

David gegen Goliath: Widerstand gegen Straßenbau in Deutschland ist möglich

Erfahrungen der BISS im Planfeststellungsverfahren zur A 100

Birte Rodenberg, Bürgerinitiative Stadtring Süd

Es war kurz nach dem Fall der Mauer, mitten in der Wiedervereinigungseuphorie, als die damalige schwarz-gelbe Koalition das so genannte „Beschleunigungsgesetz“ zum Straßenbau auf den Weg brachte. Bis dahin mussten die Straßenbauer und –planer eine langwierige Prozedur durchlaufen, bei der die Verwaltung unter Beteiligung der Öffentlichkeit Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung und schließlich Planfeststellungsverfahren durchführen musste. Die Beschlüsse konnten in zwei Instanzen vor Verwaltungsgerichten angefochten werden. Seit in Kraft treten des Gesetzes ist nur noch eine Beschwerde beim Bundesverfassungsgericht gegen einen Planfeststellungsbeschluss möglich. Aber auch eine Klage hat keine aufschiebende Wirkung mehr. Mit dem Ziel, den „Straßennotstand im Osten“ zu beseitigen, und möglichst schnell die blühenden Landschaften mit Betonschneisen zu durchziehen, wurde seit Beginn der 1990er Jahre auch versucht, bestehende Umweltprüfungen seitens der Planungsbehörden und die öffentlichen Beteiligungsverfahren auf ein Minimum zu reduzieren. Trotz anfänglicher Kritik der Opposition an den frühen Plänen der damaligen „Freie-Bahn-für-freie-Bürger“-Fraktion wurde das Gesetz dann unter dem sozialdemokratischen Autokanzler verabschiedet, um auch im Westen schneller bauen und fahren zu können.

Die beiden zentralen Ziele der Planierwütigen, nämlich a) die gesamte Planungszeit von Straßenneubau und b) die Klageverfahren gegen den Straßenbau erheblich zu verkürzen, wurden bislang weit verfehlt. Geschafft hat es die neue Verordnung allerdings, den klagewilligen Umweltverbänden Steine in den Weg zu legen und die Beteiligungsmöglichkeiten der breiten Öffentlichkeit zu verringern. Damit konnte der erfolgreiche Widerstand gegen den Schnellstraßenbau insgesamt deutlich eingeschränkt werden.

Auch der jahrelange Widerstand gegen die Verlängerung der Bundesautobahn A 100, besser bekannt als Berliner Stadtautobahn, stößt immer wieder an Grenzen der deutschen Gesetzgebung und an zäh-konservative Verwaltungsstrukturen, die Straßenneubau unbedingt fördern wollen – gegen jeden städtebaulichen Sinn und ökologischen Verstand.

Zum Hintergrund: Ende der 1990er Jahre wurde die Verlängerung der Berliner Stadtautobahn A 100 von der Anschlussstelle Grenzallee in Neukölln bis zur Straße Am Treptower Park im Bundesverkehrswegeplan „mit vordringlichem Bedarf“ festgeschrieben. 420 Mio. Euro spendiert der Bund für den rund 3 Kilometer langen Wurmfortsatz in Beton und Stahl. Viele Jahre war nichts zu hören, auch wenn in den Amtsstuben der Senatsverwaltung fleißig an dem „Ingenieurbauwerk“ gebastelt wurde. Im Frühjahr 2009 wurden dann die Planungsunterlagen für den 16. Bauabschnitt der A 100 öffentlich ausgelegt. Während der vierwöchigen Auslegung der Planunterlagen in den Rathäusern Treptows und Neuköllns (immerhin in lokaler Nähe der meisten Betroffenen) galt es, möglichst viele Menschen zu motivieren, eine persönliche Einwendung schriftlich zu verfassen. Unterschriftenlisten, Petitionen, Emails, E-Cards und alle anderen Formen des bunten, sich schnell vervielfältigenden und – ein Stückweit - einfachen Protestes nützen in diesem Verfahren nicht viel. Fachwissen ist erforderlich, um rechtlich relevante Einwände gegen die Planung zu erheben und um Planungsfehler aufzudecken. Aber auch wenn Menschen, die entlang der Trasse oder im Umfeld der geplanten Autobahn wohnen, ihre persönliche Betroffenheit formulieren, muss das als Einwand berücksichtigt werden. Doch bleibt die Hürde bestehen, dieses schriftlich – in deutscher Sprache - formulieren zu müssen. Und: es in der Zeit der Planauslegung rechtzeitig zu tun; denn, was in dieser Zeit nicht moniert wird, wird hinterher nicht mehr berücksichtigt. Unterstützt von vielen Bündnispartnern, wie dem BUND, dem VCD und den Grünen, hat die Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS) deshalb Einwendungsmodule erstellt und Vorlagen erarbeitet sowie diese über das Internet und eine große Postwurfsendung verteilt. Eine große Postkartenaktion und eine Demonstration haben die Mobilisierung abgerundet, so dass am Ende rund 2.500 Einwendungen bei

der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gegen die unsinnige A100-Planung eingingen. Das ist eine stolze Zahl, wenn man bedenkt, dass der Widerstand gegen Autobahnen nicht gerade besonders attraktiv ist und die Massen mobilisiert.

Die Senatsverwaltung peitscht das Verfahren voran und so mussten wir die Hoffnung aufgeben, dass die Menge der Einwendungen zu einer Verzögerung im weiteren Planfeststellungsverfahren führt. Doch bereits im November 2009 wurden die Einwendungen in einem mehrtägigen Anhörungsverfahren erörtert. Hier trennte sich die Spreu vom Weizen sichtbar: Die Berufsplaner und die eigens für dieses Verfahren teuer eingekaufte Rechtsvertretung des Senats fanden Platz an Tischen, während die Mitglieder der Bürgerinitiative und Verbände erst auf offizielles Nachfragen hin Tische und Verlängerungskabel (sic!) erhielten. Die Öffentlichkeit wurde während des neuntägigen Sitzungsmarathons ebenfalls erst auf Antrag der BISS hergestellt, ebenso wie erst langwierig diskutiert werden musste, dass Einwander am Abend eine Stunde Zeit bekommen, um unabhängig von der verbindlichen Tagesordnung ihre Belange vorzubringen. Sitzungsgestahlte Profis aus den Umwelt- und Verkehrsverbänden lobten in dieser Hinsicht das Entgegenkommen und die Offenheit der Anhörungsbehörde (nicht des Vorhabenträgers) für die berechtigten und inhaltlich tragfähigen Argumente der Gegner – aber ein tragfähiger, offener Dialog fand nicht statt.

Wir, die VertreterInnen der BISS, die sich auf dieses David-gegen-Goliath-Verfahren eingelassen haben, sind uns bewusst darüber, dass unsere Ansprüche an demokratische Transparenz und an wirkungsvolle, d.h. entscheidungsrelevante Beteiligung nicht erfüllt werden. Gleichwohl hätten wir uns mehr Unterstützung durch andere Bürgerinitiativen, AnwohnerInnen und die bunte Friedrichshain-Kreuzberger Szene gewünscht – schließlich hatte die Senatsverwaltung extra das riesige Congress-Center angemietet, um den von ihr erwarteten Protestlern einen Platz anbieten zu können. Selbstverständlich ist es angenehmer, sich an einem sonnigen Nachmittag auf eine Demo zu begeben, als an einem grauen Arbeitstag im November den Ausführungen eines Verkehrsexperten zum LKW-Anteil auf den Straßen zu lauschen. Das finden auch wir, aber wir glauben nicht, dass der Kampf gegen Straßenbau nur auf den Straßen geführt wird (noch nicht), sondern, dass er leider ziemlich „unsexy“ ist und bis zum Planfeststellungsbeschluss vor allem durch sachliche, fachliche und politische Arbeit v.a. in den Amtsstuben geführt werden muss – und dafür braucht die BISS noch viel mehr und breitere Unterstützung.

Tatsächlich zieht der Senat zur Zeit die Schrauben an; ein abzureißendes Haus in der Beermannstraße hat er gekauft, die Mieter werden mit Besichtigungsterminen bedrängt; ganze Kleingartenkolonien haben ihre Kündigung erhalten und sollen der Räumung zustimmen; noch in diesem Jahr soll offensichtlich der Planfeststellungsbeschluss ergehen. Doch das Anhörungsverfahren hat massive Fehler und Lücken in der Planung offenbart wie auch neue Betroffenheiten für die Menschen in Friedrichshain offengelegt. Dies alles berechtigt zu unserer Forderung nach Neuauslegung der Planungsunterlagen! Wir haben nicht viele Chancen, die A 100 zu stoppen, aber die wenigen sollten wir nutzen. Wie und durch welche Unterstützung, es möglich ist, das Projekt immer noch zu kippen, ist nachzulesen auf der Website der BISS: www.stop-a100.de.