

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 3203
des Abgeordneten Michael Jungclaus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/8060

Wortlaut der Kleinen Anfrage 3203 vom 15.10.2013:

Rastanlagenkonzeption Berliner Ring

Ein ausreichendes Angebot an Rastmöglichkeiten an Autobahnen ist für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Insbesondere FahrerInnen von Kraftfahrzeugen im Fernverkehr bedürfen regelmäßiger Ruhezeiten. Am Berliner Ring ist der Bau mehrerer neuer Tank- und Rastanlagen in der Diskussion. Von Seiten betroffener Bürgerinnen und Bürger wurde Kritik am bisherigen Verfahren zur Standortauswahl geübt. Auch die Definition des Bedarfs für zusätzliche Tank- und Rastanlagen an der A 10 und das bisherige Konzept zur Deckung eines solchen werden in Frage gestellt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Tank- und Rastanlagen und welche Parkplätze mit welchen Stellplatzkapazitäten sind an der A 10
 - a) bereits fertig gestellt,
 - b) im Bau,
 - c) in der Planung (bitte Stand des Verfahrens und geplanten Baubeginn angeben)?
2. Welche Konzepte oder Gutachten wurden der bisherigen Standortauswahl zu Grunde gelegt und wo sind diese veröffentlicht? wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt? Wenn ja, was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Kriterien waren ausschlaggebend für die bisherige Standortauswahl? Entsprechen diese noch den heutigen Maßstäben? Welche Aspekte der betroffenen Landkreise und Kommunen sind dabei in die Planung eingeflossen?
4. Wird die kurzfristige Erarbeitung von Lösungen für den Zielkonflikt zwischen den Belangen der Umwelt, der Wohnbevölkerung und der Autobahnnutzer bei der Aufstellung von Rastanlagenkonzepten als Aufgabe der Landesregierung gesehen? Welche Fachbereiche sind mit der Erarbeitung einer Lösung beauftragt und wie ist der derzeitige Stand?
5. Welcher Bedarf an Tank- und Rastanlagen wurde für den Berliner Ring insgesamt ermittelt? Auf welcher Datengrundlage wurde der Bedarf festgestellt? Wie fließt die siedlungsnah Lage des Berliner Rings A 10 in die Bedarfsermittlung ein? Sind weitere Bedarfsanalysen von Landes- oder Bundeseite geplant? Wenn ja, welchen Einfluss haben diese auf die weiteren?
6. Warum wurden die weiteren Planungen am Berliner Ring für die Tank- und Rastanlagen Briesetal ausgesetzt, nicht aber für benachbarte Standorte? Wird durch die Fortführung der Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Havelseen“ der Standort

Briesetal nicht weiter zementiert? Welche Alternativen zu den Standorten „Briesetal“, „Havelseen“ und der unbewirtschafteten Rastanlage „Kappgraben“ wurden bereits mit welchen Ergebnissen geprüft?

7. Wurden bei der bisherigen Standortplanung auch autobahnnah Standorte in der Nähe vorhandener Autobahnanschlussstellen oder die Erweiterung bestehender Anlagen geprüft? Wenn ja, was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?

8. Wann und in welcher Form fand bei der bisherigen Erstellung von Rastanlagenkonzepten bzw. bei der Festlegung von Standorten eine Beteiligung der Öffentlichkeit statt? Wird diese als ausreichend angesehen?

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

Frage 1: Welche Tank- und Rastanlagen und welche Parkplätze mit welchen Stellplatzkapazitäten sind an der A 10

a) bereits fertig gestellt,

b) im Bau,

c) in der Planung (bitte Stand des Verfahrens und geplanten Baubeginn angeben)?

Zu Frage 1: a) Die A 10 (Berliner Ring) verfügt über folgende Rastanlagen und Stellplatzkapazitäten:

Rastanlage	Anzahl Stellplätze	Lkw-	Anzahl Stellplätze	Pkw-
Tank- und Rastanlagen „Seeberg“, beidseitig	80		138	
PWC „Kranichberge“ / „Kalkberge“	56		69	
PWC „Lankensee“ / „Ukleysee“	48		72	
Tank- und Rastanlagen „Am Fichtenplan“, beids.	233		111	
PWC „Jünsdorfer Heide“	22		20	
PWC „Siethener Eisbruch“ / „Schieferberg“	32		110	
Tank- und Rastanlagen „Michendorf“, beidseitig	143		183	
P bei Ferch, beidseitig	20		-	
PWC „Caputh“ / „Schwielsee“	46		74	
P bei Phöben	6		-	
P bei Priort, beidseitig	11		-	
P bei Falkensee	13		-	
Provisorische Tankstellen „Wolfslake“ beidseitig	88		30	
P bei Birkenwerder, beidseitig	9		-	
P bei Mühlenbeck, beidseitig	20		-	

Anmerkung: P = unbewirtschaftete Rastanlagen ohne WC; PWC = unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC

b) An der A 10 sind derzeit keine Rastanlagen im Bau.

c) An der A 10 sind derzeit folgende Rastanlagen in Planung:

- Tank- und Rastanlage „Michendorf-Süd“: Hierfür liegt im Zusammenhang mit dem achtstreifigen Ausbau der A 10 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

- Neubau der Tank- und Rastanlagen „Havelseen“: Es ist ein beidseitiger Ersatzneubau geplant, verbunden mit dem Rückbau der provisorischen Tankstellen „Wolfslake“. Derzeit erfolgt die Standortsuche und anschließend die Erarbeitung des technischen Entwurfs. Der Baubeginn ist ab 2017 vorgesehen.

- Neubau der PWC „Krämer Forst“ und „Ziethener Luch“: Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss besteht. Der Bau soll im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau des Berliner Nordrings erfolgen.
- Neubau der PWC „Kappgraben“, beidseitig: Das Planfeststellungsverfahren läuft, das Anhörungsverfahren ist abgeschlossen. Der Baubeginn ist derzeit noch nicht absehbar.

Frage 2: Welche Konzepte oder Gutachten wurden der bisherigen Standortauswahl zu Grunde gelegt und wo sind diese veröffentlicht? Wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt? Wenn ja, was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 2: Die konzeptionelle Grundlage ist das „Gesamtkonzept des Bundes zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben“. Ein Teil davon ist das Rastanlagenkonzept für das Land Brandenburg, das letztmalig im Jahr 2010 auf Grundlage der bundesweiten Erfassung der Lkw-Stellplätze auf den Rastanlagen an Autobahnen fortgeschrieben wurde. Diese konzeptionellen Grundlagen dienen als verwaltungsinterne Arbeitsunterlagen und wurden nicht veröffentlicht. Raumordnungsverfahren sind für Rastanlagen nicht vorgesehen (vergleiche Raumordnungsgesetz und Bundesfernstraßengesetz) und werden deshalb nicht durchgeführt.

Frage 3: Welche Kriterien waren ausschlaggebend für die bisherige Standortauswahl? Entsprechen diese noch den heutigen Maßstäben? Welche Aspekte der betroffenen Landkreise und Kommunen sind dabei in die Planung eingeflossen?

Zu Frage 3: Den Stand der Technik für die Planung einer Rastanlage, von der Netzkonzektion über die Standortermittlung bis hin zur technischen Ausführung, dokumentiert das technische Regelwerk, die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011 (ERS)“. Das Regelwerk wurde vom BMVBS bekannt gegeben und vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft mit dem Runderlass Nummer 9/2011 – Verkehr vom 24. Mai 2011 (ABl. S. 1138) für das Land Brandenburg verbindlich eingeführt. Für die Planung von Tank- und Rastanlagen werden neben Vorgaben der Landes-, Regional- und Kommunalplanung die Kriterien aus dem Regelwerk herangezogen. Vorrangig sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- allgemeine Anforderungen, wie z. B. Abstände zwischen Rastanlagen, Lage im Umfeld (wie z. B. umliegende Wohnbebauung), Baugrundverhältnisse, spätere Erweiterbarkeit der Anlage
- funktionale Anforderungen, wie z. B. Attraktivität der Lage für die Verkehrsteilnehmer, Abstand zu lärm- geruchs- oder staubintensiven Gewerbebetrieben, Vermeidung von Freileitungen
- verkehrliche Anforderungen, wie z. B. Abstände zwischen Knotenpunkten
- Anforderungen des Umweltschutzes, wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verbotsstatbestände aus dem Umweltrecht
- wirtschaftliche Anforderungen, wie z. B. Investitionsaufwand für medientechnische Erschließung.

Die Interessen der betroffenen Gemeinden und Landkreise werden im Planungsprozess berücksichtigt. Die Aspekte umfassen die Umfeldverträglichkeit, die Betroffenheit von landwirtschaftlich genutzten Flächen und Landschaftsschutzgebieten, von Wald und Abständen zu Wohnbebauung und Gewerbegebieten. Darüber hinaus werden Fragen zur technischen und baulichen Gestaltung solcher Anlagen erörtert und Hinweise zu Wegerechten, zum Baugrund und zu den hydrologischen Verhältnissen aufgenommen.

Frage 4: Wird die kurzfristige Erarbeitung von Lösungen für den Zielkonflikt zwischen den Belangen der Umwelt, der Wohnbevölkerung und der Autobahnnutzer bei der Aufstellung von Rastanlagenkonzepten als Aufgabe der Landesregierung gesehen? Welche Fachbereiche sind mit der Erarbeitung einer Lösung beauftragt und wie ist der derzeitige Stand?

Zu Frage 4: Es ist eine regelmäßige Aufgabe der Landesstraßenbauverwaltung, bei der Planung und Ausführung von Infrastrukturprojekten derartige Zielkonflikte zu bewältigen. Dabei bietet der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) betroffenen Landkreisen, Kommunen und Bürgern die Möglichkeit an, bei einer regionsgerechten Planung mitzuwirken und eine möglichst abgestimmte Planungslösung im Vorfeld eines künftigen Planfeststellungsverfahrens zu finden.

Frage 5: Welcher Bedarf an Tank- und Rastanlagen wurde für den Berliner Ring insgesamt ermittelt? Auf welcher Datengrundlage wurde der Bedarf festgestellt? Wie fließt die siedlungsnah Lage des Berliner Rings A 10 in die Bedarfsermittlung ein? Sind weitere Bedarfsanalysen von Landes- oder Bundesseite geplant? Wenn ja, welchen Einfluss haben diese auf die weiteren?

Zu Frage 5: Der grundsätzliche Bedarf an Rastanlagen wird im Wesentlichen von den einzuhaltenden Regelabständen bestimmt. Für die Bundesautobahn A 10 wurde ein Bedarf von insgesamt 5 Tank- und Rastanlagen ermittelt, wobei diese über jeweils eine Anlage pro Fahrtrichtung verfügen. Der Bedarf wurde ermittelt auf Grundlage der Verkehrsbelegung und -zusammensetzung der A 10 und der zuführenden Autobahnstrecken, der vorhandenen Standorte und Kapazitäten der Rastanlagen und deren Aus- und Überlastung. Aufgrund der Methodik, den Bedarf aus repräsentativen Verkehrszählungen und mittels Verknüpfung mit der aktuellen Verkehrsbelegung prognostisch zu berechnen, wird die siedlungsnah Lage des Berliner Rings realistisch berücksichtigt. Das BMVBS wird in den nächsten Jahren die Prognosemodelle für die Bedarfsabschätzung von Lkw- und Pkw-Stellflächen weiterentwickeln. Im Jahr 2013 wurde eine weitere Verkehrszählung bundesweit durchgeführt, deren Auswertung noch andauert. Die Ergebnisse der weiteren Bedarfsanalysen können Auswirkungen auf die Größe und bauliche Gestaltung der jeweiligen Anlagen haben.

Frage 6: Warum wurden die weiteren Planungen am Berliner Ring für die Tank- und Rastanlagen Briesetal ausgesetzt, nicht aber für benachbarte Standorte? Wird durch die Fortführung der Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Havelseen“ der Standort Briesetal nicht weiter zementiert? Welche Alternativen zu den Standorten „Briesetal“, „Havelseen“ und der unbewirtschafteten Rastanlage „Kappgraben“ wurden bereits mit welchen Ergebnissen geprüft?

Zu Frage 6: Den Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Havelseen“ am westlichen Berliner Ring der A 10 liegen andere örtliche und verkehrliche Bedingungen zugrunde, als den Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Briesetal“ am nördlichen Berliner Ring. Der westliche Berliner Ring hat einen höheren Fehlbestand an LKW-Parkständen als der nördliche Berliner Ring. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Defizite an Stellplätzen und einzuhaltenden Regelabständen werden deshalb die Planungen am westlichen Berliner Ring weitergeführt. Die Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Briesetal“ sind bis auf weiteres ausgesetzt, um auch die Ergebnisse der laufenden Bedarfsanalyse des Bundes abzuwarten. Unabhängig von der Entwicklung des geplanten Standortes „Havelseen“ soll nach Wiederaufnahme

der Planungen für eine Rastanlage „Briesetal“ zu gegebener Zeit weiterhin ein Suchraum von ca. 20 km betrachtet werden. Insofern handelt es sich nicht um eine „zementierte“ Lösung. Folgende Standortalternativen hat die Straßenbauverwaltung untersucht:

Zum Standort „Havelseen“:

Es wurden mehrere Standortalternativen im Raum der bestehenden Tankstellen „Wolfslake“, im Bereich „Priort“ und im Bereich südlich der Anschlussstelle Groß Kreutz untersucht. Ausführliche Informationen enthält die oben genannte Projektinformation des LS im Internet. Auf Anregung an der Planung Beteiligter, wie der Stadt Potsdam, dem Landkreis Havelland, dem Landesbauernverband und der WHB Marktfrucht GmbH, wurden Standortalternativen im Bereich der Anschlussstelle Potsdam-Nord an der A 10, Paaren im Glien (MAFZ) und die Erweiterung der in der Nähe des Ortes Priort bereits vorhandenen Parkplätze mit in die Betrachtungen einbezogen.

Zum Standort „Briesetal“:

Innerhalb eines 20 km langen Untersuchungsraumes zwischen der AS Oberkrämer und dem AD Pankow wurden anhand eines sogenannten Streckenbandes die in Frage kommenden Standorte entlang der A 10 entsprechend den Regularien des technischen Regelwerkes geprüft. Die von der Bürgerinitiative A 10 Nord, AG Tank- und Rastanlagen eingebrachten Standortvorschläge wurden dabei ebenfalls bewertet.

Folgende Standortvorschläge hat die BI vorgelegt:

- Gewerbegebiet Oranienburg
- Bereich zwischen L 109 und Hobrechtsfelder Chaussee
- Ausbau der Tankstellen „Wolfslake“
- Standorte im Bereich der bisherigen Parkplätze „Wolfslake“
- Standorte im Bereich „Oberkrämer“
- zwischen Autobahndreieck Pankow und L 305, Nähe Gewerbegebiet
- Bestandsparkplätze zwischen Autobahndreieck Pankow und Anschlussstelle Mühlenbeck
- Nutzung der Tank- und Rastanlagen „Stolper Heide“.

Im Ergebnis der bisherigen Standortbetrachtung im Rahmen der Vorplanung wird der Bereich zwischen den Autobahnkilometern 176,0 und 177,8 als der geeignetste Standort eingeschätzt.

Zum Standort „Kappgraben“:

Folgende alternative Standorte für die unbewirtschafteten Rastanlagen „Kappgraben“ wurden geprüft, aber aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes nicht weiter verfolgt:

- Verschieben des geplanten nördlichen Standortes um ca. 300 m in östliche Richtung
- Standorte in Berlin
- Standorte östlich der geplanten Standorte im Bereich des Autobahndreiecks „Barnim“
- Zusammenlegen der geplanten PWC mit den Tank- und Rastanlagen etwa im Bereich des Klärwerkes Schönerlinde.

Frage 7: Wurden bei der bisherigen Standortplanung auch autobahnnah Standorte in der Nähe vorhandener Autobahnanschlussstellen oder die Erweiterung bestehender Anlagen geprüft? Wenn ja, was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 7: Ja. Die Prüfung hat ergeben, dass autobahnnah Standorte in der Nähe vorhandener Anschlussstellen nur dann in Betracht zu ziehen sind, wenn an der Autobahn in dem jeweiligen Suchraum keinerlei geeignete Standorte verfügbar sind bzw. vorhandene Standorte nicht erweiterbar sind. Solche Bedingungen liegen hier nicht vor. Bei der Variantenuntersuchung werden die Erweiterungsmöglichkeiten bestehender Anlagen immer als erste Variante in Betracht gezogen. Die Vielzahl der Aspekte für insgesamt drei geplante Rastanlagen („Briesetal“, „Havelseen“ und „Kappgraben“) unter Berücksichtigung der o. g. Standortalternativen sowie der Wechselwirkung der einzelnen Planungen untereinander können im Rahmen einer Kleinen Anfrage nicht dargelegt werden.

Frage 8: Wann und in welcher Form fand bei der bisherigen Erstellung von Rastanlagenkonzepten bzw. bei der Festlegung von Standorten eine Beteiligung der Öffentlichkeit statt? Wird diese als ausreichend angesehen?

Zu Frage 8: Bei der Erstellung der Rastanlagenkonzepte durch die Bundes- und Landesverwaltungen fanden bislang keine Öffentlichkeitsbeteiligungen statt (siehe auch Antworten zu den Fragen 2 und 4). Hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung bei standortbezogenen Planungen ist es gängige Praxis, dass der LS bereits im Planungsverfahren für Infrastrukturprojekte die Träger öffentlicher Belange beteiligt und deren Hinweise aufnimmt. Außerdem übermittelt der LS im Rahmen der Beteiligung zur Bauleitplanung der Gemeinden immer auch relevante Informationen zu Rastanlagen. Für die hier in Rede stehenden, am Berliner Ring vorhandenen bzw. geplanten Anlagen kann in Anbetracht der zum Teil mehr als zehn Jahre zurück liegenden Planungsarbeiten eine vollständige Übersicht der Abstimmungen, Bürgerbeteiligungen und Dialogangebote nicht geleistet werden. Die Antwort beinhaltet daher nur die derzeit in Planung befindlichen Anlagen „Havelseen“, „Briesetal“ und „Kappgraben“. Zu den Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Havelseen“:

05/2011 Informationsaustausch mit der Gemeinde Wustermark zur Planung

09/2011 Präsentation der Vorplanung und Herleitung des Standortkonzeptes einschließlich der aktualisierten Variantenüberprüfung in der Gemeindeverwaltung Wustermark

05/2013 Vorgezogene öffentliche Beteiligung der Gemeindevertreter und Träger öffentlicher Belange in der Gemeindeverwaltung Wustermark

Eine Projektinformation steht im Internetauftritt des LS unter www.ls.brandenburg.de zur Verfügung und wird dem Projektfortschritt im Sinne einer kontinuierlichen Information der Öffentlichkeit laufend angepasst.

Zu den Planungen für die Tank- und Rastanlagen „Briesetal“:

11/1997 Hinweise auf Planungen für den Neubau von Tank- und Rastanlagen an der A 10 bei der Aufstellung der Flächennutzungspläne der Gemeinden Birkenwerder und Hohen Neuendorf

07/2009 Erstes Informationsgespräch zwischen Vertretern der Bürgerinitiative (BI) A 10 Nord, AG Tank- und Rastanlagen und dem LS; Vorstellung der standortkonzeptionellen Überlegungen und des Planungsstandes; Beginn eines intensiven mehrjährigen Planungsdialoges zur Standortsuche zwischen kommunalen und Vertretern der BI sowie dem LS

01/2013 MIL hat die Fortsetzung des Planungsdialoges zur Standortfindung mit Blick auf die Einstellung der Planungen und die noch ausstehende Bedarfsabschätzung des Bundes für den Berliner Nordring bis auf weiteres ausgesetzt

Zu den Planungen für die Rastanlagen „Kappgraben“:

Aufgrund der bereits über viele Jahre andauernden Planungshistorie sind die Angaben nicht vollständig, sondern markieren die Eckpunkte.

Juni 2003 Vorgezogene Beteiligung Träger öffentlicher Belange als Informationsveranstaltung unter Einbeziehung der Gemeinde Panketal.

März 2011 Anlässlich einer Informationsveranstaltung in der Gemeinde Panketal wird vom LS die Prüfung der Möglichkeiten für ein Verschieben der nördlich gelegenen geplanten Rastanlage in östliche Richtung bis zum Lindenberger Weg heran zugesagt. Das Ergebnis ist im Internet unter www.ls.brandenburg.de veröffentlicht und steht seitdem jedem Interessierten zur Verfügung.

Es wird eingeschätzt, dass die bisherigen Informationsveranstaltungen und Dialogangebote im Sinne einer frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit ausreichend sind. Der LS bietet auch weiterhin die Möglichkeit an, in Informationsveranstaltungen der Gemeinden bzw. Bürgerinitiativen die Planungsgrundlagen zu erläutern und im Einzelfall technische Lösungen und bauliche Gestaltungsmöglichkeiten zu diskutieren. Die Entscheidungen über Standorte und die technische Gestaltung der Rastanlagen muss letztlich auch weiterhin in enger Abstimmung mit dem Bund als Baulastträger der Bundesautobahnen und der Nebenanlagen erfolgen.