

Ihre Fragen zum Lückenschluss TVO

Was ist hier die Nullvariante? / Warum ein Neubau?

Als Nullvariante wird in der Variantenuntersuchung nach FAR das vorhandene Straßennetz im Untersuchungsgebiet ohne bauliche Änderungen betrachtet.

Es ist schon heute sichtbar, dass das vorhandene Straßennetz überstaut ist, Lärm und Luftschadstoffe sich ausbreiten und etwas dagegen getan werden muss. Die erste Stufe der Variantenuntersuchung hat aufgezeigt, dass nicht im Ausbau von vorhandenen Straßen, sondern im Neubau einer Straßenverbindung der Vorzug liegt. Wir werden unseren Fokus in der zweiten Stufe FAR sehr deutlich auf die Belange von Natur und Landschaft, Lärm und Luft sowie Verkehr legen. Planungsbegleitend werden die entsprechenden Gutachter schon bei der technischen Findung der Trasse mit einbezogen. Ebenso werden diese Gutachten nicht nur für die spätere Vorzugstrasse erstellt, sondern für alle Varianten. So lassen sich die jeweiligen verkehrlichen, luftschadstofftechnischen, lärmtechnischen und umweltbezogenen Auswirkungen konkret darstellen. Wir hoffen, mit dieser Vorgehensweise eine deutliche Transparenz in der bautechnischen Planung zu erreichen und damit rechtzeitige Eingriffsmöglichkeiten in die Planung zu schaffen, um die jeweiligen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Warum wird die vorhandene Bahntrasse im nördlichen Bereich nicht einfach verschoben?

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP V) ist eine Nahverkehrstangente (S-Bahn) in Aussicht gestellt, jedoch noch nicht zeitlich verankert. Die DB AG hat daher Ihre Vorhaldebereiche für diese Nahverkehrstangente übermittelt. Gleichzeitig übergab sie die Bereiche, in denen ein Fernbahnumbau im Zusammenhang mit der Erstellung der Nahverkehrstangente erfolgt. Diese Flächen dürfen, außer ganz im Norden, nicht überplant werden. Bei den Vorhalteflächen handelt es sich zum größten Teil um planfestgestellte und für den Bahnverkehr gewidmete Flächen, die nur überplant/ überbaut/ entwidmet werden können mit Zustimmung der DB AG. Damit ist eine Gleisverschiebung derzeit nicht möglich.

Anbindungen zur TVO/ Querungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen

Für die sinnvollen und zumutbaren Varianten der zweiten Stufe werden jeweils die verkehrlich notwendigen und sinnvollen Anbindungen untersucht. Dabei sind die Auswirkungen auf Natur und Umwelt, Luft und Lärm sowie die verkehrliche Wirkung in den dazugehörigen Gutachten deutlich ersichtlich. Es erfolgt eine verkehrliche Modellierung (objektkonkrete Verkehrsprognose) für alle verbliebenen Varianten. Zum Beispiel wird nach Vorliegen der jeweiligen objektkonkreten Verkehrsprognose nicht nur die neue Straßenverbindung abgebildet, sondern auch alle im Gebiet vorhandenen größeren Straßen. Hier wird ganz genau betrachtet, welche Verkehrsverlagerungen sind erkennbar und wo finden diese statt. Danach erfolgt eine Betrachtung und Beurteilung der Auswirkungen. Dazu gehört dann auch die Festlegung einer ggf. notwendigen Anbindung. Zur Untersuchung gehören ebenso Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Im weiteren Verfahrensverlauf werden Sie hierzu nähere Informationen auf der Website finden.

Auswahl der Kriterien in der Stufe 1 nach FAR

Auf die Auswahl der einzelnen Kriterien wurde große Sorgfalt gelegt. Bei einem Verkehrsbauvorhaben ist es notwendig zu schauen, ob das Planungsziel erreicht wird. Daher ist es unabdingbar, der Verkehrswirksamkeit die größte Beachtung zu schenken (Zwei Bewertungskriterien). Bei Nichterreichen der Planungsziele erfolgte ein Ausschluss in dem weiteren Verfahren. Die Kriterien für Umwelt, Städtebau/Stadtplanung, Planung/technische Machbarkeit und Kosten gingen ebenfalls in das Verfahren ein (jeweils ein Bewertungskriterium). Damit ist die Verhältnismäßigkeit hergestellt.

Sofortmaßnahmen im umliegenden Stadtgebiet

Sofortmaßnahmen, wie Tempo 30 in Anliegerstraßen kann nur der jeweilige Straßenbaulastträger (Bezirksämter) oder die zuständige Direktion (Verkehrspolizei) anordnen.

Wie im Abschnitt „Anbindungen zur TVO“ erläutert, wird in der zweiten Stufe der Variantenuntersuchung das Straßenumfeld verkehrlich betrachtet. Die Aussagen aus der jeweiligen objektkonkreten Verkehrsprognose werden bewertet und finden danach Eingang in die dann folgende Entwurfsplanung (Antragsunterlage für die Planfeststellung) der ausgewählten Vorzugstrasse. Eingriffe in das bestehende Straßennetz sind somit derzeit nicht auszuschließen.