

Antrag A19

Antragssteller*innen: LAG Mobilität und Verkehr, Denis Petri (Mitglied des LaVo), Martin Haase-Thomas (T-S), Walter Van hove (Delegierter F-K), Brunhilde Van hove (Delegierte F-K), Michael Efler (Delegierter LAG Klimagerechtigkeit), Stefan Böhme (Delegierter Mitte), Jörg Simon, Christoph Hey (Pankow), LAG Klimagerechtigkeit, Landessprecher*innenrat der Linksjugend [solid] Berlin, Stephan Truninger (Delegierter BV Charlottenburg-Wilmersdorf), BV Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

1 Nahverkehrstangente Ost vorantreiben

2
3 Die Linke Berlin setzt sich für die vordringliche Schaffung der Nahverkehrstangente Ost ein und
4 wirkt darauf hin, dass deren Planungen zügig abgeschlossen und das Planfeststellungsverfahren
5 begonnen wird, sowie dass die Tangentialverbindung Ost ("Straßen-TVO") deren schon viel zu
6 lange aufgeschobenen Bau nicht verhindert, verzögert oder verteuert.

7 Unser Ziel ist eine integrierte Planung der östlichen Tangentialverbindungen, so dass

- 8 • die sozialen Verkehrsmittel des Umweltverbunds schnellstmöglich gestärkt werden
- 9 • Klima- und Umweltgerechtigkeit hergestellt werden
- 10 • die begrenzten öffentlichen Ressourcen (Geld, Personal) effektiv zur Entlastung der
11 Menschen im gesamten Berliner Osten von Lärm und Abgasen eingesetzt werden.

12
13 Begründung:

14
15 Die Nahverkehrstangente Ost (NVT-Ost) schafft einen echten Mehrwert für die Menschen im
16 Berliner Osten, die auf einen funktionierenden, komfortablen und günstigen öffentlichen
17 Nahverkehr angewiesen sind. Diese Schienenverbindung von Grünau im Süden parallel des
18 Berliner (Eisenbahn) Außenrings zum Karower Kreuz im Norden entlastet die Quartiere am
19 nördlichen und südlichen Ende der von Schwarz-Rot vorangetriebenen, mindestens 400
20 Millionen Euro teuren TVO, in denen viele Menschen mit geringem Einkommen wohnen, effektiv
21 vom Lärm und Abgasen.

22
23 Die Nahverkehrstangente Ost schafft zudem einen echten Mehrwert für ganz Berlin, da sie einen
24 erheblichen Beitrag leistet, die Kapazität des Umweltverbunds sowohl innerstädtisch als auch für
25 Pendler*innen aus dem Umland zu steigern und so auf das erklärte Ziel der Partei Die Linke
26 einzahlt, den Anteil der sozialen und ökologischen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu
27 steigern.

28
29 Der Senat hat die TVO (Straße) kürzlich in die Planfeststellung gegeben. Nach den bislang
30 vorliegenden Informationen liegt diese Planung teilweise auf der seit Jahrzehnten im
31 Flächennutzungsplan freigehaltenen Trasse für die NVT-Ost. Ziel muss eine integrierte Planung
32 der östlichen Tangentialverbindungen sein, die sowohl die Menschen im Norden Marzahns und
33 als auch die Menschen in Adlershof sowie die 15.000 Haushalte in Biesdorf effektiv vor
34 motorisiertem Durchgangsverkehr bewahrt und gleichzeitig die Kapazität für den
35 Personentransport steigert und somit soziale mit ökologischen Aspekten und dem Klimaschutz
36 verbindet. Hierzu gehört auch der Ausbau der tangentialen Straßenbahnverbindungen im Osten
37 der Stadt.