

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„418	BE	A 100		AD Neukölln – Storkower Str.	N 4/6	Laufend und fest disponiert“

wird ersetzt durch die Angabe:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„418	BE	A 100		AD Neukölln – AS Am Treptower Park	N 4/6	Laufend und fest disponiert“

Begründung

Mit Kosten in Höhe von mindestens 473 Mio. Euro ist der im Bau befindliche 16. Bauabschnitt (BA) der Stadtautobahn A 100 vom Autobahndreieck „Neukölln“ bis zur Anschlussstelle „Am Treptower Park“ mit einer Länge von 3,2 km einer der bisher teuersten Autobahnabschnitte Deutschlands (je Kilometer). Nach dem Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes soll dieser Abschnitt durch einen 17. Bauabschnitt von der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ bis zur „Storkower Straße“ abermals verlängert werden. Der entsprechende Abschnitt wurde vom Land Berlin im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans an den Bund gemeldet. Gemäß der Grundkonzeption sollten Vorhaben, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis zum Jahr 2015 in Bau waren, erneut bewertet werden. Im BVWP 2003 war der 17. Bauabschnitt noch der unteren Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zugeordnet.

Konkrete Aussagen zur Spreerquerung, zu vorgesehenen Anschlussstellen, zur Bautechnologie des Doppelstocktunnels oder zu den städtebaulichen Auswirkungen, wie zum Beispiel der Anzahl abzureißender Wohnhäuser, konnten durch den Senat bisher nicht getroffen werden. Auch die anzuwendende Bauweise ist bisher unklar. Fest steht, dass bei einer Verlängerung der A 100 unter dem S-Bahnhof „Ostkreuz“ und dem sich nördlich anschließenden Teilstück durch den dicht bebauten Stadtteil Friedrichshain nur eine bergmännische Bauweise in Frage kommt. Die beengten Platzverhältnisse erzwingen die Ausführung eines Doppelstocktunnels. Mit rund 500 Millionen Euro dürften die Baukosten für den 17. BA nur sehr grob geschätzt sein, denn es liegt bisher noch kein verfestigter Planungsstand (z. B. Vorentwurfsplanung) vor. Trotz dieses frühen Planungsstadiums betrachtet die Bundesregierung den 17. BA zusammen mit dem 16. BA jedoch als ein laufendes im Bau befindliches Vorhaben. Es ist daher als sogenannter Bezugsfall in der Projektliste des BVWP enthalten. Dadurch wurde weder eine Überprüfung des Bedarfs, eine Bewertung des Vorhabens noch

ein aktueller Nachweis durch den Bund erforderlich, dass das Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist.

Am 21. Januar 2016 hat sich die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg in ihrer 52. Sitzung mehrheitlich gegen den Bau des 17. Bauabschnitts ausgesprochen. Es ist zu erwarten, dass die Auseinandersetzung um den 17. BA noch heftiger ausfallen wird, als beim 16. BA.

In der Koalitionsvereinbarung des Berliner Senats für die Legislaturperiode 2016 bis 2021 wird der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 zwischen der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ und „Storkower Straße“ nicht mehr weiter verfolgt.

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wie folgt geändert:

Die bisherige Angabe

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
„419	BE	A 115		AK Zehlendorf (Lgr. BB/BE) – AS Hüttenweg	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

entfällt.

Begründung

Die geplante Erweiterung der A 115 erscheint auf den ersten Blick angesichts der hohen Verkehrsbelastung nicht abwegig zu sein. Allerdings ist zu beachten, dass sich die Ist-Belastung nur geringfügig von der Prognosebelastung im Jahr 2030 unterscheidet. Durch das durchgängige Tempolimit von heute 100 km/h und den dadurch verstetigten Verkehrsfluss ist die A 115 in diesem Abschnitt hochleistungsfähig. Das unterstellte (relativ geringe) Verkehrswachstum bis 2030 muss jedoch gerade im Verdichtungsraum Berlin nicht auf der Straße stattfinden. Auf der A 115, die von Südwesten her in das Stadtgebiet von Berlin führt, ist ein hoher Anteil von Pkw-Fahrten unter 50 Kilometern aus dem engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. Auf zahlreichen Relationen im Verflechtungsraum besteht schon heute eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Form von RE- oder S-Bahn-Verbindungen. Durch gezielten Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und weitere Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots kann der ÖPNV in diesem Raum attraktiver werden und mehr Fahrgäste anziehen, die jetzt noch den Pkw nutzen.

Es ist daher völlig unverständlich, warum überhaupt keine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung stattgefunden hat. Die Tatsache, dass es sich um einen „Ausbau in Bestandslage“ handelt, rechtfertigt nicht das Nichtberücksichtigen von Alternativen. Der Ausbau auf sechs Fahrstreifen ist mit massiven Flächenversiegelungen und Eingriffen in das stadtökologisch besonders bedeutsame Waldgebiet „Grunewald“ verbunden. Weitere Eingriffe müssen in diesem ökologisch sensiblen Bereich daher unterbleiben.

Es ist zwingend eine Alternativenprüfung durchzuführen. Die Alternativenprüfung ist ausdrücklich verkehrsträgerübergreifend anzulegen, da sich im Projektraum gleich mehrere Eisenbahnstrecken für einen Ausbau bzw. zur Angebotsverdichtung anbieten. Dazu zählt auch die derzeit stillgelegte Stammbahn über Zehlendorf und Steglitz, die gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Potsdam bildet und den Berliner Südwesten erschließen könnte. Ihre Reaktivierung ist mittelfristig geplant. Die Planungen zur Erweiterung der A 115 auf sechs Fahrstreifen sind daher nicht weiter zu verfolgen. Doppelinvestitionen sind zwingend zu vermeiden.