

BI Wuhlheide kritisiert überstürzten Beginn des Planfeststellungsverfahrens zur Tangentialverbindung Ost (TVO)

Das Planfeststellungsverfahren **Tangentialverbindung Ost (TVO)** wurde am 14.11. vom SenMVKU beantragt. Mit diesem Schritt wird die konservative Stadtentwicklungspolitik ohne Rücksicht auf Klimakrise und wirkliche Bedürfnisse des Berliner Verkehrs vorangetrieben.

Wir, die Bürgerinitiative Wuhlheide sind Vertreter*innen einer durchdachten sowie nachhaltigen Stadtentwicklung und Gegner des Baus der Straßen-TVO und äußern hiermit unsere Bedenken zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tangentialverbindung Ost (TVO) in Berlin.

Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, bemerkt in ihrem Statement zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens der TVO, dass dieses Projekt "viel zu lange in der Planung" steckte. Unserer Meinung nach ist ein überstürzter Beginn des Projekts ohne Einbeziehung dieser Bedenken keine demokratische Alternative. Das Projekt TVO in seiner derzeitigen Form vernachlässigt die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Berliner Bevölkerung. Diese Versäumnisse tragen zu einer sozialen Kluft im Zugang zu städtischen Ressourcen und Möglichkeiten bei. Wir fordern eine Neubewertung des Projekts, um sicherzustellen, dass es den Interessen **aller Berliner*innen** dient, nicht nur einer ausgewählten Gruppe.

Unsere Kritik im Detail:

1. Hohe Kosten und finanzielle Intransparenz

Die aktuell geschätzten Kosten des Projekts von über 400 Mio. € sind absehbar auf die Bauzeit zu gering angesetzt. Sie erfordern angesichts der angespannten Haushaltslage von Berlin eine detaillierte finanzielle Aufschlüsselung und nüchterne Kosten-Nutzen-Bewertung. Es ist entscheidend, die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens sowie die Risiken einer weiteren Kostenzunahme zu bewerten. Hierbei herrscht bisher wenig Transparenz, um die Bevölkerung über diese Kosten detailliert zu informieren.

3. Umweltschutz und Auswirkungen auf den Wuhlheide-Wald

Die mit 16 Hektar größte Waldvernichtung seit dem 2. Weltkrieg in Berlin, ist fatal. Der einzigartige ökologische Wert von durchschnittlich 80-jährigen Bäumen kann nicht durch das Pflanzen junger Bäume ersetzt werden. Die komplexe Biodiversität, die Fähigkeit von alten Bäumen, erhebliche Mengen Kohlenstoff zu binden und das komplexe Ökosystem, welches sie unterstützen, können kurzfristig nicht repliziert werden. Der Vorschlag des Senat den Kahlschlag von Klimagut in Zeiten der Klimakrise durch Baumpflanzungen auszugleichen, zeigt ein mangelndes Verständnis für langfristige und komplexe ökologische Systeme und deren Wert.

4. Soziale Gerechtigkeit und Verteilung städtischer Ressourcen:

Der gegenwärtige Plan für die TVO verschärft soziale Ungerechtigkeiten, indem er hauptsächlich Autofahrenden zugutekommt. In einer Stadt, in der etwa 50% der Haushalte kein Auto besitzen und 1 Milliarde Fahrgäste jährlich auf den ÖPNV und 18,5 Millionen aufs Fahrrad angewiesen sind, trägt die Priorisierung eines Straßen-Infrastrukturprojekts zur bestehenden Ungleichheiten bei. Dies vernachlässigt die Bedürfnisse eines erheblichen Teils der Berliner Bevölkerung und trägt zu einer weiteren ungleichen Verteilung städtischer Ressourcen bei.

5. Mangelnde Wirksamkeit und Induzierter Verkehr

Studien zur Wirksamkeit der geplanten Tangentialverbindung Ost weisen eine verfehlte Wirksamkeit für die zu entlastenden Straßen Treskowallee und Bahnhofstraße nach. Sie verweisen zudem auf den greifbaren Effekt des induzierten Verkehrs hin. Die Modellierungen zum induzierten Verkehr deuten darauf hin, dass die Tangentialverbindung Ost, wie derzeit geplant, zu einer Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens führen wird, anstatt Staus und das Verkehrsaufkommen auf derzeitigen Strecken zu verringern. Hierüber herrschte bisher völlige Intransparenz auch gegenüber den Befürwortern der Entlastung. Der Begriff "induzierter Verkehr" betont die Notwendigkeit, die potenziellen unbeabsichtigten Konsequenzen und die sich ergebenden Auswirkungen auf Verkehrsmuster bei solchen groß angelegten Infrastrukturprojekten zu berücksichtigen.

6. Vorrussichtliche Behinderung und Verteuerung des Schienenausbaus

Es ist schon nach den jetzigen Planungsunterlagen erkennbar, dass durch die politisch-gewollte und unausgereifte Umsetzung einer reinen Straßen-TVO, der dringend erforderliche Ausbau der Nahverkehrstangente (NVT) behindert und verteuert wird. Die erst für 2030 avisierte Wiederaufnahme der Planung hierzu, der notwendigen Aus- und Umbau des Schienennetzes für die Versorgungssicherheit Berlins und angesichts der steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV ist diese Entscheidung fahrlässig und zu kurzfristig gedacht.

Abschließend rufen wir die zuständigen Behörden, einschließlich des Senats und des Verkehrs- und Planungsamts, dringend auf, diese Bedenken zu adressieren und in den Planungsentscheidungen zu berücksichtigen. Ein transparenter, inklusiver und umweltbewusster Planungsprozess ist nicht nur eine Notwendigkeit; es ist eine Verpflichtung gegenüber den Bürger*innen Berlins, die eine detaillierte und verantwortungsbewusste Entscheidungsfindung in Angelegenheiten verdienen, die unsere Stadtzukunft nachhaltig beeinflussen und eine erhebliche finanzielle Investition von unseren Steuergeldern in ein mehr als umstrittenes Projekt bedeuten.

Wir die BI Wuhlheide werden uns weiterhin aktiv gegen die Planung der TVO durch die Wuhlheide und für ein nachhaltiges Verkehrskonzept im Südosten Berlins einsetzen.

Weitere Informationen

Website: <https://bi-wuhlheide.de>

Instagram-Kanal: https://www.instagram.com/bi_wuhlheide/

Pressekontakt

presse@bi-wuhlheide.de