Stefan Förster / FDP

- Wachsende Stadt, S- und U- Bahn Ausbau, gleichberechtigte Aufteilung der vorh. Flächen auf Alle: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Auto
- Kurze Wege zu Fuß; mittellange Strecken Rad, neben ÖPNV auch Auto nutzen je nach Anforderung und eigener Mobilität
- Antriebsart keine Diesel und Benziner, jedoch nicht nur Elektro sondern auch Wasserstoff, Helmholtz-Zentrum in Adlershof bedeutende Forschungseinrichtung, im nächsten Jahrzehnt nimmt autonomes Fahren und Carsharing zu
- Brandenburg in Verantwortung für P+R Parkplätze, häufigere Taktung der Züge, Finanzierung durch Landkreise, gemeinsame Ausschüsse nötig
- Das Bessere ist der Feind des Guten, Qualität der Infrastruktur in Friedrichshagen unzureichend, besonders Gehwege, Radwegnebennetz, Stellplätze
- Brandenburg hat TESLA ohne Verkehrsgutachten genehmigt, keine Prognosen und deshalb Kaffeesatzleserei, Knoten am Bahnhof kann belastet sein
- Verkehrstechnisch ist die Ampelsteuerung am Bahnhof Friedrichshagen ausgereizt. Nach Umbau des Hirschgartendreiecks -Fürstenwalder Damm mit Anbindung B1/B5. Müggelseedamm bleibt im Nebenstraßennetz
- Beispiel Kopfsteinpflaster in Straße Am Goldmannpark: Keine Bürgerbeteiligung, kein Lernprozess der Verwaltung! Planungen für folgendes Jahr veröffentlichen, dann Ausschreibung. Verwaltung muss lernen, über Alternativen zu reden
- Verzahnung S- und U- Bahn erforderlich, Flächengewinn durch Wasserstoffbusse nach Rahnsdorf, Nutzung Nebenstraßennetz für Radfahrer, Verkehrsträger versöhnen, Jahreszeiten mitbedenken (kein Radverkehr bei -10°C)
- Planungsprozesse beschleunigen, sehr zeitige Bürgerbeteiligung, Variantenvorstellung, dann vereinfachtes Verfahren, Naturschutzklagerecht einschränken bei ÖPNV Planung
- Forderung nach mehr Linien und Verbesserung überall in Berlin, Verkehrszählung der BVG zeigt: Bedarf nicht da, z.B. Linie 68 teuerste Tram Linie in Berlin, aber wenn Verbesserungen erfolgen, müssen diese dann auch genutzt werden, in Innenstadt sichtbarer bei Zählungen, Abstimmung der Verkehrsträger erforderlich

Jacob Zellmer / Bündnis 90 / Die Grünen

- Menschen überzeugen, dass eine andere Mobilität möglich ist; erster Schritt im Kampf um den Verkehrsraum: Fahrrad auf die Straße
- ÖPNV (Straßenbahn und U-Bahn ausbauen); Kfz über Car-Sharing System; Fahrradschnellwege ausbauen
- Deutlicher Fokus auf Straßenbahn (Streckenausbau nach Brandenburg); vorliegende Planungen für Radverkehr müssen umgesetzt werden
- Pendeln nach Berlin muss eine geringere Rolle spielen und die Fahrt mit dem eigenen Kfz. muss unattraktiver werden (Park & Ride); die Regionalwirtschaft muss gestärkt werden
- Alle Maßnahmen werden unterstützt. Der Arbeitskreis Mobilität ist sehr nützlich
- Er teilt die Besorgnis, wenn wir so weiter machen (der Ansatz, jeder braucht ein Auto, muss weg). Der TESLA-Verkehr (Personen- und Lieferverkehr) muss auf die Schiene
- Verkehr durch Wohngebiete vermeiden (Diagonal-Sperren); Fußverkehr gegenüber Kfz priorisieren. Fuß- und Radwege sicherer machen, damit Kfz-Fahrten vermieden werden (z.B. Eltern-Taxi zur Schule)
- Bürgerbeteiligung ist wichtig (negatives Beispiel: Goldmannpark!);
 Bürgerbeteiligung ist im Bezirk oft nur "Bürger-Information", wenn alles entschieden ist. Verwaltung muss umdenken > Ansprechpartner vor Ort (wie AK Mobilität) entlasten und unterstützen die Verwaltung!
- Einsatz für "übergreifende Mobilitätsplanung". Die Verwaltung muss mitmachen und nicht nur Probleme und (z.B. rechtliche) Risiken sehen
- Die Verwaltung muss schneller werden. Zusätzliche Finanzierungssäule für den ÖPNV muss her; Berliner*innen zahlen Beitrag für den ÖPNV und nutzen diesen dann kostenlos (Bären-Ticket)
- Die P+R-Parkplätze müssen außerhalb der Stadt liegen; die letzte Meile soll mit dem Fahrrad gefahren werden. Vorschlag: Brücke von Müggelheim nach Rahnsdorf zur Nutzung der dortigen S-Bahn. Das Radwegekonzept Treptow-Köpenick muss fortgeschrieben werden

Arbeitskreis Mobilität Friedrichshagen

Bei vielen Friedrichshagener Bürgern besteht großer Gesprächsbedarf, denn Verkehrs- und Mobilitätsprobleme erleben hier alle im täglichen Leben. Der Arbeitskreis Mobilität trifft sich monatlich unter aktiver Einbeziehung der BürgerInnen Friedrichshagens um Prioritäten hinsichtlich der Dringlichkeit und mittelfristige Ziele für eine nachaltige Mobilität im Ortsteil zu setzen.

Ausgehend von den Aktivitäten im Arbeitskreis, den Kontakten zu BürgerInnen und weiteren VertreterInnen der Zivilgesellschaft hat der AMF ein Konzept für die zukünftige Mobilität und Verkehr (KMV) im Raum Friedrichshagen erarbeitet. Es manifestiert den Leitgedanken der Flächengerechtigkeit für alle VerkehrsteilnehmerInnen. Im Vorfeld der Wahlen wurden PolitikerInnen aller im Abgeordnetenhaus und in der bezirklichen BVV (Bezirksverordnetenversammlung) vertretenen Parteien zu einem (pandemiebedingt) digitalen Interview eingeladen. Von den sechs geladenen Parteien haben fünf die Einladung zu den Interviews angenommen. Die Gespräche betrafen neben örtlichen Themen auch die Fragen zur geplanten Verkehrsentwicklung der Südostregion Berlins. Das Konzept des AMF, die Interviews mit den PolitikerInnen und weitere Informationen befinden sich auf den Webseiten des SPK des Bezirks Treptow-Köpenick und dem AMF.

Das vorliegende Faltblatt ist eine Zusammenfassung und vermittelt einen Einblick in die Lösungsansätze der beteilgten Parteien zum Themenblock Mobilitätspolitik in der neuen Legislaturperiode.

Drei Jahre nach der Gründung wirkt die Initiative an der Umsetzung des neuen Berliner Mobilitätsgesetzes vor Ort mit. Weitere Erfordernisse sind im Aktionsplan KMV in Absprache mit den zuständigen Institutionen festgeschrieben worden. Für das Jahr 2022 stehen u.a. die Maßnahmen zur deutlichen Verminderung des überörtlichen Durchgangsverkehrs auf der Agenda.

Kontakt

Der Arbeitskreis Mobilität Friedrichshagen (AMF) ist eine eigenständige Arbeitsgruppe im

Bürgerverein Friedrichshagen e.V. Bölschestrasse 87/88 12587 Berlin

e-Mail: mobilitaet@friedrichshagen-berlin.de

www.mobilitaet.friedrichshagen-berlin.de



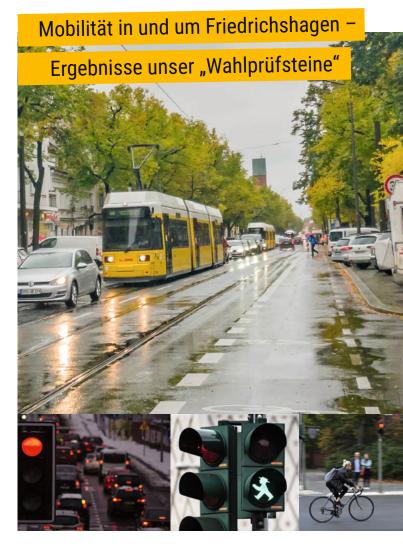








Arbeitskreis Mobilität Friedrichshagen



Fragen an die Abgeordneten	Mike Penn / CDU	Manuel Tyx / SPD	Carsten Schatz / DIE LINKE
1. Wenn Sie auf die Mobilität für alle Menschen in Berlin schauen: Was sind die zentralen Herausforderungen für die Stadt? Worauf muss in den nächsten fünf bis zehn Jahren hingearbeitet werden?	 Stark wachsende Stadt als Herausforderung; Einklang der Verkehrsteilnehmer herstellen, Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausspielen; ÖPNV muss attraktiver gestaltet werden Tarifzone A/B sollte ausgeweitet werden 	• Ein massiver Ausbau des ÖPNV ist erforderlich. Der ÖPNV muss deutlich attraktiver werden. Taktzeiten verdichten, Umsteigewege verkürzen. Anschluss von TESLA u.a. an den ÖPNV ist wichtig	Mobilitätswende, hin zu nachhaltiger Mobilität
2. Wenn Sie die Mobilitätsformen in der Zukunft nach Ihrer Bedeutung in eine Rangfolge für Berlin bringen, wie sieht diese Reihenfolge aus?	 Alle Mobilitätsformen sind gleichberechtigt; alle Formen müssen berücksichtigt werden; Vorzug ist dem ÖPNV zu geben 	Mobilitätsformen nach ihrer Bedeutung:1.) die Sicherheit und 2.) die Entfernung	ÖPNV, Fuß, Rad. Der MIV (Motorisierte Individualverkehr) soll, un- abhängig von der Antriebsform, eine nachgeordnete Rolle einnehmen
3. Welchen Formen der Mobilität muss im nächsten Jahrzehnt die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden und warum?	 Dem ÖPNV ist Vorrang einzuräumen → Preisattraktivität und Preisstabilität sind notwendig 	 Sicherheit: Oberste Priorität für den Fußverkehr, gefolgt vom Radver- kehr, dem ÖPNV und dem Autoverkehr. Entfernung: Der ÖPNV hat Priori- tät; Gleichberechtigung von Fahrrad- und Autoverkehr, Fußwegekonzept 	 ÖPNV, auch Regionalverkehr: Berlin und Brandenburg als gemeinsame Region → gute Angebote zu günstigen Preisen
4. Welche Ideen und Maßnahmen sind für eine zukunftsfähige Mobilitätskonzeption in Berlin und seinem Umland dringend erforderlich?	 Engere Verzahnung über den VBB im Umland ist notwendig; dichtere Taktung z.B. Brandenburger Studententicket inklusive Berlin 	 Wir benötigen für den Süd-Osten ein Verkehrskonzept. Großprojekte sind zu berücksichtigen, aber auch die Kieze. Große Verkehrskonzepte und kiezbezogene Konzepte müssen ineinander greifen 	Fokus auf Ausbau des ÖPNV, insbesondere durch schnellen Strasenbahn Ausbau
5. Welche Ansätze und Vorschläge unseres Arbeitspapieres unterstützen Sie ausdrücklich? Welche Vorschläge lehnen Sie ab und warum?	 Parkraumbewirtschaftung im Kiez erneut abfragen; für eine bessere Akzeptanz Anwohnerbefragungen durchführen; Informationen der Verwaltung an die Bürger über Entscheidungen notwendig 	 Das Mobilitätskonzept des AMF ist überzeugend. Barrierefreiheit voranbringen, mehr Fahrradverkehr und weniger motorisierten Individual- verkehr. Friedrichshagen ist fast eine 30-iger-Zone 	 ■ Breite Zustimmung, insbesondere Reduzierung von Durchgangsverkehren, untersucht werden sogenannte Kiezblocks → keine Parkraumbewirtschaftungen aber Verknappung des Parkraumes
6. Große Firmen siedeln sich im Umland an, große Wohnquartiere werden in Köpenick sowie im Umland eröffnet. Friedrichshagen droht ein Verkehrskollaps. Teilen Sie diese Sicht?	 Teilt die Besorgnis, z.B. durch TESLA; es wird deutlich mehr Verkehr geben, Verkehrsplanung ist zu spät 	 Friedrichshagen droht der Verkehrskollaps. Brandenburger müssen zum Ausbau des ÖPNV ermuntert werden. Eine Teilung der Verkehrsströ- me, z. B. über Gosen oder die B1, und der Ausbau des ÖPNV, z. B. mit Regionalbahnhöfen in Erkner, für Tesla und in Köpenick, ist erforderlich 	Teilt die Sicht, Problem kann nur durch ÖPNV gelöst werden
7. Beispiel: Die Anzahl der Fahrzeuge, die durch den Ortsteil fahren, erhöht sich. Wie soll mit diesem zunehmenden Durchgangsverkehr und den sich daraus ergebenden Risiken umgegangen werden?	 §1 StVO- umsichtiges Verhalten aller Verkehrsteilnehmer notwendig; bauliche Maßnahmen für Radwege vornehmen, örtlich Maßnahmen umsetzen 	 Die Verwaltungen sind gefordert, ein Verkehrskonzept mit Bürgerbe- teiligung zu erarbeiten. Wir erwarten auf der Grundlage unseres BVV- Beschlusses ein "Verkehrskonzept-Süd-Ost" den Anstoß der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr 	 Pop Up Bike Lane auf dem Fürstenwalder Damm kann die Sicherheit erhöhen; Radwegeführung auf der Bölschestraße ist beim Neubau nicht optimal gewählt worden
8. In Friedrichshagen sind Maßnahmen der Mobilitäts- und Ver- kehrsplanung immer wieder ohne eine Beteiligung der Bürger*innen geplant und realisiert worden. Wie wollen Sie das Thema der auch rechtlich vorgegebenen Bürgerbeteiligung in Zukunft verbindlich und verlässlich angehen?	 Informationen des Bezirksamts als Postsendung an die Anwohner zur Abstimmung über Kiezthemen, nicht nur Presseinformation; Angaben im Wahlprogramm der CDU für berlinweite Themen; Petitionen als probates Mittel 	 Bürgerbeteiligung ist ein zweischneidiges Schwert. Wenn aus der Bürgerschaft Vorschläge eingebracht werden, dann ist es Aufgabe der zuständigen Verwaltung, Machbarkeit zu prüfen und für Umsetzung zu sorgen 	 Verbindliche Bürgerbeteiligung muss bei Projekten erfolgen, auch in Wahlprogramm enthalten; Anpassung von planungsrechtlichen Grundlagen ist erforderlich
9. Die Lösung grundlegender verkehrlicher Fragen erfordert eine ganzheitliche Planung. Mit Verweis auf Zuständigkeiten werden, zum Beispiel landesübergreifende Verkehrsprobleme, nicht in Angriff genommen und gelöst. Welchen Ansatz verfolgt Ihre Partei, um dieser Herausforderung zu begegnen?	 Idee: Einen gemeinsamen Ausschuss der beiden Landtage Berlin / Brandenburg für länderübergreifende Anliegen bilden 	 Durch BVV-Beschlüsse in Richtung Bezirksamt oder in Richtung Senatsebene. Dies erfordert eine starke BVV und macht eine Einbindung der BVV in übergreifende Planungsprozesse erforderlich 	 Überprüfung der Aufgabenteilung von Land und Bezirk; Aufgaben bei den Bezirken müssen mit den entsprechenden Ressourcen hinter- legt werden
10. Ausbau und Weiterentwicklung des ÖPNV stellen eine Chance zur Reduzierung des Individualverkehrs und damit des CO2-Ausstoßes dar. Der ÖPNV-Ausbau kommt nur langsam voran. Plant Ihre Partei diesbezüglich Maßnahmen, und wenn ja, welche?	 Seine pragmatische Herangehensweise (nicht die seiner Partei): Neubau von Wohnungen heißt, die Infrastruktur muss immer mitwachsen, d.h. frühzeitig mitplanen. Forderungen nach Schaffung von Voraussetzungen für Wohngebiete z.B. Tram muss vorher vorhanden sein 	 Kurzfristige Maßnahmen, wie Taktverdichtungen, u. a. durch mehr Wendeschleifen, Einrichtung neuer Buslinien u. ä. 	 Personalressourcen sind der limitierende Faktor für den Ausbau der Kapazitäten; qualifiziertes Personal ist ein großes Problem, kaum Lösungsansätze; Anpassungen der Gehaltsstrukturen wurden eingeleitet
11. Der ÖPNV ist die schnellste Möglichkeit, aus Friedrichshagen und dem Umland die Innenstadt zu erreichen. Für die Bevölkerung ist kein abgestimmtes Konzept bei Zubringerverkehren des ÖPNV, Radwegenetzen und P+R (park and ride) Anlagen zu erkennen, um den Menschen diese Vorteile zu erschließen. Welche Maßnahmen möchte Ihre Partei ergreifen, um die Situation zu verbessern?	 P+R muss ausgebaut werden; Widerspruch zu vom Senat geplanten autoarmen Kiezen 	 Das Verkehrskonzept mit den Umlandgemeinden konzeptionell abstimmen. Es fehlt in diesem Abstimmungsprozess noch die Senatsver- waltung für Umwelt und Verkehr. Außer dieser sind alle anderen bereit. Evtl. Parkhäuser in Erkner und Alt-Glienicke → "Das sind kleine Baustellen." 	• Etablierung einer Verkehrskonferenz zur vorauseilenden Abstimmung eines Infrastrukturausbaus; Ausweitung der Tarifgrenzen (B und C);