

## Datum

25.11.2009

## Nummer

436/2009

## Thema

Verkehr/A 100

## Redaktion

-msh-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt zur Erörterung der Einwendungen gegen die Verlängerung der A 100:

## Weiterbau der A 100 – Zahllose Fehler, Widersprüche und falsche Versprechen

Der 16. Bauabschnitt der Autobahn A 100 ist rechtlich angreifbar und kann nicht entsprechend der vorliegenden Planungsunterlagen gebaut werden. Zu diesem Ergebnis kommt die verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Claudia Hämmerling, nach Auswertung eines Gutachtens zur A-100-Planfeststellung. "Das Vorhaben ist aus allen erdenklichen Gründen kontraproduktiv und darf deshalb politisch nicht weiter verfolgt werden", sagte sie am Mittwoch. Die Argumente:

### Statt Verkehrsentslastung Verkehrsbelastung:

Die im Zusammenhang mit dem 16. Bauabschnitt versprochenen Entlastungseffekte für die Berliner Innenstadt, für die B 96a und die B 1/B 5 gibt es nicht. Dass Entlastungen auf der B 1/B 5 nicht stattfinden, gibt der Senat in seinem Lärmgutachten selbst zu. Die Verkehrssimulationen machen deutlich, dass der Hauptverkehrsstrom über die Eisenbrücke Richtung Alexanderplatz abgeleitet wird. Hier führt er im Zusammenhang mit den umfangreichen anderen Straßenneu- und Ausbauten (Molkenmarkt, Französische Straße, Invalidenstraße, Axel-Springer-Straße etc.) zu einem Anstieg des Autoverkehrs. Er bewirkt also das Gegenteil des Planungsziels im Stadtentwicklungsplan Verkehr, die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Damit verbunden ist das Risiko, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt, die derzeit die höchste aller großen Bundesstädte ist.

Für den Autoverkehr schädliche Auswirkungen entstehen insbesondere am Ostkreuz und am Eisenknoten. Diese verkehrlichen Engpässe werden durch zigtausend Fahrzeuge zusätzlich belastet. Staus sind unvermeidlich.

Völlig unbemerkt wird für den LKW-Durchgangsverkehr eine Abkürzung quer durch die Stadt geschaffen und zwar über A 113, A 100, Eisenknoten, Alexanderplatz, Prenzlauer Berg zur A 114.

### **Es gibt keine Planrechtfertigung für den 16. Bauabschnitt:**

In diesen Tagen haben Wissenschaftler vor einem dramatischen und raschen Klimawandel gewarnt. Mit seinen Straßenaus- und Neubauprojekten hat der Senat eine 35-prozentige Steigerung der klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen bis zum Jahr 2015 zu verantworten. Trotzdem stellt der Senat die Verkehrsplanungen nicht auf den Prüfstand, sondern will sein Projekt eiskalt durchziehen. Die unter Verschluss gehaltene Verkehrsprognose 2025 weist einen Autoverkehrsrückgang von 16 Prozent bis zum Jahr 2025 aus.

Trotz gravierender Planungsfehler in allen wesentlichen Bestandteilen wurde das Planfeststellungsverfahren für den 16. Bauabschnitt der A 100 in kürzester Zeit durchgezogen. Im Erörterungsverfahren rechtfertigten die Beamten die fehlerhafte Planung trocken, so dass von den Einwendern sogar ein Befangenheitsantrag gestellt wurde.

Nun haben SPD und Linke die Notbremse gezogen, indem sie die Haushaltssperre für die A 100 beschlossen. Jetzt könnten zwar auf Antrag der Verwaltung Planungsmittel entsperrt werden. Das ist aber aufgrund der fehlerhaften und angreifbaren Planung nicht zu erwarten. Die Planfeststellung müsste nach Lage der Dinge komplett von vorn beginnen, und die überarbeiteten fehlerhaften Unterlagen müssten erneut zur Bürgerbeteiligung ausgelegt werden. Die Haushaltssperre ist der Anfang vom Ende des Weiterbaus der A 100. Die Einstellung des Vorhabens ist die einzig sinnvolle Entscheidung. Der 16. Bauabschnitt steht im Widerspruch zu den Zielen des STEP-Verkehr. Er schadet dem ÖPNV, dem Klimaschutz und den AutofahrerInnen.

### **Die Pläne stehen im Widerspruch zur Verkehrsprognose 2025:**

Statt die Gesamtverkehrsprognose für 2025 zur Grundlage für das Planungsverfahren zu machen, wurde von der Verkehrsmanagementzentrale eine objektbezogene Prognose für das Vorhaben erstellt. Die unter Verschluss gehaltene Verkehrsprognose weist einen Autoverkehrsrückgang von 16 Prozent aus. Sie weist für 2025 in den bekannt gewordenen Eckdaten eine Steigerung des LKW-Verkehrs über 12 Tonnen um 25 Prozent aus. Der Bund finanziert die Berliner Autobahn nicht, um kleinteilige Entlastungen im Berliner Stadtgebiet zu erzielen, sondern finanziert Autobahnen, um Transitverbindungen zu verbessern. Die Verlängerung der A 100 schafft eine Transitverbindung für den LKW-Verkehr über den Alexanderplatz, den Prenzlauer Berg zur A 114 bzw. B 2 Richtung Rostock und Polen.

In dem angewandten Verfahren fehlen nachvollziehbare Berechnungsmodelle für

den LKW-Verkehr völlig. Die Zahlen liegen um bis zu 26 Prozent niedriger als bei Verkehrszählungen 2005. Damit sind alle Emissionsberechnungen und Lärmgutachten Makulatur.

### **Die Prüfung der Varianten und Alternativen ist unvollständig:**

Bei der Planfeststellung wurden nicht alle Trassenvarianten, wie beispielsweise die Verlängerung über die Spree geprüft. Auch Alternativen wie der Bau einer Stadtstraße statt einer Autobahn ist nicht in Betracht gezogen worden.

### **Die Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudie ist falsch:**

Der Umweltverträglichkeitsstudie wurde eine Baumaßnahme von zwei mal zwei Fahrspuren zugrunde gelegt. Tatsächlich soll der 16. Bauabschnitt mit zwei mal drei Fahrspuren errichtet werden. Eine Inanspruchnahme von zwei nicht in die Umweltverträglichkeit einbezogenen Fahrspuren zieht eine größere Inanspruchnahme von Flächen und damit gravierendere Auswirkungen für Umwelt und Natur nach sich.

### **Unvollständige Darstellung der Quartiere mit zusätzlichen Belastungen:**

In den Planfeststellungsunterlagen sind die Gebiete mit Entlastungen infolge abnehmenden Verkehrs und der damit verbundenen Emissionen deutlich ausgewiesen. Eine solche Ausweisung ist für Gebiete, die künftig unter starken Belastungen zu leiden haben, nicht erfolgt.

### **Nicht kalkulierte Zusatzkosten für Berlin:**

Im Landeshaushalt sind nur die Planungskosten für die A100 etatisiert. Nicht eingerechnet sind Kosten für die im Verfahren angekündigten baulichen Maßnahmen für verkehrliche Entlastung anderer Stadtstraßen. Erfolgen diese Rückbaumaßnahmen nicht, generiert die A 100 zusätzlichen Verkehr. Nicht eingerechnet sind die Anschlussstraßen und Plätze, die infolge neuer Verkehrsströme umgebaut werden müssen. Nicht eingerechnet sind neue, im Erörterungsverfahren bekannt gegebene Baumaßnahmen. Drei neue Trassen sollen Gewerbegebiete erschließen bzw. den S-Bahnring überspannen, damit dieser während der Baumaßnahmen nicht gesperrt werden muss.

### **Verschlechterung des ÖPNV:**

Am Ende des 16. Bauabschnitts entfällt die Busspur. Der bahnhofsnahe Umsteigeknoten am Treptower Park muss verlegt werden. Busse werden langsamer und das ÖPNV-Angebot verliert an Attraktivität. Die Millionen, die Berlin aus dem Landeshaushalt in die A 100 investiert, fehlen für die Verbesserung des ÖPNV.

### **Das Vorhaben konterkariert Klimaschutzziele:**

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr hat der Senat das Ziel ausgewiesen, die klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen aus dem Autoverkehr bis 2015 um 25 Prozent zu senken. Dieses Ziel wird er verfehlen. Nach eigenen Angaben werden die Kohlendioxid-Emissionen mit den geplanten Straßen- und Autobahnbaumaßnahmen bis dahin um 10 Prozent steigen. Die Differenz von Ist und Soll beträgt 35 Prozent.

### **Städtebauliche Abwertung:**

Die Autobahn mindert die städtebauliche Qualität der Wohngebiete und mindert die Aufenthaltsqualität in Kleingärten. Sie schlägt eine tiefe Schneise in die Stadt, die zu einer unüberwindlichen Barriere wird. Sie führt zu einer Abwertung der anliegenden Wohngebiete, zur Minderung der Aufenthaltsqualität und führt zur sozialen Spaltung.

### **Der 17. Bauabschnitt kann und wird nicht gebaut werden:**

Der Senat gibt selbst zu, dass erst mit dem 17. Bauabschnitt verkehrliche Verbesserungen für einen Teil des Autoverkehrs eintreten würden. Der 17. Bauabschnitt allerdings steht in den Sternen. Es gibt weder irgendeinen Hinweis darauf, dass er jemals finanziert werden könnte, noch gibt es eine realistische Chance auf seine Durchführung. Die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg lehnen diesen Bauabschnitt ab.