

## **STOP A 100:**

### **Über 30 Jahre Widerstand gegen die verfehlte Berliner Verkehrspolitik und den Ausbau der Stadtautobahn**

Der erste Widerstand gegen den Bau der Stadtautobahn A 100 regte sich Mitte der 1970er Jahre in der Habrechtsiedlung in Tempelhof. Im Februar 1976 nahmen die Mieterinitiative Habrechtsiedlung und die neu gegründete Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS) ihre Arbeit auf, um den Abriss ihrer Wohnsiedlung zu verhindern. Drei Jahre später, im Januar 1979, brachte eine Normenkontrollklage die Autobahnpläne wegen fehlender Bürgerbeteiligung zu Fall.

Das Urteil machte damals Schlagzeilen, war aber kein Grund für die Initiative, die Hände in den Schoß zu legen.

1981 wurden in der Neuköllner Wederstraße drei leerstehende Häuser besetzt. Eines dieser Häuser, der „Bauernhof“, wurde 1982 der Sitz der BISS.

Der Senat plante zu dieser Zeit, die Autobahn in Hochlage um die Habrechtsiedlung herumzuführen. Baubeginn sollte 1985 sein. Die BISS veranstaltete Hearings mit Politikern, informierte die Bevölkerung und veranstaltete ihr erstes Straßenfest. Bei der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan für die Autobahn sprachen sich fast 90% der Befragten (87,5%) gegen diese Pläne aus.

Mitte 1983 wollte der Senat das Vorhaben mit einem Planfeststellungsverfahren durchsetzen, bei eingeschränkter Bürgerbeteiligung und einer begrenzten Klagemöglichkeit nur für Eigentümer. 1985 begann das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A 100 mit dem so genannten Linienbestimmungsverfahren, bei dem fünf Trassenvarianten untersucht wurden. Im Flächennutzungsplan, der damals neu diskutiert wurde, war die Autobahntrasse jedoch bereits so eingetragen, dass sie über die Wederstraße geführt werden sollte. Das stellte allerdings die demokratische „Bürgerbeteiligung“ im Linienbestimmungsverfahren in Frage.

Im Januar 1989 – der rot-grüne Senat (SPD/Alternative Liste) war gerade gewählt – sollten die Autobahnpläne verworfen werden, und es wurde ein Verfahren zur diesbezüglichen Änderung des Flächennutzungsplans eingeleitet. Doch nach dem Mauerfall im Herbst 1989 bekamen die Autobahnbefürworter wieder Oberwasser.

Die BISS informierte nun auch die „neuen“ Nachbarn in Treptow und so gründete sich im Januar 1990 die BISS Treptow.

Nachdem im Dezember 1990 der ein SPD/CDU-Senat gewählt wurde holte man die Autobahnpläne wieder aus der Schublade. Die BISS reagierte darauf mit einer Veranstaltungsreihe zur Stadtentwicklung in Neukölln, einer eigenen Broschüre zur Entwicklung der Wederstraße, mit Straßenblockaden, Baumpflanzungen, Festen und Kampagnen für einen Landschaftspark in Altglienicke und setzte sich für einen „grünen Flächennutzungsplan“ ein.

Bei der Beteiligung zum ersten Gesamtberliner Flächennutzungsplan 1993/94 sprachen sich die BewohnerInnen in über 10.000 Einwendungen gegen die Erweiterung der Stadtautobahn aus. In der Folge dieser Mobilisierungskampagne gründeten sich Stadtteilgruppen der BISS in Friedrichshain und Lichtenberg.

Im Herbst 1994 wurden die Pläne zum Weiterbau der Autobahn von Tempelhof zur Buschkrugallee in Neukölln öffentlich ausgelegt. Fast 9.000 Unterschriften und Einwendungen wurden gesammelt; trotzdem ergeht im September 1995 der Planfeststellungsbeschluss zum Weiterbau.

Die BISS feiert am 1. Juni 1996 ihr 20-Jähriges Bestehen mit einem großen Fest zum letzten Mal im ehemaligen „Bauernhof“ und in der Wederstraße, die nun unter die Räder der Bulldozer fallen.

Während die Bagger und Betonmischer die Stadt und auch die Totenruhe auf zwei Friedhöfen, die direkt auf der Trasse liegen, stören, plant der Senat schon den nächsten Abschnitt der Stadtautobahn.

Nun soll es von der Buschkrugallee in Neukölln über den ehemaligen Mauerstreifen entlang des Teltowkanals auf Treptower Seite und durch Altglienicke nach Schönefeld und Waltersdorf gehen.

Die BISS und die Interessengemeinschaft Teltowkanal (IGT) schließen sich Anfang 1997 zur BISS/IGT zusammen. Sitz der BISS/IGT ist die Behringstraße 33 im Treptower Stadtteil Baumschulenweg.

1997 veranstaltet die BISS/IGT zahlreiche Aktionen, darunter Fahrraddemos, Mahnwachen, Infoveranstaltungen. In Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft ehemaliger Mauergrundstücksbesitzer wurde im Mauerstreifen zwischen Altglienicke und Rudow der Keller eines dem Mauerbau zum Opfer gefallenen Einfamilienhauses freigelegt. Heute befindet sich an dieser Stelle ein Autobahntunnel. Im gleichen Jahr veranstaltete die BISS/IGT in Altglienicke, Rudow und Baumschulenweg Informationsveranstaltungen, auf denen die Senatsverwaltung ihre Pläne zum Bau der Teltowkanalautobahn (A 113 neu) öffentlich vorstellte, während die BISS/IGT die Betroffenen über die Folgen informierte.

Im Frühjahr 1998 lagen die Pläne des Brandenburger Teils der A113neu öffentlich aus (Planfeststellungsverfahren). Der Berliner Teil folgte dann „beteiligungsfreundlich“ in den Sommerferien 1998. Die BISS/IGT beteiligte sich mit einer umfangreichen Stellungnahme, flankiert von einer breiten Öffentlichkeitsarbeit, um die Betroffenen auf ihr Beteiligungsrecht aufmerksam zu machen. Mitte Februar 1999 wurden dann im Erörterungsverfahren rund 7.000 Einwendungen verhandelt.

Obwohl der ergangene Planfeststellungsbeschluss im September 1999 noch nicht rechtskräftig war, geschweige denn die folgenden Klagen abgewartet wurden, erfolgte wahlkampfwirksam der erste Spatenstich für die Teltowkanalautobahn, begleitet von Protesten der BISS/IGT und Naturschutzverbänden.

Auch unter dem Rot-Roten Senat änderte sich nichts an dem weiteren Ausbau der Autobahnen innerhalb der Stadt. Noch wühlten die Bagger am Teltowkanal, da wurde bereits die Planung für die Verlängerung der Autobahn von Neukölln nach Treptow vorangetrieben.

Pünktlich mit der ersten öffentlichen Veranstaltung zur Autobahn nach Treptow im März 2003 formierte sich dank der BISS auch in Treptow Widerstand gegen diese sinnlosen Pläne: Mit einer Vielzahl von Flugblättern, Veranstaltungen und anderen öffentlichen Aktionen in Treptow, Neukölln, Friedrichshain und Kreuzberg informierte die BISS über die negativen Folgen der Autobahnpläne, so dass mehr Betroffene zum aktiven Widerstand gegen die Autobahn gewonnen wurden und die BISS ihre Aktivitäten ausweiten konnte.

Harald Moritz