

Herrn
W. Borchert
VCD Landesverband Nordost e. V.
Yorckstraße 48
10965 Berlin
Mail: info@vcd-nordost.de

Landesvorstand Berlin
Kleine Alexanderstraße 28
10178 Berlin
Telefon +49 30/24 00 92 89
Telefax +49 30/24 00 92 60
info@die-linke-berlin.de
www.die-linke-berlin.de
Berliner Bank AG
Konto-Nr. 43 84 81 68 00
BLZ 100 200 00
Spendenkonto-Nr. 43 84 81 68 03

Betr.: Ihre Mail vom 08. Juni 2011

29.06.2011

Sehr geehrter Herr Borchert,

mit Mail vom 08. Juni 2011 haben Sie sich an den Landesverband der Partei DIE LINKE Berlin aus Anlass der Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin am 18. September 2011 mit der Bitte um Beantwortung Ihrer Fragen in den von Ihnen übersandten Wahlprüfsteinen gewandt. Hierzu möchten wir Ihnen in Namen des Berliner Landesverbandes der Partei DIE LINKE antworten. Unsere Antworten auf die gestellten Fragen finden sie in der Anlage auf den nächsten Seiten.

Mit freundlichen Grüßen,

Thomas Barthel
Mitarbeiter des Landesvorstands

Wahlprüfsteine VCD Nordost

I. Leitbild Mobilität

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?

DIE LINKE verfolgt ein verkehrspolitisches Leitbild, welches öffentliche Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge ansieht. Sicher und bezahlbar durch die Stadt zu kommen, ist gerade in einer Großstadt unverzichtbarer Bestandteil einer hohen Lebensqualität. Der öffentliche Personennahverkehr mit S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Regionalbahn, Bus und Taxi bildet das Rückgrat einer integrierten umweltfreundlichen Mobilität. Sein gutes Angebot muss gesichert werden.

Die Stadt muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln in attraktiven Taktzeiten gut erschlossen sein bis hin zu den Randgebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte. Der barrierefreie Ausbau der Verkehrsmittel und Stationen muss fortgesetzt werden. Mobilitätshilfsdienste und der Sonderfahrdienst für Menschen mit Behinderungen bleiben erhalten.

Der Berliner Verkehr muss klimafreundlicher werden. Das Zu-Fuß-Gehen und der Radverkehr sind deshalb weiter zu fördern, indem sie mehr Platz im Straßenraum erhalten. Der kontinuierliche Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur muss fortgesetzt werden und durch bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege und Fahrradabstellplätze ergänzt werden. Die intelligente Verknüpfung mit neuen Konzepten der Elektromobilität besonders für Taxen, Busse und Mietwagen trägt zur Stärkung des Umweltverbundes bei.

Um Straßen vom Güterverkehr zu entlasten, setzt sich DIE LINKE dafür ein, dass die derzeit nicht betriebsnotwendigen Bahnflächen innerhalb der Stadt freigehalten werden. Diese Flächen sollen künftig für die Errichtung lokaler Güterumschlagplätze genutzt werden.

DIE LINKE strebt die Ausweitung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs im Modal-Split an, zulasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Zielwerte sind in der Gesamtverkehrsprognose 2025 für Berlin als Annahmen unterlegt. In verschiedenen Szenarien wird davon ausgegangen, dass der Anteil des MIV vom Bezugsjahr 2006 zum Prognosejahr 2025 sinken wird. Die Anteile des Radverkehrs steigen an.

Im Szenario zu Gunsten des Umweltverbundes sinkt der MIV-Anteil maßgeblich auf Grund der unterstellten umweltfreundlichen Maßnahmen. Die Anteile des Radverkehrs steigen von 11,5% auf 14,6% und die des ÖPV von 26,7% auf 32,0%. Der Anteil des Fußgängerverkehrs steigt ebenfalls um 2,5% auf 28,0%. Das Szenario zu Gunsten des Umweltverbundes strebt DIE LINKE an. Dafür können in der nächsten Legislatur 2011-2016 maßgeblich die Weichen gestellt werden.

Die bisherige Finanzierung der Verkehrswege spiegelt nicht die positive Berliner Entwicklung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes wider. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr sind viel zu

viele Straßenneubaumaßnahmen vorgesehen, deren Finanzierung zulasten des Ausbaus des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gehen würde. DIE LINKE verfolgt den Grundsatz, dass für den Straßenverkehr insgesamt die Sanierung der vorhandenen Infrastruktur vor dem Bau neuer Straßen steht. Der Unterhalt der Brücken, Straßen und Wege muss besser finanziert sein, sonst drohen in Zukunft um ein Vielfaches höhere Kosten. Erhaltungsmaßnahmen sollen wo immer möglich mit besserem Lärmschutz und mehr Platz für Fußgänger- und Fahrradverkehr verknüpft werden.

DIE LINKE lehnt den Weiterbau der A 100 grundsätzlich ab. Ein innerstädtischer Autobahnring widerspricht sowohl den Ansprüchen an eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung als auch den Klima- und Umweltzielen der Berliner Stadtpolitik.

DIE LINKE setzt sich für eine neue Finanzierungsregelung für Bundesfernstraßen ein. Auch Bundesmittel sollen vorrangig für die Sanierung vorhandener Verkehrsinfrastruktur, den Lärmschutz an vorhandenen Bundesfernstraßen sowie bei Bedarf für sonstige Bundesstraßen verwendet werden. Auf Bundesebene müssen die Investitionen in die Verkehrsanbindung der Bundeshauptstadt gesichert werden, um insbesondere die Schienenanbindung Berlins nach Ost- und Südeuropa zu verbessern.

Zur Sicherung der hohen Qualität des BVG-Angebots und seiner Verbesserung werden wir uns für einen Abbau der finanziellen Unterdeckung des BVG-Verkehrsvertrages und die Finanzierung nötiger Investitionen einsetzen. Besonders wichtig in dieser Legislaturperiode sind Investitionen in die Erweiterung des Straßenbahn-Netzes.

Eine Kürzung der Bundeszuweisungen für Investitionen und Bestellungen im Nahverkehr lehnt DIE LINKE ab.

II. Planungsvorgaben

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

Ja. Bestes Beispiel ist der Stadtentwicklungsplan Zentren. Er gibt als ein Instrument des Baurechts gesamtstädtische Ziele, Leitlinien und Steuerungsgrundsätze vor. Neue Einkaufszentren sollen zur Aufwertung und Stärkung der vorhandenen Zentren beitragen, die durch öffentliche Verkehrsmittel optimal erschlossen sind. Einkaufszentren sind auch in das vorhandene Fußwegesystem zu integrieren. Stellplatzanlagen, die ausschließlich dem neuen Einkaufszentrum dienen, sind zu vermeiden. Die Anzahl der Stellplätze ist zu begrenzen. Dabei gilt es, den niedrigen PKW-Besatz pro Einwohner in Berlin zu berücksichtigen.

DIE LINKE setzt sich für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ein, um den öffentlichen Raum besser für Rad – und Fußgängerverkehr nutzen zu können. Die Parkraumbewirtschaftung muss durch eine Stellplatzverordnung ergänzt werden, die die Schaffung neuer Parkplätze begrenzt.

DIE LINKE setzt sich außerdem für die Nutzung öffentlichen Straßenlandes für Fahrradabstellplätze und Stellplätze gemeinschaftlicher Autonutzung (CarSharing) ein.

III. Neue Konzepte wie Shared Space und Begegnungszonen

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?

In Berlin gibt es schon einige Stadträume, die als Shared space bezeichnet werden können. Der Alexanderplatz, auf dem Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrer sich gleichberechtigt und weitgehend konfliktfrei den Raum teilen, sei als Beispiel genannt. An weiteren Projekten dieser Art wird in verschiedenen Bezirken intensiv gearbeitet.

Jedoch hat dieses Modell der Raumaufteilung seine engen Grenzen, wenn es zum Beispiel um die sichere Führung von öffentlichem Nahverkehr insbesondere mit Bussen und die Gewährleistung eines notwendigen Durchgangsverkehrs geht. Die Abschaffung bewährter Verkehrslenkungsmaßnahmen - wie Lichtsignalanlagen, Fahrradstreifen und Verkehrszeichen – wie es manche Verfechter solcher Projekte verlangen -, halten wir für ungeeignet, die Verkehrssicherheit für alle, einschließlich blinder und sehbehinderter Menschen, zu gewährleisten. Grundsätzlich treten wir für eine gerechtere Verteilung des Straßenraumes zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs ein.

IV. Fußgängerverkehr

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?

Wichtig für die Fußwege ist ihr baulicher Zustand. Das wurde in den vergangenen Jahren nicht in allen Bezirken so gesehen. Neue Fußwege müssen - ausreichend breit sein. Wichtig an Baustellen, ist die sichere und trotz Erschwernissen bequeme Führung des Fußweges. Auch hier sind manche Tiefbauämter noch nicht auf dem richtigen „Fuß“.

Der derzeitige Anteil von rund 25% Fußgängerverkehr am Berliner Gesamtverkehr kann nach Auffassung der LINKEN realistisch um mehrere Prozentpunkte gesteigert werden.

DIE LINKE hat sich für das Projekt „20 Grüne Fußwege“ stark gemacht. Das sind vernetzte Fußwege, die einen hohen Standard für touristische und Erholungszwecke aufweisen.

Das Zu-Fuß-Gehen wollen wir fördern, z.B. durch eine wohnortnahe Einkaufsstruktur.

Der Fußverkehr wird durch viele kleine Maßnahmen und Aktionen gefördert, wie etwa die Aktionswoche "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten", die Errichtung von Mittelinseln und die Absenkung der Borde an Überquerungsstellen oder barrierefreie Ampelanlagen. Die Anzahl der Zebrastreifen wurde in den letzten Jahren unter Rot-Rot verdoppelt. Die Gehwege müssen von Hindernissen freigehalten werden.

Nicht zuletzt will DIE LINKE die Berliner Fußverkehrsstrategie des Senats kritisch begleiten – in bewährter enger Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Zur Finanzierung müssen im Haushalt weiterhin Mittel insbesondere für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, für das Verkehrssicherheitsprogramm zur Unfallprävention sowie für die Sanierung und Instandhaltung von Gehwegen in ausreichender Höhe bereitgestellt werden.

V. Radverkehr

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?

DIE LINKE wird den Radverkehr weiter fördern. Radfahrer sollen mehr Platz im Straßenraum erhalten. Der kontinuierliche Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur muss fortgesetzt werden und durch bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege und Fahrradabstellplätze ergänzt werden. DIE LINKE unterstützt die Forderung, an allen Hauptverkehrsstraßen Radstreifen einzurichten, indem wir grundsätzlich eine gerechtere Aufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbundes fordern.

DIE LINKE kritisiert seit langem den Schwerpunkt Straße im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr). Wir fordern einen Investitionsschwerpunkt im Bereich des Umweltverbundes. Die Mittel für den Radverkehr sollen für mehr Verkehrssicherheit (z.B. bessere Abmarkierungen), für das Anlegen von Radfahrstreifen auf der Straße, die Verknüpfung der Radwege zu einem besseren Netz und den Ausbau der Radrouten verwendet werden. Der kontinuierliche Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur muss fortgesetzt werden und durch bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege ergänzt werden. Die Kombination von Landesmitteln und Mitteln aus Wirtschaftsförderung (GA-Mittel) muss unbedingt fortgeführt werden. Ein Anstieg der jetzt verwendeten Summe für den Radverkehr insgesamt ist unbedingt zulasten der Ausgaben im Straßenneubau zu realisieren. DIE LINKE strebt die Ausweitung des Radverkehrs im Modal-Split an. Nach oben gibt es jedoch eine Grenze: nicht jeder kann und will in jeder Lebenssituation und bei jedem Wetter Rad fahren. Daher ist ein sehr gutes ÖPNV-Angebot unerlässlich.

VI. Straßenbahn für ganz Berlin – Erweiterung Tram-Netz

Der VCD Nordost fordert 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?

Ja. Die oben genannten Verlängerungen sieht auch DIE LINKE als die dringlichsten Streckenabschnitte für den Ausbau des Straßenbahnnetzes an, weil sie die meisten Fahrgastgewinne verspricht und die Systemvorteile gegenüber dem Busbetrieb (höhere Kapazität, höhere Geschwindigkeit) voll zum Tragen kommen. Außerdem setzen wir uns für weitere Straßenbahnneubauabschnitte ein. Kurzfristig muss die Straßenbahn direkt an das neue Ostkreuz herangeführt werden. Noch schneller ließe sich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 13 bis zum U-Bahnhof Warschauer Straße realisieren. Mittelfristig sollten auch die Pläne für eine Straßenbahnverbindung vom U-Bahnhof Warschauer Straße zum Hermannplatz weiterverfolgt werden. Außerhalb des unmittelbaren Stadtzentrums sieht die Straßenbahnstrategie der Partei DIE LINKE auch die Verknüpfung der vorhandenen Straßenbahnlinie zum S-Bahnhof Mahlsdorf und darüber hinaus bis zur Riesaer Straße vor. Die Verlängerung der Tram aus Schöneweide bis zum Zwickauer Damm ist ein weiteres langfristiges Projekt. Wir freuen uns, dass im September die neue Verbindung von Adlershof in die Wissenschaftsstadt WISTA eröffnet werden kann.

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
Anschaffung landeseigener Fahrzeugpool

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

Ein demokratisch kontrolliertes, gut geführtes, dem Gemeinwohl verpflichtetes, kommunales Unternehmen bietet die Gewähr für verlässliche und qualitativ hochwertige Leistung, für Preisstabilität und »Gute Arbeit« für die Beschäftigten. DIE LINKE will, dass die Dienstleistungen der S-Bahn in die Verantwortung Berlins übergehen.

Eine Privatisierung sowie eine Aufteilung des Betriebs auf dem Streckennetz an verschiedene private Anbieter wären nur alter Wein in neuen Schläuchen. Private Eigentümer sind immer gezwungen, im Interesse ihrer Aktionäre Maximalrenditen zu erzielen. Das private Gewinninteresse würde sich im Zweifel gegen die Qualität der Dienstleistung durchsetzen. Das wollen wir verhindern, indem die S-Bahn der kommunalen Steuerung durch das Land Berlin zugeführt wird. Allerdings stehen wir einem Fahrzeugpool skeptisch gegenüber. Damit könnte sich das Betreiberunternehmen von der Verantwortung für den Fahrzeugbestand entledigen. Der Fahrzeugpool selbst hätte wiederum keinerlei betriebliche Verantwortung. Ein Auseinanderfallen der Verantwortungsbereiche in einem so eng voneinander abhängigen System, wie dem der S-Bahn, führt eher zu mehr Bürokratie und unklaren Verantwortlichkeiten als zu einer besseren Betriebsführung.

Der Verbleib des gesamten Eisenbahnschienennetzes beim Bund ist durch das Grundgesetz geregelt. Eine Änderung bedürfte einer Zwei-Drittel-Mehrheit auf Bundesebene. Dafür sehen wir zurzeit keine Chance. Das Land Berlin setzt sich jedoch auf Bundesebene dafür ein, dass die

Länder mehr Mitspracherechte bekommen, wenn es um die Instandhaltung der vorrangig regional genutzten Schienenverkehrsstrecken geht. Die Höhe der von der DB AG erhobenen Trassenentgelte und ihre Verwendung stehen dabei im Mittelpunkt der Auseinandersetzung. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass die von Berlin gezahlten Trassenentgelte für das Berliner Schienennetz eingesetzt und nicht durch Renditevorgaben der DB AG für andere Projekte ausgegeben werden oder gar als Rendite an den Bund zur Schuldentilgung abfließen.

VIII. Tempo 30

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

Ja. Der Berliner Senat hat eine Bundesratsinitiative unterstützt, die der Intention des Deutschen Städtetages folgt. Tempo 30 soll in allen Ortschaften in Deutschland zur Regel werden. Nur noch dort, wo Verkehrszeichen dies ausdrücklich erlauben, soll schneller gefahren werden dürfen. Bereits heute sind auf vielen Straßen Berlins Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet. Denn sie tragen dazu bei, den Verkehr der Großstadt sicherer und stadtverträglicher zu machen. Für die Beschränkung auf Tempo 30 gibt es unterschiedliche Gründe: In Wohngebieten stehen die Verkehrssicherheit und die Beschränkung von Lärm und Umweltbelastung im Vordergrund. Vor Grundschulen und Kindergärten sowie auf Straßenabschnitten mit Unfallhäufung gelten Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit für Kinder und andere „schwache“ Verkehrsteilnehmer. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark befahrenen Straßen führen zu einer Verringerung der Luftbelastung für Menschen. Nachts dienen Tempo-30-Regelungen dem Schutz der Nachtruhe. Dieser Schutz ist wichtig, weil dauerhafter nächtlicher Verkehrslärm ab 55 Dezibel zu vermehrten Herz-Kreislauf-Erkrankungen führt. An den Berliner Hauptstraßen sind davon knapp 340.000 Menschen betroffen. Auf den Hauptadern der Stadt ist jedoch, wenn keine zwingenden Gründe zur Temporeduzierung vorliegen, ein effizienter und möglichst reibungsloser Verkehr zu garantieren. Davon profitiert letztlich auch der Öffentliche Nahverkehr.

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 beitragen.

Werden Sie die Durchsetzung dieser Maßnahmen in allen Bezirken unterstützen?

DIE LINKE befürwortet, sich Autos zu teilen. Zum erfolgreichen Geschäftskonzept des Carsharing gehören wohnortnahe Stellplätze, die auch im öffentlichen Straßenraum angelegt werden sollen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in weiteren Teilen der Innenstadtbezirke unterstützen wir als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrs und zur Verbesserung der Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner.

X. Lärmbelastung und Feinstaub

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

Die Umweltzone wirkt. Mit der Einführung der Stufe 2 konnte der Ausstoß von Dieselrußpartikeln halbiert werden, der Stickstoffdioxidausstoß sank um 20 %. Dennoch gab es 2008 über 35 Überschreitungstage, d.h. die Feinstaubbelastung bleibt zu hoch. Über 50 % des Feinstaubes der nach Berlin gelangt, stammt aus dem Umland, insbesondere aus dem Südwesten Polens. Dieses Problem lässt sich nur grenzüberschreitend lösen. Deswegen nimmt Berlin zusammen mit Vertretern des Bundes und der östlichen Bundesländer an einer deutsch-polnischen Arbeitsgruppe teil, um im Rahmen der nachbarschaftlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes weitere Maßnahmen zu beraten.

Nachdem Pkws in die Umweltzone nur noch mit grüner Plakette einfahren dürfen, gelten auch für Reisebusse ab 1.1.2012 verschärfte Anforderungen. Demnach dürfen diese nur mit grüner Plakette die Umweltzone befahren, es sein denn die Nicht-Nachrüstbarkeit mit einem Partikelfilter wird individuell bescheinigt. Der einjährige Versuch Fahrgastschiffe mit einem Partikelfilter auszustatten wurde positiv abgeschlossen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch mit Unterstützung durch Fördermittel die Nachrüstung der Ausflugsdampfer flächendeckend erfolgt.

Generell gilt, dass Maßnahmen zur Verringerung des Feinstaubes in einem angemessenen Aufwand-Nutzen-Verhältnis stehen müssen. Den Schwerpunkt der Aktivitäten sehen wir deshalb in der Bekämpfung des Feinstaubeintrags von außen.

Die Lärmaktionsplanung wird 2012 fortgeschrieben. Sie wird erstmals auch den Flughafen BER umfassen. Daraus werden wir Maßnahmen zum Lärmschutz ableiten, Beispielprojekte realisieren. Umweltentlastungsmaßnahmen müssen auch künftig in erster Linie sozial Benachteiligten zugute kommen, da diese nachweislich von schädlichen Emissionen am meisten betroffen sind. Die Lärmsanierung der Stadtautobahn und der Avus durch den Bund muss forciert werden. Auch die Deutsche Bahn muss ihrer Verantwortung zum Lärmschutz, insbesondere auf den Strecken des östlichen Berliner Rings sowie des Abzweigs zum Gesundbrunnen gerecht werden.

XI. Luftverkehr

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

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass auch die Umsetzung aller notwendigen Lärmschutzmaßnahmen nicht gänzlich eine Einschränkung der Lebensqualität vermeiden wird,

können wir nachvollziehen und verstehen, wenn die vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr wollen.

Die Festlegung der Flugrouten durch das Bundesamt für Flugwesen hat dem Leitsatz zu folgen, dass Sicherheit und Lärmschutz bestmöglich umgesetzt werden. Dazu sollte es auch Ausnahmeregelungen wie am Flughafen München für Parallelstarts geben. Die emissionsabhängige Staffelung der Flughafengebühren wird fortgeführt und ausgeweitet werden. Für die Menschen, die im Umfeld des Flughafens leben, sollen Schutzmaßnahmen und Nachteilsausgleich zügig, sachgerecht und unkompliziert erfolgen.

DIE LINKE. Berlin setzt sich für ein konsequentes Nachtflugverbot ein. Wir wollen eine möglichst geringe Belastung der Anwohner bei Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens. Unter dieser Maßgabe streben wir eine Ausweitung des Nachtflugverbots auf 23 bis 6 Uhr an.

Der Beschluss der Fluglärmkommission zu neuen Flugrouten für den Hauptstadtflughafen BBI repräsentiert einen breiten gesellschaftlichen Konsens. Die Deutsche Flugsicherung täte gut daran, dieses bei ihrer Entscheidung zu den künftigen Flugrouten zu berücksichtigen.

XII. Weiterbau der A100

Werden Sie sich gegen die Verlängerung der A 100 einsetzen?

Hierzu ist die Haltung der Partei DIE LINKE. Berlin mit ihrem Beschluss „Gegen die Verlängerung der Stadtautobahn A 100 – für mehr Umweltgerechtigkeit und besseren Verkehr im Süden und Osten Berlins“ vom April 2010 eindeutig. In unserem Wahlprogramm heißt es dazu:

„Kein Weiterbau der A 100

DIE LINKE lehnt den Weiterbau der A 100 grundsätzlich ab. Ein innerstädtischer Autobahnring widerspricht sowohl den Ansprüchen an eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung als auch den Klima- und Umweltzielen der Berliner Stadtpolitik. Der Osten und Südosten Berlins braucht als Alternative sowie zur Entlastung der Wohngebiete und für eine bessere Verkehrsanbindung in Richtung Flughafen BBI eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie tangentielle Verbindungen auf der Schiene und der Straße.“