

Per Brief

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen  
– Referat VI G – (Anhörungsbehörde)  
Fehrbelliner Platz 4  
10707 Berlin

**Aktenzeichen VIG1-01-028-11/2023-TVO**  
**Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Straßenbauvorhaben TVO**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
hiermit erheben wir zu o.g. Vorhaben folgende Einwendungen:

**Formales**

Wir monieren, dass die Auslegungsfrist der Unterlagen ab 7. Mai 2024 erst am 3. Mai 2024 im Amtsblatt und ab 5. Mai 2024 in Zeitungen veröffentlicht wurde.

Wir monieren, dass die Unterlagen nur am Fehrbelliner Platz in Berlin-Wilmersdorf ausliegen, statt – wie sonst üblich – auch vor Ort, z.B. in den Rathäusern von Köpenick, Lichtenberg und Marzahn.

Ferner ist zu monieren, dass die PDF-Unterlagen verschlüsselt sind, wodurch ein Herauskopieren unmöglich ist und Einwendungen so erschwert werden.

Die Darstellung der vorhandenen und geplanten Bahngleise, die für eine Beurteilung der geplanten Infrastruktur (TVO **und** NVT) in diesem Korridor essenziell ist, ist in den gesamten Unterlagen unzureichend. Bei den komplizierten Gleislagen auf dem östlichen Berliner Außenring müssen in jedem Plan saubere Gleisbezeichnungen und Streckenbezeichnungen gut auffindbar angebracht werden.

Allein schon aus diesen Gründen fordern wir ein Zurückziehen des jetzigen Antrags auf Planfeststellung des Straßenbauvorhabens TVO. (Weitere Gründe siehe unten.)

**Erläuterungsbericht**

Seite 14: Hier heißt es, dass die TVO-Trasse "im nördlichen Bereich innerhalb der Bahnflächendarstellung des FNP liegt, die Grundzüge des FNP werden nicht verändert. Daher ist eine FNP-Änderung nicht erforderlich." Dies halten wir für nicht korrekt – auch wenn der FNP nicht parzellenscharf ist, muss doch ein 8 km langes Schnellstraßenprojekt korrekt außerhalb von Bahnflächen dargestellt werden. Andernfalls würde die Darstellung suggerieren, dass die Straßenplanung uneingeschränkt auf Bahnflächen zugreifen kann – dies ist keinesfalls zulässig.

Im Abschnitt 2.4.2, 'Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse' steht auf Seite 17: durch die Bedarfsermittlung zur TVO von 2014 wurde zur Aufnahme der prognostizierten Verkehrsmengen

eine vierspurige Straßenverbindung mit einer Belegung zwischen 22 (?) und 33.000 Kfz/WT ermittelt. Auf Seite 19 steht hingegen, dass die Neubauabschnitte der TVO mit 30.100 Kfz/WT bzw 41.400 Kfz/WT nachgefragt werden. Derart widersprüchliche Prognosezahlen können nicht zur Begründung eines derartigen Stadtschnellstraßenprojektes dienen.

Für die Köpenicker Straße werden Verkehrsreduzierungen um mehr als 10.000 Kfz/WT prognostiziert (dies entspricht einer Reduktion von ca. 50 %), für die Treskowallee liegen die Reduzierungen zwischen 3.300 und 4.900 Kfz/WT, dies wird fehlerhafterweise mit "etwas geringer" bezeichnet, aber ein Wert, der zwei Drittel geringer liegt, ist nicht nur "etwas geringer".

Im Fazit auf Seite 20 wird insbesondere auf die Entlastungen im Untersuchungsgebiet abgehoben. Es wird jedoch nicht dargelegt, ob diese Entlastung nicht auch durch weichere Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund erreicht werden kann. Zudem wird angeführt, dass die TVO die Möglichkeit zur Umgestaltung der Köpenicker Straße mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Umweltverbund verbunden sei. Hier stellt sich die Frage, warum diese Umgestaltung nicht schon längst geplant und zusammen mit der TVO zur Planfeststellung beantragt wurde.

Im Übrigen würde die Entlastung nach Bauder TVO geringer ausfallen als hier angegeben, da bekanntlich und wissenschaftlich vielfach belegt Straßenneubau mit nachfolgenden Verlagerungen sofort Neuverkehr induziert.

Im Kapitel 4.1.1 'Entwurfs- und Betriebsmerkmale' wird ausgeführt: "Die Trassierung der TVO orientiert sich in weiten Teilen am Verlauf der Bahnstrecke 6080 (BAR), der dabei eingehaltene Mindestabstand von 17 m zum östlichen Gleis berücksichtigt ... die zukünftig vorgesehene Nahverkehrstangente und einen Zwischenraum von 6 m zur Ausbildung der notwendigen Böschungen bei Höhenunterschieden zwischen dem BAR und der TVO. Diese Aussage ist nicht korrekt, da aus den Lageplänen hervorgeht, dass teilweise für die Nahverkehrstangente erst Ferngleise verlegt werden müssen, damit der Platz für die Nahverkehrstangente ausreicht.

Auf Seite 49 wird ausgeführt, "des Weiteren ist eine neue Busverbindung entlang der TVO vorgesehen, mit Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn in der Straße An der Wuhlheide." Hier monieren wir, dass nicht auch eine Umsteigemöglichkeit zu den im Straßenzug B1/B5 verkehrenden Buslinien vorgesehen wird.

Bei den Eisenbahnüberführungen EÜ 1 bis EÜ 4 werden jeweils für die TVO darunter lichte Höhe von 4,50 m angegeben. Nicht jedoch angegeben werden Schutzmaßnahmen gegen Anfahren – immer wieder kommt es vor, dass zu hoch beladene LKW gegen Eisenbahn-Überbauten prallen und zu sehr gravierenden betrieblichen und infrastrukturellen Störungen führen. Hier ist vorsorglich für wirksamen Schutz zu sorgen.

Beim S-Bahnhof Wuhlheide soll im Zuge des Neubaus der TVO der bestehende Treppenübergang zum FEZ und zur Parkeisenbahn abgerissen werden und stattdessen Treppen vom S-Bahnsteig zur TVO sowie von der TVO zum FEZ-Gelände und zur Parkeisenbahn errichtet werden. Beim Bahnhofszugang halten wir eine gestreckte Treppenführung für unerlässlich, um durch eine durchgehende Sichtachse den Fahrgästen eine möglichst hohe subjektive Sicherheit zu bieten. (Dadurch entstehen nicht einmal nennenswerte Mehrkosten.) Ebenso ist die Treppe von der TVO zum FEZ-Gelände und zur Parkeisenbahn in gestreckter Form zu realisieren. Hier ist auch der Aufzug gleich mitzurealisieren, denn bei so einem großen Projekt wie der TVO ist die barrierefreie direkte Anbindung vom FEZ-Gelände und der Parkeisenbahn zu der dortigen Bushaltestelle unbedingt erforderlich. Der Treppenaufgang vom S-Bahnsteig zur TVO ist ein Bahnbauwerk, dieses ist von DB InfraGO AG (früher DB Station&Service) zu planen, die Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen und es so dann zu errichten.

Dadurch können auch die Bushaltestellen näher an den S-Bahnhof herangerückt werden. Es ist sogar angebracht, die Bushaltestellen zum Teil auf der Straßen-Überführung anzulegen, um kürzeste Umsteigewege und optimalen Sichtkontakt zwischen S-Bahn und Omnibussen herzustellen.

Beim Grunderwerbsverzeichnis ist zu monieren, dass die Eigentümer allesamt codiert sind – hier hätte man Grundstücke der Deutschen Bahn, die hinsichtlich des Grundbesitzes als öffentlich-rechtliche Einrichtung zu betrachten ist, nennen können. Im Abkürzungsverzeichnis wird BGL erklärt mit "VK Bahngelände", andere Nutzungsarten werden mit "BF" oder "Gf" oder "ERH" oder "WA" be-

zeichnet. Diese Bezeichnungen sind nicht erläutert, was eine ordentliche Prüfung der Unterlagen erschwert bzw. verunmöglicht und deshalb zu nachzubessern ist.

**Grundsätzlich widersprechen wir dem Erwerb von Bahnflächen zugunsten des Straßenbauvorhabens TVO, da eine Vielzahl dieser Flächen für die optimale und damit einzig sinnvolle Trasse der Nahverkehrstangente (gemäß EP aus den 1960er Jahren, verfeinert in den 1980er Jahren) benötigt wird.** Die TVO muss sich, wie früher geplant, östlich vom Berliner Außenring **einschließlich östlicher** Freihaltetrasse der NVT einordnen. Auch weisen wir darauf hin, dass für den Grunderwerb von Bahnflächen durch die TVO zunächst die Freistellung von Bahnzwecken erfolgen muss, denn ein derartiges Verfahren ist vorlaufend zur Planfeststellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen, hierzu ist aber nichts erläutert.

Es ist ferner zu monieren, dass im Erläuterungsbericht immer nur von der Querschnittsbreite von 26 m der TVO die Rede ist. Mit Dammlagen und/oder mit Abbiegespuren verbreitert sich die Fußbreite in weiten Bereichen auf bis zu 50 m, was entsprechende Versiegelungen, Flächenverluste und weitere Umwelteinwirkungen nach sich zieht. Hier müssen an ausgewählten exponierten Stellen die Fußbreiten der Dammlagen genannt und dargestellt werden.

### **Nicht-Berücksichtigung der NVT**

Die **Nahverkehrstangente** (NVT) wurde aus sehr guten fachlichen Gründen jahrzehntelang unmittelbar östlich der beiden Ferngleise des Berliner Außenrings geplant und freigehalten – vgl. z.B. Flächennutzungsplan und StEP Mobilität und Verkehr. Nun hat sich auf mehreren Kilometern die TVO "drauf gedrängelt", und argumentiert, wenn die Nahverkehrstangente denn käme, könnte die Fernbahn hier nach Westen verschoben werden, und dann würde die NVT ja wieder passen. Dies zieht aber für die NVT mehrere äußerst gravierende Nachteile nach sich: den Zeitverzug durch die Verlegung der Ferngleise und deren Mehrkosten, die sogar befürchten lassen, dass deshalb die NVT keine positive Standardisierte Bewertung erreicht. Diese Nachteile sind nicht hinnehmbar. Stattdessen ist aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft eine Integrierte Planung, ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren und ein gemeinsamer Bau, zumindest der Ingenieurbauwerke und des Planums, erforderlich. Daher ist ein sofortiger Stopp des derzeit laufenden, isolierten Planfeststellungsverfahrens für das Straßenbauvorhaben TVO erforderlich.

Weitere Hintergründe, Fakten und Details sind dem umfangreichen Artikel des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg im Signalheft 1/2024 mit dem Titel "*Nahverkehrstangente wird Gleichstrom-S-Bahn/Senatsabwägung jedoch lückenhaft/TVO-Straße behindert weiterhin NVT-Schiene*" zu entnehmen. Der Artikel ist in der Anlage beigefügt und als Bestandteil der Einwendung anzusehen.

## **Einwendungen zu konkreten Fundstellen im Erläuterungsbericht**

- |   |
|---|
| <p><b>1. Zeile</b> ⇒ Fundstelle<br/><b>2. Zeile</b> ⇒ Bezugs-Stichwort<br/>Ab 3. Zeile ⇒ Einwendung</p> |
|---|

### **2.1 Absatz 2**

#### **Entlastungsstraße**

Der Neubau einer vierstreifigen Straße für den Kraftverkehr folgt einem überholten Planungsgedanken. Er widerspricht den verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielen des Landes Berlin. Verfolgte das Land Berlin seine klima- und verkehrspolitischen Ziele konsequent, so dürfte die TVO zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme im kommenden Jahrzehnt nicht mehr notwendig sein. Zusammen mit den unten beschriebenen tangentialen Schienenverbindungen, weiterem Straßenbahn-Bau, Verbesserungen beim Busverkehr wie Beschleunigung durch Busspuren und Bevorrechtigung an LSA, Schaffung attraktiver Fahrrad-Infrastruktur und Verbesserungen für Zu-Fuß-Gehende ergibt sich keine Notwendigkeit des Baus der TVO mehr.

Zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch Biesdorf entlang der Köpenicker Straße bieten sich einfache, kostengünstige Maßnahmen wie Poller oder gegenläufige Einbahnstraßen an, um einerseits

die Erreichbarkeit aller Stellen in Biesdorf mit dem Auto weiterhin zu gewährleisten und andererseits den Transitverkehr zu unterbinden, ohne dass eine neue tangentielle Straße erforderlich wird.

Ohnehin besteht seitens des Landes Berlin laut Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) das Ziel, den jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 70 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Dazu soll die Zahl der Autos mittelfristig durch höhere Kosten halbiert werden.

Den Durchgangsverkehr durch die Köpenicker Straße und die Treskowallee könnte man mittels geeigneter Maßnahmen unterbinden. Ein Teil des Kraftverkehrs wird so und durch die bestehenden Alternativen verschwinden, der großräumige Kraftverkehr wird sich auf den Berliner Autobahnring verlagern. Die für den Bau der TVO notwendigen finanziellen Ressourcen sollen alternativ für den Ausbau von Schienenverbindungen sowie weitere Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden – die Änderung des bislang geplanten TVO-Finanzmitteleinsatzes (GRW- und Landesmittel) ist kein Problem.

#### **2.4.1 Absatz 2**

##### **Für alle Verkehrsarten**

Aber Eisenbahn ist nicht genannt und nicht eingeplant.

Zweifellos brauchen die Ortsteile Neu-Hohenschönhausen (60.000 Einwohner), Marzahn (110.000 E.), Biesdorf (30.000 E.), Köpenick (60.000 E.), Adlershof (20.000 E.) und weitere kleine Ortsteile, die nur umständlich mit Buslinien verbunden sind, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung untereinander sowie mit den Arbeitsstätten (in Köpenick, Adlershof und am Flughafen BER), Freizeiteinrichtungen (Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide – mit Freilichtbühne für 17.000 Zuschauer, Bundesligastadion des 1. FC Union) und Ausflugszielen (Grünau, Müggelsee).

Die Aufgaben, die der Straße TVO zugedacht wurden, muss eine Schienenverbindung übernehmen. Zur zentralen Achse dieser Verkehrsverbindung, zum Rückgrat des Korridors, muss die Nahverkehrstangente Ost (NVT Ost) vom Karower Kreuz am Außenring entlang bis Grünau entwickelt werden, und zwar als Eisenbahnstrecke mit Wechselstrom-Oberleitung. Auf ihr sollen mindestens im 15-min-Takt Regio-S-Bahnen (Regionalbahnen mit S-Bahn-Standard) verkehren, die im Norden abwechselnd weiter bis Oranienburg, Bernau – Eberswalde, im Süden abwechselnd weiter bis Königs Wusterhausen (mit jeweils 40.000 bis 50.000 Einwohnern) und zum Flughafen BER fahren und die Hauptverkehrsströme in diesem Korridor gebündelt bewältigen.

Dazu ist die vorhandene Eisenbahnstrecke, die auch bedeutenden und künftig wachsenden Durchgangs-Güterverkehr aufnimmt, viergleisig und behinderungsarm, in der Regel mit Trennung Regionalverkehr / Güterverkehr, jedoch zur erheblichen Erhöhung der Resilienz des Berliner Bahnnetzes in Sonderfällen freizügig nutzbar, auszubauen und neue attraktive Verkehrsstationen, die vielfältigste Umsteigemöglichkeiten bieten, zu errichten.

#### **2.4.1 Absatz 6**

##### **Entlastung**

Wird nicht eintreten, sondern neuer Verkehr induziert.

Mit der A113 ist keine dauerhafte Entlastung Köpenicker Landstraße – Schnellerstraße – Adlergestell eingetreten (nur gering und zeitweilig), sondern Mehrverkehr auf den Zubringerstraßen Baum- schulenstraße, Sterndamm und Rudower Straße.

#### **2.4.1 Absatz 7**

##### **Wirtschaftsverkehr**

Die in Frage kommenden Ziel-Gewerbegebiete liegen abseits des neuen Mittelstücks der TVO und sind heute gut genug erreichbar. Stattdessen ist steigender Transit-Wirtschaftsverkehr zu erwarten, der mautpflichtig auf den Autobahn-Außenring (A 10) gehört.

#### **2.4.1 Absatz 8**

##### **Möglichkeiten für eine verkehrssichere Umgestaltung der Köpenicker Straße**

Die Maßnahmen dafür fehlen in der PFU.

## Seite 19

### **Prognose-Planfall mit Steigerung der Kraftverkehrsmenge**

Berücksichtigt nicht das Eisenbahn-Angebot der NVT, das auf Abnahme des Kfz-Verkehrs abzielt. Im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr hat sich das Land Berlin zum Ziel gesetzt, den Anteil des Kraftverkehrs an den zurückgelegten Wegen bis 2030 auf 18 Prozent zu reduzieren. Bislang liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Landesregierung nach 2030 dieses Ziel aufgibt. Mit dem Bau einer neuen großen Straßenverbindung ist davon auszugehen, dass erhebliche Kraftverkehrsmengen induziert werden. Die Zunahme von Kfz auf der TVO wird größer prognostiziert als die Abnahme auf den parallelen Strecken (Treskowallee und Köpenicker Straße) beträgt. Durch den verstärkten Zubringerverkehr zur TVO bzw. die Möglichkeit, durch die Stadt die Fahrt über den Autobahnaußenring abzukürzen, wird auch auf den zuführenden Straßen die Belastung mit kraftverkehrsbedingten Emissionen steigen. Insgesamt ist von einer Steigerung der Verkehrsleistung des Kraftverkehrs auszugehen. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der TVO dürfte noch immer ein erheblicher Anteil des Pkw- und Lkw-Verkehrs durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren erbracht werden. Der induzierte Verkehr bzw. die durch die TVO induzierte Verkehrsleistung stehen somit im Widerspruch zu den landes- und bundesrechtlichen Vorgaben sowie der internationalen Übereinkommen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Im Übrigen werden auch batterie-elektrische Kraftfahrzeuge weiterhin große und nicht hinnehmbare CO<sub>2</sub>-Emissionen erzeugen, vgl. aktuelle VDI-Untersuchung.<sup>1</sup> Auch sind die anderen massiven Probleme des mIV durch E- oder H<sub>2</sub>- oder eFuel-Antrieb nicht ansatzweise gelöst:

- Flächenverbrauch
- Unfälle
- Lärm (ab 30 km/h dominiert das Reifenabrollgeräusch)
- Feinstaub (Reifenabrieb; bei E-Autos wegen starker Beschleunigung hoch).

Verkehrswende geht also nur mit rasant wachsendem Anteil des Umweltverbundes.

## Seite 19 unten

### **Gebietsfremder Lkw-Verkehr**

Richtig erkannt, aber die TVO ist keine geeignete Maßnahme dagegen.

## Letzter Satz des Fazits von 2.4.2

### **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse**

Gemeint sind nur Straßenverkehrsverhältnisse.

## Seite 46

### **Biesenhorster Sand hat herausragende Bedeutung wegen seiner Habitatsigenschaften, wird weitgehend geschont**

Die Straße „schont“ das Gebiet, die Probleme werden auf die NVT verlagert.

Die Verlegung von Gleisen an das Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand könnte einen Verhinderungsgrund für die NVT darstellen. Mindestens werden die Diskussionen über diese Probleme zu einer jahrzehntelangen Verzögerung des Bauvorhabens und der umwelt- und klimagerechten Verkehrslösung führen. Aber auch die TVO birgt Probleme für das Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand: Die breite, versiegelnde Straße – im Gegensatz zu einer Bahnstrecke – stellt eine erhebliche Barriere für Fauna und Flora dar, die Lebensräume zerschneidet.

## 4.1.1 Absatz 4

### **Mindestabstand 17 m zum östlichen Gleis, berücksichtigt 11 m für die NVT und 6 m für Böschungen**

Gemessen bis Gleismitte (laut Lageplan 07 bis 10), also nur 8,75 m bis Gleisaußenbegrenzung; nicht berücksichtigt: minus 2 Mastgassen (2 x 1,20 m) nur 6,25 m minus Kabelkanäle und Randweg also nur etwa 5 m. Aber 2 Gleise benötigen mindestens 10 m. Oder Stützmauer statt Böschung; kein Nachweis, dass NVT ohne Veränderung der Gleislage des Berliner Außenrings (BAR) hineinpasst. Freigehaltene NVT-Trasse auf der Ostseite nicht dargestellt. Widerspruch zu Darstellung der NVT auf der Westseite.

---

<sup>1</sup> Vgl. z.B. <https://taz.de/Studie-zur-Oekobilanz/!5976000/>

## **Seite 70**

### **Zuwegung Bf Wuhlheide**

Zuwegung entspricht nicht planerischen Grundsätzen wie 'Einhaltung von Sichtachsen' und 'kurze attraktive Umsteigewege'. 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.

## **Seite 74 Mitte**

### **NVT westlich des BAR gebaut wird**

Widerspricht der östlichen Lage im Untersuchungsbericht zur Systementscheidung. Bedeutet Verschwengung. So wird die Nahverkehrstangente erheblich teurer, denn damit sind umfangreiche Erdbewegungen, Umbau von Verbindungskurven, Brücken, Signal-, Bahnstrom- und Entwässerungsanlagen sowie von Lärmschutzwänden verbunden. Die Straße als eigentlicher Veranlasser des Mehraufwands wäre dann fertiggestellt, die Eisenbahn müsste alle Umbaukosten allein finanzieren, das geforderte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird negativ beeinflusst, eventuell bis zur Verhinderung des Vorhabens. Verursacher der Verlegung des BAR ist die TVO, die Kosten sind als Bestandteil der TVO-Kosten auszuweisen. Die Baubarkeit der NVT zwischen (dann verlegtem BAR und TVO) ist enorm und nicht akzeptierbar erschwert, da seitlicher Bauangriff nicht mehr möglich.

## **Seite 89**

### **Unterführung der TVO**

Keine Angabe zur Länge der Unterführung; keine Angabe und kein graphischer Nachweis, wieviel Gleise darüber verlegt werden können.

Trog zwar 174,75 m lang (Tabelle S. 89), aber keine Angabe, ob die TVO tief genug für die Eisenbahnüberbauten liegt. Stützwände 2,05 m bieten keine ausreichende Höhe für Eisenbahn-Brückenüberbauten.

## **Einwendungen zu Lageplänen**

### **Lageplan Blatt 1**

Unterlage 5, Blatt 1 (U05\_01\_LP): Die Fernbahntrassierung des östlichen Berliner Außenrings fehlt völlig, so ist nicht zu beurteilen, ob die Nahverkehrstangente vorhandene Widerlager und Strompfeiler nachnutzt.

Der geplante S- bzw. R-Bahn-Haltepunkt 'An der Wuhlheide' sollte noch weiter südlich "geschoben" werden und direkte Fahrtreppen und Treppen zu den Straßenbahnhaltestellen erhalten.

Im Plan U05-01\_LP ist zwischen TVO und NVT eine Doppellinie, die mit Schrägstrichen ausgefüllt ist, eingetragen. Diese wird in der Legende nur erklärt als "Bauvorhaben Dritter". Dies ist so nicht verständlich und unzureichend, um die Situation beurteilen zu können, hier hätte zumindest zusätzlich ein Querschnitt dargestellt werden müssen, aus dem hervorgeht, ob es sich z.B. um eine Stützwand handelt.

### **Lageplan Blatt 5**

Situation am S-Bahnhof Wuhlheide. An der niveaufreien Kreuzung der Nahverkehrstangente mit der Köpenicker Straße sind Vorleistungen für die Widerlager (Gründungen) bereits mitzubauen, um diese später kostengünstig errichten zu können.

### **Lageplan Blatt 8**

Zuwegung zum Hp Karlshorst Nord von der Karlshorster Seite fehlt.

Wenn die Nahverkehrstangente Ost die ihr zugeordneten Aufgaben, nämlich die Verknüpfung mit den kreuzenden Radialstrecken sowie die Ortserschließung fußläufig und mit Busanschluss erfüllen soll, muss die Verknüpfungsstation mitgeplant werden. Der Platzbedarf für Bahnsteige an der Nahverkehrstangente auf der Ostseite, für kurze komfortable Umsteige- und Zugangswege, Fahrradabstell-

anlagen und Serviceeinrichtungen ist einzuplanen. Lokale Buslinien sind als Zubringer zu den neuen Stationen an der NVT und an den verknüpften Radialstrecken einzurichten.

Bushaltestellen an den NVT-Haltepunkten sind so anzuordnen, dass kurze attraktive sichere (Sichtbeziehungen!) Umsteigewege entstehen, und für die Omnibusse keine Umwegfahrten entstehen.

Unterlage 5, Blatt 08 (U05\_08\_LP): In diesem Plan ist die Höhenlage der Nahverkehrstangente und des Haltepunkts Karlshorst Nord unklar. Eingetragen ist eine Fußgängertreppe aufwärts. Nördlich davon ist ein Fußgängertunnel angedeutet. Der Anschluss vom Fußgängertunnel zu den Bushaltestellen ist unklar, ebenso die Anbindung zum Wohngebiet Bahnweg/Balzerweg, ebenso die barrierefreie Gestaltung. Beim Bau der TVO sind für diesen Fußgängertunnel Vorleistungen in Form eines Rohbautunnels bereits vorzusehen, um ihn später kostengünstig fertigstellen zu können.

Aufgrund der Nahverkehrstangente Stand 10/2021 muss die Fernbahn neutrassiert werden. In diesem und auch im Plan U05\_05\_LP verschwenkt die Fernbahn weiter westwärts, eine Motivation hierfür ist nicht erkennbar und nicht erläutert.

### **Lageplan Blatt 9**

Seit den 1960er Jahren wurde östlich neben der bestehenden Eisenbahnstrecke Platz freigehalten für zwei weitere Gleise. Auch der aktuelle Flächennutzungsplan beinhaltet dies. Genau auf dieser für die Nahverkehrstangente Ost freigehaltenen Eisenbahntrasse soll nun die TVO-Straße angelegt werden.

### **Lageplan Blatt 10**

Die Unterführung der Straße von der West- auf die Ostseite im Bereich Biesenhorst ist so geplant, dass sie nach Unterquerung der zwei vorhandenen Gleise mit großem Radius sofort in die Parallel-lage zur Eisenbahn einschwenkt.

Aufgrund der TVO-Trassierung ergibt sich mit der hier dargestellten Trasse der Nahverkehrstangente ein ungünstiger Kreuzungswinkel einschließlich einer Kurve der Straße, was zu einem unnötig teuren Eisenbahnüberführungsbauwerk in Bau in Betrieb führt. Hier ist die TVO umzutrasieren.

### **Lageplan Blatt 11**

Die Verknüpfung der NVT mit der U5-Station Biesdorf Süd fehlt. Der U5-Bahnsteig muss nach Westen verlegt werden, so dass ein kurzer komfortabler Umsteigeweg entsteht. Der neue Bahnsteig muss Zugang zum Straßenraum Richtung Karlshorst und Biesdorf Süd haben. Platz für Fahrradabstellanlagen und Serviceeinrichtungen ist einzuplanen.

### Versiegelung

Der Bau der vierstreifigen Straße führt zur Versiegelung von rund 15 ha Boden. Die aktuellen vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Richtlinien der Regierungspolitik streben eine Netto-Null-Versiegelung an. Gemeinsam mit der außerdem an anderen Stellen zunehmenden Versiegelung wird dieses Ziel verfehlt/konterkariert. Versiegelte Flächen verhindern die Versickerung von Regenwasser, sind durch die Bodenverdichtung störend für Bodenorganismen und heizen sich stärker auf. Mit zunehmender Erhitzung des Weltklimas wird auch die Zahl der heißen Tage in Berlin und somit die negative Wirkung jeder zusätzlichen versiegelten Fläche auf Stadtklima, Stadtnatur und Menschen steigen. Diese Wirkungen sind bei der Eisenbahnstrecke deutlich geringer.

### Ergänzende Straßenbahnverbindungen

Wenn es Ziel ist zu entlasten: Ergänzend zur Eisenbahn-Nahverkehrstangente lösen zwei Straßenbahntangenten weitere Verkehrsaufgaben: Die innere von Hohenschönhausen über Friedrichsfelde und Karlshorst nach Schöneweide muss vor allem durch Lichtsignalanlagen beschleunigt werden. Die äußere von Marzahn über Hellersdorf und Mahlsdorf nach Köpenick muss durchgehend zweigleisig ausgebaut und die Lücke zwischen Hellersdorf und Mahlsdorf geschlossen werden. Die Straßenbahn-gleise müssen vom Kfz-Verkehr befreit werden.

### **Lageplan Blatt 14**

Unterlage 5, Blatt 14 (U05\_14\_LP): Die Nahverkehrstangente, (NVT; in den Plänen mit "Stand 10/2021" bezeichnet) ist in Hochlage eingetragen. Mit anderer Straßentrassierung wäre eine tiefere, und damit kostenmäßig und energiesparendere Lage der NVT möglich.

Die hier dargestellten Brücken der NVT über die TVO und den Straßenzug Alt-Friedrichsfelde sind sehr schräg eingetragen; durch günstigere Straßenführung sind hier senkrechte Kreuzungen vorzusehen, um weitaus günstigere Bahnbrücken zu ermöglichen.

Die Omnibushaltestellen liegen insbesondere zum Umsteigen zu ungünstig und sind zudem nur mit einem zickzackförmigen Weg verbunden, der nicht die notwendigen Sichtachsen aufweist. Hier ist eine gerade Wegführung vorzusehen. Die Längen der Haltestellen sind nicht vermaßt, es ist sicherzustellen, dass entweder zwei Eindeckerbusse oder ein Gelenkbus hier halten können. Ferner ist auf Ausstattung der Haltestellen mit barrierefreien Borden (z.B. sogenannte Kasseler Borde), mit genügend wettergeschützten Unterständen, Sitzgelegenheiten und Daisy-Anzeigern zu sorgen, wie es bei Straßenneuplanungen geboten ist. Die Zuwegungen sind mit Blindenleitstreifen auszurüsten, die Fußgänger-LSA (mit fußgängerfreundlichen Schaltungen) ist ebenfalls komplett barrierefrei zu gestalten. Ferner sind an allen Omnibushaltestellen Fahrradabstellanlagen vorzusehen, denn, wie im Erläuterungsbericht auf Seite 11 ausgeführt, sind alle Bushaltestellen mit fuß- und **radläufiger** Anbindung in die Wohngebiete vorgesehen.

#### **Ordner U14, Querschnitte:**

Es sind nur drei Musterquerschnitte enthalten, eine örtliche Zuordnung ist nicht möglich.

Beim Querschnitt 2 ist eine Lärmschutzwand eingetragen, diese ist jedoch nicht vermaßt. Da alle Pläne gesperrte PDFs sind, kann die Höhe auch nicht mit dem PDF-Acrobat-Werkzeug gemessen werden. Nur auf andere, umständlichere Weise konnte ermittelt werden, dass die Höhe etwa sechs Meter beträgt.

Bei den Plänen U14\_1\_QS und U14\_1\_QS ist westlich der TVO nur einen Gleis der Fernbahnstrecke 6080 (BAR) eingetragen; die NVT, die östlich der Ferngleise liegen muss, fehlt fehlerhafterweise.

Bei Plan U14\_3\_QS, der nicht zu lokalisieren ist, fehlen Fernbahn und Nahverkehrstangente.

#### **Schlusswort**

Die genannten Maßnahmen zu R-/S-/U-Bahn, Straßenbahn/Omnibus, letzterer auch als Kiezbuss, Fahrräder und das Zu-Fuß-Gehen ermöglichen den im Korridor Wohnenden und den ins Brandenburger Umland Pendelnden schnellere, bequemere Fahrten ohne Autozwang und tragen damit zur Entlastung der stauanfälligen Straßen bei, ohne dass eine weitere Straße gebaut werden muss. In vielen Fällen kann die nächste Verkehrsstation mit dem Fahrrad erreicht oder die Autonutzung auf die Kurzstrecke bis zur nächsten Verkehrsstation begrenzt und der Transit durch den Korridor auf Schienen bewältigt werden.

Wir fordern, die im Nahverkehrsplan verankerte, für zwei zusätzliche Gleise vorgesehene Fläche weiterhin für diesen Zweck einzuplanen und nicht eisenbahnfremd zu verbauen. Die zweigleisige Erweiterung (NVT) des östlichen Berliner Außenrings – sinnvollerweise geht das nur unmittelbar östlich der bestehenden Ferngleise des BAR – muss problemlos möglich bleiben.

Wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten, der räumlichen und baulichen Nähe, zum Teil mit gemeinsamen Bauwerken ist eine gemeinsame Planung der TVO und der NVT vorzulegen und (gemäß Konzentrationswirkung lt. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG) in **einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren** zu behandeln.

Berlin, den 3. Juli 2024

*gez. ...*