

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

Antragsteller*in: Antje Kapek (KV Berlin-
Friedrichshain/Kreuzberg)
Tagesordnungspunkt: TOP 10 Weitere Anträge

1 Der Berliner Osten wurde jahrzehntelang in der Verkehrsplanung vernachlässigt -
2 und dass,
3 obwohl der Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die
4 starke
5 Nachverdichtung im gesamten Osten im selben Zeitraum zu einem enormen Zuwachs des
6 Verkehrs
7 geführt hat. So bestehen bis heute zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und
8 Treptow-
Köpenick keine durchgehenden, leistungsfähigen Straßen, mit Ausnahme der
Treskowallee. Auch
der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), in Form von 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.

9 Die autozentrierte Antwort auf diese Verkehrssituation gab die DDR Ende der
10 1960er Jahre mit
11 der 4. Tangente, bzw. der Tangentialverbindung Ost (TV0), die als überörtliche
12 Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd Richtung geplant wurde. Realisiert wurde aber nur
13 der
14 nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur B1/B5. Nach der Wende wurde von
15 1999 bis
16 2007 der südliche Abschnitt von An der Wuhlheide bis zum Adlergestell gebaut. Nun
17 steht der
18 mittlere Abschnitt zwischen der B1/B5 und An der Wuhlheide in der Planung. Doch
19 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
23 die
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 vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TV0 und nicht
26 nur
27 Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90 /
28 Die Grünen
29 stellen uns die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist. Denn
30 neben den
31 Umwelt- und Klimafolgen dieser Infrastrukturmaßnahme, sind auch die heute
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 TV0 in hohem Tempo
33 vorangetrieben wird,
34 glauben wir nicht daran, dass eine zügige Realisierung der TV0 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 Wir halten daher die Planungen der Tangentialverbindung Ost für nicht mehr
43 zeitgemäß, und
verneinen ihre Umsetzung.

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

48 Deshalb fordern wir einen attraktiven 5-Minutentakt auf den S-Bahn-Linien S3 und
49 S5 sowie
50 der U5, mindestens bis zum Stadtrand, bestenfalls bis Erkner und Strausberg zu
51 beauftragen
52 und umzusetzen. Gerade im Berufsverkehr sind die Bahnen heute voll. Ein sicherer 5-
Minutentakt ist ein zentraler Baustein für ein attraktives Nahverkehrsangebot für
den
Berliner Osten.

53 Über die Taktverdichtung hinaus hat für uns die Umsetzung der **Nahverkehrstangente**
54 (Schienen-
55 TV0) Priorität. Die Nahverkehrstangente ist eine leistungsfähige und schnelle
56 Nord-Süd-
57 Verbindung auf der Schiene vom Karower Kreuz zum Grünauer Kreuz. Mit ihrem Bau
58 ergänzt sie
59 die fehlende Verbindung auf dem Bahnaußenring. Dabei könnten die Haltepunkte
60 Biesdorf Süd
61 und Biesenhorst auch direkt das Biesdorfer Gebiet um die Köpenicker Straße
62 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.

63 Der zweite zentrale Baustein für den Ausbau von schienengebundenen
64 Nahverkehrsangeboten ist
65 die **Straßenbahn**. Optimierte Verbindungen und Vorrangschaltung in der Treskowallee

66 und in
67 Schöneweide sowie eine zügige Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von
68 Schöneweide
69 nach Neukölln sind ebenso notwendig wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem
70 der bisher
71 geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank uns auf dem Weg der
72 Umsetzung ist, muss
73 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.

74 Den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung Mahlsdorf werden
75 wir
76 entschieden entgegentreten. Unser kurzfristiges Ziel: Die Tram zwischen Mahlsdorf
77 und
Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt muss zügig und ohne politische Verzögerungen
und Tram-
Stopp fertiggestellt werden.

78 Ein weiterer Baustein des Umweltverbundes ist der Ausbau des Busangebotes,
79 welcher schneller
80 umgesetzt werden muss. Der Takt der Busse muss insgesamt im Osten auf 10 Minuten
verdichtet
werden. Für das Biesdorfer Siedlungsgebiet sehen wir folgenden Handlungsbedarf:

81 Eine Busverbindung, zwischen Wuhlheide und Schöneweide muss umgesetzt werden. Der
82 169er soll
83 in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal verlängert werden. Eine
84 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.

85 Der Rufbus Muva muss ohne Zuschlag als Zubringer zum U- bzw. S-Bahnhof sowie zu
86 Gesundheitsorten im und um das Bediengebiet fahren. Insbesondere das
87 Unfallkrankenhaus

88 Marzahn sowie das Vivantes-Klinikum in Kaulsdorf sind zentrale Orte der
89 Daseinsvorsorge und
wichtige Mobilitätsziele für alle Berliner*innen, die als Orte für
Zubringerfahrten
etabliert werden sollen.

90 Darüber hinaus sollen an exemplarischen Orten "Rufsäulen" eingerichtet werden.
91 Diese sollen
92 bspw. an Stadtteilzentren wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der Kirche an
93 der
94 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.

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

100 Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die
101 Verbesserung
102 der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten Berlins
103 vorangetrieben
104 werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in Berlin stark
105 vernachlässigt,
wenn nicht sogar torpediert, wird. Aktuell werden Planungen und der Bau von
Radwegen
verzögert oder gar gestoppt und es besteht die Gefahr, dass bereits zugesagte
Gelder nicht
genutzt werden können. Das wollen wir ändern!

106 Insbesondere Kinder und Jugendliche benötigen Radwege, auf denen sie sicher ihre
107 Alltagswege
108 selbstständig zurücklegen können, wie den Weg zur Schule, zum Training oder zu
109 Freund*innen.
110 Auch aktive Senior*innen nutzen gerne das Rad um kurze Wege zum Einkaufen oder
111 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.

112 Um den Individualverkehr für längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im
113 Bereich
114 zwischen S 3 und S 5 ein übergreifender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten
115 Berlins
116 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.

117 Die Radbahn U5 mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist dazu ein prioritär zu
118 errichtendes
119 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.

120 Neben einer vernünftigen Radinfrastruktur braucht es außerdem gut ausgebaute
121 Fußwege, denn
122 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.

123 Dafür müssen unter anderem zwischen dem S-Wuhlheide und der Straße An der
124 Wuhlheide sichere
125 Fußwege geschaffen werden. Der Bereich der verlängerten Waldowallee, Rudolf-Rühr-
126 Allee/
127 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.

128 Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll
129 verbinden und
130 Unternehmer*innen, Pflegekräfte und Handwerker*innen einfache Wege ermöglichen.
131 Es muss
132 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.

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

135 Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig der Stadtlage bequem und sicher an ihre
136 Ziele kommen,
137 ohne weiter unsere Lebensgrundlage zu zerstören, ist möglich und wir wollen
138 gemeinsam mit
139 Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen an deren Umsetzung arbeiten.
140 Menschen
141 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.

Unterstützer*innen

Annkatrin Esser (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Santiago Rodriguez Salgado (LV Grüne
Jugend Berlin), Maren Tepper (KV Berlin-Marzahn/Hellersdorf), Maximilian-Lukas Linke
(KV Berlin-Marzahn/Hellersdorf), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Daniela
Ehlers (KV Berlin-Lichtenberg), Harald Moritz (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Catrin
Wahlen (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Elina Schumacher (LV Grüne Jugend Berlin),
Leonie Wingerath (LV Grüne Jugend Berlin)