

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Karin Halsch (SPD)

vom 16. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Januar 2015) und **Antwort**

Lärmbelastung im Dorf Falkenberg

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

Frage 1: Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen im Dorf Falkenberg (Dorfstraße/Ahrensfelder Chaussee)? Bitte aufschlüsseln nach dem Aufkommen

- a) tagsüber und nachts
- b) von LKW und PKW
- c) an Werktagen und Wochenenden

Antwort zu 1: Die Erhebungen des Landes Berlin sind Werktagserhebungen und ermöglichen Angaben zu Kraftfahrzeugen (Kfz) pro 24 Stunden (h). Die Ergebnisse sind den „Verkehrsmengenkarten“ zu entnehmen. Während die Verkehrsmengenkarte 2005 für die Dorfstraße einen Wert von 15.100 Kfz/24 h durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) ausweist, sind in der Verkehrsmengenkarte 2009 für die Dorfstraße 11.200 Kfz/24 h im DTVw ausgewiesen. Der Anteil Lastkraftwagen (Lkw) mit einer Größe über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht betrug im Jahr 2005 etwa 4,3 % und im Jahre 2009 etwa 3,4 %.

Für die Ahrensfelder Chaussee in Höhe Am Gehrensee sind für 2005 gemäß der Verkehrsmengenkarte 13.200 Kfz/24 h DTVw bei einem Lkw-Anteil von 7,2 % und in 2009 11.900 Kfz/24 h DTVw mit einem Lkw-Anteil von 4,3 % ermittelt worden.

Eine im Jahre 2011 durchgeführte Verkehrszählung weist für die Dorfstraße eine Belegung von 11.700 Kfz/24 h DTVw bei einem Lkw-Anteil von 3,5 % aus. Eine Verkehrszählung für die Ahrensfelder Chaussee in Höhe Am Gehrensee im Jahr 2013 weist 11.900 Kfz/24 h werktags aus (Lkw-Anteil: 4,6 %). Aktuell wird eine neue Verkehrsmengenkarte 2014 erarbeitet. Deren Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.

Frage 2: Wie hoch ist die durch das Verkehrsaufkommen entstehende Lärmbelastung im genannten Gebiet? Bitte aufschlüsseln nach der Belastung

- a) tagsüber und nachts
- b) an Werktagen und Wochenenden

Antwort zu 2: Für den Straßenzug Dorfstraße/Ahrensfelder Chaussee werden in den strategischen Lärmkarten, die entsprechend den in der 34. Durchführungsverordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz enthaltenen Anforderungen erstellt wurden (Stand 2012 mit Verkehrsbelastungsdaten aus 2009/2010), hohe Verkehrslärmbelastungen ausgewiesen. Die Lärmpegel an den zur Straße gelegenen Fassaden erreichen für den Ganztagsindex LDEN Werte von bis zu 71 dB(A) und bis zu 62 dB(A) für den Nachtindex LN (LDEN - gewichteter Mittelwert über 24 h, LN - Mittelwert für den Nachtzeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr). Diese Werte gelten für einen repräsentativen Tag eines Jahres. Eine Differenzierung zwischen Werktagen und Wochenenden ist im Rahmen dieser Ermittlung nicht vorgesehen.

Frage 3: Wie haben sich das Verkehrsaufkommen und die Lärmbelastung seit 2005 entwickelt?

Antwort zu 3: Eine Ermittlung der Verkehrslärmbelastung ist zuvor im Jahre 2007 auf Basis von Verkehrszählungen des Jahres 2005 erfolgt. Ein Vergleich dieser Daten mit den oben genannten Daten des Jahres 2012 zeigt eine Abnahme der Lärmbelastung. So wurden im Jahre 2012 bis zu 2 dB(A) geringere Pegel für den LDEN und bis zu 1 dB(A) geringere Pegel für den LN ermittelt.

Frage 4: Teilt der Senat die Auffassung des Bezirksamts Lichtenberg, dass sich mit der Realisierung des Bauprojekts „AuenFlügel Berlin“ (B-Plan XXII-39) das Verkehrsaufkommen nochmals um knapp 10 Prozent erhöhen wird (vgl. Kleine Anfrage 476/VII in der BVV Lichtenberg)?

Antwort zu 4: Das Vorhaben Auenflügel hat für das Wohngebiet selbst, die neue Kita und den Nettomarkt insgesamt ein Neuaufkommen von 3.803 Fahrten pro Tag im motorisierten Individualverkehr (MIV) (für das Wohngebiet allein eine Verkehrserzeugung von 3.333 Kfz/Tag). Das Aufkommen der Ahrensfelder Chaussee beträgt gemäß ZählAtlas 2009 wie auch bei einer Ver-

kehrszählung im Jahre 2013 in dem Abschnitt des Vorhabens 11.900 Kfz-Fahrten pro Werktag, so dass deutlich mehr als 10 % des bestehenden Verkehrsaufkommens hinzukommen.

Frage 5: Werden bzgl. der Lärmbelastung Grenzwerte überschritten?

Antwort zu 5: Für bestehende Verkehrswege gibt es im nationalen Recht keine verbindlich einzuhaltenden Lärmgrenzwerte. Die Lärmpegel an den Gebäuden überschreiten zum Teil aber die Schwellenwerte des Lärmaktionsplans Berlin. Insbesondere der Schwellenwert für den Nachtzeitraum von 60 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Frage 6: Wurden das Verkehrsaufkommen und die Lärmbelastung bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr 2025 analysiert? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?

Antwort zu 6: Der Stadtentwicklungsplan Verkehr ist ein gesamtstädtisches Planwerk, das die generellen Entwicklungen und Fragestellungen der Stadt untersucht und bewertet. Im Rahmen der Untersuchungen für den Stadtentwicklungsplan Verkehr wurde die bestehende (2006) und die künftige Verkehrsentwicklung (2025) für die Stadt vor dem Hintergrund der seinerzeit bekannten gesamtstädtischen Entwicklungserwartungen (z.B. der Bevölkerungsentwicklung) und der vorgesehenen Maßnahmen ermittelt. Eine Bewertung kleinräumiger Fragestellungen ist den nachgeordneten Planwerken, wie bspw. dem Lärmaktionsplan, vorbehalten. Einzelbewertungen von Vorhaben oder Infrastrukturmaßnahmen werden objektkonkret erarbeitet und bieten die Feinteiligkeit und stellen die Grundlage dar, um die hier adressierten Fragestellungen ermitteln und bewerten zu können.

Frage 7: Welche Maßnahmen hält der Senat für sinnvoll, um die durch das Verkehrsaufkommen entstehende Lärmbelastung im Dorf Falkenberg zu begrenzen?

Antwort zu 7: Die Ahrensfelder Chaussee wie auch die Dorfstraße in Falkenberg sind gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr im übergeordneten Straßennetz als Straßen der Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) ausgewiesen. Sie stellen damit die Anbindung – auch bestehender Wohngebiete – an das übergeordnete Straßennetz und damit das Erreichen übergeordneter Zentrenbereiche sicher. Es ist für die Ahrensfelder Chaussee/Dorfstraße von einem hohen Eigenanteil der Verkehrsnachfrage auszugehen. Die Verkehrsmengen und die Lkw-Anteile sind für derartige Straßentypen bei entsprechender angrenzender Wohnbebauung bzw. Wohndichten nicht untypische Größenordnungen. Sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Lärmbelastungen zwischen 2005 und 2009 haben abgenommen. Die Zählungen aus 2011 und 2013 zeigen eine vergleichbare Verkehrsnach-

frage wie 2009. Die Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsnachfrage und die daraus resultierenden Lärmbelastungen sind begrenzt.

Frage 8: Wie beurteilt der Senat derzeit die Möglichkeit der Realisierung der Ortsumfahrung Ahrensfelde? Inwieweit setzt sich der Senat zur Zeit für diese ein?

Antwort zu 8: Das Vorhaben wird federführend durch das Land Brandenburg bearbeitet. Gegenwärtig werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die öffentlichen und privaten Belange mit- und gegeneinander abgewogen. Gleichzeitig sind im Zusammenhang mit dem Entwurf aufgetretene Differenzen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg auf der einen Seite und den Behörden des Bundes (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, Bundesrechnungshof), auf der anderen Seite auszuräumen. In dieser Konstellation ist die Einflussnahme des Landes Berlin begrenzt.

Frage 9: In welchem Maß könnte die Ortsumfahrung Ahrensfelde zu einer Entlastung der Verkehrs- und Lärmsituation in Falkenberg beitragen?

Antwort zu 9: Hierzu ist keine Aussage möglich, da diese Betrachtungen im Rahmen der Planung durch den Landesbetrieb Straßenwesen nicht erfolgten.

Frage 10: Wie beurteilt der Senat die Möglichkeit, den Durchgangsverkehr durch das Dorf Falkenberg künftig auf die Märkische Allee und die Bitterfelder Straße zu verlagern? Welche konkreten Maßnahmen (entsprechende Wegweiser, Einrichtung von Tempo 30, LKW-Durchfahrtsverbot) erachtet der Senat hier als sinnvoll?

Antwort zu 10: Im Zuge der Planungen für die Ortsumgehung (OU) Ahrensfelde wurde aufgrund der angesprochenen Hinweise des Bundesrechnungshofs durch das Land Brandenburg eine verkehrstechnische Untersuchung zur „Umfahrung der Ahrensfelder Chaussee in Berlin bei Bahnanforderung“ in Auftrag gegeben. Die abschließenden Ergebnisse liegen noch nicht vor. Grundsätzlich wäre mit Realisierung der OU Ahrensfelde zu erwarten, dass aufgrund der Bahnanforderungen entsprechende Entlastungen in dem nachgefragten Straßenzug auftreten.

Berlin, den 03. Februar 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Februar 2015)