

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4640
des Abgeordneten Björn Lakenmacher (CDU-Fraktion)
Drucksache 6/11606

Ausbau der L 401 in der Ortsdurchfahrt Zeuthen

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Im Zuge der grundsätzlich sinnvollen und notwendigen Sanierung der Seestraße in Zeuthen (L 401) ist für die Straße derzeit eine Fahrbahnbreite von 6,50 Meter geplant, um so eine gefahrlose Begegnung von Bussen zu ermöglichen. Deshalb müsste allerdings eine straßenbegleitende Allee mit etwa 260 Linden gefällt werden. Obwohl der Linienbusverkehr auf einem wesentlichen Teil der Straße entfallen ist, hält die Landesregierung bisher an der Fällung der gesamten Allee fest. Der Landesverband des Naturschutzbundes Deutschland hat sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls dafür ausgesprochen, dass eine Ausbauvariante mit dem Erhalt der Alleebäume möglich ist und realisiert werden sollte.

1. Welche Alternativen zum Ausbau der L 401 ohne Fällung der Alleebäume wurden geprüft und aus welchen Gründen verworfen?

zu Frage 1: Der Variantenvergleich zu den o. g. Ausbaumaßvorhaben ist im Deckblatt der Planfeststellungsunterlage vom 31.10.2018 in der Unterlage 1, Planänderung im Erläuterungsbericht unter Punkt 3 erläutert. Er kann auf der Internetseite des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) unter folgendem Link eingesehen werden: <https://www.o-sp.de/lbvbrandenburg/start.php> .

2. Da der Linienbusverkehr im südlichen Abschnitt ab Einmündung Heinrich-Heine-Straße entfallen ist, kann ein Bus-Begegnungsverkehr dort regelmäßig vermieden werden. Warum wird dort nicht die Straßenbreite auf 6 Meter reduziert und der größtenteils gesunde Baumbestand erhalten?

zu Frage 2: Die Fahrbahnbreite von 6,50 m ergibt sich aus den Vorschriften gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 06 aus dem Begegnungsfall Bus/Bus bzw. Bus/Lkw. Die Fahrbahnbreite begründet sich weiterhin aus der theoretischen Nutzungsdauer einer neu ausgebauten Straße von mindestens 80 Jahren. Somit ist nicht nur vom Status Quo auszugehen, vielmehr sind auch zukünftige Entwicklungen zu berücksichtigen. Aufgrund der Lage der L 401 nahe des zukünftigen Flughafens BER, der Nähe von Zeuthen zur Hauptstadt Berlin und des Zuwachses der Einwohnerzahl im berlinnahen Raum, kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig mehr in den öffentlichen Nahverkehr investiert und sich der Busverkehr somit erhöhen wird. Die Gemeinde Zeuthen

Eingegangen: 16.07.2019 / Ausgegeben: 22.07.2019

und der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) haben sich in einer Grundsatzvereinbarung im April 2017 darauf verständigt, die vorhandene, teilweise lückenhafte Allee zu fällen und den unterirdischen Bauraum neu zu gestalten, um damit auch den Raum für eine neue Alleepflanzung zu schaffen. Die Notwendigkeit der Fällung der Alleebäume ergibt sich nicht allein aus der Fahrbahnbreite. Es ist zu berücksichtigen, dass auch beim Ausbau der Gehwege in die Wurzelbereiche der Bäume und damit in den Baumbestand eingegriffen würde.

3. Die Fällung der Bäume entlang der L 401 in Zeuthen ist nach § 17 Absatz 1 des Brandenburgischen Naturschutzausführungsgesetzes verboten. Nach Absatz 2 kann eine Fällung erfolgen, wenn diese aus „zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist und keine anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgreich durchgeführt werden konnten“. Liegen aus Sicht der Landesregierung derartige zwingende Gründe vor? (Falls ja, bitte erläutern.)

Zu Frage 3: Beidseitig der L 401 sind Gehwege vorhanden, die teilweise unbefestigt und teilweise mit Betonplatten oder -pflaster befestigt sind. Diese weisen Unebenheiten und Fehlstellen auf, die besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen Risiken darstellen. Die umfassende Erneuerung der Gehwege ist Bestandteil des Ausbauvorhabens. Aufgrund des aus der unebenen Pflasterbefestigung der Fahrbahn resultierenden Lärms ist bereits jetzt fast für den gesamten Abschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr angeordnet. Wegen des schlechten Fahrbahnzustandes entspricht dieser Abschnitt der L 401 - mit einer Verkehrsprognose für 2025 von ca. 10.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 3% - nicht mehr den an eine Landesstraße gestellten Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Das Ausbauvorhaben ist aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich. Dementsprechend kann eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz von den Verboten nach dem Naturschutzrecht der Länder - in diesem Fall des § 17 Abs. 1 des Brandenburgischen Naturschutzausführungsgesetzes - zugelassen werden.

4. Wie bewertet die Landesregierung die Realisierbarkeit einer Ausführungsvariante mit überwiegendem Erhalt der Alleebäume bei einer Fahrbahnbreite von 6,00 m mit einem beidseitigen Grünstreifen von 1,50 und einen Gehweg „Radfahrer frei“ von 2,00 m Breite?

zu Frage 4: Die vorhandene Straßenraumbreite zwischen den Zäunen/Mauern im Bereich der Baumaßnahme beträgt überwiegend 12,85 m. Bei der vorgeschlagenen Ausführungsvariante würde, zuzüglich eines Sicherheitsstreifens/Oberstreifens von beidseitig 0,25 m zwischen Gehweg „Radfahrer frei“ und Zaun/Mauer, eine Straßenraumbreite von 13,50 m benötigt werden. Somit wäre ein Eingriff in private Grundstücke notwendig. Außerdem wäre auch mit einer Fahrbahnbreite von 6 m nicht generell der überwiegende Erhalt der Alleebäume möglich, wie in der Antwort zu Frage 2 bereits begründet wurde.

5. Welche Kosten entstehen für die Planung und Durchführung der Baumaßnahme? Mit welchen Zeitansätzen rechnet die Landesregierung für Baubeginn und Baufreigabe?

zu Frage 5: Nach gegenwärtigem Kenntnisstand entstehen für das Ausbauvorhaben Planungs- und Baukosten in Höhe von rd. 5 Mio. €. Der Baubeginn ist abhängig von der Bau-

rechtschaffung (Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses). Konkrete Aussagen zum Baubeginn dazu können derzeit nicht getroffen werden (Klagerisiko).