

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand der Berliner Stadtautobahn 100

Nachdem die Bundesautobahn (A) 113 zur südöstlichen Anbindung des Berliner Zentrums an das Autobahnnetz sowie den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) vollendet ist, widmet sich das Land Berlin offenbar den Planungen und Vorbereitungen zur Weiterführung der A 100 von Neukölln in Richtung Treptow und Friedrichshain. Hierbei handelt es sich um eines der kostspieligsten Fernstraßenprojekte des Bundes, wobei sich erst kürzlich Kostenerhöhungen gegenüber den Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) ergeben haben. Bei näherer Betrachtung des Projektes zeigen sich zahlreiche offenbar noch ungelöste Fragen im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen in den Stadtbezirken, Umweltbelastungen und den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Hierzu fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Weiterführung der A 100?
2. In welcher Form wurde die Bundesregierung in die Planungen eingebunden, und welche Schritte für welche Bauabschnitte stehen bevor?
3. Wie viele Wohngebäude müssen nach Kenntnis der Bundesregierung für den Abschnitt bis zum Treptower Park beseitigt werden?
4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt bis zum Treptower Park?
5. Welche Planungsabsichten des Landes Berlin zur Weiterführung der A 100 bis zur Frankfurter Allee sind der Bundesregierung bekannt?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit des ca. 100 Mio. Euro teuren vorbereitenden Bauwerks für die A 100 auf Höhe Ostkreuz?
7. Wie hoch sind die bislang dem Land Berlin für Straßenbauprojekte zur Verfügung gestellten Bundesmittel, und wie teilen sie sich entsprechend den Bedarfs- bzw. Planungskategorien des BVWP 2003 auf?
8. Wie hoch sind voraussichtlich die verbleibenden Mittel für Straßenprojekte des Bundes in Berlin nach diesen Bedarfsplankategorien?
9. Werden für die einzelnen Bauabschnitte und Unterbauabschnitte einzeln die Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt?

10. Wie hoch liegt das aktuelle Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Abschnitt AD Neukölln–Am Treptower Park, wann wurde es ermittelt, und welche Verkehrsprognose liegt ihm zugrunde?
11. Ist nach dem Bekanntwerden der Baukostenerhöhung mit einer erneuten Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu rechnen, und welche Verkehrsprognose liegt ihr zugrunde?
12. In welcher Höhe erwartet die Bundesregierung Baukosten, Grunderwerbskosten sowie Planungskosten?
13. Ist es zutreffend, dass sich der aktuelle Ansatz der Planungskosten, trotz erheblicher Steigerung der Baukosten, um über zwei Mio. Euro auf 23,4 Mio. Euro verringert hat?
Wenn ja, wie ist dies zu erklären?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Kostenerhöhungen, und ist sie bereit, die Bau- und Grunderwerbskosten vollständig zu tragen?
15. Wie wirken sich die Baukostenerhöhungen gegenüber den im Bundesverkehrswegeplan veranschlagten Kosten der A 100 auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis für dieses Projekt aus?
16. Wie wirken sich aus Sicht der Bundesregierung die sinkende Motorisierung und Fahrleistung in Berlin auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis aus?
17. Sind aus Sicht der Bundesregierung die verkehrlichen Auswirkungen des Abschnittes bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park auf den Kreuzungsbereich Elsenstraße/Puschkinallee/Stralauer Allee ausreichend untersucht, und sind die entsprechenden Straßenzüge für die Aufnahme des Verkehrs dieses Autobahnabschnittes angemessen dimensioniert?
18. Wie erklärt sich, dass nur der Abschnitt bis Sonnenallee im aktuellen Investitionsrahmenplan enthalten ist?
19. Ist beabsichtigt, den Abschnitt bis Sonnenallee als zunächst eigenständigen Verkehrsbau zu errichten?

Berlin, den 5. September 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion