

## **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)