

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Rainer-Michael Lehmann (SPD)

vom 21. März 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. März 2012) und **Antwort**

#### Verkehrstechnische Maßnahmen in Karow und Buch

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

Frage 1: Bei der Erschließung des Neubaugebietes Karow Nord soll Anfang der 90er Jahre ein städtebaulicher Vertrag mit den Investoren geschlossen worden sein.

Dieser soll auch die Anbindung von Karow an die B2 beinhalten. Stimmt das und wenn ja, wird dieses Vorhaben vom Senat weiter verfolgt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1: Im städtebaulichen Vertrag Karow-Nord vom 03.11.1992 ist im § 9 Verpflichtungen Berlins unter 1. geregelt: „Berlin wird darauf hinwirken, dass die notwendigen äußeren Erschließungsmaßnahmen sowie die erforderliche öffentliche Infrastruktur rechtzeitig geplant und durchgeführt werden, damit eine reibungslose Realisierung der geplanten Maßnahmen erfolgen kann.“ Zur äußeren Erschließung gehörte eine Straßenverbindung vom neuen Wohngebiet in Karow zur Bundesstraße B 2. Aufgrund der Widerstände im Land Brandenburg, der Planungsabfolgen und fehlender Planungssicherheit konnte das Projekt in der ursprünglichen Form nicht weiterverfolgt werden. Die Linienführung hat sich im Planungsverlauf mehrmals verändert. Ein Teilabschnitt dieser Straßenverbindung ist mit der Straße Am Luchgraben planungsrechtlich gesichert und bereits hergestellt worden.

Gemäß Senatsbeschluss vom 19.07.2011 (16. Legislaturperiode) ist das Projekt "Neubau einer Straßenverbindung in Karow vom vorhandenen Anschluss an die B 2 bis zum Knotenpunkt Bahnhofsstr./Alt-Karow" Bestandteil der Investitionsplanung des Landes Berlin mit einer ersten Rate 2015. Es schließt an die Straße Am Luchgraben an. Gegenwärtig wird die Vor- und Entwurfsplanung in Bezug auf die aktuelle Gesetzgebung (z.B. Lärmschutz, Naturschutz) und die im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens erhobenen Einwendungen aktualisiert.

Frage 2: Die Hobrechtsfelder Chaussee ist z.Z. für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt. Die inzwischen neu errichtete Brücke über die Autobahn A10 ist aber für den Schwerlastverkehr konzipiert und gebaut. Warum wird die Hobrechtsfelder Chaussee nicht für Fahrzeuge über 3,5 t freigegeben?

Antwort zu 2: Die neue Brücke ist für Lasten nach DIN-Fachbericht 101 dimensioniert. Die Ausführung erfolgte planmäßig, die Lasteinschränkungen resultieren nicht aus der Brücke.

Die Sperrung für den Durchfahrtsverkehr über 3,5 t muss jedoch weiterhin aufrecht erhalten bleiben.

Die Fahrbahn weiter nördlich der Brücke liegt auf einer Moorlinie, die teilweise bis zu 11 m tief ist. Deshalb weist der Baugrund keine ausreichende Tragfähigkeit auf und es kommt regelmäßig zu Versackungen der Fahrbahn.

Die Tragfähigkeitsbeschränkung kann nach bisherigen Erkenntnissen nur durch sehr teure Maßnahmen beseitigt werden, es handelt sich um eine Größenordnung der notwendigen Kosten von ca. 2 Mio. € Diese Maßnahmen können nach Auskunft des Tiefbau- und Landschaftsplanungsamtes Pankow nicht im Rahmen der Straßenunterhaltung geleistet werden.

Berlin, den 05. April 2012

In Vertretung  
C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. April 2012)