

*Informationsveranstaltung der BI Wuhlheide*

## **Eine vierspurige Straße durch die Wuhlheide - brauchen wir das?**

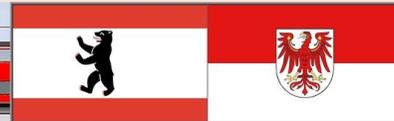
15.05.2024, 18:30 Uhr,  
Stadion An der Alten Försterei, in der Schlosserei  
An der Wuhlheide 263.

## **Alternative Verkehrskonzepte im Berliner Südosten**

Dipl.-Ing. Axel Schwipps (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg)

Website: [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de)

eMail: [post@buendnis-schiene-bb.de](mailto:post@buendnis-schiene-bb.de)



# Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

## Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Allianz pro Schiene

ARGUS

BF Bahnen

b-tu Brandenburgische Technische Universität Cottbus - Senftenberg

BUND FREUNDE DER ERDE

BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN

DBV

EVG

FACHGEMEINSCHAFT BAU BERLIN UND BRANDENBURG e.V.

Fahrgastverband PRO BAHN

IGEB

IGOB - ostbahn Interessengemeinschaft

IHK Cottbus

IHK Ostbrandenburg

IHK Potsdam

ipg

INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER SCHIENENPERSONENVERKEHR

Stadt Jüterbog

NaturFreunde Berlin

Nicht ohne Wustermark Bürgerinitiative

TEMPLIN THERMALSOLEHEILBAD

VCD Mobilität für Menschen.

VerkehrsWende

viv

**Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)** ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt. Weitere Informationen: [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de).



Die  
Bundesregierung

[ENGLISH](#)

[FRANÇAIS](#)

[KONTAKT](#)

[DATENSCHUTZHINWEIS](#)



Klimaschutzgesetz 2021

# Generationenvertrag für das Klima

Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken. Die Gesetzesnovelle ist am 31. August 2021 in Kraft getreten.

## Ziele und Grundlagen der Klimaschutzpolitik in Berlin

Der Berliner Senat verfolgt das langfristige Ziel, Berlin bis zum Jahr 2045 zu einer klimaneutralen Stadt zu entwickeln. Mit diesem ambitionierten Klimaschutzziel reagiert Berlin wie viele andere internationale Metropolen auf die Gefahren des Klimawandels und leistet seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015.

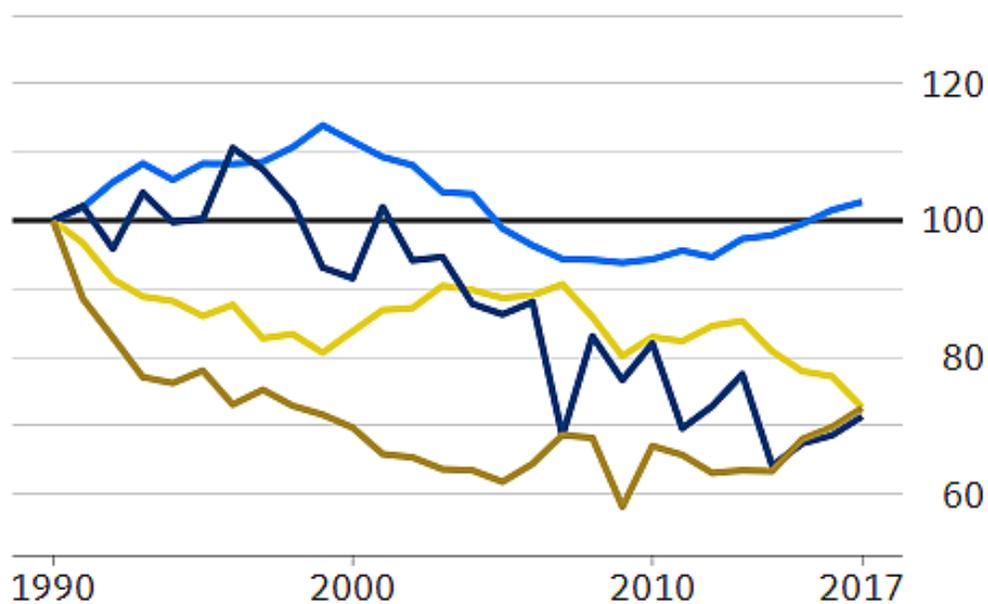


# Handlungsbedarf:

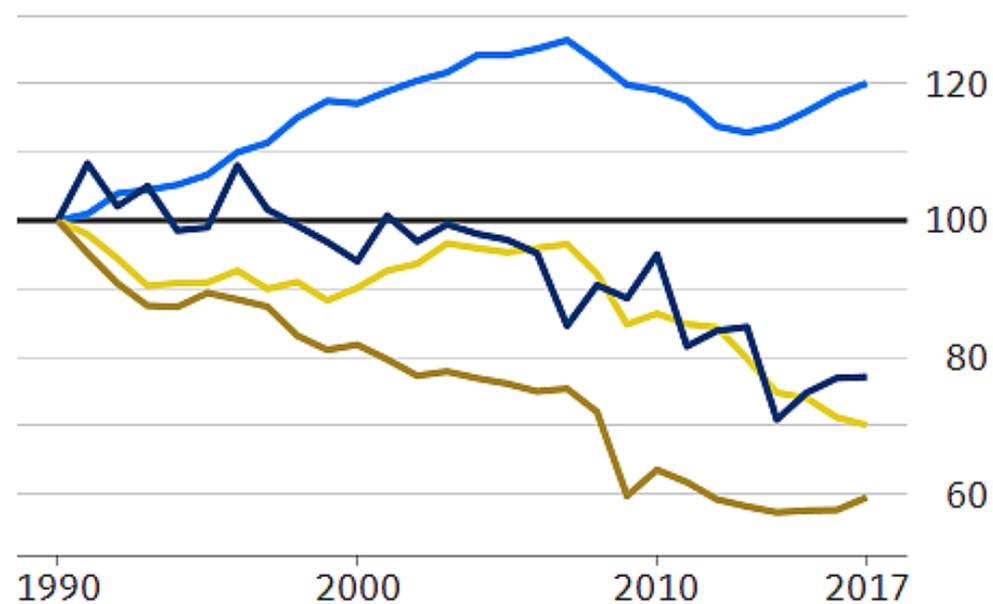
## Kohlendioxidemissionen durch Verbrennung von Brennstoffen

nach ausgewählten Sektoren, Index 1990 = 100

Deutschland



EU-28

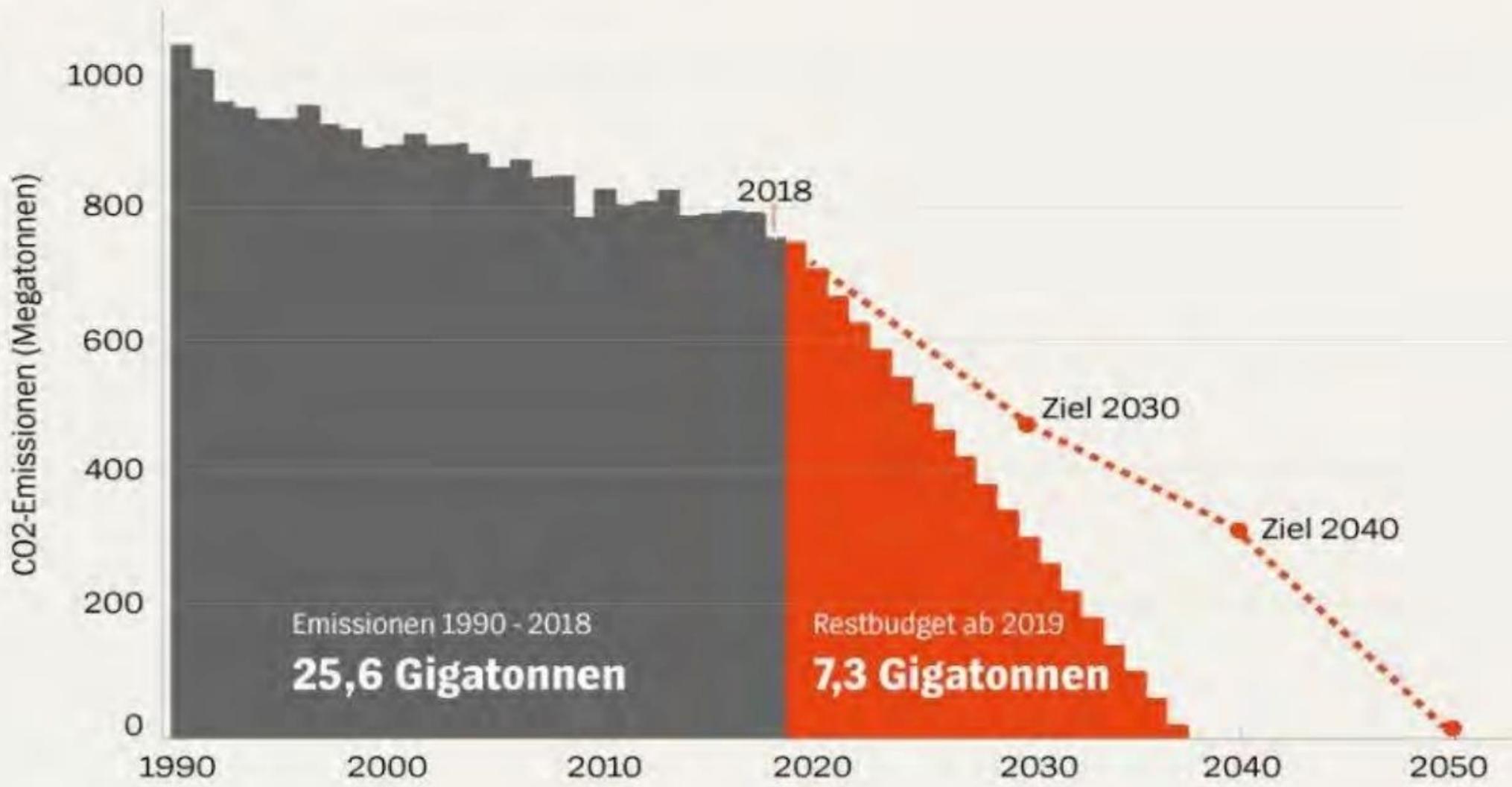


— Verkehr — Energiewirtschaft — Haushalte — Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019

# ÜBRIGES EMISSIONSBUDGET FÜR DEUTSCHLAND - WAS WIRKLICH VOR UNS LIEGT UND ZU TUN IST

## CO2-Emissionen in Deutschland



Startseite ▶ Wirtschaft ▶ EU beschließt weitgehendes Verbrenner-Aus



Ausnahme für E-Fuel-Fahrzeuge

## EU beschließt weitgehendes Verbrenner-Aus

Stand: 28.03.2023 16:02 Uhr

**Wochenlang zog sich der Streit zwischen Bundesregierung und EU: Nun ist das weitgehende Aus für neue Autos mit Verbrennungsmotor endgültig beschlossen - mit der geplanten Ausnahme für E-Fuel-Fahrzeuge.**

In der EU dürfen ab 2035 keine Neuwagen mehr verkauft werden, die mit Benzin oder Diesel fahren. Die EU-Staaten haben endgültig ein weitgehendes Aus für neue Autos mit Verbrennungsmotor beschlossen, nachdem die Entscheidung von Deutschland wochenlang blockiert worden war.

Die Bundesregierung setzte durch, dass es auch nach 2035 noch möglich sein soll, ausschließlich mit klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen betankte Verbrennerautos neu zuzulassen.

## Studie zur Ökobilanz: E-Autos überholen auf langer Strecke

**Ihre Batterien gelten als Klimakiller. Trotzdem sind Elektroautos langfristig besser fürs Klima als Verbrenner, zeigt eine neue Studie.**

BERLIN taz | E-Autos und auch Plug-in-Hybride sind im Langzeittest deutlich klimafreundlicher als Verbrenner. Das hat der Verband der Ingenieure (VDI) zusammen mit dem Karlsruhe Institute of Technology (KIT) in einer Studie errechnet <sup>1</sup>. **Ab 90.000 gefahrenen Kilometern hat ein Elektroauto der Kompaktklasse demnach eine bessere Ökobilanz als ein Diesel oder Benziner der selben Fahrzeugklasse.**

Noch ökologischer sind batteriebetriebene Fahrzeuge laut dem VDI, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien beladen werden und wenn schon in die Produktion der Batterie vor allem Ökostrom fließt.

Die Forscher:innen haben die Treibhausgasemissionen von Kompaktklassfahrzeugen mit verschiedenen Antriebsarten verglichen. Dabei sind die Emissionen, die sowohl bei der Herstellung als auch beim Fahren der Autos entstehen, in die Rechnung des VDI eingeflossen.

„Bekanntlich hängt bei Autos die genaue Ökobilanz von zahlreichen Faktoren ab“, sagte Joachim Damasky, Vorsitzender der VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik. Die Batterien der E-Autos würden noch fast ausschließlich in Asien produziert, wo wenig erneuerbare Energien in die Herstellungsprozesse fließen. Deshalb schleppten batterieelektrische Fahrzeuge meist schon vor ihrer Zulassung einen „ökologischen Rucksack“ voller Emissionen aus der Produktion mit sich.

Wenn man davon ausgeht, dass die Autos 200.000 Kilometer zurücklegen, schneiden **E-Autos laut VDI mit 24,2 Tonnen CO<sub>2</sub> im Gesamtzeitraum** aber am besten ab. Mit 24,8 Tonnen folgen Plug-in-Hybride, **Diesel kommen auf 33 und Benziner auf 37 Tonnen CO<sub>2</sub>**. Dass Elektrofahrzeuge ab 90.000 gefahrenen Kilometern klimafreundlicher sind als fossil betriebene Pkw, ist im Vergleich zu anderen Studien ein recht hoher Wert: So kam der ADAC in einer Studie aus dem vergangenen Jahr auf 45.000 bis 60.000 Kilometer.

Der VDI leitet aus seiner Studie sieben Handlungsempfehlungen für die Politik, die Autoindustrie und Privatpersonen ab: Für eine klimafreundliche E-Mobilität brauche es mehr erneuerbare Energien für die Produktion der Fahrzeuge, der Batterien und die Ladung. Außerdem seien mehr kleine E-Fahrzeuge und eine stärkere Förderung des Batterierecyclings wichtig.

Besitzer:innen von Plug-in-Hybriden sollten diese vor allem elektrisch laden. Und der VDI spricht sich für eine Förderung der E-Fuels für bereits zugelassene Fahrzeuge aus. Ein E-Fuel-Verbot für Pkw schränke die „Technologieoffenheit“ ein, sagte VDI-Präsident Lutz Eckstein bei der Vorstellung der Studie.

Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) will Verbrenner, die nur mit E-Fuels betankt werden, auch nach 2035 noch neu zulassen. Vergangene Woche berichtete etwa das Handelsblatt von einer Annäherung an die Europäische Kommission: Demnach muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von E-Fuels über die gesamte Lieferkette 100 Prozent niedriger sein als der Ausstoß fossiler Kraftstoffe.

„E-Fuels sind sehr teuer und nur in geringen Mengen verfügbar“, sagt dagegen Jonas Becker von der Klima-Allianz Deutschland. „Daher ist es nicht sinnvoll, sie in Pkw einzusetzen.“ Plug-in-Hybride sieht Becker ebenfalls kritischer als der VDI: In der Realität würden sie zu etwa 80 Prozent als Verbrenner genutzt, „deshalb fordern wir eine Abschaffung der Besserstellung von Hybridfahrzeugen in der Dienstwagenbesteuerung.“

Becker vermisst in den Empfehlungen des VDI eine Reform der Dienstwagenbesteuerung. Außerdem dürfe sich die Verkehrswende nicht auf eine reine Antriebswende beschränken – vor allem, wenn sich alle Menschen klimafreundliche Mobilität leisten können sollen.

<https://taz.de/Studie-zur-Oekobilanz/!5976000/>

<sup>1</sup> <https://www.vdi.de/ueber-uns/presse/publikationen/details/vdi-oekobilanz-studie-zu-verschiedenen-antriebssystemen>



## **T+ Neue Maßnahmen für mehr Klimaschutz** Berlin will Zahl der Autos laut Plan mittelfristig durch höhere Kosten halbieren

Mit weitreichenden Maßnahmen will Berlin sein Energie- und Klimaschutzprogramm überarbeiten. Die Pläne brächten in vielen Lebensbereichen große Veränderungen.

Von Christian Latz  
23.02.2022, 19:19 Uhr

Die Aufgabe ist groß: Bis 2045 will Berlin klimaneutral sein. Bereits 2030 soll die Stadt ihren jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 70 Prozent gegenüber 1990 reduziert haben. „Das sind ambitionierte Ziele“, sagte Berlins Umweltstaatssekretärin Silke Karcher. Um das zu erreichen, schreibt der Senat derzeit das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) fort. Im Fokus stehen Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung für die Jahre 2022 bis 2026.

Seit September 2021 entwickeln vom Senat beauftragte Experten der Berliner Energieagentur, des Wuppertal Instituts und des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung mit den Verwaltungen und Fachleuten Vorhaben, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Am Mittwoch wurde ein entsprechendes Impulspapier im Rahmen eines Fachforums erstmals vorgestellt.

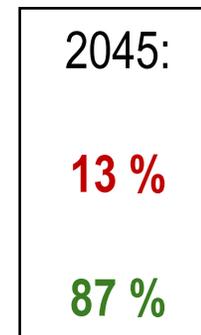
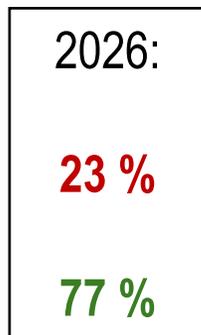
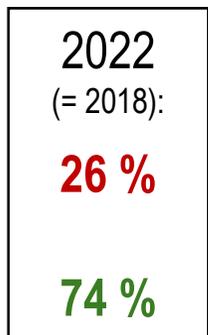
### **Berlin wird seine Klimapolitik in den kommenden Jahren verschärfen**

„Der BEK ist das zentrale Element der Klimapolitik“, sagte Karcher dort. „Wir werden einen qualitativen Verbesserungsschritt machen. Es wird konkrete Sektorziele bei der CO<sub>2</sub>-Reduzierung geben und wir müssen mit der Umsetzung schneller werden“, erklärte sie.

# Zielerreichung Stadtentwicklungsplan Verkehr

## Verkehrsmittelwahl 2026 Gemäß Zielen des StEP Verkehr

## Verkehrsmittelwahl 2045 Möglicher Zielhorizont



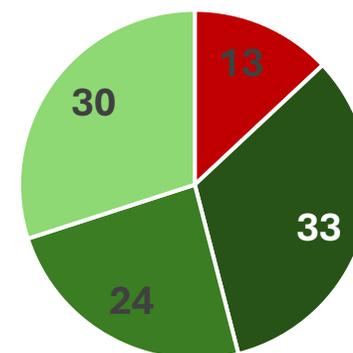
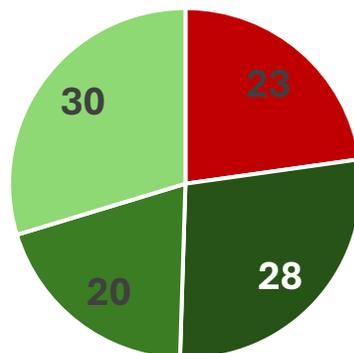
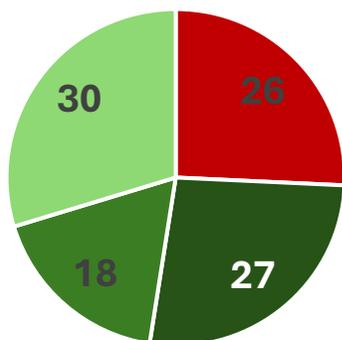
**Motorisierter Individualverkehr „mIV“**

**Umweltverbund**

2022

2026

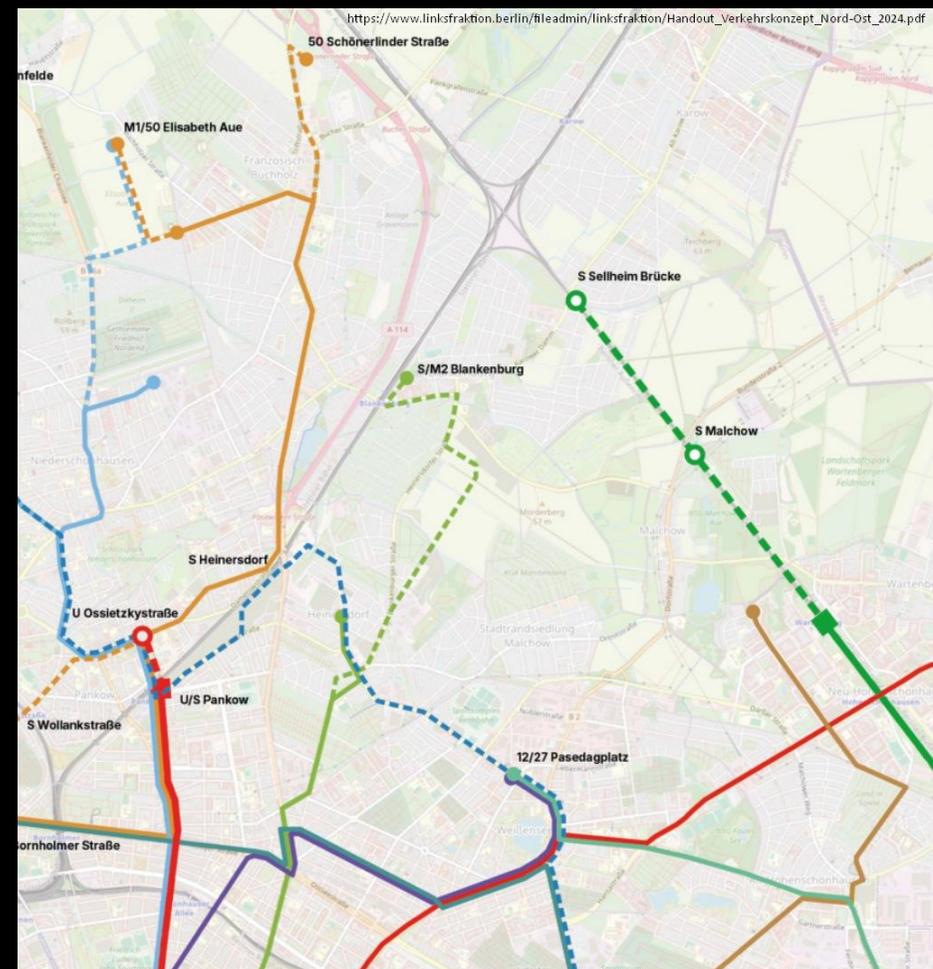
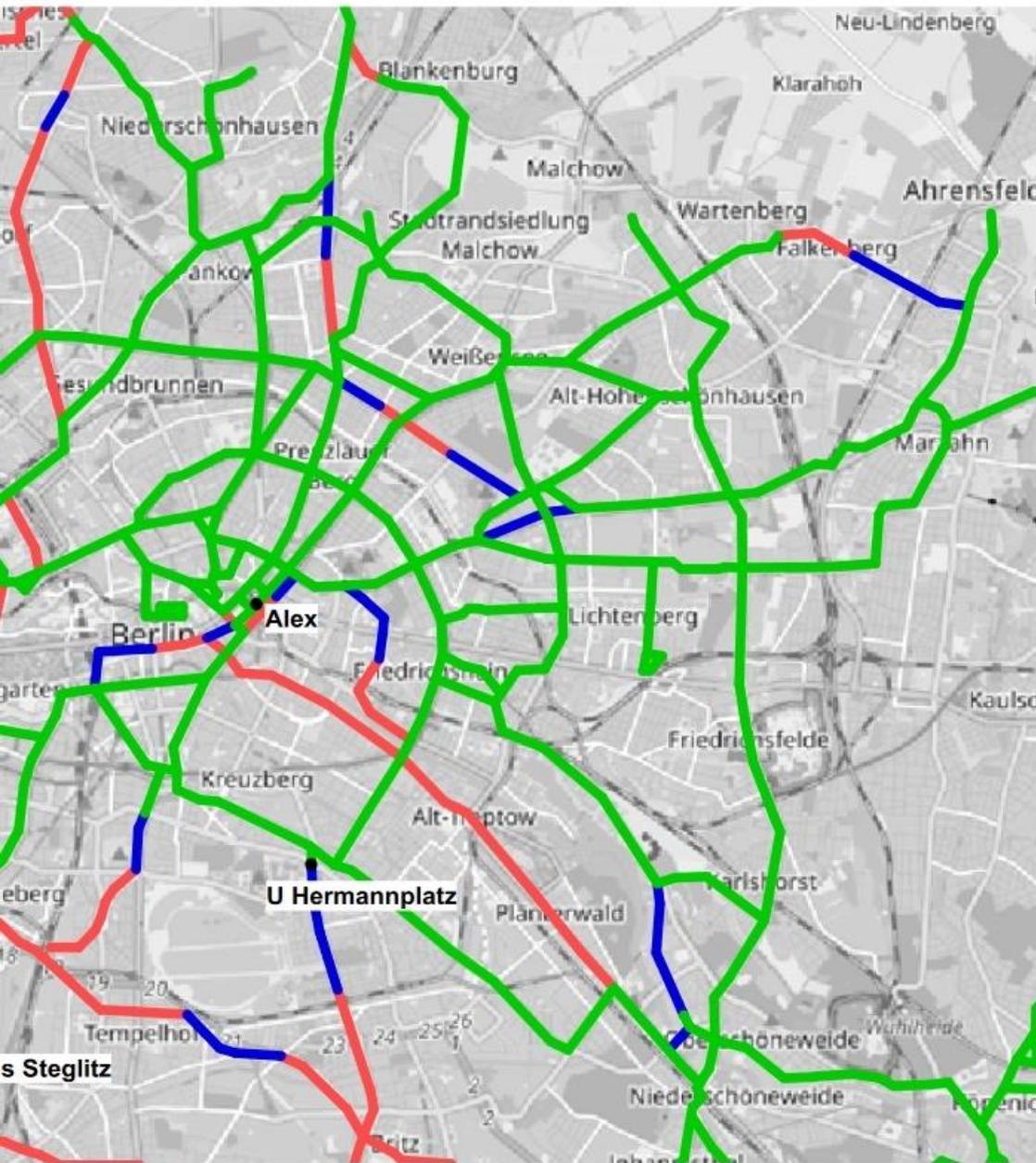
2045



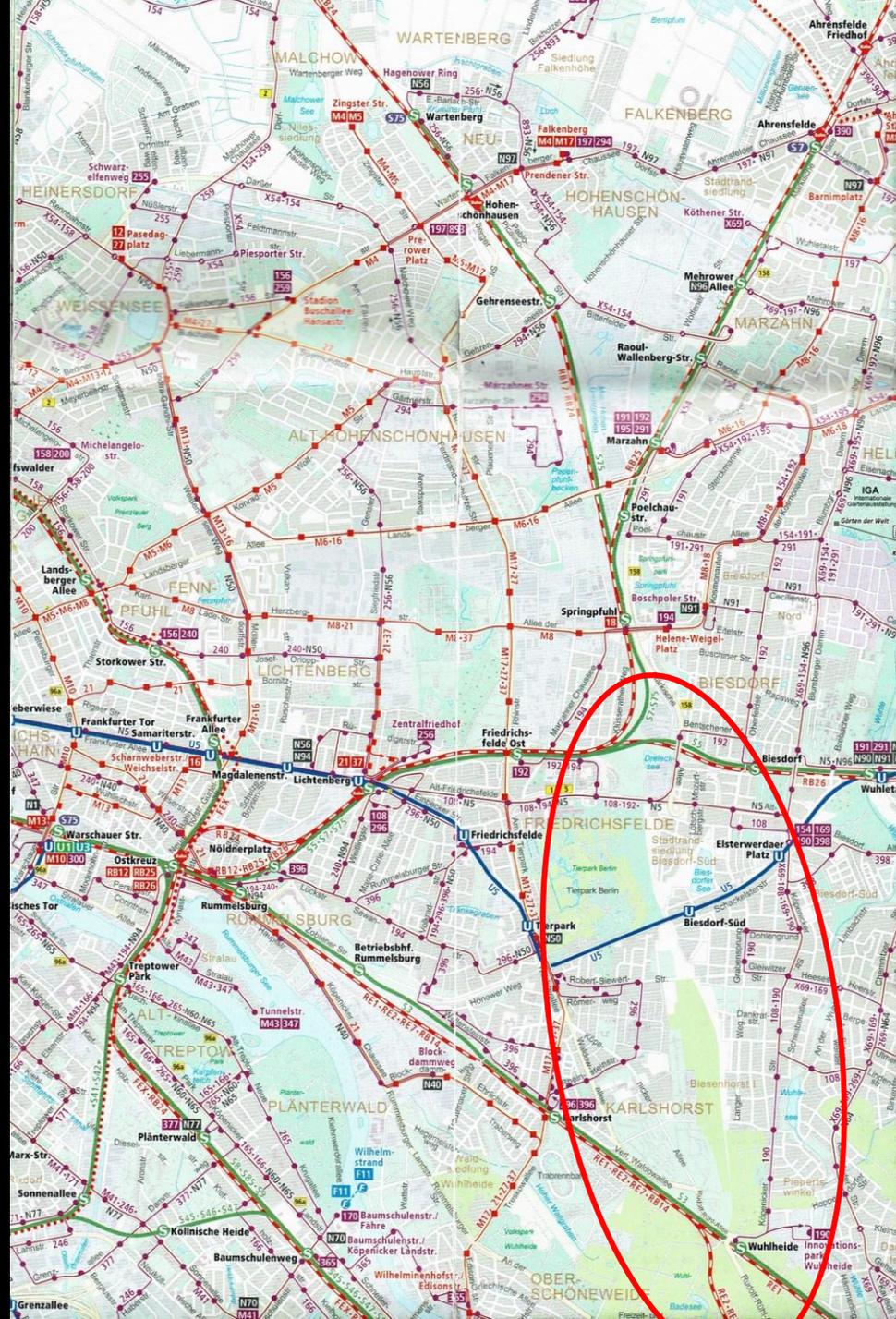
■ mIV    ■ ÖV  
■ Rad    ■ Fuß

- Die Planung eines Verkehrskonzeptes bedarf u.a. verlässlicher Prognosen der Einwohnerzahlen, der durchschnittlichen Anzahl Fahrten pro Tag, und der Aufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln PKW, ÖV, Fahrrad, zu Fuß gehen (sogen. Modal Split).
- Wenn wir den Sektor ÖV betrachten (R-/S-/U-Bahn, Straßenbahn/Omnibus), ist eine **Hierarchisierung** der Verkehrsmittel sinnvoll.
- **Das Rückgrat**, in den Schwerachsen der Verkehrsnachfrage, stellen mit hoher Leistungsfähigkeit und Reisegeschwindigkeit **R-, S- und U-Bahn** dar.
- Für mittlere und feinere Verteilung sind Straßenbahn und Omnibusse geeignet.
- Besonderes Augenmerk ist auf die sogenannte "Letzte Meile" zu legen. Hier können **Kiezbusse, Rufbussysteme, Fahrräder und das Zu-Fuß-Gehen** eine Rolle spielen.
- Auf ausgezeichnete Umsteigeverhältnisse ist genau zu achten: kurze, nicht verwinkelte Wege, möglichst wenig Höhenunterschiede (Treppen, Aufzüge), Abstellmöglichkeiten (möglichst überdacht und gut gesichert) sind unverzichtbar, da Umsteigevorgänge einen erheblichen Widerstand für die ÖV-Benutzung darstellen.

# Bündnis Pro Straßenbahn



# Straßenbahnzielnetz 2050



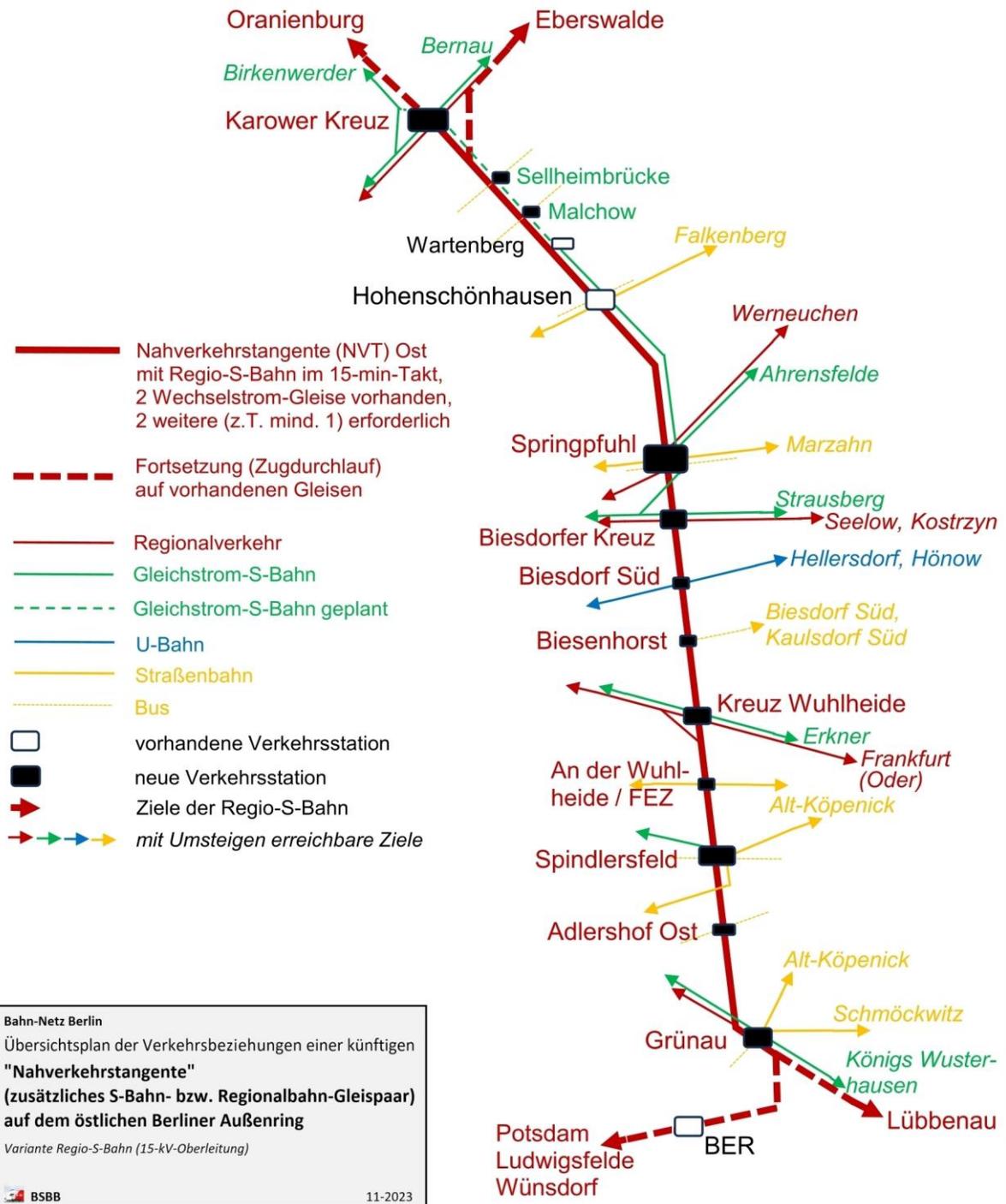
Auszug aus dem BVG-Atlas.  
Markiert ist die "SPNV-Lücke" auf dem östlichen Berliner Außenring.



## Verkehrliche Bedeutung der Nahverkehrstangente (NVT)

### - Die NVT ist ein zusätzliches Gleispaar am östlichen Berliner Außenring

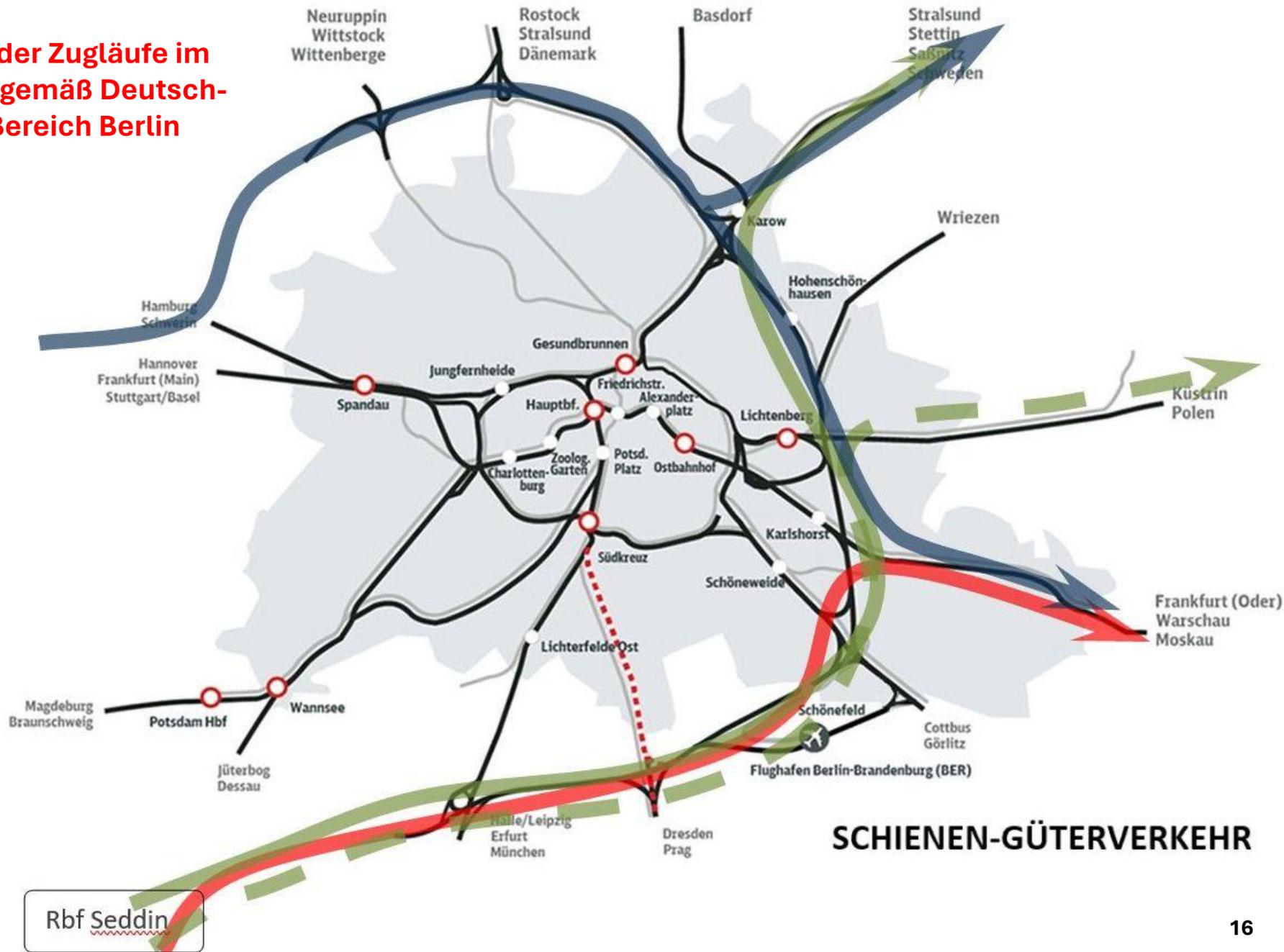
- Sie stellt ein Rückgrat für die östlichen Bezirke Pankow, Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick dar.
- **Anbindung von Großwohngebieten wie Marzahn und Hohenschönhausen**, auch im Hinblick auf **Neubaugelände** (Buchholz, Blankenburg Süd, Karlshorst/Köpenick, Oberschöneweide), Gewerbe-, Freizeit-, Kultur- und Ausbildungsstätten (z.B. Adlershof, Oberschöneweide, Wuhlheide, BER)
- Hervorragende **Netzverknüpfungen**, vergleichbar mit Abschnitten des Berliner Innenrings (Ringbahn).
- Sie bietet schnelle **Verbindungen mit dem Umland**, z.B. in Richtungen Oranienburg, Eberswalde, Lübbenau, Wünsdorf, Ludwigsfelde, Potsdam.
- Jahrzehntlang wurde die Trasse freigehalten – z.T. sogar Vorleistungen erbracht –, aber die Planung kam nicht voran.
- Auf dem östlichen Berliner Außenring (BAR) sind nach wie vor zwei zusätzliche Gleise für die NVT – östlich der Ferngleise – freizuhalten.



**Bahn-Netz Berlin**  
 Übersichtsplan der Verkehrsbeziehungen einer künftigen  
**"Nahverkehrstangente"**  
 (zusätzliches S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Gleispaar)  
 auf dem östlichen Berliner Außenring  
 Variante Regio-S-Bahn (15-kV-Oberleitung)

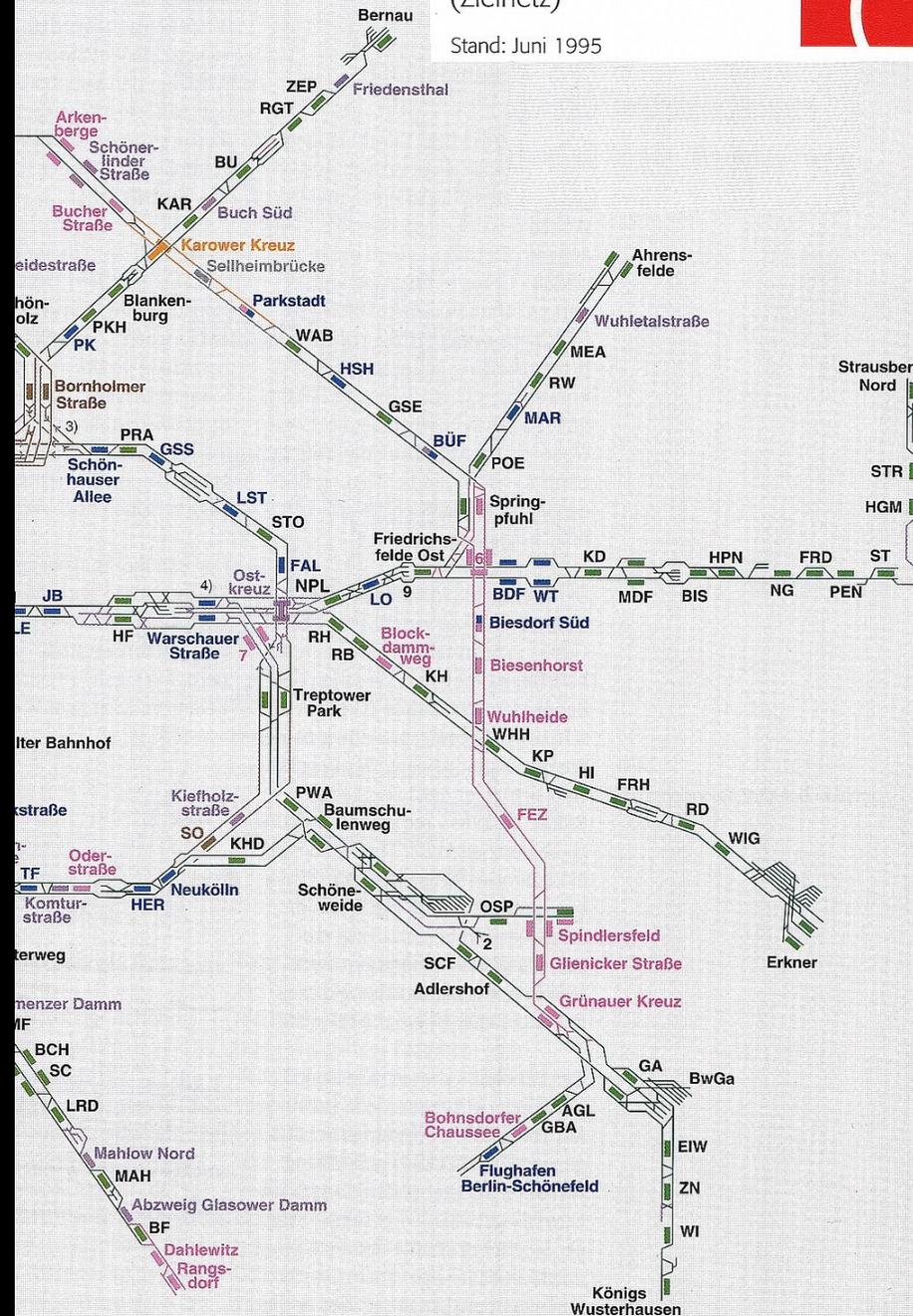
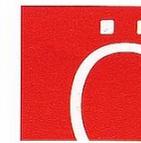
BSBB 11-2023

## Grobschema der Zugläufe im Güterverkehr gemäß Deutschland-Takt im Bereich Berlin



S-Bahn  
Gleisplan  
(Zielnetz)

Stand: Juni 1995



Auszug aus "Materialien zum StEP Verkehr", Senatsverwaltung für Verkehr, 1995.

Mittig erkennbar die geplante S-Bahn-Trasse auf dem östlichen Berliner Außenring.

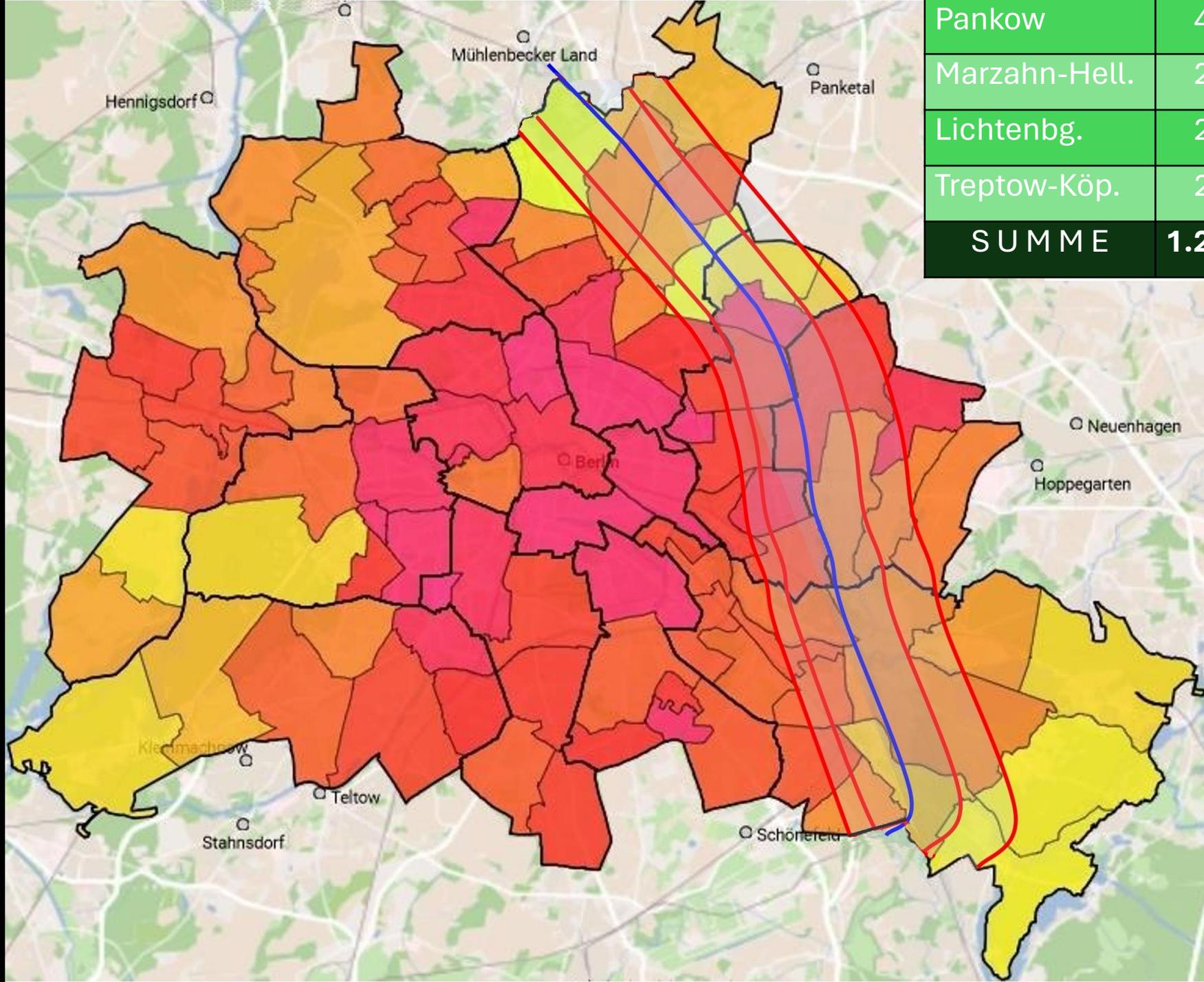


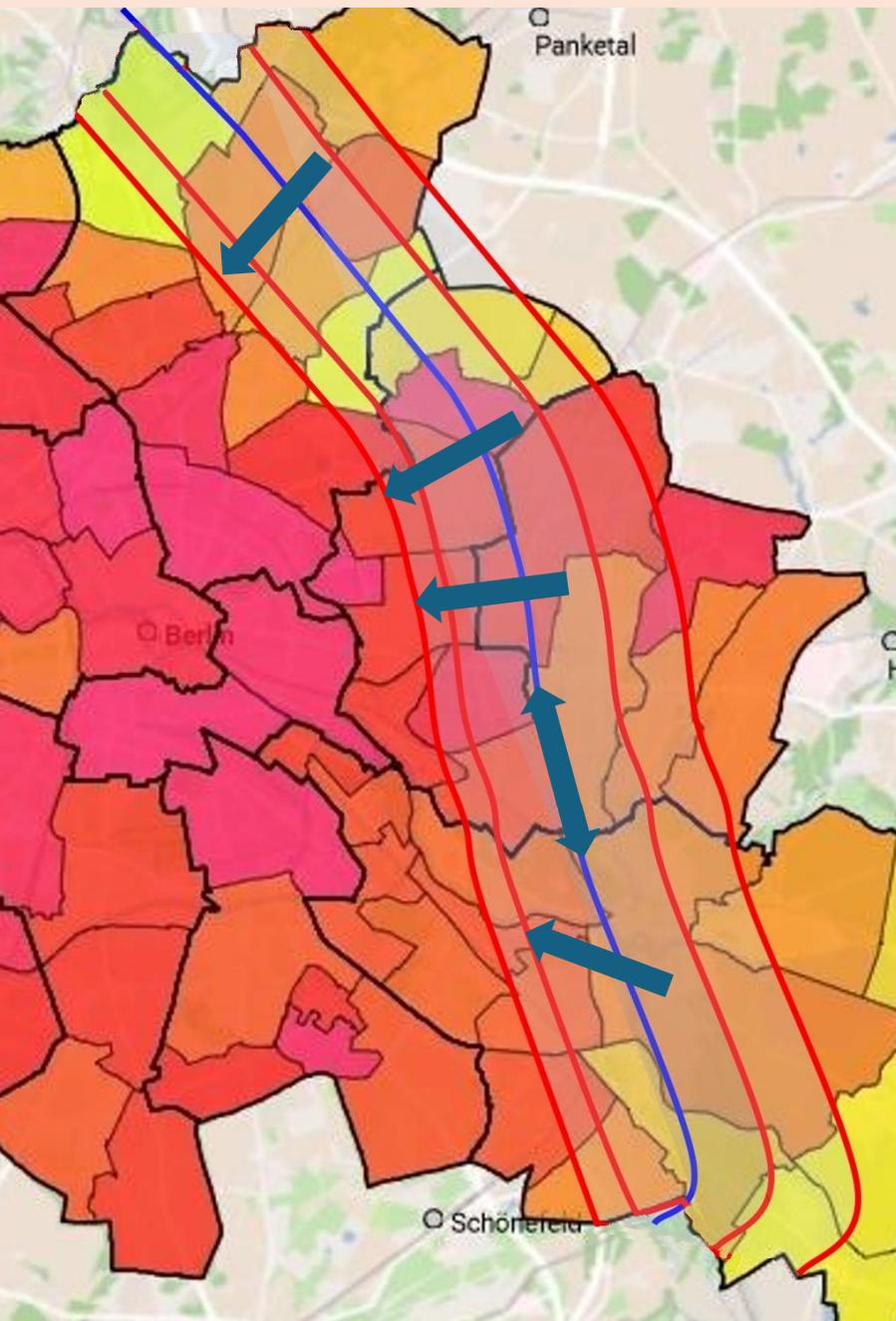
Östlicher Berliner Außenring ("BAR"), Blick auf die Spreebrücke, Richtung Süden. Östlich des vorhandenen Gleispaares ragen Strompfeiler und Widerlager für ein weiteres geplantes Gleispaar auf – für die seit den 1990er Jahren so genannte Nahverkehrstangente ("NVT"). Östlich daneben (auf dem Foto links) liegt die Wilhelm-Spindler-Straßenbrücke, bei deren Bau (2000 bis 2002) – und wie im FNP und im StEP Verkehr vorgegeben – die NVT-Trasse freigehalten wurde. Auch für einen Baukorridor wurde Platz gelassen. (Foto März 2024: BSBB)



Eisenbahnüberführung des östlichen Berliner Außenrings über die Straße An der Wuhlheide, Blick auf das nördliche Widerlager. (Rechts hinter dem Fotografen kommt die Spindlersfelder Straße von der Wilhelm-Spindler-Brücke herab.) Deutlich zu erkennen ist das vorbereitete Widerlager für ein zweites Gleispaar, rechts daneben soll die TVO, die hier die Freihaltung Nahverkehrstangente berücksichtigt, in der Plus-1-Lage errichtet werden. (Foto März 2024: BSBB)

Pankow	410.000
Marzahn-Hell.	270.000
Lichtenbg.	295.000
Treptow-Köp.	274.000
<b>SUMME</b>	<b>1.249.000</b>





Einwohner im Einzugsbereich der NVT	600.000
* 2,6 Wege pro Einwohner am Tag	1.560.000
Davon 26 % ÖPNV	405.600
Davon 20 % tangential	81.120
Davon 60 % NVT [Fahrten/Tag]	48.672
NVT, bei 33 % ÖPNV-Anteil	<b>61.776</b>

**Das entspricht ca. 6.000 Fahrgästen pro Spitzenstunde auf der NVT [beide Richtungen zusammen], gut leistbar mit S- oder Regionalbahn im 10- bzw. 15-Min-Takt.**

**Davon sind 20 % Umsteiger vom IV (in diesem Fall von der TVO.)**

# Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

## Zielkonzept 2035 Liniennetzplan Regio-S-Bahn

**AUSZUG**

**Züge pro Stunde**

**■** Regio-S-Bahn jeweils halbstündliche Bedienung

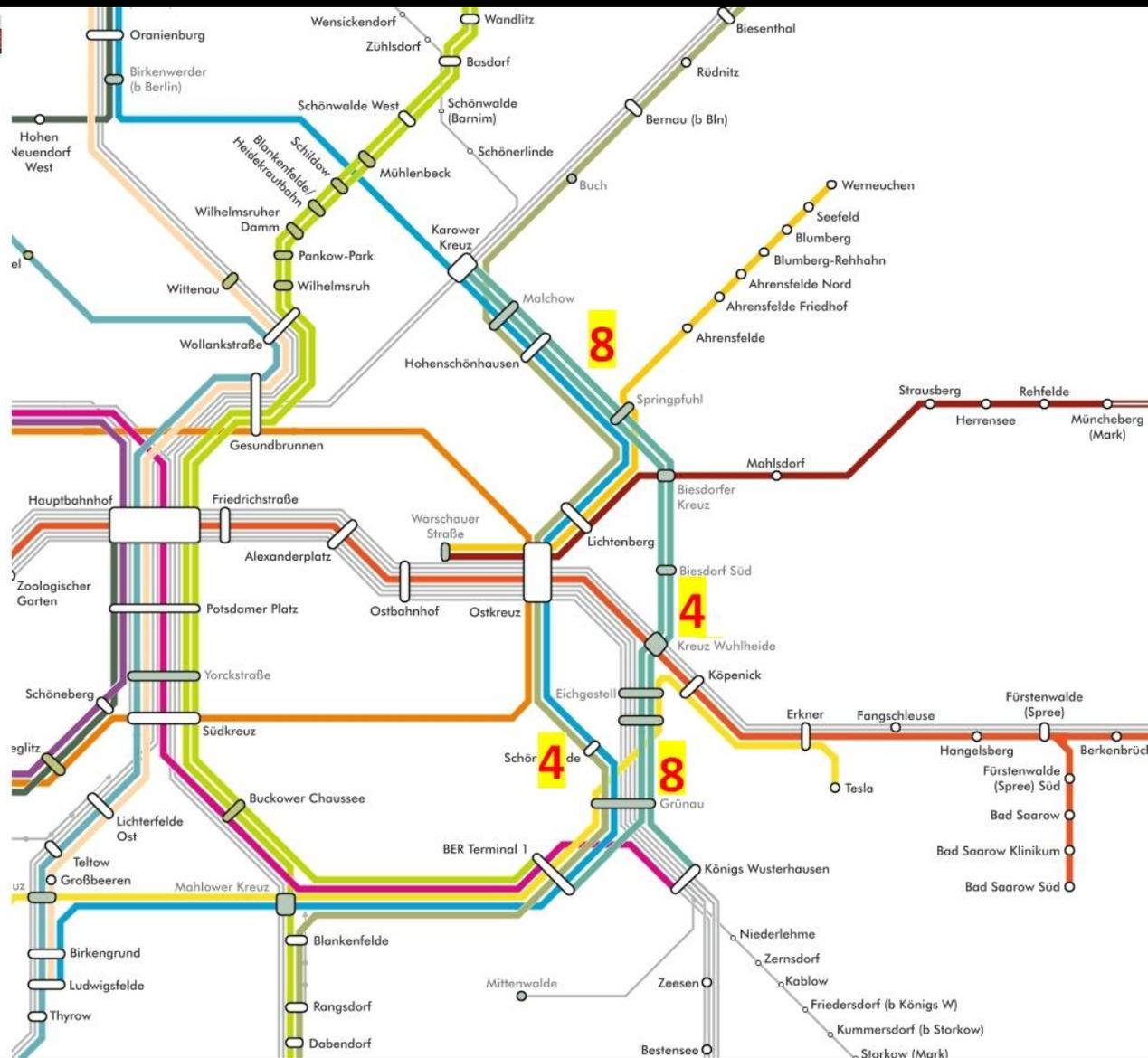
**—** Linie jeweils stündliche Bedienung

**○** Stationshalt

**○** neuer Stationshalt

**○** neuer Stationshalt (optional)

Über die endgültige Verknüpfung von Linien und Haltekonzeption bei Stationen mit mehreren Linien kann später entschieden werden. Hier ist eine mögliche Variante dargestellt.



**BERLIN**



**Der Regierende Bürgermeister  
Senatskanzlei**

## **Kontakt**

Pressestelle der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

📞 Tel.: (030) 9025-1090

✉ E-Mail

# **Senat beschließt neue S-Bahnverbindung zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz**

Pressemitteilung vom 27.02.2024

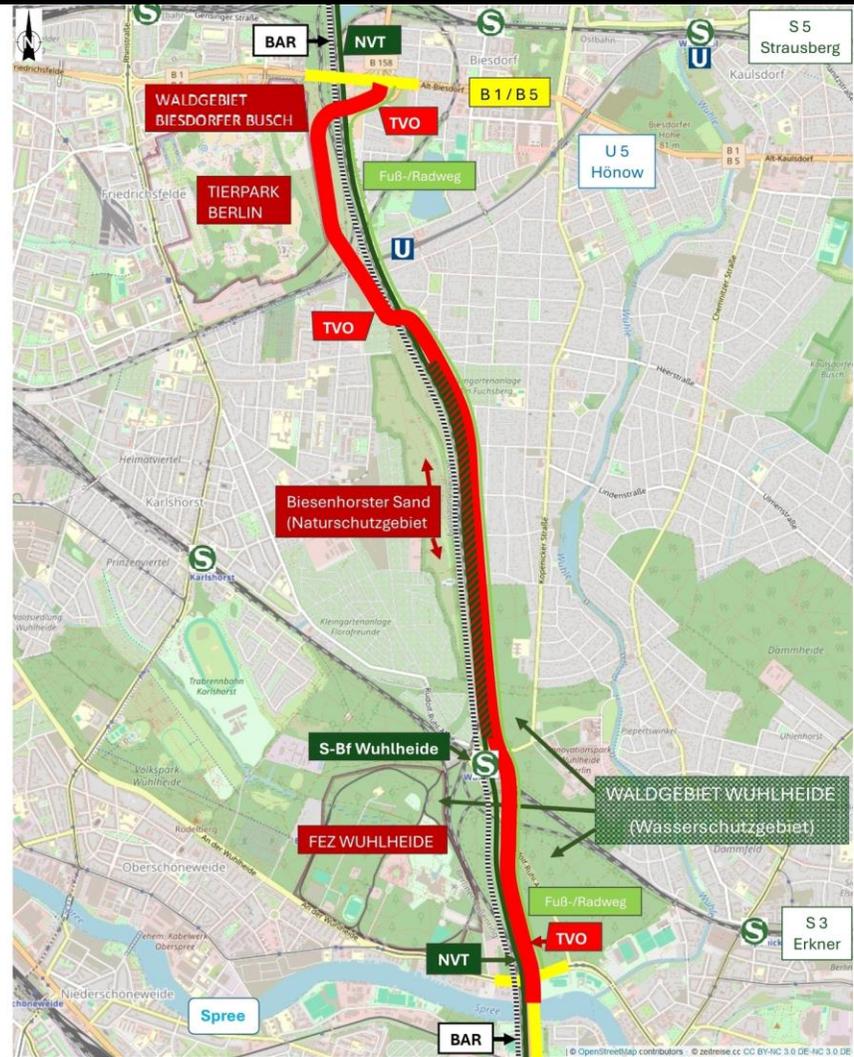
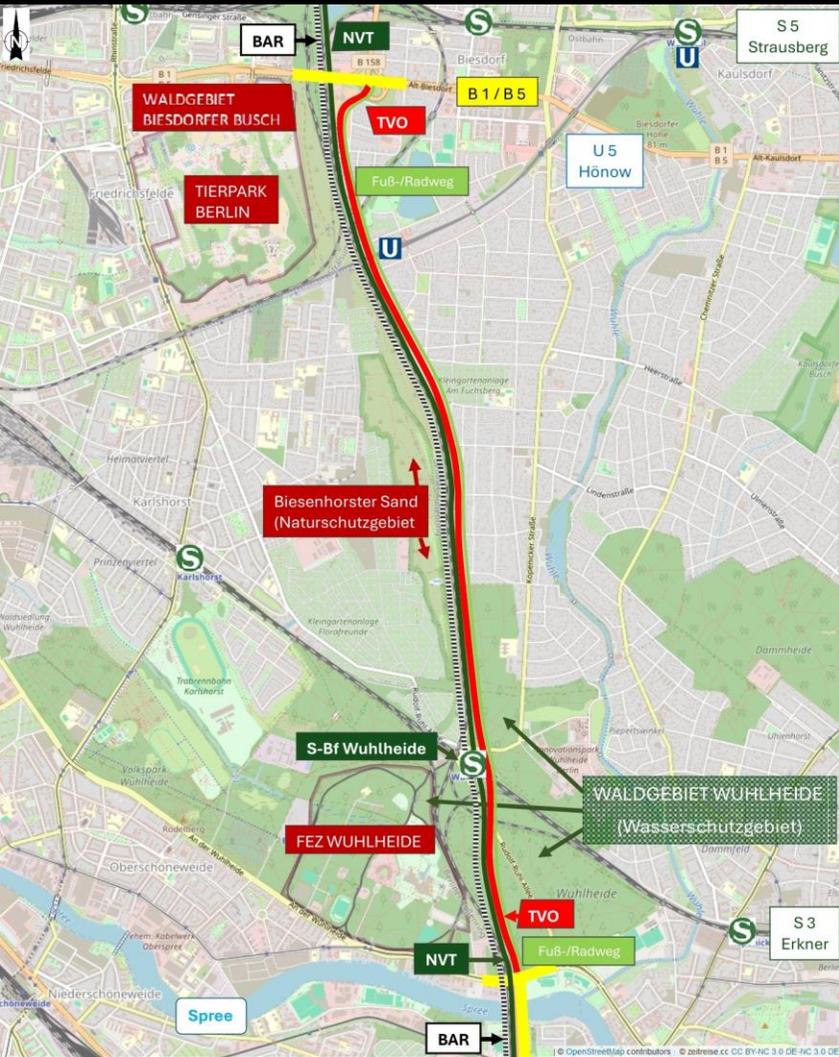
Aus der Sitzung des Senats am 27. Februar 2024:

In seiner Sitzung am 27. Februar 2024 hat der Senat auf Vorlage der Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Manja Schreiner, beschlossen, zwischen dem S-Bahnhof Springpfuhl und dem Grünauer Kreuz eine neue S-Bahnverbindung zu schaffen.

Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt: „Diese Entscheidung bringt uns in den Planungen des östlichen Berliner Schienenaußenrings endlich ein erhebliches Stück voran. Die neue S-Bahn-Verbindung wird dem gesamten Südosten attraktive neue Anbindungen bieten und mit neuen Bahnhöfen auch die Stadtteile Marzahn, Biesdorf, Adlershof und Köpenick sinnvoll miteinander verbinden. Damit schaffen wir für den Norden und Osten Berlins langfristig sogar eine weitere S-Bahn-Anbindung zum BER.“

Der Senat ist sich einig darüber, dass die Verlängerung der S-Bahn eine effektivere Wirkung für die Fahrgäste erzielt als eine Regionalverkehrsverbindung. Die S-Bahn ist mit ihrer engen Taktdichte und der Anzahl der Haltestellen am besten geeignet, die verkehrlichen Anforderungen der Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Eisenbahnaußenring zwischen dem S-Bahnhof Springpfuhl und dem Grünauer Kreuz zu erfüllen. Der Systementscheid, also die Entscheidung für die S-Bahn als geeignetes Verkehrssystem, ist das Ergebnis fachlicher Bewertungen verschiedener Kriterien gemäß einer für Berlin einheitlichen Methodik sowie umfangreicher Grundlagenuntersuchungen.

Der Senat hat sich daher entschieden, den Fokus der weiteren Planungen auf die S-Bahn zu legen und die Grundlagenermittlung entsprechend fortzuführen. Dazu gehört unter anderem auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Nach Abschluss weiterer Untersuchungen kann über eine Aufnahme von Gesprächen mit dem Bund im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und über die Fortführung der Planung entschieden werden.



Biesendorfer Sand  
(Naturschutzgebiet)

**Östlicher Berliner Außenring**  
Geplante "Nahverkehrstangente" (zusätzliches S-Bahn- bzw. Regionalbahn-Gleispaar)  
und  
Geplante Stadtschnellstraße "Tangentiale Verbindung Ost"  
Trassenschnitt von Süd nach Nord

Waldgebiet  
Wuhlheide



Heutiger Zustand

Fernbahn  
(vorhanden)



Frühere Planung

Fernbahn  
(vorhanden)

S-/Regionalbahn  
(geplant)

Straße  
(geplant)

Gemäß bisheriger Straßenplanung wäre für den Bau der S- bzw. Regionalbahn die Trasse freigehalten – die Fernbahn müsste nicht "angefasst" werden.

Biesendorfer Sand  
(Naturschutzgebiet)

Waldgebiet  
Wuhlheide



Neue Planung

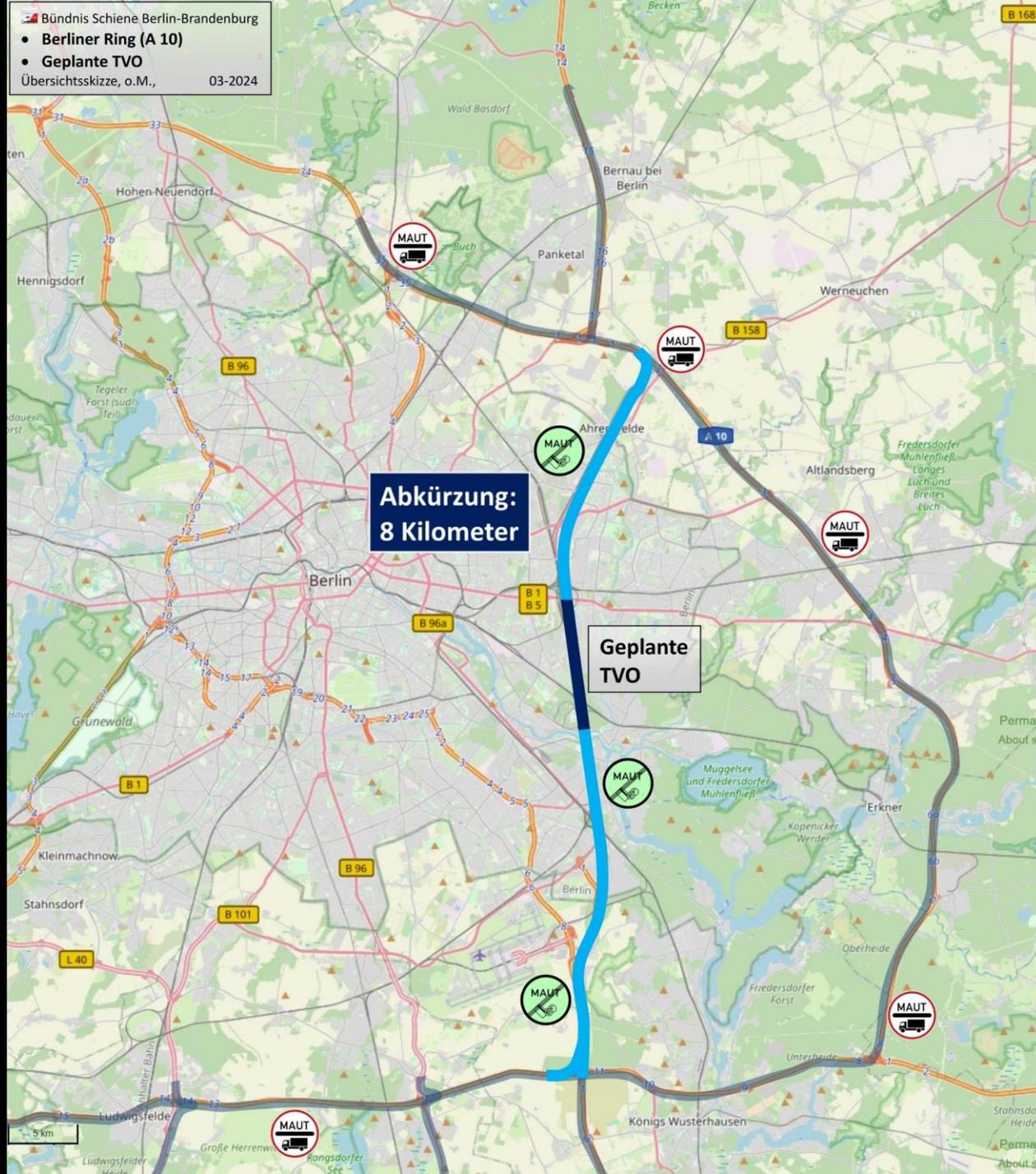
Fernbahn  
(vorhanden)

Straße  
(geplant)

Straße  
(geplant)

Gemäß neuer Straßenplanung müsste beim späteren Bau der S- bzw. Regionalbahn die Fernbahn nach Westen verschoben werden.

• Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg  
• Berliner Ring (A 10)  
• Geplante TVO  
Übersichtsskizze, o.M., 03-2024



Abkürzung:  
8 Kilometer

Geplante  
TVO

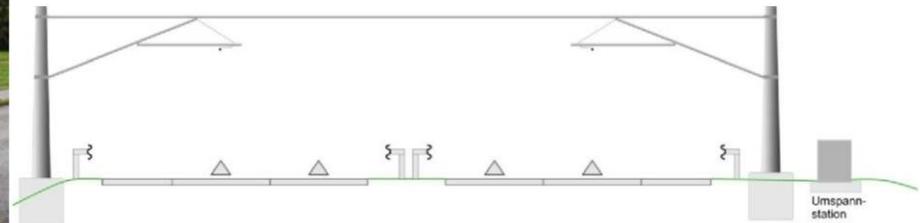
## ELEKTRISCHER LKW



H<sub>2</sub>-gespeiste Brennstoffzelle

SO...

Direktspeisung durch Oberleitung  
...oder so?



• Vielen Dank!

