

VCD Nordost e.V. Yorckstr. 48 | 10965 Berlin

Berlin, 21.11.2023

## **Einladung zum verkehrspolitischen Austausch**

im Ergebnis der Wiederholungs-Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin hat sich ein neuer Senat gebildet, was seither spürbar Auswirkungen auf die Berliner Mobilitätspolitik hat. Als ökologisch orientierter Mobilitäts-Verband sind wir daran interessiert, auch unter veränderten politischen Vorzeichen die aus unserer Sicht notwendige Mobilitätswende im konstruktiven Austausch weiter voranzubringen.

Sei es der Ausbau des ÖPNV, die Stärkung und Unterstützung von Rad- und Fußverkehr, die Erhöhung der Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden, die Verteilung von Verkehrsflächen oder die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen – das alles sind große Aufgaben, die es zu bewältigen gilt.

Wir laden daher herzlich ein zu einem Austausch im Kreise der Aktiven unserer AG Öffentlicher Verkehr und unserer AG Rad&Fuß sowie Vertreter:innen befreundeter Verbände:

**Donnerstag 30. November um 18:00 Uhr mit Johannes Kraft (CDU)**

**Montag 18. Dezember um 18.00 Uhr mit Tino Schopf (SPD)**

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich dafür etwa eineinhalb Stunden Zeit nehmen.

In den Mittelpunkt unseres Austauschs möchten wir gerne die mobilitätspolitischen Positionen des VCD Nordost stellen. Uns interessiert, wie Sie zu den Positionen des VCD Nordost stehen und inwieweit Sie bereit sind, diese auch umzusetzen.

Diese Positionen wurden in unseren genannten AGen jeweils über einen längeren Zeitraum erarbeitet und werden im Folgenden gerne erläutert:

VCD Nordost e.V.

Yorckstr. 48 | 10965 Berlin | Fon 030 /446 36 64 | Fax 030 /446 37 03 | [info@vcd-nordost.org](mailto:info@vcd-nordost.org) | [www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de)  
Spendenkonto: GLS Bank | IBAN: DE41 4306 0967 8025 3138 01 | BIC GENODEM1GLS  
Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

## **Positionen des VCD Nordost**

- Mobilitätswende heißt für uns: Transformation unseres Verkehrssystems, das vorrangig auf privatem Autobesitz basiert und sich auch daran ausrichtet, hin zu einer umwelt- und klimaverträglichen Mobilität für alle im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr), ergänzt durch Sharing sowie Liefer- und Fahrdienste für Personen und Güter. Dies ermöglicht gleichzeitig die #VisionZero.
- Die aktuelle, historisch gewachsene Dominanz des Autos im Straßenraum ist aufgrund des deutlich höheren Flächenbedarfs pro beförderter Person nicht flächeneffizient im Hinblick auf Mobilität für alle auf begrenzten Flächen und verdrängt oder behindert die flächeneffizienteren und für alle zugänglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr).
- Pull-Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes im Umweltverbund reichen nicht aus, es braucht auch Push-Maßnahmen, die den privaten Kfz-Verkehr unattraktiver machen.
- Wirksamstes Mittel für eine beschleunigte Mobilitätswende ist die deutliche und kontinuierliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Verbleibende Parkflächen müssen konsequent anhand tatsächlicher Kosten bewirtschaftet werden.
- E-Ladestruktur sollte bevorzugt im halböffentlichen Raum errichtet werden: Parkhäuser, Tiefgaragen, Tankstellen, Parkplätze von Einzelhandel und Dienstleistern. E-Ladestruktur im öffentlichen Raum sollte nur dort errichtet werden, wo durch aktuelle Planung sichergestellt ist, dass dort auch künftig Parken möglich sein soll. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Parkplätze am falschen Ort durch Ladesäulen auf Jahre festzementiert werden. Hauptstraßen scheiden damit für E-Ladestruktur völlig aus.
- Die derzeit von parkenden Kfz belegten Flächen brauchen wir insbesondere an Hauptstraßen für bessere Zwecke: neue Tramlinien oder Busspuren, sichere Radwege, mehr Platz für Fußverkehr, Aufenthaltsqualität, mehr Grün und Versickerungsflächen für eine klimaresiliente Stadt.
- Pull- und Push-Maßnahmen müssen also zwingend zeitgleich erfolgen.

## **Unsere aktuellen umsetzungsorientierten Kernanliegen in Berlin sind:**

- Eine Flächenaufteilung im öffentlichen Straßenland, die allen Verkehrsteilnehmenden und der Bedeutung der jeweiligen Verkehrsart für einen künftig angestrebten Mobilitätsmix sowie den Anforderungen des fortschreitenden Klimawandels gerecht wird.
- Als wichtigstes Instrument sehen wir dabei die zügige Umsetzung der im Mobilitätsgesetz definierten Vorrangnetze für die Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie der Liefer- und Ladezonen für den tatsächlich notwendigen Wirtschaftsverkehr.
- Entflechtung dieser Vorrangnetze, wie sie bereits in den §§ 24 und 25 BerlMobG angelegt ist, ist aus unserer Sicht notwendig, um Konflikte zwischen den Verkehrsarten zu vermeiden. Dazu müssen die drei Netze straßenscharf definiert und dann übereinandergelegt werden, um Konfliktpunkte zu erkennen.
- Die #VisionZero, also keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, muss oberste Maxime aller Planungen und Maßnahmen bleiben. Dazu gehört auch das Ziel, dass Verkehrsarten, von denen evident die höchste Gefährdung für Leib und Leben ausgeht, nach Möglichkeit minimiert werden.

**Vor diesem Hintergrund möchten wir uns gerne zu folgenden drei Themenkomplexen konkreter austauschen:**

## **1. ÖPNV Vorrangnetz**

Anfang kommenden Jahres soll der Nahverkehrsplan (NVP) 2024-2028 beschlossen werden. Aus der aktuellen Koalition ist regelmäßig zu hören, dass mehr und schneller gebaut werden soll als unter dem Vorgänger-Senat. Dazu sollen zunächst vorhandene Planungen überprüft und neu priorisiert werden. Zusätzlich soll ein verstärkter Fokus auf U-Bahn-Bau gelegt werden, was aber nicht in Konkurrenz zum Tram-Ausbau stehen soll.

### **Der VCD Nordost fordert:**

- Zur Umsetzung der Vorrangnetze gemäß BerlMobG muss im Nahverkehrsplan (NVP) auch für den ÖPNV ein Vorrangnetz im Sinne des Mobilitätsgesetzes als Planungsinstrument straßenscharf definiert werden. VCD-Vorschlag: alle (vorhandenen und geplanten) Tramlinien sowie M- und X-Busse sind Vorrangnetz, alle weiteren Busse sind Ergänzungsnetz
- Die Vorrangnetze der verschiedenen Verkehrsträger müssen dabei entflochten werden. Denn wo alle Vorrang haben, hat im Ergebnis niemand Vorrang.
- Vorrangnetz verstehen wir als "doppelten Vorrang": 1. Vorrang bei der Gestaltung des jeweiligen Straßenraums nach den Bedürfnissen der entsprechenden Verkehrsart, alle anderen sind nachrangig; 2. zeitlicher Vorrang bei der Umsetzung.
- Klare Planungsrichtlinien bzw. Planungsvorgaben beim Bau neuer Tramlinien zur Umsetzung des Vorrangs. Planungsziele müssen sein: eine möglichst geringe Reisezeit, hohe Beförderungskapazität, barrierefreier Zugang, weitestgehender Ausschluss von Störfaktoren. Das heißt: wo immer möglich ein besonderer Gleiskörper, möglichst als Rasengleis.
- Neue längere Tramlinien (z.B. Hauptbahnhof – Spandau, Potsdamer Platz – Adlershof, Alexanderplatz – Steglitz) sollten in der Vorplanung als Ganzes betrachtet werden, um Defizite beim Anschluss des jeweils nächsten Abschnittes zu vermeiden.

### **Fragen:**

- Welche Prioritäten sehen Sie bei der Planung und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes?
- Soll ein ÖPNV Vorrangnetz als Planungsinstrument im Sinne des Mobilitätsgesetzes im aktuell kommenden Nahverkehrsplan (NVP) verankert werden?
- Sind klare Planungsvorgaben wie oben beschrieben hilfreich und sinnvoll?
- Was konkret bedeuten die aktuellen Überprüfungen geplanter Tramstrecken, wer führt sie durch und bis wann sollen sie abgeschlossen sein?
- Wo konkret soll mehr gebaut werden?
- Wo konkret soll schneller gebaut werden?
- Wie und wo sollen oder können sich Mobilitätsverbände dabei konstruktiv einbringen?

## **2. Fahrrad Vorrangnetz:**

Aus der aktuellen Koalition ist regelmäßig zu hören, dass insbesondere Radwege mehr und schneller gebaut werden sollen als unter dem Vorgänger-Senat. Dazu sollen zunächst vorhandene Planungen überprüft und neu priorisiert werden.

Bis zur Wiederholungswahl wurden mögliche Änderungen zum Radnetzplan mit den Bezirken verhandelt, seither ist das völlig zum Erliegen gekommen. Als VCD Nordost hatten wir uns dabei aktiv in den bezirklichen FahrRäten und im FahrRat Berlin eingebracht.

#### **Der VCD Nordost fordert:**

- Zur Beschleunigung und Überprüfbarkeit der Umsetzung des Fahrrad-Vorrangnetzes bedarf es auf Landesebene wie auch in allen Bezirken jeweils eines realistischen, aber verbindlichen und überprüfbaren Maßnahmenplanes, welches Netz bis 2030 umgesetzt sein soll und welche einzelnen Maßnahmen dafür wann umgesetzt werden.
- Als Qualitätsmerkmal entscheidend ist, dass bis spätestens 2030 ein flächendeckendes geschlossenes Netz besteht und nicht nur ein Sammelsurium unverbundener Einzelstrecken.
- Die Radschnellverbindungen (RSV) müssen als zentrale Netzbestandteile auch zeitlich deutlich priorisiert werden, damit andere Netzbestandteile sich anschließen können und Doppelplanungen vermieden werden.
- Dafür könnte im Gegenzug hingenommen werden, dass die geforderte Netzdichte realistischerweise nicht bis 2030 erreicht wird. Die Netzverdichtung müsste dann aber kontinuierlich und zügig in den Folgejahren vorangetrieben werden.
- Die Vorrangnetze der verschiedenen Verkehrsträger müssen dabei entflochten werden. Denn wo alle Vorrang haben, hat im Ergebnis niemand Vorrang.
- Vorrangnetz verstehen wir als "doppelten Vorrang": 1. Vorrang bei der Gestaltung des jeweiligen Straßenraums nach den Bedürfnissen der entsprechenden Verkehrsart, alle anderen sind nachrangig; 2. zeitlicher Vorrang bei der Umsetzung.

#### **Fragen:**

- Wie werden Sie und Ihre Partei sicherstellen, dass bis 2030 ein flächendeckendes geschlossenes Fahrrad-Vorrangnetz umgesetzt ist?
- Welche Bedeutung haben dabei die Radschnellverbindungen (RSV) und bis wann sollen sie fertiggestellt werden?
- Wo konkret soll mehr gebaut werden?
- Wo konkret soll schneller gebaut werden?
- Wie und wann soll das Änderungsverfahren zum Radnetz weitergehen?
- Wie und wo sollen oder können sich Mobilitätsverbände bei der „Neupriorisierung“ konstruktiv einbringen?

### **3. Fuß Vorrangnetz**

Seit vergangenem Jahr wird gemäß BerlMobG der Fußverkehrsplan (FVP) erarbeitet, der analog zum RVP auch ein Fußverkehrsnetz enthalten soll, das seit letztem Jahr entwickelt wird. Aus unserer Sicht ist dabei zu befürchten, dass wie schon beim Radnetz auch hier aufgrund methodischer Mängel kein gutes Ergebnis erzielt wird.

Obwohl der VCD Nordost im Eckpunktedialog zur Erarbeitung des Fußverkehrsteils des BerlMobG wesentlich und konstruktiv beigetragen hat, sind wir leider im „Fußverkehrsgremium“ nicht vertreten und können daher die Entwicklung des FVP nicht direkt begleiten.

#### **Der VCD Nordost fordert:**

- Ein Vorrangnetz für den Fußverkehr ist, anders als bei ÖPNV und Fahrradverkehr, kein geschlossenes Netz bezirksübergreifender Routen, sondern definiert stattdessen Bereiche mit deutlich erhöhtem Fußverkehrsaufkommen, wo diesem daher Vorrang eingeräumt werden muss.

- Die Definition dieser Vorrangbereiche sollte nicht durch geometrische Figuren im Stadtplan erfolgen, sondern aufgrund tatsächlicher Gegebenheiten vor Ort.
- Prioritär sind 1. Straßen und/oder Zonen mit starkem Einzelhandel und/oder Dienstleistungen, 2. Wichtige Umsteigepunkte des ÖPNV, 3. Schulen und Schulwege.
- Die Vorrangnetze der verschiedenen Verkehrsträger müssen dabei entflochten werden. Denn wo alle Vorrang haben, hat im Ergebnis niemand Vorrang.
- Vorrangnetz oder Vorrangbereich verstehen wir als "doppelten Vorrang": 1. Vorrang bei der Gestaltung des jeweiligen Straßenraums nach den Bedürfnissen der entsprechenden Verkehrsart, alle anderen sind nachrangig; 2. zeitlicher Vorrang bei der Umsetzung.
- bei allen Neuplanungen von Straßenräumen sind insbesondere auch möglichst geringe Querungsbreiten für querenden Fußverkehr als Planungsziel festzulegen, hilfsweise auch durch Gehwegvorstreckungen an Ampeln und Überwegen sowie durch Querungshilfen. Straßen sollen verbinden statt zu trennen!
- Der VCD Nordost sollte dringend in das Fußverkehrsgremium berufen werden!

**Fragen:**

- Was planen Sie und Ihre Partei zur Förderung des Fußverkehrs und für ein Vorrangnetz?
- Welche Maßnahmen sind dabei prioritär und bis wann sollen sie umgesetzt werden?
- Wie und wo sollen oder können sich Mobilitätsverbände dabei konstruktiv einbringen?
- Unterstützen Sie, dass der VCD Nordost in das Fußverkehrsgremium berufen wird?
- Wie stehen Sie zu den 12 Modellprojekten für den Fußverkehr in den Bezirken und ihrer fristgemäßen Umsetzung?

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsprojekte/modellprojekte/>

**Wir freuen uns sehr auf den Austausch mit Ihnen zu den genannten Positionen des VCD Nordost.**

Für Fragen können Sie sich gerne unter den genannten Kontaktdaten an uns wenden.

Mit herzlichem Dank und freundlichem Gruß

*Jörg-Udo Aden, Sprecher AG Öffentlicher Verkehr*  
*Harald Wenzel, Sprecher AG Rad&Fuß*  
*Heiner von Marschall, Landesvorsitzender*

**Kontakt VCD Nordost:**

Heiner von Marschall, Landesvorsitzender

Email: [heiner.v.marschall@vcd-nordost.de](mailto:heiner.v.marschall@vcd-nordost.de) Tel: 0174 465 65 23

[www.vcd-nordost.de](http://www.vcd-nordost.de)

**Der VCD (Verkehrsclub Deutschland)** setzt sich ein für Mobilität für Menschen, ein positives Miteinander aller Verkehrsarten und eine ökologische Verkehrswende. Schwerpunkte sind dabei die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) und mehr Verkehrssicherheit gerade auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer: Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

**Der VCD Nordost** ist der Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern.