

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10203 –**

Planungsstand der Berliner Stadtautobahn 100

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Weiterführung der A 100?

Die einzelnen Bauabschnitte der Weiterführung der A 100 haben die folgenden Planungsstände:

- Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Am Treptower Park: Die Planfeststellungsunterlagen werden derzeit erarbeitet.
- Anschlussstelle Am Treptower Park–Anschlussstelle Frankfurter Allee: Die Linie ist bestimmt. Vorplanungsuntersuchungen zur Trasse und zu Details sind durchgeführt.
- Vorleistung am Bahnhof Ostkreuz: Planfeststellungsbeschluss im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Ostkreuz.
- Anschlussstelle Frankfurter Allee–Anschlussstelle Landsberger Allee: ohne Planung.

2. In welcher Form wurde die Bundesregierung in die Planungen eingebunden, und welche Schritte für welche Bauabschnitte stehen bevor?

Das damalige Bundesministerium für Verkehr hat 1996 die Linie für die Abschnitte zwischen Anschlussdreieck Neukölln und Anschlussstelle Frankfurter Allee bestimmt.

Für den Abschnitt Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Am Treptower Park hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2007 den Gesehenvermerk mit Hinweisen und Ergänzungen auf den technischen Entwurf (RE-Vorentwurf¹) erteilt.

Im Übrigen erfolgen die Linienbestimmung und die Erteilung der Gesehenvermerke für die verkehrswirksamen Abschnitte nach der Vorlage entsprechender Planungsunterlagen. Bei etwaigen wesentlichen Änderungen, die sich nach Erteilung eines Gesehenvermerks im Rahmen der weiteren Planungsabstimmung und im Planfeststellungsverfahren ergeben, ist das BMVBS erneut zu beteiligen.

3. Wie viele Wohngebäude müssen nach Kenntnis der Bundesregierung für den Abschnitt bis zum Treptower Park beseitigt werden?

Nach aktueller Auskunft der Auftragsverwaltung des Landes Berlin (AV BE) müssen drei Wohngebäude abgerissen werden.

4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt bis zum Treptower Park?

Die AV BE beabsichtigt, die Planfeststellung im 1. Quartal 2009 zu beantragen.

5. Welche Planungsabsichten des Landes Berlin zur Weiterführung der A 100 bis zur Frankfurter Allee sind der Bundesregierung bekannt?

Das Land Berlin vollzieht mit der Planung der Weiterführung der A 100 das Fernstraßenausbaugesetz, das in der Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) mit unterschiedlichen Dringlichkeiten den Neubau der A 100 sechsstreifig zwischen Autobahndreieck Neukölln und Anschlussstelle Frankfurter Allee und vierstreifig weiter bis zur Anschlussstelle Landsberger Allee vorsieht.

Nach erfolgter Linienbestimmung am 17. Mai 1996 wurde die Weiterführung der A 100, Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Frankfurter Allee, in den Flächennutzungsplan für Berlin aufgenommen sowie im Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin bestätigt.

Die weiteren Planungsschritte durch die AV BE stehen noch aus.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit des ca. 100 Mio. Euro teuren vorbereitenden Bauwerks für die A 100 auf Höhe Ostkreuz?

Die Vorleistung am Bahnhof Ostkreuz ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die Kosten belaufen sich nach aktueller Kostenberechnung der AV BE nicht auf 100 Mio. Euro, sondern auf 16,5 Mio. Euro, die vollständig aus Bundesfernstraßenmitteln zu finanzieren sind.

¹ RE: Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau.

Die Vorleistung im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Ostkreuz ist sachlich und finanziell geboten, um kostenaufwendige Sperrungen und Bauzustände beim Queren des Bahnhofsbereichs nach erfolgtem Umbau zu vermeiden und keine erneuten Erschwernisse für den Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr beim Bau der A 100 im Bereich Ostkreuz zu verursachen.

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?

Der AV BE wurden für Bundesfernstraßen Bundesmittel in folgender Höhe (in Mio. Euro) bereitgestellt.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bundesmittel	66,4	76,4	87,5	49,9	66,1	72,6
davon für Bedarfsplanmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf	48,5	59,6	70,0	29,7	26,4	40,0
davon für Bedarfsplanmaßnahmen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon für Bedarfsplanmaßnahmen im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon für Erhaltungsmaßnahmen	5,1	6,7	5,7	7,5	24,0	19,8
davon für sonstige Investitionen	6,1	2,2	3,7	5,3	6,3	3,3
davon für Nichtinvestitionen	6,8	7,9	8,1	7,6	9,5	9,5

2003–2007: Ist

2008: Soll

8. Wie hoch sind voraussichtlich die verbleibenden Mittel für Straßenprojekte des Bundes in Berlin nach diesen Bedarfsplankategorien?

Der verbleibende Mittelbedarf ab 2009 für Straßenprojekte des Bundes in Berlin beträgt nach derzeitigem Stand in den Dringlichkeiten

- Vordringlicher Bedarf: rd. 510 Mio. Euro,
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht: rd. 290 Mio. Euro,
- Weiterer Bedarf ohne Planungsrecht: rd. 270 Mio. Euro.

9. Werden für die einzelnen Bauabschnitte und Unterbauabschnitte einzeln die Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt?

Nein

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?

Der sechs- bzw. vierstreifige Neubau der A 100, Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Landsberger Allee, ist als Gesamtprojekt im Jahr 2003 auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2015 bewertet worden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) beträgt 3,8.

11. Ist nach dem Bekanntwerden der Baukostenerhöhung mit einer erneuten Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu rechnen, und welche Verkehrsprognose liegt ihr zugrunde?

Ja. Vor der Einstellung der Maßnahme in den Bundeshaushalt erfolgt eine Neubewertung. Hierfür wird die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zugrunde gelegt.

12. In welcher Höhe erwartet die Bundesregierung Baukosten, Grunderwerbskosten sowie Planungskosten?

Es wird davon ausgegangen, dass die Frage den Abschnitt Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Am Treptower Park betrifft.

Nach derzeitigem Planungsstand betragen die Kosten für

- Bau: 363,9 Mio. Euro,
- Grunderwerb: 55,5 Mio. Euro.

Die AV BE gibt die Planungskosten, die gemäß Artikel 104a des Grundgesetzes vom Land Berlin zu tragen sind, mit 23,4 Mio. Euro an.

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?

Die AV BE hat mitgeteilt, dass sich die Planungs- und Bauleitungskosten nicht verringert haben, dass sie nach Stand der Vergaben und Projektablauf regelmäßig abgeschätzt werden und dass der Anteil der Planungs- und Bauleitungskosten (dazu gehören auch Projektsteuerungsleistungen und Gutachten) bei Projekten dieser Größenordnung erfahrungsgemäß bei 5 Prozent bis 10 Prozent der Baukosten liegt.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Kostenerhöhungen, und ist sie bereit, die Bau- und Grunderwerbskosten vollständig zu tragen?

Die Kostenerhöhung gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (Kostenschätzung; Preisstand 2000) ist Ergebnis der Kostenberechnung (Preisstand 2007) auf der Grundlage des RE-Vorentwurfs. Sie ist auf die allgemeine Baupreisentwicklung und auf die konkretisierte Planung im RE-Vorentwurf zurückzuführen.

Die durch die Maßnahme veranlassten Investitionskosten trägt der Bund.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei einer Berechnung des NKV sind grundsätzlich Nutzen und Kosten zu ermitteln und einander gegenüberzustellen.

Die Motorisierung und die Fahrleistung in Berlin sind zwei aus einer Vielzahl von Einflussgrößen für die Verkehrsprognose, die sich auf das NKV auswirken. Das Ergebnis einer Neuberechnung des NKV bleibt daher abzuwarten.

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?

Die AV BE hat die verkehrlichen Auswirkungen des vorläufigen Endes der Autobahn an der Anschlussstelle Am Treptower Park umfassend untersucht. Die geometrisch und verkehrlich optimierten Kreuzungsbereiche sind für die prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend bemessen.

Weiterhin hat sie aufgrund eingehender Untersuchungen bestätigt, dass das umgebende innerstädtische Straßennetz den Verkehr bewältigen wird.

18. Wie erklärt sich, dass nur der Abschnitt bis Sonnenallee im aktuellen Investitionsrahmenplan enthalten ist?

Der Abschnitt Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Am Treptower Park konnte wegen des Investitionsrahmens für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen in Berlin im Investitionsrahmenplan (IRP) bis 2010 nicht vollständig in den Plan aufgenommen werden. Daher ist mit Blick auf den Bauablauf der Abschnitte Autobahndreieck Neukölln–Anschlussstelle Sonnenallee die ausdrückliche Bemerkung „mit anschließender Fortführung bis zur B 1/B 5“² im IRP enthalten.

19. Ist beabsichtigt, den Abschnitt bis Sonnenallee als zunächst eigenständigen Verkehrsbau zu errichten?

Nein

² Irrtümlich ist im Druckstück des IRP die B 96a anstelle der B 1/B 5 erwähnt.

