

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg und Harald Wolf (LINKE)

vom 06. Februar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2017) und **Antwort**

A100 – Wird in Treptow ein Präjudiz für den Anschluss des 17. BAB geschaffen?

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

Frage 1: Wie ist der aktuelle Stand beim Planfeststellungsverfahren für die Planänderungen am 16. Bauabschnitt (BA), und wann wird es die Möglichkeit für Klageberechtigte geben, dagegen rechtlich vorzugehen? Wann ist also ein Planfeststellungsbeschluss zu erwarten?

- a. Auf welcher rechtlichen Grundlage wird im Sinne des im Verfahren befindlichen Planfeststellungsbeschlusses weiter gebaut?
- b. Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass den Anwohner/innen die Klagemöglichkeit genommen wird, weil der Planfeststellungsbeschluss nicht einmal abgewartet wird und weitergebaut wird?

Antwort zu 1: Der Planfeststellungsbeschluss zum vorliegenden Änderungsantrag wird Mitte 2017 erwartet.

Die von der materiellen Änderung betroffenen Anlagenbestandteile werden nicht vorab hergestellt. Die derzeit im Bau befindlichen Leistungen der Bundesautobahn (BAB) A 100, 16. Bauabschnitt erfolgen auf der Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses.

Frage 2: Kann der Senat zusichern, dass am Ende des Trogbauwerks (Bau km 23 + 270) nur die Zu- und Abfahrten am Ende des 16. BA gebaut werden und der Autobahnkörper dementsprechend am Trogausgang endet?

Antwort zu 2: Der „Autobahnkörper“ endet bei Baukilometer 23+420. Daran anschließend werden die Zu- und Abfahrten errichtet.

Frage 3: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass nach der Änderungsvariante des im Genehmigungsverfahren befindlichen Planfeststellungsdokumentes die Zu- und Abfahrten nicht ebenerdig gebaut werden sollen? Teilt der Senat die Auffassung, dass damit ein Präjudiz für die Anschlussstelle 17. BA geschaffen würde, da die Anschlussstelle 17. BA laut alten Planungen der dann anschlussfähige Brückenneubau über die Straße Am Treptower Park und im weiteren Verlauf über die Spree nach Friedrichshain wäre?

- a. Wie bewertet der Senat dies vor dem Hintergrund der Vereinbarung im Koalitionsvertrag, wonach der qualifizierte Abschluss des 16. Bauabschnitts kein Präjudiz für den Bau des 17. Bauabschnitts schaffen soll?
- b. Welche Maßnahmen gedenkt der Senat gegenüber dem Bauträger zur Sicherstellung dieser Forderung des Koalitionsvertrags einzuleiten?

Antwort zu 3: Die Intension des Änderungsantrages beinhaltet den gerichtlich geforderten Erhalt der Wohnhäuser Beermannstraße 16/18 unter Berücksichtigung eines möglichst geringen Rückbauerfordernisses bei einem möglichen Weiterbau der A 100. Der Bau des 17. Abschnittes ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen und damit verpflichtende Richtschnur des Handelns der Bundesrepublik Deutschland.

Eine Präjudizierung für einen möglichen Weiterbau wird damit jedoch nicht begründet.

Frage 4: Welche Arbeiten werden momentan im Segment des sich noch im laufenden Verfahren befindlichen Bereichs (Bau km 22+980 bis km 23+625,5) getätigt? (Bitte Art der Baumaßnahme nennen und Zweck)

Antwort zu 4: Der Trassenabschnitt wird als Baustelleneinrichtungsfläche und Baustellenzu- bzw. -abfahrt für die Bauwerke im Bereich der Ringbahnquerung genutzt.

- Km 22+980 bis km 23+015 Bereich Baulos 5, zzt. bauzeitliche Umfahrung und Erdstoffzwischenlager
- Km 23+015 bis km 23+092 Bereich Baulos 6 Dock 24, zzt. Erdarbeiten für Baustelleneinrichtung
- Km 23+092 bis km 23+198 Bereich Baulos 6 Dock 25, zzt. bauzeitliche Umfahrung S-Bahn und Erdbau für BE und Vorbereitung Baugrube
- Km 23+198 bis km 23+270 Bereich Baulos 6 Dock 26, zzt. Erdbau für BE und Vorbereitung Baugrube (Spundwandarbeiten)
- Km 23+270 bis km 23+625 Bereich Baulos 7, zzt. Erdarbeiten für BE und Erdstoffzwischenlager

Frage 5: Kann der Senat ausschließen, dass es sich bei den aktuellen Baumaßnahmen (Höhe Beermannstraße, entlang der S-Bahn-Trasse) um Baumaßnahmen handelt, die ein Präjudiz für den 17. BA schaffen?

- a. Handelt es sich dabei um Schalungsarbeiten oder um Schachtungsarbeiten?

Antwort zu 5: Ja, im Wesentlichen finden vor Ort gegenwärtig Erdbauarbeiten statt (Schachtungsarbeiten).

Frage 6: Was haben diese Baumaßnahmen mit den restlichen aktuell laufenden Baumaßnahmen im Bereich Kiefholzstraße zu tun?

Antwort zu 6: Der Trassenabschnitt wird als Baustelleneinrichtungsfläche und Baustellenzu- bzw. -abfahrt für die Bauwerke im Bereich der Ringbahnquerung genutzt.

Frage 7: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass aus Süden kommend für den Abschnitt zwischen Trogausgang und Treptower Park als Lärmschutzmaßnahme einerseits für die Bewohner auf der Westseite eine acht Meter hohe Lärmschutzwand geschaffen werden soll, für die Anwohner/innen auf der Ostseite jedoch lediglich ein Fledermauszaun angemessen scheint?

- a. Teilt der Senat die Auffassung, dass mit dem ebenerdigen Ausbau der Zu- und Abfahrtsstraßen die Lärm-, Feinstaub- und Umweltbelastungen für die Anwohner/innen in der Straße Am Treptower Park, rechter Hand der S-Bahn-Trasse, zu minimieren wäre?

- b. Teilt der Senat die Auffassung, dass mit der vollständigen Tunnelung der Zu- und Abfahrtstraßen bis zum Treptower Park die Lärm-, Feinstaub- und Umweltbelastungen für alle Anwohner/innen in diesem Abschnitt zu minimieren und eine deutlich umweltverträglichere Lösung umsetzbar wären? Wenn ja, was wird der Senat in diesem Sinne unternehmen?
- c. Teilt der Senat die Auffassung, dass eine vollständige Untertunnelung der Zu- und Abfahrtstraßen nach Trogende bis zum Treptower Park nicht nur eine stadtverträgliche Planungsvariante wäre, die für die Anwohner/innen die Lebensqualität deutlich erhöhte?

Antwort zu 7: Die Fledermausüberflughilfe ist eine Maßnahme des Artenschutzes. Im Planänderungsverfahren ist die Ausbildung der Fledermausüberflughilfe als Lärmschutzwand betrachtet worden. Nach Abwägung aller Belange wird die Gewährung von passivem Schallschutz als eine für die Betroffenen wesentlich besser geeignete Maßnahme zur Lärmvorsorge gesehen.

Eine ebenerdige Ausbildung führt zu einem geringfügig niedrigeren Belastungsniveau. Hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen bleiben die Grenzwerte in beiden Fällen weit unterschritten, für die Lärmbetroffenen würde diese (geringe) „Absenkung“ zu einem Verlust von Ansprüchen auf passiven Schallschutz führen. Der im Wesentlichen von der Bahn hervorgerufenen Lärmbelastung könnte somit nicht im vorgesehenen Umfang entgegen gewirkt werden.

Die Frage einer Tunnellösung wurde im Verwaltungsstreitverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 A 8.11 bis 9.11 und 9 A 11.11 und 9 A 18.11 bis 20.11) in der mündlichen Verhandlung am 27.09.2012 abschließend verhandelt und entschieden.

Berlin, den 20. Februar 2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für

Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Feb. 2017)