

FACHBEITRÄGE

L33 - BAB A10 bis Landesgrenze – Was lange währt, wird gut

Jeder, der schon einmal von Strausberg Richtung Berlin auf der Altlandsberger Chaussee unterwegs war, stand in den Spitzenzeiten bestimmt im Stau und hat sich gefragt, warum es nicht möglich ist, die Fahrbahn, die auf Berliner Territorium bis Hellersdorf schon 4-spurig ausgebaut war, weiter zu verlängern.

Nachdem es Anfang der 90er eine Machbarkeitsstudie gab, mit Berlin eine Kostenteilungsvereinbarung ausgehandelt war, ging es 1997 mit der Verkehrszählung als Grundlage für die Planung los. Die Maßnahme wurde in zwei verkehrswirksame Abschnitte gegliedert.

Der erste Abschnitt zwischen dem Berliner Ring A 10 und der Ortslage Hönow wurde so gestaltet, dass er ausschließlich im Land Brandenburg lag. Das ermöglichte ein relativ zügiges Baugenehmigungsverfahren, welches 2011 abgeschlossen wurde.

Mit dem Bau wurde zeitnah begonnen, der Baufortschritt ist mittlerweile täglich zu sehen.

Ein zweiter Abschnitt geht von Hönow bis nach Berlin.

Der zweite Abschnitt von der Ortslage Hönow bis zur Landesgrenze Berlin geht sowohl über Brandenburger als auch über Berliner Territorium. Durch die vielen Abstimmungen mit der Berliner Senatsverwaltung sowie dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit ihren unzähligen nachgeordneten Dienststellen, gestaltete sich das Verfahren wesentlich aufwändiger.

Die Länder Berlin und Brandenburg müssen beide ein Baurechtsverfahren durchführen.

Das Planfeststellungsverfahren soll Ende Januar mit der Einreichung der Unterlagen zur Anhörungsbehörde beginnen. Mit dem Baubeginn ist realistisch gesehen nicht vor 2014 zu rechnen.

Ausführungen zum ersten Abschnitt

Unzureichende Verkehrsverhältnisse

Mit der Öffnung der Grenzen nahm der Straßenverkehr seit 1990 sprunghaft zu. Diese Zunahme betraf auch die L 33 (Altlandsberger Chaussee).

Im ersten Bauabschnitt betrug das Verkehrsaufkommen 1660 bis 2000 in Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Die prognostizierte Verkehrsmenge für 2012 ist mit einem DTV von 31.000 Kfz/24 h mit einem zwei streifigen (einbahnig) Querschnitt nicht zu bewältigen.

Der Auslastungsgrad übersteigt 100 %. Es kommt, wie zurzeit in den Hauptverkehrszeiten zu erleben, zu stockendem Verkehr und Kolonnenfahrt. Dadurch steigt das Unfallrisiko.

Durch den zweibahnigen Ausbau wird die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht und das Unfallrisiko sinkt, weiterhin steigt die Reisegeschwindigkeit.

Die Entwicklungsziele des Landes Brandenburg werden erreicht.

Im Weiteren wurden 5 Varianten untersucht.

Ein Ziel war es, die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet mit der darin befindlichen Hönowener Weiherkette so gering wie möglich zu halten. Andererseits sollte der Radverkehr, der im Moment aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens stark gefährdet ist, Berücksichtigung finden. Inzwischen hatte auch die Anlage der Tankstelle Tatsachen geschaffen.



Manuela Elßner



Bild 1: Spatenstich.



Bild 2: vierstreifiger Ausbau auf nördl. Seite neben der vorh. Fahrbahn der L 33

Als Variantenuntersuchung wurde ein Vergleich

- Der Verbreiterung auf der Südseite (Nordseite) der L 33, die nördliche (südliche) Baumreihe steht im Bankett (Variante 1)
- Der Verbreiterung auf der Südseite der L 33, die südliche Baumreihe steht im Mittelstreifen (Variante 2)
- Der Verbreiterung auf der Südseite der L 33 mit einem Sparquerschnitt (Variante 3)
- Der Neubau nördlich der Allee beim Erhalt beider Baumreihen (Variante 4)
- Der Neubau südlich der Allee beim Erhalt beider Baumreihen (Variante 5)

Ausgewählt unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit die Variante 4.

Vorzugsvariante.

Ein großer Vorteil der Variante 4 war der unkomplizierte Naturraum – fast ausschließlich Feldflur mit Intensivacker, der aufwändige faunistische Untersuchungen verzichtbar machte und keine



Bild 3: Fahrbahnausbau mit Radweg auf süd. Seite neben der vorh. L 33

großen Widerstände seitens der Naturschutzbehörden und –Organisationen erwarten ließ.

Allerdings kam es durch die gewählte Variante dazu, dass einige landwirtschaftliche Nutzer Ihre Grundstücke nicht mehr erreichen konnten. Das machte ein Deckblattverfahren im Rahmen der Planfeststellung erforderlich und hat 1 Jahr zusätzliche Planungszeit gekostet.

Der Termin des Baubeginns ergab sich durch die aus dem Planfeststellungsbeschluss resultierenden vorzeitigen Besitzeinweisungen, in der die Fristen für die Betretung der Grundstücke einen frühesten Zuschlagstermin am 29.07.2011 ergaben.

- Baubeginn: 18. August, Spatenstich mit politischer Prominenz (Bild 1)
- Baufirma: Berger Bau
- Zugeschlagene Bausumme: 3.686.291,16 € (geschätzte Kosten inkl. Umverlegungen, Grunderwerb usw. waren 5.127.000,- €)
- 5.127.000,- €
- Bauüberwachungsbüro: Asphalta
- Bauablauf: ausgeschriebene Bauzeit sind 576 WT, was 24 Monaten entspricht.
- Bauende: geplant Juli 2013

Durch Mittelumschichtung und einem gestrafften Bauzeitenplan der ausführenden Firma sowie enger Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten, ist ein Bauende in 2012 angekündigt. (Bild 2 und 3)

Wir wünschen uns für den 2. Bauabschnitt ein schnelles Planfeststellungsverfahren, einen ebenso reibungslosen Bauablauf und damit einen erfolgreichen Abschluss der dann kompletten Baumaßnahme.

Manuela Eißner

Interdisziplinäre Kompetenz für die Herausforderungen der Zukunft

Planung

Bauüberwachung

Vertragsmanagement

SiGeKo

Technologische Beratung

ASPHALTA
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH

Ingenieurwerke und Verkehrsanlagen
Hoch- und Spezialtiefbau
Wasserbau und Bahnbau
Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen
Beratende Ingenieure-Baukammer Berlin

Zertifiziert nach DIN ISO 9001
ÜZ-Stelle nach BauPG

Hauptniederlassung
Falkensee
Elsterstraße 63
14612 Falkensee

Tel. 03322 - 240090
Fax 03322 - 239309
www.asphalta.de
ingbuero@asphalta.de