

Antrag

der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Pascal Meiser, Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Jan Korte, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Victor Perli, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

A 100 qualifiziert beenden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

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 aus Gründen der Haushaltssparsamkeit 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 Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz verpflichtet den Bund und die Autobahn GmbH nicht, die Planungen jetzt aufzunehmen, zumal der Bund es versäumt hat, entsprechend § 4 dieses Gesetzes die „nach Ablauf von jeweils fünf Jahren“ gebotene Bedarfsplanüberprüfung rechtzeitig bis zum 23. Dezember 2021 vorzulegen, die erst Ende 2023 abgeschlossen werden soll (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/23823). Darüber hinaus erfolgt dieser Auftrag explizit gegen den Willen des Landes Berlin und ohne Rücksprache mit der Landesregierung.

Eine Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes zwischen dem Dreieck Neukölln und dem Treptower Park, derzeit geplant für das Jahr 2024, ohne eine Lärmschutzwand auf der Ostseite, ohne einen qualifizierten Abschluss, ohne ein integriertes Verkehrskonzept und vor der vollständigen Inbetriebnahme der neuen Elsenbrücke ist ebenfalls abzulehnen. Andernfalls, also voraussichtlich vier Jahre lang, würde die verlängerte A100 auf ein Nadelöhr stoßen und den Bezirken Treptow-Köpenick, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln ein massives Verkehrsproblem bescheren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend die Autobahn GmbH des Bundes anzuweisen, die ausgeschriebene Vergabe von Planungsleistungen für den 17. BA der A 100 in Berlin zu stoppen;

2. den 16. Bauabschnitt der A 100 nicht zu eröffnen, bevor ein mit dem Land Berlin abgestimmtes Verkehrskonzept vorliegt, wie der Verkehr am Endpunkt der sich voraussichtlich bis 2028 in Sanierung befindlichen Elsenbrücke mit bis dahin nur ein bis zwei Fahrspuren je Richtung abfließen soll, und ein Lärmschutz an der Ostseite der Trasse realisiert ist.

Berlin, den 17. Mai 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Rechtslage:

Der aktuelle Bedarfsplan wurde am 23.12.2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. In § 4 heißt es: „Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist“. Diese fünf Jahre sind am 23.12.2021 abgelaufen, der aktuelle Bedarfsplan existiert somit nur noch deswegen, weil die Bundesregierung ihren gesetzlichen Auftrag nicht rechtzeitig erfüllt hat. Somit lässt sich aus diesem Versäumnis kein Handlungsauftrag für den Beginn der Planungen des 17. BA ableiten. Zumal die Anlage zum Bedarfsplan keine gesetzliche Pflicht zur Aufnahme von Planungen oder dem Baubeginn innerhalb einer bestimmten Frist begründet, sondern im rechtliche Sinne lediglich festlegt, dass es einen Bedarf für diese Straße gibt, die dennoch nur gebaut werden darf, wenn keine anderen rechtlichen Belange (z. B. der Naturschutz) diesem entgegenstehen.

Darüber hinaus wurde der 17. BA bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 nicht überprüft. Obwohl er bis dahin, mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003, nur als „Weiterer Bedarf“ eingestuft war, wurde er zusammen mit dem 16. BA ohne weitere Begründung und ohne jedwede Untersuchung mit dem 16. BA zusammengefasst als „laufend und fest disponiert“ eingestuft und dadurch einer erneuten Überprüfung entzogen.

Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP:

„Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ Diese Abstimmung gab es seitens des von der FDP geführten BMDV weder mit den Koalitionsparteien noch mit dem Land Berlin, in dem sich die aktuelle wie auch die vorherige Koalition jeweils gegen den Weiterbau der A 100 in Form des 17. BA ausgesprochen hatten.

Kosten:

Der 16. BA soll laut Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH für das Haushaltsjahr 2021 613,1 Mio. Euro für die 3,2 Kilometer kosten, das entspricht fast 200 Mio. Euro pro Kilometer. Für die 4,1 Kilometer des 17. BA, davon – laut Bericht des BMDV (Ausschussdrucksache 20(15)38) – zwei Kilometer in Tunneln, dabei ein zweistöckiger Tunnel unter der Bahnhofstraße am Ostkreuz, liegt der genannte Baupreis noch immer bei 530 Mio. Euro, jedoch soll laut des Berichts „im Zuge der derzeit ausgeschriebenen Planungsleistungen eine aktuelle Kostenermittlung erfolgen“. Bei den leider üblichen großen Baukostensteigerungen bei Autobahnneubauten sowie dem aktuell zusätzlichen erheblichen Preisanstieg bei Baumaterialien ist von Kosten in Höhe von 1 Mrd. Euro auszugehen.

Städtebauliche Situation:

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, der unter Verkehr steht – massive Eingriffe in städtebauliche Strukturen. Die A 100 beeinträchtigt Wohnungen, Schulen, Parks. Sie ist eine innerstädtische Autobahn. Pkw und Lkw dürfen aber nicht so dicht in die Stadt herein geholt 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 zu leiten 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.

Klimaschutz:

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 Millionen Tonnen ist zum großen Teil als pandemiebedingt einzuschätzen, 2021 lagen sie wieder bei 148,1 Millionen Tonnen CO₂ und damit um 3,1 Tonnen über dem Zielwert für dieses Jahr (Expertenrat für Klimafragen, Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2021, 13. April 2022).

Die Zahl der Pkw nimmt weiterhin jedes Jahr um mehrere hunderttausend Fahrzeuge zu, am 1.1.2022 waren in Deutschland bereits 48,5 Millionen Pkw zugelassen (Kraftfahrt-Bundesamt – Bestand (kba.de)). Hingegen stieg die umweltfreundlichere Beförderung von Fahrgästen in Bussen und Bahnen im Jahr 2019 um nur 0,4 Prozent, ihr Marktanteil stagnierte also nahezu, bevor er im Zuge der Pandemie im Jahr 2020 dramatisch um fast ein Drittel zurückging (Statistisches Bundesamt: Personenverkehr).

Zudem nahm der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkw von 1995 bis 2020 nur um gut 5 Prozent ab, insbesondere weil der Trend zu immer größeren und schwereren Fahrzeugen anhält. Entsprechend sind die gesamten CO₂-Emissionen durch Pkw in diesem Zeitraum nur um 10 Prozent gesunken, die durch LKW sind hingegen um 17 Prozent gestiegen, obwohl sich hier die Effizienz sogar um fast 33 Prozent verbessert hat (Emissionen des Verkehrs – Umweltbundesamt). Die technischen Effizienzfortschritte wurden also bislang durch das Wachstum des Verkehrs überkompensiert.

