

Kompaktversion der Einwendung des Bündnisses „Schiene vor TVO“

Das Bündnis lehnt die vorgelegten Pläne zum Bau der TVO ab. Maßgebend dafür sind folgende vier Kernpunkte:

- Das Verbleiben wesentlicher, nicht ausgleichbarer Eingriffe in Natur- und Artenschutz. Die Wuhlheide ist ein Berliner Hotspot der Biodiversität.
- Die Realisierung der Nahverkehrstangente könnte faktisch unmöglich werden. Das liegt an einer unzureichend koordinierten Planung und daraus folgenden hohen Zusatzkosten für den Bau weiterer Gleise.
- Der Bau einer neuen Hochleistungsstraße ist nicht mit den Klima- und Umweltzielen vereinbar. Anstatt den motorisierten Individualverkehr entsprechend zurückzudrängen, wird er attraktiver gemacht.
- Eine bereits überholte Verkehrsprognose mit Horizont 2030, die auf Realdaten von 2014 beruht, kann keine Begründung für ein Straßenbauprojekt sein, das realistisch um das Jahr 2035 fertiggestellt sein könnte.

Statt des Baus der TVO fordern wir eine „qualifizierte Nullvariante“, welche im Zuge der Variantenprüfung nicht betrachtet wurde, sowie eine Priorisierung der Umsetzung der Nahverkehrstangente/NVT, deren Trasse mit der vorliegenden Planung konterkariert wird. Die Ablehnung begründet sich auf klima- und umweltschädliche und verkehrsplanerische Aspekte sowie auf fehler- und mangelhafte Planungen zu Ungunsten der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima und Landschaft, insbesondere hinsichtlich der Belange des Arten- und Biotopschutzes, der menschlichen Gesundheit und Erholung sowie des Flächenverbrauchs. Zudem lehnen wir die TVO aus Kostengründen ab.

Für uns ist in keiner Weise nachvollziehbar, wie im Jahr 2024 – mitten in der sich exponentiell verschärfenden Klimakrise und unter Missachtung geltender Mobilitäts-, Klima-, Umwelt- und Naturschutzgesetze – vom Land Berlin als Vorhabenträger weiter an eine derart aus der Zeit gefallenem Straßenplanung festgehalten werden kann, ohne wesentliche Korrekturen einzubringen. Die aktuell bestehenden Mobilitäts- und Umweltprobleme werden dadurch nicht gelöst, sondern weiter verschärft.

Vernichtung wertvoller Biotop, untaugliche Ausgleichsflächen

Für den Bau der TVO werden rund 22 Hektar Waldflächen vernichtet, sieben Hektar davon allein für Baustelleneinrichtungsflächen. Dauerhaft versiegelt werden 35,7 Hektar. Davon betroffen sein werden folgende drei gesetzlich geschützte Biotoptypen:

- Heidenelken-Grasnelkenflur auf einer Fläche von 630m²,
- Eichenmischwälder bodensaurer Standorte, frisch bis mäßig trocken auf Flächen von 5.820 m²,
- Straußgras-Eichenwald auf einer Fläche von 26.603m².

Rund ein Drittel davon gehen allein durch Baustellenbedingte Flächenbedarfe verloren. Die eingereichten Planunterlagen lassen gründliche und transparent nachvollziehbare Prüfung von Möglichkeiten zur Minderung dieser Biotopverluste im Bauablauf vermissen. Zudem sind Fauna und Flora der beanspruchten Flächen nur unzureichend, weil teilweise nicht zweifelsfrei nachvollziehbar

kartiert worden. Vorgesehene Ausgleichsflächen erreichen weder die Waldeigenschaft noch die nötige Biotopqualität. Abgesehen davon, dass insgesamt nicht genügend Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen und somit Ersatzgelder in Millionenhöhe zu leisten sind, sind viele der trassenbegleitend zur TVO geplanten schmalen Waldstreifen, Gehölzsäume und Gehölzinseln letztendlich mit Breiten um 5 m zu schmal oder anderweitig zu klein um geschützte Biotope wirklich ausgleichen zu können. Eine wirkliche Waldentwicklung mit entsprechenden Bodentypen und dem für den speziellen Unterwuchs nötigem Waldklima ist dort nicht zu erwarten. Nährstoffeinträge und störende Einflüsse durch Lärm, Schadstoffemissionen und Licht lassen eine Waldentstehung nicht zu. Zusätzlich würde die angestrebte Umsetzung der NVT nicht unwesentliche Teile angelegter Ausgleichsflächen schon nach wenigen Jahren wieder zunichtemachen. Sie können also den Eingriff durch die TVO nicht ausgleichen und nicht anerkannt werden. Laut Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin kommen über 500 Pflanzenarten in der Wuhlheide vor. Davon sind 77 Rote-Liste-Arten und 31 Zielarten des Florenschutzes. Damit ist die Wuhlheide eine Spitzenreiterin der Artenvielfalt in Berlin. Mit den Biotopflächen werden durch den Bau der TVO aber gleichzeitig die Lebensräume zahlreicher Vogel- und Fledermausarten sowie von schützenswerten Insekten, Reptilien und Amphibien bedroht.

Fehlende Betrachtung weiterer nahe gelegener Verkehrsprojekte

Die mangelnde Betrachtung der TVO im Zusammenhang mit anderen baulichen Vorhaben gilt nicht nur für die Schienennahverkehrstangente (NVT). So fehlt es den Planungsunterlagen auch an einer Einordnung der kumulativen Wirkung auf die verschiedenen Schutzgüter aus Vorhaben wie der keine 400m östlich der TVO-Planung im Bezirk Treptow-Köpenick geplanten „Westumfahrung Bahnhofstraße“ (WUB), sowie eines Kehrgleises für Straßenbahnen im peripheren südlichen Untersuchungsraum und insbesondere dem damit ebenfalls erheblich einhergehenden Waldverlust. Der durchaus in den Lageplänen erkennbare Konflikt mit den nach Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bahnflächen bleibt unerwähnt.

Fragwürdige Variantenbetrachtung

In der Variantenuntersuchung liegt eine entscheidende Hürde für die Legitimation der vorgelegten TVO-Planung. Mit Blick auf die aktuelle Trassenführung beruft sich die Planungsbehörde auf die in einem zweistufigen „Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren“ (FAR) ermittelte Vorzugsvariante. Eine Betrachtung von dafür „ernsthaft in Betracht kommende“ Trassenvarianten erfolgte anhand der Kriterien Verkehrswirksamkeit, Technische Machbarkeit, Stadtplanung und Städtebau, Umwelt sowie Kosten samt individueller Wichtung.

Zu bemängeln ist daran, dass dabei weder eine Nullvariante noch eine Null-Plus-Varianten in den Vergleich aufgenommen wurde. Weiterhin kann die vorgenommene Gewichtung nicht als sachgerecht angesehen werden. Alle Aspekte des Klima-, Umwelt-, Landschafts-, Natur- und Artenschutzes und die der menschlichen Gesundheit wurden dafür lediglich in einem einzigen Kriterium („Umwelt“) zusammengefasst. Dadurch bestand ein nicht unwesentliches Ungleichgewicht zu den demgegenüber vereinzelt verkehrlichen und technischen Aspekten, die zudem keinesfalls vollständig waren. Das Kriterium „Planung/Technische Machbarkeit“ war allein auf für die TVO notwendige Brückenbauwerke reduziert und der Aspekt „abzureißende Gebäude“ war einziger Bestandteil des Kriteriums „städtebauliche Betrachtung“.

Das Ergebnis der erfolgten Variantenuntersuchung kann somit keinesfalls als korrekt und neutral betrachtet werden. In der Konsequenz wurden im Ergebnis von FAR-Stufe 1 ausschließlich Korridore mit den schwerwiegendsten Auswirkungen für den Biotop- und Artenschutz zur weiteren Betrachtung

ausgewählt, und das, obwohl dem Biotop- und Artenschutz zum Erhalt der biologischen Vielfalt angeblich eine "erhebliche Bedeutung" beigemessen wurde. Begründet wurde dies vordergründig mit dem zusätzlichen Erhalt bestehender Gebäude. Anstatt also die Nichtrealisierbarkeit der aktuellen TVO-Planung anzuerkennen, wurde wiederum entschieden, große Nachteile bei den Umweltbelangen, dem Klimaschutz, der Technischen Machbarkeit und sogar bei der Verkehrswirksamkeit in Kauf zu nehmen und die Bewertungen entsprechend angepasst. Darüber hinaus spielten die baulichen und technischen Auswirkungen der TVO auf die Bestandstrasse der Fernbahn (Westverschiebung des BAR) oder aber die möglichen Folgen auf die Umsetzung der Nahverkehrstangente (Platzbedarfe, Kosten für Strecke und Kreuzungsbauwerke) für die Variantenbewertung überhaupt keine Rolle - und das obwohl eigentlich klar ist, dass sich die Linienfindung zur TVO insbesondere deshalb gar nicht isoliert bestimmen lässt.

Unserer Einschätzung nach liegt also mit der erfolgten Variantenuntersuchung ein erheblicher Abwägungsfehler vor. Für die Nahverkehrstangente erwarten wir damit eine Verteuerung von mindestens einer halben Milliarde Euro infolge der Verlegung der Fernbahn und den damit verbundenen Kosten für Um- und Neubauten bei Böschungen, Brücken, Signal-, Bahnstrom- und Entwässerungsanlagen sowie Lärmschutzwände.

Spekulative Aussagen statt ernsthafte Prüfung beim Klimaschutz

Einzelne Planunterlagen erscheinen schon deswegen unbrauchbar, weil wesentliche Teile der rechtlich gebotenen Prüfung fehlen, rein spekulative Einschätzungen getroffen und im Fazit die eigenen Erkenntnisse ignoriert werden. Beispielhaft steht dafür der Fachbeitrag Klimaschutz (U 19.7). In dessen Fazit werden nicht einmal mehr die zuvor ermittelten Emissionen mit schädlicher Klimawirkung erwähnt. Stattdessen werden spekulativ positive Wirkungen des Straßenneubaus zitiert, ohne diese weiter einzuordnen und zu prüfen. Es werden darüber hinaus keinerlei mögliche vorhabenspezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Klimabilanz erwogen. Mindestinhalte sind nicht vorhanden.

Unhaltbares Entlastungsversprechen

Die heutige TVO ist keine „Entlastungsstraße“, sondern eine hoch leistungsfähige überörtliche Hauptverkehrsstraße, die den Nordosten und Südosten Berlins verbindet. Mit dem geplanten Bau der TVO und der vom Land Brandenburg im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans betriebenen Ortsumfahrung Ahrensfelde wird genau die von der DDR konzipierte Verkehrsplanung vollendet. Die TVO wird somit zu mehr Verkehr führen. Es muss sogar mit LKW-Verkehr gerechnet werden, der vom Berliner Außenring auf die kürzere und nicht mautpflichtige TVO ausweichen wird.

Überholte Verkehrsprognose

Der TVO fehlt im Grunde eine als Planfeststellungsgrundlage geeignete Verkehrsprognose. Die vorliegende Verkehrsprognose auf Basis von Verkehrszahlen aus 2014 bezieht sich auf den Prognosehorizont 2030. Nach den Verfahrensabläufen im Land Berlin und den absehbaren Klagen ist jedoch für dieses Vorhaben nicht mit einem Planfeststellungsbeschluss vor 2030 zu rechnen. Realistisch dürfte die TVO frühestens 2035 fertiggestellt sein.

Ein sachgerechter Prognosehorizont liegt nach Stand der Rechtsprechung bei etwa 10 Jahren. Der Bund erarbeitet im Rahmen der Verkehrsprognose 2040 inzwischen auch drei Szenarien 2050.

Zudem bezieht die Verkehrsprognose die veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere die umweltrechtlichen und umweltpolitischen, nicht mit ein. Dazu gehört auch die im Erläuterungsbericht

erwähnte Zielsetzung eines Modal Splits von 82 Prozent für den Umweltverbund aus Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr und 18 Prozent für den motorisierten Individualverkehr. Eine am angestrebten und aus Umweltschutzgründen zwingend erforderlichen Modal Split orientierte Verkehrsprognose würde zeigen, dass es unter Berücksichtigung der Ziele des Landes Berlin keinen Bedarf für die TVO gibt. Die Verkehrsprognose muss berücksichtigen, dass auch im Verkehrssektor in naher Zukunft (2045) Klimaneutralität erreicht werden muss.

Kosten-Nutzen Betrachtung und unrealistisches Förderversprechen

Die derzeit aktuelle Kosten-Nutzen Betrachtung zur TVO stammt aus dem Jahr 2013 und wies einen Nutzenüberschuss von 4.4 gegenüber den Kosten aus. Seitdem sind die noch nicht final projektierten Kosten von 80 Millionen Euro auf – laut aktueller Haushaltsunterlage auf geschätzt 400 Millionen Euro gestiegen und von weiteren Kostensteigerungen ist auszugehen. Demgegenüber scheint zudem die bisher genannte Förderung von 90 Prozent aus GRW-Mitteln vollkommen unrealistisch. Dafür sorgen von 90 auf 60 Prozent verminderte Quoten sowie die Frage nach der grundsätzlichen Anwendbarkeit. Angesichts der aktuellen Haushaltslage ist vollkommen schleierhaft, wie das Land Berlin den Bau der Straße finanzieren will.