

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 28. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. April 2018)

zum Thema:

Ortsumfahrung Ahrensfelde – Wie geht es nach der Einigung zwischen Berlin und Brandenburg weiter?

und **Antwort** vom 13. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Apr. 2018)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13918

vom 28. März 2018

über Ortsumfahrung Ahrensfelde – Wie geht es nach der Einigung zwischen Berlin und Brandenburg weiter?

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

Frage 1:

Welche Einigung haben Berlin und Brandenburg hinsichtlich der Finanzierung des „gedeckelten Trops“ für die Ortsumfahrung Ahrensfelde getroffen? Welche Kostenschätzung liegt der Realisierung eines „gedeckelten Trops“ aktuell zu Grunde? Welche Kosten müssten nach aktuellen Berechnungen dafür veranschlagt werden?

Antwort zu 1:

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin sind übereingekommen, dass die auf Berliner Gebiet erforderliche Streckenführung der Ortsumfahrung Ahrensfelde der B 158 über die Klandorfer Straße in Marzahn erfolgt und die Trasse dort in einem abgesenkten Trog geführt wird, der gedeckelt wird. Die Mehrkosten hierfür gegenüber einer ebenerdigen Lösung, die eine ca. 6 m hohe Schallschutzmauer erfordern würde, betragen ca. 10 Mio. EUR, die von Brandenburg und Berlin hälftig getragen werden.

Frage 2:

Welche unmittelbaren Auswirkungen hat die Einigung auf die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens? Wann wird das Verfahren wieder eröffnet?

Frage 3:

Welche Planungsschritte werden nun in welchem Zeitraum erfolgen?

Frage 4:

Wann und wie werden die Einwendungen aus der öffentlichen Beteiligung ausgewertet?

Frage 5:

Können nach jetzigem Verfahrensstand noch grundsätzliche Veränderungen an der Variante vorgenommen werden? Welche Varianten wären neben der Realisierung des „gedeckelten Trops“ noch denkbar?

Frage 6:

Inwiefern wäre auch eine Trassenführung über die Wuhletalstraße/Kemberger Straße möglich? Inwiefern teilt der Senat die Auffassung, dass bei einer solchen Trassenführung auch das Dorf Falkenberg vom Verkehr entlastet würde, sofern in der Folge die Bitterfelder Straße als Zubringer des Verkehrs aus Hohenschönhausen dienen würde?

Frage 7:

Welche Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung des Trops und weiterer Lärmschutzmaßnahmen bestehen noch?

Antwort zu 2 bis zu 7:

Die Planung des Neubaus der Ortsumgehung Ahrensfelde wird auf Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung federführend durch das Land Brandenburg bearbeitet. Am 16.09.2011 wurde das Planfeststellungsverfahren durch Ankündigung der Auslegung der Antragsunterlage eingeleitet.

Die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange mit- und gegeneinander, als Voraussetzung der Beantwortung der Einwendungen und in Vorbereitung der Erörterung, ist zwischenzeitlich zum Stillstand gekommen. Grund dafür waren/sind Differenzen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Bundesrechnungshof (BRH) und den Vorhabenträgern (Länder Berlin und Brandenburg) z. B. hinsichtlich der Notwendigkeit eines Tunnels auf Berliner Gebiet und grundsätzlich hinsichtlich der Berechnung der Lärmemissionen.

Nach der Erklärung der Länder Berlin und Brandenburg sind nunmehr vor Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens die vorliegenden Planungsunterlagen zu aktualisieren. Die Eckpunkte der Aktualisierung sind zuvor mit dem BMVI abzustimmen.

Die Fragestellungen 2 bis 7 können somit zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Frage 8:

Inwiefern teilt der Senat die Auffassung, dass die Einrichtung eines Planungsbeirates für die Ortsumfahrung Ahrensfelde eine sinnvolle Maßnahme zur weiteren Begleitung der Planungen wäre?

Antwort zu 8:

Darüber ist zu gegebener Zeit gemeinsam mit dem Land Brandenburg zu entscheiden.

Frage 9:

Welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um die Verkehrssituation vor Ort zu verbessern, in dem der Umweltverbund, insbesondere der öffentliche Personennahverkehr, gefördert wird?

Antwort zu 9:

Das Land Berlin hat den in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern des Umlands öffentlichen Personennahverkehr in diesem Bereich in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut. Die bisher in Lichtenberg endende Linie RB 25 wurde bis zum Bahnhof Ostkreuz verlängert, so dass Kunden aus dem Umland u. a. den Berliner S-Bahn-Ring umsteigefrei erreichen können. Weiterhin wurde der Busverkehr zwischen Berlin und der Gemeinde Ahrensfelde (Ortsteile Klarahöh, Neu Lindenberg und Lindenberg) vom 60- auf den 20-Minuten-Takt verdichtet.

Frage 10:

Welche Position vertritt der Senat hinsichtlich der Möglichkeit einer Taktverdichtung auf der Strecke RB 25 (NEB) einschließlich der Prüfung der Wiederherstellung der Strecke bis Tiefensee/Wriezen?

Antwort zu 10:

Gemeinsam mit dem Land Brandenburg sind für den Schienen-Regionalverkehr Kapazitätserweiterungen vorgesehen, um der gestiegenen Nachfrage zu entsprechen. Dabei sind für die RB 25 kurzfristig längere Züge geplant. Im Rahmen der nur in begrenztem Maße zur Verfügung stehenden Finanzmittel ist dies im Vergleich zu einer Taktverdichtung, die die Bestellung zusätzlicher Züge erfordert, die wirtschaftlichere Lösung. Zu einer Wiederinbetriebnahme der Strecke von Werneuchen über Tiefensee nach Wriezen kann der Berliner Senat keine Auskunft geben, da dieser Streckenteil im Land Brandenburg liegt.

Frage 11:

Welche Anstrengungen unternimmt der Senat gemeinsam mit Brandenburg, um die Busverbindungen der umliegenden Brandenburger Gemeinden in Richtung Berlin mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung der Ortsteile zu verbessern?

Antwort zu 11:

Der Senat befindet sich über die Arbeitsgruppe der Aufgabenträger des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) in regelmäßigem Austausch mit den Brandenburger Aufgabenträgern und auch konkret mit dem hier für den Busverkehr zuständigen Umland-Landkreis Barnim. Das Land Berlin hat dabei auch seine Bereitschaft erklärt, einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs entsprechend der territorialen Zuständigkeit zu finanzieren. Da jedoch die Siedlungsschwerpunkte vorrangig an der Achse der RB 25 liegen, liegt der hauptsächliche Fokus weiterer Angebotserweiterung auf dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV).

Frage 12:

Welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um mit den umliegenden Brandenburger Gemeinden die Radverkehrsverbindungen entlang der B 1, B 5 und B 158 zu verbessern und Lücken zu schließen?

Antwort zu 12:

Sowohl die B 1/5 (auf Berliner und Brandenburger Seite) als auch die B 158 in Ahrensfelde verfügen im Grenzbereich bereits über Radverkehrsanlagen, wenngleich diese nicht immer den besten Zustand aufweisen. Für Unterhaltung bzw. Ausbau dieser Radwege sind die jeweiligen Baulastträger zuständig.

Projekte des aktuellen Radverkehrsinfrastrukturprogramms gibt es in den grenznahen Bereichen der beiden Bundesstraßen gegenwärtig nicht.

Die Anforderungen, die sich aus der Lage Berlins im gemeinsamen Verkehrsraum der Metropolregion Berlin-Brandenburg und insbesondere aus den Mobilitätsbedürfnissen im Stadt-Umland-Zusammenhang ergeben, werden in den weiteren Netzplanungen im Sinne einer integrierten Angebots- und Netzentwicklung Berücksichtigung finden.

Berlin, den 13.04.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz