

Berlin, den 04.12.2019

Beschluss des Sachverständigenbeirats für Naturschutz und Landschaftspflege zum Straßenneubauprojekt Tangentiale Verbindung Ost (TVO)

Beiratsbeschluss – NL-27-11-19a– Abstimmungsergebnis: 16(ja):1(nein):0(Enthaltung)

1. Grundsätzliche Position vor dem Hintergrund der Mobilitätswende

Zur Erreichung der internationalen Klimaschutzziele von 2015 in Paris muss der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert werden. Das Land Berlin hat u.a. zur Umsetzung dieser Ziele am 05.07.2018 ein Mobilitätsgesetz beschlossen. Danach sollen der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur ressourcenschonend und stadökologisch nachhaltig gestaltet werden. Außerdem sollen verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen vermieden werden. Der Beirat vermisst eine öffentliche Grundsatzdiskussion und integrative Planung des Landes in Sachen Mobilitätsplanung insbesondere unter Berücksichtigung des Öffentlichen Nahverkehrs im Kontext der Mobilitätswende und mahnt diese an.

Wenn mit dem Berliner Mobilitätsgesetz eine „Verkehrswende“ eingeleitet werden soll, müssen umfangreiche Straßenneubauplanungen für den motorisierten Verkehr, die wie die Tangentialverbindung Ost (TVO) mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, grundsätzlich noch mal auf den Prüfstand gestellt werden. Die neue TVO bietet eine großräumige Nord-Süd-Verbindung an, die zu mehr Verkehr führen wird, wodurch die Emissionen insgesamt zunehmen werden.

An Stelle der Straßen-TVO befürworten wir den schnellen Ausbau der Nahverkehrstangente (die NTV, eine S-Bahn auf Bahnflächen am Bahn-Außenring mit neuen Bahnhöfen, die sowohl im StEP Verkehr als auch im FNP als Langfristmaßnahme aufgeführt ist). Diese „Schienen-TVO“ wäre zur Verminderung der Belastungen anderer Straßen, wie z.B. der Treskowallee geeignet.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs muss dringend Vorrang haben, wenn das Mobilitätsgesetz ernsthaft umgesetzt werden soll.

2. Auswirkungen der TVO auf Natur und Landschaft

Berlin plant als erstes Bundesland eine „Klimanotlage“ zu erklären, umso unverständlicher ist es, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Oktober 2019 die Vorzugsvariante KOMBI 3 zur Grundlage des Planfeststellungsverfahrens gemacht hat. Diese Vorzugsvariante belegt in der Umweltbewertung im Rahmen des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren Stufe II (FAR II) nur den sechsten Platz. In diesem Verfahren fließt die Umweltverträglichkeit bei der Bewertung der unterschiedlichen Trassenvarianten nur mit 20 % ein und wird damit aus Sicht des Beirates im Bewertungsverfahren zu gering gewichtet. Die umfangreiche Waldinanspruchnahme wird im Bewertungsverfahren unzureichend berücksichtigt.

Alle Trassenvarianten der neuen TVO lenken den Verkehr in wertvolle Waldflächen, die dem Naturschutz, der Erholung und der Gesundheitsvorsorge dienen. Gleichzeitig sind auch die Belange des Grundwasserschutzes betroffen.

Überaus schwerwiegend ist der Flächeneingriff in die besonders wertvollen bodensauren Eichenwälder in der Wuhlheide. Bei der Realisierung der Vorzugsvariante KOMBI 3 müssten 14,6 ha Wald in Anspruch genommen werden. Dies wäre der höchste Waldverlust in Berlin seit dem Ende des zweiten Weltkrieges. Für die Variante V 1.1 hingegen, würden nur 7,6 ha Wald in Anspruch genommen.

3. Empfehlungen

Der Sachverständigenbeirat empfiehlt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Würdigung der Herausforderungen der Klimakrise, des landesweiten Flächenverbrauches und der geplanten Erklärung der „Klimanotlage“ für Berlin:

1. die Planung zur TVO einzustellen und
2. alternativ den ÖPNV auf der parallel verlaufenden Trasse mit Nachdruck auszubauen.

Angesichts der schon länger bestehenden politischen Bekenntnisse zum Klimaschutz, zur Mobilitätswende und zum Schutz von Natur und Landschaft ist der Beirat verwundert, dass bei den bisherigen Planungen

- die umweltverträglichste Variante V 1.1 im Bewertungsverfahren aus verkehrlichen Gründen verworfen wurde, da die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der Wuhlheide nicht gegeben sei. Allerdings ließen sich die verkehrlichen Nachteile dieser Variante durch technische Maßnahmen, etwa durch eine Brückenverbindung als bedarfsgerechte Verkehrsanbindung an die Spindlersfelder Brücke beseitigen. Dafür entfielen bei Variante V 1.1 umfangreiche Brückenbauwerke für die 2-fache Querung des Bahnaußenrings im nördlichen Teil. Bei den Varianten V 1.1 (und auch V 1.0) wird die TVO nicht auf die Westseite des Bahnaußenrings verschwenkt, so dass im Gegensatz zur derzeitigen Vorzugsvariante KOMBI 3 das laut Landschaftsprogramm geplante LSG „Biesdorfer Busch“ entlang des Tierparks nicht der Länge nach zerschnitten wird. Diese komplett östlich des Berliner Außenringes (BAR) verlaufenden Varianten wären daher in jedem Fall der Variante KOMBI 3 vorzuziehen.
- trotz erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft, vor allem in Waldbestände der Wuhlheide, im Vorfeld nicht ausreichend geklärt wurde, wo und in welcher Weise die umfangreichen gesetzlichen Kompensationsmaßnahmen im Falle der Realisierung der TVO umgesetzt werden können.
- kein eigenes Fachgutachten zum Eingriff in die Waldbestände erarbeitet wurde, das die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinsichtlich der Realisierbarkeit der Maßnahmen innerhalb des Stadtgebietes bzw. auf im Land Brandenburg angrenzenden Ackerflächen festlegt. Erst nach Vorliegen des Fachgutachtens und abhängig von dessen Ergebnis wird über den Fortgang der Planung entschieden.



Prof. Dr. Ingo Kowarik