

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 12. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2023)

zum Thema:

A 100 stoppen - Verkehrschaos und Kostenexplosion durch A100-Weiterbau?

und **Antwort** vom 29. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15803
vom 12.06.2023
über A 100 stoppen – Verkehrschaos und Kostenexplosion durch A100-Weiterbau?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Diese wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welchem Bearbeitungsstatus befindet sich das erforderliche Verkehrskonzept, das im Zuge der geplanten Eröffnung des 16. Bauabschnitts der Autobahn A100 für den Bereich Treptower Park und Sonnenallee durch den Bund in Abstimmung mit dem Land Berlin erstellt werden soll?

Antwort zu 1:

Seit dem 01.01.2021 verwaltet der Bund die Bundesautobahnen im Land Berlin. Hierzu zählt der Neubau der A 100, als Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Zur klarstellenden Darstellung eines Verkehrskonzepts wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14414 vom 23.01.2023 verwiesen.

Das Land Berlin befindet sich im regen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes und bereitet derzeit weitere, erforderliche Schritte vor, die für das nachgeordnete Netz erforderlich sein werden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14443 (Antwort zu Frage 10) verwiesen.“

Frage 2:

Welches Gebiet und welche Straßen umfasst der Untersuchungsraum des Verkehrskonzepts?

Frage 3:

Wann wird das Verkehrskonzept vorliegen?

Antwort zu 2 und 3:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14414 vom 23.01.2023 verwiesen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14443 (Antwort zu Frage 10) verwiesen.“

Frage 4:

Welche Aspekte und Forderungen bringt das Land Berlin gegenüber dem Bund für die Erstellung des Verkehrskonzepts ein?

Antwort zu 4:

Hierzu wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14414 vom 23.01.2023 und weiterführend auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14443 (Antwort zu Frage 10) verwiesen.“

Frage 5:

Welche Kapazitäten für den Kfz-Verkehr und welche Auslastung haben die folgenden Straßenabschnitte rund um die geplante Anschlussstelle Treptower Park derzeit? Bitte die folgenden Straßenabschnitte einzeln auflisten: Puschkinallee, Eisenstraße, Eisenbrücke, Am Treptower Park, Stralauer Allee, Markgrafendamm, Hauptstraße.

Antwort zu 5:

Die Straßen haben folgende Kapazitäten:

- Puschkinallee (zwischen Alt-Treptow und Eisenstraße): 2 Fahrstreifen + 1 Bussonderfahrstreifen im Einrichtungsverkehr, in der Knotenpunktzufahrt an der Eisenstraße: Aufweitung auf 3 + 1 Fahrstreifen
- Puschkinallee (zwischen Bouchestraße und Eisenstraße): 1 Fahrstreifen/ Richtung, in den Knotenpunktzufahrten zur Eisenstraße und zur Bouchestraße: Aufweitung auf 2 Fahrstreifen
- Eisenstraße (zwischen Am Treptower Park und An den Treptowers): 6 Fahrstreifen + 1 Bussonderfahrstreifen
- Eisenstraße (zwischen Kieholzstraße und Am Treptower Park): 6-8 Fahrstreifen + 2 Bussonderfahrstreifen
- Eisenbrücke: 2 Fahrstreifen (bauzeitlicher Zustand), an Knotenpunktzufahrt Stralauer Allee Aufweitung auf 4 Fahrstreifen, Zielzustand Querschnitt Eisenbrücke: 6 Fahrstreifen
- Am Treptower Park (zwischen Eisenstraße und Bulgarische Straße): 3 Fahrstreifen im Einrichtungsverkehr
- Stralauer Allee: 4 Fahrstreifen
- Markgrafendamm: 4 Fahrstreifen
- Hauptstraße: 4 Fahrstreifen

Die Belegung der Straßenabschnitte ist der Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 zu entnehmen (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>).

Frage 6:

Welche durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen werden derzeit für den 16. BA der A100 prognostiziert, welche in der Spitzenstunde? Wann wurde die letzte diesbezügliche Verkehrsprognose erstellt? Schätzt der Senat diese Daten angesichts der aktuellen verkehrlichen Entwicklungen noch als aussagekräftig ein?

Antwort zu 6:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Prognosedaten für den 16. BA der A 100 für das Prognosejahr 2030 wurden zuletzt im Zuge der Bedarfsplanprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit bis zu 85.000 Kfz (DTVw) ausgewiesen. Es handelt sich dabei aber nicht um eine reine Projektprognose. Angaben zur Spitzenstunde liegen deshalb nicht vor.“

Frage 7:

Welche zusätzliche Verkehrsbelastung wird für die in Frage 5 genannten Straßenabschnitte prognostiziert?

Frage 9:

Welche Veränderungen des Gesamtaufkommens des Kfz-Verkehrs werden mit dem Bau des 16. BA der A100 prognostiziert?

Antwort zu 7 und 9:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 9 gemeinsam beantwortet.
Dem Land Berlin liegen hierzu noch keine Erkenntnisse vor.

Frage 8:

In welcher Verkehrsqualitätsstufe soll die Verkehrsabwicklung in den in Frage 5 genannten Straßen gewährleistet werden, wenn der 16. BA der A100 eröffnet ist?

Antwort zu 8:

Die Ermittlung der Qualitätsstufen ist Bestandteil der Untersuchungen in den Planungsverfahren und dienen dem Nachweis des Funktionierens als Grundlage einer Plangenehmigung oder Planfeststellung.

Frage 10:

Welche Anpassungen an Straßenquerschnitten, Kreuzungsbereichen, Fahrspuraufteilungen und den Lichtsignalanlagen und die Koordinierung der LSA in diesem Gebiet plant der Senat oder der Bund. Wer ist jeweils federführend für Planung, Umsetzung und Finanzierung welcher Maßnahmen zuständig?

Antwort zu 10:

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses sind folgende Maßnahmen durch die Autobahn GmbH des Bundes zu planen und zu finanzieren:

- Aufweitung der Sonnenallee im Bereich der neuen Anschlussstelle in der westlichen Zufahrt zum Knotenpunkt von 3 auf 5 Fahrstreifen, in der östlichen Zufahrt von 3 auf 4 Fahrstreifen
- Aufweitung der Straße Am Treptower Park zwischen Elsenstraße und Anschlussstelle der A100 in Fahrtrichtung Westen von 2 auf 5 Fahrstreifen, in Fahrtrichtung Osten von 3 auf 4 Fahrstreifen
- Aufweitung der Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee in Fahrtrichtung Norden von 3 auf 4 Fahrstreifen

Weitere Maßnahmen des Senats wie auch des Bundes im Umfeld sowie deren Finanzierung befinden sich noch in der Detail-Abstimmung.

Weiterführend wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14414 vom 23.01.2023 verwiesen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14443 (Antwort zu Frage 10) verwiesen.“

Frage 11:

In welchem Zeitraum und bis wann sollen die notwendigen Anpassungen geplant und umgesetzt werden?

Antwort zu 11:

Die Umsetzung aller genannten Maßnahmen soll zur Eröffnung des 16. BA der A 100 erfolgen.

Frage 12:

Welche Konsequenzen folgen für den Eröffnungszeitpunkt des 16. BA der A100, falls das Verkehrskonzept zum Ergebnis kommen sollte, dass die Abwicklung der durch die Eröffnung des Autobahnabschnittes ohne infrastrukturelle oder verkehrsleitende Anpassungen nur mit den Qualitätsstufen E oder F erreicht werden kann und die Fertigstellung des 16. BA der A100 vor der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzeptes erfolgen würde?

Antwort zu 12:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14443 (Antwort zu Frage 10) verwiesen.“

Weiterführend wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14414 vom 23.01.2023 verwiesen.

Frage 13:

Wann ist nach aktueller Prognose die Eröffnung des 16. BA der A100 geplant?

Antwort zu 13:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Die Inbetriebnahme ist für das IV. Quartal 2024 vorgesehen.“

Frage 14:

Welche Arbeitsschritte müssen bis zur Fertigstellung des 16. BA der A100 in welchem Zeitraum noch ausgeführt werden und wer ist dafür zuständig? Dabei bitte auch auf folgende Teilaspekte eingehen: Unterquerung der S-Bahn-Gleise im Umfeld der Kieffholzstraße, Bau der Anschlussstelle bzw. Umbau der Straßen zur Anbindung an die Anschlussstelle, Planung und Errichtung bzw. Anpassung der Lichtsignalanlagen inklusive Planung und Einrichtung verkehrslenkender koordinierter Ampelsteuerungen. Bitte Übersicht erstellen mit vollständigem Zeit-, Kosten- und Maßnahmenplan, Zuständigkeiten für Planung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen und Bearbeitungsstand.

Antwort zu 14:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Der technische Ausbau befindet sich planmäßig in Ausführung mit derzeit rund 20 verschiedenen Baulosen. Die Ringbahnquerung ist fertig gestellt und die Gleise zurück verschwenkt. Die bauliche und technische Errichtung der Anschlussstellen und Lichtsignalanlagen Sonnenallee und Treptower Park sind derzeit noch nicht vergeben. Die Teilanschlussstelle Neukölln ist baulich errichtet und wird im Zuge der Fertigstellung vollständig auf den Vollbetrieb angepasst.“

Weiterführend wird auf die Antwort zur Frage 10 verwiesen. Eine differenzierte Darstellung der einzelnen Maßnahmen ist nicht möglich.

Frage 15:

Welche Risiken und Unwägbarkeiten bestehen derzeit, die eine Verzögerung der Eröffnung des 16. BA der A100 verursachen könnten? Wie hoch wird deren Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt?

Frage 16:

Bezug auf letzte Frage: Welche Risiken und Unwägbarkeiten bestehen derzeit, die eine Verzögerung der Eröffnung des 16. BA der A100 verursachen könnten? Wie hoch wird deren Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt? Zusatz: Wie bewertet der Senat die Kosten, der möglichen Risiken und Unwägbarkeiten?

Antwort zu 15 und 16:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 15 und 16 gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Rund 98 Prozent der Bauleistungen sind vergeben. Für die verbliebenen Ausschreibungen gilt ein marktübliches Vergaberisiko“.

Frage 17:

Welche Gesamtkosten werden derzeit vom Planungsbeginn bis zur Fertigstellung des 16. BA der A100 erwartet?

Antwort zu 17:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Die Autobahn GmbH des Bundes geht derzeit von Gesamtkosten in Höhe von 720 Mio. € aus.“

Frage 18:

Welchen Anteil von den Gesamtkosten trägt das Land Berlin, insbesondere für die Planung und Umsetzung der begleitenden Anpassungen im Umfeld der Anschlussstellen?

Antwort zu 18:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Die Baukosten zur Herstellung ausschließlich des Bedarfsplanvorhabens zum 16. BA der A 100 umfassen keine Kostenbestandteile Dritter“.

Frage 19:

Welche Gesamtkosten wurden damals bei Planungsbeginn für den 16. BA der A100 prognostiziert?

Antwort zu 19:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Das Vorhaben war vom Land Berlin für den Bundesverkehrswegeplan 2003 mit rund 312 Mio. € gemeldet worden.“

Frage 20:

Wann ist nach aktueller Prognose die Fertigstellung des Ersatzneubaus der Eisenbrücke geplant?

Antwort zu 20:

Die Baumaßnahmen zum Ersatzneubau der Eisenbrücke werden in mehreren Baulosen und Bauabschnitten umgesetzt. Die Gesamtbaumaßnahme liegt im Zeitplan, welcher eine Fertigstellung des Ersatzneubaus der Eisenbrücke im Jahr 2028 vorsieht.

Frage 21:

Wie beurteilt der Senat die verkehrlichen, stadtentwicklungspolitischen, kulturellen, ökologischen, klimaschutz- und umweltpolitischen Auswirkungen des 17. BA der A100 und auf Grundlage welcher Studien und Erkenntnisse erfolgt diese Einschätzung?

Frage 25:

Welche grundsätzliche Position vertritt das Land Berlin gegenüber dem Bund bezüglich des Baus des 17. BA der A100 und wer legt diese fest? Welche Abstimmungen sind zur Klärung der Positionierung des Landes Berlin zwischen welchen Senatsverwaltungen erfolgt?

Antwort zu 21 und 25:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 21 und 25 gemeinsam beantwortet.

Der 17. Bauabschnitt der A 100 ist als laufende, fest disponierte und im Bau befindliche Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgesetzt.

Die Aufnahme einer Maßnahme in den Bedarfsplan (Bundesverkehrswegeplan) erfolgt nach einer einheitlichen Bewertungsmethodik. Die Grundzüge der Nutzen-Kosten-Analyse auf Basis der Verkehrsprognose, die Verfahren der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der Raumwirksamkeitsanalyse werden hierbei vorgegeben. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens erfolgte auch bei dieser Maßnahme eine Variantenuntersuchung mit einer umfangreichen Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich Raumwirkungsanalyse. Vertiefende Untersuchungen werden im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen durchgeführt.

Frage 22:

Inwiefern ist das Land Berlin in die Planungen des Bundes zum 17. BA der A 100 eingebunden und welche Abstimmungen finden dabei zu welchen Aspekten statt?

Antwort zu 22:

Das Land Berlin steht im regen Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB), unter anderem im Wege des Fachdialogforum-BA 17, zu dem die AdB alle relevanten Verwaltungsstellen und Verkehrsträger eingeladen hat.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Das Land Berlin, seine nachgeordneten zuständigen Behörden sowie die Bezirke werden als Träger öffentlicher Belange im Planungsprozess frühzeitig beteiligt und eingebunden. Zusätzlich gab es im März 2023 ein durch die Autobahn GmbH des Bundes frühzeitig initiiertes Dialogforum, um bereits zum Beginn der Planungen die Fachöffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange zu informieren“.

Frage 23:

Welche Gesamtkosten für Planung und Bau werden derzeit für den 17. BA der A100 prognostiziert?

Antwort zu 23:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Für den 17. BA der A-100-Neubauverlängerung wird im Rahmen der Umsetzung der derzeitigen Planungsleistungen eine aktuelle Kostenermittlung erfolgen.“

Frage 24:

Wann soll nach jetzigem Kenntnisstand die Fertigstellung des 17. BA der A100 erfolgen?

Antwort zu 24:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Im Anschluss an die laufende Durchführung der Planungsleistungen erfolgt ab 2025 die technische Detailplanung zur Projektlösung und die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens, um Baurecht zu erhalten. Die Autobahn GmbH des Bundes geht davon aus, dass ein Planfeststellungsverfahren im Jahr 2027 eingeleitet werden kann. Ein belastbarer Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ist aufgrund des frühen Planungsstandes nicht möglich.“

Frage 26:

Sind dem Senat wissenschaftliche Studien, auch aus anderen Ländern, bekannt, nach denen der Bau neuer Autobahnen und Straßen zu einer Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens führt? Wie schätzt der Senat diese Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft ein?

Antwort zu 26:

Die wissenschaftlichen Ausführungen und Diskussionen zu Determinanten der Verkehrsentstehung, auch hinsichtlich der Komplexität primärer und sekundärer induzierender Effekte, sind bekannt. Die Stärke der Effekte – bspw. aus der Rückkopplung veränderte Lagegunst, neue Nutzung von Flächen und Verkehrswirkungen neuer Nutzungen – variiert jedoch in Abhängigkeit von der Maßnahme und den räumlichen Randbedingungen (bestehende Nutzungen) sowie resultierender Wirkungen.

Frage 27:

Kann eine Erhöhung des Gesamtaufkommens des Kfz-Verkehrs einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten?

Antwort zu 27:

Durch veränderte Fahrtenprofile und veränderte Antriebsarten der Fahrzeuge sind Reduktionen klimarelevanter Emissionen des Verkehrs realisierbar, auch wenn sich das Verkehrsaufkommen absolut erhöht.

Frage 28:

Wie kommt der Senat zur Einschätzung, dass es sich bei der A100 um eine Klimaautobahn handelt? Durch welche Parameter definiert sich der Begriff der Klimaautobahn?

Antwort zu 28:

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Berlin, den 29.06.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt