen>, zuletzt aktualisiert am 19.01.2024, zuletzt geprüft am 25.03.2024.

Walter, Felix; Spillmann, Werner (1999): Zwischenhalt auf dem Weg zum nachhaltigen Verkehr. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 8 (2), S. 93–101. DOI: 10.14512/gaia.8.2.5.

Weinreich, Sigurd (2004): Nachhaltige Entwicklung Im Personenverkehr. Eine Quantitative Analyse Unter Einbezug Externer Kosten. Heidelberg: Physica-Verlag (Umwelt- und Ressourcenökonomie Ser). Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=6288056>.

Anhang I: Kategoriensystem mit Ankerbeispielen:

Themenfeld	Kategorie	Ankerbeispiel
Emissionsreduktion	CO2-Emissionen	"Wie alle anderen Bereiche muss der Verkehrssektor in Berlin bis 2030 die CO2-Emissionen um 75 Prozent reduzieren. Wir setzen uns für ein Verbot von Kurzstreckenflügen vom Flughafen BER ein." (DIE LINKE Landesverband Berlin 2021 , S. 61)
	Lärm-Emissionen	"Wir setzen auf anspruchsvolle Schallschutzmaßnahmen, um Belastungen zu vermeiden, Verkehre geräuscharm abzuwickeln und Lebensqualität zu sichern." (CDU Berlin 2021 , S. 24)
	Feinstaubemissionen	"wo wir durch die Reduzierung von [...] Feinstaubbelastung mehr Lebensqualität schaffen wollen." (SPD Landesverband Berlin 2016 , S. 44-45)
Öffentlicher Personennah und -fernverkehr	ÖPNV	"Straßenbahnen und Busse sollen nicht mehr im Stau stehen – deshalb wollen wir eine konsequente Ampel-Vorrangschaltung für den öffentlichen Personennahverkehr umsetzen"(DIE LINKE Landesverband Berlin 2016 , S. 28)
	Fernverkehr	Mit der Deutschen Bahn AG werden wir weiter darüber verhandeln, dass alle Fernzüge, die über die Stadtbahn verkehren, am Bahnhof Zoo und am Ostbahnhof halten. (SPD Landesverband Berlin 2016 , S. 46)
Alternative Fortbewegungsmethoden	Elektromobilität	"Den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektroautos werden wir weiter vorantreiben, mit ambitionierten Zielen für die Schaffung eines leistungsfähigen öffentlichen Ladeinfrastrukturnetzes in ganz Berlin" (DIE LINKE Landesverband Berlin 2021 , S. 54)
	Andere Formen alternativer Antriebe	"umweltfreundliche Techniken wie Erd- und Biogas, Brennstoffzellen und regenerative Energien" (SPD Landesverband Berlin 2016 , S. 43)

	Car-Sharing und P&R und Verknüpfung der Verkehrsträger	"Kurzstrecken-Mitfahr-gelegenheiten, Car-Sharing oder der Autoverleih auch unter Privatpersonen bieten neue Möglichkeiten für eine effizientere und ökologischere PKW-Nutzung." (DIE LINKE Landesverband Berlin 2016, S. 30)
Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur	Fahrradinfrastruktur Ausbau	"Die Fahrradinfrastruktur muss umfangreich ausgebaut werden." (DIE LINKE Landesverband Berlin 2016, S.27)
	Fahrradsicherheit	"[...]allen Hauptstraßen sichere Radstreifen einrichten" (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin 2021, S. 34)
	Fußgängerinfrastruktur Ausbau	"Um den Fußverkehr zu verbessern, setzen wir uns ein für einen verbindlichen Ausbauplan für die Sanierung von Gehwegen" (DIE LINKE Landesverband Berlin 2021, S. 58)
	Fußgänger Sicherheit	"Zudem wollen wir ein Programm zur Realisierung getrennter Ampelschaltungen an den für Fußgänger:innen gefährlichsten Stellen und Kreuzungen in der Stadt zügig umsetzen." (DIE LINKE Landesverband Berlin 2021, S. 58)
Förderung Umweltschädlicher Verkehrsmittel	Ausbau Straßen und Autobahnen	"Ausbau dringend benötigter Straßen – Weiterbau und Ringschluss A 100" (AfD Landesverband Berlin 2021, S. 82)
	Förderung Flugverkehr	"Da der BER schon heute zu klein ist, soll der Flughafen Tegel als Regional- und Regierungsflughafen erhalten bleiben" (AfD Landesverband Berlin 2016, S. 24)
Behebung von Ungerechtigkeiten	Barrierefreiheit	"Bahnhöfe und Haltestellen werden weiter barrierefrei aus- bzw. umgebaut." (SPD Landesverband Berlin 2016, S. 44)
	Soziale Unterstützung	"Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der Preis des „Berlin Ticket-S“ so zeitnah wie möglich an den im ALGII-Regelsatz vorgesehenen Anteil für Mobilität angeglichen wird."(SPD Landesverband Berlin 2016, S. 42)