



**Bürgerinitiative
Stadtring Süd
BISS Berlin**

Plesser Str. 3
12435 Berlin

Tel. (030) 70 12 10 04

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

Stop A100! BISS Berlin / Plesser Str. 3 / 12435 Berlin

Lärm-, Schmutz- und Blechlawinen durch Berlins Südosten?! Die Bürgerinitiative Stadtring Süd mobilisiert gegen den Weiterbau der Stadtautobahn von Neukölln bis Treptow

Geplant ist sie schon lange, die Verlängerung der Stadtautobahn: Gleich nach dem Mauerfall, in einer Phase großer „Baueuphorie“, wurde die Weiterführung der A 100 zunächst durch Neukölln und Treptow und später über das Ostkreuz und die zur Frankfurter Allee nach Friedrichshain hinein beschlossen. Ende der 1990er Jahre wurde der 16. Bauabschnitt – von der Anschlussstelle Grenzallee bis zur Straße Am Treptower Park im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben. Viele Jahre war nichts zu hören, auch wenn in den Amtsstuben der Senatsverwaltung fleißig an dem Bauwerk gebastelt wurde. Und nach zahlreichen Verschiebungen sollen nun – so die offizielle Ankündigung des Berliner Senats – die Planungsunterlagen für das nächste Teilstück der A 100 im ersten Quartal 2009 ausgelegt werden.

Wenngleich der Berliner Senat die Vervollständigung des Autobahn-Stadtrings vorantreibt, ist der ursprüngliche Zeitplan erheblich ins Stocken geraten. Folgt man den offiziellen Schritten, die Bestandteil des bürokratischen Planfeststellungsverfahrens sind, ist jetzt schon deutlich, dass weder der für 2010 anvisierte Baubeginn noch die weiterhin für 2016 angekündigte Fertigstellung des Teilstücks einzuhalten sind. Über die Verschiebung sind die vom Bau betroffenen Anwohner/innen, Gewerbetreibende und zahlreichen Kleingärtner nicht gerade unglücklich. Dass jedoch auch der Kostenplan für dieses Projekt der öffentlichen Hand mehr und mehr aus den Fugen gerät, ist für alle steuerzahlenden Verkehrsteilnehmer ein großes Ärgernis. Denn mittlerweile wird das Vorhaben um mehr als ein Drittel teurer als ursprünglich geplant. Dabei ist der aktuelle Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise noch nicht eingerechnet. Die Gesamtkosten des Bauabschnitts werden demnach 442,8 Mio. Euro betragen. Davon sind 363,9 Mio. Euro Baukosten, 55,5 Mio. Euro für den Grunderwerb und 23,4 Mio. Euro für Planung und Bauvorbereitung vorgesehen. Damit wird jeder Meter der nur 3,2 km langen Trasse rund 140.000 Euro kosten! Erstaunlich ist, dass die Bundesregierung dieses ökologisch unsinnige und städtebaulich rückschrittliche Vorhaben unterstützt, obwohl sie sich doch derzeit gerne als engagierte Umweltschützerin und Weltklimaretterin präsentiert. Darüber hinaus bleibt für kritische Beobachter kaum eine andere Reaktion als Zynismus, wenn man sich angesichts der wirtschaftlichen Rezession und der enormen Belastung der öffentlichen Kassen durch die derzeitige Banken- und Kapitalmarktkrise anschaut, wie in der Bundesrepublik öffentliche Gelder im Autobahn- und Schnellstraßenbau verschleudert werden. Selbst einfachen Berechnungen der Wirtschaftlichkeit verschließt man sich im Bundesverkehrsministerium; und es ist zu befürchten, dass die Überprüfung von Bauvorhaben des Bundesverkehrswegeplans im kommenden Jahr eben nicht auch zu einer kritischen Begutachtung der A-100-Trassenverlängerung führen werden – und zwar einfach aus dem Grund, weil dieses das einzige Autobahnbauprojekt des kleinen Landes Berlins ist...

Zurück zum Trassenverlauf: Der Blick auf die geplante Strecke weist so genannte „Zwangspunkte“ aus, die die Planer herausfordern und aus dem teuersten Stück Autobahn des Landes ein kompliziertes „Ingenieurbauwerk“ machen. Während jedoch um wichtige Industriebetriebe ein Bogen gemacht und eine

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

verkehrsreiche Straße wie die Sonnenallee mit einer maximal zulässigen Neigung untertunnelt wird, scheinen die Umweltschäden und die erhebliche Verminderung von Wohn- und Lebensqualität, die die sechsstreifige Betonschneise in Neukölln und Treptow verursachen wird, eher als Kollateralschäden verbucht zu werden. Zu diesen bedauerlichen Nebeneffekten gehören z.B. eine Mio. Hektar Erdaushub, Neuversiegelung von großen Flächen Magerwiesen, Vernichtung von über 300 Parzellen Kleingärten mit hohem und teilweise sehr altem Baumbestand sowie der komplette Abriss von vier sanierten Gründerzeithäusern mit rund 200 Wohneinheiten. Lufthygienische Untersuchungen in den angrenzenden Straßen in Treptow ergeben bereits jetzt Grenzwerte. Die Autobahn vor dem Schlafzimmer wird diese Zahlen nur noch dramatisch verschlechtern.

Tunnel? Trog? Trugschluss: Der Streckenverlauf endet im Verkehrschaos

Doch während selbst die Vertreter der Parteien im Verkehrsausschuss, welche die Autobahn befürworten, besorgt um das Wohl der Anwohner sind, vertröstet die Senatsverwaltung auf „innovative technische Lösungen“. Fraglich ist nur, inwieweit eine „Zwangsbelüftung“ der direkt an die Autobahn angrenzenden Häuser „Wohnqualität“ in den betroffenen Stadtteilen wieder herstellen kann und inwiefern neuartiger, „offen poriger Asphalt“ zur Lärmverringern die entstandenen Naturschäden in der Stadt kompensieren kann.

Größer noch als die Belastung, die entlang der Strecke entstehen wird, sind jedoch die Probleme, die sich an der Anschlussstelle am Treptower Park ergeben werden. Prognosen gehen von einer Nutzung des neuen Anschlusses Am Treptower Park von bis zu 80.000 Kraftfahrzeugen täglich aus. Wie dieser Zuwachs von 30.000 oder mehr Kraftfahrzeugen auf den Straßen, die den Stadtteil Treptow mit Friedrichshain-Kreuzberg verbinden, bewältigt werden soll, ist bislang ungeklärt und wird in den raren Stellungnahmen der Berliner Senatsverwaltung völlig verschleiert. Ein besonderes Problem stellt zudem der Schwerlastverkehr dar. Dieser hat seit Eröffnung der Autobahn nach Schönefeld (A 113) erheblich zugenommen und auch zu einer verstärkten Nutzung der innerstädtischen Autobahnen geführt. Doch obwohl selbst der ADAC jetzt schon erheblichen Handlungsbedarf diagnostiziert, schweigt der Senat zu den verkehrspolitischen Problemen, die sich mit der verlängerten A 100 bis nach Alt-Treptow noch verstärken werden oder er versteckt sich hinter langwierigen Verkehrszählungen. Die Gefährdung der Anwohner/innen steigt indessen an.

Ebenfalls unterbelichtet blieben bislang die Einschränkungen, die sowohl der Autobahnbau als auch dessen Folgen für den ÖPNV und dessen Nutzer/innen bedeutet: Schon während der Bauphase dürfen sich die S-Bahnfahrpassagiere wegen der Unterquerung der Ringbahn auf 40 (!) Wochenendunterbrechungen und eine mindestens sechswöchige Vollsperrung des S-Bahnringes zwischen Treptower Park und Neukölln einstellen. Auch das wird wieder viele Menschen von der Schiene auf die Straße bringen und zu einer Zunahme des Individualverkehrs führen. Zudem wurde in einem unauffälligen Nebensatz während einer öffentlichen Sitzung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angekündigt, auch die Teilstrecke der vorhandenen Busspur auf der Eisenstraße dem Autoverkehr zuzuschlagen – was einer Aussicht auf Dauerstau im öffentlichen Nahverkehr in Treptow und Friedrichshain gleichkommt.

Was ist zu tun?

Das Planfeststellungsverfahren ist die einzige Phase, die eine breite öffentliche Beteiligung vorsieht. Wenn die gesamten Planungsunterlagen für den Weiterbau der A 100 (voraussichtlich im ersten Quartal 2009) öffentlich für die Dauer von vier Wochen ausgelegt werden, können sie in den jeweiligen Rathäusern eingesehen werden. Bis zwei Wochen nach der Auslegung können alle Anwohner/innen und direkt Betroffenen, aber auch die Berliner/innen anderer Bezirke Einwendungen gegen diese Planung erheben. Die Einwendungen müssen sachlich begründet, aber nicht fachkundig sein. Sie sollten die persönliche Betroffenheit zum Ausdruck bringen; und diese ist vielfältig: Das kann die Steuerzahlerin sein, die diese Geldverschwendung nicht hinnehmen will; der ältere Fußgänger oder Gehbehinderte, für die die Autobahn eine schwer oder gar nicht überwindliche Barriere zum Treptower Park bedeutet, so dass sie ihre Spaziergänge dorthin einschränken oder einstellen werden; es können Läufer und Erholungssuchende aus anderen Bezirken sein, Familien mit Kindern, die den Erholungswert des Gartendenkmals Treptower Park bedroht sehen sowie Fahrradfahrerinnen und Anwohner, die durch die Verkehrszunahme einmal mehr durch Unfälle und Feinstaubbelastung bedroht sind. Ob diese Einwendungen zu einem späteren Zeitpunkt dann noch mündlich erörtert werden, liegt im Ermessen des Senats. Gleichwohl sind die Einwendungen

für Einzelne, die auf Entschädigungen hoffen, aber auch für Naturschutzverbände, die ggf. eine Klage anstreben, unbedingte Voraussetzung, um im gesamten Planungsverfahren Widerspruch geltend zu machen. Aufgrund des enormen und folgenreichen Verkehrsaufkommens in den betroffenen Gebieten will die Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS Berlin) einen weiteren Schritt gehen: Unterstützt vom BUND Berlin bereitet sie eine Klage gegen den zu erwartenden Planfeststellungsbeschluss vor. Damit die Voraussetzung der Klage erfüllt ist und möglichst viele sachlich begründete Einwendungen vorliegen, hat die BISS Berlin im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens seit November 2008 ein Infotelefon und eine Bürgersprechstunde eingerichtet (donnerstags, 18-20 Uhr 030/ 70 12 10 04) und gibt Informationen zum Sachstand des Vorhabens sowie zum Verfassen von Einwendungen. Alle verkehrspolitischen und Naturschutz-Verbände sind aufgerufen, die BISS zu unterstützen, indem sie zum einen während des Planfeststellungsverfahrens aus ihrer Sicht und in ihrer Funktion fachlich begründete Einwände gegen die geplante Verlängerung der Trasse schreiben und zum anderen die BISS bereits im Vorfeld durch Begründungen und Argumentationen unterstützen.

Darüber hinaus führen die BISS, der BUND und der VCD eine gemeinsame Unterschriftenliste durch, die zwar keine Einwendungen ersetzt, jedoch ein deutliches politisches Signal gegen das verkehrspolitisch unsinnige Projekt der A100-Verlängerung setzen will. Seit April 2008 konnten bereits 8.000 Unterschriften gegen den Weiterbau der A 100 gesammelt werden.

Die BISS arbeitet ehrenamtlich und ist ein unabhängiger, überparteilicher Zusammenschluss. Sie ist offen für alle, die verkehrspolitische Alternativen fördern möchten und sich von dem Autobahnbau betroffen fühlen. Öffentliche Sitzungen finden am zweiten Mittwoch im Monat statt; 19 Uhr im Gemeinderaum der Bekenntniskirche, Plesser Str. 4, 12435 Berlin-Treptow. Weitere Hinweise und ausführliche Informationen unter www.stop-a100.de

Dr. Birte Rodenberg, BISS Berlin; in-fo@stop-A100.de