V-21 Realistische Verkehrslösung für die Anwohnerschaft im Marzahn-Hellersdorfer Siedlungsgebiet umsetzen und Wuhlheide schützen

Antragsteller*in: Pascal Grothe (KV Berlin-Marzahn/Hellersdorf)
Tagesordnungspunkt: weitere Anträge, die nicht auf dieser LDK behandelt werden

Wir setzen uns gemeinsam dafür ein, dass die Siedlungsgebiete Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf in Marzahn-Hellersdorf vom Durchgangsverkehr entlastet werden und der Wirtschaftsverkehr zwischen Marzahn und Köpenick gefördert wird.

Als Teil der Problemlösung erkennen wir an, dass die Planungen der Tangentialverbindung Ost (TVO) weitergeführt werden sollten, jedoch im Sinne der Verkehrswende.

Aufgrund der massiven Kosten und unter Berücksichtigung der mit der Realisierung einhergehenden Versiegelungen soll die Planung so angepasst werden, dass eine Fahrspur je Richtung statt zwei je Richtung entstehen – und, dass die bisherige Straßeninfrastruktur im Bereich der Wuhlheide (Rudolf-Rühl-Allee) weiter genutzt wird.

Der Platz für die Nahverkehrstangente wird durch die Reduzierung der Fahrspuren von vier auf zwei Fahrspuren freigehalten, wie in der Pressemitteilung vom Bündnis Schiene Berlin Brandenburg (vom 08.11.2023) deutlich wird.

Zudem wollen wir der Umsetzung der Schienen-TVO - auch NVT (Nahverkehrstangente) - vorgreifen und den Regionalbahnhalt Springpfuhl zeitnah realisieren. Zur Erreichung einer dichten Taktung auf der künftigen Nahverkehrstangente unterstützen wir die Umsetzung als S-Bahnlinie.

Ein großer Teil des Verkehrs im Siedlungsgebiet entsteht auch dort vor Ort und ist somit nicht als Durchgangsverkehr zu bewerten. Aus diesem Grund ist kurzfristig ein besseres ÖPNV-

Angebot umzusetzen.

Konkrete Maßnahmen betreffen die Verlängerung des 190er Busses bis zum Springpfuhl im Norden und nach Schöneweide im Süden sowie ein 10-Minuten-Takt morgens und nachmittags; außerdem eine Takterhöhung des X69er-Busses nach Köpenick und die Ausweitung des Muva-Rufbusangebotes.

Zusätzlich sind attraktive Radverbindungen nötig, damit eine Verkehrsberuhigung erfolgen kann. Die Radschnellverbindung zwischen Marzahn und Köpenick ist weiterzuverfolgen.

Wir schlagen vor diese Lösung in zwei Bauabschnitten umzusetzen:

Mit 1. Bauabschnitt Umsetzbarkeit erhöhen und Wuhlheide unberührt lassen

In einem ersten Schritt könnte die wichtige Umfahrung der Köpenicker Straße realisiert werden, welche dann an die Rudolf-Rühl-Allee angebunden ist. Somit könnte ab dem Bahnhof Wuhlheide die vorhandene Infrastruktur genutzt werden, ohne Bäume in der Wuhlheide fällen zu müssen.

Mit 2. Bauabschnitt Nadelöhr entschärfen

Im Bereich der Wuhlheide wird der Verkehr über die bisherige Rudolf-Rühl-Allee geführt. Der Anschluss an die Spindlersfelder Straße stellt ein Nadelöhr dar und sollte deshalb verbessert werden. Beispielsweise über eine kurze parallele Führung der Rudolf-Rühl-Allee zur Straße an der Wuhlheide.

Begründung

Die Anwohnerschaft ist dem täglichen Lärm und Schmutz der nicht abreißenden Blechlawine ausgesetzt und muss Einbußen in ihrer Lebensqualität, ihrer Gesundheit und dem Wert ihrer Grundstücke hinnehmen. All diese Probleme entstehen, weil im Norden und Süden des Bezirkes bereits Straßeninfrastruktur geschaffen wurde, die eine Lücke in Biesdorf aufweist. Ohne die Vervollständigung der Lücke sind all diese Probleme nicht zu beheben. Durch den täglichen Stau auf der Köpenicker Straße werden auch Busse ausgebremst und der ÖPNV unattraktiv gemacht. Mit einer Umfahrung für den Autoverkehr entsteht die Möglichkeit das Siedlungsgebiet künftig zu einem verkehrsberuhigten Bereich zu entwickeln. Durch die Beschränkung auf eine

Fahrspur je Richtung und weitere Verwendung der Rudolf-Rühl-Allee entsteht kein zusätzlicher Verkehr, es müssen keine Bäume in der Wuhlheide gefällt werden und gleichzeitig kommen wir durch die Vereinfachung endlich in die greifbare Nähe einer Umsetzung.

Im Gegensatz zur Variante, die aktuell verfolgt wird, bietet die vorgeschlagene Lösung des Kreisverbandes Marzahn-Hellersdorf die folgenden Vorteile:

- weniger versiegelte Fläche
- weniger Baukosten
- kürzere Bauzeit
- Freihaltung der Flächen für eine Nord-Süd S-Bahn
- Stärkung des Standortes MaHe durch
- Fertigstellung einer konkurrenzfähigen
- Infrastruktur
- gegenüber anderen Gebieten.
- Verhinderung einer neuen Umfahrung für den Berliner Ring und einer überdimensionierten Straße, die neuen Verkehr anziehen würde

Unterstützer*innen

Ralf Radojkow (KV Berlin-Marzahn/Hellersdorf), Daniel Eliasson (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Marei Zylka (KV Berlin-Reinickendorf), Tobias Gürster (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Liliana Marie Dornheckter (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Benjamin Budt (KV Berlin-Pankow), Alexandra Heimerl (KV Berlin-Lichtenberg), Benjamin Gögge-Feiersinger (KV Berlin-Lichtenberg), Nicolas Völcker Ortega (KV Berlin-Lichtenberg), Bernadette Kern (KV Marzahn-Hellersdorf), Kordula Streich (KV Marzahn-Hellersdorf), Dennis Lenz (KV Marzahn-Hellersdorf), Julia Scharf (KV Marzahn-Hellersdorf), Paul Schuster (KV Marzahn-Hellersdorf), Silvio Kraft (KV Marzahn-Hellersdorf), Alexander Kräss (KV Steglitz-Zehlendorf), Chantal Münster (KV Berlin kreisfrei), Nickel von Neumann (KV Marzahn-Hellersdorf)