

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Statt ewiger Hoffnung: Nadelöhr Wuhlheide beseitigen und Biesdorf-Süd entlasten

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den Umbau des Knotenpunktes um den S-Bahnhof Wuhlheide von den Planungen für die TVO zu trennen und somit unabhängig von der ungesicherten Finanzierung der TVO sicherzustellen.

Um weiter jahrelangen Stillstand und damit Stau in Biesdorf-Süd zu verhindern, ist die Beseitigung des Nadelöhrs am S-Bahnhof Wuhlheide ein entscheidender Baustein.

- Der beschränkte Bahnübergang über den Bahnaußenring in der Rudolf-Rühl-Allee soll durch eine Eisenbahnunterführung ersetzt werden.
- Die Straßenbrücke über die Bahnanlagen der Frankfurter Bahn am Bahnhof Wuhlheide soll ebenfalls ersetzt werden, entweder in Verlängerung der Köpenicker Straße oder in ähnlicher Lage wie in der aktuellen TVO-Planung. Dabei wird diese Straße nicht weiter durch die Wuhlheide zur Straße An der Wuhlheide geführt, sondern mündet in die bestehende Rudolf-Rühl-Allee vor der bestehenden Eisenbahnunterführung der Verbindungskurve (DB Gleis 6149).
- Für den Fuß- und Radverkehr soll eine separate Eisenbahnunterführung unter der Verbindungskurve (DB Gleis 6149) sowie eine Weiterführung parallel zur Rudolf-Rühl-Allee bis zur Straße An der Wuhlheide geplant werden.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. Dezember 2026 zu berichten.

Begründung

Die aktuellen Pläne für einen Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) sind faktisch eine „Verhinderungsplanung“ der Nahverkehrstangente (NVT). Demnach würde die freigehaltene Verkehrsstraße exklusiv für den Autoverkehr vereinnahmt. Die folglich notwendige Verschiebung der gesamten Trasse des Bahnaußenrings in Richtung des NSG Biesenhorster Sand würde Probleme mit dem Naturschutz schaffen und den Ausbau der Nahverkehrstangente immens verteuern – de facto also verhindern. Dies untergräbt die Zustimmung zum Vorhaben enorm. Klagen, die eine Realisierung verhindern oder lange verzögern, sind absehbar.

Dazu steigen die Kosten in unermessliche Höhen. Bauprojekte der Vergangenheit, wie die A100 und Stuttgart 21 lassen vermuten, dass die Kosten am Ende die Höhe von 1 Milliarde Euro erreichen werden. Angesichts des Investitionsstaus im Bestand von Brücken, Straßen, Feuerwehr und Polizeiwachen ist völlig unklar, woher das Geld für das Gesamtvorhaben kommen soll.

Beides zusammen motiviert, sich mit Alternativen zu befassen. Die Konzentration auf die Umgestaltung des Knotenpunktes Wuhlheide soll jahrelangen Stillstand zum Schaden von Biesdorf-Süd vermeiden.

Berlin, den 3. März 2026

Jarasch Graf Kapek Ziller
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen