

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?

Die Berliner SPD teilt das vom VCD Nordost formulierte Leitbild. Vor der Frage, wie Verkehre organisiert werden sollen, ist die Frage zu stellen, wie überflüssige Verkehre vermieden werden können. Dabei geht es nicht darum, Menschen in ihrer Mobilität zu beschränken, sondern einerseits um eine am Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ orientierten Siedlungsentwicklung und um die Förderung einer bewussten Verkehrsmittelwahl andererseits. Unter Berücksichtigung dieses Maßstabes will die SPD Mobilität für alle Menschen sicherstellen. Kurze Wege und ökologische Verkehrsmittelwahl sind die Grundlage für Lebensqualität in der Metropole.

In ihrer Verkehrspolitik setzt sich die SPD daher für die Stärkung der ökologischen Verkehrsformen ein. Wir bauen auf einen ökologischen Verkehrsmix, regenerative Energien, Ressourceneffizienz und Klimabewusstsein. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wollen wir die Belastungen für die Menschen in Berlin durch die Förderung ökologischer Antriebsarten wie Elektro- und Hybridmotoren minimieren.

Wir wollen den ÖPNV ökologischer gestalten. Busse und Bahnen werden auf umweltfreundliche Techniken wie Erd- und Biogas, Brennstoffzellen und regenerative Energien umgestellt.

Unsere Verkehrsplanung ist umweltfreundlich: Wir fördern öffentliche Verkehrsmittel und wollen den Neu- und Ausbau von Straßenbahnlinien. Wir fördern den Fuß- und Fahrradverkehr.

Wir wollen den schon hohen Anteil an Fahrradverkehr noch weiter ausbauen. Wir führen das Sonderprogramm Verbesserte FußgängerInnenüberwege und Barrierefreiheit im Straßenraum fort.

Mit dem „Masterplan Carsharing“ schaffen wir 1.000 zusätzliche Plätze im öffentlichen Raum für die gemeinschaftliche Nutzung von Automobilen.

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?

Die SPD teilt das Anliegen des VCD, dass bei allen Bauvorhaben die Zielsetzung verfolgt werden muss, so wenig Verkehr wie möglich zu erzeugen. Die konkrete Planung größerer Vorhaben ist dabei in der Regel eine Angelegenheit der bezirklichen Stadtplanung. Die Bürgerinnen und Bürger werden daran beteiligt, die Beschlusskompetenz über die Bauleitplanung liegt bei den Bezirksverordnetenversammlungen. Sozialdemokratische Politik in den Bezirken achtet immer darauf, dass eine gute ÖPNV-Anbindung bei den Planungen berücksichtigt wird. Ob der Verzicht auf PKW-Stellplätze jeweils die richtige Maßnahme ist, muss im Einzelfall entschieden werden. Der Verzicht auf Parkplätze bedeutet nicht unbedingt weniger Autoverkehr. Parksuchverkehr wegen Mangel an Stellplätzen bringt zusätzlichen, unter Umständen vermeidbaren, Verkehr. Zur Bewirtschaftung des knappen Gutes Stellplatz halten wir die Parkraumbewirtschaftung in zentralen Lagen für unerlässlich.

Einen Bedarf an Änderungen des Baurechts sehen wir in diesem Zusammenhang nicht.

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?

Die SPD befürwortet die Erprobung und Umsetzung der Konzepte „Shared Space“ und „Begegnungszonen“ auch in Berlin. Beide Konzepte sind jedoch an bestimmte Bedingungen geknüpft. Deshalb muss genau geprüft werden, wo sich Straßenräume für das jeweilige Konzept eignen. Insbesondere „Shared Space“ ist in der Regel mit teilweise aufwändigen Umbaumaßnahmen des Straßenraums verbunden und kommt deshalb in erster Linie dort in Frage, wo der Straßenumbau ohnehin ansteht. Hier muss auch geprüft werden, wie die Belange von sehbehinderten und blinden Menschen im Straßenverkehr berücksichtigt werden. Diese sind (anders als Rollstuhlfahrer) zumeist an der Existenz klarer Trennungen und gewisser Barrieren (abgesenkte Bordschwellen zwischen Fußweg und Fahrbahn) für die eigene Sicherheit im Straßenverkehr interessiert. Deshalb lässt sich die Umsetzung solcher neuen Verkehrskonzepte nur im Einvernehmen der Beteiligten vor Ort in einem gründlichen Planungsprozess entwickeln und kann nicht von der Verkehrspolitik von oben verordnet werden. In der nächsten Legislaturperiode wollen wir aber Kriterien und Gestaltungsregeln für „Begegnungszonen“ entwickeln.

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?

Die SPD unterstützt den Fußgängerverkehr durch gezielte Maßnahmen. Der von der SPD-geführten Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erarbeitete Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) räumt dem Fußverkehr einen großen Stellenwert ein. Bis 2020 sollen durch ein Sonderprogramm alle wesentlichen Fußgängerüberwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei umgebaut werden. In zehn Modellprojekten sollen im Verlauf der nächsten Legislaturperiode beispielhaft fußverkehrsfördernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Dazu gehören die Entwicklung von Kriterien wie Fußgängerfreundlichkeit von Einkaufsstraßen und die Erarbeitung teilräumlicher Fußverkehrsnetze.

Um welchen Prozentsatz der Anteil des Modal Splits durch diese und andere Maßnahmen gesteigert werden kann, lässt sich nicht sagen. Zufußgehen ist aber nicht nur die natürlichste, sondern auch die metropolengeeignetste Art der Fortbewegung.

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?

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist für die SPD ein wichtiges Anliegen. Dafür hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den letzten Jahren schon sehr viel getan. Insgesamt wurden seit 2006 über 100 km neue Radwege und Radfahrstreifen angelegt. Diese erfolgreiche Fahrradstrategie wollen wir fortsetzen. Der sozialdemokratisch geführte Senat hat ein 660 km langes Fahrradrouthenetz beschlossen. 70 Prozent davon sind heute bereits gut befahrbar. Bis spätestens 2015 soll das Gesamtnetz fertig sein. Die Bezirke sind aufgefordert, eigene, ergänzende Netze zu schaffen. Zum Beispiel hat der Bezirk Steglitz-Zehlendorf unter seinem sozialdemokratischen Baustadtrat gerade vor kurzem ein eigenes „Nebenrouthenetz“ beschlossen, in dessen Verwirklichung der Bezirk in den nächsten Jahren investieren will.

Wo dies möglich ist, spricht aus Verkehrssicherheitsgründen vieles für die Anlage von Radfahrstreifen statt herkömmlicher Fahrradwege auf dem Gehweg. Das wird an vielen Stellen schon getan. An vielen Bushaltestellen, S- und U-Bahnhöfen können die Bürgerinnen und Bürger sehen, dass es zahlreiche neue Fahrabstellanlagen gibt. Bis 2012 werden im Rahmen unserer Radverkehrsstrategie zusätzlich rund 3.000 teilweise überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an U-Bahnhöfen, Straßenbahn- und Express-Bus-Haltestellen entstehen.

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 Personennahverkehr 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?

Die SPD fördert auch weiterhin den Ausbau von Straßenbahnlinien in Berlin, weil die Straßenbahn ein leistungsfähiges, umweltfreundliches und zugleich vergleichbar kostengünstiges Verkehrsmittel ist. Bis 2013 wollen wir entsprechend des StEP Verkehr die Straßenbahnlinien vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof und vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz verlängern. Darüber hinaus setzen wir uns für die Verlängerung der Straßenbahn vom S-Bahnhof Adlershof nach Johannisthal ein. Eine Verlängerung der Straßenbahn vom Potsdamer Platz über Innsbrucker Platz bis nach Steglitz wird jedoch noch ein paar Jahre dauern.

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 das 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?

Die SPD Berlin hat die nächsten Handlungsschritte zur Zukunft der S-Bahn in ihrem Landesparteitagsbeschluss vom 13. November 2011 festgeschrieben. Darin heißt es:

„Die S-Bahn ist unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin. Oberstes Ziel der Berliner SPD ist hier die Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen, sicheren und störungsfreien S-Bahn-Betriebs. Dies muss Vorrang vor allen privatwirtschaftlichen Renditeerwartungen haben. Die Berliner SPD lehnt daher die Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen – auch von einzelnen Strecken - bei der Berliner S-Bahn ab. Vielmehr muss der Einfluss des Landes auf die Daseinsvorsorge im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt werden.

Der Senat wird aufgefordert, unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen mit der Deutschen Bahn AG Verhandlungen über den zukünftigen Betrieb bei der Berliner S-Bahn aufzunehmen. Dabei sind die Möglichkeiten und Bedingungen zur Übernahme der S-Bahn Berlin GmbH in das Eigentum des Landes Berlin als Voraussetzung für eine Überführung der S-Bahn als Ganzes in kommunale Verantwortung zu klären. Der Senat wird aufgefordert, parallel dazu zu prüfen, zu welchen Bedingungen und mit welchen finanziellen und betrieblichen Auswirkungen der Betrieb der S-Bahn im Wege der Direktvergabe einem kommunalen Unternehmen wie z.B. der BVG oder einer Tochtergesellschaft der BVG übertragen werden könnte.

Die Deutsche Bahn soll zügig ein Programm zur Wiederherstellung einer voll funktionstüchtigen Berliner S-Bahn vorlegen, das durch einen detaillierten Zeit- und Kostenplan untersetzt ist und auch für die Zukunft ausreichende Investitionen festschreibt. Das heißt u. a.:

- Die Werkstätten müssen personell und technisch so ausgestattet werden, dass sie dem Bedarf entsprechen

- Personal muss neu eingestellt werden

- Funktionsfähige Fahrzeuge müssen neu angeschafft werden

Auf dieser Grundlage sind Anforderungen für eine mögliche weitere Vergabe von Verkehrsleistungen an die Deutsche Bahn AG vor allem dahin gehend zu verhandeln, dass eine stärkere Kontrolle und Einflussmöglichkeit für das Land Berlin und eine höhere Transparenz bei der Verwendung der vom Land zu zahlenden Bestellgelder gewährleistet werden.

Den berechtigten Interessen der Beschäftigten der S-Bahn Berlin GmbH nach gesicherten Arbeitsbedingungen ist in allen Varianten Rechnung zu tragen.

Der Senat wird aufgefordert, mit dem Land Brandenburg das Gespräch mit dem Ziel zu suchen, das sich auch Brandenburg an einer Lösung für die S-Bahn beteiligt. Ein koordiniertes Handeln der beiden Landesregierungen wird angestrebt.“

Der SPD-geführte Senat bereitet darüber hinaus eine Bundesratsinitiative zur Weiterentwicklung der Bahnreform vor. Mit ihr soll auch erreicht werden, dass die Länder regionale Eisenbahninfrastruktur (insbesondere das Schienen-Netz der S-Bahn) übernehmen können.

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?

Der SPD geführte Senat hat eine Bundesratsinitiative gestartet, mit der erreicht werden soll, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden einzuführen. Die Geschwindigkeit von 50 km/h wäre dann die zu beschließende Ausnahme, so wie heute umgekehrt Tempo 30 als Ausnahme extra beschlossen und ausgeschildert werden muss.

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?

Die SPD will in der kommenden Wahlperiode mit einem „Masterplan Carsharing“ 1.000 zusätzliche Plätze im öffentlichen Raum für die gemeinschaftliche Nutzung von Automobilen schaffen. Dieser Plan ist in enger Absprache mit den Bezirken zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Auswahl geeigneter Stellplätze, die Konditionen unterschiedlicher Carsharing-Anbieter und die Abstimmung mit BVG und S-Bahn zu beachten.

Wie das Carsharing ist auch die Parkraumbewirtschaftung ein wichtiger Bestandteil eines ökologischen und effizienten Verkehrsmixes. Hier wird insbesondere der ineffektive und umweltschädliche Parksuchverkehr eingedämmt. Die Zuständigkeit für Planung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung liegt bei den Bezirken.

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?

Der SPD-geführte Senat setzt seit 2008 schrittweise den Lärminderungsplan um, der Konzepte für den Straßenverkehr und den ÖPNV vorsieht. Mit der Einführung der Umweltzone konnte ein wesentlicher Beitrag zur Begrenzung der Feinstaubbelastung geleistet werden. Darüber hinaus haben wir in zahlreichen Hauptstraßen zur Minderung der Lärm- und Feinstaubbelastung Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 eingeführt. Diese Politik wollen wir fortsetzen.

Letztlich werden Lärm und Feinstaubbelastung aber auch durch eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs-Anteil und die Einführung neuer und sparsamer Antriebsarten reduziert.

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?

Berlin braucht einen leistungsfähigen internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg International. Er soll zum Job-Motor der Stadt werden und ist das wichtigste Infrastrukturprojekt für die Zukunft der Stadt. 40.000 Arbeitsplätze werden am neuen Flughafen entstehen. Viele weitere Arbeitsplätze werden dadurch, dass Berlin als Wirtschaftsstandort attraktiv wird, entstehen. Auf diese Arbeitsplätze kann Berlin nicht verzichten.

Die Berliner SPD hat sich gerade zum Schutz der Menschen vor Fluglärm bis zuletzt für Sperenberg als Flughafenstandort eingesetzt. Leider haben CDU und Grüne den Standort Schönefeld durchgesetzt. Es war immer klar, dass mit der Tatsache, dass der neue Flughafen in die Nähe der Stadt rückt, auch mehr Menschen von Fluglärm betroffen sein werden.

Die Berliner SPD hat sich, als im September letzten Jahres die Deutsche Flugsicherung (eine Einrichtung des Bundes) mit neuen, bisher unbekanntem Abflugrouten in die Öffentlichkeit getreten war, gemeinsam mit den Bezirken und vielen Berlinerinnen und Berlinern in der Fluglärmmmission erfolgreich für die Korrektur dieser Pläne eingesetzt. Wir wollen, dass die Menschen, soweit wie möglich von Fluglärm verschont werden. Wir brauchen aber einen leistungsfähigen Flughafen für Berlin. Deshalb werden wir uns dafür einsetzen, Flugbewegungen in den Randzeiten auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Ein generelles Flugverbot von 22 bis 6 Uhr unterstützen wir jedoch nicht.

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 durch 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?

Nein. Mit der Verlängerung der A 100 zum Treptower Park wollen wir im Rahmen eines Gesamtkonzeptes Verkehre bündeln und aus der Innenstadt heraus leiten. Zum Gesamtkonzept gehören der Rückbau von Straßen, die Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt, die Einführung von Tempo-30-Zonen. Auf der anderen Seite gehören dazu der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs z.B. durch die Verlängerung und den Neubau von Tramlinien und die Förderung des Fahrradverkehrs.