

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

Forderungen des VCD Nordost an den künftigen Senat

Berlin, 21.10.2021

In der neuen Legislatur muss konsequent damit begonnen werden, das Berliner Mobilitätsgesetz auch in der Fläche umzusetzen und die Mobilitätswende in allen Bezirken auf der Straße erlebbar zu machen. Damit dies gelingt fordert **der VCD Nordost für die nun beginnenden Koalitionsverhandlungen** von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE die Beachtung der folgenden

9 Kernpunkte für die Mobilitätswende in Berlin:

1. **Vervollständigung des Mobilitätsgesetzes:** Die fehlenden Teile „Neue Mobilität“ und „Wirtschaftsverkehr“ werden zeitnah verabschiedet.
2. Für das Ziel des Umstiegs auf den Umweltverbund, ergänzt durch **Sharing-Angebote und Fahrdienste** (für Personen und Güter) als Alternative zu privatem Kfz-Besitz werden folgende Kriterien umgesetzt:
 - a) **Sharing-Angebote**, (ggf. als Ausschreibung) insbesondere auch als Zubringer zum SPNV:
 - Flächendeckend im gesamten Stadtgebiet
 - Zuverlässig jederzeit verfügbar
 - Auffindbar
 - Fußläufig erreichbarDafür wird ein entsprechendes Netz an Abstellflächen geschaffen.
Unser Vorschlag: An jeder Straßenkreuzung in jeder Richtung auf jeder Straßenseite **jeweils den ersten Parkplatz umwidmen für Fahrräder und E-Tretroller**.
Zu prüfen ist, inwieweit Anbietern (im Rahmen einer Ausschreibung) ein generelles Recht eingeräumt werden kann, diese Flächen selbst umzugestalten (statt Einzelprüfungen).
Dies verhindert auch illegales Eckenparken, verbessert damit die Sichtbeziehungen und erhöht die Verkehrssicherheit.
Weitere, also zweite und dritte Parkplätze können für größere Sharing-Fahrzeuge umgewidmet werden.
 - b) **Fahrdienste**, sowohl für Personenverkehr als auch für Auslieferung von Gütern, brauchen **Halteflächen zum Ein- und Aussteigen bzw. Be- und Entladen**. Dies kann auf Liefer- und Ladezonen geschehen, die dafür überall verfügbar sein müssen. Dafür werden insbesondere **in allen Hauptstraßen und Ortsteilzentren Dauer-Parkplätze umgewandelt**. (Frage: Wie soll ein Taxi oder auch ein Behinderten-Fahrdienst am Kottbusser Damm aktuell einen Fahrgast an der Haustür aufnehmen?)

VCD Nordost e.V.

3. Für den **Fußverkehr** wird sichergestellt, dass in jedem Bezirk wenigstens ein größeres Fußverkehrsprojekt zügig angegangen wird.

Bei allen Planungen ist das **Gebot der Flächensparsamkeit** zu beachten, damit Verkehrsflächen eine möglichst geringe Barrierewirkung für querenden Fußverkehr haben.
(Das gilt auch für die Leipziger Straße!)

4. Für das **Radnetz Berlin** werden schleunigst nicht nur bei der Infravelo, sondern auch in allen Bezirken **Maßnahmenpläne** entwickelt, in welchen Schritten zumindest das **Vorrangnetz bis 2030 vollständig umgesetzt** wird. Die Verfügbarkeit von dafür ausreichendem Personal wird sichergestellt.

5. Für den **ÖPNV**, der das **Rückgrat der Mobilitätswende** und einer **Mobilität für alle** darstellt, muss insbesondere der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) zügiger ausgebaut werden. **Schwerpunkt** muss dabei neben dem **Ausbau des Tramnetzes auf dem Ausbau des schienengebundenen Umlandverkehrs** als Alternative für Pendler liegen:

- a) Für das **Schieneinfrastrukturprojekt i2030** braucht es endlich eine Priorisierung entsprechend dem **Stufenplan des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“**, damit die verschiedenen Maßnahmen aufeinander aufbauen und eine Fokussierung möglich wird auf die Teilprojekte, die als erstes fertig gestellt werden sollen.
- b) Der **Ausbau des Tramnetzes wird beschleunigt**, auch um Verzögerungen wieder aufzuholen.
Dazu bedarf es **klarer Planungsgrundsätze und -ziele**:
 - Eine Tramtrasse gehört grundsätzlich zum ÖPNV-Vorrangnetz. Das heißt die Gestaltung der Trasse hat sich **konsequent vorrangig an der Tram** auszurichten.
 - Wo irgend möglich ein **besonderer Gleiskörper**, möglichst auf Rasengleis.
 - Nur wo dies absolut nicht möglich ist, gilt **konsequente Pulkführerschaft der Tram**. Das heißt: Es ist baulich auszuschließen, dass die Tram durch Kfz überholt werden kann.
 - konsequente Vorrangschaltung an LZA
 - **Alle anderen Verkehrsarten haben bei der Planung hinter dem Vorrang der Tram zurückzustehen**. Fahrradverkehr kann oft auch attraktiver auf Trassen in Parallelstraßen geführt werden.
 - Dennoch gilt auch für Tramplanungen das **Gebot der Flächensparsamkeit**, insbesondere um die Barrierewirkung breiter Verkehrsflächen für querenden Fußverkehr möglichst gering zu halten.
(**Es kann überhaupt nicht sein, dass eine Tram auf neuer Trasse längere Fahrzeiten braucht als vorher der Bus!**)
- c) Der VCD befürwortet dafür den **Aufbau einer eigenen Projektgesellschaft oder Planungseinheit** für den beschleunigten Ausbau des Tramnetzes.

6. Das **Tarifsystem** muss sich am Anspruch einer Mobilität für alle orientieren.

Dafür wird eine **solidarische Umlagefinanzierung bzw. Nahverkehrsabgabe** durch grundsätzlich alle Berliner über 18 Jahren eingeführt, um für die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV **Krisenresilienz und langfristige Planungssicherheit** zu gewährleisten.

Dafür legen wir folgende **Kriterien** an:

- Die **Einnahmen der Nahverkehrsbetriebe** müssen sich deutlich erhöhen, um den Ausbau und

Betrieb eines größeren Netzes mit engeren Taktfrequenzen sicherzustellen

- Die **Kosten für die einzelnen Nutzer** müssen sich deutlich verringern (ca 40-50%)
- Eine solidarische Umlagefinanzierung in Berlin muss für Landkreise und Gemeinden **im Tarifverbund anschlussfähig** sein.

- Eine Regelung für **Berlinbesucher** lässt sich durch Aufschläge für Übernachtungskosten und Gästekarten realisieren.
- Eine **soziale Staffelung** wäre bei einem Einzug über die Finanzämter wesentlich zielgenauer möglich als am Fahrscheinautomaten.
- **Kosten für das Ticketing** würden weitestgehend entfallen.

7. In jedem Bezirk werden jährlich wenigstens zwei **Kiezblocks** umgesetzt, um Durchgangsverkehr in Wohngebieten zu verhindern und damit auch Kfz-Verkehr insgesamt zu verringern.

8. Die **Zahl der Verkehrstoten** in Berlin stagniert weiter auf zu hohem Niveau. Die **Vision Zero**, also keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr, wird zielorientierter bei allen Planungen berücksichtigt. Das Verfahren, wie nach tödlichen Unfällen die Ursachen analysiert und in der Folge gefährliche Kreuzungen zeitnah sicher umgestaltet werden, muss mit klaren Zuständigkeiten transparenter und schneller werden.

9. **Flächengerechtigkeit / Parkraum-Management:** Für mehr Platz für Fußverkehr, sichere Radwege, neue Tramlinien, Liefer- und Ladezonen in Hauptstraßen und Ortsteilzentren, Abstellflächen für Sharingfahrzeuge, aber auch für Entsiegelung für eine klimaresiliente Stadt mit mehr Grünflächen, ausreichend großen Baumscheiben und neuen Spielorten, sowie für mehr Verkehrssicherheit werden in spürbarer Zahl bisherige Parkplätze umgewandelt werden müssen entsprechend den Forderungen des **Bündnis „Berliner Straßen für alle“**. Weiter bestehende Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum werden für eine effizientere Nutzung konsequent bewirtschaftet.

Rückfragen und Pressekontakt 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.