

Antrag

der Abgeordneten Renate Künast, Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Hans-Christian Ströbele, Wolfgang Wieland, Bettina Herlitzius, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) Nicole Maisch, Josef Philip Winkler und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Alternativen zum Weiterbau der Bundesautobahn A 100 in Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die A 100 ist ein Bundesfernstraßenprojekt, das im Bedarfsplan des gültigen Fernstraßenausbaugesetzes als vordringliches Projekt ausgewiesen ist. Für den 16. Bauabschnitt zwischen Autobahndreieck Neukölln und Anschlussstelle (AS) Am Treptower Park läuft derzeit ein Planfeststellungsverfahren, das das Land Berlin im Zuge der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen für den Bund durchführt.

Dieses Bauprojekt ist seit vielen Jahren hoch umstritten. Für den 17. Bauabschnitt (AS Am Treptower Park bis AS Frankfurter Allee) mit den größten Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner durch ein dicht besiedeltes Innenstadtquartier in Berlin-Friedrichshain, konnten bislang keine machbare Trasse gefunden werden. Aufgrund unüberwindbarer städtebaulicher Hindernisse wurde die Schließung des innerstädtischen Autobahnringes im Nordosten Berlins (Landsberger Allee bis Michelangelostraße) von Bund und Land ganz aufgegeben und aus dem Flächennutzungsplan gestrichen.

Das heißt: Mit großem Aufwand und großer Belastung für die betroffene Bevölkerung wird an einem Ring gebaut, dessen direkte Fortsetzung ganz und gar unklar ist und der nie zu Ende gebaut werden wird. Die zahlreichen Kritiker des Projekts befürchten zu Recht, dass dieses Teilstück mehr Verkehrsprobleme erzeugt als es löst. Der verkehrliche Nutzen steht bei der A 100 in krassem Missverhältnis zu den finanziellen Kosten für den Staat und die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner und Natur und Umwelt.

Nicht zuletzt deshalb war die rot-grüne Bundesregierung bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 bereit, die dem Land Berlin aufgrund des Länderschlüssels zustehenden Mittel für den Autobahnbau anderweitig zur Lösung der Verkehrsprobleme in Berlin zur Verfügung zu stellen. Leider hat die rot-rote Landesregierung dieses Angebot seinerzeit abgelehnt. Doch es gibt jetzt eine neue Chance für Berlin. Denn aus dem Bundesministerium für Wirtschaft, Bau und Stadtentwicklung verlautet nach einem Bericht der „Berliner Zeitung“ vom 19. Mai 2009: „In Deutschland wird kein Meter Autobahn gegen den Willen der Bundesländer gebaut“:

In der Bevölkerung wie an der Basis der Parteien verstummte der Widerstand gegen die A 100 nie. Umweltverbände und Bürgerinitiativen mobilisieren seit Jahren mit großer Unterstützung aus allen Bevölkerungskreisen erfolgreich ge-

gen den Weiterbau der A 100. Die Berliner SPD hat am 17. Mai 2009 auf ihrem Landesparteitag gegen den Weiterbau der A 100 in Berlin votiert. Eine Woche zuvor hatten BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ihrem Bundesparteitag die Ablehnung des Projekts in ihr Bundestagswahlprogramm aufgenommen. Der Berliner Landesvorsitzende der Partei DIE LINKE., Klaus Leder, sprach sich angesichts „der erheblichen Eingriffe in die Lebensqualität“ für eine „Denkpause“ aus.

Für das teuerste Autobahnprojekt Deutschlands – rund 442 Mio. Euro für drei Kilometer – gibt es damit keine politische Mehrheit im Land Berlin mehr. Eine breite Allianz von Umweltverbänden und Parteien, einschließlich der Regierungspartei SPD und Teilen der Partei DIE LINKE. reagieren damit auf die Anwohnerproteste und sprechen sich für eine andere Verkehrspolitik des Berliner Senats aus.

Bevor noch mehr Kosten für die Planfeststellungsverfahren entstehen, sollte daher eine sofortige Einstellung aller Planungen für den Weiterbau der A 100 erfolgen. Das Projekt hat keine überörtliche Bedeutung, da der weiträumige Verkehr über den bestehenden Berliner Autobahnring geleitet werden kann. Nur weil dem Land Berlin Bundesmittel für Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen, kommt es zu solch absurd teuren und nutzlosen Großprojekten.

Um die Belastungen der Stadtbewohnerinnen und -bewohner durch den Kfz-Verkehr zu mindern und um die wirklichen Verkehrsprobleme zu lösen, müssen schnell tragfähige umweltgerechte Alternativen entwickelt werden.

II. Der Deutschen Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gegenüber dem Land Berlin darauf hinzuwirken, das laufende Planfeststellungsverfahren für den 16. Bauabschnitt der A 100 einzustellen;
2. die für den Weiterbau der A 100 vorgesehenen Bundesmittel von 420 Mio. Euro für die Entwicklung Berlins als „Leitmetropole klimagerechte Mobilität“ zu verwenden und dazu
 - a) die Mittel für die Fertigstellung des Eisenbahnknotens Berlin zu erhöhen und dabei insbesondere die Schienenanbindung des neuen Flughafens BBI über die Dresdner Bahn (mit Lärmschutz), eine direkte Schienenanbindung der östlichen Bezirke zum BBI und die Verbesserung der Infrastruktur der S-Bahn zu berücksichtigen,
 - b) die Mittel für die barrierefreie Erreichbarkeit aller Berliner U- und S-Bahnsteige bereitzustellen,
 - c) Mittel in Lärmschutzmaßnahmen an Berliner Autobahnen und Eisenbahnstrecken umzuschichten und dabei insbesondere in den aktiven Lärmschutz (z. B. Flüsterasphalt) zu investieren,
 - d) im Rahmen des Hauptstadtvertrags für eine Anbindung des Hauptbahnhofs im Regierungsviertel an die Nord-Süd S-Bahn zu sorgen,
 - e) ein Modellprojekt für innovative Straßenbahnprojekte mit einer besonders lärmarmen Trasse zu fördern,
 - f) Modellprojekte für eine radfahrer- und fußgängerfreundliche Stadt mit Gemeinschaftsstraßen nach dem Vorbild „Shared Space“ aufzulegen,
 - g) ein Modellprojekt mit 2 000 öffentlichen Elektroautos nach dem Vorbild der öffentlichen Mieträder in der Berliner Innenstadt zu fördern, wie es die Stadt Paris plant.

Berlin, den 27. Mai 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion