V-19-001: NAHVERKEHRSTANGENTE OST (NVT) RETTEN! MIT EINEM KLIMAFREUNDLICHEN UND ATTRAKTIVEN VERKEHRSKONZEPT DEN OSTEN BERLINS VORANBRINGEN

Antragsteller*innen Matthias Oomen (KV Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf)

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

Von Zeile 1 bis 8:

~~Der Berliner Osten wurde jahrzehntelang in der Verkehrsplanung vernachlässigt - und dass, obwohl der Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die starke Nachverdichtung im gesamten Osten im selben Zeitraum zu einem enormen Zuwachs des Verkehrs geführt hat. So bestehen bis heute zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick keine durchgehenden, leistungsfähigen Straßen, mit Ausnahme der Treskowallee. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), in Form vom 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.~~
Globalalternative mit neuem Gesamtantragstext:
Nahverkehrstangente Ost (NVT) retten: Die Regio-S-Bahn bringt den Osten Berlins und das Umland voran!
Jahrzehntelang wurde der Berliner Osten in der Verkehrsplanung vernachlässigt, obwohl der Bau von Großsiedlungen in Marzahn-Hellersdorf und Köpenick sowie die intensive Nachverdichtung im gesamten östlichen Teil zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens führte. Bis heute fehlen durchgehende, leistungsfähige Verbindungen zwischen Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick. Ausnahme ist hier die Treskowallee. Zudem verlaufen die öffentlichen Verkehrsmittel wie Straßenbahnen 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.

Die DDR reagierte Ende der 1960er Jahre auf diese Verkehrssituation mit einer auto-zentrierten Lösung in Form der 4. Tangente, auch bekannt als Tangentialverbindung Ost (TVO), die als überregionale Hauptverkehrsader in Nord-Süd-Richtung geplant wurde. Bislang wurde der nördliche Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur B1/B5 realisiert. Nach der Wende erfolgte von 1999 bis 2007 der Bau des südlichen Abschnitts von An der Wuhlheide bis zum 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 TVO auch unabhängig von der Verbindung durch die Wuhlheide verkehrstechnisch funktionieren und ihren Zweck erfüllen. Es besteht keine zwingende Notwendigkeit, diese beiden bisher getrennt funktionierenden Straßen miteinander zu verbinden.

Gegen das Vorhaben, die Wuhlheide mit einer Straße zu durchtrennen, regt sich zu Recht Protest aus der Zivilgesellschaft, die die Zerstörung großer Waldgebiete und die Gefährdung 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.

Der Schutz des Ökosystems stand bei Bündnis 90/Die Grünen schon immer im Zentrum sämtlicher Diskussionen über Verkehrslösungen für den Berliner Osten. Die aktuellen Verkehrsprobleme zwischen Köpenick, Lichtenberg und Marzahn beschäftigen uns seit Jahren. Es war und ist klar: Die 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 TVO eine Zunahme des Autoverkehrs und führt zu einer verstärkten Präsenz von Fahrzeugen auf den Straßen in Zukunft.

Wir stehen heute am Anfang des Planfeststellungsverfahrens für die TVO. Nicht nur Klimaaktivist*innen und engagierte Bürger*innen vor Ort stellen sich die Frage, ob dieses Straßenprojekt überhaupt noch sinnvoll ist: Es ist anzumerken, dass die TVO stets ein Produkt der Berliner Teilung und der dadurch bedingten veränderten Gegebenheiten war. Die Planungen für die TVO gehen auf die 1960er Jahre zurück. Seit den 1960er Jahren hat sich Berlin jedoch durch den Mauerfall und die neuen Entwicklungen im Umland grundlegend gewandelt. Auch in der DDR strebte man eine "Autogerechte Stadt" an. Die TVO ist eine Folge dieser Denkweise.

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.
Selbst wenn der Planfeststellungsbeschluss für die TVO rasch vorangetrieben wird, zweifeln wir daran, dass eine schnelle Umsetzung überhaupt möglich ist. Neben der Gefährdung von Flora, Fauna und Klima stehen den Planungen auch explodierende Kosten und langwierige Klageverfahren entgegen. Selbst bei einem optimistischen Szenario ist eine Inbetriebnahme vor 2035 kaum realistisch. Wenn wir Kostensteigerungen und die üblichen 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.
Das gegenwärtige laufende Planfeststellungsverfahren für die TVO erfüllt nicht die erforderlichen Standards für nachhaltige Mobilität. Aus diesem Grund sprechen wir uns gegen die aktuellen Planungen aus. Stattdessen sollte die Priorität auf der Entwicklung der Nahverkehrstangente liegen, um eine wirklich zukunftsfähige und umweltfreundliche Verkehrslösung zu gewährleisten.
Um Anwohner*innen zu entlasten, fordern wir eine Lösung, die die Wuhlheide erhält und den
Ausbau des ÖPNV in den Mittelpunkt stellt.
Die finalen Unterlagen bestätigen unsere schlimmsten Befürchtungen. Die gewählte Trassenführung der TVO macht die dringend benötigte Umsetzung der Nahverkehrstangente nahezu unmöglich. Denn die eigentlich für die Bahn-Ausbau vorgesehene Trasse soll nun für den Straßenbau zweckentfremdet werden.
Um es unmissverständlich zu formulieren: Seit nahezu 100 Jahren plant die Eisenbahn – unter verschiedenen Namen und Organisationsformen – einen Ausbau in der Wuhlheide. Seit vielen Jahrzehnten hält sie die dafür erforderlichen Strecken und Baurechte vor. Die 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.
Es ist von herausragender Bedeutung, die Trasse für die Nahverkehrstangente auf der Schiene um jeden Preis freizuhalten. Andernfalls besteht die Gefahr einer enormen Kostenexplosion 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.

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

Das Gleichstromsystem mit seinen engen Kurvenradien und seinem begrenzten Lichtraumprofil 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.
Die Bewohner*innen des Biesdorfer Siedlungsgebiets benötigen dringend Entlastung von der täglichen Blechlawine. Da das Auto in den Außenbezirken und im Berliner Umland auf absehbare Zeit ein belastender Bestandteil unserer Mobilität bleibt, setzen sich Bündnis 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.
Es ist an der Zeit, sich von 60 Jahre alten Asphaltplänen für ein längst nicht mehr existierendes Ostberlin zu lösen und stattdessen mit Nachdruck an einer sozialen, umwelt- 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!
Die Nahverkehrstangente Ost (NVT) soll so schnell wie möglich errichtet werden, um die Nord-Süd-Achse zu entlasten. Diese Bahnverbindung soll gemäß dem Vorschlag des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) als Regio-S-Bahn vom S-Bahnhof Springpfuhl in Marzahn bis zum Flughafen BER in Schönefeld führen. Alle Ortsteile entlang der Strecke müssen angebunden werden, und es

müssen Umsteigemöglichkeiten zu den U- und S-Bahn-Linien geschaffen werden. Darüber hinaus setzen wir uns für den Bau von Regionalbahnhaltestellen am S-Bahnhof Springpfuhl ein und idealerweise auch am S-Bahnhof Marzahn, da bereits heute Regionalzüge dort vorbeifahren.
Wir werden damit sowohl den Ansprüchen des Stadtverkehr-, aber auch den gestiegenen Ansprüchen des Regionalverkehrs gerecht.
Des Weiteren setzen wir uns dafür ein, einen attraktiven 5-Minuten-Takt auf den S-Bahn-Linien S3 und S5 sowie der U5 einzuführen und umzusetzen, mindestens bis zum Stadtrand und idealerweise bis Erkner und Strausberg. Besonders während der Hauptverkehrszeit sind die 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.
Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Ausbaus schienengebundener Nahverkehrsangebote ist die Straßenbahn. Es ist entscheidend, optimierte Verbindungen und Vorrangschaltungen sowohl in der Treskowallee als auch in Schöneweide zu realisieren. Darüber hinaus ist eine zügige Planung und Umsetzung der Tram-Verlängerung von Schöneweide nach Neukölln ebenso erforderlich wie der Ausbau in und nach Mahlsdorf. Nachdem der geplante Ausbau zwischen Mahlsdorf und Köpenick dank unseres Einsatzes auf dem Weg zur Umsetzung ist, muss auch der 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.
Wir werden den von der CDU angedrohten Rückschritten bei der Verkehrslösung in Mahlsdorf entschieden entgegentreten. Unser kurzfristiges Ziel ist die zügige Fertigstellung der Tramstrecke zwischen Mahlsdorf und Köpenick mit einem 10-Minuten-Takt, ohne politische Verzögerungen oder Unterbrechungen im Trambetrieb. Ein weiterer wichtiger Aspekt des Umweltverbunds ist der rasche Ausbau des Busangebots. Der Takt der Busse im gesamten Osten soll auf 10 Minuten verdichtet werden. In Bezug auf das Biesdorfer Siedlungsgebiet sehen wir folgenden Handlungsbedarf:
Es ist erforderlich, eine Busverbindung zwischen Wuhlheide und Schöneweide 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.
Der Rufbus Muva, oder ein vergleichbares Produkt, sollte ohne Zuschlag als Zubringer zum U- bzw. S-Bahnhof sowie zu öffentlichen medizinischen Einrichtungen im und um das Bediengebiet 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.
Darüber hinaus sollen an geeigneten Standorten "Rufsäulen" installiert werden. Diese sollen beispielsweise an zentralen Orten wie dem Generationenhaus Balzer Platz, der Kirche an der Köpenicker Straße, den Supermärkten entlang der Köpenicker Straße sowie den genannten wichtigen Gesundheitseinrichtungen errichtet werden, um die Nutzung so unkompliziert wie möglich zu gestalten.
Im gesamten Berliner Osten ist ein durchdachtes Nahverkehrsangebot, mit einem flächendeckend fußläufig erreichbaren 10-Minuten-Takt erforderlich. 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.
Zusätzlich fordern wir den weiteren Ausbau durchgängiger und sicherer Radverkehrsinfrastruktur. Die Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr muss insbesondere im Osten Berlins mit Hochdruck vorangetrieben werden. Bedauerlicherweise wird dies von der CDU-geführten Senatsverwaltung in Berlin stark vernachlässigt, wenn nicht sogar behindert. Es ist daher dringend erforderlich, den Ausbau von breiten und sicheren Radwegen und -straßen gemäß dem Radverkehrsplan und den Prioritäten des bezirklicher Fahrradpolitik 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.
Um bis 2030 ein attraktives Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen zu haben, muss der 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.
Derzeit werden Planungen und der Bau von Radwegen verzögert oder sogar gestoppt, was dazu führen kann, dass bereits zugesagte Gelder nicht genutzt werden können. Diesen Zustand wollen wir ändern!
Besonders Kinder und Jugendliche benötigen sichere Radwege, um ihre alltäglichen Wege eigenständig zurücklegen zu können, sei es der Weg zur Schule, zum Training oder 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.
Um insbesondere längere Fahrradstrecken sicher zu gestalten, ist im Bereich zwischen den S-Bahn-Linien S3 und S5 ein umfassender Ausbauplan des Radverkehrsnetzes im Osten Berlins erforderlich. Um bis 2030 ein attraktives Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen zu 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.
Das Projekt “Radbahn U5” mit einer Anbindung nach Mahlsdorf ist eine prioritäre Rad(schnell)verbindung, die dringend errichtet werden muss. Wir fordern den Senat daher auf, die Planungen zu übernehmen und das Behörden-Ping-Pong mit den Bezirken Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf zu beenden.
Zusätzlich zu einer angemessenen Radinfrastruktur bedarf es gut ausgebauter, sicherer und direkter Fußwege. Denn nichts ist natürlicher und ökologischer als der Gang zu Fuß.
Menschen jeden Alters sollten die Möglichkeit haben, Wege zu Fuß sicher und direkt zurückzulegen, wobei auch körperliche Beeinträchtigungen berücksichtigt werden sollten.
Es müssen sichere Fußwege geschaffen werden, insbesondere zwischen der S-Wuhlheide und der Straße An der Wuhlheide. Besondere Aufmerksamkeit sollte dem Bereich der verlängerten 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.
Neben einem Konzept von Verkehrslenkung und Management müssen wir zudem ergänzend Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung zurückgreifen.
Ein Berlin, in dem Menschen unabhängig von ihrer Wohnlage bequem und sicher ihre Ziele erreichen können, ohne unsere Lebensgrundlagen weiter zu gefährden, ist möglich. Gemeinsam mit Anwohner*innen und zivilgesellschaftlichen Gruppen wollen wir an der Umsetzung dieses Ziels arbeiten.
Menschen benötigen und möchten Mobilität, frei von Staus, schlechter Luft und Verkehrslärm. Wir nehmen die Bedürfnisse der Menschen ernst und setzen uns dafür ein, 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 Autopolitk. 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!**

Begründung
Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen
Ulrike Becker (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Gernot Lobenberg (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Claudia Kristine Schmidt (KV Berlin-Kreisfrei), Matthias Fricke (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Rafael Nicolai Prange (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), André Stephan (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Torsten Blatt (KV Berlin-Kreisfrei), Sebastian Wormsbächer (KV Berlin-Steglitz/Zehlendorf), Lillemor Mallau (KV Berlin-Pankow), Ingeborg Hofer (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Inez Mischitz (KV Berlin-Pankow)