

19. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der CDU

Verkehrskonzepte für Neubauvorhaben

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, bei sämtlichen Neubauvorhaben, die in seiner eigenen Zuständigkeit oder der Zuständigkeit der Berliner Bezirke im Rahmen von Bebauungsplanverfahren erfolgen sollen, eine leistungsfähige innere und vor allem äußere verkehrliche Erschließung sowohl durch den Umweltverbund, für den motorisierten Individualverkehr, das Auto sowie das Fahrrad sicherzustellen.

Hierbei sind nicht nur die einzelnen Vorhaben der städtischen Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und privater Vorhabenträger selbst, sondern auch die in der näheren Umgebung geplanten Bauvorhaben einzubeziehen und gesamtheitlich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Effekte zu berücksichtigen.

Grundsätzlich soll der Senat gut erschlossene Wohnbaupotentialflächen gegenüber denjenigen, bei denen die Verkehrsinfrastruktur erst hergestellt werden muss, priorisieren, um den dringend notwendigen Bau neuer Wohnungen zeitnah zu ermöglichen.

Begründung:

Berlin benötigt bezahlbaren und verkehrlich gut angeschlossenen Wohnraum. Berlin benötigt diesen Wohnraum dringend und zwar sowohl in der Innenstadt als auch am Stadtrand.

Dort jedoch, wo es unzureichende und/oder bereits jetzt überlastete Verkehrsinfrastruktur in den geplanten Baugebieten gibt, ist festzustellen: Soweit überhaupt Verkehrskonzepte für große Neubauvorhaben am Stadtrand vom Senat vorliegen, sind diese entweder unzureichend (beispielsweise die Verlängerung der M2 zum Blankenburger Süden, Lichterfelde-Süd Osdorfer Straße zum Anschluss an die B101 sowie der zweispurige Ausbau der S 25 nach Teltow-Stadt, fehlender Ausbau der Verkehrsanbindung der Buckower Felder in Neukölln und des neuen Quartiers in Falkenberg in Lichtenberg) oder erst in der Voruntersuchungsphase (wie beispielsweise in Karow oder der Elisabeth-Aue, die S-Bahnverlängerung in den Spandauer Norden mit Waterkant und Havelufer-Quartier). Das führt dazu, dass in den Quartieren eine ausreichende verkehrliche Anbindung erst viel später realisiert wird als die Fertigstellung der Wohnungen.

Sehenden Auges in ein noch größeres, als das bestehende Verkehrschaos zu laufen, kann nicht Ziel einer sinnvollen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik sein. Insofern gilt es auch vor dem Hintergrund der notwendigen Schaffung von attraktivem Wohnraum und dem Ansatz der kurzen Wege, alle Kräfte zu bündeln, um bereits gut erschlossene Wohnbaupotentialflächen (bsp. Pankower Tor, ehemaliger Güterbahnhof Greifswalder Straße, Michelangelostraße, Rand des Tempelhofer Feldes, Checkpoint Charlie) prioritär zu entwickeln.

Gleichzeitig muss für größere Verflechtungsräume (beispielsweise Nord-Pankow inklusive Umlandgemeinden und der Stadt Bernau oder Lichterfelde-Süd und Umlandgemeinden Teltow bzw. Heinersdorf) eine hinreichende verkehrliche Infrastruktur geplant und vor dem Beginn der Neubauvorhaben sichergestellt werden. Bei der Planung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen ist dabei von realistischen Ansätzen des Modal-Split auszugehen.

Grundsätzlich muss gelten: Spätestens mit der Fertigstellung der Wohnungen muss die verkehrliche Anbindung realisiert sein. Das heißt im Ergebnis, dass der verkehrliche Ausbau mindestens parallel zum Wohnungsbau erfolgen muss.

Berlin, 18. Januar 2023

Wegner Kraft Stettner Seibeld
Evers Friederici Freymark Prof. Dr. Pätzold Herrmann
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion der CDU