

The ADAC logo consists of the letters 'ADAC' in a bold, black, sans-serif font, positioned on a solid yellow rectangular background.

Koalitionsvertrag 2016 - 2021 der Berliner Landesregierung

**Teil Mobilität – Bewertung aus Sicht
des ADAC Berlin-Brandenburg**

2. Dezember 2016

Pressegespräch

**Volker Krane, Vorstand für Verkehr
Jörg Becker, Leiter Verkehr & Technik**

Gliederung

- 1. Positive Aspekte der Koalitionsvereinbarung (Teil Mobilität)**
- 2. Kritische Aspekte der Koalitionsvereinbarung (Teil Mobilität)**
 - 2.1. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
 - 2.2. Parkraumbewirtschaftung
 - 2.3. Konzept Pendlerverkehre
 - 2.4. Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
 - 2.5. Entwicklung der Straßeninfrastruktur
- 3. Zusammenfassung**

1. Positive Aspekte der Koalitionsvereinbarung (Teil Mobilität)



- Zunächst vorgesehene Lückenschlüsse im Tram-Netz sind zu begrüßen.
- Die Berücksichtigung der Inklusionsthematik (Taxi, barrierefreier ÖPNV) ist ebenfalls zu begrüßen!
- Intensivierung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit (Jugendverkehrsschulen, Radfahrtraining, Mobilitätserziehung an Schulen)
- Erhalt der Infrastruktur – kontinuierliche Straßen- und Brückeninstandhaltung
 - Budget?
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger
 - konkrete Maßnahmen vs. Anforderungen des übrigen Verkehrs?
- Neue Impulse für einen großstadtgerechten Radverkehr /Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
 - Wofür werden 40 - 51 Mio. € /Jahr Budget eingesetzt?
- Qualität des S-Bahn-Verkehrs steigern
 - Wie wird dem steigenden Pendlerbedarf konkret entsprochen?

2. Kritische Aspekte der Koalitionsvereinbarung (Teil Mobilität)

2.1. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – Einführung eines Berliner Fahrradgesetzes

- „Im Regelfall mindestens zwei Meter breite Radstreifen entlang des Hauptstraßennetzes“
 - Häufig aufgrund des vorhandenen Querschnitts nicht realisierbar
- Abschnittsweise „physische Trennung“ von Auto- und Fußverkehr
 - Nicht näher in der Vereinbarung erläutert
- Bau von Radschnellverbindungen für kreuzungsfreies oder an Knotenpunkten bevorrechtigtes Radfahren
 - Widerspruch zur konsequenten Bevorrechtigung des ÖPNV und der fußgängerfreundlichen Organisation von Straßenquerungen
- „Grüner Pfeil für Radfahrer“
 - Wie erfolgt die Aufklärung der unterschiedlichen Mobilitätsgruppen (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) über die neuen Rechte der Radfahrer? Ist damit neues Gefahrenpotential verbunden?
 - Wie wird sichergestellt, dass insbesondere Kinder ein risikofreies Verhalten im Straßenverkehr sowohl als Fußgänger als auch als Radfahrer erlernen und Erwachsene dieses vorleben?
 - Wie kann vermieden werden, dass das Aggressivitätspotential im Berliner Straßenverkehr noch weiter steigt?
 - Wie wird Rechtssicherheit für Autofahrer und Fußgänger an derart ausgerüsteten Knotenpunkten gewährleistet?

2. Kritische Aspekte der Koalitionsvereinbarung (Teil Mobilität)

2.1. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – Einführung eines Berliner Fahrradgesetzes

- Wenn eine Umsetzung des Gesetzentwurfs der Bürgerinitiative „1:1“ erfolgen soll, müssen eine Reihe von Fragen geklärt werden:
 - Wie sollen 2,5m breite Fahrradstreifen neben Busspuren und Autoverkehrsspuren auf den derzeitigen Straßenquerschnitten realisiert werden?
 - Wie sollen „Grüne Wellen“ für den Radverkehr funktionieren bei gleichzeitiger Bevorrechtigung des ÖPNV?
 - Wie soll unter Einhaltung der Umweltauflagen (CO₂, NO_x, Lärm) die Verkehrsabwicklung des Wirtschafts- und Individualverkehrs in der Innenstadt gesichert werden?
 - Wie sollen sich separate Fahrradschnellwege niveaufrei in das Stadtbild einfügen, ohne neue „Schneisen“ zu produzieren? Aus welchen Töpfen werden diese finanziert?
- Sind die Inhalte des Berliner Fahrradgesetzes konform zum Bundesgesetz „Straßenverkehrsordnung (StVO)“?

2.2. Reduzierung von Parkplätzen /Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

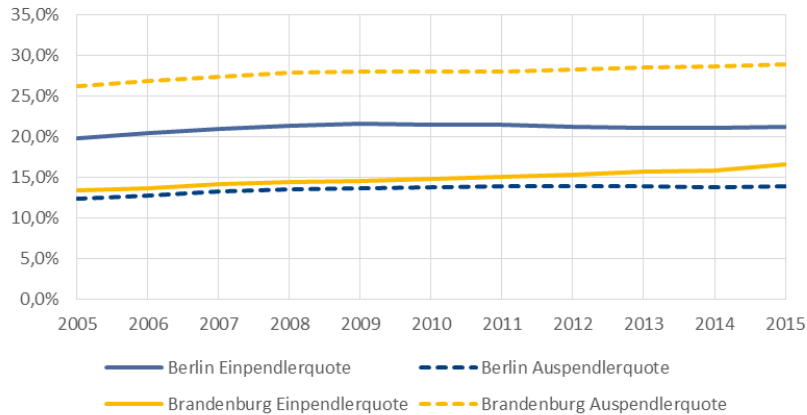
Die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Ringes ist zwar vorerst keine beschlossene Sache, wird aber weiter geprüft. Allerdings ist erklärtes Ziel, Parkplätze in Wohnlagen und gesellschaftlichen Zentren in Rad-Parkplätze zu wandeln.

- Wie wird gewährleistet, dass Anwohnern mit Privat- bzw. Dienst-Pkw auch zukünftig ausreichend Parkplätze im Wohnquartier zur Verfügung stehen? Häufig herrscht schon heute extremer Parksuchverkehr.
- Ist gewährleistet, dass ältere Anwohner (deren Anteil nimmt kontinuierlich zu) zukünftig noch einen Stellplatz in Wohnhausnähe finden?
- Wie wird gewährleistet, dass Arbeitnehmer im Dienstleistungs- und Sozialgewerbe (insbesondere als Schichtarbeiter) in Arbeitsplatznähe einen Parkplatz finden?
- Welche Alternativen werden ansonsten für diesen Personenkreis vorgesehen?

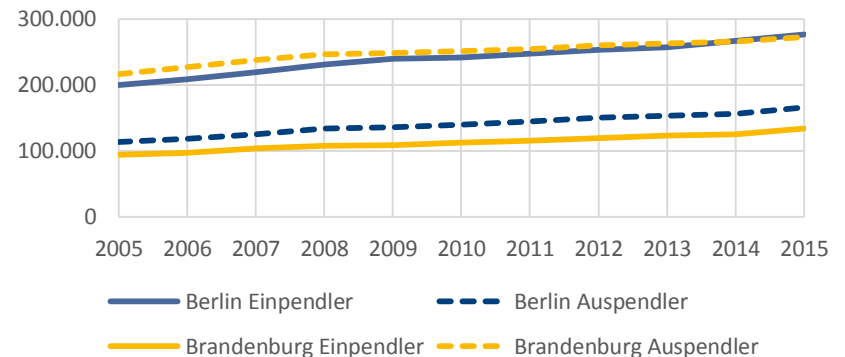
2.3. Konzept Pendlerverkehre

Mit Sorge betrachtet der ADAC Berlin-Brandenburg den Rückbau der Infrastruktur für Kfz im Hinblick auf die kontinuierliche Zunahme der täglichen Pendlerbewegungen.

Pendlerquoten Berlin-Brandenburg 2005-2015



Zahl der Pendler in Berlin-Brandenburg 2005-2015



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Aufbereitung durch IAB Berlin-Brandenburg.
(mit freundlicher Genehmigung IAB Berlin-Brandenburg)

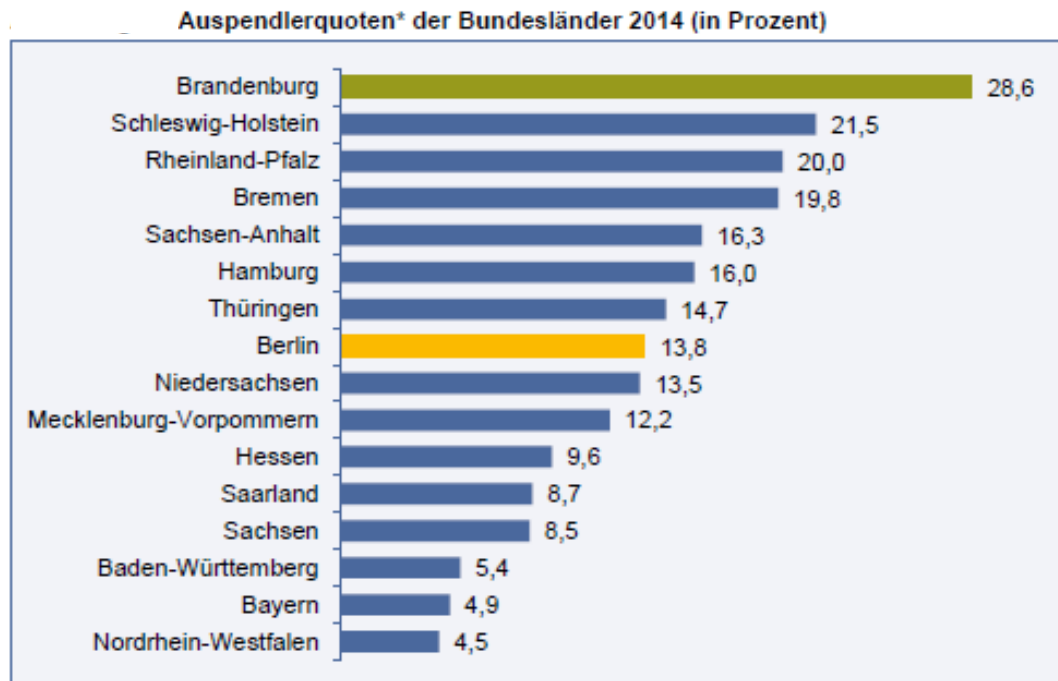
2.3. Konzept Pendlerverkehre

Ein- und Auspendlerquoten sowie Ein- und Auspendler nach/aus Berlin/Brandenburg

	Berlin		Brandenburg		Berlin		Brandenburg	
	Einpendlerquote	Auspendlerquote	Einpendlerquote	Auspendlerquote	Einpendler	Auspendler	Einpendler	Auspendler
2005	19,8%	12,3%	13,3%	26,2%	200.000	114.000	94.000	217.000
2006	20,4%	12,7%	13,6%	26,9%	209.000	119.000	97.000	227.000
2007	21,0%	13,2%	14,1%	27,4%	220.000	126.000	104.000	238.000
2008	21,3%	13,5%	14,4%	27,8%	231.000	134.000	108.000	247.000
2009	21,6%	13,6%	14,5%	28,0%	240.000	136.000	109.000	249.000
2010	21,5%	13,7%	14,8%	28,0%	242.000	140.000	113.000	252.000
2011	21,5%	13,9%	15,0%	28,0%	248.000	145.000	116.000	255.000
2012	21,2%	13,9%	15,3%	28,2%	254.000	151.000	120.000	260.000
2013	21,0%	13,8%	15,7%	28,5%	258.000	154.000	124.000	263.000
2014	21,0%	13,8%	15,8%	28,6%	267.000	157.000	126.000	266.000
2015	21,2%	13,9%	16,6%	28,9%	277.000	166.000	134.000	273.000

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Aufbereitung durch IAB
 Berlin-Brandenburg.
 (mit freundlicher Genehmigung IAB Berlin-Brandenburg)

2.3. Konzept Pendlerverkehre



* Anteil der Auspendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in Prozent.

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Aufbereitung durch IAB
 Berlin-Brandenburg.
 (mit freundlicher Genehmigung IAB Berlin-Brandenburg)

2.3. Konzept Pendlerverkehre

- Wenn den mehr als 180.000 Auto-Berufspendlern* die Zufahrt nach Berlin erschwert bzw. versagt werden soll, welche Alternativen werden dafür vorgesehen?
 - Werden mit der Einführung der Zufahrtsbeschränkungen für Pendler aus dem Umland kompensierende RE- bzw. RB-Fahrten mit entsprechenden Fahrzeugkapazitäten angeboten?
 - Pendler aus den Stadtrandlagen bzw. dem unmittelbaren Umland müssen das S-Bahn-Netz nutzen. Am 8.11.2016 teilte der Geschäftsführer der S-Bahn-Berlin GmbH, Peter Buchner, mit: „Kapazitätserweiterungen im S-Bahn-Netz sind frühestens 2025 mit den Fahrzeug-Neuzugängen möglich!“
 - Wie passt das mit der verfolgten Zielsetzung zusammen?
 - Die vom Auto umsteigenden Pendler sind zum größten Teil auf Park-and-Ride-Mobilität angewiesen. (Fehlende ÖPNV-Feinerschließung im ländlichen Raum).
 - Wie wird gewährleistet, dass entsprechende Plätze flächendeckend vorgehalten werden? Das Fahrrad wird gerade im Winterhalbjahr und für Schichtarbeiter im Dienstleistungsgewerbe häufig keine Alternative sein; CarSharing-Angebote im ländlichen Raum sind nicht wirtschaftlich und werden auch nicht angeboten werden!

* Quelle: Mobilitätsstrategie Brandenburg

2.4. Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

- Langfristige Tram-Netzerweiterungen in der City sind teilweise fragwürdig. (Beispiel Leipziger Straße, Neubaugebiete im Pankower Norden, Potsdamer Straße bis Steglitz). Als attraktive Schnellverbindungen werden diese kaum realisierbar sein.
- Angebotserweiterungen im Stadtrand-/Umlandverkehr sind nicht konkret benannt (S- und RE-Angebot), aber von höchster Priorität, wenn man den Pendlerverkehr mit dem Auto wirksam reduzieren will.
- Generelle Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten ist nicht durchsetzbar (Behinderung untereinander, Widerspruch zu weiteren „Bevorrechtigungszielen“).
- Vorgesehene Reform der ÖPNV-Tarife ist positiv. Aber: Eine Aussage über mehr Tarifgerechtigkeit (z.B. Tarifgebiet A, Multimodale Mobilitätskarte mit P+R-Tarif) wird vermisst.

2.5. Entwicklung der Straßeninfrastruktur

Stopp des Weiterbaus der BAB 100 (17. Bauabschnitt bis Frankfurter Allee)



Weil die A100 eine Bundesautobahn ist, finanziert die Bundesregierung das Bauprojekt. Berlin trägt die Planungskosten, die nach Angaben von Staatssekretär Christian Gaebler voraussichtlich bei rund „**50 bis 60 Millionen Euro**“ (Stand Juni 2016) liegen.

Quelle: rbb 24

2.5. Entwicklung der Straßeninfrastruktur

Stopp des Weiterbaus der BAB 100 (17. Bauabschnitt bis Frankfurter Allee)

- Wenn der 17. BA der A 100 nicht gebaut werden soll, wie wird dann langfristig der Verkehr aus Osten in die City organisiert?
 - Lärm- und Schadstoffbelastungen der Frankfurter Allee (78.000 Fahrzeuge/Tag)
 - Alternative Streckenführungen nicht vorgeschlagen und auch kaum realisierbar
 - Tendenz: Umlandpendlerverkehre nehmen weiter zu!
 - Verbesserung ÖPNV-Angebot: Lediglich U5 Verlängerung Unter den Linden – Ist eine Taktverdichtung überhaupt möglich?

2.5. Entwicklung der Straßeninfrastruktur

Stopp des Weiterbaus der BAB 100 (17. Bauabschnitt bis Frankfurter Allee)

- Wie soll der Zufluss aus den Stadtbezirken Pankow und Hohenschönhausen-Lichtenberg zum BER bewältigt werden?
 - Bis heute liegen keine verlässlichen Zahlen über die zu erwartenden Quell-Ziel-Verkehre aus diesen Stadtbezirken zum Flughafen BER vor!
 - Die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) soll zwar gebaut werden, aber nach Aussage SenStadtUm (2015) ist eine Realisierung frühestens 2025 möglich! (Planungsabhängigkeiten)
 - Wie soll insbesondere der Wirtschaftsverkehr zu den neu entstehenden Logistikzentren am BER geführt werden?
- Wenn der 17. BA der A 100 nicht gebaut wird, wie wird dann langfristig der Verkehr von der A 113 / dem Flughafen BER in die City organisiert?
 - Bereits heute (insbesondere im Frühberufsverkehr) regelmäßig massive Rückstaus von der A 113 am Britzer Tunnel (Folge: Häufige Schließungen mit Verkehrsstillstand)
 - Abfluss des Verkehrs dann zukünftig über A 100 Ost (16. BA) bis Treptower Park mit der Konsequenz der zusätzlichen Belastung von weiten Teilen der Stadtteile Kreuzberg, Friedrichshain und Mitte
 - Ausweichverkehre in den parallel führenden Straßenzügen in Neukölln und Treptow werden nicht vermeidbar sein.

3. Zusammenfassung

- Wenn den mehr als 180.000 Auto-Berufspendlern die Zufahrt nach Berlin erschwert bzw. versagt werden soll, müssen im Voraus leistungsfähige Alternativangebote realisiert sein.
- Dafür bedarf es eines Gesamtverkehrskonzepts für den Ballungsraum Berlin-Brandenburg, das konkrete Handlungsschritte festlegt, die sowohl mit einem Projekt- als auch mit einem Finanzierungsplan untersetzt sind.
- Die Mobilitätsansprüche des Wirtschafts-, Berufs- und Versorgungsverkehrs sowie der Bevölkerung müssen gleichberechtigt Berücksichtigung finden.
- Mit Blick auf die vielen offenen Fragen sind die verkehrspolitischen Ziele der Koalition bisher als nicht ausgereift zu bewerten und in einer Legislaturperiode von 5 Jahren auch nicht realisierbar!

ADAC

**Herzlichen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

© www.adac.de

