



Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus 2011

Wahlprüfsteine VCD Nordost

I. Leitbild Mobilität

Der Verkehrsclub Deutschland setzt sich dafür ein, Mobilität zu ermöglichen statt Verkehr zu bewältigen. Das Leitbild lautet daher:

- 1. Vermeidung von Verkehr*
- 2. Verlagern von Verkehr*
- 3. Verkehr effizienter und ökologischer machen.*

Der VCD Nordost fordert ambitionierte Ziele hinsichtlich des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß, Rad und ÖPNV am zukünftigen Mobilitätsaufkommen.

Gelder fließen bisher im großen Maße in den ÖPNV und in den Autoverkehr. Deshalb fordert der VCD Nordost eine dem derzeitigen Modal Split angepasste finanzielle Förderung der Mobilitätsarten.

Welches verkehrspolitische Leitbild verfolgt Ihre Partei? Welche Modal-Split-Anteile streben Sie in der kommenden Legislaturperiode an? Werden Sie sich für eine Anpassung der finanziellen Förderung am Anteil der Mobilitätsarten am Modal Split und an ökologischen Kriterien einsetzen?

Bündnis 90/Die Grünen: Unser Leitbild einer modernen Mobilität muss sich vor allem an den folgenden Kriterien messen lassen:

- **Stadtraum ist Lebensraum:** Der begrenzte Raum muss daher fairer auf die Verkehrsteilnehmer verteilt werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen sich ergänzen und miteinander optimal kombinierbar sein.
- **Ökologische Verträglichkeit:** Weniger Lärm und bessere Luft schaffen mehr Lebensqualität für alle. Klimafreundlichkeit und ein geringer Verbrauch endlicher Rohstoffe haben Vorrang.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Langfristig soll auf die Verwirklichung der Vision Zero hingearbeitet werden, d.h. die Zahl der Verkehrstoten soll auf null gesenkt werden.
- **Mobilität für alle:** Alle Zu- und Übergänge innerhalb und zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern müssen daher diskriminierungs- und barrierefrei gestaltet werden. Mobilität muss für alle bezahlbar sein.

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie die Instandhaltung von Straßen haben Vorrang. Die finanzielle Förderung der Mobilitätsarten

muss daran angepasst werden. Straßenneubau ist daher nur noch in Ausnahmefällen zu rechtfertigen, wie z.B. bei der Erschließung des Gebietes um den Hauptbahnhof. Für den Neubau und die Instandhaltung der Fahrradinfrastruktur muss dringend mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. Damit wollen wir den Radverkehrsanteil bis 2020 verdoppeln.

II. Planungsvorgaben

Der VCD Nordost setzt sich dafür ein, dass bei allen Bauvorhaben (sowohl im Innen- als auch im Stadtrandbereich) die Erzeugung von Verkehr weitestgehend vermieden wird. Die Begrenzung von PKW- Stellplätzen, die Schaffung von Fahrradabstellanlagen, die Pflicht zur Anbindung an den ÖPNV usw. sind einige Planungsvorgaben, die Berlin eigenständig einführen kann.

Werden Sie sich für die Einführung weiterer Verkehr vermeidender Maßnahmen in das Berliner Baurecht einsetzen? Wie werden Sie die Kontrolle dieser Maßnahmen gewährleisten?

Bündnis 90/Die Grünen: Leider lassen sich die Fehlentscheidungen die zur Funktionstrennung städtischer Räume geführt haben, nur schwer rückgängig machen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass bestehende Planungsinstrumente restriktiver eingesetzt, damit großflächige Einzelhandelsvorhaben an isolierten Standorten und Wohnungsneubau auf der „Grünen Wiese“ nicht mehr genehmigt werden. Eventuell bestehende Rechtslücken wollen wir schließen. Die Forderungen zur Stellplatzbegrenzung etc. unterstützen wir vollinhaltlich.

III. Neue Konzepte wie Shared Space und Begegnungszonen

Diese Konzepte werden bundesweit in Städten und Gemeinden diskutiert und erprobt. Generelles Prinzip beider Konzepte ist die gleichberechtigte Nutzung der Fläche durch alle Verkehrsteilnehmer; bei den Begegnungszonen hat der Fußgänger Vorrang. Der VCD Nordost setzt sich für die Umsetzung eines Modellprojektes in Berlin ein. Anhand einer sorgfältig ausgewählten Verkehrsfläche soll eine richtungsweisende Bürgerbeteiligung erprobt werden.

Wird sich Ihre Partei für die Erprobung und Umsetzung der neuen Konzepte in Berlin innerhalb der kommenden Legislaturperiode einsetzen? Wie werden Sie mit den Widerständen gegen diese Konzepte umgehen?

Bündnis 90/Die Grünen: Wir setzen uns für die Einführung von Begegnungszonen und Shared Space ein. Der Vorteil der Begegnungszonen ist, dass die Anforderungen an bauliche Umgestaltungen gering sind. Zwingend notwendig ist, dass eine torähnliche Situation den Eintritt in die Begegnungszone städtebaulich anzeigt. In Berlin bieten sich Lösungen dieser Art, die schnell und preiswert zu realisieren wären, vor allem in den bezirklichen Unterzentren an. Da Umbauten wie Einebnung der Fläche entfallen, sind auch Probejahre denkbar. Um Widerstände zu vermeiden, ist eine ausführliche Diskussion und Bürgerbeteiligung in den Bezirken von Anfang an notwendig. Die Vorteile von Begegnungszonen liegen auf der Hand: bessere Erreichbarkeit aller Geschäfte, geringere Lärmbelastung und eine deutlich ruhigere Atmosphäre, die zum Einkaufen und Aufenthalt einlädt.

IV. Fußgängerverkehr

Zufußgehen ist die ökologischste und sozial verträglichste Verkehrsart. Zugesparkte, zu schmale und an den Rand gedrängte Gehwege, aber auch fehlende Querungsmöglichkeiten und benachteiligende Ampelschaltungen machen das Gehen vielfach unattraktiv. Die im letzten Jahr entwickelte Fußverkehrsstrategie ist ein Anfang, den es jetzt konsequent von derzeit 29 % weiterzuentwickeln und vor allem auch umzusetzen gilt.

Welchen Anteil des Zufußgehens am Modal Split wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode erreichen? Mit welchen Maßnahmen und finanziellen Mitteln werden Sie den Anteil des Fußgängerverkehrs erhöhen?

Bündnis 90/Die Grünen: Dem Rad- und dem Fußverkehr werden wir entsprechend seiner gestiegenen Bedeutung mehr Platz einräumen und die finanziellen Mittel stärker auf den Fuß- und Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel konzentrieren. Fußgänger müssen vor schnellem Radverkehr geschützt werden.

Auf der Basis der „20 grünen Hauptwege für Berlin“ muss endlich ein einheitlich „lesbares“ gut gepflegtes und ausreichend beleuchtetes Fußwegeleitsystem durch die ganze Stadt von Stadtgrenze zu Stadtgrenze eingerichtet werden. Ausgewiesene Wanderwegenetze können das urbane Fußwegeleitsystem ergänzen.

Grundsätzlich setzen wir uns für die Stadt der kurzen Wege ein. Insbesondere die Verlagerung des Einzelhandels in schlecht erreichbare Einkaufszentren benachteiligt den Fußverkehr und hängt Nicht-AutobesitzerInnen vom Geschehen ab. Stadtplanerische, aber auch ordnungspolitische Weichenstellungen sollen daher künftig besser genutzt werden, um die Rahmenbedingungen für wohnortnahe Versorgung zu sichern.

V. Radverkehr

Radfahren ist neben dem Gehen die umweltfreundlichste und gesündeste, gleichzeitig aber auch die kostengünstigste Fortbewegungsart. Der Alltagsradverkehr braucht direkte, schnelle und sichere Verbindungen. Trotz einer im Grundsatz positiv zu bewertenden Radfahrstrategie der Stadt und einiger Verbesserungen in den letzten Jahren spielt der Radverkehr jedoch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle. Andere Städte wie Amsterdam, Kopenhagen und Bremen unterstützen den Radverkehr umfassender.

Wie ehrgeizig ist Ihre Partei in punkto Radverkehr? Setzen Sie sich für eine konsequente Umsetzung der Radfahrstrategie ein und wenn ja wie? Welche Bedeutung messen Sie dem Radverkehr bei (Modal Split)? Sind Sie bereit, Verkehrsräume (Stellplätze, Fahrspuren) zu Gunsten des Radverkehrs zu gestalten?

Bündnis 90/Die Grünen: Radverkehr muss alltagstauglich werden - unabhängig vom Alter und Trainingszustand. Die Radverkehrsstrategie muss evaluiert und konsequent umgesetzt werden. In enger Zusammenarbeit mit den Bezirken soll ein engmaschiges Fahrradrouthenetz entwickelt werden, das dem Radverkehr attraktive Verkehrsverbindungen vom Stadtrand in die Innenstadt einräumt und die tangentialen Wegeverbindungen verbessert. Im Zusammenhang mit Straßensanierungsmaßnahmen und Umbaumaßnahmen sollen grundsätzlich Radstreifen ausgewiesen und Aufstellflächen

an Kreuzungen geschaffen werden. Die Zahl der Fahrradstellplätze an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und öffentlichen Einrichtungen soll gleichberechtigt zum ruhenden Autoverkehr auf dem Straßenland bedarfsgerecht so erhöht werden, dass das Abstellen an sonstigem Stadtmobiliar und Bäumen nicht mehr notwendig ist. Neuplanung und Neubau von Radverkehrsanlagen müssen dem aktuellen Wissenstand über bauliche Standards für solche Anlagen entsprechen. Neben der Schwerpunktsetzung auf Geschwindigkeitskontrollen sollen im Rahmen von Verkehrskontrollen künftig verstärkt Kontrollen der Einhaltung von Halte- und Parkverboten auf Radverkehrsanlagen erfolgen. Für den Neubau und die Instandhaltung der Fahrradwege muss dringend mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. So wollen wir den Radverkehrsanteil bis 2020 verdoppeln.

VI. Straßenbahn für ganz Berlin – Erweiterung Tram-Netz

Der VCD Nordost steht für den Erhalt und den Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes. Die Straßenbahn ist ein ökologisch besonders effizientes Fortbewegungsmittel im Stadtverkehr und ein wichtiges Bindeglied im öffentlichen Personenverkehr zur Anbindung an das Berliner Schnellbahnnetz (S- und U-Bahn). Auf Grund der vielerorts eigenen Gleise und der längeren Fahrzeuge als Busse, sind die Straßenbahnen durch ihre geringere Stauanfälligkeit und ihre größere Kapazität in der Regel diesen auch aus wirtschaftlichen sowie Effizienzgründen zu bevorzugen. Der VCD Nordost fordert daher den Erhalt aller Berliner Straßenbahnlinien sowie den Ausbau des Straßenbahnnetzes, am dringlichsten für folgende Streckenabschnitte:

a) Verlängerung der Neubaustrecke Invalidenstraße-Hauptbahnhof nach Moabit (mindestens zum U-Bhf Turmstr.)

b) Alexanderplatz-Kulturforum mit Option auf Verlängerung über Potsdamer/Hauptstraße-Innsbrucker Platz nach Rathaus Steglitz (als Ersatz für die Metrobusse M48 und M85)

Wird sich Ihre Partei für den Erhalt und den Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes einsetzen und wenn ja, welche Streckenabschnitte wären Ihre bevorzugten Verlängerungen?/

Bündnis 90/Die Grünen: Wir werden uns für den Erhalt und die Erweiterung des Berliner Straßenbahnnetzes einsetzen. Für den Ausbau der Strecken haben wir einen Masterplan Tram erarbeitet. Vordringlich ist für uns die Verlängerung der Tram vom Alex über das Kulturforum nach Steglitz. Aber auch die Verlängerung der Tram über den Hauptbahnhof hinaus bis zum U-Bahnhof Moabit und später zum Mierendorffplatz, die Verlängerung von Warschauer Straße zum Hermannplatz, die Linie von Pankow Wollankstraße zur Turmstraße und die Tramlinie von Wittenbergplatz, Potsdamer Platz, Hermannplatz, Sonnenallee bis Köpenick stehen auf der Agenda. Wir können das nicht alles gleichzeitig bauen. Aber während in der kommenden Legislaturperiode der Abschnitt zwischen Alexanderplatz und Kulturforum gebaut wird, wird parallel der nächste Bauabschnitt planungsrechtlich vorbereitet. Während wer gebaut wird, bereiten wir den nächsten Abschnitt vor. So liegen immer Projekte in der Schublade, wenn außerplanmäßig Mittel vom Bund oder aus Europa zur Verfügung stehen.

Vorrang vor dem Pkw-Verkehr heißt auch, die Straßenbahnen und Busse zu beschleunigen. Durch Gewährung von Vorrangschaltungen und eigene Trassen wollen wir

alle Metrolinien um 15-20% beschleunigen und so den Takt auf den Metrolinien so verkürzen, dass Warte- und Umsteigezeiten faktisch keine Rolle mehr spielen.

VII. S-Bahn-Problematik

Anlässlich der anhaltenden S-Bahn-Krise fordert der VCD Nordost zwei grundlegende Änderungen für den Berliner S-Bahn-Betrieb.

Übertragung der Infrastruktur an das Land Berlin

Da die S-Bahn-Infrastruktur fast ausschließlich von Zügen genutzt wird, die die Länder Berlin und Brandenburg bestellen und zu einem erheblichen Anteil finanzieren, liegt der Regelungsbedarf eindeutig auf regionaler und nicht auf Bundesebene (wie bei den Regionalbahngleisen, auf denen auch Fern- und Güterzüge verkehren). Genauso wie das Land Berlin festlegt, welche Straßen mit welcher Priorität vom Schnee befreit werden bzw. nach dem Winter ausgebessert werden, muss es darüber entscheiden können, welche Prioritäten bei Störungen an den S-Bahn-Weichen, -Gleisen, -Signalen, -Werkstätten und -Bahnhöfen gesetzt werden! Der VCD Nordost hat deshalb bereits per PM vom 3. Dezember 2010 das Land Berlin aufgefordert Verhandlungen mit dem Bund zu beginnen über die Übertragung des S-Bahn-Netzes sowie die dazugehörigen jährlichen Finanzmittel aus der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ zwischen Bund und DB AG.

Anschaffung landeseigener Fahrzeugpool

Angesichts der technischen Einmaligkeit von Berliner S-Bahn-Fahrzeugen, also einem quasi-"natürlichen Monopol", hält der VCD Nordost es für eine sinnvolle Lösung diese Fahrzeuge zukünftig – nach Auslaufen des S-Bahn-Vertrages 2017 mit der S-Bahn Berlin GmbH - in den Eigentum des Landes Berlin zu überführen und somit einen landeseigenen Fahrzeugpool anzuschaffen, um sich ggf. von einem Monopolisten weniger abhängig zu machen und bei extremer Schlechtleistung auch eine Übergabe an ein anderes Unternehmen als Option zu haben.

Diesen Weg ist bereits die schwedische Hauptstadt Stockholm bei seiner U-Bahn gegangen. In kleinerer Form gibt es Fahrzeugpools auch in Deutschland, z.B. bei Doppelstockwagen in Niedersachsen und Dieseltriebwagen in Hessen.

Der VCD Nordost sieht trotz der hohen Summe keine Gefahr für das Land Berlin - denn welche(s) Unternehmen ab 2017 den Betrieb des Berliner S-Bahn-Netzes, bzw. derer Teilnetze übernehmen will, muss dann diese Fahrzeuge vom Land Berlin mieten, so dass es sich hier nicht um eine Investition für das Land Berlin, sondern um eine Art Kreditgeschäft handelt.

Wie steht Ihre Partei zu diesen Forderungen und wie sieht Ihre Partei die Zukunft der Berliner S-Bahn aktuell und nach 2017?

Bündnis 90/Die Grünen: Wir fordern, dass die Verantwortung für die S-Bahn Infrastruktur

in öffentliche Hand übergeben wird. Berlin soll deshalb im Bundesrat eine Initiative starten, mit der das S-Bahn-Netz aus der Deutschen Bahn AG herausgelöst und mit einem finanziellen Ausgleich für die Unterhaltung an das Land übertragen wird. Außerdem müssen schnellstmöglich neue Züge bestellt werden. Es ist auch vorstellbar, dass die Bahn diese Aufgabe übernimmt. Dann muss allerdings schnellstmöglich vertraglich abgesichert sein, dass sie zu den selbem Konditionen durch Dritte verwendet werden können, wie das bei einem eigenen Fahrzeugpool möglich wäre. Ansonsten muss Berlin mit dem Aufbau eines landeseigenen S-Bahn-Fuhrparks beginnen. Der Betrieb der S-Bahn soll stufenweise ausgeschrieben werden. Wir wollen in Ausschreibungen klare Vorgaben zur Qualität des Angebots und Strafen bei Nichteinhaltung vertraglich festlegen. Einen Wettbewerb zu Lasten der Beschäftigten und der Umwelt schließen der neue Branchentarifvertrag und tarifliche und ökologische Standards bei der Ausschreibung aus. Kurzfristig müssen verbindliche Regelungen für eine angemessene Entschädigungen der Fahrgäste festgelegt, eine bessere Information der Fahrgäste durch Pünktlichkeitsanzeigen im Internet und SMS-Service über Verspätungen sichergestellt und ein verlässliches Entlastungskonzept mit den ab 2012 nicht mehr benötigten Regionalbahnen eingerichtet werden, um den S-Bahnverkehr zu verstärken.

VIII. Tempo 30

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt bedeutet weniger schwere Unfälle und Umweltbelastungen durch Lärm und Feinstaub. Es hat allerdings auch einen psychologischen Effekt: "Tempo 50 und schneller" wird zur Ausnahme und als solche gekennzeichnet. Eine einheitliche Tempo 30 Regelung verhindert, dass in kurzen Abständen beschleunigt und wieder abgebremst werden muss. Verwirrung wird verhindert, wenn z.B. nicht mehr einer Beschränkung auf Tempo 30 tags sofort eine Beschränkung auf Tempo 30 nachts folgt.

Werden Sie sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und bewohnten Gebieten eingeführt wird?

Bündnis 90/Die Grünen: Ja, wir werden uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einsetzen. Vor kurzem haben sich übrigens alle Fraktionen im Verkehrsausschuss der EU dieser Forderung angeschlossen. Es ist höchste Zeit, dass diese Position auch hier mehrheitsfähig wird

IX. Problematik Parkraum in dicht besiedelten Gebieten

Dezentrale Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum und Parkraumbewirtschaftung sind zwei Maßnahmen, die besonders in dicht besiedelten Innenstadtgebieten sowohl zur Verringerung des Parkdruckes als auch zur Entlastung der Anwohner (weniger Parksuchverkehr, Erhöhung der Sicherheit durch Kontrolle regelgerechten Parkens) beitragen. Einige Berliner Bezirke gehen hier mit gutem Beispiel voran.

Werden Sie die Durchsetzung dieser Maßnahmen in allen Bezirken unterstützen?/

Bündnis 90/Die Grünen: Ja, wir werden den Ausbau von Parkraumbewirtschaftungszonen in allen Gebieten mit großem Parkdruck weiter vorantreiben.

X. Lärmbelastung und Feinstaub

Immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner Berlins leiden unter Verkehrslärm. Der VCD Nordost setzt sich daher für Lärmverminderung auch durch verkehrsberuhigende Maßnahmen ein. Seit Einführung der Umweltzone in Berlin ist die Feinstaubbelastung nachweislich zurückgegangen. Trotzdem werden die Grenzwerte an einigen Messpunkten in Berlin immer wieder überschritten.

Was wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode tun, um die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Kfz-Verkehr in Berlin zu mindern?/

Bündnis 90/Die Grünen: Weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung müssen folgen, um die Grenzwerte der europäischen Richtlinie einzuhalten. Dazu müssen die Maßnahmen des Luftreinhalteplans endlich konsequent umgesetzt werden. Der Wirtschaftsverkehr muss ökologischer werden, die Fahrzeugflotte der BVG vollständig auf den höchsten europäischen Abgasstandard umgestellt werden und der öffentliche Fuhrpark und die Fahrgastschiffe müssen endlich vollständig mit Dieselfiltern ausgestattet werden. An Wohnstraßen mit hoher Lärm- und Feinstaubbelastung benötigen wir außerdem Durchfahrtsverbote für LKWs und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Aber von zentraler Bedeutung ist auch hier die Förderung des Umweltverbundes in solchem Maße, damit möglichst viele Menschen auf den eigenen Pkw verzichten.

XI. Luftverkehr

Der BBI wurde vor allem geplant, um Fluglärm von besiedelten Gebieten fernzuhalten: Möglichst wenige Menschen sollten mit Auswirkungen des Flugverkehrs belastet werden! Mit Besorgnis beobachtet der VCD Nordost die schleichende Aufweichung der Nachtflugzeiten. Der VCD Nordost fordert daher, dass sich die Anzahl der Lärmbetroffenen nicht durch neue Flugrouten und Verfahren gegenüber den bereits im Planfeststellungsbeschluss avisierten Zahlen erhöhen darf. Das Nachtflugverbot sollte der Nachtruhe entsprechen und auf mindestens 8 Stunden ausgedehnt werden.

Werden Sie für das Nachtflugverbot von 22-6 Uhr eintreten? Werden Sie dafür eintreten, dass die Zahl der Lärmbetroffenen minimiert wird?/

Bündnis 90/Die Grünen: Wir setzen uns für ein wirksames Nachtflugverbot von 22-6 Uhr am neuen Flughafen Willy Brandt ein. Um einen ökonomischen Anreiz für einen anwohnerfreundlichen Flugbetrieb zu bieten, sollen die Start- und Landegebühren deutlichere Anreize für lärm- und schadstoffarme Flugzeuge setzen und tageszeitabhängig gestaffelt werden. Die Flugrouten sollen so festgelegt werden, dass möglichst wenige Menschen mit Fluglärm belastet werden. Die Fluglärmkommission hat eine sehr gute und konstruktive Arbeit geleistet und einen guten Vorschlag vorgelegt, der die Bedürfnisse aller Betroffenen fair abwägt. Wir fordern die Deutsche Flugsicherung auf, diese Vorschläge zu

berücksichtigen und nicht über die Köpfe der AnwohnerInnen hinweg zu entscheiden!

XII. Weiterbau der A100

Der VCD Nordost spricht sich gegen die A100-Verlängerung von Neukölln nach Treptow aus. Staus, Lärm und noch höhere Feinstaubwerte durch den Kfz-Verkehr würden die Folge sein. Hochverdichtete Stadtquartiere in Neukölln, Kreuzberg und Friedrichshain würden die den Bau des A100-Stummels besonders belastet. Es würden die teuersten Autobahnkilometer Deutschlands gebaut werden.

Werden Sie sich gegen die Verlängerung der A 100 einsetzen?/

Bündnis 90/Die Grünen: Wir lehnen den Weiterbau der A100 ab und werden uns dafür einsetzen, den Weiterbau der A100 zu verhindern. Neben den von Ihnen genannten Gründen befürchten wir vor allem nachts einen Mautausweichverkehr über die B96a durch den Berliner Norden. Die A100 ist verkehrspolitischer Unsinn. Man darf sie nicht einmal bauen, wenn man das Geld geschenkt bekommt.