

## **Koalitionsvertrag CDU - SPD, Kapitel Mobilität und Verkehr (Seiten 55 – 61)**

Fazit der Aktion Berliner Allee:

Die für den Klimaschutz dringend nötige Verkehrswende ist – wie bei der Bundesregierung – abgesagt. Die A 100 wird weiter geplant (17. Bauabschnitt), alle bisherigen Straßenneubauten sowieso. Die hatte aber leider auch die Vorgängerregierung nicht gestoppt.

Dieses Kapitel trägt erkennbar die Handschrift von Tino Schopf und enthält daher (?) auch etwas Licht. Es sind aber vor allem allerlei Selbstverständlichkeiten, Sprechblasen, Widersprüche, Unklarheiten und schädlicher Unsinn darin.

Umsetzen soll es eine CDU-Mannschaft als Hausleitung. Da sich die Verwaltung gegenüber der vorigen grünen Hausleitung weitgehend durchgesetzt hat, wird es auch hier wesentlich auf die Einstellung der jeweils verantwortlichen Verwaltungsleute ankommen.

Insgesamt soll die Verkehrsverwaltung einen Berg voller Prüf- und Planungsaufträge bekommen, die knappe Personalkapazitäten (auch in Planungsbüros) binden, aber in den nächsten Jahren nicht zu Ergebnissen führen werden – außer, dass Verwaltung und BVG die Gelegenheit nutzen werden, Personal von den ungeliebten (z. B. Pankow – Weißensee), z. T. schlampig geführten (Ostkreuz) Straßenbahnprojekten abzuziehen.

Durch erneute, nicht begründete Prüfung laufender, z. T. weit fortgeschrittener Straßenbahnplanungen werden diese im besten Fall weiter verzögert, oder aber - mal wieder – abgesagt. Da hier keine politischen Anfänger am Werk waren, drängt sich der Gedanke auf, dass die Verhinderung des Straßenbahnausbaus eine dahinter stehende politische Absicht ist oder doch zumindest in Kauf genommen wird.

Auch der Ausbau der Fahrradinfrastruktur soll gebremst werden: Keine Fahrradparkhäuser, schmalere Radwege und stets die „Beachtung örtlicher Gegebenheiten“, vulgo „Flächen für Kraftfahrzeuge“. Und zwar zur Verbesserung des Miteinanders (!) - damit die Radfahrenden wieder ihren Stellenwert erkennen?

Hier der *Originaltext* mit unseren Kommentaren zu den einzelnen Abschnitten:

*Wir wollen ein mobiles und nachhaltiges Berlin. Unsere Mobilitätspolitik setzt auf ein Miteinander und nicht auf ein Gegeneinander. Der Öffentliche Personennahverkehr ist ein entscheidender Faktor für ein mobiles Berlin.*

... und nicht etwa Kfz- oder Radverkehr. Leider wird der Vertrag beim ÖPNV diesem Anspruch nicht gerecht (s. u).

*Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin und die Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Land Brandenburg haben einen hohen Stellenwert. Dazu gehören S- und U-Bahnlinien ebenso wie die Straßenbahn, mit denen wir vor allem auch in den Außenbezirken das Mobilitätsangebot verbessern wollen.*

Also keine neuen Straßenbahnstrecken in der Innenstadt (s. u.). Und die M2-Verlängerung wird unten infrage gestellt.

*Wir stehen für den Grundsatz einer angebots- und nicht verbotsorientierten Mobilitätspolitik.*

Wie wäre es mit Preissteuerung? Lieber nicht...

*Die Koalition will die Verkehrssicherheit, gerade an Gefahrenschwerpunkten, deutlich erhöhen. Wir stehen zum Grundsatz der Vision-Zero. Deshalb planen wir ein Verkehrssicherheitskonzept, das alle Verkehrsteilnehmer in den Blick nimmt.*

Ja, was denn nun? „Gefahrenschwerpunkte“ entschärfen (läuft seit Jahren) oder erst mal ein Konzept machen?

*Die Anordnung von temporären Fußgängerüberwegen (FGÜ) soll insbesondere für bereits geplante dauerhafte FGÜ grundsätzlich möglich sein.*

Da werden sie dann einen Leitfaden für die Bezirke schreiben. Bis der – in vielleicht 2 Jahren - fertig ist, werden die bislang unwilligen Bezirke nichts anordnen.

*Die Schulwegsicherheit als Teil des Mobilitätskonzeptes hat besondere Priorität. Die hierfür, wie auch für die Erstellung von Schulwegplänen, notwendigen Mittel stellen wir außerhalb der Berliner Schulbauoffensive zur Verfügung.*

Welches Mobilitätskonzept? Der StEP MoVe kann nicht gemeint sein, da kommt die Schulwegsicherheit nicht vor. Aber Geld dafür ist schon mal gut. Personal braucht es allerdings auch.

*Wir wollen das Konzept temporärer Spielstraßen evaluieren und ein berlinweites Verfahren zur Einrichtung temporärer Spielstraßen implementieren.*

Das klingt nicht nach Vereinfachung und Beschleunigung sondern nach Verzögerung und Verhinderung.

*In Wohngebieten wollen wir die Verkehrsberuhigung und die Verringerung des Durchgangsverkehrs durch geeignete Maßnahmen vorantreiben.*

Ein super Satz, gut versteckt zwischen Kinderthemen. Nun ist der Senat für Straßen in Wohngebieten i. d. R. nicht zuständig...

Die Pankower CDU und das SGA lernen gerade, was ein Einbahnstraßenschild gegen Durchgangsverkehr bewirkt: im Blumenviertel.

*Wir werden die Jugendverkehrsschulen sichern.*

Gut.

*Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Stadt soll sich im Rahmen der Straßenverkehrsordnung an den örtlichen Gegebenheiten orientieren. Es soll grundsätzlich Tempo 50 auf Hauptstraßen gelten und Tempo 30 auf Nebenstraßen und dort, wo es sinnvoll ist. In Berlin soll Tempo 30 dort gelten, wo die gesundheitsgefährdenden Grenzwerte von Lärm- und Stickoxiden überschritten sind und dort, wo es die Verkehrssicherheit gebietet, wie beispielsweise vor Kitas, Schulen, Senioren- oder Betreuungseinrichtungen.*

Tempo 30, wo es „sinnvoll“ ist und, wo es die Verkehrssicherheit gebietet? Tempo 30 anstatt 50 dient überall der Verkehrssicherheit, ist also auch an Hauptstraßen sinnvoll.

*Dies schließt Überprüfungen der Anordnungen ein.*

Das sollten wir mal ausprobieren: Tempo 30 auf der Berliner Allee!

*Die Koalition will die Fußgängerfreundlichkeit Berlins deutlich erhöhen. Wir wollen Fuß- und Gehwege barrierefrei herstellen und sanieren. Wir sehen Bordsteinabsenkungen an Kreuzungen und Einmündungen vor und planen Ampelschaltungen so, dass diese für Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichende Querungszeiten bieten.*

Schön, dass dieser Passus des MobG erhalten und umgesetzt werden soll. Leider geschieht das bislang zu Lasten des oben als „entscheidendem Faktor“ erachteten ÖPNV.

*Die Lebens- und Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen im öffentlichen Raum wollen wir erhöhen. Für stark belastete Plätze und Zubringerstraßen treibt das Land die Planung und Umsetzung der Umbauten voran, um die Aufenthaltsqualität in den Kiezen aufzuwerten.*

Das passt doch prima für Weißensee!

Oder geht es vor allem darum, eine Fußgängerzone Hackescher Markt zu verhindern?

*Die Koalition priorisiert, welche Radverkehrsprojekte aus dem Radverkehrsplan sie in dieser Legislaturperiode umsetzt. Wir wollen bestehende Radwege sanieren und sichere Radspuren*

*einrichten. Wir werden unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten auch getrennte Radspuren einrichten.*

O je: Sanierung zu schmaler Radwege vor Einrichtung von Radspuren?

Die Priorisierung von Einzelmaßnahmen und die Beachtung örtlicher Gegebenheiten sind planerische Selbstverständlichkeiten und keine politische Aufgabe. Hier geht also ums Verhindern.

*Gefährliche Kreuzungsbereiche bauen wir um. Die Koalition beauftragt für die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Allee (B2) eine Machbarkeitsstudie.*

*Die bauliche Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes werden wir stärken.*

Herzlichen Dank an Tino Schopf für diesen Passus! Eine Machbarkeitsstudie dürfte in der Zeit bis zur nächsten Wahl 2026 tatsächlich möglich sein.

Andererseits wird die Verwaltung die öffentlich angekündigten und von vorigen Hausleitung verfolgten Planungsauftrag für Radwege im Bestand sofort stoppen, so dass in den nächsten Jahren garantiert nichts passieren wird.

Und eine Machbarkeitsstudie muss unter CDU-Hausleitung und nach der geplanten Verschlechterung der Anforderungen an Radwege nicht unbedingt eine gute Vorzugsvariante oder überhaupt gute Varianten hervorbringen. Und wenn die Politik die M2-Verlängerung kippt (s. u.), werden die Kfz-Prognosen noch gruseliger werden.

Es kommt also auf den Untersuchungsbereich, die Aufgabenstellung und ihre Prämissen an: Erhalt der durchgängig mindestens vier Kfz-Spuren? Durchgängig eigener Gleiskörper für die Straßenbahn? Müssen durchgängige Radwege in beiden Richtungen kommen? Wird auch der Bereich ab Antonplatz einbezogen?

*Wir wollen das Mobilitätsgesetz im Sinne einer angebotsorientierten Mobilität weiterentwickeln. Hierbei geht es insbesondere um ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die Beachtung örtlicher Gegebenheiten. Dazu zählt auch die Überprüfung von Mindestbreiten, beispielsweise im Radverkehrsplan.*

Der im Detail zweitgrößte Unsinn in diesem Kapitel: Schmale Radwege fördern das Miteinander? Kuscheln sollte man besser im Stand... Auch hier geht es um Platz für Autos anstatt Radverkehr.

*Wir wollen mehr geschützte, möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen vor allem an Umsteigepunkten und Haltestellen schaffen. Außerdem wollen wir an ausgewählten Standorten einen Reparaturservice („Reparatur Säulen“) und Schließfächer anbieten.*

Sollen also die Planungen für Fahrradparkhäuser gestoppt werden?

Eine Reparatursäule ist kein Reparaturservice, sondern eine Art Werkzeughalter zum selber reparieren. Ist das wirklich der Bedarf und nicht vor allem Material für Vandalismus? In jeder Kreisstadt in NRW gibt es Fahrradstationen: Parkhaus + Reparaturservice. Anstatt so eine Säule zu suchen und sich im Autolärm ans Reparieren zu machen, würde die Autorin dieser Kommentare ihr kaputtes Fahrrad im ÖPNV mitnehmen.

Aber überdachte Fahrradständer sind natürlich besser als gar keine oder ohne Dach.

*Wir wollen smarte und intelligente Ampelschaltungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsträger. Wir werden Pilotprojekte zur Einführung von sogenannten Speedanzeigen für Radfahrerinnen und Radfahrer einführen und zur Count-down-Anzeige für Fußgängerinnen und Fußgänger aufliegen.*

Der im Detail größte Unsinn dieses Vertrags und eigentlich weiß das auch Herr Schopf: Speed- und Count-down-Anzeigen sind das Gegenteil von „smart und intelligent“, da sie nur bei festgelegten Ampelprogrammen, also unabhängig vom Verkehrsgeschehen und Bedarf, möglich sind. Ohne ÖPNV-Bevorrechtigung und bedarfsabhängiger Grünzeitverlängerung. Also zurück in die autogerechten 70er Jahre!

Es mag ein paar Ampeln ohne ÖPNV geben, die weit unter ihrer Leistungsfähigkeit bleiben und z. B. vor allem der Schulwegsicherung dienen. Da wären solche Anzeigen unschädlich, würden aber – dank „grüner Welle“ für den Kfz-Verkehr für Radfahrer entweder ab 40 km/h oder Fußgängergeschwindigkeiten anzeigen.

*Wir wollen mehr Verkehr auf der Schiene und unterstützen die zwischen Berlin, Brandenburg und der Deutschen Bahn getroffenen Vereinbarungen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Wir führen die i2030-Konzeption weiter.*

*Wir werden die bereits begonnenen Planungen und Planfeststellungsverfahren im Rahmen von i2030 zur Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn und Stammbahn forcieren. Bei der Stammbahn prüfen wir einen Vorlaufbetrieb von Wannsee bis Rathaus Steglitz sowie die Einbeziehung für den Personenverkehr und den generellen Weiterbetrieb der Goerzbahn. Durch die Zusammenführung von Leistungsphasen bei der Planung wollen wir i2030 beschleunigen.*

Da die Leistungsphasen inzwischen bei DB-Projekten schon lange miteinander verzahnt werden (Bau-Ausschreibungen auf Basis der Entwurfsplanung) könnte das auf weitere Verzögerungen hinauslaufen. Aber darüber entscheidet eh die Bauherrin.

*Wir prüfen die Aufnahme weiterer Strecken. Die Koalition setzt sich darüber hinaus für Maßnahmen wie die Modernisierung der Signalsysteme, Blockverteilung und ein neues Linienkonzept ein, um die Qualität und Pünktlichkeit zu verbessern. Generell hat die Elektrifizierung aller Berliner Bahnstrecken Priorität.*

Die Technik ist Sache der DB Netz AG.

*Wir werden den Nahverkehrsplan abgestimmt mit Brandenburg fortschreiben.*

*Den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr werden wir in dieser Legislaturperiode fortschreiben und den Maßnahmenplan anpassen. Wir wollen die Taktfrequenz der Verkehrsmittel im ÖPNV erhöhen.*

Dazu werden Strab und Bus erheblich mehr Personal und Fahrzeuge brauchen, wenn – für obige „smarte und intelligente Ampeln“ die ÖPNV-Bevorrechtigung abgeschaltet wird.

*Die Barrierefreiheit muss gelebte Realität werden. Wir wollen an allen Bahnhöfen die Barrierefreiheit insbesondere durch Aufzüge herstellen. Die Zugänge zu den Bahnhöfen wollen wir durch den Umbau bereits vorhandener Rampen barrierefrei errichten.*

*Wir werden die Sicherheit im ÖPNV stärken und die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen steigern. Bahnhöfe und Haltestellen sollen künftig konsequent modernisiert werden. Wir werden mehr Sicherheitspersonal an Bahnhöfen bereitstellen und Haltestellen mit Videotechnik ausstatten.*

*Mit einem unbefristeten 29-Euro-Ticket für alle und einem Sozialticket für 9 Euro wollen wir den ÖPNV als klimafreundliches Fortbewegungsmittel noch attraktiver machen. Wir streben dabei eine Lösung unter dem Dach des VBB an.*

*Wir prüfen in Abstimmung mit dem VBB, ob eine Ausweitung des Tarifbereichs B auf den ersten Bahnhof außerhalb des Stadtgebiets zur Verringerung von Pendlerverkehr auf der Straße beitragen kann.*

Das verlagert den Parkdruck durch P+R nach Brandenburg, wo er herkommt. Verursachergerecht und OK, da Brandenburg gerne Bahnstrecken abbestellt und beim ÖPNV spart. Das war mal ein CDU-Antrag im AGH.

*Wir prüfen die Entwicklung eines Kombitickets, welches die Nutzung von BVG-/Park- und Sharingdienste sowie der Ladeinfrastruktur ermöglicht.*

Wie soll das mit dem 29 €-Ticket zusammenpassen? Das wird dank vieler, auch profitorientierter Beteiligter ein bürokratischer Riesenaufwand bei Aushandlung und Einnahmenverteilung.

*Die Koalition steht für den S-Bahn-Betrieb aus einer Hand. Das Berliner S-Bahn-System wollen wir uneingeschränkt erhalten. Das Vergabeverfahren der Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn wollen wir 2024 abschließen.*

Also Vergabe des Betriebs des gesamten Netzes an einen Anbieter. Und gehören zum „S-Bahn-Betrieb aus einer Hand“ auch Gleise, Fahrzeuge und Werkstätten? Schade, dass es zu diesem wichtigen Thema keine klare Aussage gibt!

*Wir wollen den Berliner S-Bahn-Ring nutzerfreundlicher gestalten. Außerdem wollen wir das Streckennetz erweitern. Für eine nötige dichtere Zugfolge wollen wir in das Signalsystem, zusätzliche Stromversorgung und zusätzliche Bahnsteige in Westhafen, Westend, Messe Nord und Halensee investieren. Durch zusätzliche Kehranlagen, den zweigleisigen Ausbau eingleisiger Strecken und mehr Abstellanlagen wollen wir die Voraussetzungen für Taktverdichtungen und mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit schaffen.*

Das S-Bahn-Streckennetz gehört der DB Netz AG.

*Wir werden die bereits begonnenen Planungen im Rahmen von i2030 für folgende S-Bahn-Netzerweiterungen fortsetzen: Siemensbahn Jungfernheide-Gartenfeld, S75 von Wartenberg über Malchow bis zur Sellheimbrücke*

Gut.

*und die im Bau befindliche S21 vom Nordring über Perleberger Brücke zum Hauptbahnhof sowie deren 2. Bauabschnitt zum Potsdamer Platz auf Basis einer mit dem Deutschen Bundestag getroffenen Einigung und deren 3. Bauabschnitt zur Yorckstraße.*

*Ebenso wollen wir den Nahverkehrsplan so anpassen, dass die S75 schnellstmöglich wieder bis zum Westkreuz und mindestens im 20-Minuten-Takt über die Stadtbahn geführt wird.*

Gut. Das kommt bestimmt von Herrn Freimark.

*Wir wollen die Möglichkeit eines weiteren schienengebundenen innerstädtischen ÖPNV-Rings prüfen.*

Damit kann man viel Personalkapazitäten binden, die dann anderswo fehlen.

*Zudem wollen wir im Rahmen von i2030 die Realisierbarkeit und Vorplanung von Strecken und Bahnhöfen prüfen: die Verlängerung der Siemensbahn vom bisherigen Endpunkt Gartenfeld unterirdisch bis nach Hakenfelde sowie die weitere Verlängerung der S75 über Bucher Straße, Arkenberge bis nach Birkenwerder, S-Bahnhof Kamenzer Damm sowie die Regionalbahnhalte Buckower Chaussee und Buch.*

*Die Realisierung des Berliner S-Bahn Museums bringen wir mit GRW-Mitteln voran und unterstützen zum 100-jährigen S-Bahn-Jubiläum verschiedene Institutionen.*

*Wir werden die Sanierung und den Ausbau der U-Bahn fortsetzen und beginnen mit den Planungen von möglichen Linieneubauten und Linienverlängerungen. Hierbei berücksichtigen wir die relevanten Klimaaspekte und prüfen z. B. eine CO2-reduzierte Bauweise und den Einsatz CO2-reduzierter Betonarten.*

Sie haben also das Gutachten zur Klimaschädlichkeit von U-Bahnbauten aufgrund der Betonmengen gelesen. Wenn die leider immer noch erhöhten Preise für Recycling-Beton in die Nutzen-Kosten-Untersuchungen eingehen, wird dabei – außer Behinderung der Straßenbahn-Planungen durch fehlendes Personal – nichts Positives herauskommen.

Gibt es irrelevante Klimaaspekte?

*Wir werden die bereits begonnenen U-Bahn-Planungen zur Netzerweiterung fortsetzen: U2 bis Pankow Kirche, U3 bis Mexikoplatz (mit Anschluss zur S-Bahn), U7 zum Flughafen BER sowie bis Heerstraße Nord sowie U8 bis Märkisches Viertel.*

*Geprüft werden sollen darüber hinaus die Verlängerungen: U2 nach Französisch Buchholz sowie nach Falkenhagener Feld, U3 nach Falkenberg sowie nach Düppel bis zur Stammbahn, U6 nach Lichtenrade, U8 über Wilhelmsruher Damm bis zur Bezirksgrenze Pankow, U9 nach Lankwitz und*

*nach Pankow-Kirche, U10 vom Alexanderplatz über Weißensee und Malchow nach Buch sowie U11 vom Alexanderplatz nach Marzahn.*

Oh je, welche Verschwendung von Planungskapazitäten angesichts der Klimakrise! Wir brauchen schnellstmöglich klimaneutralen Verkehr, anstatt jahrzehntelange U-Bahn-Planungen.

*Zur besseren Verkehrsabwicklung wollen wir die U5/U8-Verbindungskurve realisieren*

*Die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt auf Basis von Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Planungen von neuen U-Bahnlinien sollen vorrangig dort umgesetzt werden, wo ein überdurchschnittlicher Bedarf an Fahrgästen zu erwarten ist, bzw. bereits besteht oder im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung stehen.*

Seit Jahrzehnten werden in Berlin täglich Zehntausende von Fahrgästen in ausschließlich busbedienten Korridoren transportiert, anstatt endlich Straßenbahnstrecken zu bauen, z. B.: Alexanderplatz– Potsdamer Platz. Das ist unwirtschaftlich und unkomfortabel, soll aber – diesem Vertrag zufolge (s. u.) – auch so bleiben.

*Für künftige Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur haben könnten, soll zum Schutz der ÖPNV-Anlagen zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Bauträger vor Baubeginn eine haftungsrechtliche Vereinbarung abgeschlossen werden.*

*Wir werden den Bau von Straßenbahnstrecken vorantreiben.*

So so. Das wird nicht funktionieren: Die Planungskapazitäten werden nun für U-Bahn-Projekte und -Visionen gebraucht.

*Wir streben grundsätzlich einen Ausbau mit eigenem Gleisbett an.*

Das tut die Verwaltung auch – und plant umwegige Streckenführungen, um den Kfz-Verkehr nicht zu behindern. Da wird die Straßenbahn von Weißensee nach Pankow länger brauchen als jetzt der Bus.

*Wir wollen die Straßenbahn-Anbindung des Ostkreuzes und die Strecke Hauptbahnhof– Turmstraße vollenden. Für folgende Aus- und Neubauprojekte werden wir die begonnenen Planungen vorantreiben und streben die Einleitung der Planfeststellungsverfahren an: Mahlsdorf (62), Turmstraße–Jungfernheide (M5, M8, M10), Weißensee (Pasedagplatz)– Heinersdorf–S-Bhf. Pankow (12), Jungfernheide–Urban Tech Republic–Schumacher Quartier.*

„streben wir an“: Kann klappen oder auch nicht. Wichtig wäre – anders als für die Ostkreuzstrecke - eine genehmigungsfähige Planung im ersten Anlauf.

*Folgende Straßenbahnplanungen wollen wir überprüfen: Alexanderplatz– Potsdamer Platz,*

Das ist so ein völlig überlasteter Bus-Korridor, wo seit Jahrzehnten (!) immer mal wieder eine Straßenbahnstrecke geplant, wieder abgesagt, neu angefangen und wieder abgesagt wird. Die Gleisfragmente in der Leipziger Straße zeugen von einem Anlauf unter Herrn Strieder (SPD). Es dürfte viele Regalmeter verschiedener Vorplanungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen dazu geben.

*Warschauer Straße–Hermannplatz (M10) sowie die Verlängerung nach Blankenburger Süden (M2).*

Bei der M2 gibt es Widerstand der CDU-Klientel zu einem Teil der Streckenführung. Dabei sollte die Straßenbahnstrecke vor den ersten Wohnungen und Arbeitsplätzen fertig sein. Das steht leider nicht in diesem Kapitel.

*Zudem wollen wir die Realisierbarkeit folgender Straßenbahnstrecken prüfen: Spandau I und II, Spittelmarkt–Mehringdamm, Warschauer Straße–Ostbahnhof, Potsdamer Platz– Zoologischer Garten, Rathaus Pankow–Wollankstraße–Prinzenallee–Osloer Straße sowie Potsdam–Kramnitz–Heerstraße.*

Wer soll denn das machen – es sind doch alle Fachleute schon mit den obigen Aufträgen beschäftigt?

*Wir wollen, wo es sinnvoll ist, weitere rechtssichere Busbeschleunigungsmaßnahmen sowie Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen einrichten, um die Fahrtzeiten zu reduzieren.*

Offenbar erscheint den Koalitionären Fahrzeitreduzierung des ÖPNV nicht immer sinnvoll. Was dieser Koalition da wohl wichtiger ist? - Wo doch Abt. VI der Verkehrsverwaltung dem ÖPNV eh schon keinen echten Vorrang gewährt, sondern – gesetzwidrig – den grünen Wellen für Autos?

„Rechtssichere Busbeschleunigungsmaßnahmen“ sind derzeit keine Busspuren (s. u.). Da ist Herr Wissing gefordert – aber leider nicht von dieser Koalition.

*Außerdem werden wir die Beschaffung von Elektrobussen inklusive der erforderlichen Infrastruktur fortsetzen. Die Taktverdichtung wollen wir werktags tagsüber auf 5 Minuten in der Innenstadt und 10 Minuten im Außenstadtbereich ermöglichen.*

Mangels ÖPNV-Vorrang an Ampeln und Busspuren ist ein 5 Minuten-Takt Illusion: Es werden lediglich vermehrt Busse und Bahnen in Rudeln unterwegs sein.

*Die Koalition setzt sich für die Umsetzung von Bussonderfahrstreifen ein. Wir wollen das Busspurennetz erweitern. Damit das gelingt, setzen wir uns für eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen ein.*

Das kann man derzeit ja schreiben – nachdem Busspuren durch ein Gerichtsurteil praktisch verunmöglicht wurden. Aber vielleicht wollen die Koalitionäre ja auch („geschützte“) Radstreifen zu Busspuren machen.

*Wir setzen uns für den Erhalt der Seilbahn in Marzahn-Hellersdorf ein und wollen sie in den VBB-Tarif integrieren. Weitere Seilbahnen zur Erschließung von Quartieren prüfen wir.*

Und noch ein Auftrag für die überlasteten Verkehrsplaner.

*Wir wollen den Einsatz von Kiezshuttles (autonome Minibusse) erproben. Außerdem sind in bislang schlecht mit dem ÖPNV erschlossenen Gebieten Kiezbusse einzurichten.*

Busse mit Umsteigezwang locken keine Fahrgäste. Das hat man anderswo schon häufig nachgewiesen. Autonome Fahrzeuge sind sehr langsam unterwegs. Auf solche Ideen kommen nur Autofahrer.

*Wir prüfen gemeinsam mit dem Berliner Taxigewerbe den Einsatz von Ruftaxis.*

*Die Koalition wird den Gestaltungsspielraum für das Taxigewerbe nach dem Personenbeförderungsgesetz zum Schutz der Beschäftigten ausschöpfen und klare Regelungen für alle Verkehrsformen und Geschäftsmodelle im öffentlichen Verkehr vorgeben.*

*In Verhandlungen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald werden wir uns für ein Laderecht aller Berliner Taxen am Flughafen BER einsetzen.*

*Mit der Verbesserung der Bahnverbindungen von Berlin in Richtung Polen, Baltikum und der Ukraine wollen wir mehr Güterverkehr und Passagierverkehr auf die klimafreundliche Schiene verlagern.*

*Wir wollen mit der Deutschen Bahn eine verbesserte Anbindung der ganzen Stadt an den Fernverkehr erreichen. Dazu wollen wir zügig eine Elektrifizierung auch des Südrings und dafür einen zusätzlichen Fern- und Regionalbahnsteig am Südkreuz und in Neukölln realisieren.*

*Wir setzen uns dafür ein, dass die Ostbahn zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird. Dazu wollen wir mit Brandenburg die Planungen bis zur Baureife sicherstellen.*

*Wir unterstützen im Einvernehmen mit dem Land Brandenburg den Bau eines weiteren ICE-Werks auf Stadtgüterflächen in Großbeeren.*

*Für eine schnelle Verbindung zur Ostsee setzen wir uns für den Wiederaufbau der Karniner Brücke ein.*

*Die Koalition will auch in den Außenbezirken Mobilitätszentren einrichten und damit vor allem im Pendelverkehr den attraktiven Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu ermöglichen. Dort sollen auch Bike- und Car-Sharing Angebote bereitstehen und mit Jelbi-Stationen kombiniert werden. An diesen Mobilitätszentren sollen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorgehalten und Fernbuslinien dort gebündelt werden.*

*Wir wollen im Rahmen eines länderübergreifenden Konzepts Park-&-Ride und Bike-&-Ride-Stellplätze am Stadtrand und vor den Toren Berlins ausbauen. Wir wollen perspektivisch mehr als 10.000 Abstellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder schaffen.*

Nix Klimaschutz: Die Pendler sollen – trotz 49 €-Ticket - weiter Auto fahren, nur nicht in Berlin.

*Wir wollen wohnortnahe, stationäre Car-Sharing Angebote und Free-Floating-Car-Sharing-Systeme auch in den Außenbezirken unterstützen.*

Hoffentlich nicht mit öffentlichem Geld für Privatunternehmen mit Verbrennern!

*Die Zahl der festen Parkstationen soll ausgeweitet werden. Wir werden das verkehrswidrige und gefährliche Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Roller, E-Scooter, E-Bikes) durch eine stadtweite Ausschreibung und Konzessionierungen mit entsprechenden Auflagen beenden und dafür sorgen, dass diese Angebote in der gesamten Stadt verfügbar sind.*

Viel Erfolg! In Paris sind sie schon weiter und verbieten die Leihroller.

*Wir prüfen die sinnvolle Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen in besonders belasteten Bereichen.*

Nur wenn „sinnvoll“ und „besonders belastet“ – also eher keine Ausweitung. Die wäre allerdings eh Bezirkssache. Und die Parkgebühren werden nicht erhöht.

*Die Koalition setzt sich für die Fortführung des Scan-Car-Projekts zur digitalisierten Kontrolle der Parkraumbewirtschaftungszonen ein und prüft dessen Ausweitung.*

*Wir wollen die Möglichkeit prüfen, Umweltgesichtspunkte bei der Bemessung der Gebühren für die Anwohnerparkausweise einzubeziehen.*

Diese Prüfung - inklusive sozialer Kriterien - ist bereits weitestgehend abgeschlossen. Man kann natürlich noch mal von vorne anfangen lassen, wenn man das nicht will. Wer die Parkzonen nicht ausweiten will (s. o.), wird auch schon aus Gerechtigkeitsgründen keine modal-split- bzw. umweltwirksamen, also deutlich höheren Gebühren für Anwohnerparkausweise einführen.

In der alten Koalition wollte die SPD noch einheitlich 120 € pro Jahr. Dazu steht hier nichts mehr – es soll es wohl bei dem (nicht einmal im Ansatz kostendeckenden) Dumpingpreis von 10 € bleiben.

*Wir wollen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Parken für Einsatzkräfte von Polizei und Feuerwehr sowie von medizinischem Personal bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zentralisieren und schnellstmöglich für die Beschäftigten mit „ungünstigen Einsatz- und Arbeitszeiten“ eine einheitliche Regelung für kostenfreies Parken in bewirtschafteten Zonen schaffen. Die Betroffenen sollen auf bürokratiemäßigem Weg von auf dem Arbeitsweg anfallenden Parkgebühren befreit werden, z. B. durch einen Ausweis analog zum Anwohnerparkausweis. Auch ambulante Pflegedienste sollen eine stadtweit gültige Parkvignette erhalten. Um die Kapazität in der Pflege kurzfristig zu erhöhen und Fahrwege effizienter zu gestalten, prüfen wir, die Nutzung von Sonderspuren für Fahrzeuge der Pflegedienste und des Krankentransportes zu ermöglichen.*

In Bremen fahren ambulante PflegerInnen Fahrrad. An anderer Stelle will die Koalition Busbeschleunigung machen.

*Wir werden konsequent gegen das Falschparken von Fortbewegungsmitteln jeglicher Art vorgehen.*

Prima! Was soll denn mit den ganzen falsch abgestellten Sharingrollern und -fahrrädern geschehen?

*Wir prüfen in Neubaugebieten, ob Quartiersgaragen realisierbar sind. Unser Ziel ist es, Parkflächen von der Straße in Parkhäuser und Tiefgaragen zu verlagern.*

Klimafreundlich und fortschrittlich wären autofreie Quartiere.

Mangels Stellplatzverordnung soll der Senat die Quartiersgaragen, Parkhäuser und Tiefgaragen auch noch bezahlen?

Welcher Investor will ein Parkhaus bauen und betreiben, wenn Parken doch meist gar nichts oder nur eher wenig kostet?

*Die Zuständigkeiten hinsichtlich der Straßenbaulast in Berlin sollen grundsätzlich in einer Hand bleiben.*

Hä? Sind sie doch gar nicht!

Z. B.: Landesstraßen und andere Hauptverkehrsstraßen: Fahrbahn Senat, Seitenanlagen: Bezirk. Angebaute Bundesstraßen: Bezirke

*Baustellen müssen schneller und intelligenter geplant, vollzogen und abgeschlossen werden. Wir werden eine Baustellenkoordinierungs-Plattform als zentrale Steuerungsstelle einrichten, die Informationen über das gesamte Berliner Straßennetz erfasst und einheitlich verarbeitet. Ziel ist es, räumliche und zeitliche Konflikte von Baumaßnahmen bereits im Vorfeld zu verhindern und, falls nötig, frühzeitig entsprechende Umleitungen einzurichten. Wir werden an geeigneten Baustellen unter Würdigung lärmschutzrechtlicher Belange prüfen, ob diese verstärkt im Drei-Schicht-Modell betrieben werden können, um die Baumaßnahmen schnellstmöglich fertigzustellen. Zur weiteren Beschleunigung werden wir ein Bonus-Malus-System für Bauausführende einführen und wollen Genehmigungsfiktionen bei Sondernutzungserlaubnissen für Nebenstraßen zur Baustelleneinrichtung ermöglichen.*

Hoffentlich kommt das auch dem Straßenbahnverkehr zugute, wo die BVG doch gerne sehr langsam baut und die Fahrgäste mit wochen- bis monatelangem Ersatzverkehr quält und vergrault.

*Wir wollen die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausbauen und beschleunigen. Dabei haben wir auch die Außenbezirke im Blick. Unser Ziel ist es, durchschnittlich 2.000 Ladepunkte pro Jahr zu errichten. Das bestehende Förderprogramm wollen wir ausbauen. Für die Koalition haben Ladesäulen im privaten, aber öffentlich zugänglichen Bereich Priorität. Besonders prioritär ist die Errichtung von Schnellladesäulen auf Tankstellenflächen.*

Erstaunlich, dass dies als öffentliche Aufgabe angesehen wird, aber nicht einmal für Flottenbetreiber (Wirtschaftsverkehr) geschweige denn für Privatleute Maßnahmen zur Abkehr vom Verbrenner vorgesehen sind.

*Die Koalition hat das Ziel, bis spätestens 2030 nur noch elektrische Fahrzeuge zu beschaffen.*

O je: noch bis 2029 sollen Verbrenner beschafft werden.

*Die Koalition schafft für den Wirtschaftsverkehr, die Logistikbranche und die Mikro-Lastenverkehre gute Bedingungen. Das parlamentarische Verfahren zum Entwurf des sechsten und siebten Teils des Mobilitätsgesetzes zum Wirtschaftsverkehr und neuer Mobilität werden wir zügig zum Abschluss bringen. Wir erstellen ein umfangreiches und klimafreundliches Güter- und Lieferverkehrskonzept für den gesamten Stadtraum mit Fokus auf die Schiene.*

Und worin soll sich dieser Fokus äußern? S. o. und u.

*Wir prüfen eine Förderung von E-LKW und die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur.*

*Wir wollen die Sicherung von Standorten für Umschlagplätze Schiene und Straße vorantreiben. Das noch vorhandene Berliner Schienennetz für den Güterkehr wollen wir sichern.*

... aber nicht etwa ausbauen bzw. den Ausbau fördern.

*Wir werden uns beim Bund für die LKW-Mauttarifizierung an Bundesstraßen einsetzen.*

Gut.

*In Gewerbestraßen müssen Liefer- und Ladezonen sowie Buchten errichtet und das Zweite-Reihe-Parken konsequenter gehandelt werden.*

Warum nur in Gewerbestraßen? Und wie definiert die Koalition „Gewerbestraße“?

*Wir werden insbesondere im innerstädtischen Bereich öffentlichen Raum für Lieferboxen zur Verfügung stellen.*

Die o. g. Buchten und der zusätzliche öffentliche Raum für private Zwecke dürfen aber nicht zu Lasten von Grünanlagen oder Gehwegen gehen!

*Wir setzen uns für den Ausbau intermodaler bzw. kombinierter Verkehre ein und wollen den Ausbau einer elektrifizierten oder wasserstoffbasierten Schifffahrt intensivieren. Außerdem wollen wir in diesem Bereich Forschung und Entwicklung unterstützen, wie etwa von autonom fahrenden Binnenschiffen und Automatisierung zur effizienteren Nutzung der Hafeninfrastuktur. Wir wollen Ansätze entwickeln, die die Schifffbarkeit bei sich verändernden klimatischen Bedingungen und Umwelteinwirkungen sicherstellt.*

*Das Lastenradförderprogramm weiten wir aus.*

*Wir wollen dafür sorgen, dass die gesamte Hauptstadtregion vom neuen Flughafen profitieren kann und der BER in den Flugverbindungen internationaler ausgerichtet ist.*

Klimaschutz? – Egal.

*Die Koalition ist sich der Bedeutung der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) bewusst und wird die Voraussetzungen schaffen, um die ILA am Standort in Selchow zu halten. Hierfür wird gemeinsam mit Brandenburg und den relevanten Partnern ein tragfähiges, nachhaltiges und zukunftsorientiertes Konzept erarbeitet.*

*Wir wollen aktive und passive Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an Straßen- und Schienenwegen ausbauen, um Lärmimmissionen zu verringern.*

*Den Bau des bereits weitgehend fertiggestellten 16. Bauabschnitts der A100 von Neukölln nach Treptow wollen wir abschließen. Vor der Inbetriebnahme setzen wir uns für die Implementierung eines umfassenden Verkehrskonzepts für die Umgebung, einschließlich der Sonnenallee, ein, sodass negative Auswirkungen für die Anliegerinnen und Anlieger minimiert werden.*

Das soll die „Entlastungsdividende“ werden, mit der Ex-Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler seinerzeit den SPD-Landesparteitag (im Verbund mit einigen Drohungen) zum Ja zur A 100-Verlängerung bewegte. Planung und Umsetzung des „umfassende Verkehrskonzepts“ kann viele Jahre dauern, und vorher geht die A 100 nicht in Betrieb. Wer`s glaubt...

Und derweil wird schon mal der – bislang auf Eis gelegte – 17. BA geplant.

*Wir werden die Planungen und den Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) vorantreiben, das heißt, das Planfeststellungsverfahren erfolgreich abschließen und noch in dieser Legislaturperiode mit dem Bau der TVO beginnen.*

Hier ist – wie auch bei allen anderen, hier nicht erwähnten Straßenneubauvorhaben - keine „Entlastungsdividende“ vorgesehen. Die angeblich zu entlastenden Straßen, werden nicht etwa rück- bzw. klimaangepasst zu Gunsten der BewohnerInnen umgebaut

Koavertrag abgerufen am 07.04.23, Stand der Kommentare 08.04.23