

19. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der FDP

Vorfahrt für die Tangentialverbindung Ost – weitere Verzögerungen vermeiden

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, das Planfeststellungsverfahren für die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) in diesem Jahr einzuleiten, sodass die Entwurfsplanungen beschleunigt und nicht weiter verzögert werden.

Außerdem soll sich der Senat für eine Regionalbahnverbindung auf dem Südabschnitt der sogenannten Schienen-TVO (Nahverkehrstangente) im Rahmen des Systementscheids einsetzen.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30. Juni 2023 zu berichten.

Begründung

Die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) und Nahverkehrstangente (NVT) sind wichtige Infrastrukturprojekte für den Berliner Osten. Die TVO soll die östlichen und südlichen Bezirke mit dem Berliner Ring im Norden und der A113 im Süden verbinden und von Ahrensfelde nach Adlershof führen. Seit über 60 Jahren wird die TVO bereits geplant (vgl. [Berichterstattung vom 26.07.2021](#)). Seitdem ist nicht viel Sichtbares passiert. 2007 wurde das südliche Teilstück von der Wuhlheide bis zum Adlergestell eröffnet. Der mittlere Abschnitt zwischen der Straße An der Wuhlheide bis zur Märkischen Allee fehlt bislang. Es handelt sich um einen Lückenschluss von sechseinhalb Kilometer. Die Nahverkehrstangente soll wiederum parallel zur TVO eine schienengebundene Infrastruktur und damit Alternative zur vierspurigen Straße darstellen.

Im Koalitionsvertrag haben sich alle Koalitionsparteien für den Bau der Schienen- und Straßen TVO ausgesprochen und darauf verständigt, das Planfeststellungsverfahren für die Straßen-TVO in 2022 zu eröffnen (vgl. [Koalitionsvertrag 2021-2026](#), S. 66 und [Protokoll aus der Sitzung des Mobilitäts-Ausschuss vom 7. Dezember 2022, S. 9](#)). Leider ist aus dem geplanten Ziel nichts geworden. Der Senat musste abermals den Termin verschieben und nennt nun das Jahr

2023 für die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens (vgl. [Drucksache 19/12425](#)). Einen genauen Zeitplan oder ein genaues Datum gibt es aber nicht. Ähnlich langwierig gestaltet sich die Lösungsfindung für den Systementscheid auf dem Südabschnitt der Schienen-TVO, wo es einer Klärung bedarf, ob hier zukünftig S-Bahnen oder Regionalzüge verkehren sollen (vgl. [Berichterstattung vom 20.09.2020](#)). Der Systementscheid ist besonders wichtig für die Planungen zur Vernetzung der Ostbezirke untereinander und für den Anschluss Marzahn-Hellersdorfs an den Flughafen BER. Hier muss die Lösung in Richtung einer Regionalbahnverbindung entwickelt werden, um die tangentialen Verkehrsströme zwischen dem wachsenden Berliner Umland und den entstehenden Gewerbegebieten in den Griff zu bekommen. (vgl. [Drucksache 18/2813](#)).

Ein weiteres Warten und „Weiter so“ kann sich Berlin nicht leisten. Es ist Handlungsbedarf geboten. Die betroffenen Bezirke Treptow-Köpenick, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf verzeichnen einen starken Bevölkerungszuwachs. Lebten in Treptow-Köpenick 2011 noch rund 242.000 Einwohner, so sind es mittlerweile 284.450 (Stand 2022). In den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg sieht es nicht anders aus (vgl. Statistischer Bericht A I 5 – hj 1 / 22 Einwohnerregisterstatistik Berlin 30. Juni 2022, S.5). Mehr Einwohner bedeuten aber auch mehr Pendlerverkehre.

Hinzu kommen die Wachstumsregionen wie der Zukunftsort CleanTech Marzahn in Marzahn-Hellersdorf ([Berichterstattung von Juni 2022](#)), der Wissenschafts- und Technologiepark in Adlershof ([Prognose von April 2022](#)) oder der Flughafen BER ([Prognose IHK Cottbus 2019](#)), die durch neue Unternehmen und Dienstleister nicht nur neue Arbeitsplätze schaffen, sondern auch zu weiteren Pendlerströmen und mehr Wirtschaftsverkehr führen werden. Allein auf der Köpenicker Straße, der Treskowallee und Rudolf-Rühl-Allee stehen heute bereits täglich 100.000 KFZ im Stau (vgl. [Resolution des VGDN](#)), was zu einer hohen Belastung der Anwohner vor Ort führt (vgl. [Umweltgerechtigkeits-Atlas Berlin 2021/22](#)).

Eine fertiggestellte Straßen- und Schienen-TVO ist daher notwendiger denn je. Sie wird und kann eine leistungsfähige Infrastruktur für den Berliner Osten sein, um die Pendler- und Wirtschaftsverkehre besser aufzufangen, den Autoverkehr aus den Siedlungsgebieten herauszuholen und Staus, Lärm und Abgase zu reduzieren. Berlin braucht die TVO, genauso wie die NVT.

Berlin, den 10. Januar 2023

Czaja, Rogat, Reifschneider
und die weiteren Mitglieder
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin