

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4572

der Abgeordneten Rainer Genilke (CDU-Fraktion) und Uwe Liebehenschel (CDU-Fraktion)  
Drucksache 6/11342

### **Zukunft der Ortsumfahrung Ahrensfelde**

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Täglich passieren bis zu 30.000 Fahrzeuge die Ahrensfelder Dorfstraße von und nach Berlin. Dennoch müssen die Bürgerinnen und Bürger in Ahrensfelde seit rund 25 Jahren auf die Fertigstellung der Ortsumfahrung der Bundesstraße 158 warten. Derzeit führt die B 158 einspurig und mit ampelgeregeltem Abbiegen durch die Ortslage. Dies stellt einen deutlichen Engpass auf weitestgehend mehrspurig ausgebauten Straße dar. Daher stehen die Lkw- und Pkw-Fahrer zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig im Stau, weshalb die Anwohner unter übermäßigen Lärm- und Abgasemissionen leiden. Die Umfahrung würde den Durchgangsverkehr und die damit einhergehende Belastung für die Anwohner vor Ort erheblich reduzieren.

Ein bereits im Jahr 2011 gestartetes Planfeststellungsverfahren beinhaltet fünf mögliche Varianten für die Streckenführung. Nachdem sich die Planungen jahrelang in einem völligen Stillstand befanden, gibt es aktuell Signale, die auf eine Wiederaufnahme des Projektes hindeuten. Ende 2018 haben sich die Länder Berlin und Brandenburg offenbar darauf verständigt, die für ein Trogbauwerk entstehenden Mehrkosten jeweils zu gleichen Teilen zu tragen.

1. Wie ist der derzeitige Stand der Planungen für die Ortsumgehung Ahrensfelde? Wann wurde oder wird das seit Anfang 2013 ruhende Planfeststellungsverfahren wiederaufgenommen? Wann ist mit einem Abschluss des Verfahrens zu rechnen?

zu Frage 1: Zum Vorschlag der Länder Berlin und Brandenburg zur Finanzierung der Mehraufwendungen für den Bau des Trogbauwerkes gegenüber der ebenerdigen Lösung werden gegenwärtig die notwendigen Vereinbarungen für die Regelung der Kostenbeteiligung zwischen den Beteiligten erarbeitet.

Parallel dazu hat der Landesbetrieb die Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der aktuellen naturfachlichen, technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen beauftragt. Ziel ist die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens Mitte 2020. Ein Zeitpunkt für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses kann derzeit nicht benannt werden.

2. Wann ist mit einem Baubeginn und einer Baufreigabe zu rechnen?

zu Frage 2: Belastbare Angaben zu Baubeginn bzw. Baufreigabe sind aufgrund des derzeitigen Bearbeitungsstandes nicht möglich.

3. Wie bewertet die Landesregierung die zur Diskussion stehenden Varianten? Welche Varianten werden aus welchen Gründen favorisiert beziehungsweise abgelehnt?

zu Frage 3: Im laufenden Planungsprozess wurden fünf Varianten untersucht. Im Ergebnis der Raumordnung sowie der Entwurfsplanung wurde die Variante 2 - Trassenführung über die Klandorfer Straße entlang der Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg - als Vorzugsvariante der Länder Berlin und Brandenburg herausgearbeitet und durch den BMVBS am 18.08.2009 mit Sichtvermerk genehmigt (sog. "Troglösung").

Die Abwägungen sind in den bestätigten Entwurfs- sowie ausgelegten Planfeststellungsunterlagen umfassend dargestellt.

Die Unterlagen sind einsehbar auf der Internetseite des Landesamts für Bauen und Verkehr (<https://www.o-sp.de/lbvbrandenburg/nutzungshinweis.php?pid=17542>).

4. In der Vergangenheit hat das Land die sogenannte „Troglösung“ favorisiert, der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hatte sich im März 2015 dagegen ausgesprochen. Nun wird dieses Vorhaben offenbar weiterverfolgt. Wie wurden die Bedenken des Rechnungsprüfungsausschusses ausgeräumt?

zu Fragen 4: Siehe Antwort zu Frage 10.

5. Wie haben sich die in der Antwort auf die Frage Nr. 3 der Kleinen Anfrage 769 (Drucksache 6/2118) genannten Werte zu den Verkehrszählungen weiterentwickelt?

zu Frage 5: In der Antwort zur angesprochenen Kleinen Anfrage wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen für den Gesamtverkehr (DTV Kfz.) und den Schwerverkehr (DTV SV) bis zum Jahr 2014 angegeben. Die Angaben erfolgten für die Dauerzählstelle der Straßenbauverwaltung im Abschnitt 250, zwischen der Anschlussstelle Hohenschönhausen und der L 339. Darüber hinaus waren die im Rahmen der im Fünf-Jahres-Rhythmus stattfindenden bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) für den Abschnitt 260 (Abschnitt zwischen der L 339 und Landesgrenze Berlin) ermittelten Werte ausgewiesen.

Die weitere Entwicklung der Verkehrsbelastung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

| Jahr | Dauerzählstelle B 158, Abschn. 250 |                            |                  | manuelle Zählstelle (SVZ)<br>Ahrensfelde B 158, Abschn. 260 |                            |                  |
|------|------------------------------------|----------------------------|------------------|---|----------------------------|------------------|
|      | DTV Kfz<br>[Kfz/24h]               | DTV SV<br>[Kfz > 3,5t/24h] | SV-Anteil<br>[%] | DTV Kfz<br>[Kfz/24h]  | DTV SV<br>[Kfz > 3,5t/24h] | SV-Anteil<br>[%] |
| 2015 | 20.783                             | 1.232                      | 5,93             | 17.827  | 929                        | 5,21             |
| 2016 | 21.970                             | 1.279                      | 5,82             |   |                            |                  |
| 2017 | 21.992                             | 1.306                      | 5,94             |   |                            |                  |

6. Wie haben sich die in der Antwort auf die Frage Nr. 6 der Kleinen Anfrage 769 (Drucksache 6/2118) genannten Zahlen zu den veranschlagten beziehungsweise bereits angefallenen Kosten für Planung, Prüfung und Bauausführung der Ortsumfahrung entwickelt?

zu Frage 6: Seit 2015 sind bisher 87.623,33 Euro an Planungskosten angefallen. Vertraglich gebunden sind weitere Planungskosten in Höhe von 95.974,34 Euro. Diese Verpflichtungen sind notwendig um das laufende Planfeststellungsverfahren fortzusetzen.

7. Wann wurde mit dem im Jahr 2002 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg begonnen?

zu Frage 7: Das Raumordnungsverfahren wurde von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung am 26.01.2001 eingeleitet.

8. Welche Kostenschätzungen oder -berechnungen für das Projekt sind der Landesregierung seit Beginn des Raumordnungsverfahrens bekannt (bitte jeweils mit Angabe des Datums)?

zu Frage 8: Für die Troglösung liegen folgende Kostenbuchungen vor:

- |   |                  |
|---|------------------|
| - Kostenberechnung Vorentwurf, Stand: 02.10.2008<br>mit Gesehenvermerk BMVBS und Genehmigung MIR                  | 40,478 Mio. Euro |
| - Kostenberechnung Variantenvergleich Grobentwurf, Stand:<br>12.07.2018 für Vereinbarung mit Bund und Land Berlin | 54,892 Mio. Euro |

9. Wann wird eine aktuelle Kostenschätzung für das Projekt vorliegen?

zu Frage 9: Eine aktuelle Kostenberechnung liegt mit Datum vom 12.07.2018 vor. Siehe Antwort auf Frage 8.

10. Wieso bedurfte es jahrelanger Verhandlungen, um eine Einigung zwischen Berlin und Brandenburg im Hinblick auf die Übernahme der Kosten für die Troglösung zu gleichen Teilen zu erzielen?

zu Fragen 4 und 10: Insbesondere vor dem Hintergrund

- der historisch gewachsenen engen Verflechtungen städtebaulicher Strukturen,
- der in der Vergangenheit getätigten Aufwendungen für die Verbesserung der Wohnumfeldgestaltung,
- der Beibehaltung wesentlicher barrierefreier Verbindungen und
- der Optimierung der städtebaulichen Einbindung der Ortsumgehung in das Wohnumfeld

halten es sowohl Berlin als auch Brandenburg für geboten, die durch die Herstellung der OU induzierten Beeinträchtigungen zu mildern. Dazu wird die Beibehaltung der ursprünglichen Planung mittels gedeckeltem Trogbauwerk in der -1/2-Ebene als geeignet angesehen.

Die Bundesregierung ist diesen Argumenten nicht gefolgt und hat die Auftragsverwaltung Brandenburg im Februar 2016 aufgefordert, die Planung für eine ebenerdige Lösung zu forcieren.

Brandenburg hält diese Entscheidung des Bundes den Erfordernissen und berechtigten Interesse der Bürgerinnen und Bürger auf Lärmschutz und Lebensqualität für nicht angemessen. Die Länder Berlin und Brandenburg haben daher in Verhandlungen mit der Bundesregierung erreicht, dass das BMVI im März 2018 grundsätzlich dem Vorschlag zugestimmt hat, die Mehraufwendungen für den Bau des Trogbauwerkes gegenüber der ebenerdigen Lösung mit Lärmschutzwänden kostenhäftig durch die Auftragsverwaltungen Brandenburg und Berlin zu finanzieren. Nach diesem Beschluss konnte der Landesbetrieb Straßenwesen die Arbeit an der Planung für die Troglösung wieder aufnehmen (siehe Antwort zu Frage 1). Die Länder Berlin und Brandenburg stimmen zudem derzeit die Finanzierungsvereinbarung ab.

11. Wer übernimmt die aufgrund des jahrlangen Verfahrens entstandenen Mehrkosten, beispielsweise aufgrund gestiegener Preise für Bauleistungen?

zu Frage 11: Grundsätzlich werden die Baukosten bei Projekten der Auftragsverwaltung durch den Bund getragen.