

Antrag 184/II/2024**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Flächen für den Fern,- Regional und S-Bahn-Verkehr auf der Nahverkehrstangente bei Planungen zur Tangentialverbindung Ost freihalten!**

1 Der Landesparteitag spricht sich ergänzend zur bestehen-
 2 den Beschlusslage pro TVO dafür aus, dass eine Weiter-
 3 planung und Realisierung der Tangentialverbindung Ost
 4 (TVO) in den Berliner Bezirken Marzahn-Hellersdorf und
 5 Treptow-Köpenick die Nahverkehrstangente (NVT) weder
 6 verhindert noch unwahrscheinlicher macht. Die vorlie-
 7 genden Planungen sind entsprechend zu überarbeiten,
 8 so dass die verkehrlichen Verbindungen sowohl auf der
 9 Schiene als auch auf der Straße verbessert und zugleich
 10 Wohnquartiere von den Belastungen des Durchgangsver-
 11 kehrs durch PKW und LKW entlastet werden. Die verschie-
 12 denen Verkehrsarten sollen ihre Funktionen und Beiträge
 13 unabhängig von ihrem Realisierungszeitraum leisten kön-
 14 nen.

15
 16 Die sozialdemokratischen Mitglieder im Berliner Senat
 17 und im Abgeordnetenhaus von Berlin werden daher auf-
 18 gefordert, sich dafür einzusetzen, dass

- 19 • durch die Planung und Realisierung der TVO kei-
 20 ne Flächen in Anspruch genommen werden, die die
 21 aktuell in Betrieb befindliche Bahnstrecken beeinträch-
 22 tigen,
- 23 • für die Planung und Realisierung von S-, Regional-
 24 und Fernbahnstrecken benötigte Freihalteflächen
 25 nicht durch die Planung und Realisierung der TVO
 26 gefährdet werden und Interessenskollisionen zwi-
 27 schen den Projekten im Planfeststellungsverfahren
 28 aufgelöst werden.
- 29 • die in Rede stehenden Infrastrukturmaßnahmen
 30 TVO und NVT einen nachweislich positiven Beitrag
 31 zur notwendigen Transformation zu einer klima-
 32 neutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaft
 33 leisten,
- 34 • ein über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehender
 35 Lärmschutz für die Wohnquartiere vorgesehen wird,
- 36 • eine Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens
 37 nur unter Einarbeitung der oben genannten Ziele er-
 38 folgt,
- 39 • die NVT-Planungen beschleunigt werden sowie
- 40 • die an die TVO angrenzenden Kieze durch verkehrs-
 41 beruhigende Maßnahmen so vom Durchgangsver-
 42 kehr entlastet werden und der Durchgangsverkehr
 43 ausschließlich über die TVO gelenkt wird (ganzheit-
 44 liches Verkehrskonzept).

45
 46
 47

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Geänderte Fassung nach Beratung am 13.11.2024 durch**

- FA XI: Daniela Röß, Kai Weigelt, Lennart Weyandt,
- Lichtenberg: Ole Kreins,
- Jusos: Svenja Diedrich,
- AK: Mathias Schulz,

**Fassung nach Beratung (geänderte Abschnitte im Fett-
druck):**

Der Landesparteitag spricht sich ergänzend zur bestehen-
 den Beschlusslage pro TVO dafür aus, dass eine Weiter-
 planung und Realisierung der Tangentialverbindung Ost
 (TVO) in den Berliner Bezirken Marzahn-Hellersdorf und
 Treptow-Köpenick die Nahverkehrstangente (NVT) weder
 verhindert noch unwahrscheinlicher macht. Die vorlie-
 genden Planungen sind entsprechend zu überarbeiten,
 so dass die verkehrlichen Verbindungen sowohl auf der
 Schiene als auch auf der Straße verbessert und zugleich
 Wohnquartiere von den Belastungen des Durchgangsver-
 kehrs durch PKW und LKW entlastet werden. Die verschie-
 denen Verkehrsarten sollen ihre Funktionen und Beiträge
 unabhängig von ihrem Realisierungszeitraum leisten kön-
 nen.

Die sozialdemokratischen Mitglieder im Berliner Senat
 und im Abgeordnetenhaus von Berlin werden daher auf-
 gefordert, sich dafür einzusetzen, dass

- durch die Planung und Realisierung der TVO **die wei-
 terhin notwendige Nahverkehrstangente (inklusi-
 ve Haltepunkten und notwendigen Abstellanlagen)
 nicht verhindert wird und im Endzustand keine Flä-
 chen in Anspruch genommen werden, mit dem der
 Berliner Außenrings (BAR) in seiner Funktion beeinträch-
 tigt wird,**
- **mögliche konkurrierende Flächenbedarfe durch die
 Planung und Realisierung von TVO und NVT nach
 den oben stehenden Maßgaben im Planfeststel-
 lungsverfahren aufgelöst werden; im Fall einer
 zwingend erforderlichen Inanspruchnahme von für
 die NVT vorgesehenen Freihalteflächen müssen
 parallel zum Planfeststellungsverfahren der TVO
 entsprechende Ersatzflächen ausgewiesen werden,**
- die in Rede stehenden Infrastrukturmaßnahmen
 TVO und NVT einen nachweislich positiven Beitrag
 zur notwendigen Transformation zu einer klima-
 neutralen und insgesamt nachhaltigen Wirtschaft

48 **Begründung**

49 Das Eisenbahnbundesamt hat in seiner Stellungnahme,
 50 die im Juli 2024 öffentlich wurde, deutlich darauf hin-
 51 gewiesen, dass die Flächeninanspruchnahmen durch die
 52 Planungen der TVO zu Einschränkungen auf bestehenden
 53 und zum Teil auch betriebenen Bahnanlagen führen wer-
 54 den. Zugleich werden die Planungen für die Realisierung
 55 einer leistungsfähigen Schienenverbindung im Ostteil der
 56 Stadt erheblich erschwert und deren Bau und Betrieb be-
 57 hindert. Die vorliegenden Planungen der TVO können da-
 58 zu führen, dass etwaige Kosten-Nutzen-Untersuchungen
 59 für S- und Regionalbahnverkehre aufgrund der durch die
 60 TVO höheren Planungs- und Baukosten nicht den nachzu-
 61 weisenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen erreichen. Das
 62 würde die Förderfähigkeit aus Bundessmittel in Frage stel-
 63 len und deren Inanspruchnahme verhindern. Da schon der
 64 Bau der TVO nur in einem von acht Bauabschnitten über
 65 GRW-Mittel gefördert wird, ergäben sich somit weiter zu-
 66 sätzliche Kosten für den Landeshaushalt, um diese we-
 67 sentliche Nord-Süd-Verbindung errichten zu können. Des-
 68 halb müssen die Planungen zur TVO jetzt korrigiert und an
 69 die aktuellen und späteren Nutzungsanforderungen des
 70 Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs angepasst werden.

71
 72 Von der TVO werden erhebliche Emissionen ausgehen.
 73 Schon heute sind die Quartiere in Biesdorf und Kauls-
 74 dorf vom Durchgangsverkehr, z. B. auf der Köpenicker
 75 Straße, stark betroffen. Die Köpenicker Straße soll nach
 76 derzeitiger Planung auch nach Inbetriebnahme der TVO
 77 im übergeordneten Straßennetz verbleiben und dem-
 78 entsprechend saniert werden. Damit würden die Wohn-
 79 quartiere zwischen der künftigen TVO und der Köpenicker
 80 Straße doppelt durch Lärm und Abgase belastet. Das er-
 81 fordert einen besonders hohen Lärmschutz an der TVO,
 82 der über den gesetzlichen Rahmen hinausgeht, und ein
 83 ganzheitliches Verkehrskonzept zur Entlastung der Kieze
 84 und Bewältigung indizierter Verkehre.

85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93

leisten,

- ein über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehender Lärmschutz für die Wohnquartiere vorgesehen wird,
- die NVT-Planungen beschleunigt werden sowie
- die an die TVO angrenzenden Kieze durch verkehrsberuhigende Maßnahmen so vom Durchgangsverkehr entlastet werden und der Durchgangsverkehr ausschließlich über die TVO gelenkt wird (ganzheitliches Verkehrskonzept).

Begründung

Das Eisenbahnbundesamt hat in seiner Stellungnahme, die im Juli 2024 öffentlich wurde, deutlich darauf hingewiesen, dass die Flächeninanspruchnahmen durch die Planungen der TVO zu Einschränkungen auf bestehenden und zum Teil auch betriebenen Bahnanlagen **wie auch der künftig geplanten Anlagen der NVT** führen werden. Die vorliegenden Planungen der TVO können dazu führen, dass etwaige Kosten-Nutzen-Untersuchungen für S- und Regionalbahnverkehre aufgrund der durch die TVO höheren Planungs- und Baukosten nicht den nachzuweisenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen erreichen. Das würde die Förderfähigkeit aus Bundesmitteln in Frage stellen und deren Inanspruchnahme verhindern. Da schon der Bau der TVO nur in einem von acht Bauabschnitten über GRW-Mittel gefördert wird, ergäben sich somit weiter zusätzliche Kosten für den Landeshaushalt, um diese wesentliche Nord-Süd-Verbindung errichten zu können. Deshalb müssen die Planungen zur TVO jetzt korrigiert und an die aktuellen und späteren Nutzungsanforderungen des Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs angepasst werden. Von der TVO werden erhebliche Emissionen ausgehen. Schon heute sind die Quartiere in Biesdorf und Kaulsdorf vom Durchgangsverkehr, z. B. auf der Köpenicker Straße, stark betroffen. Die Köpenicker Straße soll nach derzeitiger Planung auch nach Inbetriebnahme der TVO im übergeordneten Straßennetz verbleiben und dementsprechend saniert werden. Damit würden die Wohnquartiere zwischen der künftigen TVO und der Köpenicker Straße doppelt durch Lärm und Abgase belastet. Das erfordert einen besonders hohen Lärmschutz an der TVO, der über den gesetzlichen Rahmen hinausgeht, und ein ganzheitliches Verkehrskonzept zur Entlastung der Kieze und Bewältigung indizierter Verkehre.