

Drei Ost-Bezirke, ein Nadelöhr, kein Konzept

Macht den Verkehrsraum Ostkreuz zum Modell für Mitbestimmung!

Rund 200.000 Menschen leben im Großraum Ostkreuz. Täglich quälen sich etwa 80.000 Autos durch enge Straßen und Unterführungen. Diese Nadelöhre wurden aber nie für so ein Aufkommen ausgelegt. Wer aus den wachsenden Außenbezirken im Osten pendelt, fährt mitten durch dicht besiedelte, hoch belastete Kieze. Zuständig sind drei Bezirke, Senat, Bund, Bahn und BVG – also am Ende doch niemand. Bahndämme, Spree, Rummelsburger Bucht und Kanäle durchschneiden den Raum – Brücken gibt es zu wenige. So ist das Ostkreuz einer der kompliziertesten Verkehrsräume Berlins. Das Ergebnis sind vernachlässigte Hauptstraßen, verschleppte Tramprojekte, Dauerstreit um die A100 und ein Klima, in dem sich Wut und Frust aufstauen.

Nach einer Aufforderung von einer partei- und lagerübergreifenden Initiative aus der Zivilgesellschaft namens Ostkreuz-Allianz haben sich erstmals drei Berliner Bezirke – Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow-Köpenick – zusammengetan und fordern auf Basis gleichlautender BVV-Beschlüsse vom Senat einen gemeinsamen Gestaltungsprozess für ein abgestimmtes Verkehrskonzept. Diese Chance darf der Senat nicht verspielen.

Damit Berlin aufatmen kann, fordern wir:

1. Den Großraum Ostkreuz als Ganzes planen

Der Senat definiert den Großraum Ostkreuz als Planungsraum – von der Warschauer Straße bis zur Treskowallee, von der Frankfurter Allee bis Nord-Neukölln – und richtet einen verbindlichen integrierten Gestaltungsprozess ein. Das Konzept denkt alle Verkehrsarten zusammen: Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr und Pkw.

2. Die Hauptstraßen ins Zentrum rücken

Das bezirksübergreifende Problem sind die überlasteten Hauptstraßen und deren Nadelöhre, nicht ein einzelner Poller in einer Nebenstraße. Solange die Hauptstraßen nicht ins Zentrum eines Gesamtkonzepts rücken, reiben sich Initiativen aneinander auf, während die strukturellen Engpässe bleiben.

3. Fokus auf den wachsenden Berliner Osten

Die Wege rund um das Ostkreuz sind schlechter ausgebaut als viele Westberliner Verkehrsknoten. Dabei wächst die Bevölkerung gerade im Osten der Stadt. In einem Umfeld mit überfüllten Straßen und Frust haben Populisten*innen leichtes Spiel, den Staat als unfähig darzustellen. Das ändert der nächste Senat nicht durch Wegschauen, sondern indem er diesen Raum zum Modell für Mitbestimmung macht.

4. Konsequente Bürger*innenbeteiligung, die alle erreicht

- Niemand soll mehr sagen können, er oder sie habe nichts mitbekommen. Eine großflächige Kommunikationsstrategie, die sowohl Postwurfsendungen und Plakate als auch digitale Kanäle umfasst, soll die Einbeziehung der Bevölkerung sicherstellen.
- Durch aufsuchende Beteiligung auf den Straßen und in Geschäften, Kitas, Schulen und Seniorenheimen wird vermieden, dass sich nur die „üblichen Verdächtigen“ beteiligen.
- Eine repräsentativ ausgewählte Gruppe von Bürger*innen wird in die Entscheidungen eingebunden und erhält die in den Berliner Leitlinien zur Bürger*innenbeteiligung verankerten Mitbestimmungsrechte. Sie repräsentiert die Sozialstruktur des Großraums ebenso wie das Mobilitätsverhalten derjenigen, die die Straßen rund um das Ostkreuz nutzen.
- Planung und Umsetzung erfolgen schrittweise, sodass Einzelmaßnahmen in der Praxis erprobt, erfahrbar gemacht und abhängig vom Feedback baulich verstetigt werden können. Entsprechend ist auch die Beteiligung stufenweise und kontinuierlich zu gewährleisten.

5. Jetzt verankern, finanzieren und professionell aufstellen

- Der integrierte Planungsprozess für den Verkehrsraum Ostkreuz gehört in den **Koalitionsvertrag 2026** und muss im **Haushalt 2027** finanziell abgesichert werden.
- Das von Staatssekretär Arne Herz am 16. Mai 2026 in der rbb-Abendschau angekündigte Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) ab 2027 ist ein guter Anfang – aber nur mit klarem Auftrag, verbindlichem Zeitplan, Personal und echter Beteiligung der Zivilgesellschaft.
- Die fachliche Koordination übernimmt eine professionelle und mit derartig komplexen Entwicklungskonzepten erfahrene Beratungsgesellschaft.

6. Demokratie und Zusammenarbeit leben

- Wo sich jahrzehntelang nichts bewegt, missbrauchen Rechtspopulist*innen Verkehrskonflikte zur Polarisierung. Besonders spürbar ist das am Ostkreuz, an der Grenze zwischen Innenstadtring und Außenbezirken und rund um den 16. und 17. Bauabschnitt der A100.
- Die Ostkreuz-Allianz beweist das Gegenteil – Handlungsfähigkeit durch Zusammenarbeit. Drei Bezirke, mehrere Parteien und eine breit aufgestellte Zivilgesellschaft ziehen an einem Strang.
- Deswegen müssen der aktuelle und der künftige Senat die drei BVV-Beschlüsse ernst nehmen und die ausgestreckte Hand der Bezirke annehmen.

Macht den Verkehrsraum Ostkreuz zum Modell für Mitbestimmung: für einen Verkehrsraum, der für die Menschen funktioniert, und für eine Demokratie, die zeigt, was sie kann.

www.ostkreuz-allianz.de