

A3 Abschnitt "Sicher bewegen, gut ankommen"

Antragsteller*in: Andrea Rüdiger

1 [Sicher bewegen, gut ankommen](#)

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

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

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

26 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

27 [Fahrradbezirk Treptow-Köpenick](#)

28 Was ist das Problem?

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

36 Unser Konzept

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

43 touristisch attraktives und vermarktungsfähiges Allein-stellungsmerkmal des
44 Bezirks.

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

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

65 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

66 [Mobilität für alle - Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen](#)

68 Was ist das Problem?

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

79 Unser Konzept

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

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

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

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

107 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

108 [Grüne Verkehrspolitik ist mehr als Straßenneubau](#)

109 Was ist das Problem?

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

125 Unser Konzept

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

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

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

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

147 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

148 [Für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick](#)

149 Was ist das Problem?

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

158 Unser Konzept

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

168 Treptow-Köpenick braucht schließlich eine Anbindung an das überregionale Netz
169 mit Regionalbahn und Regionalexpressverbindungen. Dabei muss es auch eine Nord-
170 Süd-Verbindung über eine Nahverkehrsstrasse auf dem Bahnaußenring und den
171 Anschluss Richtung Flughafen Schönefeld geben, mit Anbindung am Wuhlheider Kreuz
172 an das bestehende Netz.

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

181 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

182 [Verkehrssicherheit für Alle – Schulwegsprechstunden etablieren](#)

183 Was ist das Problem?

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

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

196 Unser Konzept

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

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

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

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

219 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

220 [Lärmschutz in Baumschulenweg und Oberschöneweide](#)

221 Was ist das Problem?

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

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

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

232 Unser Konzept

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

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