

V-19 NAHVERKEHRSTANGENTE OST (NVT) RETTEN! MIT EINEM KLIMAFREUNDLICHEN UND ATTRAKTIVEN VERKEHRSKONZEPT DEN OSTEN BERLINS VORANBRINGEN

Antragsteller*in: Annkatrin Esser (KV Berlin-Treptow/Köpenick)

Tagesordnungspunkt: TOP 10 Verschiedenes

Der Berliner Osten wurde jahrzehntelang in der Verkehrsplanung vernachlässigt - und dass, obwohl der Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die starke Nachverdichtung im gesamten Osten im selben Zeitraum zu einem enormen Zuwachs des Verkehrs geführt hat. So bestehen bis heute zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick keine durchgehenden, leistungsfähigen Straßen, mit Ausnahme der Treskowallee. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), in Form vom Tram und Buslinien, verläuft in diesen Nord-Süd-Straßenverbindungen meist ohne eigene Trassen. Das führt zu gegenseitigen Behinderungen und an besonders zentralen Punkten zu täglichen Staus.

Die autozentrierte Antwort auf diese Verkehrssituation gab die DDR Ende der 1960er Jahre mit der 4. Tangente, bzw. der Tangentialverbindung Ost (TV0), die als überörtliche Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd Richtung geplant wurde. Realisiert wurde aber nur der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur B1/B5. Nach der Wende wurde von 1999 bis 2007 der südliche Abschnitt von An der Wuhlheide bis zum Adlergestell gebaut. Nun steht der mittlere Abschnitt zwischen der B1/B5 und An der Wuhlheide in der Planung. Doch gegen diese Planungen regt sich Protest der Zivilgesellschaft aus Angst vor der Zerstörung großer Waldstücke und der Gefährdung von Landschafts- und Naturschutzgebieten, wie der Wuhlheide, dem Biesenhorster Sand und dem Biesdorfer Busch. Wir stehen an der Seite der

Zivilgesellschaft und aller Menschen, die sich für eine intakte Umwelt und ein nachhaltiges Verkehrskonzept einsetzen.

20 Denn der Schutz des Ökosystems steht als Ziel von Bündnis 90/Die Grünen schon
21 immer im
22 Zentrum aller Diskussionen um Verkehrslösungen für den Berliner Osten. Aber auch die
23
24 Probleme durch die heutige Verkehrssituation zwischen Köpenick, Lichtenberg und Marzahn
beschäftigen uns seit Jahren. Klar war und ist: die Lösung der Verkehrsprobleme
muss im
Einklang mit den Notwendigkeiten von Klima-und Umweltschutz stehen.

25 Heute stehen wir am Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TVO und nicht nur
26 Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90/Die
27 Grünen
28 stellen uns die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist. Denn
29 neben den
30 Umwelt- und Klimafolgen dieser Infrastrukturmaßnahme, sind auch die heute
31 prognostizierten
Kosten von mindestens 400 Mio. Euro kein nachhaltiger Umgang mit Steuergeld.
Weitere
Kostenexplosionen aufgrund steigender Baupreise werden nicht ausbleiben, so
erwartet es der
Senat selbst in seinem Haushaltsplan.

32 Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss für die TVO in hohem Tempo
33 vorangetrieben wird,
34 glauben wir nicht daran, dass eine zügige Realisierung der TVO überhaupt möglich
35 ist. Denn
36 neben der Bedrohung von Flora, Fauna und Klima, stehen den Planungen zusätzlich
37 explodierende Kosten und drohende langjährige Klageverfahren entgegen. Eine
38 Inbetriebnahme
39 ist selbst bei dem optimistischsten Verlauf nicht vor 2035 realistisch. Rechnen
40 wir
41 Kostensteigerungen und die üblichen Berliner Bauverzögerungen hinzu, sind wir
locker 10
Jahre weiter. Eine Lösung der Verkehrsprobleme steht somit also bis zur Mitte des
Jahrhunderts aus. Wir wollen den Menschen vor Ort aber heute helfen, indem wir
Lösungen
entwickeln und umsetzen, die im Hier und Jetzt wirken, bzw. kurzfristige
Verbesserungen
bringen und nicht morgen zu enormen Problemen führen.

42 Das derzeitige laufende Planfeststellungsverfahren für die TVO entspricht nicht
43 den
44 erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Daher lehnen wir die
45 Planungen ab.
Stattdessen muss die Priorität auf der Entwicklung der Nahverkehrstangente
liegen, um eine
wirklich zukunftsfähige und umweltfreundliche Verkehrslösung sicherzustellen.

46 Um Anwohner*innen zu entlasten, fordern wir eine Lösung, die die Wuhlheide erhält
47 und den
Ausbau des ÖPNV in den Mittelpunkt stellt.

48 Die finalen Unterlagen bestätigen die schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte
49 Trassenführung
50 der TVO macht die so dringend nötige Umsetzung der Nahverkehrstangente nahezu
51 unmöglich.
Daran ändert auch der von Senat verkündete Systementscheid wenig. Die Freihaltung
52 der Trasse
53 für die Nahverkehrstangente auf der Schiene muss um jeden Preis gerettet werden.
Die
54 andernfalls drohende Kostenexplosion auf vom Senat selbst verkündigten mindestens
1,4 Mrd.
Euro, gefährdet sonst die Erreichung der Kosten-Nutzen-Schwelle und damit die
Möglichkeit
der Finanzierung von 75% der Kosten durch den Bund.

55 Die Bürger*innen im Biesdorfer Siedlungsgebiet müssen von der täglichen
56 Blechlawine
57 entlastet werden. Da Autoverkehr in absehbarer Zeit weiter Teil unserer Mobilität
58 bleibt,
59 setzen sich Bündnis 90/Die Grünen seit Jahren im Dialog mit den Anwohnenden für
60 eine
Mobilitätspolitik für alle ein. Vielmehr muss ein Konzept angeboten werden, das
mit so wenig
wie möglich ökologischem und ökonomischem Schaden die unbestritten vorhandenen
Probleme
löst.

61 Es ist an der Zeit stattdessen endlich an einer sozialen, umwelt- und
62 klimagerechten
63 Mobilität auch und gerade in den Außenbezirken mit Priorität zu arbeiten. Wir
64 fordern den
Senat daher nachdrücklich auf, den Ausbau des Umweltverbundes vor allem im Osten
Berlins und
in den Stadtrandlagen in den Mittelpunkt zu stellen!

65 Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich gebaut werden und
66 zur
67 Entlastung für die Nord-Süd-Achse fungieren. Diese Bahnverbindung soll als Regio-
68 S-Bahn, wie
69 vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorgeschlagen, vom S-Bahnhof
70 Springpfuhl in
71 Marzahn bis zum Flughafen BER in Schönefeld führen. Alle Ortsteile auf der
Strecke müssen
angebunden und Umstiegsmöglichkeiten zu den U- und S-Bahn Linien geschaffen
werden.
Ebenfalls fordern wir den Bau von Regionalbahnhalten am S-Bahnhof Springpfuhl und
möglichst
auch am S-Bahnhof Marzahn, denn dort fahren schon heute die Regionalbahnen
vorbei.

72 Außerdem fordern wir einen attraktiven 5-Minutentakt auf den S-Bahn-Linien S3 und
73 S5 sowie
74 der U5, mindestens bis zum Stadtrand, bestenfalls bis Erkner und Strausberg zu
75 beauftragen
76 und umzusetzen. Gerade im Berufsverkehr sind die Bahnen heute voll. Ein sicherer
77 5-Minuten-
Takt ist ein zentraler Baustein für ein attraktives Nahverkehrsangebot für den
Berliner
Osten. Auch die S7 und S75 sollen nach Schaffung der infrastrukturellen
Voraussetzungen auf
einen 5-Minuten-Takt verdichtet werden.

78 Der zweite zentrale Baustein für den Ausbau von schienengebundenen
79 Nahverkehrsangeboten ist
80 die **Straßenbahn**. Optimierte Verbindungen und Vorrangschaltung in der Treskowallee
und in
82 Schöneweide sowie eine zügige Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von
83 Schöneweide
84 nach Neukölln sind ebenso notwendig wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem
85 der bisher
86 geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank uns auf dem Weg der
87 Umsetzung ist, muss
88 der Lückenschluss nach Hellersdorf ebenfalls angepackt werden. Das Ziel ist klar:
Eine
direkte Verbindung der Großsiedlung Hellersdorf mit Köpenick. Sie bietet für
viele
zusätzliche umsteigefreie Verbindungen zwischen Großsiedlung Hellersdorf und dem
Berliner
Süden. Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme soll der X54 zwischen Hohenschönhausen
bzw.
Marzahn bis zur Tram-Haltestelle am S-Bahnhof Mahlsdorf verlängert werden und auf

den Takt
der Straßenbahn angepasst werden.

Den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung Mahlsdorf werden wir entschieden entgegentreten. Unser kurzfristiges Ziel: Die Tram zwischen Mahlsdorf und Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt muss zügig und ohne politische Verzögerungen und Tram-Stopp fertiggestellt werden. Ein weiterer Baustein des Umweltverbundes ist der Ausbau des Busangebotes, welcher schneller umgesetzt werden muss. Der Takt der Busse muss insgesamt im Osten auf 10 Minuten verdichtet werden. Für das Biesdorfer Siedlungsgebiet sehen wir mindestens folgenden Handlungsbedarf:

Eine Busverbindung, zwischen Wuhlheide und Schöneweide muss umgesetzt werden. Der 169er soll in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal verlängert werden. Außerdem muss eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden. Weitere **konkrete Maßnahmen zu Busverbindungen** betreffen die Verlängerung des 190er Busses bis zum Springpfuhl im Norden und nach Schöneweide im Süden sowie ein 10-Minuten-Takt morgens und nachmittags. Zudem betreffen sie eine Takterhöhung des X69er Busses nach Köpenick und die Ausweitung des Muva-Rufbusangebotes.

Der Rufbus Muva muss ohne Zuschlag als Zubringer zum U- bzw. S-Bahnhof sowie zu Gesundheitsorten im und um das Bediengebiet fahren. Insbesondere das Unfallkrankenhaus Marzahn sowie das Vivantes-Klinikum in Kaulsdorf sind zentrale Orte der Daseinsvorsorge und wichtige Mobilitätsziele für alle Berliner*innen, die als Orte für Zubringerfahrten etabliert werden sollen.

Darüber hinaus sollen an exemplarischen Orten "Rufsäulen" eingerichtet werden. Diese sollen bspw. an Stadtteilzentren wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der Kirche an der Köpenicker Straße, an den Supermärkten entlang der Köpenicker Straße sowie an den oben

benannten wichtigen Gesundheitsorten errichtet werden und damit die Nutzung so einfach wie möglich machen.

113 Insgesamt wird im gesamten Berliner Osten ein stimmiges Buskonzept und mit einem
114 flächendeckenden 10-Minutentakt benötigt, dass die Menschen zu den zentralen
115 Bahnhöfen
116 bringt und auch Rufbussysteme wie „Muva“ sinnvoll einbindet. Zudem braucht es
117 mehr
Busspuren, Haltestellen-Kaps, Ampelvorrangsschaltungen und besonders kurze,
barrierefreie
Umsteigewege.

118 Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die
119 Verbesserung der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten
120 Berlins
121 vorangetrieben werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in
122 Berlin stark
123 vernachlässigt, wenn nicht sogar torpediert, wird. Hierfür soll schnellstmöglich
124 der Ausbau
125 von
126 breiten Fahrradwegen und -straßen entsprechend des Radverkehrsplans und der
127 Priorisierung durch den Bezirklichen FahrRad umgesetzt werden. Ab der
128 Gleisquerung der U5
soll der Grabensprung im Siedlungsgebiet als reine Fahrradstraße umgewidmet
werden. Dort
kann an die bestehende Fahrradstraße in der Alberichstraße angebunden werden. Ein
Lückenschluss von der Alberichstraße bis zur Wuhlheide und weiter Richtung Straße
an der
Wuhlheide ist darüber hinaus dringend erforderlich.

129 Um aber 2030 ein attraktives Netz an Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss
130 der
131 Ausbauplan jetzt starten! Bis 2026 verfolgen wir das Ziel viele neue
Fahrradstraßen und
Radwege im Osten auszuweisen, z. B. im Bereich der Treskowallee.

132 Aktuell werden Planungen und der Bau von Radwegen verzögert oder gar gestoppt und
133 es besteht
134 die Gefahr, dass bereits zugesagte Gelder nicht genutzt werden können. Das wollen
wir
ändern!

135 Insbesondere Kinder und Jugendliche benötigen Radwege, auf denen sie sicher ihre
136 Alltagswege

137 selbstständig zurücklegen können, wie den Weg zur Schule, zum Training oder zu
138 Freund*innen.
139 Auch aktive Senior*innen nutzen gerne das Rad um kurze Wege zum Einkaufen oder
140 zur Ärzt*in
zurückzulegen. Für die unterschiedlichen Altersgruppen der Radfahrer*innen muss
die
Radinfrastruktur sicherer gestaltet und, entgegen dem jetzigen Vorgehen, mit der
gebotenen
Priorität weiter vorangetrieben werden.

141 Um den Individualverkehr für längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im
142 Bereich
143 zwischen S 3 und S 5 ein übergreifender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten
144 Berlins
145 notwendig. Um aber 2030 ein attraktives Netz an Radwegen und Fahrradstraßen zu
haben, muss
der Ausbauplan jetzt starten! Bis 2026 verfolgen wir das Ziel viele neue
Fahrradstraßen und
Radwege im Osten auszuweisen, z.B. im Bereich der Treskowallee.

146 Die Radbahn U5 mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist dazu ein prioritätär zu
147 errichtendes
148 Rad(schnell)verbindung. Hier fordern wir den Senat auf, die Planungen in die Hand
zu nehmen
und das Behörden-Ping-Pong mit den Bezirken Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf
zu beenden.

149 Neben einer vernünftigen Radinfrastruktur braucht es außerdem gut ausgebauten
150 Fußwege, denn
151 jede Person ist mal zu Fuß unterwegs Und dabei sollen alle, egal ob Kinder,
Jugendliche,
ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen, sicher ihre Ziele erreichen
können.

152 Dafür müssen unter anderem zwischen dem S-Wuhlheide und der Straße An der
153 Wuhlheide sichere
154 Fußwege geschaffen werden. Der Bereich der verlängerten Waldowallee, Rudolf-Rühr-
155 Allee/
156 Köpenicker Straße zum S Wuhlheide braucht hierbei besondere Aufmerksamkeit, damit
eine
Infrastruktur entstehen kann, die Rad- und Fußverkehr nicht gegeneinander oder
mit dem
Autoverkehr ausspielt. Deshalb werden wir hierauf ein besonderes Augenmerk legen.

157 Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll

158 verbinden und
159 Unternehmer*innen, Pflegekräfte und Handwerker*innen einfache Wege ermöglichen.
160 Es muss
161 endlich ein Konzept erstellt werden, welches eine Verkehrslenkung entlang der
Landsberger
Allee bzw. der L33 in Richtung Autobahn umsetzt. Dazu muss die Prüfung von
Gütergleisanschlüssen in Berlin Eastside und am Cleantech-Park erneut auf die
Agenda.

162 Neben einem Konzept von Verkehrslenkung und Management müssen wir zudem ergänzend
163 Maßnahmen
zur Verkehrsvermeidung zurückgreifen.

164 Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig der Stadtlage bequem und sicher an ihre
165 Ziele kommen,
166 ohne weiter unsere Lebensgrundlage zu zerstören, ist möglich und wir wollen
167 gemeinsam mit
168 Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen an deren Umsetzung arbeiten.
169 Menschen
170 wollen und brauchen Mobilität, keinen Stau, keine schlechte Luft und keinen
Verkehrslärm.
Wir nehmen die Bedürfnisse der Menschen ernst, statt Interessen gegeneinander
auszuspielen.
Deshalb streiten wir für den Ausbau des öffentlichen Nah-, Fuß- und Radverkehrs
und den
Erhalt der Wuhlheide, des Biesenhorster Sands und des Biesdorfer Buschs.

Begründung

Dieser Antrag wurde gemeinsam mit Vertreter*innen der betreffenden Kreisverbände, der Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität, der GRÜNEN JUGEND sowie zuständigen Abgeordneten für die letzte Landesdelegiertenkonferenz erstellt. Da dort die inhaltlichen Anträge nicht diskutiert werden konnten, reichen wir ihn nun für diese LDK neu ein. Wir haben außerdem einige Änderungsanträge eingearbeitet und den Antrag auf Grund neuer Ereignisse aktualisiert.

Unterstützer*innen

Antje Kapek (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Santiago Rodriguez Salgado (LV
Grüne Jugend Berlin), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Philipp Ahrens (KV
Berlin-Lichtenberg), Paul Meyer-Dunker (KV Berlin-Lichtenberg), Daniela Ehlers (KV Berlin-
Lichtenberg), Catrin Wahlen (KV Berlin-Treptow/Köpenick)