A3 Abschnitt "Sicher bewegen, gut ankommen"

Antragsteller*in: Andrea Rüdiger

Sicher bewegen, gut ankommen

Genauso vielfältig wie die Lebensentwürfe der Menschen in unserem Bezirk, sind ihre Ansprüche an Mobilität und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse als Teilnehmer im Verkehr. Alle möchten aktiv leben und sich unabhängig bewegen können, um sich zu versorgen, zu arbeiten und sich erholen. Auch die besonderen Bedürfnisse von Familien, Mobilitätseingeschränkten und Älteren im Verkehr müssen dafür berücksichtigt werden. Hierzu braucht es einen Ausbau und die Erweiterung der bestehenden Mobilitätsangebote und einen größeren Fokus auf Mobilität, die zeitgleich klima- und nutzerfreundlich ist. Diese Vielfalt der Bedürfnisse im Verkehr, sowie der Wunsch der Menschen nach Mobilität, die weniger Emissionen, Lärm und Feinstaub verursacht, wird bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Der einseitige Fokus der bisherigen Verkehrspolitik auf motorisierten Individualverkehr ignoriert bestehende Versorgungsmängel im öffentlichen Nahverkehr unseres Bezirkes. Auch die Wegsicherheit für Kinder oder die Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte bedürfen der Verbesserung.

Wir Bündnisgrüne setzen uns dafür ein, dass die Attraktivität Umweltverbundes gestärkt wird, also die Kombination aus öffentlichem Personennahverkehr, zu Fuß gehen und Fahrradverkehr sich im Alltag besser kombinieren lassen.

Gerade in den Ortsteilen und auf bezirklicher Ebene lassen sich eine Vielzahl von Änderungen umsetzen, die es im Alltag ermöglichen Alternativen zum Auto zu schaffen. In unseren Augen können auch Carsharing-Angebote einen Beitrag leisten um Menschen das Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Wir sind jedoch der Meinung, dass nicht profit- sondern gemeinwohlorientierte Anbieter, die Stadtteilautos meist stationsgebunden anbieten, die bessere Ergänzung zum Öffentlichen Nahverkehr darstellen können.

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

Fahrradbezirk Treptow-Köpenick

Was ist das Problem?

Das Straßennetz Treptow-Köpenicks wird seit Jahren ausgebaut und so wird unnötig Durchgangsverkehr in unseren Bezirk geholt. Viele Straßen sind nach wie vor verstopft, weil neue Straßen immer auch mehr Auto-Verkehr erzeugen: Dies sorgt für einen höheren CO2-Ausstoß, viel Lärm und Flächenfraß. Für den Fahrradverkehr stehen deutlich weniger Mittel zur Verfügung, obwohl mit geringerem Einsatz hier eine größere positive Wirkung für Klima, Mensch und Mobilität erzielt werden könnte.

Unser Konzept

Auf bündnisgrüne Initiative wurde im Bezirk ein Radwegekonzept verabschiedet mit dem Ziel Fahrradwege stärker zu vernetzen und auszubauen. Wir wollen nun im nächsten Schritt Treptow-Köpenick zum Vorreiterbezirk in Sachen Fahrradverkehr in Berlin machen. Dies dient dem Wohle aller Einwohner*innen. Denn Fahrradfahren ist gesundheitsfördernd für den/die Einzelne*n, spart Platz, verursacht keinen Lärm und ist umweltfreundlicher. Zudem ist der Titel als Fahrradbezirk ein

touristisch attraktives und vermarktungsfähiges Allein-stellungsmerkmal des Bezirks.

Um dieses Ziel zu erreichen müssen eine Reihe von Maßnahmen konsequent umgesetzt werden: offensive und schnellere Umsetzung des Radwegekonzeptes, schnelle Verbindungen entlang der Hauptrouten durch Radspuren in Richtung Innenstadt, Verlegung von baulichen Radwegen auf die Fahrbahn mittels Radspuren und Sicherheitsstreifen, schnellere Sanierung von zerstörten Radwegen, Einrichtung von besseren und ausreichenden Abstellmöglichkeiten an Haltestellen, Verkehrsknotenpunkten und großflächigen Einkaufsmöglichkeiten sowie Veranstaltungsstätten. Weiterhin werden wir uns dafür einsetzen, dass breite Gehwege mit ,,Radfahrer frei“ - Schildern versehen werden. Auch in Einbahnstraßen soll für Radfahrer häufiger die Möglichkeit geschaffen werden sie in Gegenrichtung zu benutzen. Eine Radwegbenutzungspflicht auf baulichen Radwegen sollte grundsätzlich aufgehoben werden.

Weiterhin sollte das Bezirksamts und andere öffentliche Institutionen Vorbildfunktion bei der Nutzung von Dienstfahrrädern, ggf. mit elektrischem Antrieb einnehmen. In diesem Zuge könnten etwa das Ordnungsamt und das Umweltamt einen Einsatz von (Transport-)E-Bikes prüfen. Anstelle der bisherigen Dienstfahrzeuge (PKW) kann Anschaffung von Pedelecs und elektrobetriebenen Lastenfahrrädern erwogen werden. Diese bieten eine gute Alternative nicht nur um den CO2-Ausstoß lokal zu verringern, sondern perspektivisch auch um Benzin-, PKW-Reparatur- und Steuerkosten zu sparen.

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

Mobilität für alle - Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen

Was ist das Problem?

Berlin wächst und auch unser Bezirk befindet sich im Wandel. So wächst zum Beispiel der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung, die den öffentlichen Personennahverkehr rege nutzen, aber auch spezifische Mobilitätsanforderungen haben. Ihren Bedürfnisse und den Ansprüchen der Bürger*innen, die sich bewusst klimafreundlich bewegen wollen, wird bisher nicht ausreichend Rechnung getragen. Die bezirkliche Verkehrspolitik ist rückwärtsgewandt und zu sehr auf den Straßenbau als Antwort auf verkehrliche Probleme fokussiert. Der Herausforderung, in einem weitläufigen Bezirk wie Treptow-Köpenick eine guten Öffentlichen Personennahverkehr auch in dünn besiedelten Ortsteilen anzubieten, wird bisher nicht überzeugend begegnet.

Unser Konzept

Der besonders klimaschonende und stadtverträgliche Umweltverbund muss gestärkt werden. Treptow-Köpenick soll kein Transitbezirk sein. Dies bedeutet, dass wir attraktive Angebote und Möglichkeiten schaffen wollen, wie sich das zu Fuß Gehen, der Fahrradverkehr und der öffentlichen Personennahverkehr im Alltag gut kombinieren lassen. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem stadtverträglichen Massenverkehrsmittel im Umweltverbund, werden wir daher weiterhin besondere Aufmerksamkeit widmen.

In einer alternden Gesellschaft muss die Infrastruktur so angepasst sein, dass sie attraktiv und leicht zu benutzen ist. Zwar sollen ab 2017 alle

Straßenbahnlinien in unserem Bezirk mit Niederflurbahnen ausgerüstet sein. Die dafür notwendige Infrastruktur ist jedoch nicht angepasst. An zu vielen Haltestellen, insbesondere in Einkaufsstraßen wie der Bölschestraße und der Wilhelminenhofstraße und sogar der Bahnhofstraße, ist der Einstieg nur über die Fahrbahn möglich. Das zu ändern ist für uns eine Hauptaufgabe. Wir wollen weiterhin, dass endlich alle S-Bahnhöfe behindertengerechte Zugänge und Aufzüge bekommen und die selbstständige Nutzung von Tram und Bussen für Mobilitätseingeschränkte gut möglich ist.

In einer wachsenden Stadt kann der ÖPNV nur attraktiv bleiben, wenn die Bahnen und Busse nicht überfüllt sind und die Takte ganztägig nutzbar sind. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Bürger in Wohnortnähe Zugang zum öffentlichen Nahverkehr haben und diese auch in den Abend- und Nachtstunden nutzen können. Tagsüber ist eine dichte Taktung wichtig, da diese eine Voraussetzung für die flexible und alltägliche Nutzung darstellt. In einem so weitläufigen Bezirk wie Treptow-Köpenick gilt den Ortsteilen und dünnbesiedelten Wohngebieten besondere Aufmerksamkeit. Hier müssen eventuell spezielle Angebote, wie Rufbusse oder Sammeltaxen, eingerichtet werden. Wir setzen uns für die Optimierung der Umsteigebeziehungen und ein nutzerfreundliches Haltstellennetz ein.

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

Grüne Verkehrspolitik ist mehr als Straßenneubau

Was ist das Problem?

Die Verkehrspolitik in Treptow-Köpenick beschränkt sich zu sehr auf Straßenbauprojekte, wie die neue Ost-West-Trasse sowie die Tangentialverbindung Ost zwischen ‚An der Wuhlheide' und der B1/B5. Diese prominenten Vorhaben drohen neuen LKW-Verkehr in den Bezirk zu holen, der ihn bisher wegen begrenzter Brückenhöhe und -belastung umfahren musste. Wie Treptow-Köpenick zum einem reinen Transitbezirk degradiert wird, indem es LKWs ermöglicht die mautpflichtige Autobahn zu umfahren, ist damit ein besonderes Beispiel für die insgesamt rückwärtsgewandte Berliner Verkehrspolitik. Dies würde nicht zu den versprochenen verkehrlichen Entlastungen, sondern zu erheblich höheren Staus, Lärm- und Feinstaubbelastungen im ganzen nördlichen Bereich Köpenicks führen. Der Verkehr wird weiter durch die Treskowallee und die Mahlsdorfer Straße führen. Auch die Friedrichshagener Straße und das Hirschgartendreieck werden dadurch nicht entlastet. Zudem wären der Abriss von Wohnraum, die Fällung hunderter Bäume, die Neuversiegelung von Freiflächen und insgesamt eine Verschlechterung des Stadtklimas die Folge.

Unser Konzept

Bündnis 90 / Die Grünen Treptow-Köpenick spricht sich gegen die Ost-West-Trasse und die Tangentialverbindung Ost aus. Zudem stellen wir kritisch fest, dass für die Instandhaltung der geplanten Neubauprojekte zu wenig Mittel und zu Ressourcen eingeplant werden.

Wir treten daher seit Jahren für die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund und für konsequente Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beruhigung ein. Wir fordern, dass die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs nicht weiter vernachlässigt und den vielfältigen Mobilitätsanforderungen der Bürger*innen Rechnung getragen wird. Wir setzen uns dafür ein, dass die Verkehrssicherheit erhöht, Lärm- und Abgasbelastungen in den Hauptstraßen

reduziert und die Aufenthaltsqualität in den Straßen im Bezirk verbessert werden. Wir treten für die Umsetzung der Vorschläge zur Lärmkonzeptstrecke Baumschulenstraße ein und werden dies auch für die Straßen im Konzeptgebiet Schönweide tun.

Wir fordern die Realisierung der vielen Radverkehrsprojekte in unserem Bezirk, deren Planung abgeschlossen ist und die nur noch der Umsetzung bedürfen. Die personellen Kapazitäten des Tiefbauamtes sind durch den Straßenneubau ausgeschöpft. Es fehlen deshalb Planer und Ingenieure für die Pflege und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, so dass vorhandene finanzielle Mittel für Radverkehr nicht abgerufen werden können. Auch die Instandhaltung wird über die Neubauprojekte vergessen. Wir wollen Prioritäten künftig anders setzen.

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

[Für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick]

Was ist das Problem?

Seit Jahren wird über die Errichtung eines Regionalbahnhofs in Köpenick diskutiert. Der Berliner Senat und die Deutsche Bahn können sich dabei nicht einigen, bzw. letztere nimmt inzwischen eine ablehnende Haltung ein. Die Anbindung des Berliner Osten mit einem Regionalbahnhof ist jedoch aufgrund der großen Fahrgastströme, die die S-Bahn hier bewältigen muss, mehr denn je notwendig, zumal das Ende der (wenigen) Regionalzughalte in Karlshorst für 2016 anberaumt ist. Der Berliner Osten wäre dann vom schnellen Regionalbahnnetz abgeschnitten. Das Ostkreuz als Regionalbahnhof ist kein Ersatz!

Unser Konzept

Das Land Berlin würde die Kosten für den Bau des Regionalbahnhofs allein tragen. Der Senat muss sich aber auch selbstbewusst in die Verhandlungen mit der bisher ablehnenden Bahn begeben. Eine Resignation der Politik gegenüber einem bundeseigenen Unternehmen ist nicht hinnehmbar. Auch wenn der Bezirk Treptow-Köpenick die Entscheidung nicht eigenständig fällen kann, müssen die Forderungen gegenüber Senat und Deutscher Bahn endlich verstärkt und lauter erhoben werden. Das Bezirksamt muss mit Beharrlichkeit und Ausdauer daran festhalten diese Verbesserung der Mobilität seiner Bürger*innen einzufordern und alle nötigen Erschließungsmaßnahmen, die seinerseits erforderlich sind, offensiv anbieten.

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.

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

[Verkehrssicherheit für Alle – Schulwegsprechstunden etablieren]

Was ist das Problem?

Die Verkehrssicherheit ist im städtischen Straßenverkehr an vielen Stellen verbesserungswürdig. Eine Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen in den Ortsteilen reicht vielerorts nicht aus. Denn ortsspezifische Konflikte durch Durchgangs- oder Lieferverkehr oder neue Wegebeziehungen durch Wohnungsneubau sind meist nicht befriedigend gelöst. Auf die Sicherheitsbedürfnisse von nicht-motorisierten Anwohner*innen - insbesondere von Schulkindern und Mobilitätseingeschränkten – wird viel zu wenig geachtet.

Außerdem stellt der Straßenverkehr Kinder vor besonders große Herausforderung und Gefahren. Sie können Geschwindigkeiten und Entfernungen noch nicht richtig einschätzen und haben einen anderen Blickwinkel als Erwachsene. Sie sind in der Gruppe oder beim Spielen leicht abgelenkt. Dies führt leider immer wieder zu Unfällen.

Unser Konzept

Gemeinsam mit Anwohner*innen haben wir konstruktive Lösungsansätze für verkehrliche Probleme in einzelnen Ortsteilen entwickelt und in die Bezirksverordnetenversammlung eingebracht. Damit möchten wir die Sicherheit und Barrierefreiheit konkret und vor Ort verbessern. Ein wichtiger Aspekt ist dabei zum Beispiel die Sichtbarkeit von Fußgänger*innen für Autofahrer*innen zu erhöhen und umgekehrt.

In Schulwegsprechstunden (siehe Box) stehen wir regelmäßig mit Eltern und Anwohner*innen im Kontakt. Ein Ergebnis dieser Arbeit ist der Vorschlag an das Bezirksamt gemeinsam mit den Eltern, der Gesamtelternvertretung und Schulvertretern potentielle verkehrliche Gefahren zu untersuchen und Lösungen zu erarbeiten. Dabei soll mit allen Akteuren ein Maßnahmenkatalog erstellt werden, welcher jede Gefahrenstelle auf den Schulwegen und deren Lösungen auf Bezirks- oder Landesebene aufzeigt. Diese Kooperation zwischen Bezirksamt, Einrichtungen und Anwohner*innen sollte auf den gesamten Bezirk ausgeweitet werden. So könnten etwaige Unsicherheiten auf dem Schulwegschnell behoben werden.

Auch der Verkehrserziehung und der Arbeit der Jugendverkehrsschulen werden wir weiterhin Aufmerksamkeit widmen. Wir unterstützen das Konzept „Zu Fuß zur Schule“. Dabei sollte das Erlernen der Kompetenzen nicht nur den Schüler*innen überlassen werden, denn vermehrte Verkehrskonflikte vor Schulen sind oft auch auf das Verhalten der Erwachsenen zurückzuführen.

Mit diesen Maßnahmen machen wir uns weiterhin stark – für sichere Wege in den Ortsteilen für Alle!

Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

[Lärmschutz in Baumschulenweg und Oberschöneweide]

Was ist das Problem?

In vielen Hauptstraßen unseres Bezirks klagen Anwohner*innen über hohe Lärmpegel, verursacht durch den starken Kfz-Verkehr. Dadurch besteht nicht nur

ein erhöhtes Gesundheitsrisiko, auch die Aufenthalts- und die Lebensqualität ist in den betroffenen Gebieten eingeschränkt.

Diese Probleme kennen Anwohner*innen aller Hauptverkehrsstraßen. Im berlinweiten Lärmaktionsplan wurden bereits der Ortsteil Oberschöneweide als Konzeptgebiet und die Baumschulenstraße als Konzeptstrecke ausgewiesen wurde. Damit einhergehend wurden Lösungsvorschläge wurden erarbeitet, bislang aber noch nicht umgesetzt. Neben Finanzierungsfragen spielt aber immer auch der Umsetzungswille eine entscheidende Rolle.

Unser Konzept

Leider fehlt dem Bezirksamt der Wille den Lärmaktionsplan konsequent umzusetzen. Dabei wird immer darauf verwiesen, dass erst die Süd-Ost-Verbindung (SOV) und im Zweifel mit allen Bauabschnitten fertig sein muss um die Konzepte umzusetzen. Wir halten diese Hinhaltetaktik für falsch!

Der erste Bauabschnitt der Süd-Ost-Verbindung befindet sich im Bau und wird in den nächsten Jahren fertig gestellt. Wir setzen uns dafür ein, dass die Konzepte spätestens zeitgleich mit der Fertigstellung der Süd-Ost- Verbindung umgesetzt werden. Ansonsten ist insbesondere für Baumschulenweg eine größere Belastung zu erwarten und die versprochene Entlastung in Oberschöneweide ausbleibt. Dabei werden wir besonders darauf achten, dass die Anlieger*innen im Vorfeld einbezogen werden.