

Viele Gründe sprechen für den Erhalt der Wuhlheide und gegen den Bau der TVO und wir hoffen, dass sich viele Menschen mit uns dafür einsetzen.

Im jetzt laufenden Planfeststellungsverfahren haben alle Berliner und insbesondere Betroffene die Möglichkeit, eine Einwendung einzureichen, welche Aspekte unzureichend in der Planung berücksichtigt wurden. Auf diese muss die Planungsbehörde reagieren und diese Aspekte entweder in der Planung berücksichtigen oder begründen, warum diese nicht berücksichtigt werden (müssen).

Je konkreter sich die Argumente auf die Planungsunterlagen beziehen und je direkter die Betroffenheit ist, desto größer die Chance, dass die Einwände Folgen haben. Unten haben wir einige Punkte gesammelt, warum und wodurch Sie betroffen sein könnten. Formulieren Sie ihre Punkte bitte mit eigenen Worten, da Sammeleinwendungen mit gleichem Wortlaut auch nur als Sammeleinwendung bearbeitet werden. Ergänzen Sie auch gerne weitere Punkte, warum Sie gegen die Planung der TVO sind. Den Erläuterungsbericht (eine Zusammenfassung der Planunterlagen) können Sie hier herunterladen ([pdf 130MB](#), alle [Planungsunterlagen](#))

Die [Bürgerinitiative Wuhlheide](#) hat ebenfalls Argumente und Vorlagen gesammelt und bietet im Juni Online-termine an, um gemeinsam an Einwendungen zu schreiben.

Warum sind Sie betroffen (und damit berechtigt Einwände vorzubringen)?

- **Anwohnde** der zukünftigen TVO
- **Anwohnde im Umfeld** oder an den bestehenden Abschnitten (durch steigenden Verkehr)
- **Gartennutzer*innen** im Umfeld
- **Pendler*innen** (Umbaumaßnahmen Bauzeit, Streckensperrungen, ...)
- **Spaziergänger*innen** in der Wuhlheide & Biesenhorster Sand
- **Berliner*in** (allgemeine Themen wie Klimaschutz, Verkehrswende)
- **Steuerzahler*in** (Kosten & Wirtschaftlichkeit)
- ...

Themen, die für Ihre Einwendungen relevant sein könnten

Lärm & Verkehr

Durch den Bau der TVO werden bisher wenig von Straßenlärm belastete Gebiete verlärmert. Anwohnerinnen, aber auch viele Kleingartennutzer im Umfeld der TVO werden dadurch Tag und Nacht belastet. Aber auch die Erholungsfunktion und die Natur in der Wuhlheide und dem Biesenhorster Sand werden dadurch stark gemindert und belastet.

Auch auf anderen Straßen wird der Verkehr und damit der Lärm zunehmen (zum Beispiel auf den schon bestehenden Abschnitten der TVO, auf Zubringerstraßen oder auch auf Ausweichstraßen während der Bauzeit).

Insgesamt wird der Kfz- und LKW-Verkehr in der Gegend durch den Bau ansteigen, da z. B. LKW die Strecke als Abkürzung des Autobahnringes A10 nutzen werden. Ob überhaupt derzeit stark belastete Straßen entlastet werden und wie stark diese ausfallen wird, ist dagegen zweifelhaft. In der Treskowallee führt die TVO nur zu wenig abnehmenden Verkehrszahlen und auch die Köpenicker Straße bleibt eine stark befahrene Straße. Konkrete Pläne für einen verkehrsberuhigten Umbau der Köpenicker Straße gibt es nicht. Selbst die im Erläuterungsbericht angesprochene abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sind unglaubwürdig, da sie verkehrsrechtlich nicht begründbar ist und der Senat andernorts genau das Gegenteil tut (mittels Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tempo30-Strecken wieder in Tempo50 umwandeln).

In der Variantenuntersuchung wurde eine qualifizierte Nullvariante (also Umbau der bestehenden Straßen, um den Verkehr aufnehmen zu können) nicht geprüft. Durch einen Umbau der Bahnübergänge zu Unterführungen und Brücken sowie ein durchgehender Rad- und Fußweg in der Köpenicker Straße könnten wesentliche Stau-punkte beseitigt werden.

Konkrete Verkehrsprognosen nach dem Bau der TVO:
Spindlersfelder Str. (+8.000 Kfz-Fahrten/Werktag)

Märkische Allee (+9.400 Kfz-Fahrten/Werktag)
Entlastung der Treskowallee (-3.000 Kfz), Köpenicker Straße (-6.800 Kfz)

Detailliertere Infos zu betroffenen Straßen:
- Erläuterungsbericht Kapitel 2.4.2. (Seite 17)
- Erläuterungsbericht Kapitel 6.1.5. (Seite 172)

TVO verhindert Nahverkehrstangente

Mit der Planung und dem Bau der Straße werden Tatsachen geschaffen, die den dringend benötigten Bau einer Nahverkehrstangente erschwert und verhindert. Es werden bislang freigehaltene Flächen für die NVT überbaut, so dass die NVT deutlich aufwändiger und teurer wird und dadurch unmöglich gemacht werden könnte.

Ob eine vierspurige Straße trotz NVT überhaupt notwendig wäre, wurde nicht untersucht. Die Planung widerspricht damit dem Mobilitätsgesetz und den Zielen der Mobilitätswende, mehr Verkehr von der Straße auf den Umweltverbund aus Fahrrad und Schiene zu verlagern.

Luftverschmutzung & Schadstoffe

Mehr Verkehr bedeutet auch eine erhöhte Luftverschmutzung mit gesundheitsgefährdenden Stickoxiden und Feinstaub. Die Berechnung der Grenzwerte basiert dabei auf veralteten und viel zu hohen Zahlen. Die EU hat mittlerweile eine deutliche Reduzierung der Grenzwerte um 50% und mehr bis 2030 beschlossen. Die wissenschaftlich basierten Richtwerte der WHO liegen noch deutlich unter diesen Grenzwerten. ([Pressemitteilung der EU Kommission](#), [Umweltbundesamt](#))

Ausschlaggebend für die Berechnung und Beurteilung der TVO und möglicher notwendiger Maßnahmen müssen die strengeren Grenzwerte der EU und der WHO für 2030 sein, um sicher zu stellen, dass die Grenzwerte bei einer möglichen Fertigstellung der TVO in 10-15 Jahren nicht überschritten werden.

Der als Begründung für die TVO genutzte Luftschadstoffindex von 2015 ist veraltet. In der Karte von 2018 werden keine erhöhten Luftschadstoffindexe mehr angezeigt, so dass ein Teil der Begründung wegfallen würde. Auch die Verkehrsprognosen basieren auf veralteten Daten und ist zur Begründung der TVO untauglich. Damit ist auch das überwiegende öffentliche Interesse an der TVO nicht gegeben.

Genauere Infos im Erläuterungsbericht:
- Kapitel 5.2.4.2. (S. 157) *Umweltauswirkungen Lufthygiene*
- Kapitel 6.2. (S. 176) *Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen*

Wasser

Im Trinkwasserschutzgebiet Wuhlheide werden 35,7 Hektar Flächen dauerhaft versiegelt oder überbaut, die für die Neubildung des Grundwassers und anderen Bodenfunktionen damit nicht mehr zur Verfügung stehen. Im Gegenzug werden nur 4,1 Hektar trassennah plus weitere 3,2 Hektar irgendwo anders entsiegelt (die dementsprechend nicht zur Grundwasserneubildung in der Region zur Verfügung stehen).

Weiterhin werden die Flächen um die Straße mit Einträgen an Feinstaub, Gummiabrieb, Mikroplastik und giftigen Abgasen aus Verbrennungsmotoren belastet.

Weitere Infos:
Erläuterungsbericht Kapitel 5.2.2.2. (S. 149) Umweltauswirkungen (Fläche)

Erholungsfunktion

Die Wuhlheide und der Biesenhorster Sand erfüllen bisher wichtige Naherholungsfunktionen für die Menschen aus den angrenzenden Stadtteilen, aber auch aus der weiteren Umgebung. Durch den konstanten Lärm und die Zerschneidung der Flächen durch die vierspurige Straße (tlw. mit hohen Lärmschutzwänden) verlieren große Teile diese Funktion und reduzieren damit den Zugang der Menschen zu Grünflächen.

Natur- und Umweltschutz (?)

Die TVO hat auch auf die Tier- und Pflanzenwelt einen großen Einfluss. Die vierspurige Straße bildet eine unüberwindbare Barriere für kleine Säugetiere, Reptilien, Amphibien und viele Insekten. Aber auch Fledermäuse und Vögel können durch die Straße beeinträchtigt und so sehr gestört werden, dass die Fläche nicht mehr als Nahrungs- oder Brutgebiet genutzt wird.

Insbesondere bei den streng geschützten Zauneidechsen hat die TVO gravierende Folgen, die dem Bau der Straße eigentlich entgegenstehen. Mit einem überwiegenden öffentlichen Interesse und zwingenden Gründen wird hier eine Ausnahmegenehmigung gerechtfertigt. Auch bei verschiedenen Fledermausarten werden negative Effekte erwartet.

Weitere Infos:

*Erläuterungsbericht Kapitel 2.6. (S. 21) Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
Erläuterungsbericht Kapitel 5.2.1.2 Umweltauswirkungen*

Klima

Der Verkehrssektor trägt erheblich zum Klimawandel bei, hauptsächlich durch den Ausstoß von Treibhausgasen wie Kohlendioxid (CO₂).

Der Bau der TVO begünstigt die Mobilität mit Kfz und LKW und erschwert den Bau einer Nahverkehrstangente. Er widerspricht damit dem Klimaschutzgesetz und der Klimanotlage.

Allein durch den Anstieg des Kfz-Verkehrs rechnen die Planer mit ca. 9.000t CO₂-eq pro Jahr mehr als ohne die TVO (das sind also nur die Mehremissionen und nicht die Gesamtemissionen). Zusätzlich entstehen durch den Bau der Straße und den Betonelementen große Mengen CO₂.

Der Vergleich mit den deutschlandweiten Jahresemissionen im Verkehrsbereich entbehrt jeglicher Bewertungsgrundlage. Im Jahr 2035 machen die ZUSÄTZLICHEN Emissionen der TVO mehr als 0,5% der Berliner Verkehrsemissionen aus (9.000t von 1,7 Mio. t Gesamtemissionen (Plan SenUVK)).

Infos:

Erläuterungsbericht Kapitel 5.2.4.2. Umweltauswirkungen (Klima) und 5.2.4.3. Klimaschutz (S. 158)

Kosten

Die Planung orientiert sich an zu hohen Verkehrsprognosen, die nicht mit den Klimazielen vereinbar sind und ist damit überdimensioniert. Die letzten Kostenschätzungen aus dem Jahr 2022 belaufen sich auf 351 Millionen Euro für die 7 Kilometer lange Strecke. Laut Senatsangaben ist bereits klar, dass die Kosten deutlich steigen werden. Damit muss angezweifelt werden, dass die Kosten-Nutzen-Analyse noch den gesetzlichen Ansprüchen für Großprojekte genügt und über 1 liegt.

Zumal die einzig vorliegende Nutzen-Kosten-Analyse zu diesem Abschnitt der TVO aus dem Jahr 2013 stammt und zwar mit einem Verhältnis von 4,4:1 gut bewertet wurden, aber auch diese Werte sind für das hier ausliegende Vorhaben nicht relevant. Grundlage dieses Nutzen-Kosten-Verhältnisses war eine vollständig andere Ausgangslage (TVO-Trasse auf der Ostseite des BAR, eine Baukostenschätzung von 80 Mio. Euro, andere Verkehrspolitische Zielsetzungen, ohne Mobilitätsgesetz, ohne Klimaschutzmaßnahmen, etc.).

Aufgrund der Überplanung von freigehaltenen Flächen für die Nahverkehrstangente und wegen für die TVO notwendigen zusätzlichen Bauwerken (Brücken, Tunnel, Stützwände) werden sich die Kosten für die Eisenbahn-Nahverkehrsstrecke massiv erhöhen und die Nutzen-Kosten-Analyse der NVT negativ gefährden. Diese Kosten müssten der TVO statt der NVT zugerechnet werden.