Ä20 Abschnitt "Sicher bewegen, gut ankommen"

Antragsteller*in: Benjamin

Änderungsantrag zu A3

Nach Zeile 66 löschen:

In Zeile 147 einfügen:
Für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick und einer Nahverkehrs-Tangente

Von Zeile 149 bis 156:
Seit Jahren wird über die Errichtung eines Regionalbahnhofs in Köpenick diskutiert. Der Berliner Senat und die Deutsche Bahn ~~können~~konnten sich dabei lange nicht einigen~~, bzw. letztere nimmt inzwischen eine ablehnende Haltung ein~~. Die Anbindung des Berliner Ostens mit einem Regionalbahnhof an die Ost-West-Achse ist jedoch aufgrund der großen Fahrgastströme, die die S-Bahn hier bewältigen muss, ~~mehr denn je~~schnell notwendig, zumal das Ende der (wenigen) Regionalzughalte in Karlshorst für 2016 anberaumt ist. Der Berliner Osten ~~wäre~~wird dann vom schnellen Regionalbahnnetz abgeschnitten sein. Das Ostkreuz als Regionalbahnhof ist kein Ersatz! Zudem gibt es bisher auch keine schnelle Nord-Süd-Verbindung zwischen Pankow, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick.

Von Zeile 158 bis 161:
~~Das Land Berlin würde die Kosten für den Bau des Regionalbahnhofs allein tragen.~~ Der Senat muss sich ~~aber auch selbstbewusst~~bei der schnellen Errichtung des Regionalbahnhofs Köpenickselbstbewusst in die Verhandlungen mit der bisher ~~ablehnenden~~zögernden Bahn begeben. Eine Resignation der Politik gegenüber einem bundeseigenen Unternehmen ist nicht hinnehmbar. Auch wenn der Bezirk Treptow-

Von Zeile 163 bis 165:
gegenüber Senat und Deutscher Bahn endlich verstärkt und lauter erhoben werden. ~~Das~~Ein grün geführtes Bezirksamt ~~muss~~wird mit Beharrlichkeit und Ausdauer daran festhalten, diese Verbesserung der Mobilität seiner Bürger*innen einzufordern und alle nötigen

Von Zeile 167 bis 179:
~~Treptow-Köpenick braucht schließlich eine Anbindung an das überregionale Netz mit Regionalbahn und Regionalexpressverbindungen. Dabei muss es auch eine Nord-Süd-Verbindung über eine Nahverkehrstrasse auf dem Bahnaußenring und den Anschluss Richtung Flughafen Schönefeld geben, mit Anbindung am Wuhlheider Kreuz an das bestehende Netz.~~

~~Ein- und Ausgänge auf beiden Seiten der Bahnhofstraße sind unabdingbar, genauso wie direkte Übergänge zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Auch müssen wie in Adlershof beispielsweise die Tram- und Buslinien unter der Bahnbrücke direkt mit Haltestellen angebunden werden, zumindest direkt am Elcknerplatz. Dazu ist eine Umgestaltung des Platzes mit Aufenthaltsqualität entscheidend. Fahrzeugverkehr über den Platz darf es nicht mehr geben. Im unmittelbaren Umfeld, entweder am Elcknerplatz oder am Stellingdamm sollte dann auch ein Fahrradparkhaus zur Verfügung stehen.~~

Ein- und Ausgänge auf beiden Seiten der Bahnhofstraße sind unabdingbar, genauso wie direkte Übergänge zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Auch müssen wie in Adlershof beispielsweise die Tram- und Buslinien unter der Bahnbrücke direkt mit Haltestellen angebunden werden, zumindest direkt am Elcknerplatz. Dazu ist eine Umgestaltung des Platzes mit Aufenthaltsqualität entscheidend. Fahrzeugverkehr über den Platz darf es nicht mehr geben. Im unmittelbaren Umfeld, entweder am Elcknerplatz oder am Stellingdamm, sollte dann auch ein Fahrradparkhaus zur Verfügung stehen.

Ferner muss es auch eine Nord-Süd-Verbindung über eine Nahverkehrstrasse auf dem Bahnaußenring und den Anschluss Richtung Flughafen Schönefeld geben, mit Anbindung am Wuhlheider Kreuz an das bestehende Netz. Treptow-Köpenick braucht eine effiziente Anbindung an das überregionale Netz mit Regionalbahn- und Regionalexpressverbindungen.

Begründung

Logische Umstellung und Ergänzung aus dem Harald initiierten LDK-Beschluss