
MOBILITÄTSWENDE IN SPANDAU: ALLES AUF GRÜN.

GRÜNES VERKEHRSKONZEPT

Unser Anspruch auf Mitgestaltung der Mobilitätswende.....	2
1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	4
2. Radverkehr in Spandau	8
3. Fußverkehr in Spandau	11
4. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr	13
5. weitere Verkehrsmittel	15

UNSER ANSPRUCH AUF MITGESTALTUNG DER MOBILITÄTSWENDE

Wir, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Spandau, legen hiermit ein selbstständiges Verkehrskonzept für Spandau vor. Wir sind davon überzeugt, dass Spandau eine Mobilitätswende benötigt und diese auch politisch gestaltet werden muss. Dabei wollen auch wir gewährleisten, dass wie bisher auch jede*r Spandauer*in selbst entscheiden kann, welches Verkehrsmittel er oder sie nutzen möchte.

Hierbei wird es zu Veränderungen und Einschnitten in den verschiedenen Bereichen und Flächen der verschiedenen Verkehrsmittel kommen. Wir dürfen insbesondere nicht ignorieren, dass die verschiedenen Verkehrsmittel in einer **Flächenkonkurrenz** zueinander stehen. Wenn wir die Mobilität in Spandau umgestalten, einzelne Verkehrsmittel stärken und deren Strukturen ausbauen wollen, dann **müssen** wir die vorhandenen Flächen nutzen und umverteilen, da der Raum für Schaffung neuer Flächen nicht gegeben ist.

Unsere Kernanliegen

1. Neuaufteilung der Verkehrsflächen – für eine lebenswertere Stadt
2. Vorrang für die Schwächsten – für erhöhte Verkehrssicherheit
3. Multimodale Vernetzung – attraktiver Anschluss für Stadtrand und Umland
4. Erschwinglicher und kleinräumiger ÖPNV – für sozial gerechte Mobilität
5. Intelligente Verkehrslenkung – für besseren Verkehrsfluss und weniger Frust
6. Bauliche Eingriffe statt Regeln ohne Kontrolle – für mehr Verlässlichkeit

Beim Motorisierten Individualverkehr – also bei den PKW-Nutzer*innen – sind Flächeneinbußen unumgänglich, wenn wir Fuß- und Radverkehr ausbauen und den Öffentlichen Personennahverkehr umbauen wollen. Das bisherige langsame und überfüllte Busnetz muss mit einem **modernen und leistungsstarken schienengebundenen Netz** auf eigenen Trassen entlastet werden.

Autoverkehr in Spandau wollen wir jedoch nicht abschaffen oder verbieten. Wichtig ist, dass der Verkehrsfluss per se nicht allein von der verfügbaren Fläche pro Verkehrsmittel abhängt, sondern ganz entscheidend von den Knotenpunkten und der dortigen Verkehrslenkung und -steuerung. Nur intelligente und flexible Verkehrslenkung ermöglicht besseren und insgesamt zügigeren Verkehrsfluss.

Dringend angehen müssen wir die Verkehrssicherheit: Zunehmend fühlen sich insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen immer unsicherer im Straßenverkehr, ganz gleich ob als Fußgänger, Radfahrer oder motorisiert. Wir müssen die Sicherheit auf den Fuß- und Radwegen steigern, sowohl durch **klare bauliche Trennungen** als auch durch Schutz vor Behinderungen wie Falschparker*innen und anderen Gefährdungen. Neben den baulichen Veränderungen und Ideen werben wir für mehr Rücksichtnahme unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und wollen wo möglich oder nötig an gemeinsamen Lösungen arbeiten. Hierzu gehört für uns auch der **Schutz der Fußgängerzonen** vor motorisierten Verkehrsteilnehmenden.

Mobilität ist soziale Teilhabe. Daher muss das Angebot des ÖPNV **jeden** im Bezirk zu Hause erreichen – ganz gleich ob in Alt- und Neustadt, im Falkenhagener Feld oder in Kladow. Nur

mit attraktiven und für jeden erschwinglichen Preisen ist auch für Haushalte mit geringen Einkommen gewährleistet, dass sie Mobilität in Anspruch nehmen können, ohne den Großteil ihres Einkommens in eigene PKW stecken zu müssen. „Ich bin aufs eigene Auto angewiesen“ muss zu einer Ausnahme werden – noch ist es der Regelfall.

Das Berliner Mobilitätsgesetz muss zügig auch im Bezirk umgesetzt werden. Die Pläne des Senats im Nahverkehrsplan werden wir unterstützen, an vielen Stellen für Spandau aber noch darüber hinausgehen. Vergessen wir dabei nicht, dass viele unserer Anliegen an den verschiedensten Orten in Berlin und darüber hinaus bereits erfolgreich umgesetzt sind und eine erleichterte Mobilität für alle bei höherer Lebensqualität zu vertretbaren Kosten ermöglichen!

1. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Problemlagen heute:

- Völlige Überlastung des ÖPNV-Knotens Bahnhof Spandau / Rathaus Spandau
- Fehlender Umsteigekomfort am Bahnhof Spandau / Rathaus Spandau mit vielen Gefahrensituationen
- U- und S-Bahnen enden am Bahnhof Spandau / Rathaus Spandau bzw schon in Ruhleben (U2)
- Überfüllte Busse, die noch dazu permanent im Stau stehen
- Völlig unzureichender ÖPNV-Anschluss des Spandauer Nordens (Hakenfelde, Wasserstadt) und Südens (Gatow, Kladow, Groß Glienicke)

Erforderliche Maßnahmen:

- Zügige Wiedereinführung eines Spandauer Straßenbahnnetzes („Insellösung“)
- Verlängerung und Ausbau der S-Bahn bis Falkensee/Nauen
- Verlängerung der Siemensbahn bis Hakenfelde
- Verlagerung der freiwerdenden Buslinien zum Anschluss der Stadtrandgebiete
- Attraktive Umsteigeangebote für Pendler aus dem Umland – P+R, Anpassung der VBB-Tarifzonen

Ein zentraler Punkt der Mobilitätswende ist der Schritt weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu anderen Formen der Mobilität. Eine Schlüsselrolle spielt hierbei der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Um einen Wechsel bei den Verkehrsmitteln zu erreichen, sind **Ausbau und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV** entscheidend. Ohne einen leistungsfähigen und zuverlässigen ÖPNV werden die Spandauer*innen sowie die vielen tausend Pendler*innen weiterhin den PKW nutzen.

Schienegebunden ist Spandau momentan über zwei U-Bahnlinien (U2 und U7), zwei S-Bahnlinien (S3 und S9) über die Stadtbahn in Richtung Berliner Innenstadt erschlossen. Jeweils drei Regionalexpress- und Regionalbahnlinien mit der Berliner Innenstadt und dem Land Brandenburg. Wichtige Umsteigepunkte sind hierbei der U-Bahnhof Ruhleben, Endbahnhof der Linie U2, sowie der U-Bahnhof Haselhorst als Anbindung der Wasserstadt. Zentraler Knotenpunkt sind jedoch die Bahnhöfe Rathaus Spandau der U-Bahnlinie U7 und der Bahnhof Spandau für die S-Bahnlinien und die Regional- und Fernverkehrsverbindungen und selbstverständlich für die Buslinien, die die Spandauer*innen nach Kladow, Gatow, Hakenfelde; Wilhelmstadt, Neustadt - also kurzum nach Hause bringen.

Die Kapazitäten im Bereich des Busverkehrs haben in den letzten Jahren durch den Ausbau von Strecken und Taktverdichtungen ihr Maximum erreicht oder stehen kurz davor zu kollabieren. Dies spiegelt sich deutlich durch fehlende Halteplätze und Endhalteplätze am Rathaus Spandau nieder. Darüber hinaus zeigen die Fahrgastzahlen, dass die Bedarfe noch deutlich höher sind als sie zurzeit abgedeckt werden können, da zumindest in den Stoßzeiten am Morgen und am Nachmittag viele Schüler*innen und Berufstätige nicht transportiert werden können – die Busse sind schlicht und ergreifend voll.

Zusätzlich ist die Zahl der Pendler*innen aus dem Umland und der Nutzer*Innen von PKWs in den letzten Jahren angestiegen, die zu einem enormen Zuwachs der Verkehrsdichte auf den Spandauer Straßen geführt hat. Die Busse sind demzufolge nicht nur selbst voll, sondern

stehen auch noch auf vollen Straßen im Stau. Was bleibt, ist der Eindruck der Menschen, dass sie entweder an der Haltestelle nutzlos stehen, weil sie nicht transportiert werden können oder im Bus stehen, der sie dann aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht transportieren kann. Was kann die Lösung für diese Herausforderung sein? Unsere Antwort?

Schienegebundener ÖPNV

Wir sind überzeugt davon, dass wir auf den **schienengebundenen ÖPNV** setzen müssen, damit alle Spandauerinnen und Spandauer zuverlässig, bequem und schnell durch Spandau, nach Brandenburg und in die Innenstadt zur Schule, zur Arbeit, zu Freund*innen, Verwandten oder Veranstaltungen kommen können. Praktisch heißt dies für uns grundsätzlich, dass wir uns nicht für entweder die U-Bahnverlängerung oder die Straßenbahn einsetzen, sondern dass wir für ein **sowohl (Tram) als auch (U-Bahn)** stehen. Doch auch hierfür brauchen wir eine **Prioritätensetzung**, um das große Ziel zu erreichen, deswegen ist für uns der erste Schritt der Aufbau eines

Straßenbahnnetzes

Wir halten den Aufbau eines Straßenbahnnetzes, zu Beginn auch als **Insellösung**, für Spandau für eine unausweichliche Notwendigkeit und ein Muss. Da wir in Spandau baldige Lösungen benötigen, wollen wir nicht erst warten, bis das Straßenbahnnetz aus dem Osten der Stadt heranwächst, sondern ein eigenes Netz aufbauen. So können wir den Spandauer*innen schneller als momentan durch den Senat geplant eine zuverlässige Lösung durch den Bezirk anbieten. Spandau bietet für ein eigenständiges Netz gute Voraussetzungen – und hatte dies bis in die 60er Jahre schon einmal!

Auf den wichtigsten Verkehrsachsen, die sich für den Bau von Straßenbahnstrecken anbieten, muss die Straßenbahn im eigenen Gleisbett fahren. Die Vorteile der Straßenbahn liegen klar auf der Hand.

- **deutlich höhere Kapazität:** doppelt so viele wie beim Busverkehr – bis zu 300 Fahrgäste pro Zug
- **deutlich höhere Geschwindigkeit** im eigenen Gleisbett und schnellerer Ein- und Ausstieg
- **höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit** durch geringere Störanfälligkeit
- **deutlich bessere Barrierefreiheit** für Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl – auch ohne Rampe
- **abgasfreier Betrieb** – je nach Energiequelle sogar **CO₂-neutral**
- **deutlich besserer Komfort** in geräumigeren Fahrzeugen mit ruhigerem Fahrverhalten

Die wichtigste Strecke führt vom Johannesstift über Streitstraße, Rathaus Spandau und Wilhelmstraße zur Heerstraße und dort weiter bis Hahneberg. Zusätzlich soll eine Linie über die Falkenseer Chaussee ins Falkenhagener Feld und über die Daumstraße bis Haselhorst führen. Diese Strecken statten die dicht besiedelten Gebiete von Spandau mit einer besseren Versorgung aus.

Weitere Ausbaustufen des Netzes erschließen die gesamte Heerstraße bis nach Charlottenburg, den Brunsbütteler Damm, den Spandauer Damm, Gartenfeld sowie Kladow in Richtung Potsdam. Durch das Land Berlin ist ein Betriebshof auf dem Gelände des heutigen

Flughafens Tegel geplant, schon vorher kann im Umfeld des Johannesstifts ein erster Betriebshof entstehen. Weitere Details finden sich in unserem gesonderten **Tram-Konzept**.

Der zweite Schritt im Ausbau des schienengebundenen ÖPNV liegt für uns beim

S-Bahn- und Regionalverkehr

Der Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrs ist ein dringend notwendiger Schritt – um mehr Spandauer*innen, aber eben auch mehr Pendler*innen aus dem Umland schneller und besser in die Innenstadt Berlins zu transportieren.

Aus diesem Grund befürworten wir eine **Verlängerung der S-Bahnlinien** bis nach Falkensee und perspektivisch bis nach Nauen. Hierzu muss das Land Berlin intensive Gespräche mit dem Land Brandenburg führen und sich für eine Trassenverlängerung einsetzen. Damit ist es jedoch nicht getan, aus unserer Sicht muss der **Bau weiterer Haltepunkte**, beispielsweise am Klosterbuschweg, geprüft und umgesetzt werden, ebenso wie die Erweiterung des Bahnhofs Spandau um einen weiteren Bahnsteig zwischen den Spandauer Arcaden und dem jetzigen Bahnhof.

Dies würde zusätzliche Kapazitäten für den Regional- und Fernverkehr ermöglichen, der zum Beispiel eine **Taktverdichtung der Regionalzüge** aus dem Umland in die Innenstadt nach sich ziehen würde und so eine attraktive Steigerung des ÖPNV für Spandauer*innen und Pendler*innen darstellen würde. Darüber hinaus müssen die Brandenburger Gemeinden von der Schaffung von **P+R-Parkplätzen** überzeugt werden, damit neben der besseren Zugversorgung die Pendler*innen auch wirklich vor den Toren der Stadt auf die Bahn umsteigen. Weitere Anreize wie die **Veränderung der Tarifzonen** müssen ernsthaft durch den Senat und den VBB geprüft werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Reaktivierung der **Siemensbahn** bis zur Insel Gartenfeld. Dies darf jedoch nur eine Teilstrecke sein, denn eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Hakenfelde ist aus unserer Sicht unabdingbar. Sie darf jedoch nicht zu einem Verzicht auf die Straßenbahn in Hakenfelde und der Wasserstadt führen, da diese als innerbezirkliches Transferverkehrsmittel einen unverzichtbaren Bestandteil des modernen ÖPNVs in Spandau darstellt und eine kleinräumigere Erschließung der dichtbesiedelten Ortsteile ermöglicht.

Einige der Ideen und Vorschläge, ebenso wie weitere Pläne für die Weiterentwicklung des S-Bahn- und Regionalverkehrs werden durch die zuständige Senatsverwaltung momentan geprüft und je nach Ergebnis beauftragt. Diese sind im Nahverkehrsplan 2030 des Landes Berlin nachzulesen und werden für den Bereich S-Bahn- und Regionalverkehr von uns positiv bewertet und unterstützt.

Ebenso im Nahverkehrsplan 2030 erwähnt und mit Prüfungen versehen ist das

U-Bahnnetz

Der Ausbau und die Verlängerung der U-Bahnlinien halten wir auch für wichtig, sie dürfen aber nicht wie in den letzten Jahrzehnten gängig als Konkurrenz zur Straßenbahn geplant und betrachtet werden. Eine Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis zur S-Bahntrasse und einem dortigen Umsteigebahnhof sollte ebenso geprüft werden, wie auch die Verlängerung der U-Bahnlinie U7 in Richtung Heerstraße und dem Spandauer Süden. Durch die kürzere Bauzeit der Straßenbahn soll diese jedoch bis zur Fertigstellung der U-Bahn die Versorgungslücke

schließen und nach Fertigstellung als Transferverkehrsmittel zu den Bahnhöfen genutzt werden.

Die Zuverlässigkeit, insbesondere auf der U-Bahnlinie U7, wird sich durch die Anschaffung neuer Züge und der Einstellung weiterer Fahrer*innen durch das Engagement des Senats verbessern und schon zu einer ersten Steigerung der Nutzer*innenzufriedenheit und -akzeptanz führen.

Abschließend bleibt noch der

Busverkehr

Um den Busverkehr zu beschleunigen und zuverlässiger zu gestalten, muss der Verkehrsweg für die Busse freier und zugänglicher sein. Deswegen setzen wir uns für eine Prüfung **weiterer Busspuren** ein und möchten, dort wo möglich und notwendig die Busse über die **Straßenbahntrassen** führen. Nach Einführung der Straßenbahnen sollen die Buslinien als Zubringer zu den Straßenbahnen insbesondere aus den Stadtrandgebieten dienen und so für eine Entlastung des Knotenpunktes am Rathaus Spandau sorgen. Als weiterer Schritt wollen wir Linienführungen anpassen, die die Nutzung für die Spandauer*innen attraktiver gestalten, und die Taktungen anpassen, um die Wartezeiten zu verkürzen. Neue Linienführungen zu verschiedenen Knotenpunkten am schienengebundenen ÖPNV sollen den Knotenpunkt Rathaus Spandau entlasten. Auch eine **bauliche Verbesserung der Haltestellen**, etwa durch vorgezogene Bürgersteige (Buskaps) kann eine Qualitätssteigerung für die Nutzer*innen des Busverkehrs sorgen. Denn durch die angepassten Höhen der Buskaps wird nicht nur der Ein- und Ausstieg für gehandicapte Menschen, Fahrgästen mit Gepäck oder Eltern mit Kinderwagen erleichtert und beschleunigt, sondern auch das zum Teil langwierige Warten auf eine Lücke im Fließverkehr entfällt.

2. RADVERKEHR IN SPANDAU

Problemlagen heute:

- Regelmäßige Fahrradunfälle mit Todesfolge
- Zahlreiche Engpässe und Gefahrenstellen
- Fehlender Fahrkomfort durch schlechten Wegezustand
- Fehlende großräumige Trassenkorridore vom Umland bis in die Berliner Innenstadt
- Fehlende Infrastruktur: Abstellpunkte, Verknüpfung mit ÖPNV und CarSharing

Erforderliche Maßnahmen:

- Bauliche Trennung vom motorisierten Verkehr an Hauptstraßen und großen Kreuzungen (Protected Bike Lanes, Protected Intersections)
- Attraktives bezirkliches Radwegenetz mit Anschluss an die Berliner Radschnellwege und das Radknotennetz im Umland
- Technische und bauliche Schutzmaßnahmen: separate Ampelphasen, Schwellen für den Autoverkehr an Einmündungen, verbindliche Abbiegeassistenten in LKW

Wer wie wir, den Bedarf der Mobilitätswende erkannt sowie verstanden hat und diese umsetzen möchte, der muss sich auch zwingend mit dem Radverkehr auseinandersetzen. Hierbei gilt unser Augenmerk mehreren Aufgaben und Herausforderungen.

Grundsätzlich muss der Radverkehr in Berlin und so eben auch in Spandau sicher für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet werden. Dies bedeutet zum Einen **klare bauliche Trennungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und zum Anderen die Umsetzung der **Vision Zero** auch in Spandau, also dem Schutz der Radfahrer*innen.

Weiterhin hat der Senat Pläne für **Radschnellrouten** bis nach Spandau veröffentlicht, diese begrüßen wir ausdrücklich und hoffen auf eine schnelle Umsetzung der Radverkehrsprojekte. Zusätzlich sind wir jedoch in Spandau gefragt, diese Projekte nicht einfach irgendwo in Spandau enden zu lassen, sondern sie durchdacht und clever an die bezirkliche Struktur anzubinden und so die Spandauer*innen auch mit guten, modernen, sicheren und attraktiven **innerbezirklichen Radverkehrsrouten** zu versorgen.

Hierbei wird es durch die bereits beschriebene Flächenkonkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden unweigerlich zu Flächenverlusten beim Motorisierten Individualverkehr kommen, dies lässt sich jedoch nicht vermeiden und ist für einen sicheren und attraktiven Radverkehr in Spandau **unabdingbar**. Diese Haltung unterscheidet uns auch klar von allen anderen Parteien in Spandau und dies wird auch so bleiben. Um das Bündel von Projekten und Ideen übersichtlich zu gestalten, stellen wir unsere Pläne getrennt und gekürzt vor, ausführlich kann alles im eigenständigen bezirklichen Radverkehrskonzept nachgelesen werden.

Verkehrssicherheit durch bauliche Trennung

Aus unserer Sicht müssen die Verkehrsflächen klar getrennt sein. Dies muss sich in baulichen Lösungen niederschlagen, die die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmenden schützen. Im Einzelnen bedeutet dies auf den Radverkehr bezogen, dass **eigenständige Flächen** für den Radverkehr benötigt werden – das Modell des Radverkehrs auf dem Fußweg hat aus unserer

Sicht ausgedient. Dieser veränderte Blick auf den Radverkehr und die benötigten Flächen lässt sich nicht schnell und nicht ohne Herausforderungen umsetzen, trotz allem ist es der einzige, der aus unserer Sicht Sinn macht.

Deshalb braucht es eigenständige Fahrradstreifen und Protected Bike Lanes, die dafür sorgen, dass die Fußgänger*innen nicht durch den Radverkehr gefährdet werden und dass die Radfahrenden nicht durch den motorisierten Individual- oder Lieferverkehr sowie falsch haltende oder parkenden Fahrzeuge gefährdet werden.

Protected Bike Lanes

Protected Bike Lanes sind baulich geschützte Radstreifen, die mindestens eine Breite von 2 Metern aufweisen und zusätzlich zum physischen (baulichen) Schutz noch einen weiteren 85 Zentimeter breiten Pufferbereich vorhalten. Diese Form der Radstreifen werden von den motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen als massiver Eingriff in den Straßenverkehr gewertet, sind jedoch die einzige Maßnahme, die wirklich vor Zweckentfremdung der Radverkehrsflächen durch fahrende oder ruhende Nutzung des motorisierten Individual- oder Lieferverkehrs schützen.

Diese Variante lässt sich nicht zwingend auf jedem Straßenzug umsetzen bzw. ist nicht überall praktikabel, daher wollen wir zunächst an folgenden Stellen erste Protected Bike Lanes einrichten:

- A) von Mertensstraße bis Heerstraße
- B) Neuendorfer Str. zwischen Askaniering und Falkenseer Platz
- C) Ruhlebener Str. ab Klosterstr. stadteinwärts
- D) Am Juliesturm zwischen Falkenseer Platz und U-Haselhorst

Radstreifen

Radstreifen sind baulich klar vom motorisierten und vom Fußverkehr getrennte Streifen. Auch bei diesen Streifen ist auf eine ausreichende Breite von mindestens 2 Metern zu achten. Als ersten Schritt fordern wir an allen Hauptverkehrsstraßen in Spandau gesonderte und klar ausgewiesene Radstreifen. Falschparken und unerlaubtes Halten auf diesen Streifen muss konsequent geahndet werden, weil es praktisch immer zu Gefahrensituationen führt.

Radwege

Neben den Protected Bike Lanes und den Radstreifen gibt es bereits Pläne für Radwege bzw. Radwege, die mit einer Fußverkehrsnutzung verbunden sind. In der Regel sind diese in Grünanlagen oder an den Gewässerläufen der Spandauer Gewässer aufzufinden. Diese Wege sollen nach unseren Plänen so ausgebaut werden, dass eine sichere Nutzung für Fußgänger*innen und Radfahrende möglich ist und Gefährdungsmomente durch die Kombiutzung ausgeschlossen werden. Neben den bestehenden Verbindungen müssen vielerorts neue geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Anbindung an Radschnellrouten und ÖPNV: bezirkliches Radverkehrsnetz

Die vom Senat geplanten und zu schaffenden Radschnellrouten dürfen nicht im Nichts enden, sondern müssen als bezirkliches Radverkehrsnetz mit den bevölkerungsstarken Wohngebieten verbunden werden. Hierbei müssen möglichst direkte Verbindungen gewählt werden, damit die Nutzung der Radschnellrouten in die Innenstadt eine attraktive Alternative zum

motorisierten Individualverkehr oder zum ÖPNV darstellen. Darüber hinaus muss ein bezirkliches Radverkehrsnetz eine direkte, sichere und attraktive Anbindung an die zentralen Anschlussorte des ÖPNV ermöglichen. Diejenigen, die das Rad als Zubringer zum schienengebundenen ÖPNV nutzen, müssen ein attraktives und gut ausgebautes Radverkehrsnetz vorfinden, hierfür werden wir uns stark machen.

Radverkehrsinfrastruktur

Neben einem dichten Radverkehrsnetz benötigt Spandau auch eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Dies bedeutet, dass an allen wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV **ausreichend Fahrradstellplätze** - bewachte und unbewachte - vorhanden sein müssen. Darüber hinaus muss es ein Netz von Leihfahrrädern, CarSharing-Angeboten (mit Vorrang und Ladesäulen für Elektrofahrzeuge) sowie die Möglichkeit zur Miete von Lastenrädern geben. Damit wird einerseits der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad erleichtert, andererseits steht bei Bedarf aber auch ein PKW zur Verfügung.

Radverkehrssicherheit

Neben dem System der „Protected Intersections“ das mit baulichen Trennungen Kreuzungen sicherer macht, kämpfen wir auf Landes- und Bundesebene für getrennte Ampelphasen und verpflichtende Sicherheitsassistenten in LKWs.

Eine ausführlichere Darstellung unserer Vorhaben im Radverkehr findet sich in unserem separaten Radverkehrskonzept.

3. FUSSVERKEHR IN SPANDAU

Problemlagen heute:

- Zahlreiche Engpässe und Gefahrenstellen
- Fehlende Barrierefreiheit an vielen Kreuzungen und Übergängen
- Nutzungskonflikte v. a. mit Radverkehr, E-Scootern usw.

Erforderliche Maßnahmen:

- Bessere bauliche Gestaltung v. a. der Kreuzungsbereiche: bessere Einsehbarkeit, Barrierefreiheit durch durchgezogene Bürgersteige
- Ausreichende Beleuchtung auch in Grünanlagen
- Fußgängergerechte Ampelphasen
- Neugestaltung der Fußwege als städtischer Lebensraum: Möblierung, Begrünung, Beschattung

Der Fußverkehr spielt in jeder Stadt eine zentrale Rolle, da alle Menschen an ihm teilnehmen. Besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, Kinder und ältere Menschen, sind oft ausschließlich zu Fuß unterwegs. Hierzu gehört für uns als erstes, dass wir uns für eine wohnortnahe Versorgung mit den Dingen des täglichen Bedarfs durch stationären Einzelhandel einsetzen. In den Kiezen müssen neben Lebensmittelgeschäften auch andere Branchen angesiedelt werden können und Ärzte, Geldinstitute und Apotheken fußläufig erreichbar sein.

Wir müssen für eine angemessene Fußverkehrssicherheit sorgen. Hierfür wollen wir in allen Bereichen für **klare bauliche Trennungen** sorgen, denn ebenso wenig wie Radfahrer*innen ungeschützt auf den Straßen am Verkehr teilnehmen sollen, dürfen Fußgänger*innen durch andere Verkehrsteilnehmer*innen wie Radfahrende oder E-Rollernutzende und die daraus resultierende Mischnutzung gefährdet werden. Zusätzlich müssen Sichtbarrieren wie Werbewände verringert und die Eckbereiche an Straßenkreuzungen durch bauliche Maßnahmen freigehalten werden, damit die Gefährdungen beim Queren von Straßen sinken. Zur Sicherheit gehört für uns neben den baulichen Änderungen auch eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege, denn nur gut ausgeleuchtete Fußwege sind auch sichere Fußwege – objektiv wie subjektiv.

Auch beim Fußverkehr gilt, dass es eine **Flächengerechtigkeit** geben muss. Hierfür fordern wir Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,50 m, denn nur so kann eine Begegnung von zwei Rollstuhlfahrer*innen unproblematisch gelöst werden und ausreichend Platz für Fußgänger*innen mit Gepäck und in verschiedenen Tempi ermöglicht werden.

Darüber hinaus setzen wir uns für eine **barrierefreie Fußweggestaltung** ein. Hierfür benötigen wir rutschfeste Bodenbeläge ohne Stolperfallen, flächendeckende Bordsteinabsenkungen mit einer Nullabsenkung – alternativ Schwellen für den motorisierten Verkehr – sowie taktile Leitsysteme und akustische Signale an allen Ampeln für Menschen mit Sehbeeinträchtigung.

Auch für den Fußverkehr gilt, dass es zu einem Umdenken weg von der autofahrerfreundlichen Verkehrslenkung hin zu einer **menschenfreundlichen Verkehrslenkung** kommen muss. So müssen Ampelphasen nach dem Zeitbedarf von Fußgänger*innen für die Querung der Straße ausgelegt werden, nicht nach den Interessen des Motorisierten Individualverkehrs.

Darüber hinaus setzen wir uns für eine Prüfung eines Pilotprojektes zum sogenannten „Rundum-Grün“ in Spandau ein. Hierfür könnten die Kreuzungen Altstädter Ring/Moritzstraße, Altstädter Ring/Seegefelder Straße oder Klosterstraße/ Brunsbütteler Damm in Frage kommen.

Als letzten wichtigen Punkt beim Fußverkehr möchten wir für alle Spandauer*innen die **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenland steigern**. Deshalb fordern wir ein ausreichendes Angebot von Sitzmöbeln, die die Bedarfe aller Spandauer*innen berücksichtigen. Junge Menschen, Senior*innen sowie gehandicappte Menschen sollen Sitzmöbel antreffen, die sie zu einer kurzen oder längeren Rast einladen. Zusätzlich müssen Fußwege geschaffen und vorhandene saniert werden, die nicht an stark befahrenen Straßen und Knotenpunkten liegen (z. B. in Parkanlagen) und einen Erholungscharakter für die Nutzer*innen darstellen. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zählen für uns auch Schatten- und Wasserflächen, die dafür sorgen, dass die Stadt sich weniger stark aufheizt bzw. schneller abkühlt. Die Pflanzung von mehr Bäumen soll für schattige Plätze und eine verbesserte Luftqualität sorgen.

4. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR & WIRTSCHAFTSVERKEHR

Problemlagen heute:

- Ausufernder MIV mit hohem Stauaufkommen
- Unzureichende Verkehrslenkung für besseren Verkehrsfluss
- Schlecht geregelter Liefer- und Wirtschaftsverkehr selbst in geschützten Bereichen wie Fußgängerzonen und Wohngebieten

Erforderliche Maßnahmen:

- Ausweitung der autofreien Kieze / Fußgängerzonen
- Schließung der Wohngebiete für Verkehr ab 2.8 t
- Flächendeckend Tempo 30 in Spandau
- Intelligente Verkehrslenkung auf den Ein- und Ausfallstraßen für besseren Verkehrsfluss
- Attraktive ÖPNV-Angebote zur Reduktion des Pendler-MIV aus dem Umland
- Zentrale Umschlagstellen für den Lieferverkehr

Das Zeitalter mit Vorrang des Motorisierten Individualverkehrs muss auch in Spandau zu Ende gehen, wenn wir eine Mobilitätswende erreichen wollen. Nur dann werden die Flächen frei, die wir zur Erleichterung von Fuß- und Radverkehr benötigen und die zukünftig einem leistungsfähigeren ÖPNV u.a. in Gestalt der Tram zur Verfügung stehen sollen.

Durch den Ausbau des ÖPNV sowie die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wollen wir den Spandauer*innen den Umstieg weg vom Auto hin zu anderen Fortbewegungsmitteln attraktiv machen. Gleichzeitig müssen wir aber auch die Pendler*innen aus dem Umland im Blick haben, die täglich nach Berlin zu ihren Arbeitsstellen fahren oder in den B-Bereich des VBB um Geld zu sparen bei der Nutzung des ÖPNV. Aus unserer Sicht ist hier jedoch der VBB und Brandenburg in der Verantwortung. Der B-Bereich muss aus unserer Sicht bis zu den Endbahnhöfen der S-Bahnlinien verlängert werden, damit der Anreiz die Bahnen von Anfang an zu nutzen deutlich gesteigert wird. Zusätzlich sollten genau an diesen Endbahnhöfen größere P+R Parkplätze eingerichtet werden, damit es keinen Bedarf gibt nach Berlin und damit Spandau reinfahren zu müssen.

Grundsätzlich lehnen wir einen Ausbau der Ein- bzw. Ausfallstraßen von und ins Umland ab. Einen besseren Verkehrsfluss erreichen wir nicht durch noch größere Straßen, sondern durch intelligente Verkehrslenkung, für die wir uns stark machen. Darüber hinaus sind wir gegen den Ausbau der genannten Straßen, weil wir davon überzeugt sind, dass die Lösung für Pendler*innen und Spandau nicht der Ausbau der Straßen und die damit vermittelte vermeintliche Attraktivitätssteigerung für die Pendler*innen sein kann und darf. Wir wollen gemeinsam mit Brandenburg Ideen und Konzepte entwickeln, die den Fluss von Pendler*innen senkt und so weiteren Platzbedarf und eine weitere Steigerung des Motorisierten Individualverkehrs verhindert.

Wirtschafts- und Lieferverkehr

Für den Lieferverkehr müssen wir jedoch weiterhin eine attraktive Infrastruktur vorhalten und in allen Kiezen zusätzlich zentrale Orte schaffen, an denen die Waren in zentralen Lagern (z.B.

Paketstationen) hinterlegt oder aber auf alternative Fahrzeuge wie z.B. Lastenräder umgeladen werden können (z.B. in **festen Ladezonen**), um die Belastungen und Gefahren die durch den motorisierten Lieferverkehr ausgehen spürbar zu senken. Hierbei sehen wir insbesondere in der Fußgängerzone der Altstadt Spandau akuten Handlungsbedarf, damit die Altstadt wieder frei von Liefer- und PKW-Verkehr ist. **Feste Lieferzeiten** am Vormittag sind ein erster Schritt, um die Attraktivität der Fußgängerzone in den beliebtesten Einkaufszeiten am Nachmittag und frühen Abend zu bewahren. Unvermeidbarer Lieferverkehr muss in Spandau **verbindlich auf Elektrofahrzeuge beschränkt** werden.

Nur wenn wir den motorisierten Lieferverkehr aus den Wohngebieten und kleinen Straßen raushalten können, werden wir auch wieder die Lebensqualität in den dicht besiedelten Wohngebieten verbessern und gleichzeitig den Schutz von Fußgängern und insbesondere Schulkindern steigern. Die Ausweisung **autofreier Kieze** z.B. in der Wilhelmstadt, Neustadt und Gartenstadt und **flächendeckende Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge über 2.8 t** helfen, dieses Ziel zu erreichen.

Zusätzlich wollen wir an zentralen Stellen in den Kiezen sogenannte **Mobility Points oder Mobi-Hubs** einrichten. Dies sind Orte, an denen Sharingangebote jeder Art und ein Umsteigen zum ÖPNV angeboten werden. Die Spandauer*innen können so vom Fußverkehr in den ÖPNV oder in ein Sharing-Angebot umsteigen und das Verkehrsmittel ihrer Wahl vorfinden. Idealerweise siedelt man an diesen Stellen auch Taxistände für diejenigen an, die nicht selbst fahren möchten oder können.

Final stehen auch wir Spandauer Grüne für die „Vision Zero“ und fordern deswegen eine grundsätzliche Pflicht von Abbiegeassistenten und anderen technischen Hilfsmitteln in Lastkraftwagen, die in Berlin eingesetzt werden.

5. ANDERE VERKEHRSMITTEL

Da Spandau ein wasserreicher Bezirk ist, darf in einem Verkehrskonzept der Wasserweg nicht fehlen. Wasserwege können in zweierlei Formen genutzt werden: zum einen können **zentrale Lieferpunkte** (Regionalhäfen, z. T. auf bestehender Infrastruktur) geschaffen werden, von denen aus die Waren mit Lastenrädern an ihren Zielort weiter transportiert werden können, zum anderen können die Wasserwege auch für den ÖPNV genutzt werden und ein Linienverkehr auf den Gewässern eingerichtet bzw. ausgebaut werden. Hierfür soll unter anderem eine Linienverbindung aus der Wasserstadt zur Altstadt geprüft werden.

Die Anbindung von Kladow über den Wannsee an den S- und Regionalbahnhof Berlin-Wannsee sollte zügig durch **Kapazitätserweiterungen der bestehenden Fährlinie** verbessert werden, d.h. durch Einsatz eines weiteren Fährschiffs, das zeitgleich in Gegenrichtung die Route bedient. Es sollten Fährschiffe mit CO2freiem, alternativen Antrieben eingesetzt werden.