

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**
— Drucksache 12/2456 —

**Autobahnzubringer vom Berliner Stadtautobahnring A 100 zur
Bundesautobahn A 10**

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Senator für Verkehr und Betriebe von Berlin den Bau eines Autobahnzubringers vom Stadtautobahnring A 100 zur Bundesautobahn A 10 für den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan angemeldet hat?

Ja.

2. Aufgrund welcher Erkenntnisse wird der Bau eines Autobahnzubringers von der A 100 zur A 10 für notwendig gehalten?

Analog zu den vorhandenen Zubringern A 111 und A 115 vom Berliner Stadtautobahnring (A 100) zur Bundesautobahn A 10 in die Richtungen Hamburg bzw. Magdeburg/Nürnberg besteht ein dringender Bedarf für einen Zubringer nach Südosten in die Richtungen Dresden bzw. Frankfurt/Oder, mit dem zugleich das vorhandene Stadtstraßennetz nachhaltig entlastet wird. Durch das im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes ermittelte Bewertungsergebnis eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von größer als 8 wird die Notwendigkeit des Zubringers eindrucksvoll bestätigt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 26. Mai 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Varianten für einen möglichen Trassenverlauf wurden bzw. werden geprüft?
Zu welchen Ergebnissen haben die jeweiligen Prüfungen geführt?

Im Vorfeld des Linienbestimmungsverfahrens werden derzeit Varianten entlang des Teltowkanals, entlang der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn und auch in Verlängerung einer Linie aus dem Dreieck Tempelhof untersucht. Diese Untersuchungen werden in der zweiten Jahreshälfte 1992 abgeschlossen, daher können z. Z. Ergebnisse noch nicht genannt werden.

4. In welcher Weise werden davon die Kleingarten-, Park- und Grünanlagen der Teltowkanalumgebung berührt?

Die Trassenvariante entlang des Teltowkanals berührt Grünanlagen und Kleingärten nur mittelbar, da die Trasse weitgehend im freien Geländestreifen der ehemaligen Mauer verläuft. Es wird berücksichtigt, daß querende Grünverbindungen, die bisher durch den Mauerbau auch unterbrochen waren, mit der Gestaltung der Autobahn durchgehend verbunden werden.

5. Wurden Untersuchungen über mögliche ökologische Belastungen der Teltowkanalumgebung durch den Bau eines Autobahnzubringers durchgeführt?
Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Im Zusammenhang mit der Variantenuntersuchung zur Linienbestimmung wird die Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Dort werden alle umweltrelevanten Kriterien einbezogen.

6. Gewährt die Bundesregierung Zuschüsse für den Ausbau des ÖPNV auf der Strecke Rudow – Schönefeld Flughafen und Fernbahnhof?
Wenn ja, in welcher Höhe?

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kann unter anderem der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert werden. Die Förderung beträgt bis zu 75 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten. Das Initiativrecht für die Aufnahme eines Vorhabens in die Förderprogramme liegt beim jeweiligen Land.

Ein Vorschlag des Landes Berlin, den Ausbau des ÖPNV auf der Strecke Rudow-Schönefeld/Flughafen und Fernbahnhof in das Förderprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aufzunehmen, liegt der Bundesregierung bislang nicht vor. Für den Fall, daß ein solches Vorhaben zur Förderung vorgeschlagen wird, wäre die Dringlichkeit im Vergleich zu anderen Vorhaben zu berücksichtigen.