

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Pascal Meiser, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Victor Perli, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Weiterentwicklung der Autobahn 100 in Berlin**

Ende März 2022 verkündete der Bund den Beginn der Ausschreibung für die Planung des 17. Bauabschnitts der Autobahn (A) 100 in Berlin (Bund gibt Weg frei für umstrittenen A100-Weiterbau | rbb24). Der Koalitionsvertrag der neuen, wie der vorherigen, Berliner Landesregierung jedoch spricht sich gegen den Weiterbau der A 100 über den sich derzeit in Bau befindlichen 16. Bauabschnitt hinaus aus: „Planung und Bau des 17. Bauabschnitts der A100 wird in der neuen Legislaturperiode durch die Landesregierung nicht weiter vorangetrieben.“ (<https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag/>, S. 66), was durch das Abgeordnetenhaus Berlin im Beschluss der „Billigung der Richtlinien der Regierungspolitik“ (Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 19/0114) wortgleich bestätigt wurde (19. Wahlperiode, 5. Sitzung am 27. Januar 2022, TOP 1b). Im Koalitionsvertrag steht ebenfalls, dass die Berliner Koalition „in Abstimmung mit dem Bund die Aufnahme der Planung des schrittweisen Rückbaus der A103 und A104“ beabsichtigt (S. 8), auch dies im o. g. Beschluss bestätigt durch das Abgeordnetenhaus Berlin.

Laut Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 20(15)38) vom 25. April 2022 werden für die „A-100-Neubauverlängerung im Jahr 2030 bis zu rd. 117 000 Kfz werktäglich prognostiziert“. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurden die Baukosten für den 17. Bauabschnitt mit 530 Mio. Euro angegeben, eine aktuelle Kostenermittlung erfolge „im Zuge der derzeit ausgeschriebenen Planungsleistungen“. Hohe Kostenrisiken und eine erhebliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner mindestens während der langjährigen Bauphase drohen nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller durch „einen voraussichtlich rund zwei Kilometer langen und zum Teil auf zwei Ebenen geführten Tunnel“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die bisherigen Baukosten für den 16. Bauabschnitt der A 100, und welche Gesamtkosten werden bis zur Fertigstellung dieses Abschnitts erwartet (bitte auf Basis aktueller Preiskalkulationen angeben)?

Wie hoch war die Kostenprognose jeweils zu Planungs- und Baubeginn?

2. Welche Auswirkungen hat beim Bau des 16. Bauabschnitts die Unterquerung der Bahngleise der Ringbahn nördlich der Kieffholzstraße auf den Betrieb der S-Bahn?
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 der 17. Bauabschnitt, der bis dahin nur als „Weiterer Bedarf“ eingestuft war ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile), S. 97), zusammen mit dem 16. Bauabschnitt als „laufend und fest disponiert“ eingestuft (bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf (bmvi.de), S. 97) und dadurch keiner erneuten Überprüfung mehr bedurfte?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass sich, im Vergleich zu anderen Projekten, fast keine Informationen zur A 100 im Informationssystem zum BVWP (PRINS, Projekt A100-IP10-BE-IP – FD), insbesondere was den in Bau befindlichen 16. Bauabschnitt angeht, befinden, und wenn ja, worin sieht sie die Ursache dafür?
5. An welchem Tag wurde die Entscheidung für die Ausschreibung der Planungsleistungen des 17. Bauabschnitts getroffen?
6. Wer hat die Entscheidung für die Ausschreibung der Planungsleistungen des 17. Bauabschnitts getroffen?
  - a) Handelte es sich allein um eine Entscheidung der Autobahn GmbH des Bundes (Begründung)?
  - b) War das BMDV in die Entscheidung eingebunden, und wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?
  - c) War der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing in die Entscheidung eingebunden, und wenn ja, inwiefern?
  - d) War die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Daniela Kluckert, in diese Entscheidung eingebunden, und wenn ja, inwiefern?
7. Erfolgte vor der Verkündung des Beginns der Ausschreibung für die Planung des 17. Bauabschnitts der A 100 in Berlin Ende März 2022 jeweils eine Abstimmung
  - a) innerhalb der Bundesregierung,
  - b) mit den Koalitionsfraktionen,
  - c) mit dem Land Berlin?Wenn ja, jeweils mit wem, und inwiefern erfolgten diese jeweils?  
Wenn nein, warum erfolgten sie jeweils nicht?
8. Welche Gespräche über den 17. Bauabschnitts der A 100 erfolgten mit dem Land Berlin einerseits seitens des BMDV und andererseits seitens der Autobahn GmbH des Bundes?
  - a) Wann fanden diese (jeweils) statt?
  - b) Wer waren (jeweils) die beteiligten Personen?
  - c) Welchen Inhalt hatten diese (jeweils)?
  - d) Welches Ergebnis hatten diese (jeweils)?
9. Wie soll der geplante Weiterbau der A 100 (17. Bauabschnitt) mit den nationalen Klimaschutzziele in Übereinstimmung gebracht werden?
  - a) Von welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Bau dieses Straßenabschnitts geht die Bundesregierung aus?

- b) Welche CO<sub>2</sub>-Emissionen sind mit dem Bau des 16. Bauabschnitts der A 100 verbunden?
  - c) Von welchem Anstieg bzw. welcher Veränderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Betrieb des 16. Bauabschnitts geht die Bundesregierung aus?
  - d) Von welchem Anstieg bzw. welcher Veränderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Betrieb des 17. Bauabschnitts geht die Bundesregierung aus?
  - e) Inwiefern wurden diese Klimawirkungen bei der Bewertung des 16. und des 17. Bauabschnitts der A 100 berücksichtigt?
10. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung eine Zunahme oder einen zu geringen Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Weiterbau der A 100 verhindern oder anderweitig kompensieren?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Position der Berliner Landesregierung gegen den Weiterbau der A 100 (17. Bauabschnitt)?
12. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Weiterbau der A 100 (17. Bauabschnitt) gegen den ausdrücklichen Willen der Berliner Landesregierung durchzusetzen (bitte begründen)?
13. Inwiefern ist der Bund oder das Land für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts nach Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 zuständig?
- a) Wie genau ist diesbezüglich die Aufgabenverteilung?
  - b) Welche Aufgaben entfallen auf den Bund?
  - c) Wann gab es welche Gespräche dazu mit der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) und/oder der Regierenden Bürgermeisterin – Senatskanzlei mit jeweils welchen beteiligten Personen?
14. Wird auf der Ostseite des 16. Bauabschnitts der A 100 die Errichtung einer Lärmschutzwand erwogen, so wie es der Koalitionsvertrag der Berliner Landesregierung (<https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag>, S. 66) vorsieht?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen und Absprachen mit dem Land Berlin?
15. Unter welchen Bedingungen (z. B. Kostenübernahme, bestehende vertragliche Verpflichtungen)
- a) für den Bund,
  - b) für das Land Berlin,
- wurde das Teilstück der A 104 im Jahr 2006 in die Baulast des Landes Berlin übertragen?
16. Unter welchen Bedingungen wäre der Bund bereit, dem Land Berlin die Baulast für die A 103 in Berlin, analog zu dem bereits an das Land übertragenen Teilstück der A 104, zu übertragen?

Berlin, den 28. Juni 2022

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

