

Variantenuntersuchung nach FAR 1

Information zum Verfahren

Astrid Renner

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Arbeitsergebnisse in 2015

→ Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren
(FAR)

Variantenuntersuchung 1. Stufe

→ Umweltverträglichkeitsstudie **(UVS)**
Bestandserfassung und -bewertung (vertiefte Raumanalyse)

1. Stufe FAR

- **Definition der verkehrsplanerischen Ziele**
- **Grundlagenermittlung / Datenermittlung**
- **Ermittlung des Untersuchungsraumes**
- **Festsetzung der Beurteilungskriterien**
- **Verbale Beurteilung**
- **Auswertung und Ergebnis**

Verkehrsplanerische Ziele

1. Leistungsfähige Abwicklung des im Rahmen einer Bedarfsermittlung prognostizierten Verkehrsaufkommens und Bündelung des Verkehrs
2. Entlastung vorhandener Straßenzüge, die im unmittelbaren Umfeld der geplanten Maßnahme verlaufen, insbesondere der Köpenicker Straße und der Treskowallee
3. Verbesserung der verkehrlichen Erschließung für den Wirtschaftsverkehr in den Stadträumen Süd-Ost und Nord-Ost mit Anbindungen zur A 113 und A 117, zum Flughafen BER und zu den Wirtschaftsstandorten in Adlershof und Marzahn-Hellersdorf

Grundlagenermittlung / Datenermittlung

- Flächennutzungsplan, Stadtentwicklungsplan Verkehr, Bezirksentwicklungspläne, Bebauungspläne, Landschaftsprogramm, Kleingartenbestand, Lärmkarten, Bestandsaufnahmen, Fotodokumentation usw.

Beurteilungskriterien

- Verkehrswirksamkeit großräumig
- Verkehrswirksamkeit straßenbezogen
- Planung / technische Machbarkeit
- Stadtplanung / Städtebau
- Umwelt
- Baukosten

Beispiel: Verkehrswirksamkeit großräumig – Korridor 1

- Der Korridor besitzt unter Berücksichtigung der Varianten zur Nordumfahrung Köpenick eine Länge von ca. 9,3 - 10,7 km; 50 - 60 plangleiche Knotenpunkte (KP) mit einmündenden bzw. kreuzenden Straßen und abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h (als Lärmschutzmaßnahme bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit) sowie durch verschiedene angeordnete Fußgängerüberwege

Beispiel: Verkehrswirksamkeit großräumig – Korridor 1

- Keine direkte Verbindung zwischen Bauanfang (Spindlersfelder Straße) und Bauende (Märkische Allee); **sehr großer** Umweg.
- Durch die sehr vielen KP **sehr starke** Beeinträchtigung der Verbindungsqualität und der Leistungsfähigkeit
- Fazit: **mangelhaft**

Kriterium	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3	Korridor 4	Korridor 5	Korridor 6	Korridor 7	Korridor 8
Verkehrswirksamkeit großräumig	5	4	1	1	2	4	4	5
Verkehrswirksamkeit straßenbezogen	5	4	2	1	3	4	4	5
Planung/ Technische Machbarkeit	-	5	2	1	4	5	5	-
Stadtplanung Städtebau	-	5	3	3	5	5	5	-
Umwelt	-	3	4	5	4	4	4	-
Baukosten	-	5	4	3	3	5	5	-

	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3	Korridor 4	Korridor 5	Korridor 6	Korridor 7	Korridor 8
Korridor 1	k.V.	X	X	X	X	X	X	X
Korridor 2	-	k.V.	X	X	X	X	X	X
Korridor 3	-	-	k.V.	X	X	X	X	X
Korridor 4	-	-	-	k.V.	X	X	X	X
Korridor 5	-	-	-	-	k.V.	X	X	X
Korridor 6	-	-	-	-	-	k.V.	X	X
Korridor 7	-	-	-	-	-	-	k.V.	X
Korridor 8	-	-	-	-	-	-	-	k.V.
X	= Variantenvergleich erforderlich							
k.V.	= kein Vergleich, da eine Variante keine Alternative zu sich selbst ist							
-	= Variantenvergleich nicht erforderlich, da der Vergleich "richtungsneutral" ist							

Kriterium	Bewertungsstufe Korridor 2	Bewertungsstufe Korridor 5	Korridor 2 /Korridor 5
Umwelt	3	4	V
Verkehrswirksamkeit großräumig	4	2	N
Verkehrswirksamkeit straßenbezogen	4	3	N
Planung/ technische Machbarkeit	5	4	N
Baukosten	5	3	N
Stadtplanung/ Städtebau	5	5	G
Wertung:	relativer Vorteil		V
	relativer Nachteil		N
	gleichwertig		G
	keine Wertung		-

Abwägungsfall	Anzahl V	Anzahl N	Anzahl G	Begründung	Entscheidung
Korridor 2 vor Korridor 3?	1	5	0	Die Nachteile des Korridors 2 überwiegen klar.	Korridor 3 vor Korridor 2
Korridor 2 vor Korridor 4?	1	5	0	Die Nachteile des Korridors 2 überwiegen klar.	Korridor 4 vor Korridor 2
Korridor 2 vor Korridor 5?	1	4	1	Die Nachteile des Korridors 2 überwiegen.	Korridor 5 vor Korridor 2
Korridor 2 vor Korridor 6?	1	0	5	Der Korridor 2 besitzt gegenüber dem Korridor 6 einen Vorteile (U1).	Korridor 2 vor Korridor 6
Korridor 2 vor Korridor 7?	1	0	5	Der Korridor 2 besitzt gegenüber dem Korridor 7 einen Vorteile (U1).	Korridor 2 vor Korridor 7
Korridor 2 vor Korridor 8?				-	-

Ergebnis Variantenuntersuchung 1. Stufe

Korridor	Anzahl der Positiventscheidungen aus Tabelle 7	vorläufige Rangordnung
2	2	4
3	4	2
4	5	1
5	3	3
6	0	5
7	0	5

Ein vorläufiger Vorzugskorridor wird trotz einer vorläufigen Rangordnung nicht benannt, da die 1. Bearbeitungsstufe der Ermittlung nicht zumutbarer und nicht sinnvoller bzw. erheblich nachteiliger Korridore dient.

Ausblick Variantenuntersuchung 2. Stufe FAR

In der 2. Stufe der Variantenuntersuchung werden die Trassen innerhalb der Korridore 3 und 4 und kombiniert zwischen den Korridoren 3 und 4 ermittelt, neu bewertet und miteinander verglichen.

Trassen sind dann im deutlich größeren Maßstab definiert in der:

- Lage
- Länge
- Breite (z.B. Abmessungen der Fahrspuren, Geh- und Radweg)
- Anzahl der Bauwerke (z.B. Brücken)

Ausblick Variantenuntersuchung 2. Stufe FAR

In die Bewertung eingehende gutachterliche Daten u.a.:

- Luft
 - Lärm
 - objektkonkrete Verkehrsprognose
 - Umweltverträglichkeitsstudie
- Nach Neubewertung und erneutem Vergleich der definierten Trassen ergibt sich die künftige Vorzugstrasse.