

Antrag

der Fraktion Die Linke

A 100 stoppen und qualifiziert beenden!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, sich gegenüber der Bundesregierung für die Streichung des 17. Bauabschnitts der A100 aus dem Fernstraßenausbaugesetz und das Zurückziehen der Ausschreibungen für die Planung des 17. Bauabschnitts einzusetzen.

Außerdem wird der Senat dazu aufgefordert,

- zügig alle Schritte dafür einzuleiten den 17. Bauabschnitt der A100 aus dem Flächennutzungsplan zu streichen,
- die gesetzliche Möglichkeit gemäß Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz zu nutzen und die Planfeststellungsbehörde vom Bund zurück an das Land Berlin zu übertragen,
- eine abstrakte Normenkontrolle gegen die verfassungsrechtlich fragwürdige damalige Änderung des Grundgesetzes, die dem Bund die alleinige Gesetzgebungskompetenz für den Bau von Bundesfernstraßen zugesprochen hat, zu prüfen,
- in Abstimmung mit der Bundesregierung den 16. Bauabschnitt (BA) der A100 einem qualifizierten Abschluss am Treptower Park unter Betrachtung des weiteren Umfelds der anliegenden Bezirke zuzuführen,
- sich für die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Ostseite des 16. BA zu engagieren und zu prüfen, ob der bereits im Bau befindliche 16. Bauabschnitt in eine Stadtstraße mit Radschnellweg umgewandelt werden kann.

Dem Abgeordnetenhaus ist erstmals zum 31. Dezember 2023 und danach halbjährlich zu berichten.

Begründung

Stadtautobahnen durch und unter dicht besiedelten Gebieten sind rückwärtsgewandte Verkehrsprojekte aus dem vergangenen Jahrtausend. Sie schlagen Schneisen der Umwelt- und Kiez-Zerstörung durch Städte. Sie würde zu massiven Belastungen für die Umwelt und die in den betroffenen Kiezen lebenden Menschen führen. Sie lösen keine Verkehrsprobleme, sondern führen gerade an den geplanten Anschlussstellen zu regelrechten „Verkehrsinfarkten“. Die enormen Baukosten mit schätzungsweise 700 Millionen Euro für drei Kilometer Beton wären eine nicht hinnehmbare Steuergeldverschwendung und hinsichtlich der CO₂-Bilanz im Bau und im Betrieb eine klimapolitische Katastrophe.

Der Weiterbau der A 100 in Berlin über den sich derzeit in Bau befindlichen 16. Bauabschnitt (BA) hinaus ist aus Gründen des Klimaschutzes, aus städtebaulichen Gründen und aufgrund der enormen Kosten abzulehnen. Die Anweisung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) an die Autobahn GmbH des Bundes zur Aufnahme der Planungen für den 17. BA zwischen Treptower Park und Storkower Straße ist deswegen zurückzunehmen.

Die A 100 in Berlin ist ein besonders eklatantes Beispiel für eine verfehlte Verkehrspolitik. Sie hat – in dem im Bau befindlichen 16. BA, wie im geplanten 17. BA sowie in ihrem gesamten Verlauf, massive Eingriffe in städtebauliche Strukturen. Die A 100 beeinträchtigt Wohnungen, Schulen, Parks. Der Weiterbau der A100 gefährdet den Betrieb von 11 Clubs. Die Konsequenz wäre ein beispielloses Clubsterben und damit ein heftiger Einschnitt in das Berliner Kulturleben.

Die A100 ist eine innerstädtische Autobahn. Pkw und Lkw dürfen aber nicht so dicht in die Stadt hereingeholt werden, um sie dann wieder in die Außenbezirke abzuleiten, sondern sind aus der Stadt bzw. den Städten herauszuhalten. Das bedeutet, auf Berlin bezogen, dass sie auf dem Berliner Außenring, der A10, „abzufangen“ und um die Stadt herum zuleiten sind. Dies muss selbstverständlich durch einen umfassenden Ausbau des ÖPNV insbesondere zwischen der Innenstadt und den Randbereichen Berlins sowie den angrenzenden Gebieten in Brandenburg einhergehen, damit der Pkw-Verkehr, insbesondere das berufliche Pendeln, insgesamt reduziert werden kann und sich die Verkehrssituation dort entspannt.

Der Bau neuer Autobahnen ist kein Beitrag zum Klimaschutz – im Gegenteil. Die Emissionen aus dem Verkehrssektor wurden bisher kaum reduziert und betragen ein knappes Fünftel der Gesamtemissionen Deutschlands. Im Jahr 2019 übertrafen sie mit 163,5 Millionen Tonnen sogar den Wert des Jahres 1990 von 162 Millionen Tonnen CO₂. Ursächlich dafür ist, dass die Verkehrsleistung pro Einwohner*in in Deutschland von 1995 bis 2019 um 20,5 Prozent gestiegen ist (CO₂-Emissionen durch den Verkehr in Deutschland bis 2020 | Statista).

Der starke Rückgang der CO₂-Emissionen im Jahr 2020 auf 145 Mio. t ist zum großen Teil als pandemiebedingt einzuschätzen, 2021 lagen sie wieder bei 148,1 Mio. t CO₂ und damit um 3,1 t über dem Zielwert für dieses Jahr (Expertenrat für Klimafragen, Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2021, 13. April 2022).

Berlin, den 30.08.2023

Helm Schatz Ronneburg
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke