

## **Keine A 100-Verlängerung!**

### **Argumente und zeitgemäße Antworten**

von Norbert Rheinlaender, Mitgründer der Bürgerinitiative gegen die Autobahn Westtangente, die seit 1973 bisher erfolgreich gegen deren Realisierungspläne kämpft ([www.bi-westtangente.de](http://www.bi-westtangente.de)).

Nach dem ausgiebigen Studium der beim Planfeststellungsvorhaben im April 2009 ausgelegten Unterlagen sowie der Anhörung im Rahmen der Erörterung im November 2009 zur BAB A 100 und der aktuellen Unterlagen zum neuen Stadtentwicklungsplan (STEP) Verkehr 2010 komme ich zu folgenden Aussagen:

#### **Die Planungsgrundlagen sind grafisch und inhaltlich historisch bedingt und überholt!**

Die Grundlagen der Planung sind unseriös, völlig veraltet und an den Haaren herbeigezogen.

Ausgangspunkt für das Autobahnnetz war schon im Flächennutzungsplan 1965 eine grafische Figur: Konzentrische Kreise, bestehend aus dem Berliner Ring und dem Innenstadt-(S-Bahn-)Ring mit Radialen in Richtung Südwest (AVUS = A 115), Nordwest (A 111 = Autobahn nach Hamburg) und den 4 Tangenten an den (gedachten) Kreis der Innenstadt (alter Bezirk Mitte). Deshalb sind die Südostradiale (A 113 zum Flughafen Schönefeld) wie auch die A 114 (Richtung Nordosten, Ostsee) nur spiegelsymmetrisch.

Durch den starken Druck der Bürgerinitiativen in Westberlin beschloss der Landesparteitag der SPD 1988, dass keine Autobahnen mehr gebaut werden sollten. Anfang der 90er Jahre, kurz nach der Maueröffnung, war der Verkehr in völligem Umbruch. Die Verkehrsverwaltung unter CDU-Führung witterte ihre Chance und beantragte die Finanzmittel für die Verlängerung der Autobahnkonzepte nach Ostberlin beim Bundesverkehrswegeplan. Die A 100-Verlängerung als Stadtstrukturmaßnahme wurde gesetzt und war somit nicht diskutierbar. 15 Jahre später steht die Abrufung dieser Mittel beim Bundeshaushalt an, als hätte sich nichts geändert.

Bei der Verkehrspolitik wird – völlig losgelöst von der weltweiten Finanz- und Autokrise – dem goldenen Kalb durch weiteren Autobahnbau gehuldigt und das sollen die Steuerzahler mit fast einer halben Milliarde selbst bezahlen – vorerst, d.h. für den 16. Bauabschnitt. Dieses dreiste Vorgehen der Verkehrsverwaltung wurde bereits Anfang der 90er Jahre von der damaligen Verkehrsverwaltung unter dem Senator Prof.

Haase, seinem Staatssekretär Schmidt (beide CDU) und dem damaligen Abteilungsleiter Dr. Kalender eingefädelt und ordnungsgemäß mit dem Linienbestimmungsverfahren am 9.10.1995 beantragt und vom Verkehrsminister Wissmann Anfang 1996 genehmigt.

Man vergegenwärtige sich die ersten Jahre nach dem Mauerfall:

- Berlin sollte laut Prognosen auf 4,3 bis 5,8 Mio. Einwohner wachsen.
- Die Ost-Berliner Kfz-Dichte lag gegenüber der Westberliner weit zurück.
- Es gab zahlreiche Umzüge von West- nach Ostberlin wegen des Preisgefälles.
- Die Senatsverwaltung Verkehr & Betriebe und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung waren noch getrennt und arbeiteten völlig gegeneinander, weil sie sich spinnefeind waren.
- Es fand eine erhebliche Rand- und Umlandwanderung statt. Aus der damaligen Datenbasis ließ sich keine realistische Entwicklung absehen bzw. entwickeln, da auch noch die Olympiabewerbung 2000 lief u.v.m.

In dieser wenig strukturierten Situation beantragte die Westberliner Verkehrsverwaltung trotz massenhafter Proteste und Einsprüche gegen den Flächennutzungsplan (FNP) 1994 den „vorausschauenden“ Plan der Autobahnring-Komplettierung. Dass trotz der inzwischen eingetretenen Entwicklung mit

- Rückgang der Motorisierung,
- Rückgang der Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV),
- deutlicher Wandel des modal split,
- Anstieg des Öl- und Benzinpreises und der Finanzkrise,
- erst 2010 vorgelegter Verkehrsprognose 2025 u.a.

keine Abkehr von diesem Großbauprojekte zu erreichen ist, liegt offenbar an einer ausgefeilten Bürokratenstrategie, die an den verantwortlichen Politikern vorbei oder sogar in Unkenntnis oder der bewussten Ignoranz der realen ‚Fakten‘ manövriert. Die Verkehrsverwaltung bzw. der Vorhabensträger setzt die 15 Jahre alten Pläne jetzt gnadenlos um, wenn sie nicht noch durch die gewählten Volksvertreter gestoppt werden. Welche Hiobsbotschaften brauchen solche Senatoren, Abgeordnete und Verwaltungsmenschen denn noch, um von ihren völlig veralteten Plänen Abstand zu nehmen, wenn jetzt schon klar ist, dass die Lufttemperatur in der Innenstadt sich bis 2050 um durchschnittlich 2,5° C erwärmen wird?

## **Aktuelle Daten gehen nicht in die Planung ein!**

Der wissenschaftliche Beirat des Runden Tisches zum StEP-Verkehr 2009 sprach am 20. 10. 2009 von einem „Paradigmenwechsel“, den es anzuerkennen gilt. Dieser bezieht sich auf den kontinuierlichen Rückgang der Verkehrsleistungen im Kfz-Verkehr bei gleichzeitigem Anstieg der Verkehrsleistungen des Umweltverbundes. Selbst der Lkw-Verkehr ist um 40% (!) zurückgegangen – völlig entgegen der Bundesprognose. Und: „Es gibt keinen Grund, wieso zukünftig weiteres Verkehrswachstum zu erwarten wäre.“

Seit Februar 2010 (also deutlich nach dem Planfeststellungsbeschluss und der Erörterung des Planes für den 16. Bauabschnitt für die BAB A 100) liegt jetzt die Prognose 2025 für Berlin und Brandenburg vor - allerdings mit statistischen Daten von 2006. Damit sind die Schlussfolgerungen schon wieder unbrauchbar!

Denn der im Winter 2009 in vorher unvorstellbare Höhe gestiegene Öl- und Benzinpreis, der die Pkw-Nutzung und die gezählten Kfz-Knotenströme enorm reduzierte (durch den hohen Benzin- und Dieselpreis im vergangenen Jahr wurden an Kreuzungen in der gesamten Innenstadt durchschnittlich 10% weniger (!) Kfz gezählt), wurde genauso wenig zur Kenntnis genommen wie die Kfz-Neuzulassungsrate sowie die seit 2000 kontinuierlich sinkende Motorisierungsrate in Berlin (in Kreuzberg hat nur jeder 5. Haushalt einen Pkw!). Ganz zu schweigen von der Finanzkrise, die die gesamte Wirtschaft erschütterte.

Welche Verkehrsleistungen legt der Senat für seine Verkehrsprognosen zugrunde, wenn Berlin eine schrumpfende und alternde Gesellschaft ist (z.B. im Jahr 2020, 2030, 2050)? Welchen ‚modal split‘? Womit belegt der Senat, dass er sich von der Aussage „wachsende Gesellschaft braucht wachsenden Verkehr“ abgewendet hat, weil diese Aussage vom Wissenschaftlichen Beirat als überholt bezeichnet wird?

Welche Folgerungen gedenkt der Senat aus der Tatsache abzuleiten, dass mit rückläufigem Verkehr im MIV, insbesondere beim Pkw-Verkehr, gerechnet werden muss?

Warum werden die Erkenntnisse des wissenschaftlichen Beirats und damit des neuesten Erkenntnisstandes nicht in den StEP-Verkehr 2009 einbezogen, indem sie in den weiteren Planungen zugrunde gelegt werden?

Warum wird diese wissenschaftlich akzeptierte Tatsache des „Paradigmenwechsels“ angesichts von rasantem Klimawandel und eines in den nächsten Jahren unausweichlich schneller ansteigenden Ölpreises nicht in das Planfeststellungsverfahren (PFV) zur Bundesautobahn (BAB) A 100-Planung einbezogen und zugrunde gelegt?

Wie passt ein Projekt wie die A 100-Verlängerung in diesen grundlegenden und unumkehrbaren „Paradigmenwechsel“? Warum wird das PFV zur Verlängerung der BAB A 100 aufgrund der inzwischen veralteten Verkehrsprognosen und damit veral-

teten Grundlagen nicht gestoppt? Welche Konsequenzen wird der Senat aus diesem „Paradigmenwechsel“ ziehen? Wann? Welche Projekte werden einer erneuten Prüfung unterzogen? Welche im BVWP bereits beantragten und bereits genehmigten Projekte werden nun zurückgezogen?

Welche Konsequenzen wird der Senat aus der veränderten Verkehrsprognose und aus der unaufhaltsam steigenden Ölpreisentwicklung in den daraus abgeleiteten Nutzenkostenentwicklungen ziehen? Wann? Wie und mit welchen veränderten Maßnahmen reagiert der Senat auf bereits seit mind. acht Jahren stattfindende Kfz-Zulassungs- und Fahrleistungsrückgänge?

Wie gedenkt der Senat die Forderung der Lokalen Agenda Berlin 21 nach Verringerung der Versiegelung im Straßenbau umzusetzen? In welchen Straßen werden die Fahrbahnen um eine Fahrspur/Richtung reduziert?

Welche Entsiegelungsmaßnahmen sind im PFV der BAB A 100 geplant?

Und wie bereitet sich Berlin auf die postfossile Zeit vor? Welche Investitionen werden in die ÖPNV-Mittel wann getätigt, damit sie bei Ölknappheit das Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft und Bevölkerung aufnehmen können?

Seit Oktober 2008 wird weltweit selbst das Finanzsystem und die Weltwirtschaft aus dem Angeln gehoben -- und trotzdem ändert Berlin seine Strukturpläne nicht!?

Die zugrundeliegenden Daten des PFV werden noch nicht einmal überarbeitet, obwohl die Verkehrsprognose 2025 ebenfalls von einem Rückgang des Kfz-Verkehr ausgeht. Stattdessen wird das Planfeststellungsverfahren unaufschiebbar durchgezogen, obwohl die Verkehrsprognose nicht rechtzeitig vorlag (wenn da mal keine Absicht hinter steckt!?).

Beim Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2009, der ja die Maßnahmen zugunsten der Ziele nachsteuern soll, ist die BAB A 100 gesetzt und wird somit nicht mehr untersucht. Dabei hat auch Anfang der 90er Jahre keine stadtentwicklungs-problembezogene Erarbeitung einer Lösung von Verkehrsproblemen stattgefunden, sondern die BAB A 100-Verlängerung wurde als Stadtstrukturmaßnahme einfach von der Verkehrsverwaltung gesetzt – ohne andere Möglichkeiten (wie beispielsweise Stadtstraßenlösungen) zu untersuchen!

### **Bündelung nur dort möglich, wo gleiche Wege anfallen!**

Aus der derzeitigen Verkehrssituation (Pkw und Lkw-Verkehr im Gebiet östlich des Autobahndreiecks Neukölln) ergibt sich nicht die Notwendigkeit (Unfälle, extreme Betroffenheit von Anwohnern, besonders lange Staus), eine neue Verkehrslösung zu

planen – schon gar nicht für eine neue Autobahn! Für die Senatsverwaltung ist das noch lange kein Grund, denn sie will ja die Stadt neu strukturieren, den Verkehr bündeln und durch tangentiale Ableitung aus der Innenstadt fernhalten.

Die Vorstellung einer Bündelung beinhaltet bei den meisten Menschen, dass der Verkehr – wie bei einem Staubsauger – aus der Innenstadt abgesaugt wird. Der verkehrswissenschaftliche Nachweis lässt sich aber nicht führen, da Autoverkehr von den Parallelstraßen sich auf die neu geschaffene Autobahn verlagern lässt, aber ebenso auf die Zu- und Abfahrten (hier gibt es wieder neue betroffene Anwohner!) und außerdem zieht jede neu geschaffene Straße neuen, vorher nicht existenten, also neu induzierten, Autoverkehr an. Da sich für Autofahrer neue, teils kürzere Wege ergeben, fühlen sie sich animiert, mehr zu fahren, da sie ja durch Zeitersparnis Zeit gewonnen haben. Wenn der Vorhabensträger Ernst mit einer Bündelung machen will, dann muss er in parallelen Straßen Fahrspuren oder gleich die ganze Straße für den Kfz-Verkehr dicht machen. Ansonsten macht er sich unglaublich! Bisher hat er das nicht einmal am Adlergestell getan, obwohl die Senatsverwaltung vor wenigen Jahren mit diesem Rückbau für die parallele A 113 geworben hat!

Verkehr lässt sich aber nur bündeln, wenn er dieselbe Wegstrecke zurücklegen will. Diese Untersuchung hat SenStadt nicht in Auftrag gegeben und kann somit diese Argumentation gar nicht anwenden. Eine pauschale Bündelung gibt es nicht. Der Innenstadtverkehr will ja aus oder in die Innenstadt und lässt sich deshalb nicht auf Wege um die Innenstadt verlegen! Und tangential ableiten lässt sich der Autoverkehr nur dort, wo er wegen eines langen Weges nicht zu sehr abgelenkt wird, d.h. dies funktioniert vielleicht für den Lkw-Verkehr, der bisher durch die Innenstadt zu seinem Ziel im Stadtrand fuhr und sich nun mit speziellen Verkomplizierungen um die Innenstadt lenken lässt. Durch die neue A 113 wird aber genau das Gegenteil erreicht: der Lkw fährt nicht länger auf dem Berliner Ring, sondern wird durch die A 113 in die Innenstadt geführt. Der direkte Weg durch die Innenstadt ist für den Fahrzeugführer meist (optisch) attraktiver als ein abgelenkter, bei dem der Fahrzeugführer sein Ziel zu leicht aus dem Auge verliert. Deshalb fährt er lieber den diagonalen Weg durch den Innenstadtring.

Außerdem sind die Mittel, die die Senatsverwaltung zur tangentialen Ableitung benutzt, viel zu sanft, um Berufsfahrer und Anwohner abzuhalten. Schließlich ist das Durchfahren von Wohnstraßen nicht strafbar und es ist immer möglich, ja sogar attraktiv, da dort wenig Staus drohen und die Kfz-Lenker schneller vorwärts kommen. Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten sie generell nicht.

Fahrten durch Wohngebiete müssten verunmöglicht oder extrem verkompliziert werden, was die Verkehrslenkungsbehörde (VLB) wegen ihres hoch gehaltenen Grundsatzes „der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“ bisher immer unterbunden

hat. Außerdem sind dafür die Bezirke zuständig. In Nord-Schöneberg östlich der Potsdamer-/Hauptstraße haben wir mit viel Druck von vielen Anwohner-Bürgerinitiativen in den 80er Jahren alle Kieze verkehrsberuhigt – zwar nicht optimal, aber wirkungsvoll.

## **Errechnete Entlastungswirkung ist lächerlich**

Als Ausgangssituation wird in der „Objektkonkreten Verkehrsprognose 2025“ mit der Begrenztheit der Leistungsfähigkeit auf den verfügbaren Tangentialverbindungen in den Bereichen Ostkreuz, Karlshorst, Schöneweide und Köpenick mit Stauzeiten während der täglichen Spitzenzeiten argumentiert:

„Während sich mit der abschnittswisen und erst Ende Mai 2008 vollständigen Inbetriebnahme der A 113 bis zum AD Waltersdorf bereits Entlastungen auf den Radialverbindungen B 179 und B 96a (Adlergestell) eingestellt haben, konnte diese Wirkung nicht für die Tangentialverbindungen beobachtet werden.“

Unklar bleibt dabei, ob sich die Beobachtungen lediglich auf den gelegentlichen und subjektiven Augenschein berufen oder auf Zählungen. Auszugehen ist aber davon, dass weder umfassende Zählungen durchgeführt, noch mit dem Zustand vorher verglichen wurden, so dass nur Modellrechnungsergebnisse zitiert werden.

Auffällig ist, dass die A 113 und die nahezu parallelen Straßen B 179 und B 96a (Straße Am Treptower Park) als *Radialverbindung* bezeichnet werden, die Verlängerung des 16. Bauabschnitts der A 100 aber als *Tangentialverbindung*, obwohl die Richtung nahezu identisch ist. Die Tangentiale Verbindung Ost (auch Tangential-Verbindung Ost) TVO und die Südostverbindung - SOV - wurden in diese Betrachtungen offenbar ausdrücklich ausgeklammert, da wenigstens die SOV in den Antragsunterlagen von 1995 noch eine Rolle spielten. Beide sind aber bis heute nicht komplett fertiggestellt.

Bei der eigentlichen Beurteilung für eine Entlastungsplanung spielt aber die Frage, welcher Verkehr von wo nach wo wann entlastet werden soll, eine große Rolle.

Durch die Planungsunterlagen wird eine ganz andere Frage beantwortet: Der Kfz-Verkehr aus Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf zum zukünftigen Zentralflughafen BBI in Schönefeld soll durch den nach Norden verlängerten Autobahnabschnitt A 100 auf die A 113 gelenkt werden. Nur darauf geben die Unterlagen eine Antwort!

Für den West-Ost-Verkehr gibt der 16. Bauabschnitt der BAB A 100 keine Bündelungshilfe, weil er in die falsche Richtung weist, somit kein adäquates Angebot sein kann!

Verkehrsentlastung ist für den Senat schwer nachzuweisen. Die Modellrechnungen geben nicht unbedingt die Überlegungen der Autofahrer wieder. Schließlich will jeder Autofahrer immer besser wissen, wann wo welche Verkehrsverhältnisse herrschen und wo er am schnellsten durchkommt. Das kann man ganz leicht in der Diskussion mit einem beliebigen Taxifahrer erfahren.

Die Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft aus seiner Forschung hat Prof. Kutter, der die Rechenmodelle für die Senatsverkehrsverwaltung in den 80ern erfunden hat und am STEP-Verkehr 2003 beteiligt war, in seinen Gutachten zur Westtangente und dem Ring dargelegt. Die wichtigste Erkenntnis aus seiner Forschung zur Entlastung war folgende:

Bei einem Stadtautobahnring in der Innenstadt (also innerhalb des Berliner Innenstadt-Rings) ist nur in einem 300 m (!) breiten Streifen entlang des Ringes ein Entlastungseffekt nachweisbar, vorrangig in den parallelen Stadt- und Hauptverkehrsstraßen. Meist allerdings wird dieser Entlastungseffekt aber nur zur nächsten Querstraße, sprich Autobahnauffahrt, verlagert. Liegen Quellort im Innenring und Zielort außerhalb des Autobahnringes aber weiter weg (beispielsweise in Moabit mit der Zielrichtung Schönefeld), dann nimmt der Autofahrer (wohl wegen der Unsicherheit der unbehinderten Befahrbarkeit des Stadtautobahnringes) statt des Autobahnringes lieber die Diagonale über Hauptverkehrsstraßen (z.B. bei unserem Beispiel über den großen Stern - Potsdamer Platz - Kanaluferstraßen). Der Stadtautobahnring ist zu häufig gesperrt bzw. die Autos stauen sich zu bestimmten Zeiten zu häufig (Berufsverkehr, Freitagnachmittag, Sonntagabend usw.), womit der Stadtring dann unattraktiv wird. Bei kurzen Wegen nimmt sowieso kein Autofahrer die Stadtautobahn. Für den Britzer Tunnel kann jeder die Sperrungen über die zahlreichen Pressemeldungen selbst verfolgen.

Allgemein von Entlastung zu sprechen und nicht an Einzelbeispiele auch für die unterschiedlichen Tageszeiten (z.B. gerade im Berufsverkehr morgens und abends) Effekte nachzuweisen, ist ohnehin unseriös! Autofahrer und Verteidiger von Stadtautobahnen sind an solchen genauen Informationen meist gar nicht interessiert, weil sie aus ihrem persönlichen Erleben bzw. aus ihrer Windschutzscheibenperspektive sowieso sie immer alles besser wissen (wollen) als alle Wissenschaftler und Bürgerinitiativler zusammen!

Der geplante 16. Bauabschnitt setzt die Stadtzerstörung, die jeder Autobahnabschnitt bewirkt, unter Vorgabe einer minimalen Entlastung der Innenstadt fort. Der 16. und 17. Bauabschnitt der BAB verlaufen in Nord-Süd-Richtung, während der Stadtring-Süd und die B1/B5 in Ost-West-Richtung verlaufen. Der vor allem morgens über die B1/B5 zum Alexanderplatz einströmende motorisierte Individualverkehr (trotz U 5-Linie unter demselben Straßenzug) wird also niemals über die geplante A 100 in den

Stadtring-Süd abzuleiten sein, weil die Ziele dieser Pkw- und Lkw-Fahrer hauptsächlich in der Innenstadt liegen. Deshalb wird dieses Autobahnstück auch die Innenstadt nicht nennenswert entlasten, was die Senatsverwaltung vollmundig verspricht.

### Spürbare Entlastung auch in Treptow nicht nachweisbar

Beim 16. Bauabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Am Treptower Park, einem 3,2 km langen Teilstück, das für 420 Mio. € gebaut werden soll, kann die Senatsverwaltung keine wesentliche Entlastung nachweisen, so dass sie argumentiert, dass auch gleich der 17. Bauabschnitt weitergebaut werden muss, weil „erst dann die volle Entlastung spürbar werden kann.“ Als Ergebnis der Entlastung wird versprochen, dass durch diese über 1 Mrd. € teure Baumaßnahme (16. und 17. Bauabschnitt) dann die im Jahr 2025 nach Vollendung des 17. Bauabschnitts und dem Stau am Frankfurter Tor ca. 60.000 Anwohner an Hauptverkehrsstraßen entlastet und nur 6.000 Anwohner in der südöstlichen Innenstadt belastet würden. Die Gesamtfahrleistung in der südöstlichen Innenstadt soll um ca. 125 und im Südostraum Berlin bis 18% abnehmen. Diese Zahlen wirken geradezu lächerlich unbedeutend angesichts der bereits seit dem Jahr 2000 zurückgehenden (gezählten/gemessenen) Fahrleistungen. Darüber hinaus hat die BISS mit den hohen Belastungen für den Boxhagener Kiez nachgewiesen, dass es nicht mehr als 3.000 entlastete Anwohner geben wird.

### **Versatz kann keinen Ost-West-Verkehr bündeln!**

Man wundert sich über den einfachen Wunderglauben der amtlichen Verkehrsplaner, die weiterhin von einer „Bündelung des Kfz-Verkehrs“ reden, obwohl der doppelte Über-Eck-Verkehr hier gar keinen Verkehr bündeln kann. Die Senatsverkehrsplaner predigen weiterhin die von der Verkehrswissenschaft schon in den 1980er Jahren widerrufenen Bündelungs- und Entlastungseffekte durch Ring- und Tangentenkonzepte, ohne auch nur in Ansätzen durch Modellrechnungen entsprechende Nachweise liefern zu können – zumal auf der oben dargestellten völlig veralteten und unzutreffenden Datenbasis. Die neu geplanten 16. und 17. Bauabschnitte der BAB verlaufen in Nord-Süd-Richtung, während der Stadtring-Süd und die B1/B5 in Ost-West-Richtung verlaufen. Die vor allem morgens über die B1/B5 zum Alexanderplatz einströmenden MIV-Verkehre (trotz U 5-Linie unter demselben Straßenzug) werden niemals über die geplante BAB A 100 in den Stadtring-Süd abzuleiten sein, weil die Ziele dieser Pkw- und Lkw-Lenker in der Innenstadt liegen und deshalb nur in unbedeutend geringer Zahl auf den Ring ausweichen würden. Geringfügige Vorteile hat der 16. Bauabschnitt allerdings für den von den nordöstlichen Bezirken in Richtung Flughafen Schönefeld fahrenden MIV als verlängerte A 113, der allerdings dann



nach einer Verbindung zur A 114 im Norden schreit. Den Ost-West-Verkehr aber wird diese neue Autobahn nicht bündeln können.

## Zerstörerische Auswirkungen auf die Sozialstruktur

Leider geht die Stadt Berlin in den Gebieten um die Stadtautobahn vor die Hunde. Wohnen an der Autobahn wie in Wilmersdorf (Bundesallee) ist dann auch in der Beermannstraße erlebbar. Die Fluktuation der Mieter – falls überhaupt noch jemand sich darauf einlässt – ist dann sehr hoch. Die Folge: Unwirtlichkeit, Unwirtschaftlichkeit, Verwahrlosung, Kriminalität .... wie bereits im nördlichen Teil der Treptower Straße in Neukölln, der im Sozial-Strukturatlas bereits heute die schlechteste Wohngegend Berlin anführt. Den Gewerbegebieten werden ebenfalls extreme Bedingungen zugemutet, als seien dort Arbeitende keine oder minderberechtigte Menschen, denen man beliebig viel Lärm und Abgase zumuten könne – ganz zu schweigen von einer Mittagspause in einer ruhigen Grünanlage. Ganz im Gegenteil dazu glaubt man, 300 Kleingärtnern ihre beschauliche Ruheinsel ersatzlos wegnehmen zu können, damit höhere Einkommensgruppen mit ihren Pkw-Bedürfnissen die Landschaft plattmachen und die Luft verlärmen und verpesten können.

Auffällig ist auch, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie und dem landschaftspflegerischen Gutachten von den Schäden durch Bebauung von Kaltluftschneisen zur Belüftung der Innenstadt die Rede ist, aber genau diese Innenstadtbelüftung durch die BAB A 100 unterbunden wird. In der Abwägung müsste die Abschätzung der Folgen durch die BAB A 100-Verlängerung eigentlich den Bau verbieten, aufgrund

- der zusätzlich unnötigen Bodenversiegelung,
- des gegenüber Nichtmotorisierten ungleichen und überdimensionierten Flächenverbrauchs von MIV-Nutzern,
- der negativen klimatischen Folgen,
- der Vorenthaltung von ganzen Stadträumen für Umweltverbundnutzer,
- durch die sozialräumlich absolut schädlichen Verwahrlosungstendenzen.

Stattdessen wird sie als Geldgeschenk des Bundes (mit einer 10%en Zulage durch das Land Berlin) verkauft – obwohl dadurch Teile dieser Stadt unbewohnbar werden. Wann setzt sich bei solchen Planern und Politikern endlich die Vernunft durch?

## **Wir reden von unserer Zukunft -! Und vom zukünftigen Verkehr!**

Die Autobahn ist für die Zukunft geplant. Der 16. Bauabschnitt wird erst frühestens 2017 beendet, der 17. Bauabschnitt frühestens im Jahr 2025 fertig. Und die Autobahn soll mind. 50 Jahre Bestand haben.

Wie wird sich der Verkehr in den nächsten 15 Jahren auf Grund der erst auf uns zukommenden (Erdöl-)Krise verändern? Wie können wir diese Folgen für den städtischen Verkehr mildern? Wie können wir mit dem Öl und Benzin haushalten, so dass sich möglichst viele Menschen möglichst lange versorgen können. Dazu gehören in erster Linie Transporte, vorrangig von Gütern, aber ebenfalls auch von Menschen. Wie können wir in den nächsten Jahrzehnten einen möglichst geringen Ressourcenverbrauch organisieren?

Dazu gehört eine ökologische Stadt mit einem sparsamen Verkehr und möglichst geringen Versiegelungsflächen. Da die Veränderungen in naher Zukunft enorm sein werden, müssen wir frühzeitig beginnen: heute!

In 20 Jahren benötigen wir die Infrastruktur für einen ökologischen Verkehr unter dem Vorzeichen der Erdölknappheit. Weil die Planungsvorläufe sehr zeitaufwändig sind, müssen wir sie in der knappen Zeit der nächsten 15 Jahre planen und bauen, damit wir uns durch die Knappheit der fossilen Energieträger nicht zu sehr einschränken müssen. Trotz angeblich knapper Kasse will sich das Land Berlin und der Bund noch ein so teures anachronistisches Luxusprojekt wie eine Autobahnverlängerung leisten, obwohl wir längst viel wichtigere Vorbereitungen auf eine völlig veränderte Zukunft treffen müssten und das knappe Geld für viel wichtigere Projekte für den ÖPNV!

Aber: Wo sind die Planungen für eine ökologische Stadt und die verkehrspolitische Wende? Wo sind die Planungen für den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Füße? Wo, wann und wie wird der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verwirklicht, von dem Politiker schon seit 20 Jahren reden, aber nichts unternommen haben? Wo sind die Sollzahlen und Zieldaten für diesen stadtverträglichen Verkehr, wo sind die Bundesgelder zu deren Verwirklichung? Wo sind die Szenarien für den Ausstieg aus der Öl-Wirtschaft (über 90% des motorisierten Verkehrs ist vom Öl abhängig, das in naher Zukunft nicht nur teurer sondern, viel schlimmer: immer knapper wird)! Bildlich gesprochen fährt der Autoverkehr bereits heute mit Benzin und Dieselöl aus dem Reservetank!

Die neue Verkehrspolitik im Zeichen des Klimawandels erfordert ein radikales Umdenken – nicht erst seit den Horrormeldungen des Weltklimarates und der Potsdamer Klimaforscher, denn der Verkehr ist mit seiner Luftverschmutzung und –vergiftung bis zu 40% am Klimawandel beteiligt. Diese Wende fordert auch die Lokale Agenda Berlin 21! Deshalb muss das oberste Ziel heißen: Verkehrsvermeidung und Abbau von Kfz-Leistungen. 50% aller innerstädtischen Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km und können problemlos durch ökologisch unbedenkliche Fahrradfahrten ersetzt werden. Von solchen Zielen ist die Senatspolitik weit entfernt, denn selbst die Erreichung der

EU-Gesetz-Vorgaben ist der Landesregierung offenbar reichlich gleichgültig, obwohl die EU mit erheblichem Nachdruck die Reduzierung des CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Ausstoßes einfordert.

Berlin, April 2010