

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

Positionen des VCD Nordost

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:

1. Das 49 Euro Ticket ist eine tiefgreifende positive Veränderung für einen bezahlbaren ÖPNV, übt aber auch Druck aus zur Veränderung der bestehenden Tarifsysteme. Die Frage langfristiger Finanzierung für Ausbau des ÖPNV und Betrieb eines erweiterten Angebots bleibt ungeklärt.

Der VCD Nordost fordert:

- 29 Euro Ticket Berlin AB
- 39 Euro Ticket als Länderticket, also VBB Gebiet
- 49 Euro Ticket bundesweit
- Perspektivisch: Zur langfristigen und zuverlässig planbaren Finanzierung für Ausbau und Betrieb eine Nahverkehrsabgabe/Umlagefinanzierung: verpflichtend für alle Berliner:innen ab 18 Jahre, unterhalb 49 Euro, sozial gestaffelt

Frage:

Welche Herausforderungen folgen aus Ihrer Sicht aus der Einführung des 49 Euro Tickets für Berlin und wie möchten Sie diesen begegnen?

2. ÖPNV Vorrangnetz

Der VCD Nordost fordert:

- Zur Umsetzung der Vorrangnetze gemäß BerlMobG muss im Nahverkehrsplan (NVP) auch für den ÖPNV ein Netz straßenscharf definiert werden. VCD-Vorschlag: alle (vorhandenen und geplanten) Tramlinien sowie M- und X-Busse sind Vorrangnetz, alle weiteren Busse sind Ergänzungsnetz
- 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.

VCD Nordost e.V.

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

- 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.

Frage:

Welche Prioritäten sehen Sie bei der Planung und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes?

3. Radnetz Berlin:

Es ist absehbar, dass selbst das Vorrangnetz, das im Radverkehrsplan (RVP) festgelegt wurde, realistischerweise nicht bis 2030 vollständig umgesetzt sein wird. Vom Ergänzungsnetz ganz zu schweigen. Aktuell werden weiterhin mögliche Änderungen zum Netzplan mit den Bezirken verhandelt. Als VCD Nordost bringen wir uns dabei aktiv in den bezirklichen FahrRäten und im FahrRat Berlin ein.

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.
- 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.

Frage:

Wie werden Sie und Ihre Partei sicherstellen, dass bis 2030 ein flächendeckendes geschlossenes Fahrrad-Vorrangnetz umgesetzt ist und dass dabei konstruktive Vorschläge aus der Verbändelandschaft künftig besser berücksichtigt werden?

4. Fußverkehrsnetz Berlin:

Aktuell wird gemäß BerlMobG der Fußverkehrsplan (FVP) erstellt, der analog zum RVP auch ein Fußverkehrsnetz enthalten soll, das derzeit 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.
- 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, Überwegen und Querungshilfen. Straßen sollen verbinden statt zu trennen!
- Der VCD Nordost sollte dringend in das Fußverkehrsgremium berufen werden!

Frage:

Was planen Sie und Ihre Partei zur Förderung des Fußverkehrs und für ein Vorrangnetz?

5. #VisionZero:

§ 10 (3) des Berliner Mobilitätsgesetzes schreibt vor:

„Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.“

Der VCD Nordost fordert dieses Versprechen der „Vision Zero“ nachdrücklich ein. Aus unserer Sicht bewirkt die notwendige Mobilitätswende mit dem konsequenten Umstieg auf den Umweltverbund unter entsprechend deutlicher Verringerung und auch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs gleichzeitig eine signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit. Denn in aller Regel sind es Kfz die töten.

Nach wie vor sterben jährlich mehr als 40 Menschen im Berliner Straßenverkehr, meist ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen wie Radfahrende und Zufußgehende, vor allem Ältere und Kinder. Das wollen wir nicht länger hinnehmen!

Der VCD Nordost fordert:

- Eine sichere und lernerziehende Verkehrsinfrastruktur, damit sich alle sicher und unbedrängt durch unsere Stadt bewegen können.
- Die #VisionZero, also keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr, muss als oberstes Ziel aller Planungen und Maßnahmen konsequent umgesetzt werden.
- Für die Opfer und Hinterbliebenen fordern wir die Einrichtung einer Ombudsstelle. Mit den Folgen eines schweren Unfalls werden die Opfer und Familien bisher alleine gelassen und sind damit oft überfordert. Sie verdienen eine angemessene Betreuung und solidarische Unterstützung bei der Bewältigung der Unfallfolgen und der Geltendmachung ihrer Ansprüche.

- Wo Menschen im Straßenverkehr getötet wurden, muss den Hinterbliebenen die Einrichtung eines angemessenen Gedenkortes ermöglicht werden, was gleichzeitig der Mahnung an alle Verkehrsteilnehmenden dient.

Fragen:

Welche Maßnahmen sehen Sie und Ihre Partei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bis hin zur #VisionZero vor?

Wie stehen Sie und Ihre Partei zu Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit?

6. Flächengerechtigkeit und Beschleunigung der Mobilitätswende:

Schlüssel zur Mobilitätswende und zur #VisionZero ist eine gerechte Flächenaufteilung des öffentlichen Verkehrsraumes. In der wachsenden Stadt mit entsprechend wachsenden Mobilitätsbedürfnissen ist dies auch eine Frage der Effizienz: Wie können die begrenzten Verkehrsflächen möglichst effizient genutzt werden, um möglichst vielen Menschen Mobilität von A nach B zu ermöglichen?

Private PKW benötigen pro beförderter Person mit Abstand den meisten Platz, zumal sie die meiste Zeit ungenutzt herumstehen. Bezogen auf den Flächenverbrauch sind sie damit mit weitem Abstand das ineffizienteste Verkehrsmittel im Sinne einer „Mobilität für alle“. Ihr Platzbedarf verhindert eine effizientere Nutzung der begrenzten Flächen und beeinträchtigt die Lebensqualität in der Stadt.

Als Mitglied des Bündnisses „Berliner Straßen für alle“ fordern wir daher eine konsequente Parkraumpolitik, um die begrenzten Flächen effizienter und für mehr Menschen nutzen zu können. Zu den Forderungen des Bündnis „Berliner Straßen für alle“:

<http://berliner-strassen-fuer-alle.de/unsere-forderungen/>

Die Klimakrise beschleunigt sich, während die Emissionen im Verkehrssektor seit 1990 nicht gesunken sind, trotz aller auch internationaler Verpflichtungen. Auch in Berlin wächst die Zahl zugelassener Kfz ungebremst weiter, sogar überproportional zum Bevölkerungszuwachs. Die Stadt steht immer weiter zunehmend im Stau. Das heißt für uns:

- Die ebenso sinnvolle wie notwendige Mobilitätswende muss auch in Berlin deutlich schneller werden, die Zeit rennt uns davon.

- Mobilitätswende heißt für uns: Deutlich weniger Kfz-Verkehr durch die 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.

Der VCD Nordost fordert:

- 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.

- 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.
- Gemeinsam mit unseren Partnern im Bündnis „Berliner Straßen für alle“ fordern wir daher eine Halbierung der Zahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb von zehn Jahren.
- An Hauptstraßen sollte es perspektivisch überhaupt keine Parkplätze mehr geben, sondern ausschließlich Haltezonen für Liefer- und Ladeverkehr, Fahrdienste zur Personenbeförderung, Lieferdienste, Handwerker, Pflegedienste sowie für private Kfz ausschließlich zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen (Fahrer bleibt beim Fahrzeug).
- In Nebenstraßen sollte an allen Kreuzungen und Einmündungen, in allen Richtungen, auf jeder Straßenseite zumindest der jeweils erste Stellplatz umgewidmet und baulich gesichert werden als Abstellfläche für Fahrräder, Lastenräder, E-Tretroller u.ä.. Dadurch wird gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht, indem Sichtbeziehungen für querenden Fußverkehr freigeräumt werden und illegales Eckenparken konsequent unmöglich gemacht wird.
- Anschließende Stellplätze können für Carsharing-Angebote umgewidmet werden.
- Perspektivisch sollten Sharing-Angebote auf dann ausreichend vorhandene ausgewiesene Abstellflächen begrenzt werden, die ggf. auch mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden können.
- Auf Grundlage der erfolgten Änderung des PersBefG fordern wir eine Konzessionierung aller Mobilitätsdienstleistungen in Berlin. Die Vergabe sollte begrenzt sein und durch Ausschreibung nach qualitativen Kriterien erfolgen.
- E-Ladestruktur 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.
- E-Ladestruktur sollte bevorzugt im halböffentlichen Raum errichtet werden: Parkhäuser, Tiefgaragen, Tankstellen, Parkplätze von Einzelhandel und Dienstleistern.

Fragen:

Welche Kriterien legen Sie und Ihre Partei an für die Aufteilung der Verkehrsfläche unter den Teilnehmern (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger)?

Mit welchen Mitteln möchten Sie mehr Flächengerechtigkeit erreichen?

Unterstützen Sie eine konsequente Verringerung der Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum durch Umwandlung für eine nachhaltigere Nutzung der Flächen?

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

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.