

Petition

Antrag auf Planfeststellung zur TVO umgehend zurücknehmen

Mobilität für alle anstelle von Verhinderungsplanung / Verkehrs- wie klimapolitisch verantwortlich handeln

Mit dieser Petition wenden wir uns als Betroffene im breiten Bündnis mit weiteren verkehrs- wie klimapolitisch bewegten Menschen aus der Berliner Stadtgesellschaft an die Mitglieder des Petitionsausschusses im Berliner Abgeordnetenhaus. Wir bitten inständig um Ausschöpfung der aus unserer Sicht gegebenen parlamentarischen Möglichkeiten des Abgeordnetenhauses, um die zuständige Senatsverwaltung dazu zu bewegen, die gemäß Pressemeldung vom 14. November 2023^[1] zwischenzeitlich vollzogene Beantragung des Planfeststellungsverfahrens zur Tangentialen Verbindung Ost (TVO) umgehend aus formalen Gründen für dringend gebotene Korrekturen zurückzunehmen und damit im Sinne der Schadensabwehr für die Allgemeinheit und das Land Berlin zu einer verantwortungsvollen Planungspraxis zurückzukehren. Dafür wären die nachfolgend weiter ausgeführten Punkte angemessen zu beachten. Mit der Wiederaufnahme der Planfeststellung zur TVO soll erst wieder begonnen werden, wenn in tatsächlicher Anerkennung der erklärten Klimanotlage eine rechtlich ordnungsgemäße und in allen Belangen vollständige Abwägung gegenüber den Erfordernissen der Verkehrs- und Klimawende zu erkennen ist.

Hintergrund

Für unsere Bitte stützen wir uns insbesondere auf die seit Amtsantritt des aktuellen Senats im April 2023 bestehende Beobachtung eines brachialen Rückschrittes bei der Abwägung verkehrs- wie klimapolitischer Belange. Für die TVO bedeutete dies, dass nun unumstößlich ausgegebene Senatsziel zum schnellstmöglichen Bau einer 2x2 Fahrspuren umfassenden Straße. Die TVO wird mit diesem Schritt allerdings nun endgültig zur Verhinderungsplanung für andere dringend für die Verkehrs- und Klima-wende benötigte Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. die Nahverkehrstangente (NVT).

Zunächst mag dies vor dem Hintergrund des auch von uns im demokratischen Sinne anerkannten politischen Wettbewerbs legitim erscheinen. Es ist aus unserer Sicht aber dennoch ein Problem, da hiermit klare gesetzliche Zielstellungen sowie darüber hinaus grundgesetzlich verankerte Rechte tangiert werden. Das jedoch - findet leider im darüber gebotenen politischen Diskurs bisher keinen angemessenen Widerhall!

Mit dieser Petition möchten wir eben dafür das Bewusstsein schärfen und im Sinne der Allgemeinheit anregen, die daraus hervorgehenden Konfliktpunkte geeignet zu befrieden. Durch entsprechendes Handeln wäre jedenfalls zu verhindern gewesen, dass bezüglich der nun beantragten Planfeststellung zur TVO vor allem die Wahrnehmung bleibt, dass hier aus rein parteipolitischem Kalkül die Durchsetzung geltenden Rechts lapidar dem Rechtsweg überlassen wird. Denn die im rechtlichen Sinne umfassend aus einer Planfeststellung hervorgehende formelle Konzentrationswirkung lässt bekanntlich im Nachhinein keine wesentlichen Planänderungen mehr zu (§76 VwVfG).

Leidtragende dessen wären wiederum nur die im gesamten Berliner Osten immer weiter unter den lange ignorierten Verkehrsinfrastrukturproblemen leidenden Bürgerinnen und Bürger. Die von uns im Zusammenhang mit der TVO identifizierten Konfliktpunkte halten wir jedenfalls für zu komplex, um diese alternativ nun noch im Rahmen des mit der Planfeststellung verbundenen Anhörungs- und

[1] *Die TVO kommt - Planfeststellungsverfahren hat begonnen* / Pressemeldung – SenMVKU vom 14.11.2023

Erörterungsprozesses angemessen aufzulösen. Wegen bisher nicht vollzogener Planungsschritte mangelt es diesen Verfahrensteilen dafür nicht nur an entscheidenden Grundlagen, sondern letztendlich auch an Transparenz und Raum für Diskurs. Sollte es also auch auf Grundlage dieser Petition weiter an entsprechendem politischem Willen mangeln, die zugrundeliegenden Konfliktpunkte verantwortungsvoll und unabhängig von parteipolitischen Kalkül vorab zu befrieden, wäre damit der Weg in die Klage vorgegeben.

Entsprechend sehen wir damit auch eine besondere Dringlichkeit unseres Anliegens. Politik und Verwaltung sind aufgerufen, sich gemeinsam darum zu bemühen, die absehbar im Falle erfolgreicher Klagen mit einem vollständig neu aufzulegenden Planfeststellungsverfahren^[2] verbundenen Mehrkosten und darüber hinaus eintretenden zeitlichen Folgen, vorsorglich abzuwenden! Das gleiche gilt für den Erhalt des gesellschaftlichen Vertrauens in politisches Handeln durch die Einhaltung geltender Gesetze.

Nachfolgend sei nun weiter im Detail erläutert, worin die von uns erkannten Konfliktpunkte bestehen:

1. Vermiedene Anpassung der Planungsgrundsätze zur TVO

Die Planungen zur TVO dauern bereits viele Jahre und durchliefen dafür verschiedene Phasen. Die damit verknüpfte Erzählung allerdings blieb seit eh her verbunden mit puren Emotionen. Immer schon ging es darum, eine Straße „fertig zu bauen“ oder eine „Lücke zu schließen“.

Dabei sind gerade die in Biesdorf alltäglichen Staus rund um die Köpenicker Straße und Treskowallee Ausdruck des Vorhandenseins von Straßen! Wer hingegen dort von Nord nach Süd oder andersherum mit den Öffentlichen unterwegs sein möchte, spürt genau, worin die wahre Lücke besteht. Letztendlich wäre dringend anzuerkennen, dass gerade die Erweiterung von Straßen im Biesdorfer Umfeld zu den nun dort sich verdichtenden Verkehrsproblemen führte. Und so wird sich auch eine reine „Straßen-TVO“ wiederum nur negativ, insbesondere auch auf umliegende Bereiche auswirken - gerade, wenn es weiterhin an attraktiven Alternativen durch den Umweltverbund mangelt.

Mit den aktuellen Planungsprioritäten sind wir diesbezüglich nicht gerade auf einem guten Weg! Der Ansatz, vorherrschende Verkehrsprobleme von Ballungsräumen allein über den Neubau von noch mehr Straßen nachhaltig lösen zu wollen, ist erwiesenermaßen bisher noch an jedem Ort auf dieser Welt gescheitert. Im Grunde sollte damit politisch längst akzeptiert sein, dass eine Lösung unserer Mobilitätsprobleme zunächst vor allem im Einklang mit den Notwendigkeiten von Klima- und Umweltschutz stehen muss^[3]. Andere Städte, wie Paris oder Kopenhagen setzen dies längst um.

Auch Berlin hat sich mit dem Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG BLN / seit März 2016)^[4], dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE / seit Juli 2018)^[5], der im Jahr 2019 erklärten Klimanotlage und den daraus hervorgegangenen „Verstärkten Maßnahmen Berlins in Anerkennung der Klimanotlage“ (Juni 2021)^[6] vielfältig zu entsprechenden Zielen und Grundsätzen des Handelns bekannt. Nichts davon jedoch hat offensichtlich je zu einem grundsätzlichen Hinterfragen, geschweige denn Anpassungen der ursprünglich für die TVO definierten Planungsgrundsätze geführt!

[2] § 76 Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens / Verwaltungsverfahrensgesetz (BVwVfG)

[3] Beschluss des Sachverständigenbeirats für Naturschutz und Landschaftspflege / Beiratsbeschluss – NL-27-11-19a vom 04.12.2019

[4] Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG BLN)

[5] Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE)

[6] Verstärkte Maßnahmen Berlins in Anerkennung der Klimanotlage / SenUMVK vom 08.06.2021

Gerade der amtierende Senat hatte sich jedoch in den von ihm selbst unterzeichneten Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026 - deutlicher denn je - öffentlich zum Ziel der Klimaneutralität in Berlin bekannt. Er ist dabei unter anderem angetreten, den „Klimaschutz als Staatsziel in der Berliner Verfassung zu verankern“ und seine Politik „konsequent am 1,5-Grad-Ziel“ auszurichten^[7]. Selbst der rot-grün-rote Vorgängersenate war diesbezüglich stets zurückhaltender im Auftreten geblieben. ... Was davon ist also glaubhaft?

Mit dem kürzlich vom Senat gestellten Antrag geht nun praktisch ein TVO-Entwurf in die Planfeststellung, wie er im Grunde bereits gemäß Drucksache 17/1041^[8] aus Mai 2013 definiert gewesen war. Bis heute ist damit keine wirklich angemessene Einordnung der TVO gegenüber den in §3 EWG Bln definierten Klimaschutzziele, sowie den gemäß §4 EWG Bln zu definierenden Sektorenzielen erfolgt! Die sicher auch für die TVO im Rahmen der Planfeststellung beigegebenen Fachbeiträge zum Klimaschutz sind dafür bis heute völlig ungeeignet angelegt und werden (wie bisher) entscheidende Lücken der Bilanzierung der Folgen aufweisen. Geeignet zur Ermittlung einer Optimallösung wäre hingegen sicher ein nach wie vor fehlender Variantenvergleich zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen Straße und Umweltverbund, sowie entsprechenden Kombinationen daraus. Dieser wurde bisher aber konsequent vermieden.

Zusätzlich missachtet der Senat damit unserer Auffassung nach klar die gemäß §7 und §8 MobG BE eigens definierten Grundsätze zur Mobilitätswende. Dies wurde bereits zuvor z.B. auch schon in einem Beschluss des Sachverständigenbeirats für Naturschutz und Landschaftspflege des Landes Berlin deutlich angemahnt^[9].

Mit beidem tangiert der Senat also nachhaltig die per Grundsatzurteil des BVerfG (Klimabeschluss) aus März 2021^[10] hervorgehobene Bedeutung von Artikel 20a GG. Der Senat wäre also, wie dargestellt, dringend aufzurufen, Übereinstimmung mit geltendem Recht herzustellen!

2. Rückzug in die Verhinderungsplanung

Der angesprochene Dissens zum MobG BE zeigt sich besonders auch aus dem Umgang mit den gemäß Flächennutzungsplan (FNP)^[11] im Bereich der TVO (**Abb.1**) vorgesehenen Freihalteflächen für die Schienenwege des Berliner Außenrings (BAR) und der politisch seit langem diskutierten, aber bisher nahezu unbepflante Nahverkehrstangente (NVT). Letztere findet sich bis heute nicht im Gemeinschaftsplan i2030^[12] wieder. Zugehörige Karten zeigen deutlich die damit verbleibende Lücke im östlichen BAR (**Abb.2**). Dabei fehlt es auch hier seit langem vor allem an einem klaren politischen Bekenntnis für die eigentlich bestehende Notwendigkeit zur mindestens verknüpften Planung von TVO und NVT.

Der Vorgängersenate hatte sich immerhin zwischenzeitlich der Notwendigkeit gebeugt, wenigstens den Entwurf der TVO auf Kollisionen mit einer möglichen Streckenführung der NVT zu prüfen und die DB AG mit einer entsprechenden Trassierungsstudie für eine südliche Nahverkehrstangente beauftragt, auch wenn hierfür einschränkend festzuhalten ist, dass die Streckenführung der TVO ebenso

[7] Richtlinien der Regierungspolitik 2023-2026

[8] *Tangentiale Verbindung Ost (TVO) - Grundsätze der Planung* / Drucksache 17/1041 vom 30.05.2013

[9] *Beschluss des Sachverständigenbeirats für Naturschutz und Landschaftspflege* / Beiratsbeschluss – NL-27-11-19a vom 04.12.2019

[10] BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 -, Rn. 1-270, https://www.bverfg.de/e/rs20210324_1bvr265618.html

[11] Flächennutzungsplan (FNP) / Berlin, Januar 2024

[12] Gemeinschaftsplan - Infrastrukturprojekt i2030

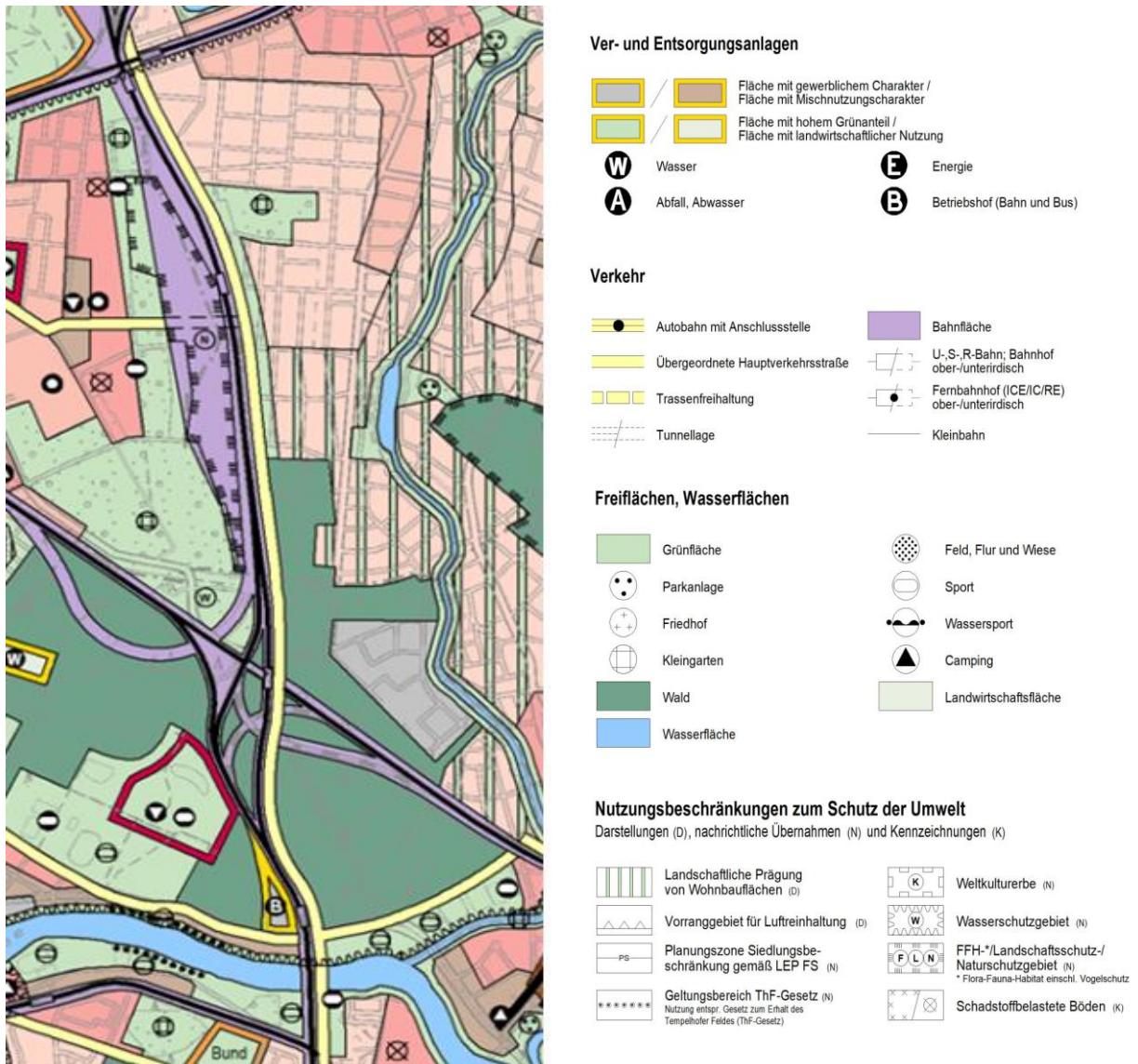


Abb.1 Auszug Flächennutzungsplan im Bereich NVT / Wuhlheide

hier bereits mit Planungsstand 03/2021 als unveränderlich vorausgesetzt war^[13]. Auf Grundlage der Studienergebnisse sollte aber schließlich auch eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und ein Systementscheid als Grundlage für eine gesicherte Planfeststellung für die TVO folgen. Die Ergebnisse der final durch Intermetric erstellten Studie liegen dem Senat seit April 2022 vor.

Der nun neue Senat hat hingegen offensichtlich entschieden, völlig ohne diese zuletzt genannten Schritte, und entgegen wiederholt eigener Beteuerungen^[14], in die Planfeststellung zu gehen, nachdem er sich durch quartalsweise wiederholte Ankündigung dieses Schrittes, offensichtlich selbst in Zug- und Legitimationszwang gebracht hatte. Ein Systementscheid zur NVT und noch weniger eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur NVT liegt hingegen bis heute nicht vor! Wir möchten daher deutlich kritisieren, dass hiermit die Aussagen dieser Trassierungsstudie im Wesentlichen bis heute durch den aktuellen Senat ignoriert, zumindest aber als sekundär betrachtet werden.

[13] Trassierungsstudie für eine südliche Nahverkehrstangente (NVT) / Intermetric vom 22.04.2022 (nicht öffentlich)

[14] Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Kristian Ronneburg / Antwort vom 09. August 2023 / Drucksache S19/16271

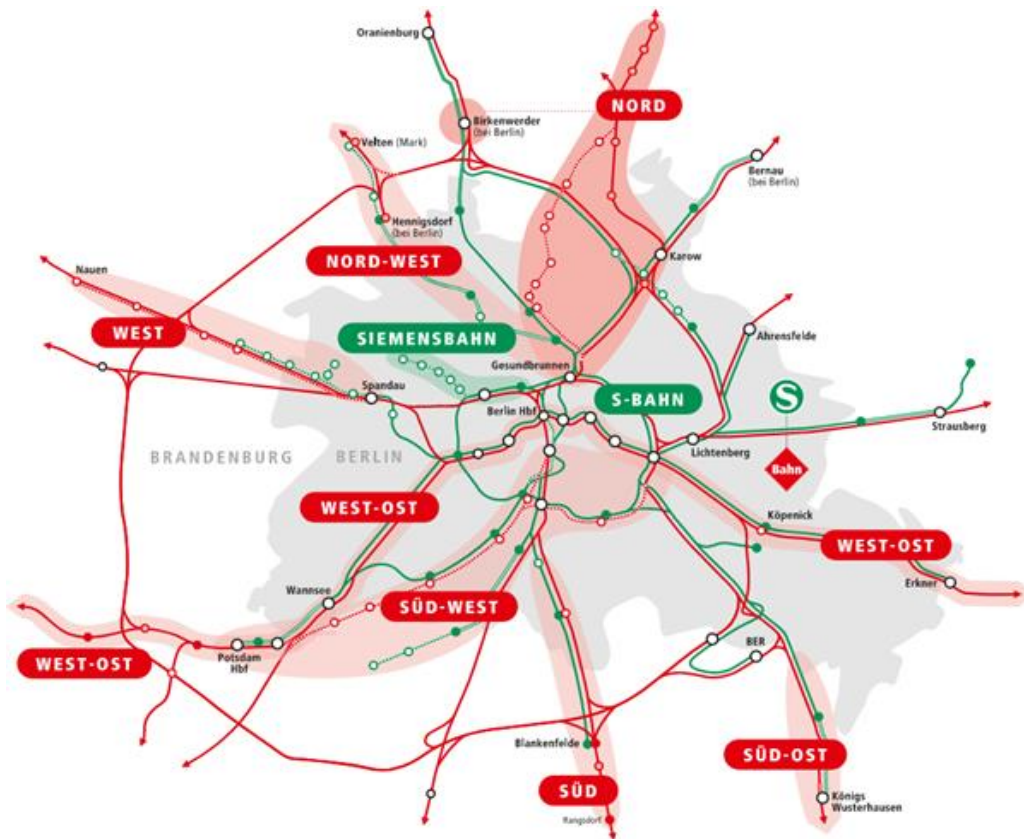


Abb.2 Planskizze Gemeinschaftsplan – Infrastrukturprojekt i2030 mit offensichtlicher Lücke im östlichen BAR

Die mit der vorliegenden Trassierungsstudie zusammengefassten Ergebnisse zu möglichen Trassenvarianten und bestehenden Konflikten durch die TVO, werden zudem (und insbesondere anders als explizit durch die Studie empfohlen) nun auch nicht noch einmal zum Zwecke einer gemeinsamen Optimierung verwertet. Dem für diese Studie betriebenen Aufwand wird dies in keiner Weise gerecht. Letztendlich steht dieses Vorgehen aber vor allem für einen weiteren deutlichen Verstoß gegen die wesentlichen Grundsätze des §8 MobG BE! Durch die politisch vorgegebene Unveränderlichkeit der bereits festgelegten TVO-Streckenführung wird diese nun für die NVT praktisch zur Verhinderungsplanung. Denn - auf einem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum beeinflussen sich eben beide Trassenführungen derart, dass es zur Erreichung eines optimalen Kosten-/Nutzenverhältnis gemeinsame Planungsschritte braucht.

Die durch Intermetric erstellte Trassierungsstudie benennt jedenfalls deutlich die bestehenden Überschneidungen von TVO-Planung und Freihalteflächen für BAR bzw. NVT. Letztere gehen dabei klar auf die zuvor für die TVO erfolgten Variantenuntersuchung zurück. Während sich also für die Optimierung der TVO quasi volle Planungsfreiheit genehmigt wurde, bleibt nun für die Schienentrasse nur die nachrangige Unterordnung gegenüber der „Straßen-TVO“! Die Folge dessen sind notwendige Trassenverlegungen mit deutlich höheren Ressourcenverbrauch an Boden und Material, sowie höhere Kosten für nötige Ingenieurbauten allein zu Lasten der Wirtschaftlichkeit der Schiene. Insbesondere in Zusammenhang mit §8 MobG empfinden wir dies als höchst problematisch! Der BSBB schätzt in diesem Zusammenhang anzunehmende Mehrkosten von ca. einer halben Milliarde Euro^[15].

[15] Medienmitteilung des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vom 8. Nov. 2023

In diesem Fall ist ganz klar festzuhalten, dass sich der aktuelle Senat auch früher schon offen gegen eine parallele Planung von TVO und NVT ausgesprochen hat. Final wurde dies nun seitens des Senats allein durch Unterlassen besiegelt. Mit dem Antrag zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zur TVO (ohne NVT) werden beide Planungsvorhaben nun auch faktisch voneinander getrennt. Die nicht Weiterplanung der NVT verhindert auch, dass das parallele Bestehen beider Verkehrswege im Zuge der Planfeststellung angemessen bewertet werden kann. Inwiefern dies jedoch mit den zuvor genannten Zielstellungen des MobG BE und EWG Bln vereinbar ist, sehen wir als dringend durch das Abgeordnetenhaus zu klären an.

Schlussatz

Bisher jedenfalls sehen wir leider keinerlei Anzeichen dafür, dass der aktuelle Senat darum bemüht wäre, die aufgezeigten Widersprüche selbständig auszuräumen, noch wurde der Senat dazu bisher deutlich vom Abgeordnetenhaus in geeigneter Weise ermahnt. Entsprechend stark hoffen wir deshalb auf die Wirkung dieser Petition.

Abschließend wollen wir noch explizit darstellen, dass wir die Belastung der Menschen durch die täglichen Verkehrsströme entlang der Köpenicker Straße und Treskowallee sehen und ihren Wunsch auf Besserung unterstützen. Jedoch sehen wir dafür andere Ansätze als den Bau einer neuen Straße als notwendig an. Insbesondere wäre es falsch, dafür bestehendes Recht auf dargestellte Weise zu ignorieren. Deshalb bedauern wir auch sehr die als dominant wahrgenommene Stimme der Befürworter einer vorrangigen Straßenlösung und vermissen Raum, sowie Gelegenheiten für einen ernst gemeinten, lösungsorientierten Dialog.

Die mitinitiiierenden Erstunterzeichnenden dieser Petition sind:



... aufgelistet mit Stand 31.Januar 2024 sind dies:

BI Wuhlheide

BERLIN 4 FUTURE

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN)

BI A100

BUND Berlin e.V.

Bündnis 90 / Die Grünen Treptow-Köpenick

Carlesshorst

Changing Cities e.V.

Fuss e.V.

Fridays for Future Berlin

Fridays for Future Marzahn-Hellersdorf

Fridays for Future Treptow-Köpenick

Gartenfreunde e.V. / Bezirksverband Berlin-Lichtenberg

Greenpeace Berlin

Grüne Jugend Berlin

Initiative Emmauswald bleibt

Jetzt oder Nie-Eltern gegen die Fossilindustrie

Kiezblock Alt Lichtenberg

Klimaneustart Berlin

Landesarbeitsgruppe Mobilität und Verkehr, Die LINKE Berlin

NABU Berlin

NAJU Berlin

Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg

Omas for Future

Parents for Future Berlin

Partei Mensch Umwelt Tierschutz / Tierschutzpartei Berlin

ROBIN WOOD e.V.

Verkehrsclub Deutschland Nordost (VCD Nordost)

Volksentscheid Berlin autofrei

Volt Berlin

Wald statt Asphalt

Waldinitiative Berlin

Weitlingkiezblock