

Das TVO-NVT-Dilemma

Schnellstraßen-Neubau droht S-Bahn-Tangente zu verhindern



Neben der Spindlersfelder Brücke stehen noch die Stropfpieler der alten Spreebrücke von 1951. Hier ist ausreichend Platz für die zwei zusätzlichen Gleise der Nahverkehrstangente (NVT).
Foto: Tom Gerlich

Die „Tangentiale Verbindung Ost“ (kurz TVO) gehört zu den Untoten der Berliner Verkehrsplanung. Seit Jahrzehnten geplant, aber nie wichtig genug, um in die Umsetzungsphase zu gelangen. Zumindest, was das Mittelstück angeht, denn die Märkische Allee wurde zusammen mit der S-Bahn nach Ahrensfelde realisiert, während das Stück zwischen An der Wuhlheide und Glienicker Straße autobahnartig sowie der anschließende Ausbau des Glienicker Weges ohne ÖPNV-fördernde Maßnahmen erfolgte. Die versprochene Entlastung der Dörfeldstraße blieb aus und der altbekannte Spruch aus der Verkehrsplanung bewahrheitete sich: „Wer Straßen säht wird Verkehr ernten.“ Doch auch eine weitere jahrzehntealte Erkenntnis wurde bestätigt: Die Entlastung der Altstadt Köpenick hat funktioniert, weil der Durchgangsverkehr durch bauliche Maßnahmen am Schlossplatz Köpenick, im Gegensatz zur Dörfeldstraße, unterbunden wurde.

Der nun geplante Mittelabschnitt der TVO, für den noch in diesem Jahr das Planfeststellungsverfahren starten soll, hat allerdings sehr weitreichende Folgen, da er zusammen mit der ebenfalls autobahnartig geplanten Ortsumfahrung Ahrensfelde eine attraktive durchgehende Verbindung zwischen den Autobahnen herstellt. Das wird zu uner-

wünschten Verkehrsverlagerungen, insbesondere auch beim Schwerlastverkehr, von der A10 auf die TVO führen. Zusätzlich wird es auf vielen Wegen deutlich attraktiver das Auto zu nutzen, was dazu führt, dass mehr Autofahrten durchgeführt werden, als das bisher der Fall ist – sogenannter induzierter Verkehr. Das schadet auch dem ÖPNV, der weitgehend im Status Quo verbleibt und somit künftig deutlich langsamer als die Fahrt mit dem Auto ist. Damit wird das Gegenteil von dem erreicht, was eine gelungene Verkehrsplanung im 21. Jahrhundert zum Ziel haben sollte: Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Lassen wir nun den Straßenteil zunächst im Raum stehen und wechseln zur Schiene. Auch hier gibt es eine lange Planungsgeschichte. Aktuell firmiert sie unter dem Namen „Nahverkehrstangente“ (NVT), auch bekannt als „Schiene-TVO“, „Außenring-S-Bahn“ (S-BAR) oder „2. S-Bahnring“.

Die großräumige Betrachtung muss hierbei von Oranienburg bis Schönefeld (und weiter) erfolgen. Infolge der deutschen Teilung wurde die Oranienburger S-Bahn über den Außenring mit der Stettiner Bahn verbunden und heute im 20-Minuten-Takt mit der S8 befahren. Zur Erschließung von Marzahn und Hohenschönhausen zweigen S7 und S75 von der Ostbahn ab und trennen sich ihrerseits in Springpfuhl. Die S75 folgt dem Außenring bis Wartenberg. Die Bauarbeiten für die Verlängerung zur Sellheimbrücke wurden nach der Wende abgebrochen. Zudem fährt die S-Bahn bereits als Abzweig von der Görlitzer Bahn als S45 und S9 über

Altglienicke und Schönefeld zum Flughafen BER. Für die S-Bahn bestehen also ebenfalls zwei Lücken, nämlich zwischen Grünauer Kreuz und Springpfuhl sowie Wartenberg und dem künftigen S-Bahnhof Bucher Straße. Zudem ist die Strecke zwischen Arkenberge und Schönfließ nur eingleisig.

Im Regionalverkehr wird die „Schiene-TVO“ nicht von einer durchgehenden Linie befahren. RB 12 und RB 32 bedienen den Abschnitt Oranienburg—Lichtenberg—Ostkreuz und werden ab Hohenschönhausen durch die aus Eberswalde kommende RB 24 ergänzt. RB 24 und RB 32 fahren ab Ostkreuz weiter über Schöneeweide nach Schönefeld bzw. als FEX zum Flughafen BER und weiter nach Wünsdorf und Ludwigsfelde. RE 2, RE 7, RE 8 und RB 23 nutzen den Außenring ohne Zwischenhalt. Zwischen Biesdorfer Kreuz und Eichgestell/Wuhlheide gibt es keinen planmäßigen Regionalverkehr.

Die Systemsentscheidung zur künftigen Nahverkehrstangente ist nach wie vor offen. Die Varianten sind hierbei vielfältig und haben alle ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Sowohl eine durchgehende S-Bahn mit Stromschiene als auch die komplette Viergleisigkeit zwischen Hohen Neuendorf und Grünauer Kreuz als „Oberleitungs-S-Bahn“ unter Aufgabe der S8 und S75-Abschnitte sind denkbar, ebenso wie Teils-Teils-Lösungen. Eine politische Entscheidung für den NVT-Nordteil zwischen Springpfuhl und Bucher Straße soll nach bisheriger Planung im Jahr 2023 fallen. Für den Mittelteil zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz ist sie offen. Das Dilemma dieses Abschnitts liegt darin, dass er kaum eigenes Fahrgastpotential bietet. Die angedachten Kreuzungsbahnhöfe Biesdorfer Kreuz, Biesdorf-Süd, Wuhlheide und Grünauer Kreuz liegen in wenig oder gar nicht bebautem Gebiet. Ideal für Schienengüterverkehr und Straßenplanung, aber wenig attraktiv für eine Bündelungsstrecke im Personenverkehr mit höherem baulichen Aufwand an den Kreuzen. Allerdings dienen Stadtschnellbahnstrecken auch der Überbrückung mittelgroßer Distanzen und erreichen gerade dann eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit, wenn die Stationsdichte gering ist. Die Nahverkehrstangente beschleunigt insbesondere Überbeck-Verbindungen in den Außenbezirken, beispielsweise von Buch und Karow nach Hohenschönhausen oder aus Springpfuhl nach Friedrichshagen.

Dass bisher wenig passiert ist, obwohl es zahlreiche Vorleistungen und Trassenfreihaltungen für die Strecke gibt, liegt auch an der fehlenden Entscheidungsfreude der Landespolitik. Lediglich der Regionalbahnhalt in Hohenschönhausen und Ostkreuz wurde neu eingerichtet, während der in Schönfließ und Karlshorst aufgegeben wurde. Insbesondere an der Sellheimbrücke und in Malchow hätten sich Regionalbahnhalt als Ersatz für den vorläufigen Verzicht auf

die S-Bahn relativ einfach umsetzen lassen. Bleibt abzuwarten, ob zu diesem Abschnitt tatsächlich noch in diesem Jahr eine Entscheidung fällt.

Doch wie lässt sich das TVO-NVT-Dilemma lösen? Eine gleichzeitige Realisierung beider Projekte ist angesichts der verschiedenen Verfahrensstände auszuschließen und entsprechende Aussagen in den Koalitionsverträgen der Vorgänger ein reines Lippenbekenntnis. Das macht den aktuellen Koalitionsvertrag von CDU und SPD, in dem die NVT gleich ganz unter den Teppich gekehrt wird, nicht besser. Auch in Hinblick auf den Kreuzungsbahnhof Karower Kreuz müssen in dieser Legislaturperiode endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Ist die TVO verzichtbar? Aktuell (Nullfall) funktioniert es auch ohne TVO. Allerdings eher schlecht als recht und ihre Bündelfunktion für den Individualverkehr lässt sich kaum bestreiten. Doch wie die anfangs angebrachten Beispiele zeigen, braucht es flankierende Maßnahmen, die über Lippenbekenntnisse hinaus reichen, um auch tatsächlich eine Entlastung von Karlshorst, Biesdorf, Kaulsdorf, Mahlsdorf und Köpenick zu erreichen.

Aus ÖPNV-Sicht sind die nachträglich eingeplanten Bushaltestellen eher ein Tropfen auf den heißen Stein. Insbesondere der lange Umsteigeweg zur U5 in Biesdorf-Süd wird ohne zusätzlichen U-Bahnzugang kaum Fahrgastnutzen entfalten, und ohne S-Bahnhof Biesdorfer Kreuz fehlt der Umsteigepunkt zur S5 (wie auch weiter östlich am Blumberger Damm).

Ein Liniennetz für den TVO-Bus ist bisher nicht bekannt. Der nördliche Endpunkt kann mit dem Bahnhof Marzahn als gesetzt gelten, wobei auch dort noch eine Entscheidung für den Regionalbahnhof und dessen Bau fehlt. Doch wo liegt ein sinnvolles südliches Ende?

Adlershof, Allende-Viertel, Grünau... – alles lohnende Ziele für eine Expressbusverbindung via TVO, die jeweils Vor- und Nachteile bei der Einbindung in das vorhandene Liniennetz aufweisen und denen ohne Busspur ein jähes Ende im Stau mit unkalkulierbaren Fahrzeiten droht. Damit bleibt der ÖPNV hinter seinen Potenzialen zurück und kann die zugeordnete Funktion der TVO im „Vorlaufbetrieb“ kaum erfüllen. Doch haben sich die autonutzenden Verhaltensmuster dank der neuen schnellen Straßenverbindung erst einmal festgesetzt, wird es schwer mit der zu einem späteren Zeitpunkt realisierten NVT nennenswerte Umsteiger vom Auto zu gewinnen. ge

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 347 (Sep 2023)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Vorleistung in Arkenberge für ein künftiges Wohngebiet an der S8. Während der Halt an der Bucher Straße weiter verfolgt wird, bleibt ein zur Schönerlinder Straße verschobener Halt nur optional.
Foto: Christian Linow



Bis zur Sellheimbrücke war die Verlängerung der S75 bereits im Bau. Nun steht der Neubau der Sellheimbrücke an. Hierbei müssen künftige Viergleisigkeit, Bahnsteig und Bushaltestelle auf der Brücke berücksichtigt werden!
Foto: Christian Linow



Der U-Bahnhof Biesdorf-Süd wurde als Umsteigebahnhof zur NVT konzipiert. Die Straßen-TVO soll auf der anderen Seite des Außenrings (Brücke im Hintergrund) gebaut werden. Ohne einen zusätzlichen westlichen Bahnhofszugang drohen hier inakzeptable 500 Meter Umsteigeweg.
Foto: Tom Gerlich