

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 05. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. April 2022)

zum Thema:

Autobahnanschluss für Karow und Buch

und **Antwort** vom 20. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11473
vom 05. April 2022
über Autobahnanschluss für Karow und Buch

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

Frage 1:

Wann wurden welche Untersuchungen für eine Autobahnanschlussstelle der BAB A10 in den Ortsteilen Karow und Buch durchgeführt?

Antwort zu 1:

Im Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der nördlichen A 10 wurde keine neue Anschlussstelle betrachtet oder diskutiert. Der Planfeststellungsbeschluss vom 27. Februar 2009 ist rechtskräftig und umgesetzt worden.

Zu der Thematik einer Autobahnanschlussstelle (AS) im Bereich der BAB A 10 in den Ortsteilen Karow und Buch existieren konzeptionelle Untersuchungen aus den 1990er Jahren im Rahmen der damaligen Flächennutzungsplanung.

Mit dem Beginn des sechsstreifigen Ausbaus der A 10 im Jahr 2009 im Bereich von Karow-Buch wurden vermehrt Forderungen nach einer AS in diesem Stadtraum an die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – in ihrer damaligen Funktion als Auftragsverwaltung – herangetragen.

Im November 2011 wurden durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine „Untersuchung der Auswirkungen einer möglichen Anschlussstelle an die A 10 im Nordostraum von Berlin“ sowie eine „Verkehrliche Untersuchung Stadtraum Nord-Ost (Karow-Buch)“ ausgeschrieben. Die Ergebnisse wurden 2013 vorgestellt.

Frage 2:

Welche Varianten wurden geprüft?

Antwort zu 2:

Als Standortvarianten der möglichen Anschlussstelle an die A 10 gingen die drei den Berliner Ring A 10 kreuzenden Straße Schöneler Straße, Bucher Straße - Hobrechtsfelder Chaussee und Bucher Chaussee / Karower Chaussee in die unter Antwort 1 benannten Untersuchungen ein. An diesen Standorten wurden unter Einbeziehung bestimmter Ausschlusskriterien (z.B. Betroffenheit von Wohnbebauung, Gewerbe, Versorgungsleitungen) unterschiedliche Anschlussstellensysteme ausgearbeitet und bewertet.

Frage 3:

Was waren die Ergebnisse der Untersuchungen?

Frage 4:

Ist es zutreffend, dass sowohl die verkehrliche als auch ingenieurtechnische Machbarkeit einer solchen Autobahnanschlussstelle nachgewiesen wurde?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass eine AS technisch machbar wäre, aber erhebliche Auswirkungen (u.a. abschnittsweiser vierstreifiger Ausbau, Umweltbelastungen [Lärm/Luftschadstoffe]) auf die anbindende Straße (Bucher Chaussee-Karower Chaussee) hätte und dadurch städtebaulich sensible Bereiche beeinträchtigen würde. Zudem wären mit einer AS erhebliche finanzielle Aufwendungen bei geringem verkehrlichen Nutzen in Bezug auf die Erreichbarkeit verbunden. Durch die Umsetzung der im damaligen Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) dargestellten Ausbaumaßnahmen (z.B. Vollabschluss Bucher Str., Durchbindung der Max-Burghardt-Str., Verbindungsstraße B2-Karow) könnte die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und damit die Erreichbarkeit von Karow und Buch verbessert werden.

Der Bundesrechnungshof untersuchte 2014 die Notwendigkeit einer eventuellen AS im Raum Karow/Buch an die A 10. Im Wesentlichen stellte er dazu fest:

- Die Berliner Ortsteile Buch und Karow sind bereits innerhalb von fünf Kilometern über vier Anschlussstellen an die Bundesautobahnen A 10, A 11 und A 114 gut angebunden.
- Eine AS Karow/Buch an der A10 ist verkehrlich nicht erforderlich und würde einem weiträumigen Verkehr gemäß § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz überwiegend nicht dienen. Daher sollte das Bundesministerium für Verkehr

und digitale Infrastruktur einen Antrag der Senatsverwaltung zum Bau einer AS Karow/Buch ablehnen.

- Bei Abweichung von diesem Votum und Genehmigung eines Berliner Antrags durch das Bundesverkehrsministerium wären die Kosten einer neuen AS durch das Land Berlin zu tragen.

Die Situation hat sich insofern noch mal geändert, als dass das Land Berlin seit 2021 nicht mehr als Auftragsverwaltung tätig ist. Grundsätzlich entscheidet der Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV) als Straßenbulasträger über Art und Umfang des Ausbaus des Netzes der Bundesautobahnen, so auch über neue Anschlussstellen. Voraussetzung für die Einrichtung einer neuen Anschlussstelle ist die Funktion als Verknüpfungspunkt mit fernverkehrlicher Bedeutung. Ein Bau wäre jetzt durch Die Autobahn GmbH zu leisten.

Frage 5:

Welche Auswirkungen hätte die Errichtung dieser Anschlussstelle für die Erreichbarkeit der Rettungsstelle des Helios-Klinikums in Berlin Buch und den dort geplanten Hubschrauberlandeplatz?

Frage 6:

Welche Auswirkungen hätte die Errichtung dieser Anschlussstelle für die Erreichbarkeit des biomedizinischen Forschungscampus Berlin-Buch?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs beantwortet.

Profitieren würden von einer AS Karow/Buch an der A 10 speziell Quell- und Zielverkehre des Wirtschaftsverkehrs nach Buch, Fahrten von Privatpersonen würden durch das Vorhaben lediglich andere Routen / Trassen wählen. Die Reisezeitgewinne vom Campus Berlin-Buch zum Flughafen BER betragen 6 Minuten gegenüber Planfall StEP Verkehr, für andere Ziele ergäben sich lediglich Reisezeitgewinne von 2-3 Minuten.

Die Erreichbarkeit des Hubschrauberlandeplatzes wurde nicht explizit betrachtet.

Frage 7:

In welchem Umfang könnten Transporte von dort benötigte gefährliche Güter über die Autobahn und nicht mehr durch zusammenhängende Wohngebiete und Ortslagen abgewickelt werden?

Antwort zu 7:

Dem Senat liegen keine Daten vor, die eine Auswertung und belegbare Aussage zur Art, zum Umfang und zum Transport dort benötigter gefährlicher Güter ermöglichen.

Frage 8:

Welche verkehrlichen Effekte hätte der Bau einer solchen Anschlussstelle (Planfall 1) für den motorisierten Individualverkehr auf der Relation Wiltbergstraße-Karower Chaussee, Bucher Chaussee, Blankenburger Chaussee, Karower Damm im Vergleich zur aktuellen Situation (Null-Fall)?

Frage 9:

Welche Verlagerungen der motorisierten Individualverkehre auf der oben genannten Relation würde sich durch den Bau einer solchen Anschlussstelle und der Realisierung der Verbindungsstraße zur B2 im Ortsteil Karow (Planfall 2) ergeben?

Frage 10:

Mit welchen zusätzlichen Durchgangsverkehren auf dieser Relation ist durch die geplanten Baumaßnahmen im Ortsteil Buch (Am Sandhaus und Buch Süd), Karow (Am Teichberg, Straße 52 und Karow Süd) sowie die in der Gemeinde Panketal und der Stadt Bernau zu rechnen? Wie würden sich diese im Planfall 1 und Planfall 2 darstellen?

Antwort zu 8, 9 und 10:

Die o.g. drei Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aus 2013 vorliegenden Untersuchungen bezogen sich auf einen Planungsstand 2009 und ein Prognosehorizont 2025. Damit können nur Aussagen bezogen auf die damaligen Untersuchungen gemacht werden. Die abgefragten Sachverhalte wurden nicht dergestalt betrachtet.

Nachfolgend werden für die Variante C [AS in Höhe Karower / Bucher Chaussee] Strecken mit einer Veränderung +/- 1.000 Kfz/24 h DTVw (Durchschnittliche Verkehrsbelastung) angegeben:

Zunahmen damaliger Prognoseplanfall zu damaligen Planungsnullfall	Abnahmen damaliger Prognoseplanfall zu damaligen Planungsnullfall
<ul style="list-style-type: none">· A 10 zwischen den Dreiecken Pankow und Barnim (+6.100 bis +7.200 Kfz/24h)· Bucher Chaussee (+3.400 Kfz/24h)· bestehender Abschnitt der Max-Burghardt-Str. (+3.400 Kfz/24h)· Alt-Karow (+600 bis +2.000 Kfz/24h)· Karower Chaussee (+1.900 Kfz/24h)· A 114 im Bereich Dreieck Pankow (+1.900 Kfz/24h)· A 11 im Bereich Dreieck Barnim (+1.300 Kfz/24h)	<ul style="list-style-type: none">· Wiltbergstraße südl. Hobrechtsfelder Chaussee (-800 bis -1.500 Kfz/24h)· Am Hohen Feld (-1.600 Kfz/24h)· Schönerlinder Chaussee (-1.800 Kfz/24h)· B 2 zwischen Am Luchgraben und Dreieck Barnim (-2.100 bis -2.400 Kfz/24h)· Alt-Buch (-2.400 Kfz/24h)· Schwanebecker Chaussee (-2.400 Kfz/24h)· Verbindungsstraße B 2-Karow (-3.500 Kfz/24h)· Bucher Straße (-3.600 bis -4.100 Kfz/24h)

Berlin, den 20.04.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz