

Die Straße hinter dem Wäldchen

von Ole Kreins, Mitglied des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr der BVV Lichtenberg

Die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) ist wohl neben der Verlängerung der A100 und dem Ausbau des Flughafens Schönefeld das Verkehrsprojekt im östlichen Stadtraum Berlins, welches regelmäßig zu heftigen Diskussionen führt.

Einige meinen sogar, die Vollendung der TVO sei das wichtigste Verkehrsprojekt. Es ist nachgewiesen durch Verkehrszählungen der Ämter und auf Eigeninitiative der Anwohner, dass die Belastung durch Verkehr in der Treskowallee, in der Köpenicker Straße und auf weiteren Nord-Süd-Verbindungen im Stadtraum Ost auf hohem Niveau liegt und damit Anwohner mit Lärm und Abgasen belastet. Diese Straßen durchschneiden lebenswerte Wohngebiete und erschweren Schulwege. Die Treskowallee wird durchschnittlich von 38.000 Fahrzeugen täglich belastet, in der zweispurigen Köpenicker Straße sind es nach Zählungen etwa 22.000 Fahrzeuge. Welchen Chancen, welche Risiken bringt das Verkehrsprojekt mit sich, wie ist der Stand der Diskussion? Die TVO soll den östlichen Stadtraum Berlin vom Verkehr entlasten, den Verkehr aus den Wohngebieten abziehen und bündeln. Im Süden fände die TVO Anschluss an die Spindlersfelder Straße, die bereits seit August 2007 in Betrieb ist.

Doch schon bei der Frage des Anschlusses im Norden teilen sich die Meinungen. Soll die TVO an der Gensinger Brücke ihren Anschluss finden oder ist es besser für die Weiterführung des Verkehrs die TVO direkt an die Märkische Allee anzuschließen? Die Verkehrsbau Projekt GmbH (VEPRO) ist als Gutachter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragt worden, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Erste Zwischenergebnisse liegen derzeit vor und wurden durch den Baustadtrat Andreas Geisel (SPD) im Ausschuss für Stadtentwicklung vorgestellt.

Die VEPRO untersuchte nicht nur die optimalen Anschlussmöglichkeiten, sondern auch die verschiedenen Streckenführungen auf Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Im Rahmen der Prüfung kristallisierten sich zwei Varianten heraus, die weiter untersucht wurden. Eine dieser beiden Hauptvarianten liegt auf den Festlegungen des

derzeitigen Flächennutzungsplanes (FNP), östlich des Bahndamms, findet Anschluss in der Märkischen Allee, hat drei Zufahrten aus östlicher Seite, eine Zufahrt aus Karlshorster, also westlicher Seite und wird etwa 25.000 bis 30.000 Kraftfahrzeuge am Tag führen. Die zweite Variante, liegt westlich des stillgelegten Bahndamms, findet Anschluss an der Gensinger Brücke und im Wohngebiet Friedrichsfelde-Ost, hat auch drei östliche und einen westlichen Zubringer und wird wahrscheinlich 20.000

würde es nur eine Reduktion des Verkehrs um etwa 1.000 Fahrzeuge geben. Fünf Problemlagen ergeben sich direkt oder indirekt aus der Diskussion um die TVO:

1. Belange des Umweltschutzes. Auch diese müssen intensiv abgewogen werden. Was der Verband der Deutschen Grundstücksnutzer (VDGN) als wilde Mülldeponie bezeichnet, wird von Umweltschützern gepflegt und gefördert als Biesenhorster Sand. Dieser ist 108 ha groß, ein Offenlandbiotop mit

Trocken- und Halbtrockenrasen und beheimatet charakteristische Arten für diese Vegetation, einige davon schützenswert. Vorwiegend die westliche Streckenführung bedeutet eine Gefahr für dieses Biotop.

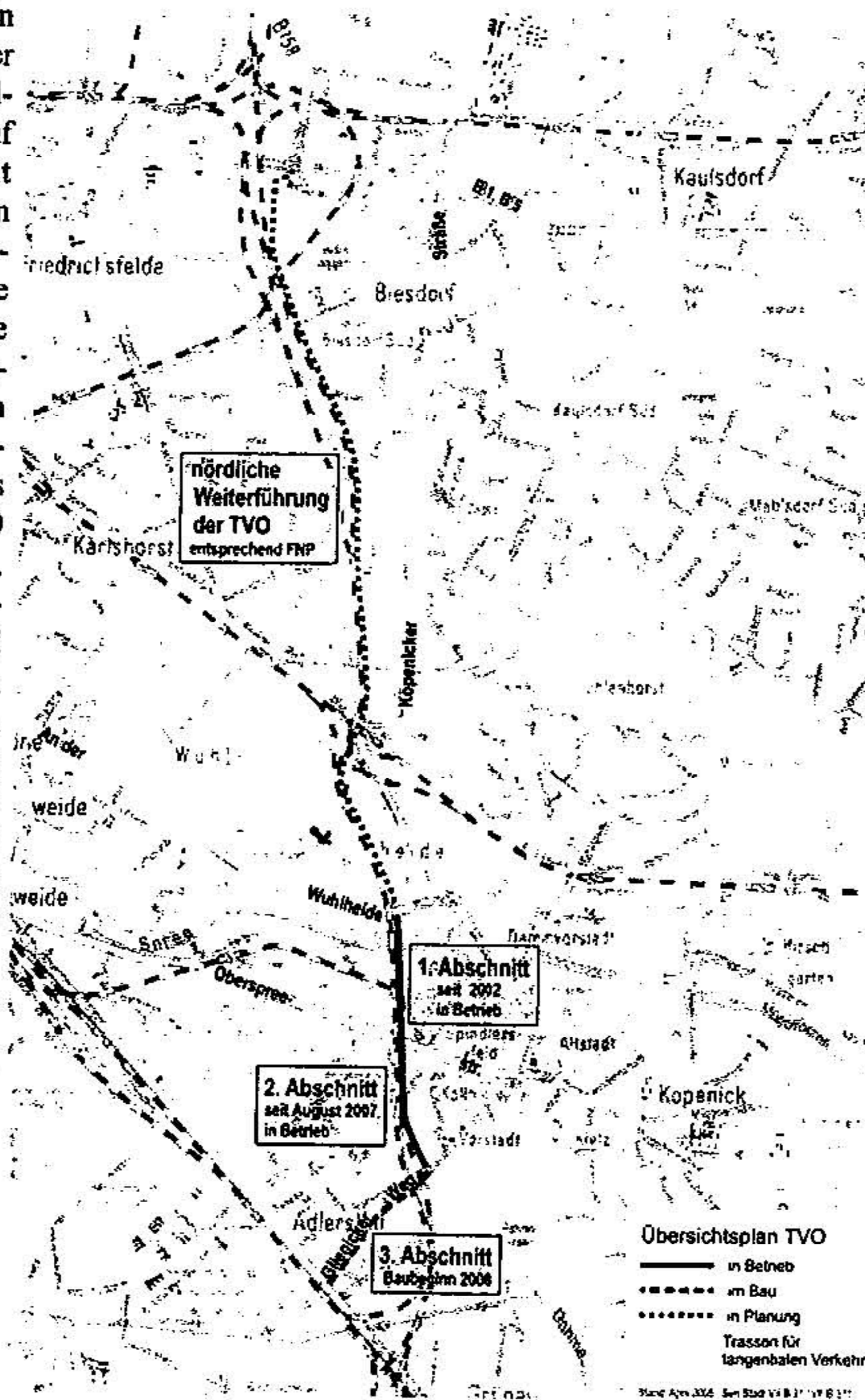
2. Problemlage Bahnkreuz Wuhlheide: Das Bahnkreuz Wuhlheide ist ein Nadelöhr. Durch die Schienenführung, Tunnelungen und Brücken ist das Bahnkreuz nahezu unmöglich für die TVO zu durchkreuzen. Ein schnelle Perspektive für den Umbau gibt es derzeit nicht.

3. Problemlage Teilung in Abschnitte: Will man den Umbau des Bahnkreuzes nicht abwarten, muss die Strecke geteilt werden. Der nördliche Teil könnte also eher realisiert werden. Trotzdem benötigt dann die TVO Anschlüsse, diese würden dann wiederum durch Wohngebiete realisiert werden. Das bedeutet vorerst mehr Verkehr, wo Menschen wohnen.

4. Problemlage TV-Nord: Um die Dörfer Ahrensfelde, Wartenberg, Malchow, Falkenberg und die Wohngebiete in Hohenschönhausen nicht durch den zusätzlichen Verkehr der TVO zu überlasten, muss rechtzeitig an die Planung der Vollendung im Norden gedacht werden.

5. Problemlage Zeit und Geld: Selbst wenn sich heute alle Akteure über die Streckenführung einig wären, würden sich die weiteren Planungsprozesse, die öffentliche Beteiligung, die Ausschreibung des Baufeldes und der Bau noch

Jahre hinziehen. Eine schnelle Lösung, wie von Vielen gefordert, ist nicht in Sicht. Weiterhin ist nicht klar, woher das notwendige Geld kommen soll. Die Verschuldung Berlins ist allen bekannt. Die **Prioritätensetzung des von der SPD geführten Senats liegt im Bereich Bildung** und es spricht Vieles für diese Prioritätensetzung. Dies sind keine Gegenargumente für eine notwendige Straße, müssen aber im Diskussionsprozess beachtet werden. Denn auch die SPD will Entlastung von Abgasen und Lärm. Klar ist, dass die SPD die Diskussion um die TVO weiterhin mit Fakten und Sachlichkeit begleitet wird.



Kraftfahrzeuge aufnehmen. Diese Variante wird von Marzahner Seite bevorzugt, weil die Streckenführung, weiter von der Bebauung entfernt ist.

Beide Varianten liegen fast ausschließlich auf Marzahner Boden. Beiden Strecken ist gemein, dass es keinen direkten Durchstich von Karlshorst nach Biesdorf geben wird, um nicht Verkehrsströme von der B1/B5 durch die Wohngebiete abzuziehen. Laut Prognose führen beide Strecken nur auf Biesdorfer Seite zu bemerkbaren Entlastungen in den Wohngebieten, in Karlshorst beispielsweise