

Antrag

der Fraktion Die Linke

Verkehrslösung für Marzahn-Nord und Ahrensfelde

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, zur Verbesserung der Verkehrssituation im Marzahner Norden und Ahrensfelde folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Einberufung eines Bürgerbeirats (Planungsbeirat), wie durch den Mobilitätsausschuss des Abgeordnetenhauses im Februar 2023 bekräftigt: Der Beirat, bestehend aus Vertreter*innen beider Landesregierungen sowie Vertreter*innen aus der lokalen Politik, der Verwaltung und Zivilgesellschaft, soll unverzüglich umfassend über den aktuellen Stand sowie Zielkonflikte bei den Planungen informiert werden und es soll ihm Gelegenheit gegeben werden, zum weiteren Vorgehen Stellung zu beziehen und ggf. alternative Varianten für eine Ortsumfahrung darzulegen.
- Prüfung des Abbruchs des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens: Um die Zerschneidung des Stadtteils Marzahn-NordWest und der Gemeinde Ahrensfelde durch die geplante Vorzugsvariante der Ortsumfahrung zu verhindern, sollte der Abbruch des Verfahrens in Betracht gezogen werden. Um alternative Varianten zu realisieren und statt einer faktischen Ortsdurchfahrung eine tatsächliche Ortsumfahrung zu realisieren, sollte sodann das Raumordnungsverfahren mit einem erweiterten Untersuchungsraum unter Einbeziehung des Ortsteils Falkenberg gestartet werden. Auch eine Tunnellösung, wie von der Gemeinde Ahrensfelde vorgeschlagen, könnte so ernsthaft geprüft werden.
- Die Wuhletalstraße als Verkehrssammelstraße und der spätere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs – u.a. Straßenbahn Wuhletalstraße nach Falkenberg und neuer S-Bahnhof Wuhletalstraße – müssen bei den neuen Planungen miteinbezogen werden.

- Aufnahme der Reaktivierung der Wriezener Bahn in das Programm i2030: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit nach Wriezen, um den Takt auf der Regionalbahn weiter verdichten zu können und Prüfung der Verlängerung der S-Bahn von Ahrensfelde nach Werneuchen. Weiterhin sollte der Regionalbahnhof Ahrensfelde ausgebaut und modernisiert werden, auch um die Leistungsfähigkeit des Halts für einen verdichteten Takt zu verbessern.
- Prüfung, welche landesgrenzüberschreitenden Buslinien verdichtet oder neueingerichtet werden sollten, um den ÖPNV ins Berliner Umland zu verbessern und den PKW-Verkehr zu reduzieren.

Dem Abgeordnetenhaus ist erstmalig zum 31. Dezember 2023 zu berichten, danach halbjährlich.

Begründung

Die Vorzugsvariante der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Ortsumfahrung Ahrensfelde erfüllt nicht die Voraussetzungen, um den Erfordernissen des wachsenden Verkehrs und der Bedürfnisse der Bevölkerung gerecht zu werden. Der geplante Knoten Märkische Allee/Dorfstraße/Ahrensfelder Chaussee ist ein Produkt veralteter Überlegungen. Er wird weder dem motorisierten Individualverkehr, dem Wirtschaftsverkehr noch dem wachsenden öffentlichen Nahverkehr gerecht. Der Verkehr aus Hohenschönhausen entlang der Ahrensfelder Chaussee wird auch weiterhin am Bahnübergang gestaut. Die Wohngebiete rund um das Dorf Falkenberg und Marzahn-West werden weiterhin unter dem sich stauenden Verkehr leiden. Die Regionalbahn wird ab Ende 2024 einen höheren Takt erhalten und somit für eine verstärkte Schließung des Bahnübergangs sorgen. Eine Brücke oder Unterführung ist bisher nicht geplant. Der Verkehr aus Richtung A100 kommend wird sich vermutlich im angedachten Trog vor dem Knoten stauen. Die Trassenführung wird den Außenbereich des Jugendklubs UNO deutlich verkleinern und unmittelbar an dieser Einrichtung vorbeigeführt werden. Die geplante Trasse mit Trog entlang der Klandorfer Straße bis zur Anschlussstelle stellt eine meterhohe Barriere mitten im Wohngebiet dar. Trotz der tiefergelegten Straße im Bereich des Trogs wird der darauf aufzuschüttende Berg bis zu vier Meter hoch sein. Die davor und danach zu bauenden Lärmschutzwände werden diese Höhe weit überragen.

Für die ausgewählte Variante wurde 2011 ein Planfeststellungsverfahren auf den Weg gebracht. Hierzu wurden mehr als tausend Einwendungen von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Diese wurden bisher nicht ausgewertet. Teil der Planungen ist ein sogenannter Trog, der entlang der Klandorfer Straße die dort tiefergelegte Straße abdecken soll. Ziel dieses Baus soll ein angemessener Lärmschutz sein und der Versuch, die Barrierewirkung der Ortsumfahrung abzumildern. Die Kosten des Trogs sollten ursprünglich Teil der Gesamtmaßnahme sein. 2013 wurde durch den Deutschen Bundestag und der zu diesem Zeitpunkt regierenden Koalition aus CDU und SPD die Finanzierung des Trogs abgelehnt. Stattdessen sollten preiswertere transparente und meterhohe Lärmschutzwände gebaut werden. Durch die Ablehnung dieses zumindest minimalen Zugeständnisses an die Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils wurde das Planfeststellungsverfahren eingefroren und bis heute nicht wieder aufgenommen. Erst durch die Einigung der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg den geplanten Trog jeweils zur Hälfte zu finanzieren, wurden die Planungen 2019 federführend durch das Land Brandenburg offiziell wieder aufgenommen. Ausstehende Untersuchungen führen jedoch nach Auskunft des Landes Brandenburg dazu, dass aktuell der

Zeitpunkt der Fortführung des Planfeststellungsverfahrens noch immer nicht abgesehen werden kann.

Der Bund sowie die Länder Brandenburg und Berlin sollten das Planungschaos um die Ortsumfahrung Ahrensfelde endlich beenden und eine bürgerfreundliche Variante planen. Seit 2013 ruht das Planfeststellungsverfahren und es ist bis heute nicht klar, wann das federführende Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg alle Unterlagen aktualisiert haben wird, damit das Planfeststellungsverfahren nach 10 Jahren Ruhe wieder aufgenommen werden kann. Ob das Verfahren wieder aufgenommen werden kann, ist höchst fraglich. Zu viele Fragen wie die Leistungsfähigkeit des geplanten Verkehrsknotens in Ahrensfelde und der Taktverdichtung der Regionalbahn ab Ende 2024 sind noch offen und völlig ungeklärt. Die Gemeinde Ahrensfelde fordert mittlerweile einen Tunnel von der Stadtgrenze bis zum Ende der Bebauung in Ahrensfelde, um die verkehrlichen Probleme zu lösen. Ob ein Tunnel tatsächlich realisiert werden könnte, ist fraglich, aber um vieles besser als die stadtteilzerschneidende Trog-Lösung, auf die sich die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg ohne Absprache mit den sie tragenden Parteien geeinigt hatten. Die Bundesregierung und auch das federführende Ministerium in Brandenburg müssen nun klarstellen, ob sie eine solche Planänderung bereit sind vorzunehmen.

Überfällig ist die Einrichtung eines Bürgerbeirats zur Begleitung der Planung, wie es DIE LINKE. seit Jahren fordert. Diese Forderung, die 2021 bereits politischer Wille der rot-grünen Koalition war, wurde erst im Februar 2023 durch den Mobilitätsausschuss des Abgeordnetenhauses in einer Stellungnahme zu einer gemeinsamen Sitzung der für Verkehr zuständigen Ausschüsse beider Länder bekräftigt. Diesen Worten sollten endlich Taten folgen. Darüber hinaus sollte das Land Berlin gemeinsam mit dem Land Brandenburg und Nachbargemeinden in Brandenburg alle Anstrengungen darauf fokussieren den Schienenverkehr in der Region weiter auszubauen. Nach der Taktverdichtung der RB 25 auf einen 30-Minuten-Takt müssen weitere Maßnahmen folgen. Dazu zählt ein klares Bekenntnis zur Reaktivierung der Wriezener Bahn sowie überfällige Prüfungen die S-Bahn von Ahrensfelde nach Werneuchen zu verlängern, um den Pendler-Verkehr auf die Schiene zu lenken.

Berlin, den 05.09.2023

Helm Schatz Ronneburg
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke