

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Referat VI G
Anhörungsbehörde
Fehrbelliner Platz 4
10 707 Berlin

VIG1-01-028-11/2023-TVO
Einwendung TVO

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gegen den geplanten Bau der TVO erhebe ich folgende Einwendungen:

Persönlich sind meine Familie und ich als Lichtenberger betroffen, die die Wuhlheide als Naherholungsgebiet nutzen. Zudem befindet sich dort eine Kleingartenanlage, in der wir ein Grundstück gepachtet haben und deren Nutzungsqualität die dann nur wenige Meter entfernt verlaufende TVO erheblich beeinträchtigen wird. Da wir zudem versuchen, diese Anlage möglichst naturnah zu gestalten (Vogelkästen, Insektenhotels, Feldsteinmauern, einheimische Gehölze usw.) sehe ich meine Bemühungen als naturverbundener Mensch konterkariert, wenn wenige Meter entfernt ohne Rücksicht Lebensräume planiert werden.

Als Mitglied des Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), der das Naturschutzgebiet Biesenhorster Sand betreut, sehe ich dessen Artenvielfalt massiv bedroht, da u.a. Ruhezonen vernichtet werden. Akut gefährdet sind „*die Rote-Liste-Arten Brachpieper, Hauben- und Heidelerche, Steinschmätzer, Neuntöter und Bluthänfling*“ – neben zahlreichen anderen bedrohten Arten.¹ Die beabsichtigte TVO sorgt für eine Zerstörung dieses Biotopverbundes.² Damit liegt ein Verstoß gegen Richtlinie 92/43/EWG (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) vor.³

Die geplante Vernichtung von mehreren Hektar jahrzehntealten Waldes ist angesichts des zu beobachtenden massiven Klimawandels nicht tolerierbar: Der Waldbestand dient der Kühlung und Filterung. Dass dies notwendig ist, zeigt, dass allein für Berlin 416 Hitzetote in 2021 zu verzeichnen sind.⁴ Die jährliche Zahl dürfte seitdem eher noch gestiegen sein – Opfer, die zumeist die Wehrlosesten wie Alte und Kleinkinder betreffen.

Die geplante Vernichtung von mehreren Hektar jahrzehntealten Waldes ist angesichts des Artensterben strikt abzulehnen: Der Bau der TVO wird mindestens 11 Hektar gesetzlich geschützte oder schützenswerte Lebensräume beseitigen⁵ – andere Quellen sprechen von 16 Hektar.⁶

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Biesenhorster_Sand

² <https://berlin.nabu.de/stadt-und-natur/projekte-nabu-berlin/biesenhorster-sand/index.html>

³ <https://www.bfn.de/abkommen-richtlinie/fauna-flora-habitat-richtlinie-ffh-richtlinie-richtlinie-9243ewg-des-rates-vom>

⁴ <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/news/2023/hitzebedingte-sterblichkeit>

⁵ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/neue-strasse-fuer-berlins-osten-das-steht-in-den-plaenen-fuer-die-tvo-li.2212912>

⁶ <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2023/11/berlin-tangentialverbindung-ost-verkehr-planfeststellung.html>

Zudem wird die überdimensionierte Straßenanlage mit einer Breite zwischen 26m und 40m autobahnähnliche Maße erreichen.⁷

Die durch Baumaßnahmen und zukünftigen Verkehr in Kauf genommene Lärmbelastung wird dafür sorgen, dass auch die verbliebenen Naturräume erheblich geschädigt werden, die Planungsunterlagen gehen diesbezüglich von weiteren mindestens 46 Hektar aus, darunter der weltweit bekannte Tierpark Friedrichsfelde.⁸

Die geplante Vernichtung von mehreren Hektar jahrzehntealten Waldes ist angesichts der gleichzeitig bestehenden Notwendigkeit, Berlin zu einer Schwammstadt umzubauen, nicht hinnehmbar: Die TVO wird „35,7 Hektar Fläche in Anspruch nehmen. Davon werden 21,9 Hektar dauerhaft versiegelt und 13,8 Hektar dauerhaft überbaut.“.⁹ Die geplanten Ausgleichsflächen sind dagegen lächerlich klein und ersetzen natürlich auch qualitativ nicht alte Bestandsflächen.¹⁰ Wie sehr diese geplanten Baumaßnahmen und insbesondere die damit verbundenen Fällung eines jahrzehntalten Baumbestandes den dringend notwendigen Maßnahmen angesichts des Klimawandels, den damit verbundenen Risiken für die Stadt widersprechen, zeigt der Waldzustandsbericht 2023, der nur noch 6% des Baumbestandes als gesund einordnet.¹¹

Weiterhin spricht der Berliner „Masterplan Wasser“ des Senats zur Sicherstellung der zukünftigen Trinkwasserversorgung des Landes von der Notwendigkeit, dass der „beste Ausgleich für den Verlust von Boden durch Überbauung und somit Versiegelung [...] die Entsiegelung von Flächen zur Wiederherstellung der Bodenfunktionen und Entwicklung wertvoller Lebensräume für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen.“ sei.¹² (sicherlich ist dabei zu unterscheiden zwischen einer sinnvollen, notwendigen Überbauung durch Wohnraum und der Überbauung durch eine angesichts der ökologischen Bedrohungen aus der Zeit gefallenen Straße). Noch besser im Sinne des Masterplans ist sicherlich:

„Damit Berlin die Folgen der Verdichtung und des Klimawandels meistert, sollte die Stadt ihre Oberfläche so gestalten, dass das Wasser wie ein Schwamm gespeichert und an Hitzetagen zum Kühlen wieder abgegeben werden kann. [...] Der Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2011), den der Senat von Berlin am 31. Mai 2011 beschlossen hat, ist ein zentraler Baustein, um die Stadt in diesem Sinne zukunftsfähig zu machen“¹³

Angemerkt sei, dass der jährliche Eintrag von Mikroplastik in Form von Reifenabrieb alleine für Berlin auf 3500t veranschlagt wird.¹⁴ (Forscher halten es für gesichert, dass „Mikroplastik

⁷ vgl.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Autobahnen#Entwurfsklasse_1_\(Fernautobahn/%C3%9Cberregionalautobahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Autobahnen#Entwurfsklasse_1_(Fernautobahn/%C3%9Cberregionalautobahn))

⁸ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/neue-strasse-fuer-berlins-osten-das-steht-in-den-plaenen-fuer-die-tvo-li.2212912>

⁹ Ebd.

¹⁰ Vgl. ebd.

¹¹ <https://www.berlin.de/forsten/waldschutz/waldzustandsberichte/>

¹² <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/wasser-und-geologie/masterplan-wasser/massnahmen/massnahmen-1-bis-16/#bodenfunktionen>

¹³ <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/wasser-und-geologie/regenwasser/klimawandel-und-regenwasser/>

¹⁴ <https://www.gruenliga-berlin.de/publikationen/der-rabe-ralf/aktuelle-ausgabe/wie-gefaehrlich-ist-mikroplastik-aus-reifenabrieb/>

für uns Menschen ein zusätzlicher Risikofaktor für Erkrankungen ist, die durch Entzündungen vorangetrieben werden. Wie Diabetes – aber auch Tumorerkrankungen, also Krebs.“¹⁵

Bei Starkregen gilt laut SenMVKU, dass „stoffliche Belastungen im Regenwasser zu signifikanten Schäden [führen]. Das von versiegelten Flächen abfließende Regenwasser ist durch Staub, Luftschadstoffe, Abrieb von Straßen sowie von Autoreifen und Bremsbelägen, Ölverluste, [...], Streugut im Winter sowie Bioziden zum Teil stark verunreinigt.“¹⁶ Die geplante TVO wird diese Belastungen des Berliner Wasserhaushaltes durch Versiegelung und Schadstoffausstoß erhöhen

Statt also alles dafür zu tun, jedes für die Kühlung und Frischluftversorgung der Stadt wichtige Stück Wald streng zu schützen, werden Maßnahmen getroffen, die allen dringend notwendigen Vorkehrungen diametral entgegen laufen.

Dass das Bauprojekt zudem zur Vernichtung von Wohnraum in einem eh überhitzten Immobilienmarkt führt, ist ebenso nicht tolerierbar: Wohnraumsuchende suchen zu über 50% über ein Jahr nach einer passenden Bleibe, 25% über 2 Jahre!¹⁷

Abzulehnen ist das Unterfangen weiterhin aus Sicht der Verkehrsorschung: „*Um bis 2035 noch ein Einbiegen auf den Weg zur Klimarettung zu ermöglichen, muss die deutsche Autoflotte dann um rund 20 Prozent kleiner sein als heute.*“¹⁸

Nachweislich verlagert sich der Verkehr in die Zu- und Abfahrtswege großer Straßen, d.h. es kommt lediglich zu einer Verlagerung des Staus in andere Wohngebiete, somit gilt: „*[W]eniger Fahrbahnen, weniger Autos darauf. [...] Doch mit jedem Stück neuer Schnellstraße steigen mehr Menschen ins Auto. Jeder ihrer Fahrten beginnt und endet auf Stadtstraßen.*“¹⁹

Oder: „*Eine zusätzliche Spur auf der Autobahn entlastet den Verkehr – allerdings nur kurzfristig. Der Ausbau des Verkehrssystems führt langfristig dazu, dass es mehr Verkehr gibt. Das lässt sich seit Jahrzehnten [sic!] beobachten.*“²⁰ Selbst die Planungsunterlagen des Senats gehen lediglich von einer Reduzierung um 10,7% aus!²¹

D.h. eine vernünftige Politik wird nicht umhinkönnen, den Individualverkehr zurückzudrängen, anstatt ihn durch den Neubau von Straßen zu befeuern. In diesem Kontext von Naturschutz und Klimawandel ist auch die Argumentation einer verbesserten Erreichbarkeit der A113 oder des BER abzulehnen. Die Warnungen der Wissenschaft sind diesbezüglich seit Jahren unmissverständlich.²²

¹⁵ <https://www.geo.de/wissen/gesundheit/mikroplastik-fund-im-herz--experte-warnt-vor-schweren-krankheiten-33735414.html>

¹⁶ <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/wasser-und-geologie/regenwasser/regenwasserableitung/>

¹⁷ <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/wohnungssuche-jeder-zweite-der-umziehen-will-sucht-schon-laenger-als-ein-jahr-li.2209330>

¹⁸ <https://www.fr.de/politik/die-regierung-muss-den-strassenbau-stoppen-91813738.html>

¹⁹ <https://www.tagesspiegel.de/meinung/ostern-unter-blechlawinen-wer-strassen-sat-wird-staus-ernten-454809.html>

²⁰ <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-mehr-strassen-produzieren-auch-mehr-verkehr/25381156-2.html>

²¹ Vgl. <https://bi-wuhlheide.de/#fakten>

²² Vgl. u.a. <https://www.mpg.de/klima>

Stattdessen gehört der Ausbau alternativer Verkehrsträger zu den anzustrebenden Zielen. In den aktuellen Planungsunterlagen der TVO ist dabei entgegen der ursprünglichen Zusagen nicht einmal eine Schienenverbindung vorgesehen, selbst die Breite der Radwege widerspricht dem Mobilitätsgesetz.²³ Dass dieser Zuwachs alternativer Verkehrsträger auch dem Trend in der Stadt entspricht, zeigen Untersuchungen des Senats, die zu dem Ergebnis kommen, dass „*Anteil des Radverkehrs deutlich zugenommen*“ hat.²⁴ Weiterhin zeigt die Antwort des Senats auf eine kleine Anfrage der Abgeordneten Antje Kapel (Grüne) aus dem Februar 2024, dass der Pkw-Verkehr trotz Bevölkerungszuwachs auf fast allen Hauptstraßen abgenommen hat (die Ausnahmen liegen nicht im Einzugsgebiet der TVO)²⁵.

„*Die wenigsten Autofahrten seit drei Dekaden gab es demnach 2022. [...] Noch deutlicher fällt die Statistik für Touren mit dem Kfz aus, deren Start und Ziel in Berlin liegen. Ihre Zahl lag 2022 nur noch bei 78 Prozent des Niveaus von 1991.*“, schreibt der *TAGESSPIEGEL*.²⁶ Betrachtet man nicht das Verkehrsaufkommen, sondern die Verkehrsleistung, ist diese seit Jahren konstant.²⁷

Angesichts der Berliner Verkehrspolitik bemängeln Verkehrsrecher einerseits die fehlende Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, andererseits, dass das, „*was im Moment betrieben wird, [...] aus verkehrswissenschaftlicher Sicht ohne Sinn und Verstand*“ sei.²⁸ Stattdessen wird eine deutlich stärkere Förderung des ÖPNV verlangt (Busspuren, Vorrangsschaltungen für Busse; Ausbau der Schiene) – alles Dinge, die die TVO nicht vorsieht.²⁹

Ergo:

Eine zukunftsorientierte Politik, für die ich u.a. im Interesse meiner Nachkommen meine Steuergelder verwendet wissen will, egal, ob sie durch den Senat von Berlin, den Bund oder die EU ausgegeben werden, sieht anders aus.

Auch die bereits explodierten Kosten von ursprünglich 155 Millionen Euro (die IHK Berlin spricht sogar von lediglich 80 Millionen Euro³⁰), auf nun offiziell bereits 351 Millionen (andere sprechen von über 420 Millionen)³¹ lassen Boses schwanen, in welcher Höhe die Ausgaben sich letztlich bewegen werden, sollte das Projekt frhestens in 10 Jahren zum Abschluss kommen. „*Der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)*“, werden Kasseler Verkehrswissenschaftler zitiert.³²

²³ https://www.radioeins.de/programm/sendungen/die_schoene_woche/_-tangentialverbindung-ost---neu-angelegte-projektunterlagen-s.html oder auch <https://taz.de/Kritik-an-Tangentialverbindung-Ost/!6009656/>, samt Kritik des Fahrgastverbandes IGEB

²⁴ <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

²⁵ <https://www.klimareporter.de/verkehr/mehr-autos-stehen-in-berlin-laenger-herum>

²⁶ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/neue-daten-zum-hauptstadtverkehr-zahl-der-autofahrten-in-berlin-sinkt-unter-niveau-von-1991-10058995.html>

²⁷ <https://taz.de/Verkehrszaehlungen-in-Berlin/!5996551/>

²⁸ <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2023/06/autoverkehr-senat-pendler-verkehrswissenschaftler-studie-berlin.html>

²⁹ Ebd.

³⁰ <https://www.ihk.de/berlin/politische-positionen-und-statistiken-channel/verkehrsknoten-berlin/strassennetz-und-infrastruktur/tangentialverbindung-ost-tvo-3442308>

³¹ <https://bi-wuhlheide.de/#fakten>

³² <https://www.unikims.de/blog/autoverkehr-kostet-die-kommunen>

Die externalisierten gesellschaftlichen Kosten des priorisierten Autoverkehrs finanziert übrigens jede Bürgerin, jeder Bürger ob mit oder ohne Führerschein dauerhaft mit 150€/Jahr.³³ „*Die Forscher ziehen das Fazit, dass das deutsche Mobilitätssystem ineffizient und unfair organisiert ist. Gerade Autofahrer mit kleinem und mittlerem Einkommen sowie Menschen ohne eigenen Pkw trügen einen unverhältnismäßig hohen Anteil der externen Kosten des Autofahrens.*“, heißt es bezüglich einer weiteren Studie im HANDELSBLATT.³⁴ Die Bevorzugung des Ausbaus von Straßen zugunsten des Autos, wie sie auch die Planung der TVO vorsieht, benachteiligt somit nicht nur Bus, Bahn, Rad und Fußverkehr, sondern ist zutiefst sozial ungerecht.

Nicht zuletzt:

Wenn die TVO frühestens 2033 fertiggestellt sein wird, wird „*die Menschheit ihr CO2-Budget“ aufgebraucht*“ haben und selbst die bereits katastrophale Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 2 Grad nicht mehr zu verhindern sein.³⁵

Sinnvoller ist es somit, die o.g. Summen in den teuren Umbau Berlins zu einer Schwammstadt zu investieren³⁶ - eine Auf- und Ausgabe, die allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt zugute käme und nicht nur denjenigen, die dem Moloch Auto verfallen oder von diesem aufgrund einer rückwärtsgewandten Politik abhängig sind.

Vorbehaltlos teile ich somit die Einschätzung des NABU: „*Wir brauchen weniger Autoverkehr und mehr emissionsarme Alternativen. Studien zeigen eindeutig, dass neue Straßen den Verkehr langfristig nicht entlasten, sondern zu immer mehr Verkehr führen („induzierter Verkehr“). Die Politiker*innen locken die Menschen in Biesdorf und Köpenick mit weniger Lärm und Stau, doch wissenschaftlich unterstützt ist das keinesfalls.*“³⁷

Vorbehaltlos unterstütze ich die Forderung des BUND: „*Dieses Geld muss angesichts der Klimakrise in Maßnahmen für den klimaneutralen Umbau Berlins fließen. Dazu gehört unbedingt der Ausbau des Nahverkehrs. Im betroffenen Bereich beispielsweise für die Planung der Nahverkehrstangente, die als Regionalbahnverbindung attraktive und schnelle Verbindungen nicht nur im Ostteil Berlins, sondern darüber hinaus bis ins stark wachsende Umland gewährleisten würde. Auch der bereits zu DDR-Zeiten geplante Straßenbahn-Lückenschluss zwischen Mahlsdorf und Hellersdorf muss in diesem Zusammenhang vorangetrieben werden.*“³⁸

Eine Abholzung eines jahrzehntealten gewachsenen Lebensraumes samt anschließender Überbauung und Versiegelung ist schlicht und ergreifend anachronistisch und widerspricht höherrangigen Zielen Berliner Politik, nämlich dem Erhalt unserer aller Lebensgrundlagen. Die

³³ <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr>

³⁴ <https://www.handelsblatt.com/mobilitaet/motor/autokosten-parkplaetze-strassenbau-umweltschaeden-so-teuer-sind-autos-fuer-die-gesellschaft/28030728.html>

³⁵ <https://www.wiwo.de/technologie/green/klimawandel-ab-2034-wird-es-gefaehrlich/13547588.html>

³⁶ <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2023/07/klimakrise-umbau-stadt-schwammstadt-kosten-berlin-.html>

³⁷ <https://berlin.nabu.de/stadt-und-natur/stadtentwicklung/verkehr/34685.html>

³⁸ <https://www.bund-berlin.de/service/presse/detail/news/tvo-351-millionen-euro-investition-gegen-die-klimaziele/>

diesbezüglich ohnehin ambitionierten Ziele des Senats („*Bis spätestens 2045 will Berlin klimaneutral werden. Auf dem Weg dahin sollen die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 70 Prozent und bis 2040 um mindestens 90 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 sinken. Mit diesen im EWG Bln verbindlich festgelegten Klimaschutzzieilen leistet Berlin seinen Beitrag zur Umsetzung des Klimaschutzabkommens von Paris*“³⁹) erfordern auch eine verkehrspolitische Wende, der der Bau der TVO zuwiderläuft.

Stattdessen bedeutet der Bau dieser Straße eine Fortsetzung des unter den Nationalsozialisten eingeführten Primats des Autos.⁴⁰

Aktuell hat das OVG Berlin-Brandenburg im Mai 2024 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe stattgegeben, dass die Bundesregierung nicht ihren im Klimaschutzgesetz verankerten Vorgaben im Verkehrssektor genügt: „*Damit gewinnt die DUH ihre Klagen sowohl für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft sowie Verkehr als auch für den Landnutzungssektor (LULUCF).*“⁴¹ Es ist kaum vorstellbar, dass Klagen gegen die TVO angesichts der wesentlich ambitionierteren Berliner Gesetze anders entschieden werden.

Somit:

„*Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*“ in Berlin, von denen die Planenden sprechen,⁴² können kaum höher angesiedelt sein als die hier thematisierten Aspekte Klimawandel und Artensterben sowie die Interessen der nachkommenden Generationen. Ebenso sieht es das Bundesverfassungsgericht.⁴³

Den geplanten Bau der TVO lehne ich somit vollumfänglich ab.

Mit freundlichen Grüßen

³⁹ <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutzpolitik-in-berlin/energiewendegesetz/>

⁴⁰ <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/543680/deutschlands-weg-in-die-automobilgesellschaft/>

⁴¹ <https://www.duh.de/spenden/klimaschutzgesetz/>

⁴² <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/neue-strasse-fuer-berlins-osten-das-steht-in-den-plaenen-fuer-die-tvo-li.2212912>

⁴³

https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html oder auch <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>