

Anpassung der Verkehrsstrategie – gegen Fahrverbote und für einen besseren Verkehrsfluss

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, seine Verkehrsstrategie dahingehend anzupassen, dass die Schadstoffbelastung der Luft reduziert werden kann, ohne dass es zu Fahrverboten und Tempo-Begrenzungen kommt. Ferner ist auf eine intelligente, beeinflussbare und flexible Verkehrssteuerung hinzuwirken.

Im Rahmen der Strategie sind insbesondere die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- eine weiträumige Umleitung von LKW an stark belasteten Straßenabschnitten, beispielsweise über Parallelstraßen mittels elektronischer Leitsysteme.
- Erstellung eines Konzeptes für Reisebusse, insbesondere für touristische Gebiete in der Innenstadt, wie beispielsweise Museumsinsel, Humboldt-Forum/Unter den Linden und Checkpoint Charlie. Dadurch sollen Straßen durch weniger Reisebusverkehr entlastet werden. Fahrgäste könnten beispielsweise an ausgewiesenen Haltepunkten abgesetzt und wieder abgeholt werden (z.B. Brandenburger Tor/Großer Stern/Straße des 17. Juni). Eine Weiterfahrt von den Haltepunkten sollte von dort aus mittels Elektrobussen organisiert werden, gegebenenfalls sind die touristischen Ziele auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit S- und U-Bahn erreichbar.
- Optimierung des Verkehrsflusses durch ein verbessertes Baustellenmanagement und das Vermeiden von "Parken in der zweiten Spur". An Baustellen muss zudem darauf geachtet werden, dass Fahrspuren in den Hauptverkehrszeiten und außerhalb von Bautätigkeiten nicht unnötigerweise blockiert sind. Als Sanktionsmöglichkeit bei öffentlichen Aufträgen sind hier Vertragsstrafen für den Auftragnehmer in Betracht zu ziehen.
- Intelligente Verkehrsbeeinflussung durch das Sammeln stationärer und mobiler Verkehrsdaten und dem Einsatz eines Großrechners, hier bietet sich eine Kooperation

mit der Technischen Universität Berlin an. Bei neu anzuschaffenden Lichtsignalanlagen ist darauf zu achten, dass diese weitreichend zu steuern sind, bestehende Anlagen sind darauf zu prüfen, ob eine Nachrüstung dahingehend möglich ist, dass die Anlagen entsprechend gesteuert werden können. Hier ist zu prüfen, inwieweit mit privaten Unternehmen, die Verkehrsdaten sammeln (beispielsweise im Rahmen von Navigations-Software), Kooperationen durchgeführt werden können.

- An Hauptverkehrsstraßen ist das Ziel, einen optimierten Verkehrsfluss darzustellen, auch durch beeinflussbare Schaltungen von Lichtsignalanlagen /"Grüne Welle") zu verfolgen, sinnvollerweise sollten die Richtgeschwindigkeiten für eine grüne Welle sichtbar gemacht werden (visualisiert an den Lichtsignalanlagen und/oder mittels einer Software für mobile Geräte).
- Ein Pilotversuch mit einem mobilen Luftreiniger, der die Umgebungsluft filtert. Hier bietet sich unter anderem ein Produkt an, das in Kiel derzeit getestet wird, Berlin könnte sich an der Erprobung ebenfalls beteiligen. Daneben sollten auch Versuche mit zusätzlichen Bepflanzungen von Moosen und Bäumen auf Mittelstreifen und an Straßenrändern getestet werden.
- Pilotversuche zur Luftreinigung durch eine zusätzliche Bepflanzung von Moosen und Bäumen auf Mittelstreifen und an Straßenrändern.
- Optimierung der Pendlerverkehre mit dem Ziel, diese frühzeitig zum Umsteigen zu bewegen, beispielsweise durch eine Ausweitung der Tarifzone B bis zum ersten Bahnhof hinter der Stadtgrenze, den Ausbau des Park- and Ride-Angebots insbesondere in den Randbezirken und in Brandenburg sowie die Anpassung des Firmentickets um die Möglichkeit der kostenfreien Mitnahme eines Fahrrades.
- Steigerung der Attraktivität alternativer Antriebsformen, insbesondere der Elektromobilität, durch Ausnutzung der Möglichkeiten die das Elektromobilitätsgesetz bietet
- Erweiterung übergreifender Mobilitäts-Applikationen wie beispielsweise „Jelbi“ (BVG und Trafi) oder „BerlinMobil“ um Vakanzen bei Park & Ride-Parkplätzen und eine Zusammenarbeit mit Automobilindustrie und Technikführern im Bereich Car-sharing

Begründung:

Die wachsende Zahl von Einwohnern, die Anforderungen bei der Luftreinhaltung und der Gesundheitsschutz der Berlinerinnen und Berliner sind wesentliche Herausforderungen in der Berliner Verkehrspolitik. Hier sind neue Ideen und Lösungen gefragt, die bisherige Politik der Ausgrenzung ist nicht hilfreich.

Die Vorschläge im durch die Senatsverkehrsverwaltung kürzlich vorgestellten Luftreinhalteplan sind unzureichend. So gehen die Fahrverbote durch Lückenschlüsse über das hinaus, was durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vorgegeben ist. Die Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass durch Fahrverbote lediglich eine Verlagerung der Verkehre erzielt wird, jedoch keine Entlastung. Zudem erscheint ihre Wirkung von Fahrverboten, auch durch die in Aussicht gestellten zahlreichen Ausnahmeregelungen, zweifelhaft.

Die geplante Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen macht wenig Sinn, wenn im Ergebnis die Grenzwerte für Stickoxide trotzdem weiter überschritten werden, wie dies vor allem in der Leipziger Straße der Fall ist. Wie der Senat durch eine Verdoppelung der Parkgebühren die Luftqualität verbessern will, ist nicht nachvollziehbar.

Im Gegensatz zu vielen anderen Großstädten wie Frankfurt/Main oder Stuttgart sind die Wartezeiten im Stau in Berlin im letzten Jahr deutlich gestiegen von 38 auf 44 Stunden. Hier zeigt sich, dass die bisherige Verkehrspolitik des rot-rot-grünen Senats versagt hat und neues Denken erforderlich ist.

Es ist bedauerlich, dass Senat und Koalition in den letzten zweieinhalb Jahren keinerlei überzeugende Lösungsvorschläge unterbreitet haben. Gemeinsames Ziel muss sein, den Großstadtverkehr zu organisieren, damit die Versorgung der Berliner und ihre Mobilität auch in Zukunft sichergestellt sind.

Hierfür sind insbesondere moderne Technologien der richtige Weg. Andere Städte nutzen deutlich innovativere Lösungen. Die Stadt Dresden baut ihr Verkehrsbeeinflussungssystem seit dem Jahr 2003 schrittweise und konsequent aus. Das Herz dieser innovativen Lösung ist ein in der TU-Dresden befindliches vollautomatisches System, das von Verkehrsdetektoren ermittelte Daten verarbeitet, und zwar Daten, die sowohl von stationären als auch von mobilen Quellen aus dem laufenden Verkehr stammen.

Solche modernen Systeme sind es, die sowohl heute als auch in der Zukunft Verkehrsströme lenken können und damit den Verkehr selbst.

Der Senat darf sich in seiner Verkehrspolitik nicht darauf beschränken, den Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr zu Gunsten des Radverkehrs zu reduzieren. Die Verkehre müssen optimiert werden und dazu bedarf es intelligenter und zukunftsorientierter Lösungen. Dazu ist es erforderlich, auch neue Wege zu gehen, moderne Techniken (beispielsweise Telemetrie) zu nutzen, bisher ungenutzte Ressourcen (beispielsweise den Großrechner der TU-Berlin) einzubinden und jeweils die neueste und effizienteste Software zu verwenden.