

## W15 W15 - Verkehr und urbane Mobilität

Gremium: AG Wahlprogramm von Bündnis 90/Die Grünen - AL Spandau

Beschlussdatum: 31.03.2016

1 Wir stehen für den konsequenten ökologischen Umbau des Verkehrssektors. Lärm,  
2 Fein-staubbelastung, sommerliches Ozon und Smog, aber auch die Gefahr, im  
3 Straßenverkehr zu Schaden oder gar ums Leben zu kommen, werden hauptsächlich  
4 durch den motorisierten Verkehr verursacht, der 2015 für 95% aller  
5 Verkehrsunfälle in Berlin verantwortlich war. 17.800 Personen wurden dabei  
6 verletzt, davon über 2.000 schwer. Und 48 Menschen verloren ihr Leben, darunter  
7 waren 29 zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. 80 bis 90 Prozent der öffentlichen  
8 Verkehrsinfrastruktur ist für Autos reserviert. Der motorisierte  
9 Individualverkehr (MIV) verursacht erhebliche Kosten, schadet Umwelt und  
10 Gesundheit und beeinträchtigt die Lebensqualität ganz erheblich.

11 Wir müssen unsere Verkehrspolitik kontinuierlich weiterentwickeln und so  
12 auslegen, dass sie den Bedürfnissen des Menschen gerecht wird. Wir brauchen ein  
13 neues Verständnis von öffentlichem Raum. Wir wollen Lebensräume für den Menschen  
14 zurückgewinnen. Für Spandau heißt dies: Vorfahrt für Fußgänger, Radfahrer und  
15 den ÖPNV! In einer Stadt, in der rund die Hälfte der Haushalte kein Auto  
16 besitzt, dafür aber mehr als 75% der Haushalte ein Fahrrad, kommt dem  
17 öffentlichen Nahverkehr und der Förderung des Radverkehrs eine besondere Rolle  
18 zu. Nur durch ein attraktives Angebot können mehr Menschen davon überzeugt  
19 werden, auf Alternativen zum privaten Auto umzusteigen. Dieses Angebot wird  
20 naturgemäß aus zahlreichen Einzelmaßnahmen bestehen:

### 21 1. Fußgänger- und Radverkehr

- 22 • Fußgänger- und radfahrerfreundliche Ampelschaltungen. Dazu kann auch  
23 „Rundum-Grün“ für Fußgänger an zentralen Spandauer Kreuzungen geprüft  
24 werden: die Fußgänger erhalten alle gleichzeitig Grün, die Kreuzung kann  
25 so auch diagonal überquert werden. Das kann sowohl für Fußgänger, als auch  
26 für Autofahrer von Vorteil sein
- 27 • Mehr Zebrastreifen, die ein sicheres Queren ermöglichen
- 28 • In ausgewählten Gebieten Begegnungszonen schaffen, in denen sich alle  
29 Verkehrsteilnehmer\*innen gleichberechtigt und rücksichtsvoll bewegen.  
30 Menschen sollen nicht als Randphänomen auf engen Gehwegen, sondern als  
31 Mittelpunkt der Verkehrsplanung definiert werden. Voraussetzung dafür ist  
32 eine breite Akzeptanz der Anwohner, ohne die solche Maßnahmen sinnlos  
33 sind. Begegnungszonen sind in Berlin kein Neuland, wir müssen nicht jeden  
34 Fehler nochmal machen
- 35 • Tempo-30-Zonen müssen nicht nur eingerichtet, sondern auch überwacht  
36 werden – vor allem im Bereich von Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen
- 37 • Die Stärkung des Fahrradverkehrs und die Entwicklung eines bezirklichen  
38 Fahrradrouthenkonzepts. In diesem Zusammenhang werden wir uns auch auf  
39 Senatsebene für eine Anbindung Spandaus an das Berliner Fahrradstraßennetz

40 stark machen, so dass Pendler\*innen auch mit dem Fahrrad oder dem E-Bike  
41 zügig ins Zentrum fahren können

- 42 • Schadhafte Radwege müssen schnell und mit hoher Priorität saniert werden
- 43 • Gerade die Kombination von Rad und ÖPNV schafft einen ständig wachsenden  
44 Bedarf an (überdachten) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, vor allem an  
45 S- und U-Bahnhöfen. Insbesondere die Situation rund um den Bahnhof Spandau  
46 ist stark verbesserungswürdig, ein schlüssiges Gesamtkonzept  
47 „Fahrradparken“, das auch die Prüfung der Errichtung eines  
48 Fahrradparkhauses als Modellprojekt im Rahmen der Radverkehrsstrategie des  
49 Senats beinhaltet, muss erarbeitet werden
- 50 • Der Bahnhofsvorplatz soll autofrei werden

## 51 2. Öffentlicher Personennahverkehr

- 52 • S-Bahn oder Regio? Die Anbindung des östlichen Havellandes an die  
53 Metropolregion Berlin sorgt seit Langem für Diskussionen zwischen Berlin  
54 und Brandenburg, ohne dass nennenswerte Fortschritte erzielt werden  
55 konnten. Als Spandauer Grüne verfolgen wir das wichtige Ziel, den  
56 motorisierten Durchgangsverkehr durch Spandau deutlich zu reduzieren. Mit  
57 dem Brandenburger Umland teilen wir überdies das gemeinsame Interesse,  
58 dass Pendler\*innen morgens schnell mit der Bahn durch Spandau in die  
59 Innenstadtbezirke gelangen können - ohne am Bahnhof Spandau umsteigen zu  
60 müssen. Gleichzeitig gilt es, eine bequeme und leistungsfähige Anbindung  
61 Spandaus an die Innenstadtbezirke zu gewährleisten und auszubauen, denn an  
62 überfüllten Regionalbahnen hat niemand ein Interesse - weder in Berlin  
63 noch in Brandenburg. Wir Spandauer Grüne werden uns daher in den kommenden  
64 fünf Jahren für den Ausbau des Schienenverkehrs im Bereich des  
65 Regionalbahnverkehrs und im Besonderen der S-Bahn in Richtung Nauen  
66 einsetzen. Wir fordern eine zeitnahe Lösung unter Beteiligung der  
67 Bürgerinnen und Bürger in Berlin und Brandenburg
- 68 • Durch Spandau muss wieder die Straßenbahn fahren. Nur sie schafft es, den  
69 Busverkehr zu entlasten und wichtige Verkehrsachsen wirtschaftlicher zu  
70 bedienen. Das funktioniert nur, wenn alle Akteure einbezogen werden,  
71 ausgehend von den bestehenden Initiativen und Fahrgastverbänden, aber vor  
72 allem auch den späteren Nutzern
- 73 • Mit der Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn sollten städtebauliche und  
74 verkehrsberuhigende Maßnahmen einhergehen. Dazu gehört das vermehrte  
75 Anlegen von Busspuren und Vorrangschaltungen an Ampeln für Bus und  
76 Straßenbahn
- 77 • Die Einsatzzeiten der Kladower Fähre sollten erhöht und die Taktzeiten  
78 verkürzt werden
- 79 • Saubere Schifffahrt. Wir fordern Rußfilter, auch für „Bestandsschiffe“, um  
80 die Schadstoffemissionen zu verringern (u. a. Feinstaub). Mittelfristig  
81 wird die Schifffahrt nur mit dem Umstieg auf ökologisch sinnvolle  
82 Antriebsmethoden (solargestützt, Gas) eine Zukunft haben. Die Havel grenzt

83 direkt an die Innenstadt an. Dass sich anliegende Schiffe nicht von Land  
84 aus mit Strom versorgen, muss unterbunden werden

- 85 • bestehende Buslinien müssen beschleunigt werden

### 86 3. Kombination der Verkehrsträger

- 87 • Wichtiger Bestandteil eines ökologischen, bewohner- und nutzerfreundlichen  
88 Verkehrskonzepts ist die sinnvolle Verknüpfung aller Verkehrsmittel.  
89 Dezentrale, einfach und auf kurzem Weg erreichbare Parkplätze für  
90 Carsharing-Autos machen es attraktiv, auf ein eigenes Auto zu verzichten

91 Wer in Spandau GRÜN wählt:

- 92 • Wünscht sich mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum.
- 93 • Will den Fahrradverkehr und den ÖPNV stärken
- 94 • Hält es für unerlässlich, dass schädliche Abgase wie CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und  
95 Feinstaub effektiv reduziert werden
- 96 • Toleriert es nicht, dass jedes Jahr viele tausend Menschen im Verkehr zu  
97 Schaden kommen und fordert mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer