

FAHRRADGERECHTES MARZAHN-HELLERSDORF

Fahrradfahren ist gemeinsam mit dem Fußverkehr die klimafreundlichste, gesündeste und leiseste Fortbewegungsart. Besonders auf kurzen Strecken ist das Fahrrad vorteilhaft. Dennoch bilden kurze Distanzen den größten Anteil der PKW-Fahrten, und stellen damit einen vermeidbaren Teil der Verkehrsprobleme Berlins dar.

Hier gibt es viel Potential, gute Angebote zu schaffen, die ein Umsteigen auf das Fahrrad attraktiv machen. Dass es funktionieren kann, zeigen einige Bezirke die bereits mit gutem Beispiel voran gehen und so erreicht haben, dass das Radverkehrsaufkommen größer ist als das des motorisierten Verkehrs. Das streben wir auch für Marzahn-Hellersdorf an! hier BVV-Antrag

Hierzu muss es ein Umdenken in der Priorisierung der VerkehrsteilnehmerInnen geben. Der Straßenraum ist bisher dem

Autoverkehr gewidmet, RadfahrerInnen spielen in den Köpfen und auf der Straße immer noch eine untergeordnete Rolle. Deutlich wird dies besonders angeführlichen und abrupt endenden Fahrradwegen.

Die Privilegierung des PKW-Verkehrs muss aufgegeben werden, sollen umweltfreundlichere Fortbewegungsarten attraktiv genug sein, auf diese umzusteigen.

Hierfür braucht es durchdachte Radwegkonzepte, klar markierte Fahrradspuren, die ein sicheres Fahren ermöglichen. Damit das Radfahren in der Stadt auch zeitlich einen Vorteil bringt, brauchen wir Ampelphasen, die sich an der Fahrgeschwindigkeit von RadfahrerInnen orientieren.

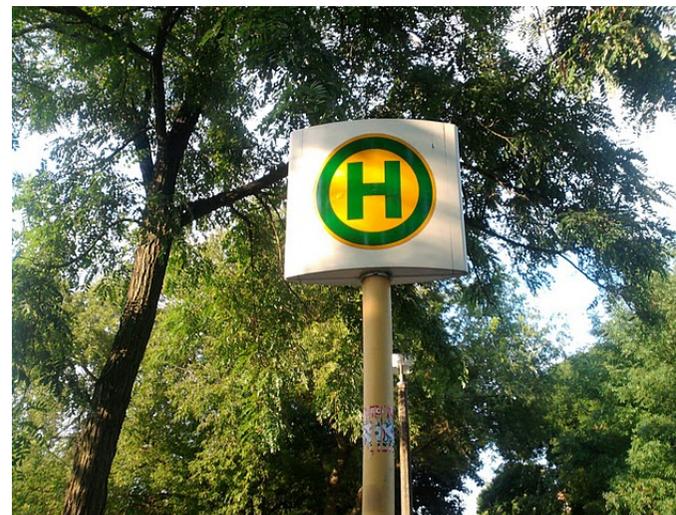
Gerade auf langen Distanzen ist es wichtig, dass die Kombination von Rad mit weiteren Verkehrsmitteln, z.B. der Bahn, problemlos funktioniert. Hierfür sind beispielsweise vorteilhafte Tarifsysteme zur Fahrradmitnahmen und genügend Fahrradabstellmöglichkeiten notwendig.

**Bündnis 90 /Die Grünen
KV Marzahn-Hellersdorf**

Sie erreichen uns:
Alt-Biesdorf 62, 12683 Berlin

Tel: 030 / 541 40 19

www.gruenemarzahnhellersdorf.de



TEILHABE DURCH MOBILITÄT!

*Die Zukunft des Verkehrs -
ökologisch nachhaltige und
sozial gerechte Mobilität*

MOBILITÄT DARF NIEMANDEN AUSSCHLIESSEN!

Mobilität zieht sich durch alle Lebensbereiche und ist die Grundlage für soziale und gesellschaftliche Teilhabe. Obwohl nur jede Zweite in Berlin ein Auto besitzt, ist der autogerechte Stadtumbau der 50er und 60er Jahre noch immer im Straßenbild unübersehbar.

Jeder Berliner Haushalt besitzt im Durchschnitt zwei Fahrräder und viele nutzen schon lange konsequent den Umweltverbund aus ÖPNV und Fuß- und Radverkehr. Wer auf das Auto verzichtet, tut sowohl sich selbst und seiner eigenen Gesundheit und Beweglichkeit als auch seiner Umwelt etwas Gutes: Lärm und CO2-Ausstoß werden minimiert, Ressourcen geschont und sowohl die Zahl der Verkehrsoffer, als auch die massiven externen Kosten des Autoverkehrs gesenkt.

Nachhaltige und sozial gerechte Mobilität verlangt nach den entsprechenden Rahmenbedingungen: Das bedeutet, ein gut ausgebautes Netz der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen, das gut aufeinander abgestimmt ist und dichte Taktzeiten hat. Es darf keine Abkoppelung der Randbezirke vom Rest der Stadt geben. Hier gibt es in Marzahn-Hellersdorf noch viel zu tun!

Außerdem muss die die Nutzung des ÖPNV für jede und jeden erschwinglich sein. Viele Menschen können sich Monatskarten nicht leisten. Wir treten deshalb für niedrige Fahrpreise ein, damit Mobilität kein Luxusgut ist. Auch für Kinder ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Voraussetzung für soziale Teilhabe - den Weg in Vereine, zum Sport oder zu FreundInnen. Deshalb fordern wir BündnisGrüne einen kostenlosen ÖPNV für Kinder aus Familien, die Hartz IV beziehen müssen!





KÖPENICKER STRASSE VERKEHRSLICH ENTLASTEN

Für die Verkehrsprobleme im Südosten der Stadt müssen vernünftige Lösungen gefunden werden. Verkehrsentlastung und -verlagerung stehen dabei an oberster Stelle. Umstrittene Planungen wie die der TVO (Tangentiale Verbindung Ost) sind Teil des Problems, nicht der Lösung und dürfen nicht auf Kosten der Betroffenen in den Siedlungsgebieten zu Wahlkampfzwecken instrumentalisiert werden. Betonwüsten, nein danke!



Stattdessen bedarf es einer effektiven Förderung des ÖPNV und einer echten verkehrlichen Entlastung der Köpenicker Straße. Intelligentes Verkehrsmanagement kann die Stau- und Lärmbelastung im Biesdorfer Siedlungsgebiet erheblich vermindern. Durch gezielte Zufussdosierung beispielsweise mit Hilfe einer Pfortnerampel ließe sich hier schon eine kurzfristige Verbesserung erreichen. Staus könnten vermieden werden und

damit auch der Busverkehr, ergänzt durch eine klare Bus-Vorrangschaltung (bzw. eine Busspur), beschleunigt werden.

Neben diesem intelligenten Verkehrsmanagement, muss sich der Bezirk endlich bei der BVG für eine Optimierung der Taktzeiten der Buslinien einsetzen. Die Köpenicker Straße braucht einen echten 10-Minuten-Takt. Damit wird der ÖPNV wieder mehr Menschen eine (echte) Alternative zum Auto!

Auch der Senat muss sich der verkehrlichen Herausforderung in Marzahn-Hellersdorf annehmen. Gerade für die Anbindung des Gewerbegebietes Berlin-Eastside muss eine Güteranbindung über die vorhandenen Schienennetze realisiert werden. Für integrierte Verkehrskonzepte sind Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse ein unverzichtbarer Bestandteil zur Entlastung der Straße.

Die BündnisGrüne Fraktion im Abgeordnetenhaus hat hierzu einen Antrag ("Entlastung der Straßen vom Güterverkehr - Schienenlogistikkonzepte für die Berliner Gewerbegebiete entwickeln") eingebracht. Darüber hinaus muss die Anbindung an BBI und den Wirtschaftsstandort Adlershof konsequent über den Berliner Ring erfolgen, anstatt komplett durch das Biesdorfer Siedlungsgebiet, wie es Senat, Bezirksamt, CDU und SPD planen.

Die Realisierung dieser Nahverkehrstangente über den Berliner Außenring ist mittel- bis langfristig unerlässlich.

EIN REGIONALBAHNHALT FÜR SPRINGPFUHL!

Neben einer sinnvollen und stabilen Taktung der Busverbindungen setzen wir uns für einen Regionalbahnhof am S-Bhf Springpfuhl der Regionallinie RB 24 ein. Mit einer solchen geringfügigen Netzergänzung durch einen neuen Regionalbahnhof am bevölkerungsreichen Bahnhof Springpfuhl und eine Ausdehnung der Taktfrequenz in den nachfragestarken Streckenabschnitten auf einen 20-Minutentakt ist es möglich, signifikante Verkehrsmengen von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Somit könnte schon kurzfristig eine Entlastung der Straßen des östlichen Stadtraumes ohne langfristige und aufwändige Investitionsmaßnahmen stattfinden, die einer Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs und einer Senkung der CO2-Emissionen dienen. Mit dem Regionalbahnhof Springpfuhl würde eines der einwohnerstärksten östlichen Wohngebiete ab 2013 eine umsteigefreie Bahnverbindung von Bernau über Hohenschönhausen, Springpfuhl, Lichtenberg, Ostkreuz, Schöneweide Richtung BBI erhalten.

Durch diese Ergänzung der Regionalbahnstrecke um einen Halt könnte der RB24 wirtschaftlich im 20-Minuten-Takt zwischen Lichtenberg und Schönefeld betrieben werden kann und somit Marzahn-HellersdorferInnen, eine sinnvolle, zeit- und ressourcensparende Alternative zum Auto bieten, der sich unmittelbar positiv auf die aktuell unzumutbare Verkehrsbelastung im



Siedlungsgebiet auswirkt. Der klimaschädliche CO2-Ausstoß kann durch diese Maßnahme wesentlich reduziert werden und ein Schritt hin zu einer zukunftsfähigen, ökologisch verträglichen Mobilität sein.

Wir BündnisGrünen fordern den Senat auf, diese Verkehrsleistung im Einvernehmen mit Brandenburg über den Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (VBB) auszuschreiben und zu bestellen.