

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (GRÜNE)

vom 18. März 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. März 2016) und **Antwort**

Ausbau einer vierspurigen Straße zur Bundesautobahn ohne Planfeststellungsverfahren - Plant der Senat an der A 114 einen Schwarzbau?

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

Frage 1: Treffen Informationen aus einem Informationsblatt des Senats zu, dass der Senat plant, die vierspurige A 114 auf einer Strecke von sieben Kilometern zu sanieren und sie in diesem Zusammenhang von vier auf sechs Spuren zu einer Stadtautobahn mit entsprechender Fahrbahnbreite auszubauen?

Antwort zu 1: Die bestehende Bundesautobahn (BAB) A 114 wird auf 7 km Länge zwischen der Anschlussstelle Pasewalker Straße und der Brücke über den Bahnaußenring grundhaft erneuert und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit um beidseitige Standstreifen ergänzt. Analog der Bestandssituation bleiben vier Fahrstreifen erhalten.

Frage 2: Treffen Informationen zu, dass in diesem Zusammenhang acht Brücken neu gebaut werden sollen?

Antwort zu 2: Geplant sind der Ersatzneubau von 5 Brückenbauwerken und die Instandsetzung von 3 Brückenbauwerken.

Frage 3: Welche Maßnahmen verbergen sich hinter den vom Senat in seinem Informationsblatt gegenüber den Anwohner*innen angekündigten modernen Schutzeinrichtungen und sind auch moderne Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen?

Antwort zu 3: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden die vorhandenen Schutzeinrichtungen durch moderne Fahrzeug-Rückhaltesysteme ersetzt.

Frage 4: Falls nein, wie bewertet der Senat die Einschätzung, dass eine aus einfachen Holzplatten konstruierte Lärmschutzwand nicht den Ansprüchen an eine moderne Stadtautobahn entspricht und dass eine solche innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens nicht durchzusetzen wäre?

Frage 5: Wie bewertet der Rot-Schwarze Senat die Argumentation des Schwarz-Roten Senats von 1992, der den geringen Standard der Bretter-Lärmschutzwand seinerzeit gegenüber den Anwohnern damit begründete, dass es sich hierbei um eine freiwillige Maßnahme des Senats handeln würde, da die A 114 nach Bundesplanungsrecht keine Autobahn, sondern lediglich eine vierspurige Stadtstraße wäre, die als ehemalige DDR-Autobahn lediglich Bestandsschutz genießen würde?

Antwort zu 4 und 5: Die Grundlage zur Errichtung der im Rahmen einer Lärmsanierung errichteten vorhandenen Lärmschutzwand in 1997 bildete die entsprechende Plan genehmigung vom April 1996. Die Lärmschutzwand besteht aus Kiefernholz mit einer Dämmung aus Steinwolle, ist an der Vorderseite hochabsorbierend, auf der Rückseite reflektierend und entspricht den technischen Vorschriften. Die Ausführung entspricht dem Standard sowie dem damaligen und aktuellen Stand der Technik für Lärmschutzwände.

Frage 6: Ist dem Senat bekannt, dass sich das Niveau der Straßenoberfläche in einigen Bereichen deutlich oberhalb der Gründung der Lärmschutzwand befindet, so dass der effektive Teil der Lärmschutzwand zu niedrig ist und es auch aus diesen Gründen nur unzureichenden Lärmschutz gibt?

Antwort zu 6: Bei der Planung und lärmtechnischen Berechnung der Lärmschutzwand bildet die Lage der Fahrbahngradient eine wesentliche Einflussgröße für die Höhe der Wand. Für die Bemessung der Lärmschutzwandhöhe relevant war (und ist) somit der Abstand zwischen Fahrbahnoberkante und Oberkante der Lärmschutzwand. Die Lage der Fahrbahnoberfläche im Verhältnis zur Höhe der Lärmschutzwandgründung hat somit keinen Einfluss auf die Wirkung der Lärmschutzwand.

Frage 7: Wie lang ist der Streckenabschnitt mit Lärmschutzwand hinter der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung in Blankenburg?

Antwort zu 7: Die Lärmschutzwand verläuft einseitig auf einer Länge von 1,4 km.

Frage 8: Wie lang sind die Streckenabschnitte ohne Lärmschutzwand mit sensibler Nutzung wie z. B. Kleingärten, Anlage Blankenburg, etwas entfernteren Wohngebäude nördlich der Königsteinbrücke, etwas entfernteren Wohngebäude nördlich der Königsteinbrücke, etwas entfernteren Wohngebäude in Buchholz und Naherholungsanlagen?

Antwort zu 8: Streckenabschnitte mit anliegenden Kleingärten befinden sich östlich der Bundesautobahn auf einer Länge von ca. 1,7 km sowie westlich der Autobahn auf einer Länge von ca. 4,0 km.

Frage 9: Will der Senat insbesondere auf dem höher gelegenen Streckenabschnitt zwischen Heinersdorf und Blankenburg sowie an den übrigen Autobahnabschnitten mit sensibler Nutzung, auf denen bislang gar keine Lärmschutzwände existieren, im Rahmen des geplanten Ausbau der A 114 zu einer Bundesautobahn Lärmschutzwände errichten, wenn nein warum nicht?

Antwort zu 9: Es besteht kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge. Lärmpegelminderungen werden durch die Verwendung eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages und eine dauerhafte Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h erreicht. Darüber hinausgehende Maßnahmen der Lärmsanierung (z. B. passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden) werden hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit der Kosten geprüft.

Frage 10: Wie reduziert sich bei einem sechsspurigen Ausbau der Abstand zur Panke und der Abstand zu der unmittelbar neben der Panke verlaufenden Naherholungsanlage Pankewanderweg bzw. dem Radweg Berlin-Usedom und den sich anschließenden Kleingärten?

Antwort zu 10: Es erfolgt kein sechsspuriger Ausbau der BAB A 114. Die Erneuerungsmaßnahme wird innerhalb der vorhandenen Flächen der bestehenden Bundesautobahn umgesetzt.

Frage 11: Wie viele Bäume müssen entlang der Panke für die Verbreiterung der Autobahn gefällt werden?

Antwort zu 11: Vorwiegend auf den Böschungen der Bundesautobahn werden 250 Bäume gefällt und entsprechend ersetzt.

Frage 12: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass sich durch den Ausbau der jetzt vierspurigen Straße zu einer sechsspurigen Stadtautobahn und der entsprechenden Fahrbahnverbreiterung die Immissionen für Lärm und Schadstoffe verändern werden und welche unabhängigen Gutachten liegen hierzu vor?

Antwort zu 12: Die BAB A 114 ist im Bestand eine vierspurige Autobahn ohne Standspuren. Für die Grundenerneuerung der BAB A 114 einschließlich der Ergänzung von Standstreifen wurden die erforderlichen Gutachten (Luftschadstoffe, Lärm) erstellt. Im Ergebnis werden sich sowohl die Lärm- als auch die Luftschadstoffsituation gegenüber dem Vergleichsfall ohne Durchführung der Baumaßnahme verbessern.

Frage 13: Welche Kosten sind mit dem Ausbau und der Sanierung sowie dem Brückenneubau an der A 114 verbunden?

Antwort zu 13: Die Baukosten werden ca. 45 Mio. €, davon ca. 12 Mio. € für die Brückenbauwerke, betragen.

Frage 14: Wann wurde die BAB A 114 als sechsspurige Stadtautobahn planfestgestellt?

Frage 15: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass im Falle der Umsetzung des geplanten Schwarzbaus Klagen von betroffenen Anwohner*innen drohen?

Antwort zu 14 und 15: Siehe Antwort zu 1 und 12.

Frage 16: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass der Neubau des Krieger-Fachmarktzentrum auf dem Güterbahnhof Heinersdorf zu einer Zunahme des Autoverkehrs auf der A 114 führen wird und wie hat sich dieses erhöhte Verkehrsaufkommen in den Berechnungen der Lärm- und Schadstoffgutachten für den geplanten Ausbau der BAB 114 niedergeschlagen?

Antwort zu 16: Die Prognosewerte (Verkehr) wurden mit dem Horizont 2025 aktualisiert und berücksichtigen bereits den erwarteten Bevölkerungszuwachs und die städtebaulichen Entwicklungen.

Frage 17: Welchen Zusammenhang gibt es zwischen dem Neubau dieses Fachmarktzentrum und dem Ausbau der A 114 zu einer BAB A 114?

Antwort zu 17: Keinen und siehe Antwort zu 1 und 12.

Frage 18: Treffen Informationen zu, dass der Bund für die Sanierung der jetzt vierspurigen A 114 die Mittel verweigert, da die Straße in ihrem jetzigen Ausbauzustand nicht dem Standard einer Bundesautobahn entspricht?

Antwort zu 18: Diese Informationen treffen nicht zu. Die BAB A 114 ist auch im Bestand eine Bundesautobahn.

Frage 19: Handelt es sich bei dem geplanten Ausbau der A 114 zu einer Bundesautobahn aus der Sicht des Senats um einen wesentlichen Eingriff und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 19: Die Erneuerungsmaßnahme der bestehenden Bundesautobahn A 114 stellt einen baulichen Eingriff dar, aber keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV).

Frage 20: Wie bewertet der Senat die Rechtsauffassung, dass der Ausbau einer vierspurigen Straße auf sieben Kilometern Länge zu einer Bundesautobahn – in Verbindung mit dem Neubau von 8 Brücken – nicht mit dem Bestandsschutz für eine zu DDR-Zeiten hergestellte Straße vereinbar ist?

Frage 21: Wie bewertet der Senat die Rechtsauffassung, dass die jetzt vierspurige A 114 nicht dem Standard einer Bundesautobahn entspricht und daher auch planungsrechtlich keine Stadtautobahn darstellen kann, so dass für ihren Ausbau zu einer Stadtautobahn ein Planfeststellungsverfahren mit der vorgesehenen Beteiligung der Bürger*innen und Träger öffentlicher Belange zwingend erforderlich ist (Bitte alle Einzelfragen beantworten, um einen erhöhten Verwaltungsaufwand aufgrund notwendiger Nachfragen von nicht beantworteten Sachverhalten zu vermeiden)?

Antwort zu 20 und 21: Diese Rechtsauffassung trifft nicht zu.

Berlin, den 05. April 2016

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Apr. 2016)