

## **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 Regionalbahnhalten 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)