

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt  
VII B 31

14. August 2012  
9025 (925) 1170  
Fax: 9025 (925) 1050  
Birgitt.Gruenert@senstadtum.berlin.de

**0556**

An den

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

### **Tangentiale Verbindung Ost (TVO)**

Einzelplan 12 - Stadtentwicklung und Umwelt  
15. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin am 14. Juni 2012  
Drucksache 17/0400 (II. B. 67) - Auflagenbeschlüsse 2012/2013

#### Anlage

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Zur Entlastung der Wohngebiete und zur Erschließung von Gewerbegebieten in Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Köpenick sowie zur besseren Anbindung an den Flughafen Willy Brandt am Standort Schönefeld wird die Planfeststellung für den vierspurigen Weiterbau der **Tangentialen Verbindung Ost** (TVO) vorbereitet. Im Verfahren ist im Benehmen mit den betroffenen Bezirken eine Trassenvariante anzustreben, die eine schnelle Realisierung sowie eine Finanzierung unter Einbeziehung von Mitteln der EU ermöglicht. Dem Hauptausschuss ist dazu ein Bericht zum Herbst 2012 vorzulegen.“

Hierzu wird berichtet:

#### **1. Beschlussempfehlung**

Es wird gebeten, den nachfolgenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

## 2. Sachstand der Planungen zur TVO

In den vergangenen Jahren wurden eine verkehrliche Untersuchung (einschließlich Prognose) zur Frage der Notwendigkeit der TVO, eine Machbarkeitsstudie mit Variantenuntersuchungen sowie eine Zusatzuntersuchung zum Querschnitt und zu der vom Bezirk Marzahn-Hellersdorf gewünschten Kombinationsvariante einer Ost-West-Ost-Trassenführung (einschließlich einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) durchgeführt.

Unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher, naturschutzrechtlicher und wirtschaftlicher Aspekte ist aus diesen Untersuchungen als Vorzugsvariante von insgesamt 14 untersuchten Varianten die Führung der TVO auf der Ostseite des Berliner Außenringes der Bahn (BAR) hervorgegangen. Diese Variante wurde von den betroffenen Bezirken und einigen Verbänden zunächst kontrovers diskutiert und teilweise eine Trassenführung auf der Westseite des BAR gefordert.

Mit Schreiben vom 17. Februar 2012 teilten die betroffenen Bezirke eine einvernehmliche Trassenvariante (Kombinationsvariante Ost-West-Ost-Trassenführung, im Luftbild rot gestrichelt) mit, die allerdings mit einigen, in den vorliegenden Untersuchungen identifizierten Konflikten behaftet ist. Diese Variante war in den Grundzügen Bestandteil der vorgenannten Zusatzuntersuchung.

Die Bezirke favorisieren die Kombinationsvariante mit den Mehrfachquerungen der Gleistrasse (BAR), um tatsächliche oder vermeintliche Beeinträchtigungen anliegender Grundstücke zu mindern.

Die Kombinationsvariante hat neben den deutlich höheren Baukosten (für die zusätzlichen zweimaligen Querungen des BAR) weitere gravierende Nachteile:

- Die Linienführung der Trasse ist ungünstig und dadurch verkehrsunsicher (sehr enge Kurven mit schlechten Sichtverhältnissen durch zweimalige Bahnquerungen), die Gradientenentwicklung (Höhenlage) ist im nördlichen Bereich (mit Anbindung an die B 1/5) äußerst schwierig, ebenso die Einbindung im Bereich, in dem auf die Ostseite zurückgeführt werden soll.
- Im Abschnitt zwischen B1/B 5 und der Alfelder Straße (Bereich der westlichen Trassenlage) ist keine Führung für Radfahrer und Fußgänger möglich.
- Für die östlich der Bahn gelegenen Biesdorfer Wohngebiete werden im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben Lärmschutzmaßnahmen ausgeführt, die gleichzeitig auch vor dem Bahnlärm schützen. Dieser doppelte Schutzeffekt wäre bei der westlichen Trassenlage nicht gegeben.
- Die Bodenverhältnisse des Bahndammbandes sind ungeklärt (ggf. Kontaminierung mit Auswirkungen auf die Kosten dieser Variante).
- Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und das Nutzen-Kosten-Verhältnis würden sich bei der vorgeschlagenen Variante der Bezirke verschlechtern.

Der Vorteil dieser Kombinationsvariante besteht darin, dass zwei Wohnhäuser (Doppelhäuser) im Bereich des Vorstadtweges erhalten bleiben könnten, die im Falle der Realisierung der Ostvariante abgerissen und entschädigt werden müssten. Die Kosten dafür liegen aber weit unter den erhöhten Baukosten.

Im Zuge intensiver Erörterungen mit den Bezirksamtern, Verbänden und Betroffenen wurden die Argumente ausgetauscht und eine Annäherung hinsichtlich der Linienführung erreicht.

Eine weitere, noch zu klärende Frage betrifft den Umfang und die Verknüpfungspunkte der neuen Straße mit den Erschließungsstraßen der angrenzenden Stadträume.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hält Anbindungen der Siedlungsgebiete an die neue Straßenverbindung zur Entlastung der Köpenicker Straße (ein wichtiges verkehrliches Ziel der TVO) für erforderlich, da das Quell- und Zielverkehrsaufkommen aus diesem Gebiet sehr hoch ist.

Ohne diese Anbindungen würde die Verkehrsbelegung auf der TVO deutlich zurückgehen und die verkehrliche Begründung der Straßenbaumaßnahme geschwächt werden. Seitens des Bezirkes Marzahn- Hellersdorf wird eine zusätzliche Belastung der Biesdorfer Siedlungsgebiete durch „Schleichverkehre“ zur B1/B5 vermutet. Zur Klärung dieser unterschiedlichen Auffassungen wird aktuell eine „Vertiefende Betrachtung zu den Anbindungen Alfelder Straße und Balzerweg“ durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse werden voraussichtlich bis spätestens Ende September 2012 vorliegen. Danach soll eine erneute Abstimmung mit dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf stattfinden. Ziel ist es, eine im Benehmen mit dem Bezirk tragfähige und somit planfeststellungsfähige Planung zu erhalten und weiter zu verfolgen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird nach Abschluss der vertiefenden Untersuchungen zur TVO zum Ende des Jahres 2012 das Abgeordnetenhaus über die Grundzüge der Planungen unterrichten.

### **3. Weitere Vorgehensweise:**

Mit der Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren nach § 22 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) kann erst nach Kenntnisnahme durch das Abgeordnetenhaus begonnen werden. Nach Vorliegen aller notwendigen Unterlagen und Gutachten ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Ein erfolgreiches Planfeststellungsverfahren endet mit einem rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss, der die Grundlage für die Baudurchführung darstellt.

Nach realistischer Einschätzung kann mit einem Baubeginn im Jahr 2016 gerechnet werden. Erst auf der Basis der Planfeststellungsunterlagen können Bauplanungsunterlagen (BPU) aufgestellt und somit die Gesamtkosten für die Baumaßnahme ermittelt werden. Das Vorliegen der BPU ist die Voraussetzung für die Entscheidung über eine mögliche Förderung der Baumaßnahme aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“. Parallel zum Planfeststellungsverfahren ist daher auch die Finanzierung der Baumaßnahme sicherzustellen. Wegen der übergeordneten Bedeutung liegt die Zuständigkeit für die Planung und Ausführung der Baumaßnahme bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Im Rahmen der Aufstellung des Entwurfs des Doppelhaushaltsplans 2014/2015 sind daher zur Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens entsprechende Mittel im Kapitel 1255 -Tiefbau- vorzusehen. Sofern bereits im Haushaltsjahr 2013 hierfür Ausgaben erforderlich sind, sollen diese aus den bei Kapitel 1255 – Tiefbau - veranschlagten Mitteln finanziert werden.

Die Finanzierung der Baumaßnahme wäre im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung zu berücksichtigen.

In Vertretung

Christian Gaebler  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



Anlage: Luftbild- Übersicht mit Vorzugsvariante Sen Stadt Um (gelb) und Kombinationsvariante entsprechend Vorschlag der Bezirke (rot gestrichelt)