

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 621
des Abgeordneten Gordon Hoffmann
Fraktion der CDU
Landtagsdrucksache 5/1435

Wortlaut der Kleinen Anfrage 621 vom 16.06.2010:

Ausbau der A 14 in Brandenburg

Der Ausbau der A 14 ist eines der wichtigsten Infrastrukturvorhaben im Land Brandenburg. Nachdem im März 2009 nach langen Diskussionen eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund getroffen werden konnte, wurden im Laufe des Jahres 2009 die entsprechenden Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Fertigstellung der ersten Bauabschnitte soll bis spätestens 2015 erfolgen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie lautet der aktuelle Verfahrensstand für die Bauabschnitte zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis zur Anschlussstelle Karstädt (VKE 3.2b und 4) und zwischen der Anschlussstelle Karstädt bis zur Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern (VKE 5)?
2. Wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?
3. Inwiefern wird sich die angekündigte Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen der Abschnitte 3.2b und 4 im Jahr 2015 durch mögliche Klagen weiter verzögern?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den Forderungen der Stadt Wittenberge nach einer stadtfernen Trasse oder zumindest höherer Lärmschutzmaßnahmen zu entsprechen?
5. Wie lautet die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose für die Abschnitte in Brandenburg im Vergleich zu den Abschnitten in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern und wie erklären sich mögliche Unterschiede?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie lautet der aktuelle Verfahrensstand für die Bauabschnitte zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis zur Anschlussstelle Karstädt (VKE 3.2b und 4) und zwischen der Anschlussstelle Karstädt bis zur Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern (VKE 5)?

Zu Frage 1:

Der aktuelle Verfahrensstand stellt sich wie folgt dar:

Für den Abschnitt von der Landesgrenze Brandenburg/Sachsen-Anhalt (inkl. Elbebrücke) bis zur Anschlussstelle (AS) Wittenberge (Verkehrseinheit (VKE) 3.2b) wurde das Planfeststellungsverfahren am 30.11.09 eingeleitet, welches derzeit noch andauert.

Für die Abschnitte von der AS Wittenberge bis zur AS Karstädt (VKE 4) sowie von der AS Karstädt bis Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern (VKE 5) wurden die Planfeststellungsverfahren am 16.04.09 eingeleitet, welche derzeit noch andauern.

Frage 2:

Wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?

Frage 3:

Inwiefern wird sich die angekündigte Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen der Abschnitte 3.2b und 4 im Jahr 2015 durch mögliche Klagen weiter verzögern?

Zu Frage 2 und 3:

Der Baubeginn und damit die sich anschließende Terminkette bis zur Fertigstellung der Baumaßnahmen der einzelnen Planungsabschnitte sind jeweils abhängig vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens (z.B. Anzahl und Art der Einwendungen) und von der Erlangung des Baurechts mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Eine Klageerhebung ist erst gegen den förmlich erlassenen Planfeststellungsbeschluss möglich. Aussagen zu zeitlichen Konsequenzen im Falle der Klageerhebung können daher zur Zeit nicht getroffen werden. Konkrete Termine für den Baubeginn bzw. die Fertigstellung der Baumaßnahmen können somit derzeit nicht eingeschätzt werden.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den Forderungen der Stadt Wittenberge nach einer stadtfernen Trasse oder zumindest höherer Lärmschutzmaßnahmen zu entsprechen?

Zu Frage 4:

Zur Findung der günstigsten Trasse wurde im Jahre 2004 von der zuständigen Behörde des Landes Brandenburg ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die Stadt Wittenberge war nach den gesetzlichen Regelungen in das Verfahren als maßgeblich betroffene Gebietskörperschaft einbezogen. Die stadtfernen Varianten wurden jedoch in einem sehr frühen Stadium der Umweltverträglichkeitsstudie ausgeschieden, da sie mit erheblichen Konflikten bezüglich der Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten verbunden sind. Die Varianten wurden im Raumordnungsverfahren nicht weiter verfolgt, da bereits in diesem Planungsstadium absehbar war, dass sie nicht genehmigungsfähig im Sinne von § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sein würden.

Mit der vorliegenden Trassenführung ist auch die Einhaltung der in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte angestrebt worden. Die neu zu bauenden Richtungsfahrbahnen werden mit lärm-mindernden Deckschichten ausgeführt, die für die Reduzierung der Schallentwicklung an der Quelle der Entstehung sorgen. Insbesondere im Bereich der Stadt Wittenberge kommt offenerporiger Asphalt zum Einsatz, der eine deutlich verbesserte Lärmschutzwirkung von – 5 dB(A) aufweist. Zusätzlich werden abschnittsweise Lärmschutzwände bzw. –wälle errichtet. Im Ergebnis dieser Maßnahmen werden an fast allen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. unterschritten. Lediglich an einzelnen Immissionsorten konnte kein zum Schutzzweck verhältnismäßiger aktiver Lärm-

schutz (Maßnahmen am Verkehrsweg) ermittelt werden. Aus diesem Grund besteht dem Grunde nach der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude bzw. Entschädigung der Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nach den gesetzlichen Vorgaben nicht begründet.

Frage 5:

Wie lautet die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose für die Abschnitte in Brandenburg im Vergleich zu den Abschnitten in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern und wie erklären sich mögliche Unterschiede?

Zu Frage 5:

Grundlage für die Planung der A 14 ist eine sich über alle drei beteiligten Länder erstreckende Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Diese enthält einheitlich entwickelte Strukturdatensätze für den gesamten Untersuchungsraum. Für den Teil–Untersuchungsraum des Landes Brandenburg wurde dann eine ergänzende Verkehrsprognose erarbeitet, die anhand spezifischer Berechnungsgrundlagen insbesondere die Verhältnisse des Landes Brandenburg berücksichtigt. Zwar ergibt diese Prognose für den Verkehrsabschnitt der A 14 von der Landesgrenze Brandenburg/Sachsen-Anhalt bis zur Anschlussstelle Wittenberge einen etwas niedrigeren Wert für die „Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke“ (DTV) als die länderübergreifende Prognose, jedoch liegt der „maßgebende Lkw-Anteil“ (p) höher. Da der Lärmemissionspegel in einem weitaus höheren Maße durch den Lkw-Anteil als durch den DTV-Wert beeinflusst wird, liegt der Emissionspegel an der Schallquelle sowohl für den Tagzeitraum als auch für den Nachtzeitraum etwas höher. Dadurch wurde sichergestellt, dass die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für den ungünstigeren Fall ermittelt wurden und somit ein besseres Schutzniveau gewährleistet wird. Der nördlich an Brandenburg angrenzende Abschnitt der A 14 in Mecklenburg-Vorpommern (VKE 6) befindet sich noch nicht im Planfeststellungsverfahren. Vergleichende Aussagen zur Verkehrsprognose zwischen Abschnitten in Brandenburg und in Mecklenburg-Vorpommern können daher aufgrund der unterschiedlichen Verfahrensstände nicht getroffen werden.