

GERADE. RICHTIG.

18. September: CDU wählen

Das sagt die CDU zum Thema: **Verkehr**

Berlin wird täglich durch Tausende von LKW mit Waren beliefert und gleichzeitig verlassen Tausende von LKW mit in Berlin produzierten Waren unsere Stadt. Ohne gut ausgebaute und nutzbare Verkehrswege gehen wichtige Investitionen und Arbeitsplätze für uns verloren. Täglich erreichen Hunderttausende von Pendlern ihre Berliner Arbeitsplätze. Die Annahme, sie über das bisherige Maß hinaus auf den öffentlichen Nahverkehr umzuleiten, ist angesichts des schlechten Zustands der Nahverkehrsmittel und der kaum ausgebauten „Park and Ride“-Flächen an den Knotenpunkten des Nahverkehrs im Berliner Umland lediglich Wunschtraum ohne realen Hintergrund. Der Berliner Senat hat ein Jahrzehnt bei der Verkehrspolitik verschlafen, denn durch unverbindliche Versprechungen lassen sich keine Verkehrsströme lenken. Hier zählen ausschließlich Fakten: 60% des motorisierten Verkehrs in Berlin ist Wirtschaftsverkehr, deshalb spielt das Auto in Berlin nach wie vor eine wichtige Funktion im Verkehrsgefüge der Stadt. Und in diesem Zusammenhang ist die Frage der Elektromobilität als Zukunftstechnologie wichtig für Berlin. Die CDU setzt auf ein vernünftiges Miteinander von PKW-/LKW-/Motorrad-/Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Wir sehen deshalb folgende Aufgaben für die Verkehrspolitik des Bezirks:

Ampelschaltungen

- Eine Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptstraßen ist Ausdruck umweltpolitischer Vernunft, um Lärm- und Abgasbelastungen (bei Brems- und Beschleunigungsvorgängen) auf das erzielbare Minimum zu reduzieren. Deshalb sind intelligente und optimierte Ampelschaltungen unter Berücksichtigung der jeweils vorgegebenen Geschwindigkeiten für unterschiedliche Tageszeiten einzubauen und für die Nachtstunden die Abschaltung der Ampelanlagen zu prüfen.



BERND KRÖMER.
Bezirksbürgermeister
für Tempelhof-Schöneberg.

CDU

- Für Fußgänger müssen sichere Übergänge auf stärker befahrenen Straßen, ggf. durch mehr Ampelanlagen, geschaffen werden. Dies soll insbesondere älteren Menschen und Kindern die notwendige, auch gefühlte Sicherheit vermitteln. Dabei ist bei jeder Baumaßnahme auch im Bereich der Nebenstraßen ein behindertengerechter Umbau durch Absenken der Bordsteine vorzunehmen sowie der forcierte Ausbau und die regelmäßige Wartung von Blindenampeln zu gewährleisten.

Tempo 30

Auf rund 70% der Berliner Straßen gilt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Dies ist in Tempelhof-Schöneberg nicht anders. Dazu kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen und Kindergärten, so dass mit Ausnahmen des Hauptverkehrsstraßennetzes flächendeckend Tempo 30 gilt. Eine Ausweitung dieser Maßnahme auf die Hauptstraßen würde zur Verlagerung von Durchgangsverkehr in bestehende Tempo-30-Zonen führen und die Verkehrsbelastung der Wohnstraßen rückgängig machen. Die CDU ist für den Erhalt der jetzigen Situation und wird bei Bedarf Tempo-30-Regelungen ausweiten bzw. bei Unzweckmäßigkeit wieder zurücknehmen. Wir suchen nach individuellen Lösungen und lehnen ein generelles Tempo 30 für Berlin ab.

Fahrradverkehr

Fahrradverkehr ist ökologisch sinnvoll und bietet eine schnelle und kostengünstige Alternative für Freizeitfahrten und Fahrten zum Arbeitsplatz. Das Fahrrad ist in der Innenstadt bei Entfernungen bis zu 10 km eine echte Alternative zum Auto und zum öffentlichen Nahverkehr. Für Pendler und Wirtschaftsverkehr ist er bisher bedeutungslos. Fahrradverkehr darf nicht als Waffe für einen ideologischen Kampf gegen das Auto dienen, sondern muss seinen eigenen festen Platz in einem Berliner Verkehrskonzept haben. Wer Fahrradverkehr fördern will, muss deshalb

- untersuchen, welche Straßen einem stärkeren Fahrradverkehr dienen sollen. Hier sind dann auch dementsprechende Sicherheitsmaßnahmen wie Fahrradstreifen und ein fahrradfreundlicher Straßenbelag vorzusehen.
- erkennen, dass Straßen mit stärkerem LKW-Verkehr für regen Fahrradverkehr insbesondere von Kindern, älteren oder ungeübten Fahrradfahrern aus Gründen der Verkehrssicherheit ungeeignet sind. Die CDU hält deshalb den Ausbau des Fahrradverkehrs im Bezirk auf den Nebenstraßen und in Tempo-30-Zonen für sinnvoll. Hierfür brauchen wir ein Gesamtkonzept.
- für Pendler Möglichkeiten schaffen, im öffentlichen Nahverkehr das Fahrrad transportieren zu können. Hierfür brauchen sie sowohl in der U-Bahn aber insbesondere bei der S-Bahn mehr spezielle Wagen, in denen die Fahrräder mitgenommen werden können. Die jetzige Lösung ist eine Zumutung für alle Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Solche Maßnahmen kosten zusätzlich Geld.

Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich an feste Regeln halten, ansonsten gefährden sie sich und andere. Mit einem gewünschten Anstieg des Fahrradverkehrs werden wir nach Möglichkeiten zur Kennzeichnung von Fahrrädern suchen müssen, um Verkehrsverstöße, wie bei anderen Verkehrsteilnehmern auch, entsprechend ahnden zu können.

Lärminderung

Zu den unangenehmsten Begleiterscheinungen von Verkehr gehört Lärm. Wo immer nur möglich, brauchen wir deshalb Maßnahmen zur Lärminderung, insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen. Deshalb wollen wir

- mit einer Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) die B 101 über Lankwitz und Grazer Damm an die innerstädtische Autobahn anbinden. Diese Planung würde den Mariendorfer und Tempelhofer Damm deutlich vom LKW – Verkehr entlasten,
- die Entwicklung des Güterverteilzentrums Tempelhof zur Anlieferung von Versorgungsgütern über die Bahn,
- Umwelt-Sondermittel zur Sanierung der Hauptverkehrsstraßen mit lärmindernden Fahrbahnbelägen.

Keine Vernichtung von Parkplätzen in Tempelhof/ Schöneberg

Gängige Praxis zur Drangsalierung des PKW – Verkehrs ist das Vernichten von Parkflächen in der Innenstadt. Dies halten wir für falsch. Wir wollen:

- keine Parkraumvernichtung in Gebieten mit hohem Parkraumdefizit für die Anwohner (z. B. in Friedenau). Für solche Gebiete ist die Prüfung von Parkraumbewirtschaftung bzw. im Einzelfall auch die Anordnung von Querparkmöglichkeiten sinnvoll,
- keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Innenstadtrings (S-Bahnring). Parkraumbewirtschaftung dient dem Schutze der Anwohner in Gebieten mit Parkplatzdefiziten, sie darf nicht zur Sondersteuer für Autofahrer in der Innenstadt werden. Generelle Parkraumbewirtschaftung belastet Menschen mit niedrigem und mittlerem Einkommen und fördert genauso wie steigende Mieten die soziale Entmischung in der Innenstadt. Die Einführung einer sogenannten Stellplatzobergrenzenverordnung durch den Berliner Senat, die bei neuen Vorhaben die Zahl von Parkplätzen drastisch reduziert, lehnen wir ab,
- die ortsansässige Bevölkerung frühzeitig über Planungen zum Straßenumbau informieren und in den Planungsprozess einbinden.

Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr in Berlin war qualitativ und quantitativ noch nie so unattraktiv wie heute. Als Symbol steht dafür die Berliner S-Bahn. Aber auch die BVG hat seit Jahren die Taktzeiten der U-Bahnen und Busse verschlechtert. Von Wartungsmängeln bei Bussen - mit der Folge von Motorbränden - bis zum Radverlust von Linienbussen hatte die BVG berechnete Kritik erfahren müssen. Auch hier zeigt das Sparen an der falschen Stelle seine Folgen. Nur mit einem verbesserten Angebot des öffentlichen Nahverkehrs lässt sich langfristig der öffentliche Nahverkehr zu Lasten des Individualverkehrs ausbauen. Wir wollen:

- die Verkehrsanbindung der Bezirkszentren (Rathaus Schöneberg, Rathaus Tempelhof, Lichtenrade und Walther-Schreiber-Platz) über Sonderbusse an den Flughafen BER zeitgleich zur Eröffnung des Flugbetriebs.

- einen zusätzlichen Haltepunkt der Regionalbahn in Marienfelde im Bereich der Buckower Chaussee, um den Verkehr von der B 101 über P+R-Plätze auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiv zu verlagern.
- Zur Verbesserung der Sicherheit auf den Bahnhöfen eine verbesserte Videoüberwachung und mehr Personal. Für besonders belastete innerstädtische Buslinien (z. B. M46, M48 und M85) ist die Wiedereinführung von Schaffnern zu prüfen. Hierdurch reduzieren sich die Fahrzeiten der Busse und gleichzeitig die Vandalismusschäden.
- Park-and-ride-Parkplätze an Verkehrsknotenpunkten des Nahverkehrs schaffen, um den Kfz-Verkehr zu vermindern. Die CDU fordert deshalb den Bau von Park-and-ride-Parkplätzen an den S-Bahnhöfen Mahlow und Blankenfelde als sinnvolles und verkehrsentlastendes Angebot für Pendler aus dem Umland. Das ist Aufgabe der gemeinsamen Landesplanung mit Brandenburg.

v.i.S.d.P CDU Tempelhof - Schöneberg, Tempelhofer Damm 158-60, 12099 Berlin