

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/1329 –**

Stand und Bewertung der Planungen zur Ortsumgehung der Bundesstraße 158

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Planungen für die Ortsumgehung der B 158 bei Ahrensfelde (Landkreis Barnim, Land Brandenburg) führen in der Region seit Jahren zu heftigem Widerstand. Infrage gestellt wird dabei immer wieder die Korrektheit des Vergleichs der vorgelegten Varianten, insbesondere hinsichtlich ihrer Entlastungswirkung und der prognostizierten Kosten.

Vor Beginn des Verfahrens zur Ortsumfahrung Ahrensfelde hatte das Land Brandenburg eine umfassende Untersuchung unter Einbeziehung auch Berliner Gebiete durchgeführt. Diese ergab: Eine Trassierung der Ortsumgehung in Verlängerung der Wuhletalstraße bis an die Falkenberger Chaussee heran hätte die größte entlastende Wirkung.

Würde eine Ortsumgehung nun ohne die Anbindung der Falkenberger Chaussee realisiert, dann wäre zwar Geld verbaut, doch Ahrensfelde hätte weiter unter viel unnötigem Verkehr zu leiden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen (Auftragsverwaltung). Die Länder haben im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung das Handeln nach außen und im Verhältnis zu Dritten zu verantworten; ihnen steht unentziehbar die so genannte Wahrnehmungskompetenz zu.

Im Rahmen dieser Kompetenz plant die brandenburgische Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit Berlin die in Brandenburg und Berlin liegende Ortsumgehung Ahrensfelde.

Im Raumordnungsverfahren zur Linienfindung sind 4 Trassierungsvarianten untersucht worden. Das Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin/Brandenburg am 18. April 2002 abgeschlossen.

Nach Auswertung der Untersuchungen und Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten wurden die Varianten 3 und 4 (nördliche Umgehungen von Ahrensfelde) als nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar beurteilt. Die Variante 1 (Wuhletalstraße–Kemberger Straße) sowie die Variante 2 (Klandorfer Straße) wurden mit den Erfordernissen der Raumordnung bedingt vereinbar beurteilt. Im Abwägungsprozess der Linienfindung haben die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder Brandenburg und Berlin die Variante 2 als umzusetzende Trasse festgelegt.

In der nachfolgenden Beantwortung wird daher auf die Varianten 1 und 2 aus dem Raumordnungsverfahren eingegangen. Vergleichbare Informationen zu den Varianten 3 und 4 liegen der Bundesregierung nicht vor.

1. Von welchen heutigen und künftigen Verkehrsmengen des Pkw- und Lkw-Verkehrs geht die Bundesregierung bei der Planung der Ortsumgehung Ahrensfelde aus?

Die Straßenbauverwaltungen gehen von folgenden Verkehrsmengen aus (Kfz/24 h):

	Analysefall 1999	Prognosefall 2012		
		Nullvariante	Variante 1	Variante 2
Blumberger Damm	21 000	27 000	27 000	27 000
Wuhletalstraße	21 000	21 000	38 000	21 000
Kemberger Straße	3 000	7 000	23 000	7 000
Märkische Allee	26 000	35 000	19 000	35 000
Ahrensfelder Chaussee	14 000	19 000	19 000	19 000
Dorfstraße	24 000	37 000	14 000	10 000
Blumberger Chaussee	20 000	31 000	31 000	31 000
Klandorfer Straße/OU	3 000	3 000	1 000	27 000

Der mittlere Lkw-Verkehr wurde im Analysefall (1999) mit ca. 11 Prozent vom Gesamtverkehr für die Hauptstrecken festgestellt. In den Prognosefällen (2012) wird für die Trassen der Varianten 1 und 2 von einem Lkw-Anteil von ca. 13 Prozent ausgegangen.

2. Welche Verkehrsentlastungen werden für die einzelnen bisher untersuchten Trassierungsvarianten prognostiziert?

Gemäß der Antwort zu Frage 1 sinkt bei Umsetzung der Variante 1 die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt (Dorfstraße) laut Prognose 2012 um 23 000 Kfz/24 h. Bei Variante 2 ist die vergleichbare Verkehrsentlastung mit 27 000 Kfz/24 h deutlich höher.

3. Welche Kosten werden für die einzelnen bisher untersuchten Trassierungsvarianten angesetzt, und inwieweit sind dabei Maßnahmen zur Lärmminde- rung und zur Schadstoffentlastung durch Trog- oder Tunnelbauweisen be- rücksichtigt?

Nach vorläufigen Berechnungen der brandenburgischen Straßenbauverwaltung betragen die Investitionskosten für die Variante 1 ca. 27 Mio. Euro und für die Variante 2, einschließlich gedeckeltem Trog und ergänzenden Lärmschutzmaß- nahmen im Bereich Klandorfer Straße ca. 22 Mio. Euro. Die derzeit von der Bundesregierung für die Variante 2 bevorzugte Lösung mit herkömmlichen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und offenporige Straßenoberfläche) wäre mit Kosten von ca. 20 Mio. Euro entsprechend günstiger.

4. Weshalb wurde bei der Planung der Ortsumgehung Ahrensfelde die An- bindung auf Berliner Gebiet bis in die Ortslage Falkenberg unterlassen?

Eine Verlängerung der Wuhletalstraße mit einer Ortsumfahrung Falkenberg, als Straße in Baulast nach Landesrecht, wurde seitens des Berliner Senats bereits vor Beginn des Raumordnungsverfahrens verworfen. Sie würde u. a. zu erheb- lichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen. Im Zuge der gesamtstädti- schen Konzeption des Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes (gemäß Flächen- nutzungsplan und Stadtentwicklungsplan Verkehr der Stadt Berlin) wurden ein- deutige Aussagen Berlins zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Nord- osten der Stadt getroffen, wonach die Ortslage Falkenberg nicht in eine Gesamtverkehrslösung für den Nordostraum der Stadt Berlin einbezogen wer- den soll.

5. Weshalb unterblieb eine nähere Untersuchung auch des Berliner Bereichs, obwohl die landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren vom April 2002 eine Modifizierung der Varianten und die Einbeziehung aller vorhandenen Erschließungstrassen gefordert hatte?

Solche Untersuchungen wurden durchgeführt.

Bei der Modifikation der Variante 1 handelt es sich um die Änderung des bis- herigen Neubauabschnittes Wuhletalstraße in einen Ausbauabschnitt Wuhletal- straße/Kemberger Straße mit dem Ziel, den Flächenverbrauch zu minimieren.

Sie führt zu Problemen, die sich aus den Wohngebietserschließungen an der Wuhletalstraße und an der Kemberger Straße sowie bei den Zugängen zu den Naherholungsbereichen (Grünbereiche) ergeben. Nachteile, insbesondere Lärmbetroffenheit für viele Berliner Anwohner, schließen diese Variante aus.

Bei der Modifikation der Variante 2 handelt es sich um Ersatz des ca. 400 m langen Neubaus im Bereich der Klandorfer Straße durch den Ausbau der Klan- dorfer Straße zur neuen Bundesstraße 158 Ortsumgehung Ahrensfelde. Die vorhandenen Verbindungen zwischen Berlin-Marzahn und Ahrensfelde werden dabei erhalten, die Erschließungswege sind weitestgehend vorhanden.

Diese modifizierten Variantenuntersuchungen führten zu keinen Ergebnissen, die zu grundsätzlichen Planungsänderungen und damit zu einer anderen Vor- zugsvariante führen würden.

6. Trifft es zu, dass sich der Senat von Berlin gegen eine etwa 1,8 Kilometer lange Trassierung über Berliner Gebiet sperrt, für die das Land Berlin etwa 15 Millionen Kosten zu tragen hätte?

Wenn ja, warum?

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen hat Berlin als Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten in Berlin darauf hingewiesen, dass Varianten, die eine hohe Kostenbeteiligung Berlins nach sich ziehen, aufgrund der Haushalts-situation der Stadt zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten führen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Trifft es zu, dass der Bund Kosten in Höhe von 8 bis 10 Mio. Euro für einen etwa 400 Meter langen Abschnitt der Ortsumgehung zu übernehmen bereit ist, der statt auf Berliner nunmehr auf Brandenburger Gebiet entstehen soll, später aber dem Land Berlin übergeben werden soll?

Die Finanzierung erfolgt für den Abschnitt auf brandenburgischem Gebiet wie auch für die anbaufreie Strecke in Berlin durch den Bund als Baulastträger gemäß § 5 des Fernstraßenausbaugesetzes. Eine spätere Übergabe eines Abschnittes an die Stadt Berlin ist von der Bundesregierung nicht vorgesehen.

8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Planung für eine Ortsumfahrung Ahrensfelde um den bislang ausgeklammerten Berliner Bereich zu erweitern?

Die Bundesregierung hat keine Möglichkeiten, hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur in die Planungs- und Finanzhoheit der Stadt Berlin einzugreifen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 6 verwiesen.