

Antrag

der Fraktion der CDU

Mobilität in Steglitz-Zehlendorf: Berliner Südwesten entlasten – alle Verkehrsträger weiterentwickeln, bestehende Angebote erhalten und ausbauen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den zunehmenden Verkehrsproblemen im Bezirk Steglitz-Zehlendorf entschieden entgegenzutreten und, wo erforderlich, auch gemeinsam mit dem Nachbarland Brandenburg geeignete verkehrliche und bauliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Verkehr vor Ort zukunftssicher zu gestalten.

Die einzuleitenden Maßnahmen umfassen insbesondere:

1. Ausbau des U-Bahn-Netzes

- Die Verlängerungen der U-Bahn-Linie U3 von Krumme Lanke nach Mexikoplatz und darüber hinaus bis Düppel. Mögliche Option der Verlängerung bis in das Land Brandenburg
- Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U9 von Rathaus Steglitz nach Lankwitz und darüber hinaus

2. Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes

- Taktverdichtung der S1 auf einen 5-Minuten-Takt, mindestens während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag
- Bestellung, Planung und Bau des S-Bahnhofes Kamenzer Damm auf der Linie S2 (Dresdner Bahn)

- Zweigleisiger Ausbau der S25 und Neugestaltung der Bahnhofszugänge am S-Bahnhof Lankwitz. Bis zur Zweigleisigkeit der S25 deutliche Erhöhung der Wagengenanzahl bei den Zügen
- Attraktive Umgestaltung des Bahnhofszuganges am S-Bahnhof Zehlendorf. Schaffung eines zweiten Fußgängerzuganges, der ebenfalls barrierefrei ist

3. Radverkehr stärken

- Angebotsorientierte Erhöhung von Fahrradabstellmöglichkeiten an allen U-, S- und Regionalbahnhöfen im Bezirk
- Ausbau des Fahrradroutennetzes Berlin und Brandenburg und Bau einer Fahrrad-Highway-Verbindung entlang der S-Bahnlinie 1
- Entwicklung des Fernradweges vom Fern-/Regional-S-Bahnhof Südkreuz bis Lichtenrade entlang der Dresdner-Bahntrasse

4. Busverkehr ausweiten

- Taktverdichtung bei allen Buslinien der BVG auf einen 10-Minuten-Takt, mindestens während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag
- Erweiterung des BerlKönig der BVG in den Bezirk hinein

5. Entlastung und Lenkung des Individualverkehrs

- Installation eines dynamischen Parkleitsystems für die Steglitzer Schlossstraße
- Angebote erweitern zum Umstieg vom Auto in den ÖPNV, insbesondere für den Pendlerverkehr aus/nach Brandenburg

6. In die Zukunft denken

- Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Lichterfelde-Süd, um die dort entstehenden knapp 2.500 neuen Wohnungen rechtzeitig an umfangreiche Mobilitätsangebote und -standards anzubinden. Wesentliche Verbesserung der Fußgängersicherheit im Kreuzungsbereich Giesendorf, Osdorfer Straße/Ostpreußendamm. Ausbau der Osdorfer Straße in Berlin ab Lichterfelder Ring bis über die Landesgrenze hinaus nach Brandenburg; mit jeweils sicheren Fußgängerübergängen
- Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Wannsee, um der besonderen Lage des Stadtteils gerecht zu werden, insbesondere durch geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf dem Kronprinzessinnenweg und der Königstraße sowie in den Nebenstraßen, zur Sanierung der Radwege und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders an den Schulen und Kitas. Wesentliche Verbesserungen der Fußgängersicherheit und zur Vermeidung von Verkehrslärm an den zur Königstraße zuführenden Nebenstraßen, dem Wilhelmplatz und auf der Königstraße
- Wiederinbetriebnahme der Goerzbahn als Zug der Zukunft mit technologieoffenem Ansatz beim Antrieb (Wasserstoff, batterie-elektrisch, ...)
- Neugestaltung des Breitenbachplatzes. Verkürzung des Autobahnzubringers vor dem Platz, Schaffung eines angenehmen Stadtplatzes mit Verweilqualität

7. Teilhabe

Die Havelchaussee muss für alle Menschen erreichbar sein. Deshalb wenden wir uns gegen die Sperrung der Havelchaussee für den öffentlichen und privaten Verkehr.

8. Fußverkehr

Der Fußverkehr ist stärker in den Fokus zu nehmen: Es werden spezielle Schaltungen für längere Grünphasen, Bau von Fußgänger-Mittelinseln, grundsätzliche Absenkung aller Bordsteine an Fußgängerquerungen etc. geschaffen. Dies betrifft auch die bessere Förderung der Verkehrssicherheit für Seh- und Gehbehinderte, bzw. weitere mobilitätseingeschränkte Menschen. Dabei sind die Interessenvertretungen, bspw. Fuß e.V., der Blindenverband etc. zu beteiligen.

Begründung

Berlin besteht aus mehr als nur dem Inneren des S-Bahn-Rings. Der Südwesten wächst, die Verkehrsinfrastruktur muss das auch tun. Weite Teile von Steglitz-Zehlendorf sind nur durch spärliche Busverbindungen erschlossen, am Stadtrand steht den Bewohnern ein Zugang zum ÖPNV oft nur im 20-Minuten-Takt zur Verfügung. Ein Zustand, der in einer Metropole wie Berlin alles andere als angemessen ist. Die Verdichtung aller Buslinien auf einen 10-Minuten-Takt zumindest während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag ist daher unerlässlich. Eine Verkehrsoffensive ist dringend nötig, um die Menschen im Südwesten endlich angemessen ans Berliner Verkehrsnetz anzubinden.

Die Verlängerung der U-Bahn-Linien U3 und U9 sind dafür ein essentieller Bestandteil. Bisher endet die U-Bahnbindung der Linie U9 am Bahnhof Rathaus Steglitz. Die Anbindung Richtung Süden ist lediglich durch den Busverkehr gegeben. Dieser ist aufgrund des hohen Passagieraufkommens an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Eine Verlängerung der U9 zunächst bis Lankwitz würde hier deutliche Abhilfe schaffen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie gilt es, zusätzlich auch die Optionen für eine weitere Verlängerung der U9 bis nach Marienfelde zu erörtern, um noch mehr Menschen an die U-Bahn anzubinden. Die Verlängerung der Linie U3 über den bisherigen Endbahnhof Krumme Lanke hinaus zum Mexikoplatz und der damit verbundene Lückenschluss zur S-Bahn-Linie S1 stößt nun scheinbar auch endlich im grünen Verkehrsressort auf Zustimmung. Eine weitere Verlängerung über den Mexikoplatz hinaus bis nach Düppel soll erörtert werden, um noch mehr Menschen im Süden an die U-Bahn anzubinden.

Die S1 stellt eine der wichtigsten Anbindungen für die Menschen in Steglitz-Zehlendorf an die Innenstadt dar. Eine Verdichtung des Angebotes auf einen 5-Minuten-Takt mindestens während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag ist daher dringend notwendig. Ebenso der zweigleisige Ausbau der S25 und die Bestellung eines S-Bahnhofes am Kamenzer Damm. Das Gewerbegebiet dort entwickelt sich stetig, die Einrichtung eines Halts an dieser Stelle ist dringend geboten.

Neue Quartiere benötigen von Beginn an eine ausreichende Verkehrsanbindung. Auf dem Gelände des ehemaligen Truppenübungsplatzes in Lichterfelde-Süd entstehen 2.500 Wohnungen,

die Erstellung eines Verkehrskonzeptes ist daher unerlässlich. Gleichfalls ist ein Verkehrskonzept für den unter starkem Durchgangsverkehr leidenden Ortsteil Wannsee gefordert.

Berlin, 16. März 2021

Dregger Friederici Seibeld Goiny Grasse Standfuß
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion der CDU