

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Michael Braun (CDU)

vom 12. November 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2010) und **Antwort**

#### **Senat ignoriert Lärm von der AVUS und erweitert diesen jetzt flächendeckend über die Ortsteile Nikolassee-Zehlendorf (Teil II)**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wann wird die Grundinstandsetzung der A 115 (AVUS) von der Landesgrenze bis zur Anschlussstelle Spanische Allee erfolgen?

Antwort zu 1.: Die abschnittsweise Erneuerung der A 115 sowie die dafür maßgeblichen Gründe sind Gegenstand der Antwort auf die Kleine Anfrage 16/14 791.

Der Fahrbelag im Bereich zwischen der Landesgrenze und der Anschlussstelle Spanische Allee ist in Folge der im Rahmen der Straßenerhaltung durchgeführten Instandsetzungsmaßnahmen als gut einzustufen, so dass ein unmittelbarer Handlungsbedarf zzt. nicht besteht.

Im Zusammenhang einer Erneuerung sind auch die vorhandenen Bauwerke im Zuge der Autobahn und über die Autobahn einzubeziehen. Untersuchungen haben ergeben, dass das Überführungsbauwerk im Autobahnkreuz Zehlendorf durch einen Neubau zu ersetzen ist. Die damit einhergehenden umfangreichen Planungsarbeiten, einschließlich dazugehöriger Vergabeverfahren für Planungs- und die anschließenden Bauleistungen würden eine Erneuerung ab 2014 ermöglichen. Voraussetzung dafür ist der erfolgreiche Abschluss der gegenwärtig ausgeschrieben Erneuerungsmaßnahme im Bereich zwischen der Anschlussstelle Spanische Allee und dem Autobahndreieck (AD) Funkturm.

Frage 2: Bedeutet die Antwort zu Ib) und 6 der Kleinen Anfrage zur Nr. 16/14 791, dass der vorgenannte Abschnitt der A 115, also der von der Landesgrenze bis zur Anschlussstelle Spanische Allee, mit Flüsterasphalt versehen wird? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 2.: Die Entscheidung hinsichtlich des Fahrbelags ist das Ergebnis einer Abwägung im Rahmen der Entwurfsplanung. Neben der von einem Fahrbelag ausgehenden Lärmemission sind u.a. auch Aspekte wie Herstellungskosten, Dauerhaftigkeit und Be-

triebsdienst zu berücksichtigen. Dabei gilt das Prinzip: Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit.

Die Entwicklung lärmindernder Fahrbeläge schreitet stetig voran, so dass eine Festlegung des Belages zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen kann.

Frage 3: Warum ist es möglich, die BAB im Norden 'gen Stolpe mit einer Geschwindigkeit auf Tempo 60 km/h zu reduzieren, während dies auf der AVUS nicht möglich sein soll?

Antwort zu 3.: Auf der Bundesautobahn (BAB) A 111 zwischen Waidmannsluster Damm bis zur Stadtgrenze wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht auf 60 km/h reduziert, sondern es handelt sich um die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzte Trassierungsgeschwindigkeit. Das heißt, dass die Autobahn dort aufgrund ihres Querschnitts nicht zum Befahren mit höheren Geschwindigkeiten als 60 km/h verkehrssicher ausgebaut und geeignet ist (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 15/355).

Frage 4: Beabsichtigt der Senat von Berlin initiativ zu werden, um auf der AVUS, und zwar von der Landesgrenze bis zum Autobahndreieck Funkturm, Tempo 60 km/h anzuordnen?

Antwort zu 4.: Eine pauschale Anordnung auf der gesamten Strecke kommt nicht in Betracht, da Verkehrszeichen gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Der Senat prüft jedoch zurzeit, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h im Bereich Nikolassee aus Lärmschutzgründen erforderlich ist. Hierzu wurde bereits die Erstellung eines Lärmgutachtens auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrszählung in Auftrag gegeben.

Frage 5: Ist dem Senat von Berlin bekannt, dass zwischenzeitlich auch der ADAC eine Geschwindigkeitsbegrenzung der AVUS auf Tempo 60 km/h unterstützt?

Antwort zu 5.: Nein.

Frage 6: Welche Lärmschutzmaßnahmen sind zur Entlastung der Anwohner in der Borussen-, Münchow- und Paul-Krause-Straße mit der Instandsetzung an der AVUS geplant? Ist es in diesem Bereich in Kombination mit den Gleisbauarbeiten an der S-Bahn nicht möglich, die in einem Trog verlaufende AVUS zu deckeln?

Antwort zu 6.: Entlang der benannten Streckenabschnitte soll ein lärmindernder Belag eingebaut werden.

Darüber hinaus wird die für Teilbereiche (Nikolassee) begonnene Nachrechnung der Lärmbelastung auch für die beschriebenen Straßen fortgesetzt - bei möglicher Überschreitung der aktuellen Auslösewerte ist ein entsprechendes Angebot zum Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen wahrscheinlich.

Eine Deckelung der BAB käme einem Tunnelbauwerk gleich, welches bei Vernachlässigung der ohnehin bestehenden räumlichen Enge zu verwerfen ist.

Berlin, den 08. Dezember 2010

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dezemb. 2010)