

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?

Leitbild

Wir Liberale stehen für Mobilität als Bürgerrecht. Sich frei und sicher zu bewegen ist ein elementarer Teil persönlicher Freiheit und eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe. Eine moderne und attraktive Verkehrspolitik mit gleichberechtigten Teilnehmern muss bezahlbar bleiben und zu einem Standortvorteil Berlins werden. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto, per Bus, Bahn oder im Flugzeug, jeder Nutzer muss für jede Situation frei wählen können, welches Verkehrsmittel seine Bedürfnisse bezüglich Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit am besten erfüllt. Wir wollen Wahlfreiheit und den Wettbewerb der Verkehrsträger und keine staatlichen Vorgaben durch Quoten für einzelne Verkehrssysteme.

Die Berliner Liberalen stehen für eine Mobilität, die die Lebensqualität der Menschen in der Stadt achtet. Verkehr verbraucht Ressourcen und erzeugt Emissionen, belegt kostbaren Raum in der Stadt und verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Die FDP will Rahmenbedingungen setzen, damit die von der EU vorgegebenen Emissionsgrenzen erreicht werden.

Für die konkrete zeitnahe Umsetzung und Zielerreichung nutzen wir den Wettbewerb und die Innovationskraft des Marktes und verzichten, wo immer möglich, auf detaillierte staatliche Vorgaben und Reglementierungen.

Wir stehen für eine transparente Finanzierung der Verkehrssysteme. Es gilt: Wer bestellt, zahlt auch. Die Preissysteme dürfen daher keine verdeckten Subventionen zum Nachteil der Verkehrsunternehmen enthalten. Die notwendigen Zuwendungen des Landes Berlin für die soziale Teilhabe einzelner Nutzergruppen müssen vielmehr transparent ausgewiesen und aus dem Haushalt finanziert werden.

Die FDP fordert eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrssysteme. Notwendige Investitionen zum Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur dürfen selbst bei schwieriger Haushaltslage nicht eingespart werden. Wichtige Investitionsprojekte für die Zukunft Berlins als wachsende Metropole im Herzen Europas können die Mobilität und damit nachhaltiges Wachstum und Wirtschaftskraft fördern. Dies betrifft vor allem die Vollendung der infrastrukturellen Wiedervereinigung.

Modalsplit

Die FDP steht für den Wettbewerb innerhalb der Verkehrsträger. Verschiedene Betreiber müssen regelmäßig um das beste Angebot bezüglich Qualität, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit konkurrieren. Nur so kann ein optimales, kostengünstiges und qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot für alle Nutzer auf Dauer gesichert werden.

Wir setzen uns dafür ein, dass die freie Wahl der Verkehrsmittel erhalten bleibt. Der Verkehrsmix soll sich nicht durch Restriktionen, sondern durch ein interessantes, vielfältiges und gutes Angebot der verschiedenen Verkehrsträger verändern. Dazu gehört für uns ein qualitativ hochwertiger und zuverlässiger ÖPNV aber auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (z.B. Rad/ ÖPNV) untereinander.

Finanzierung

Grundsätzlich setzen wir uns für eine nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein. Dies bedeutet auch eine Verstärkung der Investitionsmittel für die Verkehrsträger, bei denen sich der Anteil am Verkehrsaufkommen dauerhaft erhöht. Einnahmen durch Steuern und Abgaben, die über einzelne Verkehrsträger erhoben werden, müssen bei der Finanzierung mitberücksichtigt werden.

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 verkehrsvermeidender Maßnahmen in das Berliner Baurecht einsetzen? Wie werden Sie die Kontrolle dieser Maßnahmen gewährleisten?

Restriktionen und Behinderungen insbesondere des motorisierten Individualverkehrs u.a. durch Reduzierung von Stellplätzen lehnen wir ab. Wir wollen die individuelle Wahlfreiheit des Bürgers bei der Auswahl der von ihm gewünschten Verkehrsmittel ermöglichen. Dies gewährleistet einen Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander. Die Nutzung einzelner Verkehrsträger wollen wir nicht politisch steuern, sondern die Verkehrssysteme auf die Nachfrage der Verkehrsnutzer ausrichten.

Eine sinnvolle Steuerung des Verkehrs, die auf der einen Seite dazu beiträgt, dass Emissionen gemindert werden und auf der anderen Seite die Menschen möglichst schnell und ohne Umweg ihr Ziel erreichen lässt, fordern wir seit Jahren. So führen leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, auf der der Verkehr gebündelt wird, auch dazu, dass die angrenzenden Wohngebiete von Lärm und Feinstaub entlastet werden.

Auf der anderen Seite setzen wir uns für eine höhere Attraktivität der unterschiedlichen Verkehrsangebote sowie eine bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrssysteme ein. Daher setzen wir uns auch für die Schaffung von Fahrradabstellanlagen insbesondere an ÖPNV- Haltestellen ein.

Wir gehen davon aus, dass Nutzer in der Innenstadt eine Anbindung an den ÖPNV und Fahrradfreundlichkeit verlangen und deshalb Bauherren dies auch von sich aus anbieten. Immer weitere Auflagen, die das Bauen verteuern, lehnen wir ab.

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?

Wir unterstützen die Erprobung von Shared Space und Begegnungszonen und haben uns auch schon in der laufenden Legislatur für die Einrichtung von Pilotprojekten ausgesprochen (Drs 16/1045).

Für die Erprobung müssen geeignete Orte gefunden werden. Deren Auswahl muss mit den betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden vorher abgestimmt und diese bei der Umsetzung mit eingebunden werden. Pilotprojekte bieten dabei die Gelegenheit, solche neuen Konzepte in Berlin auszuprobieren, Erfahrungen zu sammeln und diese wissenschaftlich zu begleiten und auszuwerten.

IV. Fußgängerverkehr

Zufußgehen ist die ökologischste und sozialverträglichste Verkehrsart. Zueparkte, 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?

Auch für den Anteil der Fußgänger wollen wir keine konkreten Vorgaben zum Modal Split erreichen. Aufgrund der Entfernungen in Berlin sind die Möglichkeiten des Fußverkehrs begrenzt.

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?

Für uns sind die wichtigsten Ziele zur Förderung des Radverkehrs die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zur Senkung der Unfallzahlen. Zusätzlich wollen wir eine weitere Verbesserung bei der Fahrradmitnahme und bei den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV und den konsequenten weiteren Ausbau des Radroutennetzes, insbesondere für die Hauptverbindungen umsetzen.

Hierzu setzen wir uns für den Ausbau von Radstreifen bzw. ausgewiesener Fahrradverbindungen in parallelen Nebenstraßen ein, da wir hier großes Potenzial sehen, um die Sicherheit zu erhöhen. Des Weiteren erscheint es sinnvoll, dass Radfahrer eine vorgezogene Haltelinie an Ampeln erhalten, um die Gefährdung z.B. durch abbiegende Autofahrer zu verringern. Eine weitere Möglichkeit die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen, besteht darin, dass besonders bei LKWs die sogenannten Dobli-Spiegel zur Wahrnehmung des toten Winkels, weiter verbreitet werden.

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?

Das Straßenbahnnetz ist auf wirtschaftliche und leistungsfähige Trassen mit eigenem Gleiskörper zu konzentrieren und möglichst als effizientes Netz von „Metro-Linien“ zu betreiben. Eine Verlängerung der Straßenbahn über den Alexanderplatz bis zum Kulturforum und ggf. noch weiter bis zum Rathaus Steglitz lehnen wir ab.

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?

Der Öffentliche Nahverkehr muss verlässlich im Wettbewerb funktionieren. Hierzu wollen wir die S-Bahn in mehrere auszuschreibende Lose aufteilen, die im Wettbewerb vergeben werden. Um den S-Bahnverkehr in Berlin dauerhaft zu sichern, müssen die Vergabeunterlagen umgehend erstellt und veröffentlicht werden. Sobald ein Erwerber die Sicherheit eines Verkehrsvertrages für ein Teilnetz hat, kann er dann auch neu Züge beschaffen.

Der Senat steht in der Pflicht, die notwendigen Vorgaben für die Beschaffung der Züge und den Betrieb der S-Bahn zu machen, damit die S-Bahn sicher und zuverlässig betrieben werden kann und diese Vorgaben in die Ausschreibungen bzw. den Verkehrsvertrag aufzunehmen.

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?

Wir sind für die Optimierung des Verkehrsflusses. Auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Lufthygiene sollte dieser insbesondere für den motorisierten Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen sichergestellt werden. Daher lehnen wir eine Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen ab.

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?

Die Ausweitung von Car-Sharing-Modellen unterstützen wir ausdrücklich. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung lehnen wir jedoch ab. Stattdessen sollte der Bau von weiteren Parkhäusern entsprechend der Nachfrage zugelassen werden.

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?

Für die so genannte Umweltzone lassen sich bis heute keine größeren Effekte bei der Reduzierung des Feinstaubes wissenschaftlich zuverlässig nachweisen. Selbst die Senatsverwaltung gibt zu, dass die Wetterlage und die Zufuhr aus polnischen und tschechischen Kraftwerken größere Auswirkungen auf die Berliner Feinstaubbelastung haben als die Umweltzone. Daher kommt es auch immer wieder zu Überschreitungen der Grenzwerte. Ähnliches gilt für die Lärminderungsplanung. So wurden durch einzelne Maßnahmen sogar die Feinstaub- und Lärmemissionen z.B. in der Dudenstraße erhöht und nicht gesenkt.

Da die Umweltzone eine unverhältnismäßige finanzielle Belastung der kleinen und mittelständischen Betriebe und Gewerbetreibenden, sowie zahlreicher Berliner Bürger darstellt, aber umweltpolitisch wirkungslos ist, wollen wir diese abschaffen und durch wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubemissionen, wie beispielsweise eine Stadtbegrünungsoffensive, die Umrüstung der landeseigenen Fahrzeuge oder eine innovative Organisation des Wirtschaftsverkehrs ersetzen. Eine weitere Reduzierung des Feinstaubes an den Quellen, insbesondere polnischen und tschechischen Kraftwerken, ist ebenfalls dringend notwendig.

Im Gegensatz zum rot-roten Senat setzen wir bei der Lärminderungsplanung konsequent darauf, den Verkehr auf das Hauptstraßennetz zu konzentrieren und die Stadtplanung entsprechend anzupassen. Zudem muss eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h im Hauptstraßennetz sichergestellt werden.

Die Möglichkeiten einer Reduzierung der Emissionen an der Quelle sowie die Verbesserung des Angebots jenseits des motorisierten Verkehrs sollten vollständig ausgenutzt werden. Darüber hinaus erwarten wir vom Senat, dass auch er seinen unmittelbaren Beitrag zum Klimaschutz leistet und die landeseigenen Dienstfahrzeuge umrüstet. Eine Ausnahmegenehmigung in eigener Sache ist erschreckend inkonsequent und bürgerfeindlich.

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?

Wir setzen uns für ein Nachtflugverbot von 0.00 bis 5.00 Uhr ein. Zur Reduzierung der Zahl der Lärmbetroffenen setzt sich die FDP für eine Optimierung der Flugrouten in der Weise ein, dass unter Berücksichtigung der Aspekte der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Flughafens möglichst wenig Menschen in Berlin durch Fluglärm beeinträchtigt werden. Überlegungen über ein verändertes Start- und Landungsmanagement muss dabei in Betracht gezogen werden. Im Dialog mit der Deutschen Flugsicherung GmbH muss im Rahmen der Fluglärmkommission ausgelotet werden, welche Planungsspielräume bestehen, die Flugrouten hinsichtlich der Fluglärmbelastung zu optimieren, wenn die zwingenden Aspekte der Sicherheit, der „Fliegbarkeit“ und der ICAO Konformität gegeben sind. Dabei ist, soweit möglich, sicherzustellen, dass die Flugrouten so optimiert werden, dass der Süden Berlins gegenüber der jetzigen Planung entlastet wird.

Außerdem begrüßen wir, dass durch den Single-Airport BBI künftig die Zahl der Lärmbetroffenen u.a in Tegel, Wedding und Pankow deutlich sinken wird.

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?

Die FDP fordert weiterhin die geplante Erweiterung der Bundesautobahn A 100. Berlins Osthälfte braucht endlich eine vernünftige Anbindung an das Autobahnnetz. Der Verkehr im gesamten Südosten Berlins belastet mit unregelmäßigem Durchgangsverkehr die anliegenden Wohnquartiere. Der notwendige Weiterbau der A 100 wird diese Belastungen für die Bevölkerung durch den Kraftverkehr vermindern.

Der Ausbau der A100 ist aber auch zur besseren Erschließung und Verwertung der entwicklungsfähigen Industrieareale im Osten der Stadt und damit zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieser Bezirke unverzichtbar. Wir setzen uns für eine Verlängerung auch über den 16. Bauabschnitt hinaus ein.