

## Was ist zur Tank- und Rastanlage Briesetal geplant? Zwischenbericht zum 21. Juli 2009

Der Bau von Tank- und Rastanlagen „Briesetal Nord“ und „Briesetal Süd“ ist zwar nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum 6-spurigen Ausbau der A 10, aber es ist schon lange vorgesehen, diese Anlagen zu bauen. Seit den 90er Jahren gibt es Konzepte für die Rastanlagen und seit 27.11.2008 ein vom Bundesverkehrsministerium bestätigtes internes Arbeitspapier (Standortkonzept), von denen auch die Rastanlagen „Briesetal“ (an anderer Stelle bisher auch „Birkenwerder“ oder „Bergfelde“ genannt) betroffen sind. Die Zuständigkeit für Planung und Information liegt lt. Bundesverkehrsministerium (PG „Autobahnparkplätze für Lkw“) beim Landesbetrieb Straßenwesen in Brandenburg (Sitz Hoppegarten).

Durch den uns vom Bundesverkehrsministerium benannten zuständigen Fachbereichsleiter Straßenentwurf, des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Thomas Kuss, wurden wir informiert:

- Rastanlagen an Bundesautobahnen werden alle 15 bis 20 km als unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC und alle 50 bis 60 km als bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen errichtet. Abweichungen gibt es, wenn die örtlichen Bedingungen das erfordern
- Die getrennte Abarbeitung des 6-spurigen A 10-Ausbaus einerseits und des Baus der Tank- und Rastanlagen in verschiedenen Verwaltungsverfahren wird mit Mittel- und Ressourcenproblemen begründet, die ein „gemeinsames“ Planfeststellungsverfahren nicht (mehr) ermöglichte.
- Das gesonderte Projekt „Planfeststellungsverfahren zu den Tank- und Rastanlagen Briesetal“ wird frühestens 2011 durchgeführt, so dass der Bau der Anlagen frühestens 2012, erfolgen wird. Von anderen, sogenannten „vereinfachten“ Möglichkeiten, die Anlage zu errichten (in Form eines „Plangenehmigungsverfahrens“, wenn keine Probleme beim Grunderwerb zu erwarten sind oder eines „Bebauungsplan“, dem übliches Baurechtsverfahren bei gemeindlichen Planungen), wird kein Gebrauch gemacht. Derzeit wird in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ein bis Juli 2010 fertig zu stellenden und vom Bund zu bestätigender „Richtlinienentwurf (RE-Vorentwurf)“ erarbeitet. Auf dieser Basis erfolgt im Sommer 2010 mit „Trägern Öffentlicher Belange“, wozu auch Gemeinden und Städte gehören, eine Abstimmung.
- Der Bau je einer Tank- und Rastanlage „Briesetal Nord“ und „Briesetal Süd“ an der A 10 im Abschnitt Hohen Neuendorf, Ortsteil Bergfelde, ist der Vorzugsstandort des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg. Die Mitte der insgesamt 1000 m langen Anlage Süd wird nach dem derzeitigen Planungsstand in Höhe des km 177,2 liegen. Zum Vergleich: Die Mitte des derzeitigen Parkplatzes Süd befindet sich beim km 176,4. Für die Tank- und Rastanlage ist vorgesehen, dass beim km 176,7 eine 250m lange Einfädelspur, die 1,25 m breiter ist als der Randstreifen, beginnt. Die Tank- und Rastanlage selbst hat eine voraussichtliche Länge von 500m. Beim km 176,95 beginnt der 250m lange „Aus- bzw. Einfädelsstreifen“, der ebenfalls 1,25 m breiter ist als der Randstreifen. Die Tank- und Rastanlage endet damit noch vor der Brücke Bergfelde – Summt beim km 177,7. Sie soll also mit den Ein- und Ausfädelspuren 1000 m lang und wird ca. 170 m breit (tief) sein.
- Vorgesehene Kapazitäten der Anlage sind:
  - Anlage Süd: 90 Pkw, 52 Lkw, 8 Bus-Stellplätze
  - Anlage Nord: 100 Pkw, 57 Lkw, 10 Bus-Stellplätze

- Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Tank- und Rastanlagen werden die derzeitigen 2 Parkplätze je Richtung, also insgesamt 4 „kleine“ Parkplätze, mit geringer Kapazität kurz vor bzw. nach der Anschlussstelle Mühlenbeck und in Höhe Bergfelde, Heideplan, zurück gebaut! Beim Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Tank- und Rastanlagen Briesetal wird geregelt, wie der Lärmschutzwall angebunden wird. Beim 6-streifigen Ausbau der A 10 bleibt die Anbindung der z.Z. vorhandenen Parkplätze an der A 10 bestehen, ein Ausbau ist aber nicht vorgesehen, da diese Parkplätze mit dem Bau der Tank- und Rastanlagen „verschwinden“.
- Die Anforderungen an den Standort von Rastanlagen sind sehr komplex. U.a. spielen neben den Anforderungen hinsichtlich der Mindestabstände zu benachbarten Anschlussstellen und Autobahnkreuzen die Abstände der Rastanlagen untereinander eine Rolle, der Abstand zu vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, der Baugrund, die Umweltverträglichkeit, hydrogeologische Bedingungen, die Verfügbarkeit von Grundstücksflächen u. v. a. m. Zu beachten sind auch Mindestabstände von 2000 m vor und nach Anschlussstellen, um eine verkehrssichere Ausschilderung zu gewährleisten. Andere Anforderungen ergeben sich durch die Einhaltung der genannten Abstände der Tank- und Rastanlagen von 50 bis 60 km auf allen sogenannten Relationen. Bei der Relation Stettin – Hannover, die über den nördlichen und westlichen Berliner Autobahnaußenring verläuft, ist ein Abstand von mehr etwa 100 km gegeben. Hinzu kommt, dass die Tank- und Rastanlage Wolfslake in Richtung Priort verschoben wird, so dass sich der Abstand noch vergrößert. Auch aus dieser Situation ergibt sich die Anforderung für einen zusätzlichen Standort einer Tank- und Rastanlage, die der Landesbetrieb wie dargestellt, vorbereitet bzw. plant. Endgültige Entscheidungen werden dazu (erst) mit dem Planfeststellungsverfahren und dem Beschluss dazu getroffen. Um alle Aspekte vollständig und in der richtigen Wichtung zu erfassen, wird der Straßenentwurf nach einer Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums aufgestellt.
- Der Bau der Tank- und Rastanlage so nah an der Wohnsiedlung in Bergfelde führt bei den betroffenen Einwohnern zu erheblichen Unmut, weitere Proteste sind zu erwarten. Herr Kuss als Gesprächspartner des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg wird weiter an einer Standortoptimierung mitwirken und dazu notwendige Schritte in seiner Behörde zu prüfen bzw. zu veranlassen. Das heißt aber nicht, dass die Behörde von sich aus, ihren derzeitigen Vorzugsstandort infrage stellt, weil signalisiert wurde, dass wir als Bürgerinitiative hier keine Tank- und Rastanlagen Briesetal haben wollen.
- Die Lärmbelastung von Tank- und Rastanlagen wird nach Auffassung Landesbetriebes überschätzt. Grundsätzlich erfolgt eine komplette Einzäunung der Anlage. Nach diesen Auffassungen, die sich von den Einschätzungen betroffener Einwohner unterscheiden, sind bei der Entfernung zur Siedlung Bergfelde wenig Probleme zu erwarten, insbesondere auch deshalb, weil der Standort des derzeitigen Parkplatzes näher an der Siedlung in Bergfelde liegt als die vorgesehene Tank- und Rastanlage.
- Bezüglich der Erschließung der zu errichtenden und zu betreibenden Anlagen ist eine „rückwärtige Anbindung“ an Straßen des Wohngebietes aus Sicht des Gesprächspartners beim Landesbetrieb nicht erforderlich, weil sehr nah die beiden Anschlussstellen Birkenwerder und Mühlenbeck der A 10 vorhanden sind. Ob es aber doch zu einer Anbindung kommt, muss aus betrieblichen Gründen (Straßenunterhaltung) geprüft und ggf. dem Konzessionsnehmer überlassen werden. Wünsche des Konzessionsnehmers werden in der Regel genehmigt. Der Konzessionsnehmer trägt alle Kosten einer solchen Anbindung.

Herr Kuss erklärte sich auch für weitere Gespräche und Aktivitäten als zuständiger Ansprechpartner, wenn die Planung, voraussichtlich im Sommer 2010, einen gewissen Reifegrad hat, der derzeit noch nicht gegeben ist. Alle Angaben entsprechen dem derzeitigen Arbeitsstand, der nicht verbindlich ist.

Die Bürgerinitiative wird den Fortgang der Planungsaktivitäten aktiv begleiten und

- die betroffenen Bürger aktuell informieren und in das Planungsgeschehens einbeziehen
- Argumente für eine Standortverschiebung und / oder Alternativvorschläge zusammen tragen und kommunizieren
- die Stadtverwaltung Hohen Neuendorf und die in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen auffordern, sich nicht für sondern gegen den vorgesehenen Standort auszusprechen und
- zu gegebener Zeit auch wieder auf den Landesbetrieb Straßenwesen zugehen und die Optimierungsmöglichkeiten bezüglich des endgültigen Standortes der Anlage einfordern, mitwirken und berichten, wenn es Fortschritte gibt.