

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

Berlin, 25.04.2024

Einladung zum verkehrspolitischen Austausch

Montag 13.05.2024 um 18:00 Uhr **online**: Grüne mit Oda Hassepaß und Antje Kapek
Montag 17.06.2024 um 18:00 Uhr **in Präsenz**: LINKE mit Kristian Ronneburg und Niklas Schenker

Zur Teilnahme an den verkehrspolitischen Austauschen schicken Sie bitte eine Email an info@vcd-nordost.de.

Sie erhalten dann den Teilnahme-Link für den online-Austausch bzw. den Ort für den Austausch in Präsenz.

Vor dem Hintergrund der in unseren beiden Fach-AGen für Rad&Fuß und Öffentlichen Verkehr über einen längeren Zeitraum erarbeiteten Positionen (siehe weiter unten) möchten wir uns gerne zu folgenden drei Themenkomplexen konkreter austauschen:

1. Entflechtung der Vorrangnetze

Die zügige Umsetzung der im Mobilitätsgesetz definierten Vorrangnetze für die Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie bedarfsgerechter Lieferzonen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr sehen wir als wichtigstes Instrument für die Mobilitätswende in Berlin.

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.

In der Praxis der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sehen wir regelmäßig konkurrierende Flächenansprüche unterschiedlicher Verkehrsarten, auch innerhalb des Umweltverbundes. Um diese aufzulösen, müssen aus unserer Sicht die Vorrangnetze der verschiedenen Verkehrsträger entflochten werden. Denn wo alle Vorrang haben, hat im Ergebnis niemand Vorrang.

Entflechtung bezieht sich nach unserem Verständnis auf die Vorrangnetze von Rad, Fuß und ÖPNV untereinander und im Verhältnis zum Auto bzw. zum Hauptverkehrsstraßennetz.

Nach unserer Beobachtung wurden die §§ 24 und 25 des Mobilitätsgesetzes sowie der mittlerweile dazu entwickelte Leitfaden noch nie angewandt.

VCD Nordost e.V.

Der VCD Nordost fordert:

- Alle Vorrangnetze des Umweltverbundes müssen als Planungsinstrument straßenscharf festgelegt und anschließend übereinandergelegt werden, um Konfliktorte zu identifizieren.
- Überschneidungen der verschiedenen Vorrangnetze sind nach Möglichkeit aufzulösen. Dazu sind die §§ 24 und 25 des Mobilitätsgesetzes konsequent anzuwenden.
- 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.
- Für einen realistischen Umsetzungshorizont sollte sich ein Fuß-Vorrangnetz auf folgende Bereiche fokussieren: 1. Straßen und/oder Zonen mit starkem Einzelhandel und/oder Dienstleistungen, 2. Ortsteilzentren, 3. Wichtige Umsteigepunkte des ÖPNV. Schulen und Schulwege sind gesondert zu betrachten.
- auch für den ÖPNV muss ein Vorrangnetz im Sinne des Mobilitätsgesetzes im Nahverkehrsplan (NVP) als Planungsinstrument straßenscharf definiert werden. VCD-Vorschlag: alle (vorhandenen und geplanten) Tramlinien sowie M- und X-Busse sind Vorrangnetz, alle weiteren Ergänzungsnetz.
- 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.
- Gerade in Zentren und an wichtigen Umsteigepunkten sind Überschneidungen der Vorrangnetze für Fußverkehr und ÖPNV nicht nur unvermeidlich, sondern gewollt und müssen entsprechend gestaltet werden.
- Das Fahrrad-Vorrangnetz sollte dafür nicht mitten durch Zentren, sondern möglichst nah an diesen vorbei geführt werden, um sie auch für Fahrradverkehr gut erreichbar zu machen.
- 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.
- Radschnellverbindungen (RSVen) müssen aufgrund ihrer zentralen Bedeutung im Netz im „Radnetz Berlin“ mit dargestellt und aufgrund ihrer hohen Netzwirkung alle mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Fragen:

- Unterstützen Sie das Konzept der Entflechtung zur Auflösung konkurrierender Flächenansprüche unterschiedlicher Verkehrsarten?
- Welche Chancen und welche Risiken sehen sie in der Entflechtung?
- Unterstützen Sie eine Fokussierung oder auch Reduzierung der Planung des Fuß-Vorrangnetzes auf die genannten Bereiche mit erhöhtem Fußverkehrs-Aufkommen?
- Soll ein ÖPNV-Vorrangnetz als Planungsinstrument im Sinne des Mobilitätsgesetzes im aktuell kommenden Nahverkehrsplan (NVP) verankert werden?
- Unterstützen Sie die oben beschriebenen klaren Planungsvorgaben zur Umsetzung des Vorrangs im ÖPNV-Vorrangnetz?
- Welche Prioritäten sehen Sie für den Ausbau des Radnetzes, welche Kriterien legen Sie an und was für ein Netz soll bis 2030 erreicht werden? Wie gehen Sie damit um, dass das Radnetz Berlin entgegen dem Mobilitätsgesetz realistischerweise nicht bis 2030 vollständig umgesetzt sein wird?
- Wie und wo sollen oder können sich Mobilitätsverbände dabei konstruktiv einbringen?

2. VBB Tarifstruktur:

Der VBB plant eine Ausdünnung des Tarif-Dschungels. So soll zum Beispiel das VBB-Seniorenticket nicht mehr angeboten werden, weil es mit Blick auf das Deutschlandticket („49-Euro-Ticket“) nicht mehr attraktiv sei.

Der VCD hat zur künftigen Tarifstruktur eine klare Position verabschiedet. Diese finden Sie im Anhang.

Der VCD Nordost fordert:

- Der VBB sollte seine Tarifstruktur vollständig auf das Deutschlandticket ausrichten. Eine Parallelstruktur regionaler Tarife ist aufwändig, unübersichtlich und kontraproduktiv.
- Statt eigener VBB-Angebote für bestimmte Gruppen sollte das Deutschlandticket für klar definierte Gruppen (z.B. Transferempfänger:innen, Jugendliche, Auszubildende, Studierende) gezielt subventioniert und entsprechend billiger angeboten werden.
- Darüber hinaus sind eigentlich nur Einzelfahrausweise und touristische Angebote für Kurzaufenthalte notwendig.
- das 29-Euro-Ticket für Berlin AB lehnen wir ab. Für Berufspendler ist das 49-Euro-Ticket bereits ein sehr attraktives Angebot und diese Einnahmen werden gebraucht. Statt teurer Angebote mit der Gießkanne, die das Deutschland-Ticket kannibalisieren und auf Einnahmen verzichten, sollte das Deutschlandticket nur für klar definierte Gruppen (s.o.) gezielt subventioniert werden.

Fragen:

- Sollte der VBB seine Tarifstruktur konsequent auf das Deutschland-Ticket ausrichten?
- Welchen Bedarf sehen Sie für parallele regionale Tarifangebote?
- Für welche Gruppen sollte das Deutschlandticket günstiger angeboten werden?
- Für welche Gruppen sehen Sie im Rahmen des Deutschlandtickets Potential für aufgrund verpflichtender Umlagefinanzierung für den einzelnen billigerer Angebote nach dem Beispiel des Studierenden-Tickets?

3. TVO

Für den Bau der TVO hat SenMVKU Ende letzten Jahres den Antrag auf Planfeststellung eingereicht. Die öffentliche Auslage der Planfeststellungsunterlagen mit Möglichkeit für Einwendungen wird voraussichtlich für Mai erwartet.

Aus Sicht des VCD Nordost gibt es widersprüchliche Sichtweisen auf die TVO, die aber jeweils für sich durchaus ihre Berechtigung haben. Einerseits generieren neue Straßen in der Regel zusätzlichen Kfz-Verkehr, was wir ablehnen, und die Vernichtung wertvoller Wald- und anderer Naturflächen sollte vermieden werden. Andererseits ist die aktuelle Situation in der Köpenicker Straße in Biesdorf für Anwohnende tatsächlich unzumutbar. Das betrifft gesundheitsschädliche Emissionen, Lärm und Dreck, aber auch die Verkehrssicherheit von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, da es keine ausreichenden Flächen für sicheren Fahrrad- und Fußverkehr gibt.

Der VCD hat sich daher im Sinne eines Kompromisses zur TVO positioniert. Unsere Position finden Sie im Anhang.

Der VCD Nordost fordert:

- Es muss sichergestellt sein, dass gleichzeitig mit dem Bau der TVO tatsächlich das Ziel einer Verkehrsberuhigung in Biesdorf auch baulich umgesetzt wird.
- Der Bau muss so flächensparend wie möglich erfolgen. Da es auf der Strecke keine Ziele und Quellen gibt, also auch keine Ein- und Ausfahrvorgänge, auch keine Einmündungen oder Kreuzungen, reicht ein Fahrstreifen pro Richtung aus, um die Kapazitäten der Anschlüsse im Norden und Süden aufzunehmen.
- Da der Verkehr um das Wohngebiet herum und nicht hineingeleitet werden soll, ist keine Anbindung an das Wohngebiet vorzusehen, auch aus Gründen der Flächensparsamkeit.
- Die im Flächennutzungsplan (FNP) vorgesehene Trasse für die Nahverkehrstangente (NVT) ist freizuhalten. Eine sonst erforderliche spätere Verlegung der Fernbahngleise wäre mit unverhältnismäßigem Zusatzaufwand und starken Einschränkungen während der Bauzeit verbunden.
- Gleichzeitig mit Eröffnung der TVO ist auch durch bauliche Maßnahmen der Kfz-Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet wirksam zu unterbinden. Anliegende erreichen ihr Ziel nur von einer Seite.
- ÖPNV kann das Wohngebiet weiterhin durchfahren.
- Die Köpenicker Straße und die Rudolf-Rühl-Allee werden fahrradfreundlich umgebaut. Im Gegenzug kann zur Flächensparnis auf Radverkehrsanlagen (RVA) entlang der TVO verzichtet werden.

Fragen:

- Welche Position haben Sie zur TVO? Wie bewerten Sie die Position des VCD Nordost?
- Wie kann der Schutz der Anwohnenden in Biesdorf umgesetzt werden?
- Wie sollten im Sinne einer Gesamt-Verkehrslösung auch die Verkehre des Umweltverbundes berücksichtigt werden?
- Inwieweit kann man das Konzept der Entflechtung auch auf die TVO-Planung anwenden?

Positionen des VCD Nordost

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

- 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 eindämmen.
- 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 Lieferzonen 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 und auflösen zu können.
- 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.

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

Kontakt VCD Nordost:

Heiner von Marschall, Landesvorsitzender
 Email: heiner.v.marschall@vcd-nordost.de Tel: 0174 465 65 23

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.