

A3neu Abschnitt "Sicher bewegen, gut ankommen"

Antragsteller*innen:

511 [Sicher bewegen, gut ankommen](#)

512 Genauso vielfältig wie die Lebensentwürfe der Menschen in unserem Bezirk, sind
513 ihre Ansprüche an Mobilität und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse als
514 Teilnehmer*innen im Verkehr. Alle möchten aktiv leben und sich unabhängig
515 bewegen können, um einzukaufen, zu arbeiten und sich zu erholen. Auch die
516 besonderen Bedürfnisse von Familien, Mobilitätseingeschränkten und Älteren im
517 Verkehr müssen dafür berücksichtigt werden. Wir Bündnisgrüne setzen uns dafür
518 ein, dass die Attraktivität des Umweltverbundes gestärkt wird, also die
519 Kombination aus öffentlichem Personennahverkehr, zu Fuß gehen und
520 Fahrradverkehr. Hierzu braucht es einen Ausbau der bestehenden
521 Mobilitätsangebote und einen größeren Fokus auf Klima- und Nutzerfreundlichkeit.
522 Die Vielfalt der Bedürfnisse im Verkehr sowie der Wunsch der Menschen nach
523 Mobilität, die weniger Emissionen, Lärm und Feinstaub verursacht, wird von
524 anderen politischen Parteien nicht ausreichend berücksichtigt. Der einseitige
525 Fokus der bisherigen Verkehrspolitik auf motorisierten Individualverkehr
526 ignoriert bestehende Mängel im öffentlichen Nahverkehr. Auch die Wegsicherheit
527 für Kinder oder die Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs für
528 Mobilitätseingeschränkte bedürfen der Verbesserung.

529 Gerade in den Ortsteilen und auf bezirklicher Ebene könnten eine Vielzahl von
530 Änderungen umgesetzt werden, die Alternativen zum Auto schaffen. In unseren
531 Augen können auch Carsharing-Angebote einen Beitrag leisten, um Menschen das
532 Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Wir sind der Meinung, dass nicht profit-
533 sondern gemeinwohlorientierte Anbieter, die Stadtteilautos meist
534 stationsgebunden anbieten, eine gute Ergänzung zum Öffentlichen Nahverkehr
535 darstellen können.

536 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

537 [Fahrradbezirk Treptow-Köpenick](#)

538 Was ist das Problem?

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

546 Unser Konzept

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

553 touristisch attraktives und vermarktungsfähiges Alleinstellungsmerkmal des
554 Bezirks.

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

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

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

582 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

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

584 Was ist das Problem?

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

595 Unser Konzept

596 Der besonders klimaschonende und stadtverträgliche Umweltverbund muss gestärkt
597 werden. Dies bedeutet, dass wir attraktive Angebote und Möglichkeiten schaffen
598 wollen, wie sich das Zufußgehen, der Fahrradverkehr und der öffentlichen

599 Personennahverkehr (ÖPNV) im Alltag gut kombinieren lassen. Dem ÖPNV werden wir
600 daher weiterhin besondere Aufmerksamkeit widmen. Treptow-Köpenick soll kein
601 Transitbezirk für den Auto- und Schwerlastverkehr sein.

602 In einer alternden Gesellschaft muss die Infrastruktur so angepasst sein, dass
603 sie attraktiv und leicht zu benutzen ist. Zwar sollen ab 2017 alle
604 Straßenbahnlinien in unserem Bezirk mit Niederflurbahnen ausgerüstet sein. Die
605 dafür notwendige Infrastruktur ist jedoch bisher nicht überall geschaffen
606 worden. An zu vielen Haltestellen, insbesondere in Einkaufsstraßen wie der
607 Bölschestraße und der Wilhelminenhofstraße und der Bahnhofstraße, ist der
608 Einstieg nur über die Fahrbahn möglich. Das zu ändern ist für uns eine
609 Hauptaufgabe. Wir wollen weiterhin, dass endlich alle S-Bahnhöfe
610 behindertengerechte Zugänge und Aufzüge bekommen und die selbstständige Nutzung
611 von Tram und Bussen für Mobilitätseingeschränkte gut möglich ist.

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

622 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

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

624 Was ist das Problem?

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

640 Unser Konzept

641 Bündnis 90 / Die Grünen Treptow-Köpenick spricht sich gegen die Ost-West-Trasse,
642 den Weiterbau der Süd-Ost-Verbindung und die Tangentialverbindung Ost aus. Zudem
643 stellen wir kritisch fest, dass für die Instandhaltung der zu wenig Mittel und
644 zu Ressourcen eingeplant werden.

645 Wir treten daher seit Jahren für die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den
646 Umweltverbund und für konsequente Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beruhigung
647 ein. Wir fordern, dass die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs nicht
648 weiter vernachlässigt und den vielfältigen Mobilitätsanforderungen der
649 Bürger*innen Rechnung getragen wird. Wir setzen uns dafür ein, dass die
650 Verkehrssicherheit erhöht, Lärm- und Abgasbelastungen in den Hauptstraßen
651 reduziert und die Aufenthaltsqualität in den Straßen im Bezirk verbessert
652 werden. Wir treten für die Umsetzung der Vorschläge zur Lärmkonzeptstrecke
653 Baumschulenstraße ein und werden dies auch für die Straßen im Konzeptgebiet
654 Schönweide tun.

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

662 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

663 [Für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick und einer Nahverkehrs-Tangente](#)

664 Was ist das Problem?

665 Seit Jahren wird über die Errichtung eines Regionalbahnhofs in Köpenick
666 diskutiert. Der Berliner Senat und die Deutsche Bahn konnten sich dabei lange
667 nicht einigen. Die Anbindung des Berliner Ostens mit einem Regionalbahnhof an
668 die Ost-West-Achse ist jedoch aufgrund der großen Fahrgastströme, die die S-Bahn
669 hier bewältigen muss, schnell notwendig, zumal das Ende der (wenigen)
670 Regionalzughalte in Karlshorst für 2016 anberaumt ist. Der Berliner Osten wird
671 dann vom schnellen Regionalbahnnetz abgeschnitten sein. Das Ostkreuz als
672 Regionalbahnhof ist kein Ersatz! Zudem gibt es bisher auch keine schnelle Nord-
673 Süd-Verbindung zwischen Pankow, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Treptow-
674 Köpenick.

675 Unser Konzept

676 Der Senat muss sich bei der schnellen Errichtung des Regionalbahnhofs Köpenick
677 selbstbewusst in die Verhandlungen mit der bisher zögernden Bahn begeben. Eine
678 Resignation der Politik gegenüber einem bundeseigenen Unternehmen ist nicht
679 hinnehmbar. Auch wenn der Bezirk Treptow-Köpenick die Entscheidung nicht
680 eigenständig fällen kann, müssen die Forderungen gegenüber Senat und Deutscher
681 Bahn endlich verstärkt und lauter erhoben werden. Unter grüner Verantwortung
682 wird das Bezirksamt mit Beharrlichkeit und Ausdauer daran festhalten, diese
683 Verbesserung der Mobilität seiner Bürger*innen einzufordern und alle nötigen
684 Erschließungsmaßnahmen, die seinerseits erforderlich sind, offensiv anbieten.

685 Ein- und Ausgänge auf beiden Seiten der Bahnhofstraße sind unabdingbar, genauso
686 wie direkte Übergänge zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Auch müssen wie in
687 Adlershof beispielsweise die Tram- und Buslinien unter der Bahnbrücke direkt mit
688 Haltestellen angebunden werden, zumindest direkt am Elcknerplatz. Dazu ist eine
689 Umgestaltung des Platzes mit Aufenthaltsqualität entscheidend. Fahrzeugverkehr
690 über den Platz darf es nicht mehr geben. Im unmittelbaren Umfeld, entweder am

691 Elcknerplatz oder am Stellingdamm, sollte dann auch ein Fahrradparkhaus zur
692 Verfügung stehen.

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

698 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

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

700 Was ist das Problem?

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

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

713 Unser Konzept

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

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

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

734 Mit diesen Maßnahmen machen wir uns weiterhin stark für sichere Wege in den
735 Ortsteilen für alle!

736 Grünes Konzept für Treptow-Köpenick

737 [Lärmschutz in Baumschulenweg und Oberschöneide](#)

738 Was ist das Problem?

739 In vielen Hauptstraßen unseres Bezirks klagen Anwohner*innen über hohe
740 Lärmpegel, verursacht durch den starken Kfz-Verkehr. Dadurch besteht nicht nur
741 ein erhöhtes Gesundheitsrisiko, auch die Aufenthalts- und die Lebensqualität ist
742 in den betroffenen Gebieten eingeschränkt.

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

749 Unser Konzept

750 Leider fehlte dem bisherigen Bezirksamt der Wille, den Lärmaktionsplan
751 konsequent umzusetzen. Dabei wird immer darauf verwiesen, dass erst die Süd-Ost-
752 Verbindung (SOV) - die Querung der Spree zwischen Köpenicker und Rummelsburger
753 Landstraße - mit allen Bauabschnitten fertig sein muss, um die Konzepte
754 umzusetzen. Wir halten diese Hinhaltenaktik für falsch!

755 Der erste Bauabschnitt der Süd-Ost-Verbindung (SOV) befindet sich im Bau und
756 wird in den nächsten Jahren fertig gestellt. Den Weiterbau der SOV lehnen wir
757 ab. Wir setzen uns dafür ein, dass die Konzepte spätestens zeitgleich mit der
758 Fertigstellung der Süd-Ost-Verbindung umgesetzt werden. Ansonsten ist
759 insbesondere für Baumschulenweg eine größere Belastung zu erwarten und die
760 versprochene Entlastung in Oberschöneide bleibt aus. Dabei werden wir
761 besonders darauf achten, dass die Anlieger*innen im Vorfeld der Umsetzung von
762 Maßnahmen einbezogen werden.