

## **V-19 NAHVERKEHRSTANGENTE OST (NVT) RETTEN! MIT EINEM KLIMAFREUNDLICHEN UND ATTRAKTIVEN VERKEHRSKONZEPT DEN OSTEN BERLINS VORANBRINGEN**

Antragsteller\*in: Annkatrin Esser (KV Berlin-Treptow/Köpenick)  
Tagesordnungspunkt: TOP 10 Verschiedenes

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 am Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TV0 und nicht nur  
26 Klimaaktivist\*innen und engagierte Bürger\*innen vor Ort, auch wir Bündnis 90/Die  
27 Grünen  
28 stellen uns die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist. Denn  
29 neben den  
30 Umwelt- und Klimafolgen dieser Infrastrukturmaßnahme, sind auch die heute  
31 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 Das derzeitige laufende Planfeststellungsverfahren für die TV0 entspricht nicht  
43 den  
44 erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Daher lehnen wir die  
45 Planungen ab.

Stattdessen muss die Priorität auf der Entwicklung der Nahverkehrstangente  
liegen, um eine  
wirklich zukunftsfähige und umweltfreundliche Verkehrslösung sicherzustellen.

46 Um Anwohner\*innen zu entlasten, fordern wir eine Lösung, die die Wuhlheide erhält  
47 und den  
Ausbau des ÖPNV in den Mittelpunkt stellt.

48 Die finalen Unterlagen bestätigen die schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte  
49 Trassenführung  
50 der TV0 macht die so dringend nötige Umsetzung der Nahverkehrstangente nahezu  
51 unmöglich.  
52 Daran ändert auch der von Senat verkündete Systemscheid wenig. Die Freihaltung  
53 der Trasse  
54 für die Nahverkehrstangente auf der Schiene muss um jeden Preis gerettet werden.  
Die  
andernfalls drohende Kostenexplosion auf vom Senat selbst verkündeten mindestens  
1,4 Mrd.  
Euro, gefährdet sonst die Erreichung der Kosten-Nutzen-Schwelle und damit die  
Möglichkeit  
der Finanzierung von 75% der Kosten durch den Bund.

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

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

65 Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich gebaut werden und  
66 zur  
67 Entlastung für die Nord-Süd-Achse fungieren. Diese Bahnverbindung soll als Regio-  
68 S-Bahn, wie  
69 vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorgeschlagen, vom S-Bahnhof  
70 Springpfuhl in  
71 Marzahn bis zum Flughafen BER in Schönefeld führen. Alle Ortsteile auf der  
Strecke müssen  
angebunden und Umstiegsmöglichkeiten zu den U- und S-Bahn Linien geschaffen  
werden.  
Ebenfalls fordern wir den Bau von Regionalbahnhöfen am S-Bahnhof Springpfuhl und  
möglichst  
auch am S-Bahnhof Marzahn, denn dort fahren schon heute die Regionalbahnen  
vorbei.

72 Außerdem fordern wir einen attraktiven 5-Minutentakt auf den S-Bahn-Linien S3 und  
73 S5 sowie  
74 der U5, mindestens bis zum Stadtrand, bestenfalls bis Erkner und Strausberg zu  
75 beauftragen  
76 und umzusetzen. Gerade im Berufsverkehr sind die Bahnen heute voll. Ein sicherer  
77 5-Minuten-  
Takt 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.

78 Der zweite zentrale Baustein für den Ausbau von schienenengebundenen  
79 Nahverkehrsangeboten ist  
80 die **Straßenbahn**. Optimierte Verbindungen und Vorrangschaltung in der Treskowallee  
81 und in  
82 Schöneweide sowie eine zügige Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von  
83 Schöneweide  
84 nach Neukölln sind ebenso notwendig wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem  
85 der bisher  
86 geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank uns auf dem Weg der  
87 Umsetzung ist, muss  
88 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.

89 Den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung Mahlsdorf werden  
90 wir  
91 entschieden entgetreten. Unser kurzfristiges Ziel: Die Tram zwischen Mahlsdorf  
92 und  
93 Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt muss zügig und ohne politische Verzögerungen  
94 und Tram-  
95 Stopp fertiggestellt werden. Ein weiterer Baustein des Umweltverbundes ist der  
Ausbau des  
Busangebotes, welcher schneller 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:

96 Eine Busverbindung, zwischen Wuhlheide und Schöneweide muss umgesetzt werden. Der  
97 169er soll  
98 in Richtung Unfallkrankenhaus oder S+U-Bahnhof Wuhletal verlängert werden.  
99 Außerdem muss  
100 eine zügige Fahrt der Busse ermöglicht werden. Weitere **konkrete Maßnahmen zu**  
101 **Busverbindungen**  
102 **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.**

103 Der Rufbus Muva muss ohne Zuschlag als Zubringer zum U- bzw. S-Bahnhof sowie zu  
104 Gesundheitsorten im und um das Bediengebiet fahren. Insbesondere das  
105 Unfallkrankenhaus  
106 Marzahn sowie das Vivantes-Klinikum in Kaulsdorf sind zentrale Orte der  
107 Daseinsvorsorge und  
wichtige Mobilitätsziele für alle Berliner\*innen, die als Orte für  
Zubringerfahrten  
etabliert werden sollen.

108 Darüber hinaus sollen an exemplarischen Orten "Rufsäulen" eingerichtet werden.  
109 Diese sollen  
110 bspw. an Stadtteilzentren wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der Kirche an  
111 der  
112 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.

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

118 Zudem fordern wir den weiteren Ausbau von durchgehenden Radverkehrsanlagen. Die  
119 Verbesserung der Radverkehrssicherheit muss mit Hochdruck insbesondere im Osten  
120 Berlins  
121 vorangetrieben werden, was leider von der CDU-geführten Senatsverwaltung in  
122 Berlin stark  
123 vernachlässigt, wenn nicht sogar torpediert, wird. Hierfür soll schnellstmöglich  
124 der Ausbau  
125 von  
126 breiten Fahrradwegen und -straßen entsprechend des Radverkehrsplans und der  
127 Priorisierung durch den bezirklichen FahrRad umgesetzt werden. Ab der  
128 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.

129 Um aber 2030 ein attraktives Netz an Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss  
130 der  
131 Ausbauplan jetzt starten! Bis 2026 verfolgen wir das Ziel viele neue  
Fahrradstraßen und  
Radwege im Osten auszuweisen, z. B. im Bereich der Treskowallee.

132 Aktuell werden Planungen und der Bau von Radwegen verzögert oder gar gestoppt und  
133 es besteht  
134 die Gefahr, dass bereits zugesagte Gelder nicht genutzt werden können. Das wollen wir ändern!

135 Insbesondere Kinder und Jugendliche benötigen Radwege, auf denen sie sicher ihre  
136 Alltagswege

137 selbstständig zurücklegen können, wie den Weg zur Schule, zum Training oder zu  
138 Freund\*innen.  
139 Auch aktive Senior\*innen nutzen gerne das Rad um kurze Wege zum Einkaufen oder  
140 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.

141 Um den Individualverkehr für längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im  
142 Bereich  
143 zwischen S 3 und S 5 ein übergreifender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten  
144 Berlins  
145 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.

146 Die Radbahn U5 mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist dazu ein prioritär zu  
147 errichtendes  
148 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.

149 Neben einer vernünftigen Radinfrastruktur braucht es außerdem gut ausgebaute  
150 Fußwege, denn  
151 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.

152 Dafür müssen unter anderem zwischen dem S-Wuhlheide und der Straße An der  
153 Wuhlheide sichere  
154 Fußwege geschaffen werden. Der Bereich der verlängerten Waldowallee, Rudolf-Rühr-  
155 Allee/  
156 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.

157 Und auch der Wirtschaftsverkehr braucht Angebote, die Gewerbegebiete sinnvoll

158 verbinden und  
159 Unternehmer\*innen, Pflegekräfte und Handwerker\*innen einfache Wege ermöglichen.  
160 Es muss  
161 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.

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

164 Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig der Stadtlage bequem und sicher an ihre  
165 Ziele kommen,  
166 ohne weiter unsere Lebensgrundlage zu zerstören, ist möglich und wir wollen  
167 gemeinsam mit  
168 Anwohner\*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen an deren Umsetzung arbeiten.  
169 Menschen  
170 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.

## **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 diese LDK neu ein. Wir haben außerdem einige Änderungsanträge eingearbeitet und den Antrag auf Grund neuer Ereignisse aktualisiert.

## **Unterstützer\*innen**

Antje Kapek (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Santiago Rodriguez Salgado (LV Grüne Jugend Berlin), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Philipp Ahrens (KV Berlin-Lichtenberg), Paul Meyer-Dunker (KV Berlin-Lichtenberg), Daniela Ehlers (KV Berlin-Lichtenberg), Catrin Wahlen (KV Berlin-Treptow/Köpenick)