

Neues aus Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

Lärm-, Schmutz- und Blechlawinen durch Berlins Südosten?!

Die Bürgerinitiative Stadtring Süd mobilisiert gegen den Weiterbau der Stadtautobahn von Neukölln bis Treptow

Berlin. Geplant ist sie schon lange, die Verlängerung der Stadtautobahn: Gleich nach dem Mauerfall, in einer Phase großer »Baueuphorie«, wurde die Weiterführung der A100 zunächst durch Neukölln und Treptow und später über das Ostkreuz bis zur Frankfurter Allee nach Friedrichshain hinein beschlossen. Ende der 1990er Jahre wurde der 16. Bauabschnitt von der Anschlussstelle Grenzallee bis zur Straße Am Treptower Park im Bundesverkehrsweegeplan festgeschrieben. Nun hat der Berliner Senat angekündigt, dass die Planungsunterlagen für das nächste Teilstück der A100 im ersten Quartal 2009 ausgelegt werden. Doch auch, wenn der Berliner Senat die Vervollständigung des Autobahn-Stadtrings vorantreibt, ist der ursprüngliche Zeitplan erheblich ins Stocken geraten. Folgt man den offiziellen Schritten, die Bestandteil des bürokratischen Planfeststellungsverfahrens sind, ist jetzt schon deutlich, dass weder der für 2010 anvisierte Baubeginn noch die weiterhin für 2016 angekündigte Fertigstellung des Teilstücks einzuhalten sind.



Foto: Dr. Birte Rodenberg

Über die Verschiebung sind die vom Bau betroffenen Anwohner/innen, Gewerbetreibende und Kleingärtner nicht gerade unglücklich. Dass jedoch auch der Kostenplan für dieses Projekt der öffentlichen Hand mehr und mehr aus den Fugen gerät, ist für alle steuerzahlenden Verkehrsteilnehmer ein großes Ärgernis. Denn mittlerweile wird das Vorhaben um mehr als ein Drittel teurer als ursprünglich geplant.

weiter auf Seite 4

Shared Space in Berlin

Berlin. »Stellen Sie sich vor, Sie erklären jemandem, der noch nie davon gehört hat, eine Eisbahn und wollen seine Unterstützung: Eine große Fläche, der Boden ist sehr glatt. Die Leute leihen sich Stiefel, an deren Sohle jeweils eine scharfe Stahlklinge befestigt ist. Dann lassen Sie die Menschen ohne viel Regelwerk, wer wie schnell und wo entlang fahren darf, auf die Bahn. Man wird Sie für verrückt halten.« Wer schon einmal auf einer Eisbahn war, weiß, dass es funktioniert. Man fährt langsam, man achtet aufeinander und kommuniziert mit seinen »Mitfahrern«. So beschrieb der englische Architekt Ben Hamilton-Baillie am Freitagabend auf der Veranstaltung von VCD Nordost, Bildungswerk Berlin und Heinrich-Böll-Stiftung das Verkehrskonzept »Shared Space« – auf deutsch etwa »geteilter oder gemeinsam genutzter Raum«

Das Konzept wurde Mitte der 80er Jahre vom 2008 verstorbenen niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Monderman entwickelt und wird seitdem in vielen

Kommunen europaweit ausprobiert. Rob Duverge, EU-Projektmanager und Willem Forthuis, Leiter des Keuning Instituts stellen das EU-Projekt Shared Space vor. Klaus Goedejohann, der CDU-Bürgermeister der niedersächsischen Gemeinde Bohmte, die eine der sieben Kommunen dieses EU-Projekt war, schilderte den Prozess und die Ergebnisse. Die Ortsdurchfahrt, eine Landesstraße mit rund 12000 Fahrzeugen, davon ca. 1000 LKWs, wurde auf 500 Metern umgebaut. In den mehr als zwei Jahre dauernden Beteiligungsprozess wurden die Anwohner von Anfang an mit einbezogen, denn nicht der Abbau von Ampeln und Schildern, sondern die Beteiligung und Einbeziehung der Anwohner, und damit Nutzer ist ein wichtiges Detail des Konzeptes. Im Ergebnis ist in Bohmte die Unfallzahl um 50 Prozent gesunken. Straßenverkehr gibt es noch immer, aber er ist insgesamt langsamer, leiser, sicherer und leistungsfähiger geworden.

weiter auf Seite 5

Weitere Themen	Seite
LV Nordost intern	2
LV Mecklenburg-Vorpommern	3
Parkraumbewirtschaftung	6
Tram nach Steglitz	6
Carsharing	7

Liebe Mitglieder, Freunde und Förderer,

im Namen des Vorstandes möchte ich allen Aktiven, allen Unterstützer und Förderern, und vor allem auch allen »nur« zahlenden Mitgliedern herzlich danken. Egal an welcher Stelle Sie sich für und mit uns einsetzen, die Gewinner sind wir alle.



Im Rundbrief können Sie lesen, mit welchen Themen wir uns 2008 auseinandergesetzt haben. Dabei sind nicht immer große und messbare Erfolge zu verbuchen. Oft bedarf es tausend kleiner Schritte, um ein Ziel zu erreichen - Ausdauer und Kondition würden Langläufer sagen.

Wichtiger wurde und wird auch die Kooperation mit anderen Verbänden: um die Kräfte zu bündeln, um größere Ziele zu erreichen und manchmal, um überhaupt gehört zu werden.

Im Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin setzen sich schon seit vielen Jahren erfolgreich fünf Verbände (ADFC, BUND, FUSS e.V., Per Pedes und VCD Nordost) gemeinsam für eine dauerhafte Verankerung von Mobilitätserziehung in Berliner Schulen und Kitas ein. Aufgrund aktueller politischer Anlässe gingen wir kurzfristige Bündnisse ein, zum Beispiel zum Bürgerentscheid zum Flughafen Tempelhof und zur Parkraumbewirtschaftung in Mitte. Ausschlaggebend ist hier die Position des Bündnisses, die mit unseren VCD-Positionen konform gehen muss.

Sehr erfolgreich war auch die gemeinsam von Bildungswerk Berlin, Heinrich-Böll-Stiftung und VCD Nordost organisierte Veranstaltung »Shared Space in Berlin«. Allein hätten wir das nie geschafft.

Deshalb ist eines unserer Ziele für 2009 die Vertiefung der Zusammenarbeit mit befreundeten Verbänden, aber auch mit neuen Kooperations- und Bündnispartnern.

Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

Brandenburg. Wer die Bewegung an der frischen Luft gern mit etwas Heimatkunde und Geselligkeit verbinden will, sollte sich den dritten Sonntag in den Monaten mit Sommerzeit (April bis Oktober) im Terminkalender vermerken, denn da bieten wir unsere Radtouren in Verbindung mit einer Zugfahrt an.



Foto: Helmut Adolf

Die nächste Funmove-Radtour startet am 19. April

Die Anregung für die erste Fahrt des nächsten Jahres habe ich mir aus dem VCD-Tourenplaner 2008 geholt, das spricht für den Wert dieses Werkes. Am 19. April soll es auf dem Oderbruchbahnradweg entlang von Fürstenwalde zur Blüte der Adonisröschen gehen. Vom Hauptbahnhof in Berlin geht es im RE 1 nach Fürstenwalde. Von dort aus geht es auf dem erst in diesem Jahr eingeweihten Radweg in Richtung Nordosten. Der Radweg ist gut asphaltiert und ausgeschildert. In Hasenfelde passieren wir sogar

ein richtiges Bahnhofsgebäude. Da wir auf dem ehemaligen Bahndamm fahren, gibt es auch keine nennenswerten Steigungen im ersten Abschnitt des Weges.

Mit liebevollen Details hat man sich in den Dörfern schon auf den neuen Radweg eingestellt.

Wir verlassen den Radweg und begeben uns nach Mallnow, wo sich zu dieser Zeit alles um das Adonisröschen dreht.

Nach etwa 56 km kann man vom Bahnhof Schönfließ Dorf aus die Heimreise antreten. Alle zwei Stunden fährt ein Zug. Besser ist aber eine Weiterfahrt auf Landstraßen an einem Ufo vorbei bis in die Kleiststadt Frankfurt (Oder). Dort haben wir nach einer etwa 73 km langen Tour alle halbe Stunden die Gelegenheit, zurück nach Berlin zu fahren.

Am 17. Mai ist geplant, wieder ein Stück des Elberadweges zu befahren. Auf etwa 86 km soll von Magdeburg nach Dessau gefahren werden. Durch die parallel verlaufende Regionalbahnstrecke besteht die Möglichkeit, unterwegs die Wegstrecke abzukürzen, wenn die Kondition nicht ausreicht oder das Wetter zu schlecht ist. Fürs zweite Halbjahr gibt es die Idee einer zweitägigen Radtour, doch darüber wird im nächsten Rundbrief oder auf unserer Homepage zu lesen sein. ■

Helmut Adolf,
helmut.adolf@vcd-nordost.de

Gucken, was der Nachbar macht

Polen. Im Frühjahr betrat der VCD Nordost Neuland und stellte seinem Klassiker, dem VCD-Tourenplaner, seine erste zweisprachige Publikation für die Region beidseits der Oder an die Seite. Nach Broschüren zu den europäischen Verkehrskorridoren »Via Regia« und »Rail Baltica« engagierten wir uns somit erneut für umweltverträglichen Verkehr mit Polen. Hier besteht Nachholbedarf, denn grenzüberschreitendes umweltverträgliches Reisen steht selten im Fokus der touristischen Anbieter. Anreise und Mobilität vor Ort sind oft gebremst durch fehlende Information, Sprachbarrieren, Vorurteile oder einfach Unkenntnis der Attraktivität benachbarter Regionen. Genau diese Lücke wollten wir schließen, und zwar für Ausflügler beider Länder. Paritätisch in Sprache und Anzahl wurden Ausflugsziele mit Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß im Umkreis von 80 km um die Europäische Doppelstadt Frankfurt (Oder)/ Słubice ausgewählt, vierzig attraktive Städte, Naturschönheiten, Radwege oder Gaststätten in Brandenburg und Lubuskie beschrieben. Wie üblich mit den

notwendigen Bahn-, Bus- und Tarifinformationen.

Kern des Projekts war ein Netzwerk deutsch-polnischer Zusammenarbeit: Projektpartner war das deutsch-polnische Büro Bollmann & Partner in Frankfurt (Oder). Die finanzielle Förderung des Ministerium für Infrastruktur Brandenburg und die Zusammenarbeit mit dem Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie sicherten das Projekt ab. ■

Jörg Becken,
joerg.becken@vcd-nordost.de



Titelbild: VCD Nordost

Mitglieder können die Broschüre kostenlos in der Geschäftsstelle abholen.

Jonah Aettner

Jonah Aettner (20) ist nicht nur unser neuer FÖJler, sondern auch ein waschechter Berliner. Auf die Frage, warum er nach dem Abitur sich für den VCD entschieden hat, sagt er:

»Nach 13 Jahren in der Schule hielt ich es für angebracht, etwas Praktisches auszuprobieren, bevor es auf die Universität geht, um dort Politikwissenschaft zu studieren. Da ich mich schon in der Vergangenheit auf kirchlicher Ebene und beim Deutschen Roten Kreuz sozial engagiert habe, wollte ich meinen Erfahrungsschatz auf ökologischer Ebene erweitern. In diesem Sinne kann ich mit dem Freiwilligen Ökologischen Jahr meinen Zivildienst ableisten und hoffe, bei meiner Arbeit viel Interessantes zu erfahren, um mich auch für meine weitere Zukunft besser orientieren zu können.«

In den letzten drei Monaten hat der leidenschaftliche Sportler sich bereits gut eingearbeitet und schon an verschiedenen Veranstaltungen des VCD teilgenommen. Sein größtes Projekt wird die Mitarbeit am Tourenplaner 2009 werden. Er ist werktags von 11 bis 17 Uhr unter 0 30. 446 36 64 in der Geschäftsstelle erreichbar.



Foto: Bruno Uhlig

Jonah Aettner und Tino Kotte

Tino Kotte

Ein weiteres neues Mitglied in unserem Kreis ist Tino Kotte (39). Als neuer Geschäftsstellenleiter brachte er frischen Wind in unsere Räume und koordiniert das »Chaos«, als dreifacher Familienvater eine Kleinigkeit. Der gelernte Elektriker leitet zudem eine »Arbeitsgemeinschaft Verkehr« in Prenzlauer Berg und engagiert sich in verschiedenen nachbarschaftlichen Projekten in seinem Kiez.

Seine hauptsächlichen Aufgaben beim Landesverband VCD Nordost e.V. sind neben der Finanzabwicklung die Organisation des Büros und der Kommunikation des Vereins nach innen und außen. Er ist mittwochs von 13 bis 18 Uhr unter 0 30. 446 36 64 in der Geschäftsstelle telefonisch erreichbar. ■

Bruno Uhlig, Praktikant,
info@vcd-nordost.de

UBB-Verlängerung sorgt für grenzenlose Freude

Ahlbeck/Świnoujście. »Was lange währt, wird gut«. Mit diesem Satz begann Jörgen Boße, Chef der Usedomer Bäderbahn (UBB), am 20. September den Festakt zur Inbetriebnahme des Streckenabschnittes von Ahlbeck-Grenze nach Świnoujście-Centrum. Das Wörtchen »endlich« kam ihm dabei nicht über die Lippen, doch dürfte es jedem der gut 500 geladenen Gäste durch den Kopf gegangen sein.

Denn nach schier endlosem Hin und Her mit der polnischen Eisenbahnbehörde konnte

die UBB tags darauf »endlich« den Betrieb auf der 1,4 Kilometer langen Neubaustrecke aufnehmen. Die Gleisverlängerung, die bereits im Februar fertig gestellt wurde, verbindet nun erstmals den deutschen und polnischen Teil der Insel Usedom.

Der Stadtpräsident von Świnoujście Janusz Zmurkiewicz und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Dr. Johannes Ludwig, der als »Vater der UBB« gilt, sahen in der Inbetriebnahme des polnischen Streckenteils nur eine »wichtige

Station« auf dem Weg zum »eigentlichen Klassenziel«, der Wiederanbindung der Insel über die Karniner Brücke.

Die 3 Mio. Euro teure eingleisige Neubaustrecke stellt übrigens ein Novum in Europa dar. Denn erstmals wurde durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Trasse auf fremdem Staatsgebiet gebaut. Dafür musste die Usedomer Bäderbahn ein Tochterunternehmen nach polnischem Recht, die »UBB Polska«, gründen. Die Stadt Świnoujście wiederum schloss dazu einen 30-jährigen Pachtvertrag mit der Bahn ab. Während des mittlerweile gültigen Winterfahrplans verkehrt die UBB im Stundentakt zwischen Swinemünde und Züssow bzw. Stralsund, wo jeweils Anschluss an den Regional- und Fernverkehr der Deutschen Bahn besteht.

*Dietmar Pühler,
dietmar.puehler@vcd-nordost.de*



Foto: Dietmar Pühler

UBB-Jungfernfahrt

Fahrplan

Die UBB fährt nach Winterfahrplan (bis 17. Mai 2009) stündlich zwischen Züssow und Świnoujście-Centrum. Erste Abfahrt 6.07 Uhr, letzte 21.07 Uhr, Rückfahrt 4.18 Uhr bis 20.18 Uhr. Von und nach Stralsund alle 2 Stunden: Hin 5.22-19.22 Uhr, Rück 4.18-20.18 Uhr Fahrzeit: etwa 1,5h bzw. etwa 2,5h

Ex-Verkehrsminister verteidigt Gigaliner-Test in M-V

Mecklenburg-Vorpommern. Am Rande der Feierlichkeiten zur UBB-Streckeneinweihung äußerte sich der mittlerweile aus seinem Amt ausgeschiedene Verkehrsminister Otto Ebnet (SPD) in Świnoujście zu der von ihm erteilten Ausnahmegenehmigung für Testfahrten der so genannten Gigaliner.

Der Ex-Landesminister verteidigte die Sondererlaubnis mit dem Verweis, dass es im Bundesland ein Unternehmen gibt, das die 25 Meter langen Lastzüge herstellt. Darüber hinaus seien in Schweden die Ultralaster erlaubt, weshalb es Sinn mache, LKWs, die im Rostocker Hafen beladen werden, schon hier losfahren zu lassen, statt diese in



Foto: Dietmar Pühler

VCD-Vorstand Dietmar Pühler (li.) im Gespräch mit Otto Ebnet (SPD)

Schweden umzuladen. Auch wenn es einen Beschluss der Länderverkehrsministerkon-

ferenz vom Oktober vergangenen Jahres gibt, der einen flächendeckenden Einsatz der Gigaliner verbietet, beteuerte Ebnet, dass sich Mecklenburg-Vorpommern im rechtlichen Rahmen bewege. Zudem gehe es nur um Einzelfälle, so der wirtschaftsfreundliche Ex-Minister.

Zuvor hatten bereits Baden-Württemberg und Thüringen Pilotversuche mit den Megatrucks in ihren Bundesländern bewilligt. Der VCD kritisierte, dass in allen drei Ländern die Landesregierungen dem Druck der in ihrem Bundesland ansässigen Megatruck-Hersteller nachgegeben hätten.

*Dietmar Pühler,
dietmar.puehler@vcd-nordost.de*



Foto: Allianz pro Schiene/Kraufmann

Gigaliner im Straßenverkehr

Lärm-, Schmutz- und Blechlawinen durch Berlins Südosten?!

Fortsetzung von Seite 1

Dabei ist der aktuelle Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise noch nicht eingerechnet. Die Gesamtkosten des Bauabschnitts werden demnach 442,8 Mio. € betragen. Davon sind 363,9 Mio. € Baukosten, 55,5 Mio. € für den Grunderwerb und 23,4 Mio. € für Planung und Bauvorbereitung vorgesehen. Damit wird jeder Meter der nur 3,2 km langen Trasse rund 140 000 € kosten! Erstaunlich ist, dass die Bundesregierung dieses ökologisch unsinnige und städtebaulich rückschrittliche Vorhaben unterstützt, obwohl sie sich doch derzeit gerne als engagierte Umweltschützerin und Weltklimaretterin präsentiert.

Zurück zum Trassenverlauf: Der Blick auf die geplante Strecke weist so genannte »Zwangspunkte« aus, die die Planer herausfordern und aus dem teuersten Stück Autobahn des Landes ein kompliziertes »Ingenieurbauwerk« machen. Während jedoch um wichtige Industriebetriebe ein Bogen gemacht und eine verkehrsreiche Straße wie die Sonnenallee mit einer maximal zulässigen Neigung untertunnelt wird, scheinen die Umweltschäden und die erhebliche Verminderung von Wohn- und Lebensqualität, die die sechsstreifige Betonschneise in Neukölln und Treptow verursachen wird, eher als Kollateralschäden verbucht zu werden. Zu diesen bedauerlichen Nebeneffekten gehören z. B. eine Mio. Hektar Erdaushub, Neuversiegelung von großen Flächen Magerwiesen, Vernichtung von über 300 Parzellen Kleingärten mit hohem und teilweise sehr altem Baumbestand sowie der komplette Abriss von vier sanierten Gründerzeithäusern mit rund 200 Wohneinheiten. Lufthygienische Untersuchungen in den angrenzenden Straßen in Treptow ergeben bereits jetzt Grenzwerte. Die Autobahn vor dem Schlafzimmer wird diese Zahlen nur noch dramatisch verschlechtern.

Tunnel? Trog? Trugschluss: Der Streckenverlauf endet im Verkehrschaos

Größer noch als die Belastung, die entlang der Strecke entstehen wird, sind jedoch die Probleme, die sich an der Anschlussstelle am Treptower Park ergeben werden. Prognosen gehen von einer Nutzung des neuen Anschlusses Am Treptower Park von bis zu 80 000 Kraftfahrzeugen täglich aus. Wie dieser Zuwachs von 30 000 oder mehr Kraftfahrzeugen auf den Straßen, die den Stadtteil Treptow mit Friedrichshain-Kreuzberg verbinden, bewältigt werden soll, ist bislang ungeklärt und wird in den raren Stellungnahmen der Berliner Senatsverwaltung völlig verschleiert. Ein besonderes Problem stellt zudem der Schwerlastverkehr dar. Dieser hat seit Eröffnung der Autobahn nach Schönefeld (A 113) erheblich zugenommen und auch zu einer verstärkten Nutzung der innerstädtischen Autobahnen geführt. Doch obwohl selbst der ADAC

jetzt schon erheblichen Handlungsbedarf diagnostiziert, schweigt der Senat zu den verkehrspolitischen Problemen, die sich mit der verlängerten A 100 bis nach Alt-Treptow noch verstärken werden oder er versteckt sich hinter langwierigen Verkehrsrechnungen. Die negativen Auswirkungen auf die Anwohner/innen nehmen indessen zu.

Ebenfalls unterbelichtet blieben bislang die Einschränkungen, die sowohl der Autobahnbau als auch dessen Folgen für den ÖPNV und dessen Nutzer/innen bedeutet: Schon während der Bauphase dürfen sich die S-Bahnfahrgäste wegen der Unterquerung der Ringbahn auf 40 (!) Wochenendunterbrechungen und eine mindestens sechswöchige Vollsperrung des S-Bahnringes zwischen Treptower Park und Neukölln einstellen. Auch das wird wieder viele Menschen von der Schiene auf die Straße bringen und zu einer Zunahme des Individualverkehrs führen.

Was ist zu tun?

Das Planfeststellungsverfahren ist die einzige Phase, die eine breite öffentliche Beteiligung vorsieht. Wenn die gesamten Planungsunterlagen für den Weiterbau der A 100 voraussichtlich Anfang 2009 für die Dauer von vier Wochen öffentlich ausgelegt werden, können sie in den Rathäusern der betroffenen Bezirke eingesehen werden. Bis zwei Wochen nach der Auslegung können alle Anwohner/innen und direkt Betroffenen, aber auch die Berliner/innen anderer Bezirke Einwendungen gegen diese Planung erheben. Die Einwendungen müssen sachlich begründet, aber nicht fachkundig sein. Sie sollten die persönliche Betroffenheit zum Ausdruck bringen, z. B. als Steuerzahlerin, die diese Geldverschwendung nicht hinnehmen will; es können ältere Fußgänger oder Gehbehinderte sein, für die die Autobahn eine schwer oder gar nicht überwindliche Barriere zum Treptower Park bedeutet; es können auch Fahrradfahrerinnen und Anwohner sein, die durch die Verkehrszunahme einmal mehr durch Unfälle und Feinstaubbelastung bedroht sind. Diese Einwendungen sind vor allem für diejenigen, die auf Entschädigungen hoffen, aber auch für Naturschutzverbände, die eine Klage anstreben, unbedingte Voraussetzung, um im gesamten Planungsverfahren Widerspruch geltend zu machen. Aufgrund des enormen und folgenreichen Verkehrsaufkommens in den betroffenen Gebieten will die Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS Berlin) diesen weiteren Schritt gehen: Unterstützt vom BUND Berlin bereitet sie eine Klage gegen den zu erwartenden

Planfeststellungsbeschluss vor. Damit die Voraussetzung der Klage erfüllt ist und möglichst viele sachlich begründete Einwendungen vorliegen, hat die BISS Berlin im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ab 20. November ein Infotelefon und eine Bürgersprechstunde eingerichtet (donnerstags, 18-20 Uhr 030.70 12 10 04) und gibt Informationen zum Sachstand des Vorhabens sowie zum Verfassen von Einwendungen. In diesem Zusammenhang können gerade auch die verkehrspolitischen Verbände und Vereine wie der VCD den Widerstand der BISS enorm unterstützen, indem sie während des Planfeststellungsverfahrens sachlich und fachlich begründete Einwände gegen die geplante Verlängerung der Trasse schreiben.

Darüber hinaus sei auf die gemeinsame Unterschriftenliste von BISS, BUND und VCD hingewiesen, die zwar keine Einwendungen ersetzt, jedoch ein deutliches politisches Signal gegen das verkehrspolitisch unsinnige Projekt der A100-Verlängerung setzen will.

Die BISS arbeitet ehrenamtlich und ist ein unabhängiger, überparteilicher Zusammenschluss. Sie ist offen für alle, die verkehrspolitische Alternativen fördern möchten und sich von dem Autobahnbau betroffen fühlen. Öffentliche Sitzungen finden am zweiten Mittwoch im Monat statt; 19 Uhr im Gemeinderaum der Bekenntniskirche, Plesser Str. 4, 12435 Berlin-Treptow. Weitere Hinweise und ausführliche Informationen unter www.stop-a100.de

Dr. Birte Rodenberg, BISS Berlin;
info@stop-A100.de



Foto: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

BAB A 100, 16. Bauabschnitt

Shared Space in Berlin

Fortsetzung von Seite 1

In Berlin steckt »Shared Space« in den Kinderschuhen, aktuell prüfen Pankow und Friedrichshain-Kreuzberg, ob man ein Projekt umsetzen kann. In Lichtenberg wird konkret nach einem Ort gesucht.

schwächsten Verkehrsteilnehmer zusätzlich benachteiligt würden. Sichtkontakt, eine wichtige Bedingung zur Abstimmung im Shared Space, sei für Menschen mit Sehbehinderung nicht möglich. Sie kennen die Bedenken, so unisono die Referenten des Podiums. »Wir hören diese seit 20 Jahren.

Wir laden alle ein, sich solche Projekte vor Ort anzuschauen. Das räumt die meisten Bedenken aus.«

Und nicht zuletzt zählt das Ergebnis, so Bohmtes Bürgermeister. Keine Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten bislang in Shared Space-Projekten sprächen für sich.«

Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de



Informationen

Weitere Informationen zum »Shared Space«-Projekt unter www.shared-space.org (Seite des EU-Projektes).

Demnächst wird eine Publikation mit vertiefenden Beiträgen in Zusammenarbeit mit dem Bildungswerk Berlin, der Böllstiftung und weiteren Partnern entstehen.

Über die Entwicklungen in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern halten wir Sie auf dem Laufenden.

»Das gesellschaftliche Prinzip ist doch: Alles ist geregelt und keiner hält sich mehr dran«, sagte Claudia Hämmerling, Sprecherin für Verkehr der Grünen im Abgeordnetenhaus. Dieses Prinzip müsse durch mehr Selbstverantwortung ersetzt werden. Die Menschen würden sich dann umsichtiger verhalten, ist sie überzeugt. Und dass »Shared Space« auch in Innenstädten funktioniere, beweise unter anderem die Kensington High Street in London, mit ihren täglich mehreren zehntausend Fahrzeugen, so Ben Hamilton Baillie.

Rund 150 interessierte Zuhörer, auch zahlreich aus Berliner Politik und Verwaltung, verfolgten die teilweise recht kontrovers geführte Diskussion.

Kritik kam vom Fußgängerverband FUSS e.V. und vom Blinden- und Sehbehindertenverband. Beide Verbände befürchteten, dass durch den Wegfall der Regeln die ohnehin



Grafiken: Ben Hamilton-Baillie

Parken in Berlin – Nutzung des öffentlichen Raumes in der Diskussion

Zugeparkte Straßen, Kreuzungen, Fußwege und Parken zweite Reihe - in der Diskussion um neue städtebauliche Konzepte wie Shared Space wird dies häufig als Problem für eine Verwirklichung in Berlin angesehen.

Parkraumbewirtschaftung bietet eine mögliche Lösung. Diese kann die bisher aufgrund fehlender Mittel unzureichende Kontrolle der Einhaltung eines geordneten Parkierens finanzieren.

Zum Thema Parken haben sich die »mobilen Frauen« vor kurzem einige Referenten zum gemeinsamen Frühstück eingeladen. Auch hier stand die Parkraumbewirtschaftung im Mittelpunkt. ExpertInnen aus Köln,

Dresden und Berlin standen Rede und Antwort. Besonders interessant waren die Ausführungen von Dr. Tina Gehlert, die bei Prof. Bernhard Schlag (Wissenschaftlicher Beirat des VCD) promovierte. Sie differenzierte die beiden Hauptargumente von Gebühren: Geldeinnahmen und/oder Verhaltensänderung. Es gibt Maßnahmen, wie z.B. Bußgelder, die das unmittelbare Fahrverhalten beeinflussen, daher auch eher kurzfristig wirken. Längerfristig sind Maßnahmen, die zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, die dazu führen, Wege anders zu planen. Hierzu gehört Parkraumbewirtschaftung in Gebieten mit hoher Penderbelastung. Soll langfristig und

nachhaltig Mobilitätsverhalten geändert werden, muss schon bei der Wahl des Wohnortes angesetzt werden. So gibt es Städte, die eine Wohnstandortberatung anbieten, Willkommenspakete mit ÖPNV-Materialien oder auch eine erste freie Monatskarte. Das wäre doch etwas, was sich auch in Berlin vorschlagen ließe.

Voraussichtlich Ende Januar 2009 wird eine Veranstaltung zum Parken und zur Parkraumbewirtschaftung das Thema für den Prenzlauer Berg genauer beleuchten.

Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

Mit der Tram nach Steglitz und Moabit

Zwei Studien beleuchten Neu- und Ausbau von Tramlinien in den Westen Berlins

Berlin. Straßenbahnen gehören heute wieder zum guten Ton. Großstädte wie Paris und London setzen mit neuen Tramlinien auf einen zukunftsfähigen, weil effizienten öffentlichen Personennahverkehr. In Berlin dagegen ist die Diskussion um die Netzerweiterung in den Westteil der Stadt vor Jahren zum Erliegen gekommen.

Zwei Studien geben derzeit der Diskussion neuen Schwung und den Befürwortern der Netzerweiterung gute Argumente an die Hand.

Systemvorteile der Straßenbahn:

- Kürzere Reisezeit
- Nachhaltigkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Rückgewinnung von Straßenraum

Straßenbahn nach Steglitz

Das studentische Projekt »Busersatzverkehr« am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin hat sich auf die bestehende Buslinie M 48 fokussiert, die derzeit zwischen Alexanderplatz und Rathaus Steglitz (bzw. Zehlendorf, Busseallee) verkehrt. Um der Komplexität des Themas gerecht zu werden, hat die Machbarkeitsstudie keine rein verkehrswissenschaftliche Ausrichtung. Die Studie umfasst eine umfangreiche Literaturrecherche, ein Betriebsprogramm für die Bedienung der Strecke, eine Entwurfsplanung für den gesamten Korridor, eine Kostenschätzung der Infrastrukturmaßnahmen, eine Verkehrsprognose, Aussagen über die volk- und betriebswirtschaftliche

Bewertung und wirft Fragen zu sozioökonomischen Auswirkungen von Verkehrsprojekten auf. Insbesondere die verkehrliche Bewertung des Vorhabens unterstreicht die hohe Relevanz und Aktualität dieser Studie. Denn sie zeigt, dass auch die neue Konzipierung einer Straßenbahntrasse im Bestand möglich ist und zur deutlichen Verbesserung der städtischen Räume und

Mehr Informationen:

Ein Kompaktbericht stellt die zentralen Ergebnisse der Studie für Steglitz vor. Dieser und detaillierte Hintergrundinformationen finden Sie auf der Internetseite www.busersatzverkehr.de.

Die Studie zu Moabit ist einsehbar unter: <http://schwenzel.in-berlin.de/dateien/BUND-StrabVortrag.pdf>

deren Erreichbarkeit beitragen kann. Die Machbarkeitsstudie konnte zudem zeigen, dass es in Berlin einen Bedarf an einer Netzerweiterung des Straßenbahnnetzes in den Westteil der Stadt gibt. Mit mehr als 145 000 Fahrgästen täglich könnte eine Straßenbahnlinie von Falkenberg nach Rathaus Steglitz einen wichtigen Beitrag zur Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV leisten.

Für die Stadtquartiere entlang der Trasse könnte eine Straßenbahnplanung zur Aufwertung des Straßenraumes beitragen, die Kfz-Belastung reduzieren, das Nahverkehrsangebot stärken und das Mikroklima verbessern.

Die Investitionskosten sind angesichts der Vielzahl an positiven Effekten für die Nutzer/innen und Betreiber des Berliner Nahverkehrsnetzes sehr moderat.

Straßenbahn nach Moabit

Eine zweite Studie beleuchtet die Verlängerung der Straßenbahn über den Hauptbahnhof hinaus bis nach Moabit. Dabei wurde insbesondere der Abschnitt über die Turmstraße untersucht, um das Zentrum Moabits aufzuwerten. Ein weiterer Schwerpunkt bildet die Umgestaltung des Kleinen Tiergartens am U-Bhf. Turmstraße. Der



Planskizze »Kleiner Tiergarten«

»Anger« Moabits soll als Grünplatz wieder zentraler Treffpunkt für Moabit werden. Auch der U-Bahn-Zugang soll attraktiver werden: ein Pavillon mit Aufzug, Rolltreppen und Espresso-Bar könnte die Situation am zentralen Umsteigeknoten zwischen U-Bahn, Tram und Bus verbessern.

Die Studie soll die Chancen, die sich für Moabit aus dem Bau der Straßenbahn ergeben, anschaulich machen und versteht sich als Ideengeber. Erforderlich ist ein integriertes Konzept für den öffentlichen Raum und eine frühzeitige und umfassende Beteiligung der Betroffenen. Diese Untersuchung wurde für den BUND Berlin von Tilo Schütz erarbeitet und wird im Rahmen des Projekts »Aktives Stadtzentrum Moabit« weiter diskutiert. ■
Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

Besser Parken in Berlin

Berlin. Es steht 1:1 bei den Bürgerentscheiden zur Parkraumbewirtschaftung. Während letztes Jahr in Charlottenburg-Wilmersdorf die Gegner die Einrichtung neuer Parkzonen noch verhindern konnten, war der Erfolg am 28. September 2008 auf Seiten derjenigen, die sich für die Beibehaltung der neuen Parkzonen in Mitte eingesetzt haben. Der VCD hat das Aktionsbündnis »Besser Parken in Mitte« unterstützt und freut sich über ihren Erfolg.

Dass sich in Mitte deutlich weniger Menschen zum Wahllokal aufgemacht haben als für die Abschaffung der neuen Parkzonen nötig gewesen wäre, zeigt, dass sie so unzufrieden mit der neuen Situation nicht sind. Warum auch, gibt es nun doch weniger Parksuchverkehr, sauberere Luft, weniger Lärm, mehr Platz auf den Gehwegen, weniger Falschparker, und mehr freie Parkplätze für Anwohner und ihre Gäste und Kunden.



Foto: Tino Kotte

Sichtbare Entspannung der Parksituation nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Mitte.

Derzeit wird auch im Prenzlauer Berg die Einführung von Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Eine Studie über die Situation vor Ort zeigt die kritischen Bereiche auf, in denen besonders viele Berufspendler die Parkplätze belegen und so zu den bekannten, oft chaotischen Zuständen führen. Ideale Bedingungen für erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung. Folgerichtig empfiehlt die Studie für die am stärksten belasteten Bereiche die Einrichtung von bewirtschafteten Parkzonen.

Dieser Empfehlung kann der VCD sich nur anschließen, damit es bald auch heißt: »Besser Parken im Prenzlauer Berg!« ■

Dr. Olaf Hölzer-Schopohl,
olaf.hoelzer@vcd-nordost.de



Foto: Tino Kotte

Zu Fuß zur Schule

Auch in diesem Jahr fand der Aktionstag »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten – Mobil ohne Auto« statt. In der europäischen Woche der Mobilität vom 22. bis 26. September rief der Arbeitskreis zu Aktionen an allen Berliner Schulen auf. Der Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin ist ein Zusammenschluss der Verbände ADFC, BUND, FUSS e.V. und des VCD Nordost. Er wurde gegründet, um die Arbeit der einzelnen Verkehrs- und Umweltverbände in diesem Bereich zu koordinieren.

24 Berliner Schulen meldeten sich dieses Jahr an und machten mit großen und kleinen Projekten auf das Thema »Mobilität« aufmerksam. Erstmals gab es in diesem Jahr für die teilnehmenden Schulen ein Aktionspaket, in dem viele Informations- und Arbeitsmaterialien, tolle Anregungen und Projektvorschläge zur kreativen Gestaltung des Tages aber auch zum Thema selbst zu finden waren.

Das besondere Augenmerk lag am 22. September 2008 auf der Grundschule am Sandsteinweg. Hier beteiligte sich der Arbeitskreis Mobilitätserziehung an den Aktionen der Schule und es wurden unter anderem selbst gebackene Fußkekse zur Belohnung an alle, die nicht mit dem Auto zur Schule kamen, verteilt. Auch Radio und



Foto: Franziska Kupsch

Jonah Aettner und Dorit Slaby beim „Aktionstag Zukunftsfähigkeit“ am Kollwitzplatz

Fernsehen waren vor Ort und berichteten über den Aktionstag.

Ohne Auto mobil kann bedeuten, Kinder und Jugendliche in ihrem Selbstbewusstsein, in ihrer Gesundheit zu fördern und ihr Sozialverhalten zu stärken. Die Verkehrssituation auf dem Schulweg, die Lärm und Abgasbelastung kann sich verbessern. Somit hat sich der Arbeitskreis Mobilitätser-

ziehung als langfristiges Ziel gesetzt, einen Beitrag zur dauerhaften Verankerung von Mobilitätserziehung in Berliner Schulen und Kitas zu leisten. Darunter wird ein regelmäßiger Austausch und eine Zusammenarbeit aller beteiligten Gruppen und Institutionen angeregt.

Franziska Kupsch,
franziska.kupsch@vcd-nordost.de

Carsharing ist eine Wachstumsbranche: Kommt der Abschied vom eigenen Auto?

Was jahrelange Appelle der Umweltverbände nicht geschafft haben, scheinen die tendenziell steigenden Kraftstoff-Preise zu bewirken: Immer mehr Bürger dieses Landes verzichten auf ein eigenes Auto und steigen auf Carsharing um. Laut der Bestandsaufnahme des Bundesverbands Carsharing BCS (www.carsharing.de) vom Anfang dieses Jahres ist die Zahl der Kunden im Jahr 2007 um 22% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Und die größten Steigerungen bei den Energiepreisen gab es erst in diesem Jahr!

Diese erfreuliche Entwicklung wird ergänzt durch den Einstieg großer Unternehmen in diesen Markt:

Der Autovermieter Sixt hat mit dem »Sixti Car Club« eine Carsharing-Tochtergesellschaft auf den Markt gebracht. Das Angebot richtet sich an junge Leute, die Fahrzeugpalette beinhaltet Smart, Minicooper, BMW 1er und Mercedes B-Klasse.

Daimler probiert mit Car2Go was ganz Neues aus: In Ulm werden in der ersten Stufe 50 Smarts bereitgestellt, die ähnlich



Foto: Laurenz Heine

Modellversuch in Berlin erfolgreich

wie die Call-a-bike-Fahrräder der Bahn spontan gemietet werden können und auch nicht am Ausgangsort wieder abgestellt werden müssen. Die Minute kosten 19 Cent, die Stunde 9,90 € und der Tag maximal 49,90 €. Wir sind neugierig, wie dieser Versuch laufen wird.

Auch in Berlin gibt es Neuerungen: Zu Greenwheels, DB Carsharing und Stadtmobil ist jetzt Cambio (www.cambio.com) hinzu gekommen. In 4 Stationen in Schöneberg und Kreuzberg stehen gegenwärtig 7 Fahrzeuge zur Verfügung. Damit sind alle großen Carsharing-Unternehmen Deutschlands in Berlin vertreten.

Angesichts dieser Entwicklung wird die Klärung der Stellplatzfrage zunehmend wichtiger: Gerade in den dicht besiedelten Bereichen, in denen die meisten Interes-

senten wohnen, sind Stellplätze schwer zu bekommen. Daher ist es eigentlich ein Unding, dass der erfolgreiche Modellversuch in Berlin zur Reservierung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichem Straßenland nicht längst gesetzlich verankert ist. Der Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrsordnung liegt derzeit im Bundeswirtschaftsministerium auf Eis (Quelle: BCS).

Friedhelm Blume,
friedhelm.blume@vcd-nordost.de



**Das eigene Auto
können Sie sich sparen ...**

CarSharing

einfach, umweltbewusst
und preiswert

Infos: www.stadtmobil.de/berlin
Telefon 030 / 692 067 510

stadtmobil
carsharing

Ansprechpartner

Wer sich für weitere Informationen zum Carsharing interessiert, kann sich gern an Friedhelm Blume wenden: friedhelm.blume@vcd-nordost.de oder Fon: 030.43 6694 76

Termine

Mittwochsrunde

Treffen der Aktiven aus den Berliner Arbeitskreisen und Projektgruppen
Jeden dritten Mittwoch im Monat,
19:30 Uhr in der Berliner Geschäftsstelle
Ansprechpartnerin: Marion Laube
info@vcd-nordost.de

VCD Funmove Radtouren

An jedem 3. Sonntag der Monate April bis Oktober bietet der VCD eine Radtour in die nähere und weitere Umgebung der Hauptstadt.

Der Treffpunkt ist immer 9 Uhr am Hauptbahnhof in Berlin am Servicepoint Wasingtonplatz.

19. April 2009

auf dem Oderbruchbahnradweg von Fürstenwalde zur Blüte der Adonisröschen und nach Frankfurt

17. Mai

Elberadweg von Magdeburg nach Dessau

21. Juni

Oder-Havel-Radweg von Lehnitz nach Eberswalde

19. Juli

auf dem Havelradweg zum Flussbadetag nach Ketzin

Helmut Adolf,

helmut.adolf@vcd-nordost.de

Newsletter vom Kopfbahnhof

Tipps zum günstigen Reisen, zu aktuellen Bahnтарifen und Aktionen der DB sowie Informationen rund um das bahnsinnige Reisebüro finden Sie im Newsletter.

Die bisher erschienenen Newsletter sind unter www.kopfbahnhof.info abrufbar
Mit einer E-Mail an info@kopfbahnhof.info werden Sie in den Verteiler aufgenommen.

E-Mail-Rundbriefe: immer informiert

Die E-Mail-Rundbriefe informieren über

- verkehrspolitische Veranstaltungen
- Radtouren und weitere Freizeitangebote für Mitglieder mit und ohne Familie
- Aktivitäten und Positionen des VCD Berlin zu aktuellen Themen

Wir nehmen Sie gern in den Verteiler auf.
Schreiben Sie uns einfach eine E-Mail.
info@vcd-nordost.de



Grafik: VCD

Impressum

Herausgeber:

Verkehrsclub Deutschland,
Landesverband Nordost e.V.

Redaktion: Marion Laube (V.i.S.d.P),
Tino Kotte, Jonah Aettner

Satz: Laurenz Heine

Anzeigen: VCD-Geschäftsstelle Nordost

Druck: Digital Media Production,
Am Treptower Park, Berlin

Ansprechpartner

VCD Nordost

Vorsitzende: Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

Geschäftsstelle Nordost

Yorckstraße 48, 10965 Berlin
S1, S2, S25, U7 Yorckstraße
Leitung: Tino Kotte

Beratungszeiten: Mi 14-17 Uhr,
Fon: 030. 446 36 64
Fax: 030. 446 37 03
info@vcd-nordost.de
www.vcd-nordost.de

Berliner Arbeitskreise:

AK Bus und Bahn:

Sprecher Wanja Borchert,
wanja.borchert@vcd-nordost.de

AK Flugverkehr: Sprecher Gerald Meyer,
gerald.meyer@vcd-nordost.de

AK Kinder und Jugendliche im Verkehr: Sprecherin Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

AK Projektentwicklung:

Marion Laube, Jörg Becken u.a.
Projekt VCD Tourenplaner
www.VCDprojektentwicklung.de
tourenplaner2008@vcd-nordost.de

AK Verkehr und Stadtentwicklung:

Marion Laube,
marion.laube@vcd-nordost.de

Ansprechpartner in Rostock:

Thomas Möller,
f.thomas.moeller@web.de

Ansprechpartner auf Rügen:

Uwe Driest, driest@t-online.de

Ansprechpartner auf Usedom:

Dietmar Pühler,
dietmar.puehler@vcd-nordost.de

Ansprechpartner an der Müritz:

Martin Kaiser, kaiserweb@t-online.de

fairkehr-Freiverteiler

Die Mitgliederzeitschrift *fairkehr* des VCD schicken wir unentgeltlich als Einzelexemplar oder 25er-Paket an öffentliche Einrichtungen, Arztpraxen, Büchereien etc. Bitte schicke uns geeignete Adressen an info@vcd-nordost.de.

Vielen Dank!

Kopfbahnhof

Das bahnsinnige Reisebüro

Ihre kompetente Bahnagentur in Schöneberg

Unabhängige Beratung zu fairen Preisen.

Von der Monatskarte bis zur Europa-Reise:

Günstige Fahrkarten dank Kopfarbeit von Kennern.

DB-Onlinetickets & mehr buchen bei

www.kopfbahnhof.info

Yorckstraße 48 • 10965 Berlin | direkt am S- und U-Bhf. Yorckstr.

Mo.-Fr. 10-19 Uhr | Sa. 11-14 Uhr

Tel. 030 - 23 63 83 10 | Fax 030 - 23 63 83 19 | info@kopfbahnhof.info

