

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Lisa Paus, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/852 –

Planung zur Verlängerung der A 100

Vorbemerkung der Fragesteller

Der 16. Bauabschnitt ist das teuerste Autobahnvorhaben in Deutschland. Nach bisherigem Planungsstand soll allein der drei Kilometer kurze 16. Bauabschnitt ca. 420 Mio. Euro kosten. Der Weiterbau der Bundesautobahn 100 von Neukölln durch Treptow und Friedrichshain ist ein Bundesfernstraßenprojekt, das seit Jahren aufgrund seiner Auswirkungen auf Anwohnerinnen, Anwohner und Umwelt sowie seiner verkehrlichen Wirkung höchst umstritten ist. Die Folge ist wachsender Widerstand dagegen. Nach über 2 500 Einwänden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Bevölkerung hat nun, nach Pankow und dem betroffenen Stadtbezirk Friedrichshain-Kreuzberg, auch der Stadtbezirk Lichtenberg das Projekt abgelehnt.

Es sprechen viele umwelt-, verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Gründe gegen dieses Projekt. Nicht nur das, es muss auch der finanzielle Mitteleinsatz in Frage gestellt werden. Mit mindestens 420 Mio. Euro für drei Kilometer Straße ist dieser Streckenabschnitt überproportional teuer. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist zweifelhaft, so sollen die Grundlagen der Prognosen aus den 90er Jahren durch ein neues Gutachten verifiziert werden. Trotzdem werden angeblich mit Mitteln des Bundes bauvorbereitende Maßnahmen betrieben, wie der Ankauf von Grundstücken und Gebäuden.

A. Allgemeines

1. Ist nach Meinung der Bundesregierung der Bau dieses Teilabschnitts der Stadtautobahn mit § 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vereinbar, in dem es heißt: „Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“?

Ja. Die Zugehörigkeit des Abschnitts zum Netz der Bundesfernstraßen ergibt sich bereits daraus, dass ihn der Gesetzgeber im Bedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) aufgenommen hat.

Im Übrigen wird der geplante 16. Bauabschnitt der Bundesautobahn 100 sowohl im Norden (Bundesstraße 96a) als auch im Süden (A 100/A 113) mit dem bestehenden Bundesfernstraßennetz verbunden und dient auch dem weiträumigen Verkehr.

2. Wird die Bundesregierung aufgrund der Vielzahl rechtlicher und fachlicher Mängel das Planfeststellungsverfahren stoppen, und wenn nicht, warum nicht?

Eine Entscheidung darüber, ob ein Planfeststellungsverfahren wegen rechtlicher oder fachlicher Mängel beendet wird, trifft die Planfeststellungsbehörde.

3. Wird die Bundesregierung vom Ausbau der A 100 Abstand nehmen, wenn das Land Berlin oder betroffene Stadtbezirke diesen nicht wollen?

Der Bedarfsplan, in dem die Verlängerung der A 100 enthalten ist, bedeutet einen Planungsauftrag an die Auftragsverwaltung, die Planung an dem Vorhaben aufzunehmen und durchzuführen. Nur wenn sich die verkehrlichen Bedingungen, die dem Bedarfsplan zugrunde lagen, unvorhergesehen ändern, kann von diesem gesetzlichen Auftrag Abstand genommen werden.

Im Übrigen hat die Bundesregierung vom Land Berlin bisher kein Signal hinsichtlich einer Planungseinstellung erhalten.

B. Neues Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten A 100, 16. Bauabschnitt

4. Ist der ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor der A 100 von 3,6 auf der Grundlage der alten Verkehrsprognose 2015 erfolgt?

Wurde auf Grundlage der neuen Gesamtverkehrsprognose 2025 der Nutzen-Kosten-Faktor neu berechnet?

Wenn ja, wie ist das Ergebnis?

Wenn nein, wann wird der Nutzen-Kosten-Faktor neu berechnet werden?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6 für den 16. Bauabschnitt der A 100 wurde auf der Grundlage des Prognosenetzes 2025 ermittelt.

5. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „dass zurzeit nur solche Verkehrsprojekte realisiert würden, deren volkswirtschaftlicher Nutzen mindestens viermal so hoch sei wie ihre Kosten“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 29. Januar 2010 „Ramsauer muss Investitionen kürzen“)?

Der Zeitpunkt der Realisierung dieses Projekts steht noch nicht fest. Das aktuelle Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts liegt in der Größenordnung, die in der Zeitungsmeldung genannt ist.

6. Mit welchem Lkw-Anteil ab 2,8 t wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt?

Der Lkw-Anteil ab 3,5 t beträgt rund 9 Prozent. Eine Differenzierung ab 2,8 t liegt nicht vor.

7. Wie hoch ist der induzierte Verkehr, der in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses eingeflossen ist?

Nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung mindert die Einbeziehung des induzierten Verkehrs das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts um rund 11 Prozent.

8. Wurden bei der Berechnung auch die Verkehrsverhältnisse an den Anschlussstellen bzw. am Ende des Bauabschnitts berücksichtigt?

Wenn ja, wie wurden diese bei der Berechnung eingeschätzt?

Ja. Das Berechnungsmodell erfasst und bewertet alle Verkehrsströme, die durch die Neubaumaßnahme beeinflusst werden.

C. Grunderwerb auf der Trasse der geplanten A 100, 16. Bauabschnitt

9. Ist die Information zutreffend, dass die Bundesstraßenverwaltung seit dem 1. Januar 2010 Eigentümerin des Grundstücks Beermannstraße 22 ist, das auf der Trasse der geplanten Verlängerung der A 100, 16. Bauabschnitt, liegt?

Die Auftragsverwaltung Berlin hat dieses im Bereich der gewählten Trassierung liegende Grundstück für die Bundesstraßenverwaltung bereits erworben. Die Beurkundung erfolgte am 3. Dezember 2009.

10. Wenn ja, aus welchem Grund hat die Bundesstraßenverwaltung zum jetzigen Zeitpunkt, also noch vor dem Ende des laufenden Planfeststellungsverfahrens, dieses Grundstück erworben?
11. Was bedeutet dieser Eigentumswechsel für die Mieterinnen und Mieter dieses Hauses?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es lag ein Verkaufsangebot der vorherigen Eigentümerin vor.

In ausschließlich rechtlicher Hinsicht ist der Eigentumswechsel für die Mieterinnen und Mieter zunächst ohne Belang. Durch den Eigentumswechsel hat die Auftragsverwaltung bzw. ihr Beauftragter die Möglichkeit, möglichst frühzeitig und sozialverträglich alle Mieterinnen und Mieter, die an einem vorzeitigen Wohnungswechsel interessiert sind, unterstützend zu beraten und den betroffenen Mietparteien ausreichend Zeit zur Neuorientierung zu geben.

12. Was geschieht mit dem Grundstück wenn kein Planfeststellungsbeschluss ergeht oder der Planfeststellungsbeschluss gerichtlich außer Kraft gesetzt oder aus anderen Gründen dieses Bauprojekt nicht umgesetzt wird?

Falls das Grundstück für das Straßenbauprojekt nicht benötigt wird, ist es auf Grundlage des Gesetzes zur Gründung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA-Errichtungsgesetz) an diese zum Zwecke der Verwertung zu übertragen.

13. Aus welchem Haushaltstitel wurde der Ankauf finanziert?

Die Finanzierung des Grunderwerbs erfolgte aus dem Bundeshaushalt, Kapitel 12 10 Titel 821 17.

14. Sind noch weitere Grundstücke oder Teilgrundstücke auf dieser Trasse von der Bundesstraßenverwaltung erworben worden?

Wenn ja, wann und welche?

15. Welche Kosten sind gegebenenfalls entstanden (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits getätigter Grunderwerb für die A 100, 16. Bauabschnitt:

Lagebezeichnung	Flurstück Nr.	Kaufpreis in Euro	Beurkundet am
Sonnenallee 252/ Neuköllnische Allee 25	6/2, 4, 105, 195, 102, 42/6	4 300 000	01.08.2002
Beermannstr. 22	135	398 000	03.12.2009
Buschkrugallee 7, 9/ Grenzallee 95 u. a.	343	204 488	10.07.2009
Semmelweissstraße	1 131	2 185	10.07.2009
Gesamtkosten		4 904 674	

D. Linienführung

16. Ist die Bundesregierung sicher, dass der Berliner Senat alle Alternativen und Varianten zur vorgegebenen Linienführung geprüft hat?

Wenn ja, woher nimmt sie diese Sicherheit?

Wenn nein, welche Schlüsse zieht sie daraus, dass dadurch das Verfahren gegebenenfalls rechtlich angreifbar ist?

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Auffassung, dass es rechtlich angreifbar ist, dass der Berliner Senat nicht alle Alternativen und Varianten zur vorgegebenen Linienführung geprüft hat?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu einer ordnungsgemäßen und rechtssicheren Planung gehört es, alle sich ernsthaft aufdrängenden Alternativen zu untersuchen.

Im Vorfeld der durch das Bundesministerium am 17. Mai 1996 erfolgten Linienbestimmung hat die Auftragsverwaltung unter Einbeziehung der Öffentlichkeit unterschiedliche Linienführungen untersucht, technisch durchgearbeitet sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt.

In den Planfeststellungsunterlagen hat sich die Auftragsverwaltung erneut mit Varianten auseinandergesetzt und diese gegeneinander abgewogen.

18. Wie bewertet die Bundesregierung, dass der 16. Bauabschnitt für sich allein nicht funktionsfähig ist und in dieser Form nicht realisiert werden darf?

Der 16. Bauabschnitt ist für sich allein funktionsfähig und kann in dieser Form realisiert werden.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung von Experten, dass der 16. Bauabschnitt allein kaum oder gar nicht zu Entlastungen führen wird, solange der 17. Bauabschnitt nicht vollendet ist?

Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Realisierung dieses 17. Bauabschnitts, oder wird es keine Weiterführung geben?

Die von der Bundesregierung und der Auftragverwaltung beteiligten Experten kommen zu der nachvollziehbaren Auffassung, dass der 16. Bauabschnitt auch ohne den 17. Bauabschnitt zu erheblichen Entlastungen führen wird. Die in der Frage zum Ausdruck kommende Einschätzung anderer Experten ist nicht nachvollziehbar.

Gegenwärtig können noch keine Aussagen zur Realisierung des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen 17. Bauabschnitts getroffen werden.

E. Lkw-Verkehre

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass die A 100 nach Fertigstellung des 16. Bauabschnitts entsprechend ihrer Aufgabenstellung als Bundesautobahn einen Teil der Lkw-Verkehre vom Berliner Ring ableiten und sie über die Berliner Innenstadt auf direktem und kürzestem Wege nach Norden Richtung A 114 führen wird?

Gerade in großen Ballungsräumen wie Berlin werden städtische Straßen vom Lkw-Verkehr gemieden, wenn es zeitnahe, verkehrssichere und weitgehend staufreie Alternativstrecken, wie hier die A 10 (Berliner Ring), gibt.

Die Bundesregierung geht deswegen vielmehr davon aus, dass der 16. Bauabschnitt in erheblichem Umfang Berliner Quell- und Zielverkehr aufnimmt und keine nennenswerten Durchgangsverkehre von der A 10 übernimmt.

21. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Planfeststellungsunterlagen keine verifizierbaren Ableitungen über die Lkw-Verkehre ab 2,8 Tonnen beinhaltet, diese Angaben für die rechtlich vorgeschriebenen Lärmprognosen jedoch unabdingbar sind?

Die für die Lärmberechnung ermittelten Lkw-Anteile $> 2,8$ t sind das Ergebnis aufbereiteter Verkehrszählungen. In Berlin existieren seit längerem umfangreich ausgewertete Daten von Verkehrszählungen, die für die Bestimmung der Lkw-Anteile im Straßennetz für Lärmprognosen genutzt werden.

22. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen für den Lkw-Verkehr in Teilbereichen um den Faktor 3 von den Werten der Planfeststellungsunterlagen abweichen?

Nach Mitteilung der Auftragsverwaltung beruht der in den Planfeststellungsunterlagen verwendete Durchschnittswert von 9 Prozent Lkw-Anteil nur auf Zählstellen auf der A 100. Die radial von der A 100 zur A 10 führenden Auto-

bahnen haben in Richtung Brandenburg ansteigende Lkw-Anteile, die nicht der innerstädtischen Verkehrssituation des 16. Bauabschnitts entsprechen.

F. Unverträglichkeitsprüfung und Beteiligungsrechte

23. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für den 16. Bauabschnitt der A 100 von zwei mal zwei Fahrspuren ausgeht, während bei diesem Projekt tatsächlich alle Planungsstände, beginnend mit der ersten Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan im Jahr 1991, von mindestens zwei mal drei Spuren ausgegangen sind?

Bei der Durchführung eines Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes kommt es auf die Bestimmung des generellen Verlaufs der geplanten Trasse an. Die Umweltverträglichkeit hat in diesem frühen Stadium lediglich die Aufgabe, Eingriffswirkungen verschiedener Varianten grob zu bewerten und in die Gesamtabwägung einzustellen.

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden sowohl 4-streifige als auch 6-streifige Varianten untersucht. Eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasste Prüfung im Vorfeld ergab jedoch, dass die Beschreibung der wesentlichen raumbedeutsamen Umweltauswirkungen der jeweiligen Varianten auch wesensgleich auf einen breiteren, dem Verkehrsbedarf entsprechenden Fahrbahnquerschnitt zutrifft.

24. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass (Wohn-)Gebiete, die nach Fertigstellung des 16. Bauabschnitts einer deutlichen Zunahme von Autoverkehr und damit verbundenen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, nicht als solche im Planfeststellungsverfahren ausgewiesen wurden?

Wie hoch wird die Lärmbelastung sein?

Für die Vorhabenträger von Straßenbaumaßnahmen sind im Hinblick auf den Lärmschutz die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) maßgebend. Für den Lärmschutz vor Autoverkehr in Wohngebieten, die nicht im Anwendungsbereich der 16. BImSchV zu dem konkreten Straßenbauvorhaben liegen, gibt es unabhängig von der Höhe der Belastung keinen Rechtsanspruch nach den genannten Vorschriften.

Nach Auskunft der Auftragsverwaltung werden jedoch im Rahmen der Planwerke des Landes Berlin zur Luftreinhaltung und Lärminderung Maßnahmen zur Verringerung von Straßenverkehrslärm infolge der Realisierung des 16. Bauabschnitts in Verantwortung des Landes getroffen.

25. Mit welchen Auswirkungen der zusätzlichen Schadstoffbelastung auf die Umweltzone rechnet die Bundesregierung, und wurden diese wissenschaftlich untersucht?
26. Wird durch die Autobahn zusätzlicher Verkehr in den Citybereich gezogen, der aufgrund seiner zusätzlichen Emissionen – PM10/NO_x etc. – die Umweltzone gefährdet, und ist nicht schon deshalb der Bau des Abschnitts 16 ausgeschlossen?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Planfeststellungsunterlagen wird die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts zu einer Verkehrsentlastung in der Umweltzone Berlin führen. Die Befürchtung von Emissionszunahmen für den Citybereich aufgrund der Autobahnverlängerung ist somit unbegründet, so dass auf zusätzliche wissenschaftliche Untersuchungen verzichtet werden kann.

27. Mit welcher Belastung der Umgebungsluft muss gerechnet werden, hier bitte besonders Angaben über die der Partikelfeinstäube PM_{10} und $PM_{2,5}$, des Kohlenmonoxids CO und der Stickoxide NO_x ?

Wie weit wird diese in die Randstreifen hineinwirken?

Im lufthygienischen Gutachten wurden auch die Konzentrationen der Luftschadstoffe NO_2 , PM_{10} und $PM_{2,5}$ betrachtet. Die Grenzwerte der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) werden nach Auskunft der Auftragsverwaltung weitgehend eingehalten. Kohlenmonoxyd (CO) und Stickstoffoxyde (NO_x) wurden nicht berechnet, da die geplante Autobahnverlängerung weitestgehend in Tunnel- oder tiefer Troglage verläuft.

28. Wie soll den Betroffenen in diesen Gebieten, die von ihren Beteiligungsrechten keinen Gebrauch machen konnten, die Einspruchsmöglichkeit gegeben werden?

Das Planfeststellungsverfahren wird öffentlich durchgeführt. Nach ortsüblicher Bekanntmachung und Veröffentlichung der Auslegung der Pläne bestand für jeden Betroffenen die Möglichkeit, Einspruch gegen die ausgelegten Pläne zu erheben.

