

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e.V. (VCD Nordost) setzt sich für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik ein. In diesem Sinne verstehen wir uns als unabhängiger überparteilicher Mitglieder-, Verbraucher- und Lobbyverband. Wir würden gerne von Ihnen erfahren, wie sich Ihre Partei eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik, besonders auch im Hinblick auf die Klimaveränderungen und die zunehmende Ressourcenverknappung vorstellt.

Wir möchten unseren Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit eine Hilfestellung für die Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus am 18. September 2011 zur Verfügung stellen, die aufzeigt, in welche Richtung sich Verkehr und Mobilität in Berlin nach Meinung Ihrer Partei entwickeln soll. Trotz der recht kurzen Zeitspanne bis zur Wahl hoffen wir zuversichtlich auf die Stellungnahmen Ihrer Partei. Ergänzend zu dieser E-Mail senden wir Ihnen unsere Anfrage auch mit der Post zu.

Bitte senden Sie uns diese bis spätestens zum *29.06.2011* in digitaler Form per E-Mail an info@vcd-nordost.de.

Mit freundlichen Grüßen,

W. Borchert

Vorstandsmitglied des

VCD Nordost

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?/

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?/

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?/

IV. Fußgängerverkehr

Zufußgehen ist die ökologischste und sozial verträglichste Verkehrsart. Zugeparkte, 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?/

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?/

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?/

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?/

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?

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?/

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?/

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?/

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?/