V-10-025: Die Mobilitätswende mit einem klimafreundlichen und attraktiven Verkehrskonzept im Osten Berlins voranbringen

Antragsteller*innen KV Marzahn-Hellersdorf (dort beschlossen am: 27.11.2023)

Ändern in:
Nahverkehrstangente Ost (NVT) retten! Mit einem klimafreundlichen und attraktiven Verkehrskonzept im Osten Berlins voranbringen

Von Zeile 25 bis 26:

Heute stehen wir ~~vor dem~~am Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TVO und nicht nur Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90 / Die Grünen

Von Zeile 42 bis 44:

Wir halten daher die laufenden Planungen der Tangentialverbindung Ost für nicht mehr ~~zeitgemäß,~~angemessen und ~~verneinen ihre~~fordern eine zeitgemäße Umsetzung.
Aktuelle Planungen einer vierspurigen Straße lehnen wir ab. Dazu bestätigen die finalen Unterlagen die schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte Trassenführung macht die so dringend nötige Umsetzung der Nahverkehrstangente nahezu unmöglich. Die Freihaltung der Trasse für die Nahverkehrstangente auf der Schiene muss um jedem Preis gerettet werden.

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

Um die Nahverkehrstangente zu retten, fordern wir den Senat dringend auf, die Planung auf eine zweispurige Umgehungsstraße zur Entlastung des Siedlungsgebietes anzupassen. Diese soll von der B1/B5 ohne weitere Abfahrten bis zum S-Bahnhof Wuhlheide geführt werden und dort an die bestehende Rudolf-Rühl-Allee angeschlossen werden. Die Rudolf-Rühl-Allee soll am Anschluss zur Straße an der Wuhlheide so

verbessert werden, dass die derzeitige Nadelöhrsituation aufgehoben wird. Im Gegensatz zur aktuellen Planung muss keine neue Schneise durch das Waldgebiet der Wuhlheide geschlagen werden. Die Anwohnenden der Köpenicker Straße werden vom Durchgangsverkehr entlastet, gleichzeitig erhöht sich die Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Von Zeile 46 bis 49:

Senat daher nachdrücklich auf, den Ausbau des Umweltverbundes vor allem im Osten Berlins und in den Stadtrandlagen in den Mittelpunkt zu stellen!

Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich gebaut werden und als Hauptentlastung für die Nord-Süd-Achse fungieren. Diese Bahnverbindung soll als Regio-S-Bahn, wie vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorgeschlagen, vom S-Bahnhof Springpfuhl in Marzahn bis zum Flughafen BER in Schönefeld führen. Folgende Zwischenhalte sind vorgesehen: ein Umsteigebahnhof zur S5 an der Märkischen Allee, ein Umsteigebahnhof zur U5 in Biesdorf-Süd, ein neu zu errichtender Bahnhof im Siedlungsgebiet Biesdorf-Süd am Balzer Weg, ein Umsteigebahnhof zur S3 an der Wuhlheide, ein Umsteigebahnhof zur Straßenbahn nach Köpenick an der Straße an der Wuhlheide, ein Umsteigebahnhof zur Straßenbahn nach Adlershof an der Dörpfeldstraße.

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.
~~Deshalb~~ **Außerdem** fordern wir einen attraktiven 5-Minutentakt auf den S-Bahn-Linien S3 und S5 sowie der U5, mindestens bis zum Stadtrand, bestenfalls bis Erkner und Strausberg zu beauftragen

Von Zeile 51 bis 62:

Minutentakt 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.**
~~Über die Taktverdichtung hinaus hat für uns die Umsetzung der **Nahverkehrstangente** (Schienen-TVO) Priorität. Die Nahverkehrstangente ist eine leistungsfähige und schnelle Nord-Süd-Verbindung auf der Schiene vom Karower Kreuz zum Grünauer Kreuz. Mit ihrem Bau ergänzt sie die fehlende Verbindung auf dem Bahnaußenring. Dabei könnten die Haltepunkte Biesdorf Süd und Biesenhorst auch direkt das Biesdorfer Gebiet um die Köpenicker Straße erschließen. Zur Realisierung eines Kreuzungsbahnhofs Wuhlheide zwischen NVT und S-Bahn ist der Bahnübergang am Bahnhof Wuhlheide durch eine Bahnunterführung zu ersetzen. Und da die Planungen und der Bau einige Jahre brauchen,~~

~~soll als Vorgriff der Bau von Regionalhalten am S-Bahnhof Springpfuhl und möglichst auch am S-Bahnhof Marzahn erfolgen. Denn dort fahren schon heute die Regionalbahnen vorbei.~~

Von Zeile 79 bis 84:

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. ~~Eine weitere Netzlücke sollte bspw. der 190er schließen, indem er über den Elsterwerdaer Platz hinaus in Richtung Springpfuhl verkehrt. Außerdem muss eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden.~~ Außerdem muss eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden. Weitere k**onkrete 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.**

Von Zeile 100 bis 104:

Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. ~~Die Verbesserung der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten Berlins vorangetrieben werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in Berlin stark vernachlässigt, wenn nicht sogar torpediert, wird.~~ Hierfür soll schnellstmöglich der Ausbau von breiten Fahrradwegen ab dem S-Bahnhof Biesdorf entlang der Oberfeldstraße Richtung Süden und weiter auf der Straße Grabensprung erfolgen. Ab der 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.

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.