V-15 Keine Verlängerung der Autobahn A 100 - Berlin braucht mehr Schiene statt Straße

Antragsteller*in: Antje Kapek (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg)
Tagesordnungspunkt: TOP 10 Verschiedenes

Die A100 in Berlin ist ein Relikt der autogerechten Stadt, ein eklatantes Beispiel für eine verfehlte Verkehrspolitik und spätestens seit der Erkenntnis über die marode Elsenbrücke ist auch der Bau des 17. Bauabschnitts nicht mehr realisierbar. Deshalb muss der Weiterbau endlich endgültig gestoppt werden. Wir haben den Weiterbau der A100 immer abgelehnt und werden dies auch weiterhin tun.

Wir fordern daher den Berliner Senat dazu auf, den 17. Bauabschnitt der A100 gegenüber der Bundesregierung abzumelden, um damit die Streichung des 17. Bauabschnitts aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem dazugehörigen Fernstraßenausbaugesetz zu veranlassen.

Damit soll die Ausschreibung für die Planung des 17. Bauabschnittes der A100 seitens der bundeseigenen Autobahn GmbH zurückgenommen und alle bereits erfolgten Planungen und Voruntersuchungen von der Bundesautobahn Gesellschaft eingestellt werden. Auf der geplanten Strecke des 17. Bauabschnitt der A100 muss der Senat den Flächennutzungsplan, zugunsten von bezahlbarem Wohnungsbau, Orten für kulturelle Nutzungen wie z.B. der Clubkultur, Freiflächen, Urban Gardening, Sportangeboten, alternativer Angebote für den Wirtschafts- und Güterverkehr oder temporären Schulstandorten, angepasst werden.

Durch die Streichung des 17. Bauabschnitts aus dem Bundesverkehrswegeplan kann die Elsenbrücke ohne weitere Verzögerung und Kapazitätsbeschränkungen wiedererrichtet werden.

Die Regierung von Berlin fordern wir dazu auf, für den Abschluss des 16. Bauabschnitts der Bundesautobahn A100 einen qualifizierten Abschluss zu beauftragen und die noch ausstehenden Verkehrskonzepte für den am Treptower Park abfließenden Verkehr zu erstellen.

Damit das erfolgreich gelingen kann, fordern wir den Senat zudem auf, die Leistungsfähigkeit des künftigen Autobahnanschlusses Am Treptower Park neu zu berechnen. Denn durch die abgebrochene sechsspurige Elsenbrücke, die bis mindestens 2028 nur durch eine zweispurige Ersatzbrücke ersetzt wird, ist die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges gegenüber den Berechnungen aus der Planfeststellung des 16. Bauabschnitts bis zu zwei Drittel gemindert.

Daher ist es erforderlich, eine neue Leistungsfähigkeitsuntersuchung vorzunehmen, die die aktuellen Gegebenheiten berücksichtigt, fundierte Zahlen über das Verkehrsaufkommen liefert und eine realistische Planungsgrundlage für das Verkehrskonzept sicherstellt, um ein Verkehrschaos am Autobahnabschluss zu verhindern.

Gleichzeitig muss die Regierung fehlende Radverkehrsanlagen und Gehwege bereitstellen und vorhandene Anlagen, wie die in der Elsenstraße, ebenso wie die dortigen Busspuren, in geschützte Anlagen umwandeln, um eine unbefugte Nutzung nach Inbetriebnahme der Autobahn durch private Pkw wirksam zu verhindern.

Ohne ein solches Verkehrskonzept erteilen wir der Eröffnung bzw. der Inbetriebnahme des neuen Autobahnabschnitts eine Absage. Klar ist für uns aber auch, dass auch ein Verzicht auf den 16. Bauabschnitt und alternative Nutzungen sinnvoller gewesen wären bzw. sind.

Das durch die Aufgabe des 17. Bauabschnitt frei werdende Geld muss sinnvoller für Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs verwendet werden.

Ebenso sollte die Verlängerung der Siemensbahn von Spandau zum Berliner Hauptbahnhof als ein
solch bedeutendes Schienenprojekt gegenüber dem Bund angemeldet werden.

Wir fordern den Senat zudem auf, die Nahverkehrstangente/ Schienen-TVO als wichtige
Schieneninfrastruktur Maßnahme zur Schließung der Lücke im äußeren Bahnring Berlins in die
Investitionsmaßnahmen von “i2030” aufzunehmen und durch den Bund finanzieren zu lassen.

Begründung

Mit dem Beschluss vom 10.12.2020 hat der Senat anerkannt, „dass die fortschreitende Erderhitzung eine Klimanotlage darstellt, die dringendes Handeln und zusätzliche Anstrengungen zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung erforderlich macht.” Eine wesentliche Quelle für den Ausstoß des für die Klimaerhitzung hauptverantwortlichen Klimagases Kohlendioxid ist in Berlin der Straßenverkehr. Im Jahr 2019 lag der Anteil des Straßenverkehrs am Berliner CO2-Ausstoß bei 21,4 Prozent. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die Emissionen im Vergleich zum Ausgangsjahr 1990 absolut gestiegen sind, anstatt zu sinken. Wissenschaftliche Studien belegen zudem schon seit Langem, dass der Bau neuer Straßen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt (induced demand). Hinzu kommt der erhebliche Ausstoß von Kohlendioxid durch den Bau der Autobahnabschnitte selbst, welcher weder mit den Klimazielen des Landes noch mit denen des Bundes vereinbar ist. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der weitere Ausbau der A100 einen Anstieg der CO2-Emissionen im Verkehrssektor mit sich bringt und somit nicht mit dem Klimanotlagebeschluss des Senats in Einklang zu bringen ist.

Abgesehen von der klimapolitischen Katastrophe, sind die massiven Eingriffe aber auch aus städtebaulichen Sicht vollkommen unverhältnismäßig. Wo es heute gilt, den ohnehin schon viel zu knappen Wohnraum zu schützen, werden intakte Wohngebiete mit Wohnungen, Schulen und Parks abgerissen. Anstatt Verkehrsprobleme zu lösen, sorgt der Ausbau, insbesondere an den geplanten Anschlussstellen, zu regelrechten „Verkehrsinfarkten“ – vor allem dann, wenn keine valide Leistungsfähigkeitsberechnung der Erstellung eines Verkehrskonzepts zugrunde liegt.

Neben Umwelt, Klimaschutz und Städtebau, sind die enormen Baukosten eine nicht hinnehmbare Steuergeldverschwendung. Der 16. Bauabschnitt der A100 ist mit rund 720 Mio. Euro für 3,2 km der teuerste Straßenabschnitt in der Geschichte der Bundesrepublik. Der 17. Bauabschnitt würde diesen traurigen Rekord noch einmal übertreffen.

Unterstützer*innen

Julian Schwarze (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Claudia Leistner (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Annika Gerold (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Harald Moritz (KV Berlin-Treptow/Köpenick), Pascal Striebel (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Jenny Laube (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Kathleen Rabe (KV Berlin-Pankow), Sarah Jermutus (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Monika Herrmann (KV Berlin-

Friedrichshain/Kreuzberg), Christian Fiebrig (KV Berlin-Pankow), Thuy Chinh Duong (KV Berlin-Mitte), Philipp Ahrens (KV Berlin-Lichtenberg), Tobias Jahn (KV Berlin-Mitte), Daniela Ehlers (KV Berlin-Lichtenberg), Johannes Mihram (KV Berlin-Mitte), Andreas-Martin Selignow (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Frauke Prasser (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg), Nicolas Völcker Ortega (KV Berlin-Lichtenberg), Hans-Christian Höpcke (KV Berlin-Lichtenberg), Karin Hausmann-Kasper (KV Berlin-Lichtenberg), Anne-Christin Beutel (KV Berlin-Lichtenberg), Jan Möbius (KV Berlin-Lichtenberg), Stefan Haubold (KV Berlin-Lichtenberg), Stefan Gelbhaar (KV Berlin-Pankow), Jakob Baum (KV Berlin-Mitte), Almut Neumann (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Sonja Gerth (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg), Paul Leonard Witte (KV Berlin-Neukölln), Hans Hagedorn (KV Berlin-Kreisfrei), Dante Esteban Davis (LV Grüne Jugend Berlin)