

V-2 Nahverkehrstangente Ost (NVT) retten! Mit einem klimafreundlichen und attraktiven Verkehrskonzept den Osten Berlins voranbringen

Antragsteller*in: Annkatrin Esser (KV Berlin-Treptow/Köpenick)
Tagesordnungspunkt: TOP 5 Weitere Anträge
Status: Zurückgezogen

Antragstext

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

11 Die autozentrierte Antwort auf diese Verkehrssituation gab die DDR Ende der
12 1960er Jahre mit der 4. Tangente, bzw. der Tangentialverbindung Ost (TV0), die
13 als überörtliche Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd Richtung geplant wurde.
14 Realisiert wurde aber nur der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur
15 B1/B5. Nach der Wende wurde von 1999 bis 2007 der südliche Abschnitt von An der
16 Wuhlheide bis zum Adlergestell gebaut. Nun steht der mittlere Abschnitt zwischen
17 der B1/B5 und An der Wuhlheide in der Planung. Doch gegen diese Planungen regt
18 sich Protest der Zivilgesellschaft aus Angst vor der Zerstörung großer
19 Waldstücke und der Gefährdung von Landschafts- und Naturschutzgebieten, wie der
20 Wuhlheide, dem Biesenhorster Sand und dem Biesdorfer Busch. Wir stehen an der
21 Seite der Zivilgesellschaft und aller Menschen, die sich für eine intakte Umwelt
22 und ein nachhaltiges Verkehrskonzept einsetzen.

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

29 Heute stehen wir am Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TV0 und nicht nur
30 Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90 /
31 Die Grünen stellen uns die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch
32 sinnvoll ist. Denn neben den Umwelt- und Klimafolgen dieser
33 Infrastrukturmaßnahme, sind auch die heute prognostizierten Kosten von
34 mindestens 400 Mio. Euro kein nachhaltiger Umgang mit Steuergeld. Weitere
35 Kostenexplosionen aufgrund steigender Baupreise werden nicht ausbleiben, so
36 erwartet es der Senat selbst in seinem Haushaltsplan.

37 Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss für die TV0 in hohem Tempo
38 vorangetrieben wird, glauben wir nicht daran, dass eine zügige Realisierung der
39 TV0 überhaupt möglich ist. Denn neben der Bedrohung von Flora, Fauna und Klima,
40 stehen den Planungen zusätzlich explodierende Kosten und drohende langjährige
41 Klageverfahren entgegen. Eine Inbetriebnahme ist selbst bei dem optimistischsten
42 Verlauf nicht vor 2035 realistisch. Rechnen wir Kostensteigerungen und die
43 üblichen Berliner Bauverzögerungen hinzu, sind wir locker 10 Jahre weiter. Eine
44 Lösung der Verkehrsprobleme steht somit also bis zur Mitte des Jahrhunderts aus.
45 Wir wollen den Menschen vor Ort aber heute helfen, indem wir Lösungen entwickeln
46 und umsetzen, die im Hier und Jetzt wirken, bzw. kurzfristige Verbesserungen
47 bringen und nicht morgen zu enormen Problemen führen.

48 Das derzeitige laufende Planfeststellungsverfahren für die TV0 entspricht nicht
49 den erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Daher lehnen wir die
50 Planungen ab. Stattdessen muss die Priorität auf der Entwicklung der
51 Nahverkehrstangente liegen, um eine wirklich zukunftsfähige und
52 umweltfreundliche Verkehrslösung sicherzustellen.

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

55 Die finalen Unterlagen bestätigen die schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte
56 Trassenführung der TV0 macht die so dringend nötige Umsetzung der
57 Nahverkehrstangente nahezu unmöglich. Daran ändert auch der von Senat verkündete
58 Systementscheid wenig. Die Freihaltung der Trasse für die Nahverkehrstangente
59 auf der Schiene muss um jeden Preis gerettet werden. Die andernfalls drohende
60 Kostenexplosion auf vom Senat selbst verkündeten mindestens 1,4 Mrd. Euro,
61 gefährdet sonst die Erreichung der Kosten-Nutzen-Schwelle und damit die
62 Möglichkeit der Finanzierung von 75% der Kosten durch den Bund.

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

69 Es ist an der Zeit stattdessen endlich an einer sozialen, umwelt- und
70 Klimagerechten Mobilität auch und gerade in den Außenbezirken mit Priorität zu
71 arbeiten. Wir fordern den Senat daher nachdrücklich auf, den Ausbau des
72 Umweltverbundes vor allem im Osten Berlins und in den Stadtrandlagen in den
73 Mittelpunkt zu stellen!

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

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

90 Der zweite zentrale Baustein für den Ausbau von schienengebundenen
91 Nahverkehrsangeboten ist die **Straßenbahn**. Optimierte Verbindungen und
92 Vorrangschaltung in der Treskowallee und in Schöneweide sowie eine zügige
93 Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von Schöneweide
94 nach Neukölln sind ebenso notwendig wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf.
95 Nachdem der bisher
96 geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank uns auf dem Weg der
97 Umsetzung ist, muss der Lückenschluss nach Hellersdorf ebenfalls angepackt
98 werden. Das Ziel ist klar: Eine direkte Verbindung der Großsiedlung Hellersdorf
99 mit Köpenick. Sie bietet für viele zusätzliche umsteigefreie Verbindungen
100 zwischen Großsiedlung Hellersdorf und dem Berliner Süden. Für die Zeit bis zur
101 Inbetriebnahme soll der X54 zwischen Hohenschönhausen bzw. Marzahn bis zur Tram-
102 Haltestelle am S-Bahnhof Mahlsdorf verlängert werden und auf den Takt der
103 Straßenbahn angepasst werden.

104 Den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung Mahlsdorf
105 werden wir entschieden entgegenzutreten. Unser kurzfristiges Ziel: Die Tram
106 zwischen Mahlsdorf und Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt muss zügig und ohne
107 politische Verzögerungen und Tram-Stopp fertiggestellt werden. Ein weiterer
108 Baustein des Umweltverbundes ist der Ausbau des Busangebotes, welcher schneller
109 umgesetzt werden muss. Der Takt der Busse muss insgesamt im Osten auf 10 Minuten
110

111 verdichtet werden. Für das Biesdorfer Siedlungsgebiet sehen wir mindestens
112 folgenden Handlungsbedarf:

112 Eine Busverbindung, zwischen Wuhlheide und Schöneweide muss umgesetzt werden.
113 Der 169er soll in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal
114 verlängert werden. Außerdem muss eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden.
115 **Weitere konkrete Maßnahmen zu Busverbindungen betreffen die Verlängerung des**
116 **190er Busses bis zum Springpfuhl im Norden und nach Schöneweide im Süden sowie**
117 **ein 10-Minuten-Takt morgens und nachmittags. Zudem betreffen sie eine**
118 **Takterhöhung des X69er Busses nach Köpenick und die Ausweitung des Muva-**
119 **Rufbusangebotes.**

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

125 Darüber hinaus sollen an exemplarischen Orten "Rufsäulen" eingerichtet werden.
126 Diese sollen bspw. an Stadtteilzentren wie dem Generationenhaus Balzer Platz,
127 der Kirche an der Köpenicker Straße, an den Supermärkten entlang der Köpenicker
128 Straße sowie an den oben benannten wichtigen Gesundheitsorten errichtet werden
129 und damit die Nutzung so einfach wie möglich machen.

130 Insgesamt wird im gesamten Berliner Osten ein stimmiges Buskonzept und mit einem
131 flächendeckenden 10-Minutentakt benötigt, dass die Menschen zu den zentralen
132 Bahnhöfen bringt und auch Rufbussysteme wie „Muva“ sinnvoll einbindet. Zudem
133 braucht es mehr Busspuren, Haltestellen-Kaps, Ampelvorrangschaltungen und
134 besonders kurze, barrierefreie Umsteigewege.

135 Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die
136 Verbesserung
137 der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten Berlins
138 vorangetrieben
139 werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in Berlin stark
140 vernachlässigt,
141 wenn nicht sogar torpediert, wird. Hierfür soll schnellstmöglich der Ausbau von
142 breiten Fahrradwegen und -straßen entsprechend des Radverkehrsplans und der
143 Priorisierung durch den bezirklichen FahrRad umgesetzt werden. Ab der
144 Gleisquerung der U5 soll der Grabensprung im Siedlungsgebiet als reine
145 Fahrradstraße umgewidmet werden. Dort kann an die bestehende Fahrradstraße in
146 der Alberichstraße angebunden werden. Ein Lückenschluss von der Alberichstraße
147 bis zur Wuhlheide und weiter Richtung Straße an der Wuhlheide ist darüber hinaus
148 dringend erforderlich.

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

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

156 Insbesondere Kinder und Jugendliche benötigen Radwege, auf denen sie sicher ihre
157 Alltagswege selbstständig zurücklegen können, wie den Weg zur Schule, zum
158 Training oder zu Freund*innen.

159 Auch aktive Senior*innen nutzen gerne das Rad um kurze Wege zum Einkaufen oder
160 zur Ärzt*in zurückzulegen. Für die unterschiedlichen Altersgruppen der
161 Radfahrer*innen muss die
162 Radinfrastruktur sicherer gestaltet und, entgegen dem jetzigen Vorgehen, mit der
163 gebotenen
164 Priorität weiter vorangetrieben werden.

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

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

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

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

186 Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll
187 verbinden und Unternehmer*innen, Pflegekräfte und Handwerker*innen einfache Wege
188 ermöglichen. Es muss endlich ein Konzept erstellt werden, welches eine
189 Verkehrslenkung entlang der Landsberger Allee bzw. der L33 in Richtung Autobahn
190 umsetzt. Dazu muss die Prüfung von Gütergleisanschlüssen in Berlin Eastside und
191 am Cleantech-Park erneut auf die Agenda.

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

194 Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig der Stadtlage bequem und sicher an ihre
195 Ziele kommen, ohne weiter unsere Lebensgrundlage zu zerstören, ist möglich und
196 wir wollen gemeinsam mit Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen an
197 deren Umsetzung arbeiten. Menschen wollen und brauchen Mobilität, keinen Stau,
198 keine schlechte Luft und keinen Verkehrslärm. Wir nehmen die Bedürfnisse der
199 Menschen ernst, statt Interessen gegeneinander auszuspielen. Deshalb streiten
200 wir für den Ausbau des öffentlichen Nah-, Fuß- und Radverkehrs und den Erhalt
201 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 den LA neu ein. Wir haben außerdem einige Änderungsanträge eingearbeitet und den Antrag auf Grund neuer Ereignisse aktualisiert.

Unterstützer*innen

Santiago Rodriguez Salgado (LV Grüne Jugend Berlin), Antje Kapek (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Harald Moritz (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Hans-Christian Höpcke (KV Berlin-Lichtenberg), Daniela Ehlers (KV Berlin-Lichtenberg)