

V-19 Nahverkehrstangente Ost (NVT) retten: Die Regio-S-Bahn bringt den Osten Berlins und das Umland voran!

Gremium: Landesdelegiertenkonferenz
Beschlussdatum: 04.05.2024
Tagesordnungspunkt: TOP 10 Verschiedenes

1 Jahrzehntlang wurde der Berliner Osten in der Verkehrsplanung vernachlässigt,
2 obwohl der
3 Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die intensive
4 Nachverdichtung im gesamten östlichen Teil zu einem erheblichen Anstieg des
5 Verkehrsaufkommens führte. Bis heute fehlen durchgehende, leistungsfähige
6 Verbindungen
7 zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick. Ausnahme ist hier
8 die
9 Treskowallee. Zudem verlaufen die öffentlichen Verkehrsmittel wie Straßenbahnen
10 und
Buslinien entlang dieser Nord-Süd-Achsen größtenteils ohne eigene Trassen, was zu
gegenseitigen Behinderungen und täglichen Staus an besonders zentralen
Knotenpunkten führt.
Die weitreichende, prosperierende Entwicklung der Region bis tief in Brandenburg
hinein
verschärft die Situation im östlichen Stadtgebiet zusätzlich.

11 Die DDR reagierte Ende der 1960er Jahre auf diese Verkehrssituation mit einer
12 auto-
13 zentrierten Lösung in Form der 4. Tangente, auch bekannt als Tangentialverbindung
14 Ost (TV0),
15 die als überregionale Hauptverkehrsader in Nord-Süd-Richtung geplant wurde.
16 Bislang wurde
17 der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur B1/B5 realisiert. Nach der
18 Wende
19 erfolgte von 1999 bis 2007 der Bau des südlichen Abschnitts von An der Wuhlheide
20 bis zum
21 Adlergestell. Der Abschnitt zwischen der B1/B5 und An der Wuhlheide befindet sich
nun in der
Planung.

Es ist von Bedeutung zu betonen, dass die beiden bereits fertiggestellten
Abschnitte der TV0

auch unabhängig von der Verbindung durch die Wuhlheide verkehrstechnisch funktionieren und ihren Zweck erfüllen.

22 Gegen das Vorhaben, die Wuhlheide mit einer Straße zu durchtrennen, regt sich zu
23 Recht
24 Protest aus der Zivilgesellschaft, die die Zerstörung großer Waldgebiete und die
25 Gefährdung
26 von Landschafts- und Naturschutzgebieten wie der Wuhlheide, dem Biesenhorster Sand und dem Biesdorfer Busch befürchtet. Wir unterstützen die Zivilgesellschaft und alle, die sich für eine intakte Umwelt und ein nachhaltiges Verkehrskonzept einsetzen.

27 Der Schutz des Ökosystems stand bei Bündnis 90/Die Grünen schon immer im Zentrum
28 sämtlicher
29 Diskussionen über Verkehrslösungen für den Berliner Osten. Gleichzeitig erkennen
30 wir an,
31 dass zwischen Köpenick, Lichtenberg und Marzahn schlechte verkehrliche
32 Anbindungen bestehen.
33 Da alle Berliner*innen ein Recht auf Teilhabe haben, beschäftigen wir uns seit
34 Jahren mit
35 ganzheitlichen Mobilitätslösungen für den Berliner Osten. Es war und ist klar:
36 Die
37 Bewältigung dieser Verkehrsprobleme muss mit den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes im Einklang stehen. Wir streben danach, dass Investitionen in neue Verkehrswege alternative Optionen zum Autoverkehr eröffnen. Unser Ziel ist es, die Anzahl der Autos im Osten Berlins zu reduzieren. Im Gegensatz dazu bedeutet die TV0 eine Zunahme des Autoverkehrs und führt zu einer verstärkten Präsenz von Fahrzeugen auf den Straßen in Zukunft.

38 Wir stehen heute am Anfang des Planfeststellungsverfahrens für die TV0. Nicht nur
39 Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort, sondern auch wir
40 Bündnisgrüne,
41 stellen die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist. Die
42 Planungen für
43 die TV0 gehen auf die 1960er Jahre zurück. Seit den 1960er Jahren hat sich Berlin
44 jedoch
45 durch den Mauerfall und die neuen Entwicklungen im Umland grundlegend gewandelt.
46
47 Neben den Umwelt- und Klimaauswirkungen dieser Infrastrukturmaßnahme sind auch die aktuellen geschätzten Kosten von mindestens 400 Mio. Euro kein verantwortungsvoller Umgang

mit

Steuergeldern. Weitere Kostenexplosionen aufgrund steigender Baupreise sind unvermeidlich, wie es auch der Senat selbst in seinem Haushaltsplan erwartet.

48 Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss für die TV0 rasch vorangetrieben wird,
49 zweifeln
50 wir daran, dass eine schnelle Umsetzung überhaupt möglich ist. Neben der
51 Gefährdung von
52 Flora, Fauna und Klima stehen den Planungen auch explodierende Kosten und
53 langwierige
54 Klageverfahren entgegen. Selbst bei einem optimistischen Szenario ist eine
55 Inbetriebnahme
56 vor 2035 kaum realistisch. Wenn wir Kostensteigerungen und die üblichen
57 Bauverzögerungen in
Berlin berücksichtigen, könnten wir sogar noch weitere 10 Jahre hinzurechnen.
Somit bleibt
eine Lösung für die Verkehrsprobleme bis zur Mitte des Jahrhunderts aus. Wir
möchten jedoch
den Menschen vor Ort bereits heute helfen, indem wir Lösungen entwickeln und
umsetzen, die
sofortige oder kurzfristige Verbesserungen bringen, ohne dass dies morgen zu
enormen
Problemen führt.

58 Das gegenwärtig laufende Planfeststellungsverfahren für die TV0 entspricht in
59 seiner
60 jetzigen Form nicht den erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Daher
61 lehnen wir
62 die Planungen ab. Stattdessen muss die Priorität auf der Entwicklung der
63 Nahverkehrstangente
liegen, um eine wirklich zukunftsfähige und umweltfreundliche Verkehrslösung
sicherzustellen. Um Anwohner*innen zu entlasten, fordern wir eine Lösung, die die
Wuhlheide
erhält und den Ausbau des ÖPNV in den Mittelpunkt stellt.

64 Die finalen Unterlagen bestätigen unsere schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte
65 Trassenführung der TV0 macht die dringend benötigte Umsetzung der
66 Nahverkehrstangente nahezu
67 unmöglich. Denn die eigentlich für die Bahn-Ausbau vorgesehene Trasse soll nun
für den
Straßenbau zweckentfremdet werden.

68 Um es unmissverständlich zu formulieren: Seit nahezu 100 Jahren plant die
69 Eisenbahn – unter

70 verschiedenen Namen und Organisationsformen – einen Ausbau in der Wuhlheide. Seit
71 vielen
72 Jahrzehnten hält sie die dafür erforderlichen Strecken und Baurechte vor. Die
73 Entscheidung,
die eigentlich für den Bahnausbau vorgesehenen Ressourcen stattdessen für den Bau
einer
Quasi-Autobahn zu verwenden, ist nicht nur ein politischer Taschenspielertrick,
sondern auch
die Gewissheit, dass der Ausbau der Bahnstrecke niemals erfolgen wird.

74 Es ist von herausragender Bedeutung, die Trasse für die Nahverkehrstangente auf
75 der Schiene
76 um jeden Preis freizuhalten. Andernfalls besteht die Gefahr einer enormen
77 Kostenexplosion
78 von mindestens 1,4 Milliarden Euro, wie vom Senat selbst angekündigt. Dies würde
die
Erreichung der Kosten-Nutzen-Schwelle gefährden und somit die Möglichkeit der
Finanzierung
von 75% der Kosten durch den Bund in Frage stellen.

79 Die vom Senat angekündigte Systemscheidung trägt kaum zur Verbesserung dieser
80 Situation
81 bei. Im Gegenteil: In einer äußerst fragwürdigen "Bewertung", die von sehr
82 willkürlichen und
83 intransparenten Kriterien geprägt ist, hat der Senat beschlossen, die
84 Nahverkehrstangente
85 Ost als Gleichstrombahn nach dem Vorbild des bestehenden S-Bahn-Systems zu
86 planen. Es stellt
87 auch ein erhebliches Problem dar, dass der Senat seine räumliche Untersuchung nur
88 für den
89 Abschnitt zwischen Springpfuhl und Grünau durchgeführt und keine regionale
90 Gesamtbetrachtung
91 vorgenommen hat. Selbst das Potenzial des Flughafens BER als wichtiger
92 Verkehrsknotenpunkt
93 wurde in dieser sehr einseitigen "Bewertung" nicht berücksichtigt.

94
95 Das Gleichstromsystem mit seinen engen Kurvenradien und seinem begrenzten
96 Lichtraumprofil
97 hat auf der Stadtbahn und im Nord-Süd-Tunnel seine historische Berechtigung. Die
Nahverkehrstangente Ost hingegen stellt ein bedeutendes Element für den
leistungsstarken
Regionalverkehr in Ost-Berlin und Brandenburg dar. Die Strecke ist frei von
baulichen
Besonderheiten und fungiert als Tangentiale im regionalen Kontext. Wir brauchen
hier
schnelle Fahrzeuge, große Kapazitäten und regionale Linienführungen.

Bündnis 90/Die Grünen Berlin spricht sich daher für eine ganzheitliche regionale Betrachtung aus und befürwortet die Umsetzung der Nahverkehrstangente Ost im Wechselstromsystem. Wir wollen Stadt und Region damit besser verbinden.

98 Die Bewohner*innen des Biesdorfer Siedlungsgebiets benötigen dringend Entlastung
99 von der
100 täglichen Blechlawine. Da das Auto in den Außenbezirken und im Berliner Umland
101 auf absehbare
102 Zeit ein belastender Bestandteil unserer Mobilität bleibt, setzen sich Bündnis
103 90/Die Grünen
seit Jahren in einem Dialog mit den Anwohner*innen für eine umfassende
Mobilitätspolitik
ein. Wir streben nach einem Konzept, das die vorhandenen Probleme mit minimalen
ökologischen
und ökonomischen Schäden löst.

104 Es ist an der Zeit, sich von 60 Jahre alten Asphaltplänen für ein längst nicht
105 mehr
106 existierendes Ostberlin zu lösen und stattdessen mit Nachdruck an einer sozialen,
107 umwelt-
108 und klimagerechten Mobilität, insbesondere in den Außenbezirken von Berlin und
dem Umland,
zu arbeiten. Wir fordern den Senat daher auf, den Ausbau des Umweltverbundes vor
allem im
östlichen Berlin und den Randgebieten der Stadt in den Fokus zu rücken!

109 Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich errichtet werden,
110 um die Nord-
111 Süd-Achse zu entlasten. Diese Bahnverbindung soll gemäß dem Vorschlag des
112 Bündnisses Schiene
113 Berlin-Brandenburg (BSBB) als Regio-S-Bahn vom S-Bahnhof Springpfuhl in Marzahn
114 bis zum
115 Flughafen BER in Schönefeld führen. Alle Ortsteile entlang der Strecke müssen
116 angebunden
werden, und es müssen Umsteigemöglichkeiten zu den U- und S-Bahn-Linien
geschaffen werden.
Darüber hinaus setzen wir uns für den Bau von Regionalbahnhalttestellen am S-
Bahnhof
Springpfuhl ein und idealerweise auch am S-Bahnhof Marzahn, da bereits heute
Regionalzüge
dort vorbeifahren.

117 Wir werden damit sowohl den Ansprüchen des Stadtverkehr-, aber auch den
118 gestiegenen
119 Ansprüchen des Regionalverkehrs gerecht.

119 Des Weiteren setzen wir uns dafür ein, einen attraktiven 5-Minuten-Takt auf den S-
120 Bahn-
121 Linien S3 und S5 sowie der U5 einzuführen und umzusetzen, mindestens bis zum
122 Stadtrand und
123 idealerweise bis Erkner und Strausberg. Besonders während der Hauptverkehrszeit
124 sind die
125 Züge stark frequentiert. Ein zuverlässiger 5-Minuten-Takt ist daher ein
entscheidender
Bestandteil eines attraktiven Nahverkehrsangebots für den Berliner Osten. Zudem
sollen nach
Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen auch die S7 und S75 während der
Hauptverkehrszeit auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet werden.

126 Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Ausbaus schienengebundener
127 Nahverkehrsangebote ist
128 die Straßenbahn. Es ist entscheidend, optimierte Verbindungen und
129 Vorrangschaltungen sowohl
130 in der Treskowallee als auch in Schöneweide zu realisieren. Darüber hinaus ist
131 eine zügige
132 Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von Schöneweide nach Neukölln ebenso
133 erforderlich wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem der geplante Ausbau
134 zwischen
135 Mahlsdorf und Köpenick dank unseres Einsatzes auf dem Weg zur Umsetzung ist, muss
136 auch der
137 Lückenschluss nach Hellersdorf angegangen werden. Das Ziel ist klar: Eine direkte
Verbindung
der Großsiedlung Hellersdorf mit Köpenick, um zahlreiche zusätzliche
umsteigefreie
Verbindungen zwischen der Großsiedlung Hellersdorf und dem Berliner Süden zu
ermöglichen.
Bis zur Inbetriebnahme soll der X54 von Hohenschönhausen bzw. Marzahn bis zur
Tram-
Haltestelle am S-Bahnhof Mahlsdorf verlängert und auf den Takt der Straßenbahn
abgestimmt
werden.

138 Wir werden den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung in
139 Mahlsdorf
140 entschieden entgegentreten. Unser kurzfristiges Ziel ist die zügige
141 Fertigstellung der
142 Tramstrecke zwischen Mahlsdorf und Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt, ohne
143 politische

144 Verzögerungen oder Unterbrechungen im Trambetrieb. Ein weiterer wichtiger Aspekt
145 des
146 Umweltverbunds ist der rasche Ausbau des Busangebots. Der Takt der Busse im
147 gesamten Osten
148 soll auf 10 Minuten verdichtet werden. In Bezug auf das Biesdorfer
149 Siedlungsgebiet sehen wir
150 folgenden Handlungsbedarf:
151 Es ist erforderlich, eine Busverbindung zwischen Wuhlheide und Schöneweide
152 einzurichten. Der
169er Bus soll in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal verlängert
werden.
Des Weiteren ist es wichtig, die Fahrtzeiten der Busse zu optimieren. Weitere
spezifische
Maßnahmen im Bereich Busverbindungen umfassen die Verlängerung des 190er Busses
bis zum
Springpfuhl im Norden und nach Schöneweide im Süden, sowie die Einführung eines
10-Minuten-
Takts morgens und nachmittags. Zusätzlich streben wir eine Takterhöhung des X69er
Busses
nach Köpenick sowie eine Ausweitung des Muva-Rufbusangebots oder einem
vergleichbaren
Produkt an.

153 Der Rufbus Muva, oder ein vergleichbares Produkt, sollte ohne Zuschlag als
154 Zubringer zum U-
155 bzw. S-Bahnhof sowie zu öffentlichen medizinischen Einrichtungen im und um das
156 Bediengebiet
157 fahren. Insbesondere das Unfallkrankenhaus Marzahn sowie das Vivantes-Klinikum in
Kaulsdorf
sind zentrale Orte der Daseinsvorsorge und wichtige Mobilitätsziele für alle
Berliner*innen,
die als Orte für Zubringerfahrten etabliert werden sollen.

158 Zusätzlich sollen an geeigneten Standorten "Rufsäulen" installiert werden. Diese
159 sollen
160 beispielsweise an zentralen Orten wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der
161 Kirche an der
162 Köpenicker Straße, den Supermärkten entlang der Köpenicker Straße sowie den
163 genannten
164 wichtigen Gesundheitseinrichtungen errichtet werden, um die Nutzung so
165 unkompliziert wie
166 möglich zu gestalten.
167 Im gesamten Berliner Osten ist zeitnah ein durchdachtes Nahverkehrsangebot, mit
168 einem
flächendeckend fußläufig erreichbaren 10-Minuten-Takt erforderlich. Am
schnellsten lässt

sich dies durch einen Ausbau des Busangebotes realisieren. Dieses Angebot soll die Menschen zu den zentralen Bahnhöfen führen und Rufbussysteme wie "Muva" sinnvoll integrieren. Darüber hinaus sind zusätzliche Busspuren, baulich hochwertige Haltestellen, Ampelvorrangschaltungen und besonders kurze, barrierefreie Umsteigewege unerlässlich.

169 Zusätzlich fordern wir den weiteren Ausbau durchgängiger und sicherer
170 Radverkehrsinfrastruktur. Die Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr muss
171 insbesondere im
172 Osten Berlins mit Hochdruck vorangetrieben werden. Bedauerlicherweise wird dies
173 von der CDU-
174 geführten Senatsverwaltung in Berlin stark vernachlässigt, wenn nicht sogar
175 behindert. Es
176 ist daher dringend erforderlich, den Ausbau von breiten und sicheren Radwegen und
177 -straßen
178 gemäß dem Radverkehrsplan und den Prioritäten der bezirklichen Fahrradpolitik mit
179 Beteiligung der Zivilgesellschaft schnellstmöglich umzusetzen. Ab der
Gleisquerung der U5
sollte der Grabensprung im Siedlungsgebiet als reine Fahrradstraße genutzt
werden. Diese
kann an die bereits bestehende Fahrradstraße in der Alberichstraße angebunden
werden. Des
Weiteren ist ein Lückenschluss von der Alberichstraße bis zur Wuhlheide und
weiter in
Richtung Straße an der Wuhlheide dringend erforderlich.

180 Um bis 2030 ein attraktives Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss
181 der
182 Ausbauplan jetzt in Gang gesetzt werden! Bis 2026 setzen wir uns das Ziel, viele
neue
Fahrradstraßen und Radwege im Osten auszuweisen, insbesondere im Bereich der
Treskowallee.

183 Derzeit werden Planungen und der Bau von Radwegen verzögert oder sogar gestoppt,
184 was dazu
185 führen kann, dass bereits zugesagte Gelder nicht genutzt werden können. Diesen
186 Zustand
187 wollen wir ändern!
188 Besonders Kinder und Jugendliche benötigen sichere Radwege, um ihre alltäglichen
189 Wege
190 eigenständig zurücklegen zu können, sei es der Weg zur Schule, zum Training oder
191 zu
Freunden. Auch aktive Senior*innen schätzen die Möglichkeit, mit dem Fahrrad
kurze Wege zum

Einkaufen oder zur Arztpraxis zurückzulegen. Die Radinfrastruktur muss sicherer gestaltet werden und entgegen dem aktuellen Vorgehen mit angemessener Priorität weiter ausgebaut werden, um den unterschiedlichen Altersgruppen der Radfahrer*innen gerecht zu werden.

192 Um insbesondere längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im Bereich
193 zwischen den S-
194 Bahn-Linien S3 und S5 ein umfassender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten
195 Berlins
196 erforderlich. Um bis 2030 ein attraktives Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen zu
197 schaffen,
muss der Ausbauplan jetzt in Angriff genommen werden! Bis 2026 verfolgen wir das
Ziel, viele
neue Fahrradstraßen und Radwege im Osten auszuweisen, insbesondere im Bereich der
Treskowallee.

198 Das Projekt "Radbahn U5" mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist eine prioritäre
199 Rad(schnell)verbindung, die dringend errichtet werden muss. Wir fordern den Senat
200 daher auf,
201 die Planungen zu übernehmen und das Behörden-Ping-Pong mit den Bezirken
202 Lichtenberg und
203 Marzahn-Hellersdorf zu beenden.

204
205 Zusätzlich zu einer angemessenen Radinfrastruktur bedarf es gut ausgebauter,
206 sicherer und
207 direkter Fußwege. Denn nichts ist natürlicher und ökologischer als der Gang zu
208 Fuß.
209 Menschen jeden Alters sollten die Möglichkeit haben, Wege zu Fuß sicher und
210 direkt
211 zurückzulegen, wobei auch körperliche Beeinträchtigungen berücksichtigt werden
212 sollten.

213
214 Es müssen sichere Fußwege geschaffen werden, insbesondere zwischen der S-
215 Wuhlheide und der
216 Straße An der Wuhlheide. Besondere Aufmerksamkeit sollte dem Bereich der
217 verlängerten
218 Waldowallee, Rudolf-Rühr-Allee/Köpenicker Straße bis zur S-Wuhlheide geschenkt
werden, um
eine Infrastruktur zu schaffen, die den Rad- und Fußverkehr nicht gegeneinander
ausspielt
oder sie den Gefahren des Autoverkehrs aussetzt. Daher werden wir diesem Bereich
besondere
Aufmerksamkeit schenken.
Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll

verbinden und

Unternehmer*innen, Pflegekräfte und Handwerker*innen einfache Wege ermöglichen.

Es muss

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.

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

221 Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig von ihrer Wohnlage bequem und sicher ihre
222 Ziele
223 erreichen können, ohne unsere Lebensgrundlagen weiter zu gefährden, ist möglich.
224 Gemeinsam
225 mit Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen wollen wir an der
226 Umsetzung dieses
227 Ziels arbeiten. Menschen benötigen und möchten Mobilität, frei von Staus,
228 schlechter Luft
229 und Verkehrslärm. Wir nehmen die Bedürfnisse der Menschen ernst und setzen uns
230 dafür ein,
231 statt Interessen gegeneinander auszuspielen. Daher kämpfen wir für den Ausbau des öffentlichen Nah-, Rad- und Fußverkehrs sowie für den Schutz der Wuhlheide, des Biesenhorster Sands und des Biesdorfer Buschs.
Wir wollen eine echte Mobilitätspolitik statt reiner Autopolitik. Deshalb wollen wir viele helfende Maßnahmen für die Menschen im Osten Berlins. Und vor allen Dingen: Wir wollen eine moderne Regio-S-Bahn und keine Quasi-Autobahn durch unsere Wuhlheide!