



Bürgerinitiative
Stadtring Süd
BISS Berlin

Plesser Str. 3
12435 Berlin
Tel. (030) 70 12 10 04

info@stop-a100.de
www.stop-a100.de

Pressedienst

Stellungnahme der BISS zur 47. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr des Abgeordnetenhauses von Berlin:

Anhörung auf Antrag der Fraktion B'90/Die Grünen zur Planfeststellung A 100

Berlin, Montag, 25. Mai 2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BISS arbeitet ehrenamtlich und ist ein überparteilicher, unabhängiger Zusammenschluss von Bürger/innen Berlins. Sie hat sich zum Ziel gesetzt,

- a) durch Öffentlichkeitsarbeit viele Menschen in die Lage zu versetzen, sich an der Stadtplanung und Gestaltung ihres Wohnumfeldes aktiv zu beteiligen und
- b) durch fachliche Arbeit zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Berlin beizutragen.

Die in der BISS zusammengeschlossenen Personen und Initiativen wenden sich grundsätzlich gegen das Autobahnvorhaben, halten es für verkehrspolitisch und stadtplanerisch grundlegend verfehlt, nahe liegende Alternativen für nicht und nicht hinreichend geprüft, die geplanten Schutzmaßnahmen gegen Immissionen für unzureichend, die Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für unzulässig, die Folgen für die Stadt für weder ausreichend ermittelt und dargestellt noch bewältigt und das Vorhaben für eine Verschwendung von Steuermitteln. Wir fordern den Senat auf, das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 100 zwischen Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Am Treptower Park zu stoppen und einzustellen.

Der Nutzen der Trasse für die Berliner Öffentlichkeit und vor allem für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ist nicht überzeugend belegt. Anstatt sowohl aus dem Bundes- als auch aus dem Landeshaushalt pro Meter Autobahn rund 140.000 Euro für Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Grunderwerb auszugeben, fordern wir, dass dieses Geld in den Erhalt und die fällige Sanierung des bestehenden Straßen- und Brückennetzes investiert sowie für den geordneten Rückbau von Straßen und den Ausbau bzw. Verbesserungen des Umweltverbundes ausgegeben wird.

Wir erläutern unsere Position anhand von fünf zentralen Gründen (gleichwohl in Stichworten und anhand ausgewählter Beispiele; ausführliche Begründungen sind in der rechtsanwaltlich vertretenen Einwendung erläutert):

SPENDENKONTO*
Stichwort »Gegen A100«
Empfänger: BUND Berlin
Konto-Nr.: 32 888 02
Sozialbank Berlin
BLZ 100.205.00

* Spendenaktion erfolgt
in Zusammenarbeit
mit dem BUND Berlin

BÜRGERTELEFON (030) 70 12 10 04

1. Die Planungsunterlagen sind unvollständig und fehlerhaft:

- a. Die gesamten Planungsunterlagen sind in sich unstimmtig und erlauben keine gerechte Abwägung, da die Planungen für den 16. und 17. BA nicht getrennt werden. D.h.: Für das Vorhaben werden die angeblich positiven Wirkungen von 16. und 17. BA unterstellt, obwohl der 17. BA auf absehbare Zeit weder geplant noch gebaut wird, da er nicht finanzierbar ist. Betrachtet man hingegen ausschließlich den 16. BA sind die angenommenen positiven (Entlastungs-) Wirkungen deutlich geringer und rechtfertigen keineswegs die mit dem Vorhaben verbundenen schwerwiegenden Eingriffe.
- b. Das Linienbestimmungsverfahren hat 1995 ohne öffentliche Beteiligung stattgefunden. Die Beurteilung des Eingriffs ist unter Maßgabe einer 2x2-spurigen Trasse erfolgt, obwohl 2x3 Spuren im BVWP angemeldet waren.
- c. Es hat keine seriöse Prüfung von Trassenvarianten stattgefunden, insbesondere nicht zwischen Kieholzstraße und Frankfurter Allee.
- d. Die vorliegende Planung beruht auf veralteten Verkehrszählungen. Die einzig vorliegende „Objektkonkrete Verkehrsprognose 2025“ als eine der wichtigsten Grundlagen, ist nicht überprüfbar, weil die Grundannahmen und Herleitung der Ergebnisse nicht nachvollziehbar sind; sie zieht keine aktuellen Verkehrszahlen heran, sondern beruht auf Verkehrszählergebnissen 2004-2006. Außerdem enthält sie offensichtliche Fehler in der Ermittlung des Anteils von LKW-Anteilen bei Analyse¹ und Prognose² – folglich sind die Lärm- und Abgasprognosen zu niedrig eingeschätzt. Wesentliche Veränderungen im Verkehrsnetz – z.B. die Fertigstellung der A 113 – werden nicht einbezogen.

2. Der geplante Autobahnabschnitt ist insbesondere an der AS Treptower Park verkehrlich nicht funktionstüchtig:

- a. Der induzierte Verkehr wurde unterschlagen: „„Unter Berücksichtigung der großen Unsicherheiten in der Abschätzung kann gesagt werden, dass der Bau der A 100 dazu führen würde, dass im Pkw-Verkehr der Kraftstoffverbrauch um ungefähr 15.000 Liter/Tag bis 40.000 Liter/Tag zunehmen würde.“ (R. Pfeleiderer; Stellungnahme errechnet auf der Grundlage des BVWP).
- b. Aufgrund des in den Unterlagen falsch und zu niedrig eingeschätzten Verkehrsaufkommens, werden die hohen Immissionsbelastungen für AnwohnerInnen und nicht-motorisierte Verkehrs-TeilnehmerInnen durch Lärm, Abgase, Feinstaub noch höher ausfallen. Grenzwerte der 16.BimSchV Lärm und 22. BimSchV Abgase werden überschritten (Luftreinhalteplan Berlin wird unterlaufen). Die Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte ist nicht

¹ Diskrepanzen zwischen Verkehrszählung des Senats 2005 und Zählung aus 2005 der Bundesanstalt für Straßenwesen 2005 (auf Autobahn), unklare Ermittlung des LKW-Anteil ab 2,8t – nicht klar dargelegt, bei Zählung werden nur LKW ab 3,5t erfasst.

² In den Unterlagen wird von zukünftig gleich bleibendem LKW-Anteil ab Verkehrsaufkommen ausgegangen. Das ist nicht richtig, es ist eine Verschiebung zu Gunsten des LKW/Wirtschaftsverkehrs auszugehen. Davon geht auch der Senat bei der Überarbeitung des StEP Verkehr aus.

zulässig, und da keine **weiteren Maßnahmen zur Luftreinhaltung** benannt werden, ist die **A100 nicht genehmigungsfähig**.³

- c. Das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die A100 kann im Bereich Eisenstraße/-brücke nicht bewältigt werden. Die Eisenbrücke ist derzeit mit 68.000 Kfz/täglich an ihrer Belastungsgrenze (= 4.400 Kfz in Spitzenzeiten). Selbst mit den zu gering eingeschätzten Prognosen bis 2025, wird die Belastung auf 74.300 (über 5.000 Kfz in Stoßzeiten) steigen. Der Senat behauptet, der Verkehrsablauf ist gegeben, ohne Leistungsfähigkeit zu belegen. Den Autoverkehr von der A100 nur „dosiert abfließen zu lassen“, ist nicht möglich („Torso“). **Damit ist der 16. BA Abschnitt der A100 nicht funktionstüchtig und nicht genehmigungsfähig**. Jeder Abschnitt muss eigenständig funktionstüchtig sein.⁴
 - d. Der Verkehr wird vielmehr über Schleichwege in die Wohngebiete von Alt-Treptow und Kreuzberg abfließen und dort zu erheblicher gesundheitlicher Belastung von AnwohnerInnen führen (z.B. vor Kitas, Schulwege). Die in den Prognosen unterschätzte Unfallgefahr steigt an.
3. **Negative sozial-räumliche Auswirkungen sind die Folge:** Die Autobahnverlängerung wird zu sozialen Problemen führen: Wer kann, zieht fort. Übrig bleiben - entlang der Lärm- und Feinstaubachse mit niedriger Lebensqualität - sozial und ökonomisch benachteiligte Menschen, Ärmere und Ältere. Soziale Entmischung im Kiez ist die Folge, funktionierende soziale Gefüge werden gefährdet. Diese Folgen werden vom Senat und Bezirksamt Treptow-Köpenick wissentlich in Kauf genommen; dabei werden erfolgreiche Bemühungen von Kiez-Initiativen in Nachbarschaftsvierteln zerstört.
4. **Die stadtoökologischen Eingriffe sind erheblich und werden klein geredet:**
- a. Die Versiegelung von Flächen, die zu einem „**Verlust oder einer signifikanten Beeinträchtigung von Biotopen**“ führt, entspricht einer **Fläche von fast 25 Fußballfeldern**. Aber dies sind keine Flächen, die zur Begegnung mit anderen Menschen einladen, sondern es entstehen menschenfeindliche und lebensgefährdende Flächen für den motorisierten Individualverkehr. Sie dienen der Verstetigung einer Raum- und Zeitüberwindenden, geschwindigkeitsorientierten Mobilität, die die Beweglichkeit nicht-motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen einschränkt. Dass die Senatsverwaltung im Erläuterungsbericht in diesem Zusammenhang von einem „geringem oder kaum nennenswerten Schaden“ spricht, der an der Trasse entstehe, ist nicht nur beschönigend, sondern irreführend. Von unterschätzter Bedeutung ist die Vernichtung wichtiger Frischluft- und Kaltluftschneisen entlang der Trasse (Kleingärten), die v.a. für die klimatische Erwärmung („*urban heat*“) von großer Bedeutung sind.
 - b. Die UVS und der landschaftspflegerische Begleitplan (U12) erfassen zahlreiche Konflikte und benennen den bedeutsamen Verlust und die

³ Entlastung von 60.000 Menschen nicht belegt nur Behauptung, was heißt konkret Entlastung? Um wie viel Dezibel werden wie viele Menschen entlastet? – (3 dB(A) sind deutlich spürbar – pauschale Voraussetzung 50% weniger Verkehrsaufkommen als vorher)

Zunahme des Verkehrs auf Zufahrtsstraßen zu den Anschlüssen, durch 17.BA wird das Verkehrsaufkommen z.B. für Wildenbruchstraße, Am Treptower Park und Köpenicker Landstraße wieder steigen.

⁴ Auch der Wirtschaftsverkehr wird hierdurch behindert, auch er wird im Stau stehen.

Beeinträchtigung von Lebensräumen der Fauna, darunter streng geschützte Arten wie die Haubenlerche, sechs Fledermausarten und die Zauneidechse. Die Ausgleichsmaßnahmen erfassen diese Bedrohung der Artenvielfalt nicht einmal im Ansatz. An der AS Treptower Park werden 14 denkmalgeschützte Platanen gefällt; insgesamt werden jedoch wesentlich mehr als die angegebenen 298 Bäume gefällt, weil ein fehlerhaftes Baumgutachten vorgelegt wurde. Hohe Versiegelung von Freiflächen (Kaltluftschneisen) Völlig unzureichende Kompensationsmaßnahmen!

5. Inkohärenz der Gesamtpolitik des Senats: Höherrangige Vereinbarungen und Selbstverpflichtungen werden nicht eingehalten

- a. Das Vorhaben zur BAB 100 widerspricht dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und der Zielsetzung, den motorisierten Verkehr am Gesamtaufkommen bei 33% und den Umweltverbund bei 66% zu stabilisieren (Multimodalität). Es widerspricht dem Lärminderungsplan und dem Luftreinhalte-Aktionsplan für Berlin.
- b. Auch nationale und internationale Vereinbarungen werden unterlaufen; dabei werden Steuergelder verschwendet, weil sie für Imagekampagnen ausgegeben werden, die Bemühungen vortäuschen, aber durch den Trassenbau wieder zerstört werden.
 - i. Dies gilt in besonderem Maße für die Kampagne „Countdown 2010“, der der Senat und einige Bezirke im Mai 2008 öffentlichkeitswirksam beigetreten sind. Die Fortführung der A 100-Planung widerspricht jedoch den Zielen der Kampagne Countdown 2010, denn sie behindert die dringend erforderliche Umsetzung der UN-Biodiversitätskonvention durch Gefährdung von streng geschützten Arten in Flora und Fauna.
 - ii. Dies gilt auch in besonderem Maße für die Verpflichtungen einer städtischen Klimaschutzpolitik: Der Berliner Senat bekennt sich mit verschiedenen Initiativen zur Klimarahmenkonvention hat sich mit dem Klimaschutzpolitischen Arbeitsprogramm 2008 das Ziel gesteckt, CO₂-Emissionen von mehr als 40 Prozent bis 2020 gegenüber 1990 zu reduzieren (Mitglied in C40-Initiative und ICLEI). Zudem verpflichtet die integrierte Klimastrategie des Senats alle Senatsverwaltungen zur Überprüfung ihrer Maßnahmen auf Auswirkungen auf den Klimaschutz durch Emissionsreduktion. Demgegenüber steht die Planung der A 100-Verlängerung durch die antragstellende Behörde, die Ziele und Selbstverpflichtungen mit einer globalen Reichweite unterläuft! Denn der motorisierte Straßenverkehr ist mit Abstand der größte CO₂-Emittent des Verkehrssektors - und dies mit steigender Tendenz.

Berlin, 25. Mai 2009

Dr. Birte Rodenberg

Für Rückfragen: 0170 / 711 8350