

Auswertung der Online-Beteiligung zur „Variantenuntersuchung. Zweite Bearbeitungsstufe in Anlehnung an FAR“ | Tangentiale Verbindung Ost

Bei einem **Infoabend** am 8. Oktober 2018 im FEZ berichteten der Vorhabenträger, die Abteilung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in ihren Präsentationen ausführlich über die zweite Stufe der Variantenuntersuchung. Es wurden das Verfahren und die Einzelaspekte „Besonderer Artenschutz“ und „Planerische Gesamtentscheidung“ im Detail erläutert.

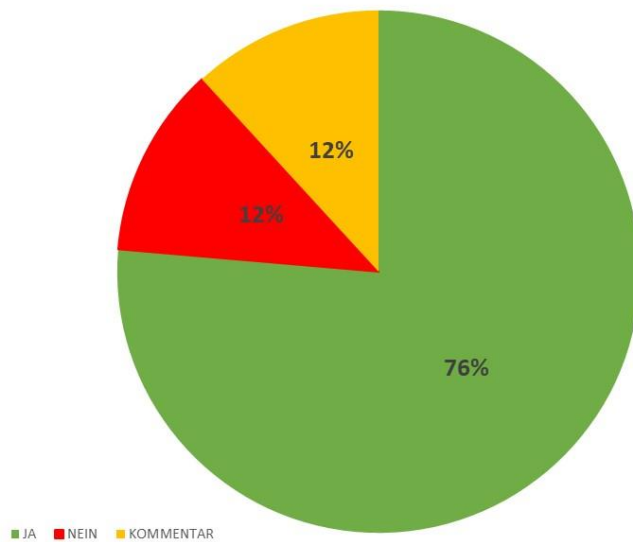
In der Zeit vom 08. Oktober bis 09. November 2018 hatten Bürger*innen, Anwohner*innen und Interessierte im Anschluss die Möglichkeit, sich über die **Beteiligungsplattform** des Landes Berlin mein.berlin.de einzubringen. Neben sechs Multiple-Choice-Fragen gab es auch die Möglichkeit, Anmerkungen oder Fragen in ein offenes Kommentarfeld einzugeben. Aus Datenschutzgründen ist nicht ersichtlich, ob die Personen, die ihre Stimme bei den Multiple-Choice-Fragen abgaben mit denen identisch sind, die einen ausführlichen Kommentar ergänzten. Maximal 72 Stimmen wurden im Multiple-Choice-Bereich gezählt, außerdem insgesamt 56 Kommentare. 13 Kommentareinträge waren leer oder wurden durch den/die Nutzer*in selbst gelöscht. Drei weitere Fragen und Anmerkungen gingen per Mail oder Post ein und wurden ebenfalls ausgewertet.

Der Wunsch nach ausreichendem Lärmschutz, dem Erhalt des Biesenhorster Sandes und einer zügigen Umsetzung bzw. nach einem zügigen Beginn der Baumaßnahmen zur Vorzugsvariante KOMBI 3 wurde besonders häufig geäußert. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nimmt diese und alle anderen Eingaben ernst. Die getätigten Anregungen wurden alle sorgfältig geprüft und werden, neben der öffentlichen **Auswertung** an dieser Stelle, selbstverständlich soweit möglich bei kommenden Planungsschritten einbezogen.

Durchschnittlich 69,5 Personen gaben Ihre Stimme zu sechs Multiple Choice-Fragen ab, die sich auf die Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der Abwägung der Kriterien bezog. Dies wurde bei allen Fragen zu mindestens 76% mit „JA“ beantwortet. Alle Unterlagen zum Verfahren können unter berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/tvo/de/service.shtml eingesehen werden.

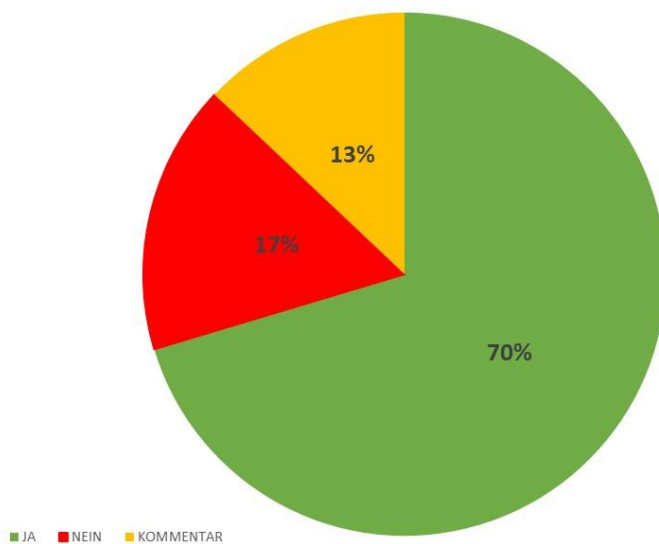
Die detaillierte Auswertung der Multiple-Choice-Stimmen ergab folgendes Bild:

In FAR Stufe II sind fünf Kriterien abgewogen worden, die wir hier aufgeführt haben. Sind diese Kriterien Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



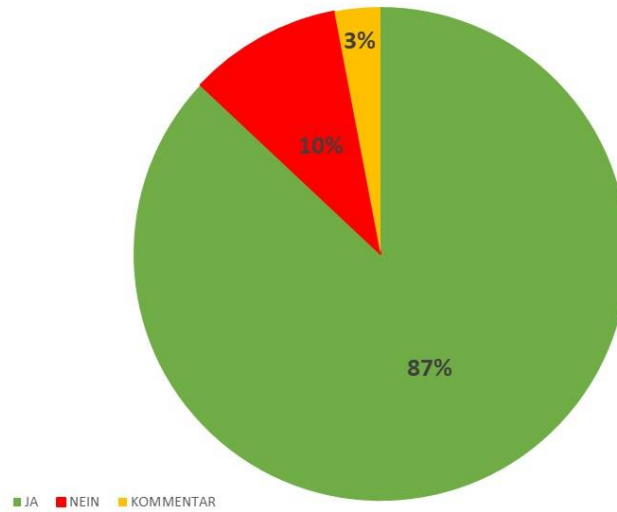
-> Auf der Grundlage von 69 Stimmen

Kriterium "Verkehrswirksamkeit": Ist die Abwägung in der entsprechenden Unterlage unter dem Reiter "Verkehrswirksamkeit" im Infoteil Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



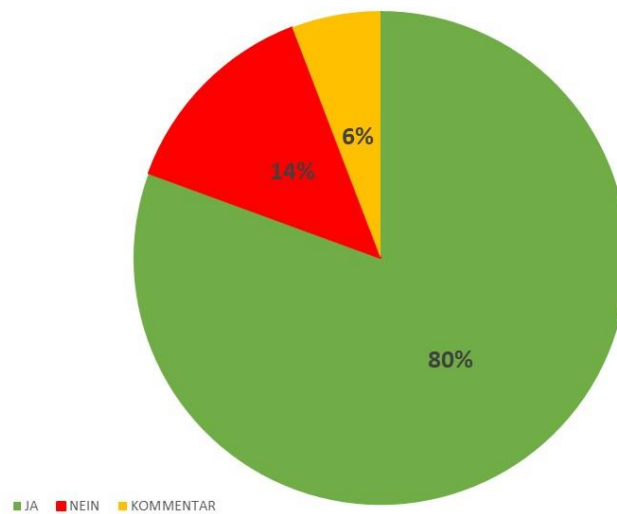
-> Auf der Grundlage von 72 Stimmen

Kriterium "Planung und Technische Machbarkeit": Ist die Abwägung in der entsprechenden Unterlage unter dem Reiter "Planung und technische Machbarkeit" im Infoteil Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



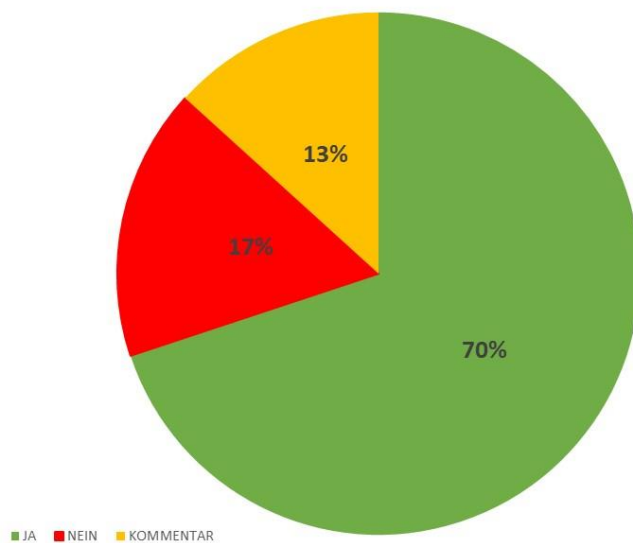
-> Auf der Grundlage von 68 Stimmen

Kriterium „Stadtplanung und Städtebau“: Ist die Abwägung in der entsprechenden Unterlage unter dem Reiter „Stadtplanung und Städtebau“ im Infoteil Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



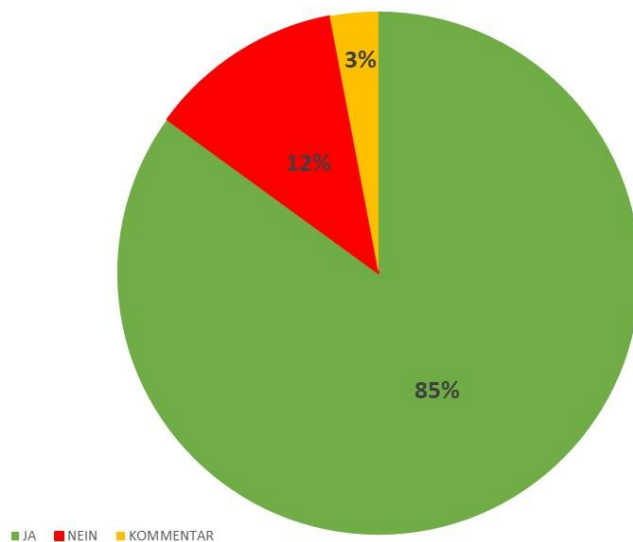
-> Auf der Grundlage von 69 Stimmen

Kriterium „Umwelt“: Ist die Abwägung in der entsprechenden Unterlage unter dem Reiter „Umwelt“ im Infoteil Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



-> Auf der Grundlage von 72 Stimmen

Kriterium „Kosten“: Ist die Abwägung in der entsprechenden Unterlage unter dem Reiter „Kosten“ im Infoteil Ihrer Meinung nach vollständig und nachvollziehbar?



-> Auf der Grundlage von 67 Stimmen

Fragen oder Anregungen im Kommentarbereich bezogen sich neben Aspekten, die sich direkt aus der Fragestellung „Wie bewerten Sie die Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der Abwägungen in den Kriterien des FAR?“ ergaben, auch auf die vielen anderen Bereiche der Vorbereitung, Planung und Öffentlichkeitsarbeit zur Tangentialen Verbindung Ost.

Im Folgenden finden Sie eine Übersicht zu allen Bereichen, die sich nicht auf die Interessen Einzelner bezogen (bspw. grundstücksspezifische Anregungen), sondern für die Allgemeinheit von Belang sind. Da sich die Themen häufig glichen oder ähnliche Schwerpunkte hatten, wurden für die Auswertung Kategorien gebildet:

- Rad- und Fußwegenetz sowie ÖPNV bei den Planungen zur TVO

Alle Varianten der TVO wurden mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg betrachtet. Eine spätere Trennung der Nebenanlagen (Geh- und Radweg) ist ebenfalls möglich. Eine weitergehende Bewertung ist in der Variantenbetrachtung nicht erforderlich und wurde deshalb nicht vorgenommen.

Mit der weiteren Planung der Vorzugsvariante in 2019 erfolgt dann aber eine detailliertere Bewertung der **Rad- und Fußwege** einschließlich deren Anbinde- (zum Beispiel an den Europa-Radweg R1) und Querungsmöglichkeiten zu den Wohngebieten sowie zum FEZ.

Der strategischen Verkehrsplanung folgend wurde für die Trasse außerdem eine mögliche **Schienen-Personen-Nahverkehrstangente** berücksichtigt. Es ist mit der Planung der TVO sichergestellt, dass eine spätere Realisierung einer solchen Nahverkehrstangente möglich ist.

- Verkehrsbelastung und Verkehrslenkung nach Fertigstellung

Hier gab es konkrete Nachfragen zur Tangentialverbindung Nord und zum Kreisverkehr an der B1/B5:

Die **Tangentialverbindung Nord** liegt nördlich von Rosenthal. In der Annahme, dass die **Ost-West-Trasse** (Entlastung der Bahnhofstraße) gemeint ist, kann die Aussage getroffen werden, dass eine Berücksichtigung dieser Trasse über die Zahlen des Verkehrsmodells 2030 abgebildet ist.

Ein **Kreisverkehr auf oberer Ebene an der B1/B5** erfordert einen großen Flächenbedarf, der über ein Brückenbauwerk oder sogar mehrere Brückenbauwerke realisiert werden müsste. Bei Verkehrsströmen von ca. 40.000 Kfz/Werktag auf der TVO und 55.000 Kfz/Werktag auf der B1/B5 ist ein Kreisverkehr nicht möglich.

- Lärmbelastung und Lärmschutz

Grundlage für die Variantenbewertung ist hinsichtlich der **Schallimmissionen** ein entsprechendes Lärmgutachten, im Rahmen dessen Berechnungen durchgeführt wurden. Diese wurden nach der vorgegebenen Rechenvorschrift RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) unter der Berücksichtigung von Lärmschutzwänden durchgeführt. Die unterschiedlich starken Auswirkungen durch Lärmemissionen auf die Wohngebiete in Biesdorf-Süd aber auch in allen anderen angrenzenden Gebieten, die zum Wohnen genutzt werden, gehen in die Bewertung und Variantenreihung ein. Im Zuge der Erstellung des Planfeststellungsantrags wird zu einem späteren Zeitpunkt für die Vorzugsvariante KOMBI 3 ein weiteres Lärmgutachten erstellt werden, in dem im Detail die Anforderungen an die Lärmschutzplanung (u.a. Lärmschutzwände) definiert werden, um die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entlang der gesamten Strecke der TVO östlich und westlich einzuhalten. Inwiefern dabei Synergien zur Abschirmung der Bahn realisiert werden können und inwieweit durch die Berücksichtigung der Vorbelastungen der bestehenden Bahnlinie Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung entstehen und wie diese zu vermeiden sind, wird auf der nachfolgenden Planungsebene mit untersucht.

- Baulogistik und Baulärm

Es ist bisher angedacht, dass die Herstellung der Trasse TVO vor Kopf und unter Nutzung des für die TVO-Trasse vorgesehenen Baufeldes erfolgt. Die Breite des freizuhaltenden Baufeldes entspricht der Breite des Straßenkörpers (Straßenquerschnitt + Böschung). Damit ergibt sich eine Baufeldbreite von ca. 40 m bis 50 m auf der freien Strecke. Zufahrten zum Baufeld sollen über die Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Anfahrten durch das Wohngebiet sollen auf ein Minimum beschränkt werden. Der genaue Bauablauf inklusive Logistikkonzept wird für die Vorzugsvariante noch erarbeitet werden.

Im Vorfeld jeder Baumaßnahmen wird für angrenzende Gebäude **eine Beweissicherung** durchgeführt. Sollte es unter Beachtung der gesetzlichen Randbedingungen nachweislich infolge der Bauarbeiten zu Beschädigungen kommen, werden diese Schäden durch den Vorhabenträger reguliert.

- Umweltbelastung und Umweltschutz

Für alle Varianten wurde ein **Luftschadstoffgutachten** erstellt, bei dem die Auswirkungen der TVO im Hinblick auf die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub der Größen 10 und 2.5 µm untersucht wurden. Beide Gutachten wurden bei der Bewertung der Varianten mit berücksichtigt.

- Ergänzenden Erläuterung zur Abwägung im Kriterium „Umwelt“ / Mensch vs. Tier?

Die Variante KOMBI 1 ist im Ergebnis einer umfassenden Variantenuntersuchung als Beste ermittelt worden. Dafür wurden im sogenannten FAR Verfahren (Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren) fünf Kriterien gebildet, die für alle Varianten gleich gewertet wurden. In diese Kriterien ist auch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eingegangen.

Der Vorhabenträger hat sich bei der Bewertung der Varianten bezüglich des Kriteriums Umwelt dazu entschlossen, als **Grundlage die Rangreihung der Varianten** heranzuziehen und diese Platzierungen in der Gesamtbewertung weiterzuverarbeiten. Dies ist sachgerecht, weil die Varianten sich zwar in Ihrer Lage z.T. nur wenig unterscheiden, in der Bewertung aber zahlreiche erhebliche Unterschiede deutlich geworden sind. Dies zeigt sich, wenn man alle 84 Einzelkriterien betrachtet, die dann auf 7 Schutzgüter und dann zu einer Gesamtrangfolge zusammengezogen werden. Wenn man alle Platzierungen in den 7 Schutzgütern addiert und dann entsprechend der Platzierung Punktzahlen verteilt, ergibt sich ein Unterschied zwischen dem Bestplatzierten und dem am schlechtesten Platzierten, von 28 Punkten (bester Werte 21 Punkte und schlechtester Wert 49 Punkte). Auch die dazwischen liegenden Platzierungen der anderen Varianten sind ausreichend gleichmäßig verteilt (Punktzahlen vom besten zum schlechtesten Wert: 21, 28, 31, 33, 39, 41, 44, 49), so dass die Bildung und Weiterverarbeitung einer Rangfolge für das Kriterium Umwelt bei der Gesamtbewertung sachgerecht ist.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurde für alle Schutzgüter (Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter) und deren einzelne Funktionen, wie **z.B. Wald als Lebensraum für Tiere und als Frischluftproduzent**, Trinkwasserschutzgebiete als Grundlage für die Versorgung des Menschen mit Trinkwasser eine umfassende Bestandserfassung und -bewertung durchgeführt. Im Anschluss wurde im Rahmen einer sogenannten Auswirkungsprognose detailliert für jede einzelne Variante in m², Länge oder Stückzahl nachvollziehbar ermittelt, welche Wirkungen durch welche Variante mit welcher Schwere auf die einzelnen Schutzgutfunktionen entstehen werden. Die Summe der entstehenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führte zu einer Bewertung der Varianten und daraus abgeleiteten Rangfolge.

Die Belange des Menschen gehen auf vielfältige Weise in die Variantenuntersuchung ein. Zum Beispiel wird für jede Variante untersucht, welche Entlastungen in der Köpenicker Straße und der Treskowallee entstehen. Die Variante mit der größten Entlastung wird am besten bewertet (Kriterium 1). Es wird untersucht, welche Wohn- und Gewerbegebäude sowie privaten Grundstücke überprägt werden. Die Variante mit der größten Überprägung wird am schlechtesten bewertet (Kriterium 3). Es wird untersucht, welche Auswirkungen durch Lärm auf die Wohnbevölkerung, auf Kleingärten und auf Freizeit- und Erholungseinrichtungen entstehen. Die Variante mit den höchsten Lärmpegeln und den meisten Betroffenen wird am schlechtesten bewertet (Kriterium 4, Schutzgut Mensch). Es wird untersucht, welche Auswirkungen auf die Luftqualität entstehen. Die Variante, die die höchste Luftschadstoffbelastung verursacht, wird am schlechtesten bewertet (Kriterium 4, Schutzgut Mensch). Es wird untersucht, welche Auswirkungen auf das Trinkwasser in Berlin entstehen. Die Variante mit der geringsten Überprägung von Trinkwasserschutzgebieten wird am besten bewertet (Kriterium 4, Schutzgut Wasser). Es

wird untersucht, welche Auswirkungen auf die Erholung des Menschen entstehen. Die Variante, die Grünflächen am meisten verlärmst und überprägt, wird am schlechtesten bewertet (Kriterium 4, Schutzgut Landschaft). Es wird untersucht, welche Auswirkungen auf unser kulturelles Erbe entstehen. Die Variante, die am wenigsten Denkmäler überprägt, wird am besten bewertet (Schutzgut Kulturgüter). Es wird untersucht, welche Variante die geringsten Kosten für den Steuerzahler verursacht. Die Variante mit den höchsten Kosten wird am schlechtesten bewertet (Kriterium 5). Und schließlich dient die Straße selbst dem Menschen, um sein Mobilitätsbedürfnis zu befrieden.

Das Bundesnaturschutzgesetz bestimmt, dass Natur und Landschaft u.a. als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen zu schützen sind. Dieser Schutzzweck findet seinen Ausdruck u.a. im **Besonderen Artenschutz**. Die Konstruktion des Gesetzes und die ständige Rechtsprechung der deutschen Verwaltungsgerichte insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig erfordern eine Behandlung des Besonderen Artenschutzes in einer separierten Betrachtung. Diese führt aber keineswegs dazu, dass der Artenschutz höher zu bewerten ist als alle anderen Belange, sondern er setzt sich z.B. nur dann durch, wenn die Planungsziele auch mit einer Variante erreicht werden können, die geringere Auswirkungen auf den Artenschutz verursacht. Aber auch dann muss die Variante verhältnismäßig sein, beispielweise in ihren Auswirkungen auf andere Belange, wie z.B. Wohneigentum. Dies ist ausdrücklich im Einzelfall zu klären und ist im Fall der TVO nach einem schwierigen Bewertungs- und Entscheidungsprozess zugunsten der KOMBI 3 ausgefallen.

Zur **zeitlichen Abfolge für das Kriterium „Umwelt“** ist zu ergänzen: Die Umweltfachbehörden und Umweltverbände wurden im bisherigen Planungs- und Untersuchungsprozess regelmäßig jeweils bei Vorliegen neuer relevanter Bearbeitungsergebnisse vom Vorhabenträger im Rahmen eines nicht-förmlichen Verfahrens beteiligt (also vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren). Dies erfolgt fortlaufend auch bei den noch kommenden Arbeitsschritten. Immer wenn die Umweltfachbehörden oder Umweltverbände Hinweise haben, die relevant sind und die dazu geeignet sind, die vom Vorhabenträger ermittelten Ergebnisse in Frage zu stellen, insbesondere hinsichtlich von Vorkommen einzelner geschützter Arten, überprüft der Vorhabenträger diese.

- Ergänzende Erläuterung zur Abwägung im Kriterium „Kosten“

Für jede Variante wurden die vorliegenden oder zu erwartenden **Herstellungskosten** (inkl. Erdarbeiten) ermittelt und die **Kosten zur Baufeldfreimachung** (inkl. Rodungen) prozentual erfasst. Damit ist, wie in der Unterlage 13.5 d ersichtlich, dass für jede Variante unterschiedliche Kosten entstehen.

- Ergänzende Erläuterung zur Abwägung im Kriterium Verkehrswirksamkeit

Die wesentliche Grundlage für die Berechnung der objektkonkreten Verkehrsdaten stellt das Aktualisierte Verkehrsmodell (AVM) des Landes Berlin dar. Das AVM beinhaltet den Analysezustand 2014 und den Prognosehorizont 2030. Der Analysezustand bildet den Ist-Zustand eines mittleren Werktages im Analysejahr 2014 ab und wurde u.a. auf Basis von empirischen Zähl- und Verkehrsbefragungsdaten (SrV 2013) kalibriert.

Die jeweiligen LKW-Anteile sind im Verkehrsmodell genauso integriert wie die PKW-Anteile und je nach Straßenzug unterschiedlich, so dass keine Einzelausweisung erfolgte.

Ausführliche Informationen finden Sie unter

berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/tvo/downloads/bedarfsermittlung.pdf

Die **Verkehrsprognoseberechnungen** zur Verkehrswirksamkeit werden großräumig durchgeführt und berücksichtigen somit auch weiträumige Verlagerungseffekte. Für die Beurteilung der Varianten wurde jedoch lediglich die Entlastungswirkung auf den beiden parallel verlaufenden Straßenzügen in den Blick genommen, da diese u.a. Planungszweck ist. Bei der Köpenicker Straße wird der Verkehr von heute um fast die Hälfte reduziert, es fahren also ca. 7.000 Fahrzeuge weniger auf der Köpenicker Straße. Eine Mauterhebung für die TVO ist nicht vorgesehen.

- Vergabeverfahren

Das EU weite Ausschreibungsverfahren für die technische Planung der Verkehrsanlage inklusive der Straßenbrücken wurde auf der Berliner Vergabepattform im August 2018 veröffentlicht. Die Angebote liegen vor, werden geprüft und danach wird ein geeignetes Ingenieurbüro oder eine Bietergemeinschaft beauftragt. Die Mindestforderung nach 3 Angeboten legt die Haushaltsordnung von Berlin fest.

- Votum für den Schutz und Erhalt den Biesenhorster Sandes

Der Biesenhorster Sand ist von außerordentlich hoher naturschutz- und artenschutzfachlicher Wertigkeit. Um die Wertigkeit zu überprüfen und nachvollziehbar zu machen, wurden im Zuge der Erstellung der umwelt- und artenschutzfachlichen Unterlagen zur Variantenuntersuchung umfangreiche Untersuchungen in den Jahren 2014 bis 2017 durchgeführt, wie z.B. eigene Erhebungen im Gelände, Auswertung vorhandener Unterlagen (u.a. Umweltatlas Berlin, Landschaftsprogramm Berlin), Befragung ortskundiger Fachleute, Umweltverbände, Koordinierungsstelle Florenschutz.

Inwieweit der Biesenhorster Sand im Zuge der zu leistenden naturschutzrechtlichen Kompensation als Maßnahmenfläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt werden kann, wird auf der nachfolgenden Planungsebene untersucht.

- Ergänzende Erläuterung zur Machbarkeit einer Überdachung oder einer Tunnellösung für die TVO

Im Erläuterungsbericht findet sich eine ausführliche Darlegung zu dieser Fragestellung (berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/tvo/downloads/01_FAR_U6-1_EBericht.pdf, Seite 16 ff), die zu folgendem Ergebnis gelangt:

„Im Ergebnis stehen die Kosten solcher Tunnellösung (zusätzlicher oberirdischer Geh- und Radweg (Radschnellverbindung mit neuen Brückenbauwerken), komplette Rodung Waldbestand, Maßnahmen zur Grundwasserhaltung, Aufforstung usw.) insbesondere

wirtschaftlich, in keinem angemessenen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen. **Daher wird diese Streckenführung nicht vertiefend betrachtet.**

Aus vorgenannten Gründen wird auch **eine aufgeständerte Lösung** (Überführung des Waldbereiches durch ein Brückenbauwerk) **nicht vertiefend untersucht.**“

- Ergänzende Erläuterung zur Planung

Die mittlerweile auf Karlshorster Seite bebauten Flächen wurden bei der Umweltverträglichkeitsstudie und bei der Bewertung des Artenschutzes mit berücksichtigt.

Das Projektteam bedankt sich für die rege Beteiligung und Ihre wertvollen sachlichen Anregungen.