

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Claudia Hämmerling (GRÜNE)**

vom 26. Mai 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mai 2016) und **Antwort**

#### **Ist der Neubau von zwei Spuren an der A114 ein wesentlicher baulicher Eingriff im Sinne der Bauordnung?**

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

Frage 1: Welche konkreten Maßnahmen sind mit den Ersatzneubauten der fünf Brückenbauwerke im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 114 auf sechs Spuren verbunden und plant der Senat eine Verbreiterung der Brückenbauwerke?

Antwort zu 1: Bei dem gegenwärtig in Planung befindlichen Projekt „Erneuerung der A 114“ handelt es sich nicht um eine Ausbau-, sondern um eine Erhaltungsmaßnahme mit folgendem Inhalt:

Die Fahrbahnen und deren Entwässerungsanlagen werden grundhaft erneuert. Die Ausstattung (z.B. Beschilderung, passive Schutzeinrichtungen, Beleuchtung) wird den aktuellen Regelwerken entsprechend ersetzt. Vorhandene Bauwerke (Brücken über - und im Zuge der Autobahn) werden ertüchtigt (Laakebrücke, Schlossalleebrücke, Malchower-Weg-Brücke) bzw. ersatzweise neu errichtet (Pankebrücke, Bahnhofstraßenbrücke, Bucher-Straßen-Brücke, Hebammensteig, Königsteinbrücke) und bisher fehlende Standstreifen ergänzt, um den heutigen Anforderungen hinsichtlich des Standards von Autobahnen, insbesondere der Verkehrssicherheit gerecht zu werden.

Frage 2: Ist auch an der Bahnhofstraße in Blankenburg ein Ersatz des Brückenbauwerkes geplant und wenn ja, zieht der Senat in diesem Zusammenhang eine Ausweitung in Betracht, um auf der Straße Platz für die fehlenden Radverkehrsanlagen zu schaffen?

Antwort zu 2: Die Brücke über die Bahnhofstraße wird ebenfalls ersetzt. Eine Aufweitung ist nicht vorgesehen.

Frage 3: Welche Breite hat der gegenwärtige Fahrbahnquerschnitt der A 114 pro Richtungsfahrbahn und welchen Querschnitt wird er nach dem Ausbau haben?

Antwort zu 3: Der gegenwärtige Fahrbahnquerschnitt der Richtungsfahrbahnen ist durchschnittlich ca. 8,55 m breit. Die neue Querschnittsbreite wird 9,75 m betragen. Durch Reduzierung des bestehenden ca. 3 m breiten Mittelstreifens entsprechend dem aktuellen Regelwerk sowie eine abschnittsweise Änderung der Böschungsneigung erfolgt insgesamt keine Verbreiterung des bisherigen Straßenkörpers.

Frage 4: Wie begründet der Senat die Notwendigkeit der Fällung von 250 Bäumen vor dem seiner Erklärung in der Drs. 17/18267, das der Ausbau der A 114 innerhalb der bestehenden Flächen erfolgt?

Antwort zu 4: Die beidseitige, symmetrische Verbreiterung des Querschnittes findet durch Herstellung einer steileren Böschungsneigung statt. Der Bewuchs der zum Straßenkörper gehörenden Böschung muss in Folge dessen partiell weichen. Sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft werden entsprechend der aktuellen Gesetzgebung ausgeglichen bzw. ersetzt.

Frage 5: Wird es Veränderungen an der Pankeböschung geben und wenn ja, welche?

Antwort zu 5: Im Zusammenhang mit der Erneuerungsmaßnahme der A 114 wird es neben der Einstellung einer größeren Neigung keine Veränderungen an der westlichen, zur Panke ausgerichteten Böschung des Dammes der A 114 geben. In die Böschungen des Gewässers erfolgen keine Eingriffe.

Frage 6: Stellt der Neubau von zwei Spuren an der A 114 einen wesentlichen baulichen Eingriff im Sinne der Bauordnung dar, wenn nein, bitte begründen?

Antwort zu 6: Es erfolgt kein Neubau von zwei Spuren, sondern die Einrichtung von 2 Standstreifen.

Für Maßnahmen an Verkehrsanlagen ist nicht die jeweilige (Landes-)Bauordnung- sondern die Fachplanungsgesetzgebung, hier das Bundesfernstraßengesetz, einschlägig.

Da es sich bei der Baumaßnahme um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, werden zur Beurteilung eines Genehmigungstatbestandes gemäß des oben genannten Gesetzes aktuell die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt bzw. Unterlagen erstellt. Aus heutiger Sicht erwartet der Vorhabenträger eine Absehensentscheidung, also einen Verzicht auf ein Baurecht begründendes Verfahren durch die Planfeststellungsbehörde

Frage 7: Ist es üblich, dass Lkw 40-50 cm über die Oberkante von Autobahnlarmschutzwänden hinausragen und falls nicht, was ist falsch gelaufen bei der Errichtung der Larmschutzwand an der A 114 im Bereich der Flaischlenstraße 58-63?

Antwort zu 7: Gemäß aktuell gültiger Vorschrift (Richtlinien für den Larmschutz an Straßen – RLS 90) ist der für die Berechnung des Emissionspegels maßgebende Emissionsort (Schallquelle) in 0,5 m Höhe über der Mitte der Straße oder des Fahrstreifens anzunehmen. Das Überragen einer Wand durch bis zu vier Meter hohe Lkw ist kein Kriterium bei der Bemessung der emissionstechnisch notwendigen Wandhöhe.

Frage 8: Bietet die Larmschutzwand ausreichenden Larmschutz, wenn künftig in den bestehenden Baulücken weitere Wohngebäude in zweieinhalbgeschossiger Bauweise errichtet werden?

Antwort zu 8: Die Verdichtung der Bebauungssituation hat keinen Einfluss auf die Wirkung der vorhandenen Larmschutzwand.

Frage 9: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass eine Autobahn, entlang von Kleingärten, Wohngebieten und Naherholungsgebieten, die ganz überwiegend nicht mit Larmschutz ausgestattet ist, weder zeitgerecht noch zumutbar ist?

Antwort zu 9: Der Baulastträger der Autobahnen ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Regularien des Larmschutzes sind vorliegend wie folgt zu bewerten:

Ein gesetzlicher Anspruch auf Larmschutz (Lärmvorsorge) besteht nicht, da die Anspruchsvoraussetzungen in Folge der geplanten Erneuerungsmaßnahmen an der A 114 nicht gegeben sind. Die abschließende Beurteilung, ob Randbedingungen für eine Larmsanierung vorliegen,

steht noch aus. Bei der Larmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, welche dem Abwägungsgebot der Verhältnismäßigkeit und den finanziellen Möglichkeiten des jeweiligen Haushaltes unterliegen.

Frage 10: Auf welchen Autobahnabschnitten im Land Berlin fehlen ebenfalls Larmschutzwände?

Antwort zu 10: Die Möglichkeit der Errichtung von Larmschutzwänden auf den in Berlin verlaufenden Autobahnen im Rahmen von Larmsanierungsmaßnahmen wird gegenwärtig geprüft.

Frage 11: Wie bewertet der Senat die Auffassung, das aktive Larmschutzmaßnahmen und die Aufnahme dieser Streckenabschnitte mit konkreten Zielvorgaben (als Lärmwerte) in den Larmsaktionsplan Vorrang vor dem Bau neuer Autobahnabschnitte haben müssen?

Antwort zu 11: Der Baulastträger der Autobahn ist die Bundesrepublik Deutschland. Larmsanierungsmaßnahmen erfolgen nach geltender Rechtslage auf freiwilliger Basis (siehe Frage 9). Der Deutsche Bundestag befindet im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz (Fernstraßenausbaugesetz) über den Bau neuer Autobahnen.

Frage 12: Wie hoch ist derzeit die Larmbelastung in den benachbarten Grundstücken mit Wohnbebauung hinter der Larmschutzwand entlang der Burgwallstraße und der Flaischlenstraße, in der benachbarten Wohnbebauung ohne Larmschutzwand in der Ferdinand-Buisson-Straße und in den Kleingartenanlagen in den Bereichen Am Brendegraben, Straße 73 und Rotsperlingweg?

Antwort zu 12: Im Rahmen der Planung der Erneuerungsmaßnahme wurden entsprechende Gutachten gefertigt, welche u.a. auch mittels einzelner Immissionspunkte in den genannten Straßen die aktuelle sowie die zukünftige Larmbelastung darstellen. Die umfangreichen Daten werden im Zusammenhang mit der Veröffentlichung dieser Gutachten nach abschließender Bewertung durch den Vorhabenträger zeitnah auf der Internetseite [www.berlin.de/erneuerung-a114](http://www.berlin.de/erneuerung-a114) zur Verfügung stehen.

Berlin, den 09. Juni 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2016)