

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.

Frage 1.1.: Welches verkehrspolitische Leitbild verfolgt Ihre Partei?

Die PIRATEN Berlin setzen sich für die Verringerung von motorisiertem Individualverkehr im Innenstadtbereich ein. In unserem Wahlprogramm fordern wir, den Öffentlichen Personennahverkehr zum Nulltarif durch ein gemeinschaftlich finanziertes Modell anzubieten. Bei Umsetzung ist mit einer Vergrößerung des Fuhrparks des ÖPNV und gleichzeitiger Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr bzw. dessen Verlagerung zu rechnen.

Ein weiteres Anliegen der PIRATEN Berlin ist die Rekommunalisierung der Infrastruktur im ÖPNV, um den Einfluss des Landes Berlin auf den ÖPNV zu erhöhen. Langfristig setzen wir uns dafür ein, dass der Betrieb des gesamten ÖPNV durch das Land Berlin erfolgt. So können einheitliche, ökologische Standards zum Fuhrpark durchgesetzt und umgesetzt werden.

Frage 1.2.: Welche Modal-Split-Anteile streben Sie in der kommenden Legislaturperiode an?

Ausgehend von den seitens der Senatsverwaltung bekannt gegebenen Zahlen betragen die Modal-Split-Anteile 2008 29 % Fußgänger, 13 % Fahrradfahrer, 27 % ÖPNV und 31 % Pkw- und LkW-Verkehr sehen wir durch die von uns geforderten Maßnahmen eine Erhöhung des Anteils am ÖPNV und eine Verringerung sowohl beim Pkw-Verkehr als auch bei den Fußgängern.

Die PIRATEN Berlin haben zu dieser Frage keinen Beschluss gefasst. Wir streben insgesamt für die kommende Legislaturperiode ein ausgeglichenes, sich selbst

regulierendes Verhältnis an, wobei hier zwischen den innenstädtischen Bereichen und Randbezirken unterschieden wird. Im Innenstadtbereich hat der Fahrradverkehr und Fußgängeraufkommen einen höheren Anteil als in den Randbezirken. Unabhängig von der Forderung unserer Partei nach ÖPNV zum Nulltarif rechnen wir mit einer Zunahme des Fahrradverkehrs, die sich verkehrspolitisch auf die Stadtentwicklung auswirkt.

Frage 1.3.: Werden Sie sich für eine Anpassung der finanziellen Förderung am Anteil der Mobilitätsarten am Modal Split und an ökologischen Kriterien einsetzen?

Eine Anpassung der finanziellen Förderung dem Anteil der Mobilitätsarten entsprechend, hat nur dann Sinn, wenn durch Förderung eine Verbesserung der Situation im jeweiligen Verkehrsbereich erreicht werden kann. Weiterhin ist der Aspekt zu beachten, dass finanzielle Förderungen zur Umsetzung von Projekten in Verkehrsbereichen auch zu Wechselwirkungen unter den Mobilitätsarten führen, zu Verbesserungen bzw. Einschränkungen.

Der Mobilitätsanteil ist nicht nur durch Verkehrsprojekte beeinflussbar, sondern u. a. auch von der Möglichkeit der sozialen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der Notwendigkeit, Einkäufe und Behördengänge innerhalb der Stadt auf den herkömmlichen Wegen zu erledigen. Wir streben gerade hinsichtlich der öffentlichen Verwaltung eine Vermeidung dieser Erledigungswege durch Nutzung des Internets bzw. stationärer Portale an.

Die PIRATEN Berlin haben zu dieser Frage keinen Beschluss gefasst. Wir setzen uns für eine finanzielle Förderung ein, die auf Grundlage der tatsächlichen Anforderung und ökologischer Gesichtspunkte basiert, der Anteil der Mobilitätsart kann dabei als Orientierung dienen.

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.

Frage 2.1. : Werden Sie sich für die Einführung weiterer Verkehr vermeidender

Maßnahmen in das Berliner Baurecht einsetzen?

Die Anbindung von Bauprojekten an den ÖPNV sehen wir als sinnvoll an, die jeweiligen Bauherren haben hier keinen Einfluss, die Planung und Umsetzung obliegt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Anbieter des ÖPNV. Eine grundsätzliche Pflicht zur Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist gerade im Stadtrandbereich nicht durchsetzbar, in denen Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser überwiegen. Im Innenstadtbereich ist diese Option umzusetzen, soweit dies nicht bereits erfolgt ist.

Wir setzen uns für den ÖPNV zum Nulltarif ein, der beinhaltet, jedem Berliner die Teilhabe am sozialen, kulturellen und gesellschaftlichen Leben der Stadt zu ermöglichen.

Die Vorgaben des Berliner Baurechts hinsichtlich der Errichtung von Pkw-Stellplätzen bzw. Tiefgaragenstellplätzen sind anpassungsfähig. Hier sprechen wir uns für eine Bedarfsanalyse bei Beginn der Baumaßnahme unter Beachtung der Verkehrsanbindungen und örtlichen Gegebenheiten aus, um flexibel auf den Bedarf reagieren zu können.

Fahrradstellplätze sind im Berliner Baurecht verankert und müssen sich nach der Anzahl der Nutzer der Wohn- und Geschäftshäuser orientieren. Eine Verstärkung der Fahrradstellplätze ist zu empfehlen, wenn der Bedarf die vorgesehenen Plätze übersteigt. Die Maßnahme ist nicht nur bei der Errichtung sondern auch während der Nutzung des Gebäudes zu empfehlen.

Frage 2.2. : Wie werden Sie die Kontrolle dieser Maßnahmen gewährleisten?

Das Anlegen von Pkw-Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen wird bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch die zuständigen Behörden bei der Bauabnahme kontrolliert. Die Kontrolle erfolgt nach der Festlegung im Rahmen der erteilten Baugenehmigung.

Die Kontrolle hinsichtlich der Anbindung an den ÖPNV kann nur durch eine Bedarfsanalyse erfolgen, wobei hier nicht der Bauherr, sondern das Land Berlin die Verantwortung für die Umsetzung trägt. Eine Kontrolle ist aufgrund des Vorlaufs und der Planung der Strecken des ÖPNV temporär unabhängig vom Baugeschehen durchzuführen.

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.

Frage 3.1. : Wird sich Ihre Partei für die Erprobung und Umsetzung der neuen Konzepte in Berlin innerhalb der kommenden Legislaturperiode einsetzen?

Die PIRATEN Berlin haben sich bisher zu diesem speziellen Thema keinen Beschluss gefasst.

Der Hintergrund von Shared Space, Flächen eigenverantwortlich und gleichberechtigt im Verkehr zu nutzen, unabhängig vom Verkehrsmittel und ohne Verkehrsregulierung erscheint uns ein interessantes Projekt zu sein. Wir sehen den Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer innerhalb des Projekts als verbesserungswürdig an.

Das Anliegen, ein Modellprojekt in einem gemischten Wohngebiet durchzuführen, können wir unterstützen. Eine Umsetzung sehen wir in der kommenden Legislaturperiode aufgrund der fehlenden Erprobung nicht als umsetzbar an.

Begegnungszonen, die den Fußgängern vor allen anderen Verkehrsteilnehmern den Vortritt lassen, sind für Wohngebiete geeignet. Zu diesem Punkt können wir uns eine jeweilige Erprobung in allen Stadtbezirken in dieser Legislaturperiode und je nach Ergebnis eine Umsetzung gerade in Wohngebieten mit hoher Einwohnerzahl vorstellen.

Frage 3.2. Wie werden Sie mit den Widerständen gegen diese Konzepte umgehen?

Die PIRATEN Berlin setzen sich für ein höheres Maß an Bürgerbeteiligung insgesamt, nicht nur an städteplanerischen Vorgehen ein. Gleichzeitig wollen wir, dass die Politik von Anfang an Transparenz über Möglichkeiten der Verkehrsgestaltung zeigt. Unter den genannten Prämissen der direkten Bürgerbeteiligung und der Transparenz des Planungsvorgangs sowie über den Ablauf der Erprobung können wir uns folgende Vorgehensweise vorstellen:

Die Bezirksverwaltungen bzw. die Senatsverwaltung schlägt einen Bereich zur Erprobung vor bzw. fordert Vorschläge von den Bürgern direkt ab, über den die Bürger per Volksentscheid abstimmen können. Ohne die Beteiligung der Bürger ist für uns keine Entscheidung möglich, einerseits aus den von uns vertretenden demokratischen Gründen und andererseits da für die Erprobung ein hohes Maß an Bürgerbeteiligung notwendig ist.

Wir setzen uns für dafür ein, neue Formen der Bürgerbeteiligung mit Hilfe von elektronischen Interaktionsformen zu entwickeln und zu erproben und streben die Schaffung einer Online-Demokratieplattform an, die dann die Aufgabe eines Volksentscheids übernehmen könnte.

IV. Fußgängerverkehr

Zufußgehen ist die ökologischste und sozial verträglichste Verkehrsart. Zuegeparkte, 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.

Frage 4.1. : Welchen Anteil des Zufußgehens am Modal Split wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode erreichen?

Der Anteil lag lt. dem Senat für Stadtentwicklung in 2008 bei 29 %. Wir gehen von einem gleichbleibenden Anteil an Fußgängern um 30 % aus und sehen eher eine Zunahme bei den Fahrradfahrern. Eine Erhöhung widerspricht der Prognose der Senatsentwicklung für Stadtentwicklung wonach sich die Wegstrecken aufgrund der demographischen Entwicklung verringern werden und durch die Verkehrssituation insgesamt sich der Anteil am ÖPNV und bei den Fahrradfahrern erhöhen wird.

Frage 4.2.: Mit welchen Maßnahmen und finanziellen Mitteln werden Sie den Anteil des Fußgängerverkehrs erhöhen?

Unser Ziel ist es, die Mobilität der Berliner insgesamt durch einen ÖPNV zum Nulltarif zu erhöhen. Andere Punkte unseres Wahlprogramms wie der Erhalt von Freiflächen, der Existenzsicherung über Mindestlohn und Grundeinkommen führen zur Möglichkeit der sozialen und kulturellen Teilhabe an der Gesellschaft. Diese

Maßnahmen erhöhen das Verkehrsaufkommen insgesamt, wir streben ausgeglichene Anteile von Modal Split an.

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, Bremen und Münster unterstützen den Radverkehr umfassender.

Zu diesem Thema haben die Piraten bisher noch keinen Beschluss gefasst, wir setzen uns für eine Verkehrspolitik ein, deren Ziel die gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer ist.

Frage 5.1. Wie ehrgeizig ist Ihre Partei in punkto Radverkehr?

Wir sehen Radfahrer als gleichberechtigte Teilnehmer des Verkehrs an, den Radfahrern stehen zu wenig eigene und wenn zu schmale Fahrwege zur Verfügung.

Für eine gleichberechtigte Teilnahme aller am Verkehr ist Rücksicht auf die jeweils anderen Verkehrsteilnehmer eine Grundvoraussetzung. Diesen Aspekt kann man nicht technisch lösen, sondern ist Aufgabe jedes Einzelnen und der Gesellschaft. Durch das Anlegen von Fahrradwegen und Fahrradstreifen kann die Situation entspannt werden. Da die Fahrradnutzung in unterschiedlicher Geschwindigkeit erfolgt, sind Verkehrswege für Radfahrer in ausreichender Breite bzw. als Kombination von Fahrradwegen und Fahrradstreifen anzulegen.

Frage 5.2.: Setzen Sie sich für eine konsequente Umsetzung der Radfahrstrategie ein und wenn ja wie?

Im Rahmen der von uns favorisierten gleichberechtigten Teilnahme der Radfahrer am Verkehr in Berlin ist neben dem Anlegen von Fahrradwegen und Fahrradstreifen, das sichere Überqueren an Kreuzungen durch eigene Ampelschaltung weiter auszubauen und im öffentlichen Bereich genügend Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Gerade bei Verkehrsknotenpunkten sprechen wir

uns für die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten aus, um das Umsteigen auf den ÖPNV zu ermöglichen.

Wir sprechen uns weiterhin dafür aus, Projekte zum Radsharing zu fördern um das Umsteigen aufs und vom Rad unabhängig vom Besitz des Verkehrsmittels zu ermöglichen und zur weiteren Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen.

Frage 5.3.: Welche Bedeutung messen Sie dem Radverkehr bei (Modal Split)?

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split wird sich entsprechend aller Prognosen erhöhen, gerade im innerstädtischen Bereich. Gründe hierzu sind die Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs und die Änderung des Bewusstseins der Berliner bzgl. des Umweltschutzes und der Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt.

Kurze Wege sind schneller mit dem Fahrrad oder ÖPNV als mit dem motorisierten Individualverkehr möglich. Lange Wege können über den ÖPNV bestritten werden.

Aufgrund der zu erwartenden Zunahme des Radverkehrs ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt wichtig, Berlin auf diese Situation vorzubereiten und die Erhöhung des Modal-Split-Anteils bei der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

Frage 5.4. Sind Sie bereit, Verkehrsräume (Stellplätze, Fahrspuren) zu Gunsten des Radverkehrs zu gestalten?

Ja, wir sehen es als erforderlich an, um eine gleichberechtigte Nutzung durch die Radfahrer zu ermöglichen, Fahrspuren in Fahrradstreifen umzuwandeln. Stellplätze sind entsprechend des Modal-Split-Anteils für die Verkehrsteilnehmer vorzusehen, die eine Parkmöglichkeit benötigen. Nicht nur Pkw und LkW ist die Möglichkeit zum verkehrsgerechten Parken einzuräumen, sondern auch jeder Form von Zwei- und Dreirädern.

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.) – bzw. bis Jungfernheide

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

Frage 6.1.: Wie wird sich Ihre Partei für den Erhalt und den Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes einsetzen und wenn ja, welche Streckenabschnitte wären Ihre bevorzugten Verlängerungen?

Die PIRATEN Berlin haben zu diesem Thema innerhalb des Landeswahlprogramms keinen Beschluss gefasst, einige Bezirkswahlprogramme mit dieser Position befinden sich in Vorbereitung. Wir sehen den Ausbau von Straßenbahnstrecken als sinnvoll an, wenn diese auf längeren Strecken den motorisierten Verkehr entlasten können.

Gleichzeitig setzen wir uns insgesamt für die Umsetzung von ökologischen Gesichtspunkten im gesamten ÖPNV ein, wir sehen kein Verkehrsmittel des ÖPNV als vordergründig an. Jedes Verkehrsmittel erfüllt sein Zweck. Ausbau und Neubau von Straßenbahnstrecken sollten daher verkehrspolitisch nachhaltig gestaltet werden. Generell treten wir für eine direkte Mitbestimmung der Bürger und eine Beteiligung der Bürger an verkehrspolitischen Entscheidungen ein.

Wir sprechen uns für den Erhalt von Straßenbahnlinien aus, soweit nicht durch ober- oder unterirdische Streckenführung anderer Verkehrsmittel der Straßenverkehr insgesamt sinnvoll entlastet werden kann. Straßenbahnlinien durch Buslinien zu ersetzen sehen wir als nicht zielführend an.

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.

Frage7.1. : Wie steht Ihre Partei zu diesen Forderungen und wie sieht Ihre Partei die Zukunft der Berliner S-Bahn aktuell und nach 2017?

Die PIRATEN Berlin setzen sich für die Rekommunalisierung der Infrastruktur der S-Bahn in Berlin und für eine direkte Übernahme der Verantwortung für die S-Bahn durch das Land Berlin sowie die Überführung der Geschäftstätigkeit in eine Anstalt öffentlichen Rechts ein. Diese Maßnahme wird von uns für erforderlich angesehen, um nach den Chaos-Jahren den reibungslosen ÖPNV in Berlin sicherzustellen.

Langfristig setzen wir uns für eine Übernahme des Betriebs der Berliner S-Bahn durch das Land Berlin ein. Diese Übernahme ist aufgrund des derzeitigen Zustands des Fuhrparks bis 2017 nicht umzusetzen. Für die Umsetzung wird ein Konzept benötigt, das den Betrieb des gesamten ÖPNV durch das Land Berlin, zum anderen ein alternatives Konzept, das den Betrieb durch Dritte unter Kontrolle des Landes Berlin teilweise, zeitweise bzw. als Ausfallsicherheit beinhaltet.

Innerhalb der Konzepte ist hinsichtlich des Fuhrparks zu prüfen, inwiefern die Möglichkeit des Leasings für Triebfahrzeuge, Busse und Züge besteht. Möglichkeiten der Anmietung des vorhandenen Fuhrparks durch Land Berlin oder Dritte sind dabei zu berücksichtigen. Ziel ist der Aufbau eines Fuhrparks, dessen Betrieb mittel- bis langfristig vom Land Berlin übernommen wird.

Die Laufzeit der zwischen dem Land Berlin und der S-Bahn Berlin GmbH abgeschlossenen Verträge endet im Jahr 2017, somit innerhalb von 6 Jahren. Daher ist die Ausschreibung des Betriebes der Berliner Stadtbahn für die Dauer des Planungszeitraumes fortzuführen. Im Vergabeverfahren ist anzukündigen, dass spätestens mit dem Jahr 2025 die Übernahme des Betriebes der Berliner Stadtbahn durch das Land Berlin erfolgt.

Weiterhin unterstützen wir das Anliegen des Berliner S-Bahn-Tisches zur Offenlegung der Verträge zwischen dem Land Berlin und der S-Bahn Berlin GmbH. Diese Offenlegung ist zur abschließenden Klärung der Vorfälle und zur Einleitung vorbeugender Maßnahmen unbedingt erforderlich.

Durch die Offenlegung der Verträge sollen folgende Fragen geklärt werden:

- Welche vertraglichen Verpflichtungen und welche Freiräume in der Entscheidung hat die S-Bahn-Berlin GmbH?
- Wurden die Wartungsvorschriften lückenlos befolgt oder wurden Wartungsintervalle verlängert und so beim Erhalt des Fuhrparks gespart?
- Stand genügend Personal, Material und Zeit für die Wartung der Triebwagen und der Züge zur Verfügung?
- Haben die Arbeitsbedingungen bei der S-Bahn einen reibungslosen Betrieb der Stadtbahn gewährleistet?

- Wurden Gewinne aus den Vorjahren der S-Bahn Berlin GmbH in Infrastruktur und Betrieb reinvestiert?
- Wer trägt die Verantwortung für die Krisen in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011?
- Wurde Hinweisen Dritter und der Beschäftigten der S-Bahn-Berlin GmbH nachgegangen?
- Gab es innerhalb der Deutschen Bahn AG Aufforderungen zu Einsparungen, die von der S-Bahn-Berlin GmbH zum Nachteil der Betriebsfähigkeit und der Fahrgäste umgesetzt wurden?

Sämtliche Vorgänge, die zur Aufklärung des Sachverhalts des Versagens der Betriebsbereitschaft der S-Bahn Berlin GmbH, werden wir transparent und für jeden interessierten Bürger veröffentlichen. Davon ausgenommen ist die Veröffentlichung von Namen Beschäftigter unterhalb der Geschäftsleitungsebene der S-Bahn-Berlin GmbH und der Deutschen Bahn.

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.

Frage 8.1.: Werden Sie sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und bewohnten Gebieten eingeführt wird?

Für die Verkehrspolitik hat die Piratenpartei auf Bundesebene noch keinen programmatischen Beschluss gefasst. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten sehen wir als sinnvoll an, diese werden und wurden in Berlin bereits umgesetzt. Auch in diesem Bereich möchten wir die Bürger selbst Einfluss nehmen lassen und über Tempobegrenzungen innerhalb ihres Wohngebietes / Stadtbezirkes mitentscheiden lassen.

Einer generellen Tempobeschränkung in Berlin auf Tempo 30 stimmen wir nicht zu. Wir sehen dies aufgrund des Verkehrsaufkommens und der weiten Wegstrecken selbst innerhalb der Stadt als nicht rentabel und umsetzbar an. Statt durch Verbote

Verhalten zu beeinflussen, sind Verkehrsteilnehmer durch Aufklärung zu gegenseitiger Rücksicht anzuhalten.

Die Belastung der Umwelt durch Lärm und Feinstaub sollte technologisch vermieden werden, hierzu sprechen wir uns für die Förderung von Technologien aus, die einen ökologischen Betrieb von Verkehrsmitteln zum Inhalt haben.

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.

Frage 9.1. : Werden Sie die Durchsetzung dieser Maßnahmen in allen Bezirken unterstützen?

Zu dieser Thematik ist seitens der PIRATEN Berlin noch kein Beschluss erfolgt. Wir begrüßen das Engagement von Carsharing-Projekten und werden uns für mehr öffentliche Carsharing-Stellplätze einsetzen. Dabei ist der Einsatz von Kraftfahrzeugen mit Elektroantrieb im Carsharing ein ökologischer Aspekt, den es sich zu verfolgen lohnt.

Die Parkraumwirtschaft auszuweiten sehen wir nicht als Mittel an, nachhaltig den motorisierten Individualverkehr im Innenstadtbereich und stark frequentierten Bereichen zu beschränken. Den Berlinern und den Gästen unserer Stadt sind sinnvolle Alternativen wie ÖPNV zum Nulltarif, Radsharing, Carsharing zu bieten. Parkflächen sind für alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zur Verfügung zu stellen, so dass eine ausgewogene Nutzung auch durch Radfahrer erfolgen kann.

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.

Frage 10.1.: Was wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode tun, um die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Kfz-Verkehr in Berlin zu mindern?

Die Quelle von Lärm ist nicht der Kfz-Verkehr allein, andere Situationen wie Baugeschehen, Verkehrsaufkommen insgesamt führen zur Lärmbelastung. Nicht zuletzt durch die desolaten Zustände der Straßen und Wege entstehen zusätzliche Lärmbelästigungen. Feinstaub entsteht darüber hinaus nicht nur durch den Straßenverkehr, sondern auch durch die Privathaushalte, Wirtschaft und Kraftwerke. Der Anfall von Feinstaub kann nur technologisch gelöst werden.

Wie bereits geäußert, sehen wir zur Vermeidung von Lärm und Feinstaub durch Kfz-Verkehr einerseits die Förderung von ökologischen Technologien in der Antriebstechnik als vielversprechend an und andererseits die Förderung des ÖPNV durch ein Angebot zum Nulltarif, was wiederum zur Verringerung des individuelle, motorisierten Verkehrsaufkommens führt.

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.

Frage 11.1.: Werden Sie für das Nachtflugverbot von 22-6 Uhr eintreten?

Die PIRATEN Berlin haben zu diesem Thema keinen Beschluss gefasst. Innerhalb des Landesverbands Berlin existieren hierzu keine übereinstimmenden Meinungen. Wir setzen uns in dieser Frage für eine Beteiligung der Berliner und Brandenburger an der endgültigen Entscheidung im Rahmen unserer Forderung, Bürger direkt an politischen Entscheidungen zu beteiligen.

Frage 11.2.: Werden Sie dafür eintreten, dass die Zahl der Lärmbetroffenen minimiert wird?/

Auf die Vorgabe der Flugrouten hat das Land Berlin nur bedingt Einfluss. Der vorhandene Einfluss ist zu nutzen, um die Anzahl der durch die Flugrouten Betroffenen zu senken.

Ein Grundanliegen unserer Partei ist die Transparenz über Verfahren und Entscheidungen in Politik und Verwaltung. Die Berliner und Brandenburger sind umfassend und lückenlos über die Tragweite der Beeinträchtigungen und deren Umfang in der Lebensqualität zu informieren und in eine Entscheidung einzubeziehen.

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.

Frage 12.1.: Werden Sie sich gegen die Verlängerung der A 100 einsetzen?

Die PIRATEN Berlin lehnen den weiteren Ausbau der A100 ab. Der Ausbau wirkt sich negativ auf die Lebensqualität der Berliner der angrenzenden Stadtbezirke aus. Die Weiterführung des Verkehrsaufkommens von der A100 in den Innenstadtbereich führt nicht zu einer Entlastung des Individualverkehrs, sondern zu einer Belastung durch vermehrte Staubildung in den Ab- und Auffahrtsbereichen als auch zur Erhöhung der Lärm- und Emissionsbelastung und verringert somit die Entwicklung des Gebietes zu einem attraktiven Wohngebiet.

Den bereits für das Projekt bewilligtem Etat werden wir in ein Alternativprojekt mit ähnlichem Nutzen einbringen. Wir sehen im Erhalt und Ausbau der sich teilweise in desolatem Zustand befindenden Bundesstraßen (1 - 2- 5 - 96 - 101) eine Alternative, wobei wir einen Ausbau der Fuß- und Radwege als Priorität ansehen.

Wir unterstützen die Klage des BUND, des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, privater Grundstückseigentümer und Gewerbetreibender gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der A100 und werden eine prinzipielle, direkte und demokratische Beteiligung der Bürger an Verkehrsprojekten in Berlin, sowie die vollständige Transparenz über die seitens des Landes Berlin geführten Ausschreibungen, Verhandlungen und Vertragsabschlüsse zu Verkehrsprojekten umsetzen.