

# Die A100-Planung bröckelt

## Berliner SPD lehnt Autobahnverlängerung ab

**Gut einen Monat nach der öffentlichen Auslegung der Pläne votierte am 17. Mai 2009 der Berliner Landesparteitag der SPD gegen eine Verlängerung der innerstädtischen Autobahn von Neukölln nach Treptow. Während Verkehrs- und Umweltverbände sowie Linkspartei und Grüne freudig überrascht waren, reagierten die SPD-Senatsmitglieder mit einem trotzigem „Wir machen weiter wie bisher“.**

Die wichtige und richtige Entscheidung der Berliner SPD gegen die Verlängerung der Autobahn A100 kann in ihrer Bedeutung für die Berliner Stadt- und Verkehrsentwicklung gar nicht hoch genug bewertet werden. Diesem Beschluss muss nun aber konsequenterweise auch eine grundsätzliche Änderung der immer noch autofixierten Berliner Stadt- und Verkehrsplanung folgen. Die derzeitige Erarbeitung des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr bietet dafür eine gute Chance.

### Auch IGEB stets gegen A100-Verlängerung

Auch der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich stets entschieden gegen das Projekt der A100-Verlängerung ausgesprochen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine entsprechende Stellungnahme abgegeben (siehe Seite 13).

Während der Autoverkehr in der Innenstadt seit Jahren zurückgeht und die Fahrgastzahlen bei S-Bahn und BVG zunehmen, wollen Bund und Land Berlin Deutschlands teuerste Autobahn bauen. Andererseits lehnt der Berliner Senat selbst kleine Straßenbahnausbauten ab mit der Begründung „Kein Geld“. Hinzu kommt, dass das jetzt geplante

Autobahnteilstück mehr Verkehrsprobleme schaffen als lösen würde und sofort eine ebenfalls extrem teure Verlängerung zur Frankfurter Allee erzwingen würde – wo wiederum verkehrstechnisch nicht mehr beherrschbare Probleme auftraten.

Die Berliner SPD hat Weitsicht und Mut bewiesen, eine falsche Entscheidung zu korrigieren. Dieser erste Schritt muss nun aber auch in praktische Politik umgesetzt werden:

- Herausnahme des Projektes aus der Bundesverkehrswegeplanung,
- Berücksichtigung der Entscheidung bei der aktuellen Überarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr,
- Verzicht auf die teuren und technisch komplizierten Vorleistungen für einen Autobahntunnel unter dem S-Bahnhof Ostkreuz,

- Verlagerung der im Berliner Landeshaushalt eingesparten Gelder in Projekte zur Förderung von Bahnen, Bussen und Radverkehr insbesondere im Raum Treptow/Neukölln, u. a. Verbesserung des Angebotes auf dem S-Bahn-Ring durch längere und zusätzliche Züge sowie schnelle Realisierung der geplanten Straßenbahnverlängerungen von den Bahnhöfen Warschauer Straße und Schöneweide nach Neukölln.

### Unbegreifliche Senatsreaktion

Der Beschluss der Berliner SPD hat offensichtlich auch den Berliner Senat überrascht. Während die Senatoren der Linken schwiegen, zeugten vor allem die Reaktionen des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit

und der fachlich zuständigen Senatorin Ingeborg Junge-Reyer, beide SPD, von einem merkwürdigen Demokratie- und Planungsverständnis, dass man mit viel Wohlwollen höchstens auf die vollkommene Überraschung zurückführen kann.

Wer als Landesregierung im Parlament nureine Mehrheit von 3 Stimmen hat, sollte sich hüten, einen mit 118:101 Stimmen gefassten Beschluss als

„knappe Entscheidung“ herunterzuspielen und damit zu suggerieren, dass man diesen Beschluss nicht ernst nehmen müsse.

Ebenso unbegreiflich, ja peinlich war das Argumentieren mit vermeintlichen Sachzwängen. So wurde fälschlicherweise behauptet, dass Berlin von diesem Projekt einer Bundesautobahn nicht mehr abweichen könne. Dabei ist der Autobahnbau vom Land Berlin beim Bund angemeldet worden, und es steht dem Land frei, sich aufgrund neuer Erkenntnisse oder eines Parteitagsbeschlusses davon wieder zu verabschieden.

Auch der Verweis auf die Koalitionsvereinbarung mit der Linkspartei erwies sich als Luftnummer, weil Abgeordnete der Linken schnell signalisierten, dass sie keineswegs an der stadtzerstörenden Autobahnplanung festhalten wollen und dass es zum Zusam-



*Ende der Autobahn. So soll es bleiben, beschloss der Berliner Landesparteitag der SPD und lehnte die A100-Verlängerung von Neukölln nach Treptow ab. Eine richtige und wichtige Entscheidung. Foto: Marc Heller*

menwachsen Berlins nicht erforderlich ist, die falsche West-Berliner Autobahnplanung auf den Ostteil der Stadt auszudehnen.

Die Argumentation der SPD-Senatoren, man dürfe sich die Chance für ein mit mehr als 400 Millionen Euro von der Bundesregierung bezahltes Projekt nicht entgegen lassen, kontierte die verkehrspolitische Sprecherin der Linken, Jutta Matuschek, zurecht mit der Frage: Würde der Senat auch ein Atomkraftwerk bauen, nur um Bundesgelder nach Berlin zu lenken?

Im Übrigen hat sich der Senat mit der Autobahnplanung selbst bereits über die Koalitionsvereinbarung hinweggesetzt. Die Vereinbarung sieht nur den 16. Bauabschnitt der A100 von Neukölln bis zum Treptower Park vor. Aus der Begründung zur Planung wird aber deutlich, dass dieser verkehrstechnisch – wenn überhaupt – nur dann funktioniert, wenn unmittelbar anschließend der 17. Bauabschnitt realisiert wird. Und dieser würde sicherlich ebenfalls Kosten in Höhe von mehreren Millionen Euro verursachen.

**Deshalb war es richtig, dass der SPD-Parteitag die Notbremse gezogen und gegen die A100-Verlängerung votiert hat. Jetzt müssen die Genossen „nur“ noch ihre Senatsmitglieder überzeugen. Sie können sich dabei auf den weisen Konfuzius stützen, der sagte: „Wer einen Fehler gemacht hat und ihn nicht korrigiert, begeht einen zweiten.“**



*Autobahnen in Berlin. Quelle: SenStadt*

## SIGNAL-Störung

Am heutigen Montag ist Baubeginn beim ökologischen Engelgärten-Wohnprojekt auf dem ehemaligen Grenzstreifen an der Dresdener Straße in Kreuzberg. (...) In das Projekt werden 25 Millionen Euro investiert, für Wohnungskäufer gibt es infolge einer neuartigen Kooperation ein Ökoauto zur Wohnung dazu.

*Auszug aus einem Artikel im Tagesspiegel vom 18. Mai 2009*

## Gravierende Auswirkungen auf Bahn- und Busverkehr

### IGEB-Stellungnahme gegen Verlängerung der Autobahn A100

Nicht überraschend fordert der ADAC die Verlängerung des innerstädtischen Autobahnringes. Aber die meisten Berliner Verkehrs- und Umweltverbände lehnen das Projekt entschieden ab. In SIGNAL 2/2009 hat sich bereits der BUND Berlin geäußert. Nachstehend drucken wir die Stellungnahme des Berliner Fahrgastverbandes IGEB ab, die am 20. April als Stellungnahme im Rahmen des förmlichen Planfeststellungsverfahrens abgegeben wurde.

#### Stellungnahme zur Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der BAB 100 zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Treptower Park

Der Berliner Fahrgastverband IGEB lehnt den Weiterbau der BAB 100 aus verkehrlichen, umweltpolitischen und städtebaulichen Gründen ab. Die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigen die Auswirkungen des Autobahnbaus auf den Verkehr insgesamt und speziell auf den öffentlichen Verkehr nicht oder vollkommen unzureichend. Wichtige Aspekte sind nicht untersucht worden und können somit in ihren schädlichen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nicht angemessen beurteilt werden. Im Einzelnen:

- Durch den Weiterbau innerstädtischer Autobahnen sind deutliche Verlagerungseffekte zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs und zu Lasten der umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsarten zu erwarten, die den verkehrlichen und ökologischen Zielsetzungen des Berliner Senats diametral entgegenstehen. In den Planfeststellungsunterlagen fehlen entsprechende Untersuchungen über Verlagerungseffekte vom SPNV und ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr, die sich alleine schon aus den Reisezeitveränderungen für den Straßenverkehr ergeben. Es fehlen außerdem Untersuchungen über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Verlagerungen auf S-Bahn GmbH und BVG.
- Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr, auf den sich der Weiterbau der BAB 100 stützt, befindet sich gerade in der Fortschreibung. Es zeichnet sich ab, dass etliche Ziele, insbesondere die Modal-Split-Ziele sowie die Ziele zur Nachfrageentwicklung im ÖPNV, deutlich verfehlt werden, so dass in der Fortschreibung die geplanten Maßnahmen grundsätzlich überdacht werden müssen. Eine auf den alten überholten StEP gestützte Argumentation ist somit nicht belastbar.
- Schon jetzt kommt es während der morgendlichen Hauptverkehrszeiten regel-

mäßig zu Staubbildungen auf dem südlichen Abschnitt der BAB 100. Auf diesem Abschnitt werden durch den geplanten 16. Bauabschnitt der Verkehr und damit die Staubbildungen während der Hauptverkehrszeiten noch deutlich zunehmen. Das wird zu Verlagerungen in das Hauptverkehrsstraßennetz führen, was wiederum Auswirkungen auf den BVG-Busverkehr hat. Entsprechende Untersuchungen fehlen jedoch.

- Durch den Bau des 16. Bauabschnittes der BAB 100 wird durch die enorme Verkehrszunahme im Bereich rund um die Eisenstraße ein Zugzwang für den Weiterbau der BAB bis zur Frankfurter Allee entstehen. Deshalb hätten schon jetzt die städtebaulichen, verkehrlichen und umweltpolitischen Auswirkungen des Weiterbaus bis zur Frankfurter Allee untersucht und bewertet werden müssen.
- Den benannten, aber nicht nachzuweisen erheblichen Entlastungseffekten für das Innenstadtstraßennetz stehen zum Teil deutliche Verkehrszunahmen selbst im weiteren Umfeld der Autobahnanschlussstellen gegenüber, wie bei den in den letzten Jahren neu eröffneten Autobahnabschnitten immer wieder festzustellen ist. Es ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt worden, welche Auswirkungen die erwartenden Verkehrszunahmen auf den BVG-Busverkehr haben. Gerade wegen der durch den Autobahnbau zu erwartenden Verkehrszunahmen ist es nicht akzeptabel, dass die vorhandenen Busspuren in der Eisenstraße offenbar wegfallen sollen.
- Aus den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass offenbar der geplante Umsteigeknoten im BVG-Busliniennetz an der Haltestelle S-Bahnhof Treptower Park/Puschkinallee/Eisenstraße wegfallen bzw. verlagert werden soll. Eine solche gravierende Verschlechterung für die BVG-Fahrgäste ist nicht hinnehmbar. Es müssen mindestens drei Busse gleichzeitig an der Haltestelle halten können und zur Anschlussgewährung eine Standzeit von mindestens drei Minuten nehmen können.
- Die Auswirkungen des Baus und Betriebs der Anschlussstelle Sonnenallee sowie der damit vorhandenen Verkehrszunahme auf der Sonnenallee auf die Fahrzeiten und die Pünktlichkeit der verkehrlich sehr bedeutsamen Metrobuslinie M 41 sind nicht untersucht worden. Gleiches gilt für die Halbanschlussstelle Grenzallee und die Buslinie 277. Auch ist nicht geprüft worden, ob künftig Busspuren an den Knotenpunkten mit den Autobahnabfahrten erforder-

lich sind, um die für den ÖPNV angestrebte Qualitätsstufe A nach HSB mittels fahrdynamischer LSA-Beschleunigung realisieren zu können.

- Die in Kapitel 4.7.4 dargestellten LSA-Planungen, die keine ÖV-Beschleunigung und -Priorisierung vorsehen, sondern stattdessen mit einer MIV-Koordinierung (Grüne Welle) ausgeführt werden sollen, entsprechen nicht den Vorgaben des StEP Verkehr und der Koalitionsvereinbarung. Weiterhin werden im Bereich der Anschlussstelle Treptower Park die Qualitätsstufen in Nebenrichtung, die für den Busverkehr relevant sind, nicht angegeben. Es steht zu befürchten, dass diese mangelhaft sind, da die LSA-Schaltung vornehmlich auf den MIV-Hauptstrom von und zur Autobahn ausgelegt werden soll.
- Aufgrund der Lage der geplanten BAB-Anschlussstelle Treptower Park in unmittelbarer Nähe von Kinocenter, Einkaufszentrum, S-Bahnhof und den Bushaltestellen existieren hier sehr starke Fußgängerströme. Die Zielsetzung, durch „koordinierte Verkehrsorganisation (Grüne Welle) den (Kfz-)Verkehr flüssig bis zur Stralauer Allee zu leiten“, lässt deutliche Beeinträchtigungen für den Fußgängerverkehr erwarten. Trotzdem sind die Verkehrsbedürfnisse des Fußgängerverkehrs, der zu einem wesentlichen Teil aus den Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Buslinien resultiert und damit quer zu den Haupt-Kfz-Strömen verläuft, nicht untersucht worden.
- Die Auswirkungen der geplanten Bauabläufe sind für die Fahrgäste der Ringbahn nicht akzeptabel. Die vorgesehene 6-wöchige Komplettsperrung und die zusätzlichen 40 (!) Wochenendsperrungen der Ringbahn führen für die Fahrgäste der S-Bahn zu nicht akzeptablen Beeinträchtigungen.
- Die Verkehrsführung der Buslinien während der in Kapitel 8.3 genannten baubedingten Sperrungen und der damit für die Fahrgäste verbundenen Auswirkungen sind nicht dargestellt.

**● Berlin politicians criticised**  
Politicians in Berlin have been criticised by passenger group IGEB for allowing mounting debts at local transport provider Berlin Verkehrs Gesellschaft.  
IGEB has highlighted expensive Cross Border Leasing deals and a failure to make provision for EUR50m of existing loans in BVG's budgets as reasons for the company falling steadily further into debt.  
BVG oversees the city's tram, U-Bahn and bus networks.

**IGEB-Kritik am Cross Border Leasing der BVG in: Tramways & Urban Transit, May 2009 (UK)**