

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Pascal Meiser, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/2717 –**

Weiterentwicklung der Autobahn 100 in Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

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“.

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?

Der 16. Bauabschnitt (BA) der A 100 wurde ursprünglich mit rund 472 Mio. Euro im Bundeshaushalt veranschlagt. Insbesondere aufgrund der Preisentwicklung und zwischenzeitlich im Ingenieurbau geänderter Richtlinien ist das Vorhaben nun mit rd. 613 Mio. Euro im Bundeshaushalt enthalten. Bis Ende 2021 wurden rund 520,2 Mio. Euro verausgabt.

2. Welche Auswirkungen hat beim Bau des 16. Bauabschnitts die Unterquerung der Bahngleise der Ringbahn nördlich der Kiefholzstraße auf den Betrieb der S-Bahn?

Der S-Bahn-Verkehr wird weiterhin bis zur Fertigstellung der neuen Ringbahnunterquerung über das provisorische Bauwerk geführt.

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-2030.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?
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?

Die Fragen 3 und 5 bis 7c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutsche Bundestag hat am 2. Dezember 2016 auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit der zweiteiligen Neubauverlängerung der A 100 (16. und 17. BA) als „Laufendes Vorhaben“ bzw. „Fest disponiertes Vorhaben“ verabschiedet. Zur Umsetzung bedarf es aufgrund des Planungsauftrags aus dem Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz keiner zusätzlichen Zustimmungen. Der Planungsauftrag und die Disposition der Planungskapazitäten obliegt seit 1. Januar 2021 der Autobahn GmbH des Bundes.

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?

Das Gesamtvorhaben zum A-100-Neubau (AD Neukölln – AS Frankfurter Allee) wurde bereits in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 aufgenommen. Wie bei den anderen laufenden und fest disponierten Bundesfernstraßenprojekten wurde mit dem BVWP 2030 auch für die A 100 nicht erneut ein Dossier veröffentlicht.

8. Welche Gespräche über den 17. Bauabschnitt 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)?

Die Fragen 8 bis 8d werden gemeinsam beantwortet.

Seit dem Übergang der Zuständigkeit führen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Autobahn GmbH des Bundes mit dem Land Berlin verschiedene Fachgespräche, bei denen u. a. Informationen über den 17. Bauabschnitt der A 100 ausgetauscht wurden.

Bundesminister Dr. Volker Wissing hat im Gespräch am 28. Februar 2022 der Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Bettina Jarasch die Dringlichkeit und den Umsetzungswillen des Bundes für den indisponiblen 17. BA der A 100 bekräftigt.

9. Wie soll der geplante Weiterbau der A 100 (17. Bauabschnitt) mit den nationalen Klimaschutzzielen in Übereinstimmung gebracht werden?
 - a) Von welchen CO₂-Emissionen durch den Bau dieses Straßenabschnitts geht die Bundesregierung aus?
 - b) Welche CO₂-Emissionen sind mit dem Bau des 16. Bauabschnitts der A 100 verbunden?
 - c) Von welchem Anstieg bzw. welcher Veränderung der CO₂-Emissionen durch den Betrieb des 16. Bauabschnitts geht die Bundesregierung aus?

- d) Von welchem Anstieg bzw. welcher Veränderung der CO₂-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 CO₂-Emissionen durch den Weiterbau der A 100 verhindern oder anderweitig kompensieren?

Die Fragen 9 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine bereits im Zuge des BVWP 2003 vorgenommene Bewertung der A-100-Neubauverlängerung (16. und 17. BA, seinerzeit bis Landsberger Allee) hat in vergleichender Betrachtung von Planfall (mit A 100) und Vergleichsfall (ohne A 100) eine Einsparung des CO₂-Ausstoßes in Höhe von rund 2 400 Tonnen jährlich ermittelt. Die realisierte A 100 führt zu einer Bündelung, die kürzere Fahrwege und Fahrzeiten bedeutet.

Im Zuge der vertiefenden Planungsarbeiten wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, bei der sämtliche zu berücksichtigende Umweltwirkungen (auch projektveranlasste Schadstoffemissionen und ihre Auswirkungen auf das Klima) erfasst und ggf. Kompensationsmaßnahmen bestimmt werden. Wie beim 16. BA der A 100 sind diese dann auch für den 17. BA im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens entsprechend zu würdigen.

- 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)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Anliegen des Landes Berlin werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses von der Autobahn GmbH des Bundes aufgenommen und umfassend gewürdigt.

- 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?

Die Fragen 13 bis 13c werden gemeinsam beantwortet.

Der 16. BA wird gemäß Planfeststellungsbeschluss und auf Basis des vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Verkehrskonzepts für die AS Am Treptower Park von der Autobahn GmbH des Bundes realisiert.

Hierzu haben sich die Autobahn GmbH des Bundes und das BMDV mit der Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Bettina Jarasch Anfang Juni 2022 ausgetauscht. Die Autobahn GmbH des Bundes und das BMDV unterstützen alle notwendigen Vorbereitungsprozesse des Landes Berlin, um den Verkehr im nachgeordneten städtischen Straßennetz mit Inbetriebnahme des 16. BA flüssig abzuwickeln.

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?

Der 16. BA der A 100 wird auf Basis eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses realisiert. Dieser sieht auf der Ostseite im angesprochenen Bereich der A 100 keine Lärmschutzwand vor.

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?

Die Abstufung der A 104 südlich der AS Mecklenburgische Straße und die Übertragung in die Baulast des Landes Berlin erfolgte nach § 2 des Bundesfernstraßengesetzes.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung gibt es keine Veranlassung zur Abstufung der A 103, da diese ihre Zweckbestimmung als Bundesfernstraße mit Bündelungs- und Zubringerfunktion für den überörtlichen Verkehr gegenwärtig und absehbar erfüllt.

