

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 05. April 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. April 2012) und **Antwort**

Planung und Wirkung der TVO zwischen B1/B5 und An der Wuhlheide

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welchen aktuellen Planungsstand hat die TVO-Planung zwischen B1/B5 und An der Wuhlheide?

Antwort zu 1: Es liegen eine Machbarkeitsstudie mit Variantenvergleich und eine verkehrliche Untersuchung auf der Basis der Gesamtverkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg (GVP 2025) vor. Diese sind veröffentlicht unter folgendem Link:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/tvo/

Frage 2: Welche Planungsschritte / Untersuchungen und Gutachten müssen noch eingeholt werden, um ein Planfeststellungsverfahren eröffnen zu können?

Antwort zu 2: Vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens nach §22 Berliner Straßengesetz müssen die notwendigen Voraussetzungen vorliegen. Hier ist die Linienbestimmung (Trassenfestlegung) genauso entscheidend, wie die Information an das Abgeordnetenhaus über die Grundzüge der Planung und die Erteilung des Planungsauftrages an den Vorhabensträger. Erst danach kann mit der Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren begonnen werden. Hierbei handelt es sich insbesondere um: Erläuterungsbericht; verschiedene Übersichtspläne; Straßenquerschnitte; Lagepläne; Bauwerksverzeichnis; Leitungspläne; Höhenpläne; Bodenerhebungen; Untersuchungen zu Ingenieurbauwerken; Schalltechnische Gutachten; LBP (Landschaftspflegerischer Begleitplan); Erläuterungen zur Straßenentwässerung; Unterlagen zum Grunderwerb; UVS (Umweltverträglichkeitsstudie); Luftschadstoffgutachten und Wasserbehördliche Genehmigung.

Frage 3: Welchen zeitlichen Rahmen werden die Vorarbeiten und dann das Planfeststellungsverfahren benötigen?

Antwort zu 3.: Gemessen an vergleichbaren Planfeststellungsverfahren ist für die TVO (Tagentiale Verbindung Ost) mit einer Vorbereitungszeit zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen von ca. 2 Jahren und einer Verfahrensdauer von reichlich 1 1/2 Jahren zu rechnen.

Frage 4: Wie bewertet der Senat die Trasse, auf die sich die Bezirke Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick geeinigt haben?

Antwort zu 4.: Eine ähnliche Trassenführung wurde im Rahmen des Variantenvergleiches und der Zusatzuntersuchung betrachtet.

Im Ergebnis schneidet sie unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher, naturschutzrechtlicher und wirtschaftlicher Aspekte überwiegend schlechter ab als die Vorzugsvariante.

Frage 5: Ist der Senat auch der Auffassung wie die drei Bezirke, dass es keine weitere Anbindung der TVO geben soll, außer der mit einer Bahnunterführung verlegten Rudolf-Rühl-Allee (nördlich der Frankfurter Bahn) bzw. einem Anschluss an den Innovationspark Wuhlheide?

Antwort zu 5.: Nein.

Frage 6: Würde damit auch die im Flächennutzungsplan und Planwerk Südostraum vorgesehene Anbindung aus Lichtenberg (Straße am Heizhaus) entfallen?

Antwort zu 6.: Eine Umsetzung ist derzeit mit Realisierung der TVO nicht geplant, da die städtebauliche Entwicklung dies mittelfristig nicht erfordert. Gleichwohl wird eine spätere Anbindung nicht verhindert.

Frage 7: Ist durch den Wegfall dieser Anschlüsse noch mit Verkehrsverlagerungen von rd. 5.000 Kfz/24h aus der Treskowallee/Straße am Tierpark und rd. 4.000 Kfz/24h aus der Chemnitzer Straße zu rechnen?

Antwort zu 7.: Bei Wegfall der beiden Anbindungen Balzerweg und Alfelder Straße werden die Entlastungen auf den parallelen Straßenzügen deutlich geringer sein. Dies trifft insbesondere für die Köpenicker Straße und die Chemnitzer Straße zu. Inwieweit sich die Entlastungen der Treskowallee verändern, kann gegenwärtig nicht genau beurteilt werden. Die konkreten großräumigen Auswirkungen könnten erst nach einer erneuten Netzumlegung dargestellt werden.

Frage 8: Woher kommen die rd. 10.000 Kfz/24h (bei einer mit rd. 30.000 Kfz/24h prognostizierten TVO) die nicht aus den parallel verlaufenden Straßen verlagert wird?

Antwort zu 8.: Die TVO nimmt nicht nur die Verkehrsverlagerungen aus den parallelen Straßen auf, sondern übernimmt die übergeordneten Verkehrsfunktion in einem erheblich größeren Stadtgebiet. Heute findet eine weiträumige Verdrängung des Nord-Süd-gerichteten Verkehrs im Stadtstraßennetz des Berliner Ostens statt.

Frage 9: Welche wesentlichen Quell- bzw. Zielbereiche bestehen für den Durchgangsverkehr in diesem Stadtbereich?

Antwort zu 9.: Der Durchgangsverkehr in diesem Stadtgebiet hat seine wesentliche Quell- und Zielbereiche nördlich der B1/B5 bzw. südlich der Straße An der Wuhlheide. Dies sind z. B. Wohn- und Gewerbegebiete (Clean Tech Business Park Berlin Marzahn und Berlin Eastside) im Norden bzw. im Süden (Innovationspark Wuhlheide, Wissenschaftsstadt Adlershof, A 113 und Gewerbegebieten um den Flughafen BER).

Frage 10: Welche Veränderungen oder Wechselwirkungen gibt es zwischen prognostizierten Verkehrsströmen der TVO und der Ost-West-Trasse?

Antwort zu 10.: Die TVO wird die Ost-West-Trasse geringfügig beeinflussen/entlasten. Die Bahnhofstraße im Bezirk Treptow-Köpenick kann aber durch eine TVO selbst nicht entlastet werden.

Frage 11: Ist die Aussage des Senats noch zutreffend, dass durch die Eröffnung des neuen Flughafen Berlin-Brandenburg BER kein nennenswerter Verkehrszuwachs in den hier zur Rede stehenden Nord-Süd-Straßenverbindungen zu erwarten ist?

Antwort zu 11.: Ja. Basis dieser Aussage ist die Gesamtverkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg 2025, in der der neue Flughafen BER enthalten ist.

Frage 12: Wenn nein, wie wird sich das Verkehrsaufkommen ändern?

Antwort zu 12.: Entfällt.

Frage 13: Welche Kosten entstehen bei der mäandernden Trassenführung der TVO? Welche Mehrkosten entstehen gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante?

Antwort zu 13.: Auf der Basis der Untersuchungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aus den Jahren 2009 bis 2011 wurden folgende überschlägliche Kosten ermittelt:

Kostenart	Baukosten für zweistreifige TVO		Baukosten für vierstreifige TVO	
	Entsprechend Machbarkeitsstudie 12/2009 (Vorzugsvariante Ost => östl. des BAR)	als Kombivariante (2) entsprechend Stellungnahme BA Marzahn-Hellersdorf vom 22.06.2010	entsprechend Zusatzuntersuchung (2010/2011) östlich des BAR	als Kombivariante(2) entspr. Stellungnahme BA Marzahn-Hellersdorf v. 22.06.2010
Gesamtkosten brutto, inkl. MwSt.	46,2 Mio. €	58,2 Mio. €	79,6 Mio. €	101,8 Mio. €
Kostenverhältnis	100 %	126 %	172 %	220 %

Frage 14: Ist es zutreffend, dass eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der DB-Netz AG besteht die u.a. Lösungen für die Umgestaltung des Wuhlheider Kreuzes erarbeitet?

Frage 15: Wenn ja, welche Lösungen und Zeitpläne hat diese Arbeitsgruppe bisher gefunden? Wie soll das Kreuz umgestaltet werden?

Frage 16: Wenn nein, wie werden die notwendigen Abstimmungen mit der DB-Netz AG erreicht um die Probleme mit den zahlreichen Querungen der einzelnen Eisenbahnstrecken zu lösen? Welche Lösungen und Zeitpläne wurden gefunden?

Antwort zu 14., 15 und 16.: Zum Thema Nahverkehrstangente gibt es wiederkehrende informelle Kontakte zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und

Umwelt und der Deutschen Bahn AG. Eine Arbeitsgruppe ist jedoch nicht eingerichtet. Insofern bestehen für die Nahverkehrstangente keine konkreten Planungen und somit auch keine Zeitpläne zur Realisierung.

Frage 17: Wird auch weiterhin sicher gestellt, dass auf dem Bahnaußenring die sogenannte Nahverkehrstangente realisiert werden kann?

Antwort zu 17.: Ja. Die Freihaltung von Trassen zugunsten einer Nahverkehrstangente wurde bei der bisherigen Planung der TVO berücksichtigt.

Frage 18: Wird die Nahverkehrstangente parallel zur Planung und Bau der TVO mit geplant oder ggf. bei den Eisenbahnquerungen mit gebaut?

Antwort zu 18.: Nein. Zur Realisierung der Nahverkehrstangente sind erhebliche Veränderungen der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur erforderlich, die derzeit von der DB AG aufgrund fehlender Bundesfinanzierung nicht geplant werden.

Berlin, den 16. Mai 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2012)