

BI Wuhlheide, 28.01.2025

In einem Video des CDU-Abgeordneten Mario Czaja interviewt er Senatorin Ute Bonde (CDU) zur TVO. Die Kommentarfunktion für das Video ist deaktiviert, sodass falsche und unvollständige Aussagen nicht kommentiert und widerlegt werden können. Daher haben wir die wichtigsten Ausschnitte des Interviews für euch/Sie kommentiert. Das vollständige Video findet ihr/Sie auf dem untenstehenden Link auf Youtube.

Video: **TVO Update November 2024 | Mit Verkehrssenatorin Ute Bonde,**

<https://www.youtube.com/watch?v=OrFoR3J2YYg&t=163s>

Ab Minute 2:43

Czaja: Was ist denn an den Meldungen dran, die man hin und wieder in der Zeitung liest, dass das Eisenbahnbundesamt Widerspruch angemeldet hat und nicht alle Flächen zur Verfügung stellen will. Was ist da dran?

Bonde: Ich habe gerade schon gesagt, dass alle aufgefordert worden sind, Dinge geltend zu machen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. So hat auch das Eisenbahnbundesamt Einwendungen eingelegt. Wir glauben, damit sehr gut umgehen zu können, werden dazu Stellung nehmen. Hintergrund ist, dass wir die Planfeststellungsunterlagen eingereicht haben, bevor es eine gesetzliche Änderung gab und insofern die Einwendungen des Eisenbahnbundesamtes überhaupt nicht berücksichtigen konnten bei unserem Antrag. Also wir sind sehr, sehr zuversichtlich, dass wir damit gut umgehen können und alle Bedenken ausräumen können.

Kommentar BI Wuhlheide: *Die zeitliche Einreichung des Antrags ändert zunächst nichts an der Gültigkeit der gesetzlichen Änderung, da keine Übergangsregelung vorgesehen wurde. Die im Dezember 2023 eingebrachte Änderung am AEG geht auf eine [Empfehlung der von Verkehrsminister Volker Wissing \(damals FDP\) eingesetzten Beschleunigungskommission Schiene](#) aus 2022 zurück, und lag mindestens seit Mitte 2023 als Änderungsantrag vor. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Einreichung des Freistellungsantrags zur TVO bereits im vollen Bewusstsein der kommenden Änderungen erfolgte.*

Die Antwort von Frau Bonde lenkt von der eigentlich aufgeworfenen Problemstellung ab. Das EBA bemängelt in seiner von der Anhörungsbehörde angefragten Stellungnahme vor allem die nicht vorliegende Prüffähigkeit der eingereichten Unterlagen und meldet zudem Zweifel hinsichtlich einer ausreichenden Koordinierung der Planungen von TVO und NVT an. Das EBA fordert einige Dokumenten nach, um abzuklären, ob und in welcher Weise die TVO die Umsetzung einer NVT behindern könnte. Auf Grund bisher fehlender Detailplanungen zur NVT kann sich der Senat bisher im Grunde nur spekulativ darauf berufen, dass es keine negativen Einflüsse geben wird.

Czaja: Jetzt wird darüber gesprochen, dass es die Nahverkehrstangente gibt, die Schienen-TVO, dass das irgendwie im Widerspruch zueinander sei, nicht zusammen geplant ist. Können Sie uns sagen, wie da der Stand ist?

Bonde: Das ist zusammengeplant und zwar parallel. Die beiden nehmen aufeinander Rücksicht, die Nahverkehrstangente wird kommen, genauso wie eben die TVO kommen wird. Und bei der TVO sehen wir zudem noch einen Busverkehr, einen Expressbusverkehr vor, der dann auf der Tangentialen Verbindung Ost selbst fährt.

Kommentar BI Wuhlheide: *Die Betrachtungen zum Einfluss der TVO auf die NVT beschränken sich bisher ausschließlich auf die für die TVO zu bauenden Überführungsbauwerke (Brückenbauwerke). Für den restlichen Streckenverlauf der NVT gibt es bisher noch keine abschließenden Planungen oder Kostenberechnungen. Es gibt lediglich eine grobe Trassierungsstudie, in der ein möglicher Streckenverlauf der NVT und die Lage von Bahnhöfen geprüft wurde. Aus dieser im Grunde Machbarkeitsstudie ist bekannt, dass weite Teile des bestehenden Berliner (Schienen-) Außenrings (BAR) nach Westen verlegt, also abgerissen und neu aufgebaut werden müsste, um die NVT zu ermöglichen. Die Notwendigkeit zum Abriss des BAR ergibt sich dabei allein aus den für die TVO getroffenen Planungsentscheidungen, denen sich der Streckenverlauf der NVT entgegen dem MobG vollständig unterzuordnen hatte. Die dadurch absehbar höheren Kosten wurden jedoch nicht der TVO zugeschrieben, sondern würden derzeit und mit voller Absicht zu Lasten der Nutzen/Kostenbilanz der NVT angerechnet. Eine im Rahmen der Trassierungsstudie vorgeschlagene gemeinsame Optimierung der Streckenverläufe von TVO und NVT unterblieb bis heute.*

Des Weiteren greift die geplante TVO-Trasse im südlichen Abschnitt eindeutig auf für die NVT vorgesehene und als solche gewidmete Vorhalteflächen zurück um geringe Umweltauswirkungen (auszugleichende Eingriffe in den Naturhaushalt für die TVO zu generieren. Folglich würden die Gleisbereiche der NVT wiederum in höherwertige Naturflächen verlagert und damit die Lasten der Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der NVT verschoben.

Das Ergebnis wäre: deutlich geringere Chancen für die Realisierung der NVT durch eine im Widerspruch zum Mobilitätsgesetz (MobG) stehenden Bevorzugung von Straßeninfrastruktur unter maximalem Flächenverbrauch.

Der von Frau Bonde erwähnte Expressbus taugt nicht einmal ansatzweise als Ersatz für eine sorgfältig und überregional verknüpft geplante Schienen-geführte Nahverkehrstangente mit entsprechenden Erschließungspotenzialen ins Berliner Umland, als einzig vernünftiger Ansatz zur Lenkung der Pendlerströme. Zumal auch Busse im Stau stehen und die Verkehrsproblem dadurch nicht gelöst werden.

Czaja: Ja, die Frage aller Fragen, die Finanzierung der Tangentialen Ost. Wir haben in der Zeitung gelesen, und auch in vielen Berichten: die Tangentiale Verbindung Ost ist mal

mit 80 Millionen geplant worden, jetzt liegt sie bei irgendwo zwischen 380 bis 400 Millionen. Der Bund will nicht mehr vollständig mit GRW-Mitteln finanzieren. Klären Sie uns kurz auf: Wie steht's um die Kohle der TVO?

Bonde: Okay, die Planungskosten sind gefördert, sind finanziert über die GRW-Fördermittel und wir können jetzt noch keine weiteren Fördermittel beantragen, weil das Planfeststellungsverfahren eben noch nicht abgeschlossen ist und die Bauplanungsunterlagen noch nicht erstellt sind. Sobald diese erstellt sind, werden wir Fördermittel beantragen, und natürlich werben wir jetzt schon bei den zuständigen Ministerien dafür, dass sie die GRW-Mittel auch für die TVO vorsehen.

Kommentar BI Wuhlheide: *Frau Bonde sagt damit erstmal nichts falsches, weicht aber der eigentlichen Frage aus. Die genannten 380 bis 400 Millionen beziehen sich auf die noch folgenden Baukosten, nicht auf die Planungskosten. Die Förderbedingung der GRW wurden bereits im 2. Quartal 2023 angepasst. Der Senat war spätestens im Juni 2023 darüber informiert (siehe [h19-178-A](#)), hielt aber an seinen bisherigen Darstellungen (10% Eigenanteil) zu den Kosten der TVO weiter fest.*

Nachdem die CDU jahrelang erzählt hat, dass der Bund für 90% Kosten aufkommen würde (siehe z.B. [Video ab Minute 2:30](#)), hat das Bundeswirtschaftsministerium auf Nachfrage von PRO Bahn schriftlich bestätigt, dass nur einer von acht Bauabschnitten förderfähig ist.

Zitat aus dem Schreiben des BMWK vom 05.07.2024: „Aus diesen Gründen wird auch beim Bau der TVO lediglich der erste von acht Bauabschnitten im Rahmen der GRW finanziell unterstützt werden, weil er mehrere Gewerbegebiete unmittelbar anbindet. Die Förderung einer reinen Straßenbaumaßnahme ist in der GRW wie dargelegt ausgeschlossen. Die weiteren sieben Bauabschnitte der TVO werden komplett aus Mitteln des Landes Berlin – ohne jegliche Beteiligung der GRW – finanziert.“

Czaja: Im Landeshaushalt sind dafür auch Mittel vorgesehen?

Bonde: Ja.

Czaja: Und die sind momentan nicht gestrichen?

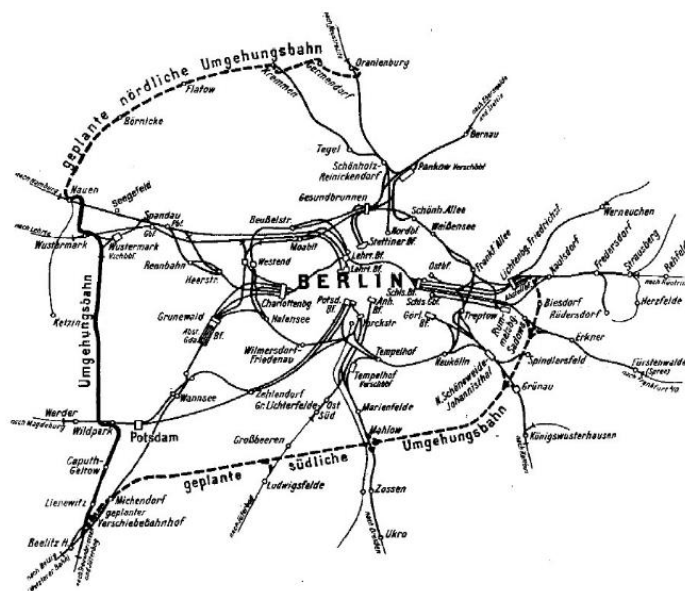
Bonde: Nein.

Kommentar BI Wuhlheide: *Frau Bonde bleibt bei Ihren Darstellungen zu den Planungskosten, geht aber nicht auf die eigentlichen Baukosten ein. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Videos (November 2024), ist davon auszugehen, dass allen Beteiligten bereits klar war, dass die bisherige Investitionsplanung so keinen Bestand haben kann. Dennoch wird im Video ein Ausschnitt des Berliner [Investitionsprogramms 2023 – 2027](#) eingeblendet, in dem die dort veranschlagten Kosten 351 Millionen mit einem kommunalen Eigenanteil des Landes Berlin von 10 % (rund 37 Millionen Euro) angegeben ist (Seite 17). Schaut man in das aktuelle Berliner [Investitionsprogramm](#)*

[2024 – 2028](#), Seite 13, wurde dort der kommunale Eigenanteil angehoben auf 92,46 % (!). Das sind dann plötzlich rund 322 Millionen Euro die das Land Berlin aufbringen muss. Wo soll das Geld herkommen? Setzt sich der Trend aus der Streichliste zum überarbeiteten Haushalt 2025 so fort, würde das Geld dann vor allem für die Förderung von Verkehrssicherheit, Bildung, Kultur, sozialen Projekten, Umwelt- und Klimaschutz fehlen. Für uns bleibt unverständlich, warum gerade angesichts dessen darüber auch in den Reihen der SPD immer noch keine breite Debatte geführt wird.

Czaja: Dann ist natürlich noch eine Frage, die sich viele stellen: Seit 1920 wird die Tangential Verbindung Ost so gezeichnet, so geplant. Es gab immer wieder Phasen, wo sie vorgesehen war, eigentlich ist es ja momentan nur ein Lückenschluss. Aber wann ist denn mit einem Baubeginn zu rechnen? Ab wann könnte man mit dem Bau starten?

Kommentar BI Wuhlheide: Der Verweis auf historische Planungen und das verharmlosende Narrativ vom Lückenschluss wird immer wieder genutzt, um von der zentralen Frage der Angemessenheit und Nachhaltigkeit dieser Straßenplanung abzulenken. Es handelt sich immerhin nach der A100 um die zweitteuerste Straße Berlins mit deutlich negativen Auswirkungen auf den Landeshaushalt und die unverzichtbare Mobilitätswende. Unerwähnt bleibt zudem der mindestens genauso lange fehlende Lückenschluss des äußeren S-Bahnringes. Wie in einer Karte zu den „Planungen der Umgehungsbahn“ von 1912 zu sehen, wurde die Schiene für den öffentlichen Nahverkehr damit bereits lange vor der TVO für sinnvoll erachtet.



Planungen der Umgehungsbahn von 1912
[Umgehungsbahn]

Bonde: Das können wir in der Tat noch nicht sagen, weil das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Sobald wir das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen haben, können wir auch sagen, wann wir mit dem Bau beginnen können. Jetzt noch nicht, das ist ein Blick in die Glaskugel, weil es natürlich auch sein kann, dass eine NGO

gegen den Planfeststellungsbeschluss klagt. Und insofern halten wir uns da mit Aussagen derzeit noch zurück, wann wir tatsächlich starten.

Kommentar BI Wuhlheide: *Da sich die politische Mehrheit der schwarz-roten Koalition derzeit einer Debatte gegenüber wichtigen Fragen zur TVO verschließt, bereiten wir uns zusammen mit anderen Organisationen auf der Basis geltenden Rechts auf eine Klage vor. Wir rechnen damit, dass es nicht vor Ende 2026 zu einem ersten Planfeststellungsentwurf kommen wird.*

Spenden zur Unterstützung der darauf wahrscheinlich folgenden Klage sind herzlich willkommen und können zweckgebunden an folgendes Konto überwiesen werden.

Empfänger: BUND Landesverband Berlin

IBAN: DE44 3702 0500 0003 2888 04

BIC: BFSWDE33XXX

Verwendungszweck: TVO

Kontakt für Fragen:

info@bi-wuhlheide.de

Presseanfragen bitte an:

presse@bi-wuhlheide.de