

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Keine haushaltswirksamen Aktivitäten zur Planfeststellung der A100 ohne Zustimmung des Parlaments

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die Planfeststellung für den 16. Bauabschnitt der A100 nicht zu beschließen und das Planfeststellungsverfahren nicht weiter voranzutreiben.

Begründung

Nach der Erörterung des Planfeststellungsverfahrens für den 16. Bauabschnitt der A100 traten eine Vielzahl von Mängeln und Planungsversäumnisse zutage. Die Mängel sind grundsätzlicher Art, so dass ein Weiterbau der A100 nicht sinnvoll ist.

Mit der Sperre durch Rot-Rot von 1,9 Mio. Euro aus dem Titel für allgemeine Autobahnbaumaßnahmen im November 2009 hat Rot-Rot gezielt den Eindruck erweckt, dass die Arbeit am Planfeststellungsbeschluss für die A100 zurückgestellt ist und eine Weiterplanung der Entsperrung bedürfen würde. Diesen Eindruck hat die Verkehrssenatorin bewusst verstärkt, indem Sie einen Entsperrungsantrag für Planungsmittel ins Parlament einbrachte, obwohl sie die Planungen die ganze Zeit vorangetrieben hat. Mit diesem Verhalten wollte Rot-Rot darüber hinwegtäuschen, dass sie von Anfang an vor hatten, noch in dieser Legislaturperiode einen Planfeststellungsbeschluss für die A100 herbeizuführen.

Für das teure und gravierend in die Verkehrsabläufe eingreifende Bauvorhaben A100 fehlt das fachliche Fundament. Weder die dramatische Zunahme der Verkehrseinschränkungen an den Autobahnengpässen, noch die Transitwirkung seit der Inbetriebnahme der neu gebauten A113 wurde im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren ermittelt.

Seit der Fertigstellung der A113 als direkte Verbindung zum Flughafen und zum Berliner Autobahnring A10 hat der Umfang der Verkehrseinschränkungen bzw. Sperrungen des Britzer Tunnels und des A113-Tunnels kontinuierlich zugenommen. Der Britzer Tunnel war 2007 vor Inbetriebnahme der A113 aufgrund von Unfällen, hohen Verkehrsaufkommens, bzw. aufgrund kurzzeitiger Sperrung eines Fahrstreifens vor dem Tunnel und der Zufahrten Buschkrugallee und

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind über die Internetseite
www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) einzusehen.

Britzer Damm nur 12 mal gesperrt bzw. nur eingeschränkt nutzbar. 2009 waren es schon 173 mal.

Anlieger der Stadtautobahn nehmen seit Inbetriebnahme der A113 ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen – insbesondere in den Nachtstunden – wahr. Der Senat sieht die Bündelungswirkung als zentrale Ursache dieser Entwicklung. Untersuchungen und Transitverkehrszählungen, die diese Vermutung bestätigen könnten, gibt es allerdings nicht. Entsprechende Gutachten wurden nicht in Auftrag gegeben. Die Erkenntnisse des Senats beruhen allein auf eigenen Schätzungen.

Eine wesentliche Ursache für den Anstieg des nächtlichen Verkehrs dürfte der Transitverkehr sein. Sehr wahrscheinlich ist nämlich, dass der Lkw-Transitverkehr seit Inbetriebnahme der A113 die Abkürzung durch die Stadt wählt. Vor dem Hintergrund der niedrigen Löhne - insbesondere bei osteuropäischen Lkw-Fahrern - dürfte die Mautersparnis, die sich durch die Abkürzung über die A113, A100 und A111 gegenüber der Fahrt auf dem Berliner Ring ergibt, diesen Lkw-Fahrern überaus willkommen sein.

Vor dem Hintergrund steigender Emissionsbelastungen und den steigenden Verkehrseinschränkungen im Bereich der Autobahntunnel verbietet sich ein Weiterbau der A100. Die zunehmenden Verkehrseinschränkungen beweisen, dass mit dem Konzept der Verkehrsbündelung die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Autobahn bereits überschritten sind. Bestrebungen, zusätzlichen Verkehr zu bündeln, müssen im Stau enden.

Darüber hinaus ist nicht zu akzeptieren, dass durch die Forcierung des Autobahnbaus Transitverkehr an die Umweltzone herangeführt, bzw. mit dem Weiterbau der A100 in die Umweltzone hineingeführt und entlang der drei gefährlichsten Unfallschwerpunkte durch die Stadtteile Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Pankow gelenkt wird.

Daher sind insbesondere vor weiteren Planungsaktivitäten, die für eine Planfeststellung der A100 erforderlich sind, die für die A100 zu erwartenden Auswirkungen auf den Lkw-Durchgangsverkehr, die Auswirkungen des Autobahnbaus auf Engpässe im Autobahnnetz und die Auswirkung auf den CO₂-Ausstoß zu untersuchen. So lange durch vergleichende Untersuchungen des Lkw-Transitverkehrs nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Lkw-Durchgangsverkehr zunimmt und die Engpässe im Autobahnnetz sich verstärken, ist ein Weiterbau der A100 verantwortungslos.

Berlin, den 28. September 2010

Pop Ratzmann Hämmerling
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen