

## Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5670 –**

### **Autobahn 100 im Zuge des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Kosten in Höhe von mindestens 473 Mio. Euro ist der im Bau befindliche 16. Bauabschnitt (BA) der Stadtautobahn 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 den Vorstellungen der Berliner Landesregierung soll dieser Abschnitt durch einen 17. BA von der Anschlussstelle „Am Treptower Park“ bis zur Storkower Straße ergänzt werden. Der entsprechende Abschnitt wurde vom Land Berlin im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 an den Bund gemeldet.

Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 („Alles kommt auf den Prüfstand“) sollen Vorhaben, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis zum Jahr 2015 in Bau gehen, erneut bewertet werden ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html)).

Im BVWP 2003 ist der 17. BA der unteren Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zugeordnet. Wie aus der Antwort des Senats von Berlin auf eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Abgeordnetenhaus von Berlin hervorgeht, fanden erst kürzlich Umplanungen bezüglich der ursprünglich geplanten Anschlussstelle Frankfurter Allee statt (Drucksache 17/16317 des Abgeordnetenhauses Berlin). Konkrete Aussagen zur Spreequerung, 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.

Trotz dieses frühen Planungsstadiums betrachtet die Bundesregierung den 17. BA zusammen mit dem 16. BA jedoch als ein laufendes Vorhaben („in Bau“) und ist daher als sogenannter Bezugsfall in der Projektliste des neuen BVWP 2015 enthalten. Dadurch werden weder eine Überprüfung noch ein aktueller Nachweis durch den Bund erforderlich, dass das Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist.

Begründet wird die Aufnahme des 17. BA trotz des frühen Planungsstandes damit, dass der volle verkehrliche Nutzen nur durch die Fertigstellung des kompletten zweiteiligen A-100-Projektes erreicht werde (Drucksache 17/16317 des Abgeordnetenhauses Berlin).

Generell erfordert eine korrekte Abschnittsbildung, dass der jeweilige Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 – 9 A 19.11).

Auch das Land Berlin betont den eigenständigen Verkehrsnutzen des 16. BA und bestätigt, dass „die Funktionsfähigkeit der Straße auch ohne späteren Weiterbau auf Dauer gegeben wäre“ ([www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/a100/de/diskussion.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/a100/de/diskussion.shtml)). Diese Aussage steht im Widerspruch zur ungeprüften Aufnahme des 17. BA als Bezugsfall in den neuen BVWP 2015.

1. Befindet sich der 17. BA der A 100 nach Auffassung der Bundesregierung „im Bau“?

Wenn ja, inwiefern

- a) ist diese Einstufung vereinbar damit, dass bisher kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt,
- b) ist diese Einstufung vereinbar damit, dass eine vorgenommene Zusatzuntersuchung der Auftragsverwaltung des Landes Berlin Probleme bei der verkehrlichen und städtebaulichen Integrierung der Anschlussstelle Frankfurter Allee aufgezeigt hat,
- c) ist diese Einstufung vereinbar damit, dass bisher keine konkreten Aussagen zur Lage der Anschlussstellen, zur Spreequerung, dem Bau des Doppelstocktunnels und der Inanspruchnahme von Grundstücken getätigt werden konnten,
- d) ist diese Einstufung vereinbar damit, dass bei der Planfeststellung der Vorsorgemaßnahmen unter dem Bahnhof Ostkreuz vom Vorhabenträger ausdrücklich bestätigt wurde, dass dadurch keine Vorfestlegung zum Bau der Autobahn getroffen wird (Planfeststellungsbeschluss Umbaumaßnahmen Bahnhof Ostkreuz aus dem Jahr 2006, S. 101)?

Wenn nein, warum nicht, und welche Konsequenzen hat das für die Bewertung dieses Abschnitts im Rahmen des neuen BVWP 2015?

3. Wird der 17. BA der A 100 im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans zurzeit einer Bewertung unterzogen?

Wenn ja, inwiefern

Wenn nein,

- a) warum nicht,
- b) inwiefern sieht die Bundesregierung diesen Sachverhalt vereinbar mit dem in der Grundkonzeption für den BVWP 2015 angegebenen Grundsatz, dass alle Vorhaben einer erneuten Prüfung unterzogen werden, wenn ein Baubeginn bis Ende 2015 nicht zu erwarten ist („Alles kommt auf den Prüfstand“, [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html)),
- c) inwiefern betrachtet die Bundesregierung diesen Sachverhalt als eine Ausnahme von dem in Frage 3b genannten Grundsatz?

- d) auf Basis welcher Bewertungsergebnisse kann die Bundesregierung den Nachweis erbringen, dass das Vorhaben 17. BA gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist (bitte Daten bzw. Bewertungsparameter sowie eventuell vorliegende Bewertungsergebnisse aufzeigen unter Angabe des jeweiligen Erstellungsdatums)?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der zweiteilige Streckenzug der A 100 in Berlin vom Autobahndreieck (AD) Neukölln bis zur Storkower Straße (16. und 17. Bauabschnitt – BA) ist für den BVWP 2015 als laufendes Projekt eingestuft und somit dem Bezugsfall zugeordnet. In Bau befindet sich bisher der 16. BA bis zum Treptower Park. Der geplante 17. BA wurde in den Bezugsfall aufgenommen, weil beide Bauabschnitte zusammen die angestrebte vollständige Verkehrswirkung entfalten. Hieraus begründen sich auch die getätigten Aufwendungen für die im Bedarfsplan 2004 ebenfalls enthaltenen Vorleistungen im 17. BA für den Umbau des Bahnhofes Ostkreuz (sog. Vorsorgemaßnahme).

Zur Aufstellung des Bedarfsplanes 2004 wurde für den A-100-Neubaustreckenzug vom AD Neukölln bis zur Anschlussstelle (AS) Frankfurter Allee (B 1/B 5) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,1 und für den weiterführenden Abschnitt bis zur AS Landsberger Allee ein NKV von 3,8 ermittelt. Aufgrund der damit bestätigten gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der A-100-Verlängerung in die östlichen Berliner Stadtbezirke hat der Gesetzgeber den verkehrlich hochwirksamen zweiteiligen Streckenzug bis zur Frankfurter Allee in den vordringlichen Bedarf (16. BA) eingestuft bzw. bereits mit Planungsrecht (17. BA) versehen.

Nach zwischenzeitlicher Baurechtschaffung für den 16. BA wurde auf Basis aktueller Kosten im Jahr 2012 ein NKV von 3,2 ermittelt. Vor diesem Hintergrund kann auch bei den von der Straßenbauverwaltung des Landes Berlin (AV BE) aktuell benannten Projektkosten des 17. BA weiterhin vom nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Nutzen der A-100-Verlängerung ausgegangen werden.

Auf Basis der von der AV BE noch konkret zu entwickelnden Planung für den 17. BA wird, wie für den 16. BA erfolgt, die Wirtschaftlichkeit des Projekts im weiteren Planungsprozess unter Einbeziehung dann aktualisierter Projektkosten erneut zu ermitteln sein.

2. In welchem Planungsstadium befindet sich der 17. BA nach Kenntnis der Bundesregierung, und bis wann rechnet sie mit einem Planfeststellungsbeschluss des 17. BA?

Zuständig für die weitere planerische Entwicklung einer in der Vergangenheit linienbestimmten A-100-Neubauverlängerung über den 16. BA hinaus ist die AV BE. Der Zeitpunkt ist derzeit noch offen.

4. Wie definiert die Bundesregierung generell ein im „Bau“ befindliches Vorhaben im Zusammenhang mit der Aufstellung des BVWP 2015, und handelt es sich dabei immer um Projekte, für das der Planfeststellungsbeschluss vorliegt und das im Straßenbauplan (Anhang des Bundeshaushalts) veranschlagt wurde?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der Öffentlichkeit nur schwer zu vermitteln wäre, wenn ein Vorhaben als „in Bau“ angesehen würde, obwohl bisher nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden ist?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 gilt:

Zu den laufenden Projekten können auch Maßnahmen zählen, bei denen Vorleistungen erbracht werden, die bauliche Umsetzung der Hauptarbeiten aber noch nicht begonnen ist.

6. Welche weiteren für die Überprüfung im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 angemeldeten Vorhaben bzw. Teilvorhaben (inklusive einzelner BA) werden von der Bundesregierung als „laufendes Vorhaben“ angesehen und damit dem Bezugsfall des neuen BVWP zugeteilt, obwohl ein Planfeststellungsbeschluss bisher nicht vorliegt (Vorhaben bitte einzeln unter Angabe der Projektnummer, des Planungsstandes, der Kosten sowie zuletzt berechnetem Nutzen-Kosten-Verhältnis angeben)?

Nachfolgende Übersicht enthält die weiteren Projekte, für die zum Einstellungszeitpunkt in den Bezugsfall in Teilen kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorlag (aktuelle Projektentwicklung/-erkenntnisse/-fortschritte hier z. T. noch nicht berücksichtigt).

Str. Nr.	Str. Nr.	Gesamtvorhaben	Bauziel	Projektentwicklung	Gesamtinvestition
		von			- Mio. € -
		bis			
A 6	AS Wiesloch /Rauenberg	AS Sinshelm	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	85,2
A 8	AS Pforzheim-N	AS Pforzheim-S	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	147,3
A 8	AS Mühlhausen	Hohenstadt	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	467,8
A 8	Ulm-West	Ulm-Ost	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	33,9
A 81	AS Böblingen-Hulb	AS Sindelfingen-O	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	226,3
B 303	Sonnefeld	Johannisthal (3. BA)	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	10,8
A 10	AD Potsdam	AD Nuthetal	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	116,0
B 97	OU Cottbus	Neuenlander Ring	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	30,6
A 281	Kattenturmer Heerstr.	AS Hamburg-Othmarschen	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	32,9
A 7	AS Hamburg-Othmarschen	AD Hamburg/NW (A 23)	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	543,0
A 26	AD HH-Süderelbe (Moorburg)	Rübke (L.gr. NI/HH)	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	210,0
A 44	AD Kassel-O	AD Wommen (A 4)	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts/Abschnitt Waldkappel-Wehretal Bauvorbereitung/in Bau	1677,0
B 49	AS Löhnberg	Kloster Altenberg	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	76,7
B 321	BAB-Zubringer Schwerin		Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	19,5
A 26	Horneburg (K. 36n)	Rübke	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts/Abschnitt Buxtehude - L 235 Bauvorbereitung/in Bau	99,5
A 3	AS Köln/Mülheim	AK Leverkusen (incl.)	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts/ Köln-Mülheim - Leverkusener Bauvorbereitung/in Bau	189,9
A 46	Westring	AK Sonnborn (L 418)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	33,9
B 236	Dortmund/Schwerte	AS Schwerte (A 1)	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	14,3
B 107	OU Grimma	(3. BA)	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	4,0
B 173	OU Flöha	(2. BA)	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	23,5
B 178	Niederoderwitz	Zittau	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	2,9
B 178	Nostitz	A 4	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	38,8
A 143	AS Halle/Neustadt	AD Halle-N	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	226,0
B 2	O-OU Wittenberg		2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	8,6
B 2	OU Eutzsch		2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	9,2
A 20	Weede	A 7	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts	279,8
A 21	Kiel (mit Anschluss B 76)	Stolpe	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	66,9
A 23	AS Itzehoe-S	AS Itzehoe-N	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	4,1
A 4/A 9	Ausbau Hermsdorfer Kreuz		Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Fertigstellung des Gesamtprojekts	70,0
B 62	OU Bad Salzungen	(4.+5. BA incl. B 19 OU Witzelroda)	2-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts/ 4. BA Bauvorbereitung/in Bau	14,5

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Gilt weiterhin der Grundsatz, dass bei BA von Bundesfernstraßen im Zuge der Planfeststellung jeweils eine eigenständige Verkehrsfunktion nachgewiesen werden muss?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den 16. BA der A 100 isoliert?

Wenn nein, warum nicht?

8. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der 16. BA eine eigenständige Verkehrsfunktion aufweist?

Wenn ja,

- a) welche,
- b) bedeutet dies, dass der 16. BA, wie im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht dargestellt, eigenständig funktionsfähig ist,
- c) inwiefern steht dies nach Auffassung der Bundesregierung im Widerspruch zu der Antwort des Berliner Senats zu den Fragen 12 und 13 der Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Berliner Abgeordnetenhaus zum aktuellen Planungsstand des 17. BA der A 100, in der es heißt: „Das BMVI bekräftigt damit seine von Beginn an verfolgte Zielstellung, dass der volle verkehrliche Nutzen nur durch die Fertigstellung des kompletten zweiteiligen A 100-Projektes ‚Verlängerung der Stadtautobahn in die östlichen Stadtbezirke‘ (16. BA + 17. BA) erreicht wird“ (Drucksache 17/16317 des Abgeordnetenhauses Berlin)?

Wenn nein,

- a) warum nicht, und
- b) inwiefern steht dies im Widerspruch zu den bisherigen Planungen?

9. Wird die Verkehrsfunktion der Autobahnverlängerung nur durch den Bau beider Bauabschnitte erfüllt?

Wenn ja, wie hoch ist der verkehrliche Nutzen des 16. und 17. Planungsabschnitts der A 100?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit den Anbindungen an die A 100/A 113 am AD Neukölln bzw. an die B 96a an der AS Am Treptower Park besitzt der 16. BA der A 100 einen eigenständigen Verkehrswert. Vom Bundesverwaltungsgericht wurde dies mit Urteil vom 10. Oktober 2012 – BverwG 9 A 19.11 – bestätigt. Zusätzliche Nutzenvorteile der BAB-Verlängerung mit einem 17. BA sollen insbesondere mit der Verbilligung von Beförderungsvorgängen, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und städtebaulichen Effekten erzielt werden.

10. a) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung in Hinblick auf den 16. BA aktuell aus, und wann wurde dies zuletzt aktualisiert?
- c) Wie hoch wurden der Nutzen, und wie hoch die Kosten bei der Berechnung angesetzt (bitte nach Berechnungsparametern aufschlüsseln)?
- d) Inwiefern wurde bei der damaligen Nutzen-Kosten-Berechnung für den 16. BA schon von einem Bau des 17. BA ausgegangen, obwohl dieser aktuell nur dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet ist, und welche Auswirkungen hat dies auf das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis?

Bei der Ermittlung des NKV für den 16. BA im Jahr 2012 wurden die jährlichen Kosten auf Basis o. g. Gesamtkosten mit rd. 19,5 Mio. Euro und die jährlichen Nutzen unter der Maßgabe einer Umsetzung aller Bedarfsplan-Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfes“ mit rd. 62,5 Mio. Euro berechnet.

Für die einzelnen Nutzenkriterien ergaben sich dabei folgende Werte:

- räumliche Vorteile rd. 0,5 Mio. Euro/ Jahr,
- Verbilligung von Beförderungsvorgängen rd. 40,75 Mio. Euro/Jahr,
- Erhaltung der Verkehrswege rd. -0,25 Mio. Euro/Jahr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit rd. 5 Mio. Euro/Jahr,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Fahrtzielen rd. 24 Mio. Euro/Jahr,
- Entlastung der Umwelt rd. 0,50 Mio. Euro/Jahr und
- Wirkungen des induzierten Verkehrs rd. -8 Mio. Euro/ Jahr).

Die für den 16. BA vorgenommene Aktualisierung des NKV erfolgte ohne Berücksichtigung eines 17. BA der A 100.

11. Bedeutet die in der Antwort zu Frage Frage 10c wiedergegebene Argumentation seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dass die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses allein für den 16. BA fehlerhaft oder gar unzulässig war?

Wenn ja, welche Konsequenzen werden daraus für zukünftige Berechnungen des verkehrlichen Nutzens von Autobahnabschnitten getroffen?

Wenn nein, wie stimmt dies mit der Aufnahme des 17. BA in den Bezugsfall des neuen BVWP überein, ohne diesen einer erneuten Bewertung zu unterziehen?

Die NKV-Berechnung für den 16. BA zeigt ein deutlich positives Ergebnis schon ohne die gemeinsame Betrachtung mit dem 17. BA. Wäre bei der Berechnung ein fertiggestellter 17. BA angenommen worden, ist davon auszugehen, dass das Ergebnis noch positiver ausfallen würde.

12. Inwiefern bedeutet die Aufnahme des 17. BA in den Bezugsfall des neuen BVWP, dass eine Nutzenberechnung für einzelne Autobahnabschnitte generell ungeeignet ist, um deren verkehrlichen Nutzen eindeutig zu bestimmen?

Bei einer NKV-Betrachtung von BAB-Bauabschnitten kann sowohl die Betrachtung einzelner Abschnitte wie auch eine Betrachtung eines übergreifenden Streckenzuges sinnvoll sein, und muss einzelfallbezogen beurteilt werden.

13. Geht die Bundesregierung in Bezug auf die Realisierung des 17. BA weiterhin von den vom Senat von Berlin genannten Kosten in Höhe von 531,2 Mio. Euro aus (Drucksache 17/12786 des Abgeordnetenhauses Berlin)?

Wenn ja,

- a) wie hoch ist der Anteil der Kosten für den Grunderwerb, und wieviel Fläche muss für den Bau erworben werden,
- b) wann wurde die Kostenschätzung zuletzt aktualisiert,
- c) inwiefern berücksichtigt die Kostenkalkulation bereits die Ergebnisse der Zusatzuntersuchung für den 17. BA, in der die Einbindung des Autobahnabschnitts in das Straßennetz und die Auswirkungen auf die Storkower Straße betrachtet wurden,
- d) inwiefern widerspricht die Tatsache, dass in Bezug auf die Planung des 17. BA weder Aussagen zur Spreequerung, zu Anschlussstellen, zur Bautechnologie des Doppelstocktunnels, noch zu städtebaulichen Auswirkungen getroffen werden können, nach Auffassung der Bundesregierung einer realistischen Kostenschätzung?

Wenn nein, wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten, und wie setzen sich diese zusammen (bitte Kosten für Grunderwerb separat inklusive Flächenbedarf und Baukosten aufführen)?

Die angesprochene derzeitige Kostenaussage der AV BE zum 17. BA beinhaltet die Verlängerung bis zur Storkower Straße (ggf. z. T. als Stadtstraße) auf Grundlage des erreichten Planungsstandes.

In den von der AV BE durchzuführenden weiteren Planungsschritten werden technische Detailaspekte vertiefend behandelt. Hiermit werden genauere Einzelkostenveranschlagungen und Aussagen u. a. auch zum Flächenverbrauch möglich sein.

14. a) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung in Hinblick auf den 17. BA aktuell aus, und wann wurde dies zuletzt aktualisiert?
- b) Wie hoch wurden der Nutzen, und wie hoch die Kosten angesetzt (bitte nach Berechnungsparametern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

15. Welche Daten hat das Land Berlin im Zuge der Anmeldung des 17. BA an den Bund übermittelt (bitte vollständig aufzeigen)?

Die AV BE hat ein Projekt-Datenblatt u. a. mit Lageplan und Höhenplan übermittelt.



16. Haben bezüglich der Aufnahme des 17. BA in den Bezugsfall des BVWP 2015 Gespräche zwischen der Bundesregierung und Vertretern des Landes Berlin stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?

17. Bestehen bezüglich der Aufnahme des 17. BA in den Bezugsfall des BVWP 2015 Absprachen zwischen dem Land Berlin und dem Bund?

Wenn ja, mit welchem Inhalt?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Straßenbauverwaltung des Landes Berlin wurde über die Zuordnung des 17. BA der A 100 zum Bezugsfall des BVWP informiert.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*