

Die TVO wird durch die zuständigen Stadträtinnen aus Treptow-Köpenick (**Dr. Claudia Leistner**) und Lichtenberg (**Filiz Keküllüoğlu**) abgelehnt.

Beide bevorzugen aus Umwelt- und Naturschutzgründen, aber auch unter dem Aspekt der Flächengerechtigkeit alternative Konzepte wie den Ausbau des ÖPNV (Bus, Tram) samt dessen höheren Taktung, eine Schienentrasse und Ausbau der Radinfrastruktur. Die TVO leiste weder zum Umweltschutz noch den Klimazielen irgendeinen Beitrag und sei ein veraltetes Konzept.

Die Verkehrsforschung zeige, dass Straßen Verkehr anziehen. Zudem bestehe die Gefahr, dass die TVO zusätzlichen Verkehr aus dem Umland anziehe.

Um eine merkbare Lärmreduzierung für die derzeit belasteten Bezirke zu erreichen, müsse die TVO eine illusorische Reduktion des Verkehrs um 50% erreichen.

**Dr. Weert Canzler** (Leitung Arbeitsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung Wissenschaftszentrum Berlin)

- zentrale Behauptung der Verkehrspolitik: Wachstum, Wachstum, Wachstum
- durch Forschungsergebnisse nicht belegt
- somit die Wachstumsprognosen des BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) nicht nachvollziehbar
- so sinken nicht nur in Berlin die Werte an den Messstellen
- ebenso meldet die Staustatistik des ADAC abnehmende Werte
- das Homeoffice macht sich bemerkbar und wird sich noch bemerkbarer machen
- die Kilometerleistung der einzelnen Fahrzeuge sinkt, obwohl die Fahrzeugflotte wächst
- international geht der Trend zum Rückbau von Fahrbahnen, selbst bei Autobahnen (-> Bsp. zurückgebaute Autobahn in Seoul), u.a. wegen der Entsiegelung des Bodens
- Investitionen in den Radverkehr lohnen, hierzulande deutlich unterentwickelt
- 50% der Fahrten sind Fahrraddistanzen bis 5km
- das Rad wird umso mehr genutzt, je besser die Infrastruktur ist (schließt sichere Abstellmöglichkeiten ein)

**Justus Meißner** (Leitung Koordinierungsstelle Florenschutz und Referent für Naturschutz Stiftung Naturschutz Berlin)

- in der Wuhlheide gibt es 31 Zielarten (für Naturschutzgebiete gelten Werte zwischen 12 und 50 Zielarten)
- es ist das einzige Berliner Vorkommen des Weißen Fingerkrautes
- der Fingerkraut-Eichenwald gilt in der Forschung als Referenzobjekt für ostnorddeutsche Bewaldung
- die Bestände der Zielarten konnten trotz Beeinträchtigungen durch Hunde und Pferde/ Freizeitnutzung der Wuhlheide oft ausgebaut werden
- eine vierspurige Straße bedeute im Unterschied zu einer Bahntrasse eine unüberwindliche Zerschneidung von Lebensräumen
- Ersatzpflanzungen/ Ausgleichsflächen, die für die TVO vorgesehen sind, sind zum einen vom Umfang viel geringer als die versiegelten Flächen, zudem im Artenreichtum/ bzgl. der zu erwartenden Lebensgemeinschaften nicht vergleichbar (selbst 200 Jahre alte Jungwälder reichen bei weitem nicht an Urwälder heran)

**Axel Schwips** (Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg)

- erinnert an die national und auf Landesebene verankerten Klimaschutzgesetze, wobei die Berliner Gesetze noch ambitionierter sind als die nationalen
- Berlin strebt eine Halbierung des Autoverkehrs an

- die TVO bedeute eine bis zu 40m breite Straße, eine Bahntrasse beanspruche 10m, ohne zudem den Boden zu versiegeln
- ein gut ausgebauter ÖPNV bewirke bei 20% den Umstieg auf Bus, Bahn
- die Anlagen (Brückenlager) für einen Ausbau der Bahnlinien sind vorhanden
- bis 2012 wurde eine zweispurige TVO samt Nahverkehrstrasse (NVT) = Bahnstrecke geplant, seitdem allerdings ein Schwenk auf eine vierspurige Straße ohne Bahnverbindung
- die als Option offengehaltene Verlegung einer Regional- oder S-Bahn auf die Güterbahnlinie der DB setze eine Verlegung der DB-Strecke in das NSG Biesenhorster Sand voraus
  - > illusorisch, nicht nur, weil die DB sich diese Streckenverlegung bezahlen ließe und zudem voraussetzt, dass die nötigen Gleisarbeiten ihren Verkehr nicht beeinträchtigen
- die TVO biete gegenüber der Autobahn eine mautfreie Abkürzung um 8km, deswegen sei von einer Zunahme des innerstädtischen Lkw-Verkehrs auszugehen

**Michael Schneidewind** (Stadtplaner und Vorstandsmitglied der Initiative „100 % Tempelhofer Feld“)

- kritisiert die angebliche Bürgerbeteiligung, die eine reine Abnickveranstaltung sei, wenn man nur wenig Zeit habe, knapp 50 Ordner Akten zu sondieren
- im Vorfeld sei keine Beteiligung der Bürgerschaft erfolgt
- bei der Formulierung von Einwendungen sei drauf zu achten, keine Vorlagen zu verwenden, weil man sonst der Verwaltung das Antworten mittels standardisierter Schreiben erleichtere
- in den Einwendungen solle man lieber ausführlicher sein, weil spätere Ergänzungen nicht mehr möglich sind (somit auch nur das einklagbar ist, was man beanstandet hat)

#### **Äußerungen aus der abschließenden Austauschrunde:**

- es lassen sich keine die extrem hohen Kosten der TVO rechtfertigenden Nutzen benennen
- Sorgen erkennbar um den fehlenden Lärmschutz in Wohngebieten
- Nadelöhr Köpenicker Str. (S Wuhlheide) ließe sich entlasten durch einen guten, dicht getakteten ÖPNV
- Maßnahmen wie vor allem Ausbau des Radwegenetzes, aber auch Tram sind effektiver/ schneller umsetzbar
- Klimaziele nur erreichbar, wenn der Verkehr um ca. 20% zurückgeht, wie es die Berliner Klimaschutzziele vorsehen
- Maßnahmen wären konsequentes Aussperren von Durchgangsverkehr wie bei Kiezblocks
- Kiezblocks treffen nach einer Gewöhnungsphase immer auf Zustimmung (unerwähnt bleiben die Sorgen Gewerbetreibender)
- unklar bleibt, wie man die Befürworter der TVO überzeugt bekommt, die oftmals ohne Sachkenntnis/ Akzeptanz übergeordneter Ziele wie Klima, aber hoch emotional argumentieren; vorgeschlagen wird, immer wieder die Sachargumente zu wiederholen oder auf Mehrwert durch Verkehrsberuhigung zu verweisen