

## **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!