



Foto: ROBIN WOOD/Christine

Seit Januar 2013 besetzen ROBIN WOOD-Aktive Bäume, die für den Ausbau der A100 gefällt werden sollen

Verlängerung A100 in Berlin: Teuerste Straßenkilometer aller Zeiten

„Es herrschen 10 Grad Frost und für uns zwei steht nur eine winzige Fläche von 2 mal 1,5 Metern zur Verfügung. Unser Atem kondensiert an einer Plane, die uns vor Schnee, Regen und Wind schützt. Vor dem Straßenlärm, der uns ab 5 Uhr morgens den Schlaf raubt, schützt sie uns nicht. Die Plattform, auf der wir liegen, hängt in einem Baum. Das Baum-Telefon klingelt um 6 Uhr früh und ein örtlicher Radiosender will von uns wissen, wie wir die Nacht auf der Protestpappel gegen die Verlängerung der Autobahn 100 in Berlin überstanden haben: So zogen wir im Januar 2013 in eine neue Protestrunde gegen die

Asphaltlobby. Mittlerweile haben wir vier Baumfällversuche und Räumungen überstanden. Für diesen Winter wurde ein wetterfestes Baumhaus gebaut, das unsere einfache, zeltartige Plattform ersetzt. Und wir bleiben weiter oben!“

In Berlin fehlt seit einer gigantischen Immobilienpleite, für die der Senat die Haftung übernahm, chronisch Geld. Selbst SPDler glauben mit Großprojekten, für die der Bund zahlen muss, Geld in die Berliner Kassen schaufeln zu können. Doch reich werden dabei nur die Baufirmen. So kam es zur Idee, statt dem Ausbau des öffentlichen Nahver-

kehrs oder wenigstens dem Bau einer normalen Straße, lieber dem Bund in die Tasche zu langen und das teuerste Stück Autobahn in die Stadt zu klotzen, das jemals in Deutschland gebaut wurde. Die Kosten für 3,2 Kilometer Autobahn sollen nach Senatsplanungen 473 Millionen Euro erreichen. Damit werden es die teuersten Straßenkilometer, die in der BRD jemals gebaut wurden. Doch diese Autobahn wird nicht nur Unsummen kosten, sondern auch die Verkehrsprobleme in Neukölln, Kreuzberg und Friedrichshain vervielfachen. Der Autoverkehr wird sich weiter verstärken und geballt auf Wohngebiete losgelas-

sen. Und das ist erst der Anfang, der nächste Bauabschnitt in Wohngebiete hinein wird schon geplant. Seit kurzem sprechen die Planer auch wieder von einem Berliner Innenstadt-Autobahnring. Parallel dazu wurden die Gelder für den Ausbau von Fahrradwegen in Berlin auf die Hälfte gekürzt, obwohl sie selbst nach EU-Richtlinien schon viel zu niedrig angesetzt waren. Auch der öffentliche Nahverkehr leidet seit Jahren an Missmanagement und Geldmangel. Das Geld, das in neue Wagen und schnellere Taktzeiten gesteckt werden müsste, wird für eine völlig unsinnige "Kanzler-U-Bahn" verbraten.

Die bundeseigene DB spart den S-Bahn-Betrieb kaputt und zog in den letzten Jahren trotzdem Millionengewinne für ihre auf Privatisierung getrimmte Gesamtbilanz ab.

Der Protest gegen die innerstädtische Autobahn hat in Berlin eine sehr lange Tradition. Seit 1974 gibt es die Bürgerinitiative gegen die Westtangente (BIW). In Westberlin war die Westtangente der Versuch des Senats, trotz der Teilung einen Autobahnring durch die letzten Grünflächen der Stadt zu asphaltieren. Sozial- und umweltorientierte Gruppen forderten dagegen eine Grüntangente, die Grünflächen erschließen und verbinden sollten.

Der Senat wollte der mächtigen Autolobby nach dem Mund reden und eine tief greifende Umstrukturierung der Stadt beginnen. Aus der Innenstadt sollten die normalen BewohnerInnen an den Stadtrand verdrängt, die inneren Bezirke zu zentralen Arbeitsorten und Sitzen großer Konzerne werden. Dafür würden große Straßen mit gigantischer Kapazität gebraucht, denn ein vermehrter Ausbau von öffentlichem Verkehr war nicht geplant.

Die BI gegen die Westtangente hatte Erfolg und konnte den Autobahnbau durch Schöneberg und Tiergarten verhindern. Doch nach dem Anschluss der DDR gierten die Berliner Bauhaie nach neuen Autobahn-Baufträgen. Der Bau eines Autobahnringes – koste es, was es wolle – wurde wieder aus der Schublade geholt. Es gab breite Proteste und eine ganze Klagewelle gegen den aktuellen 16. Bauabschnitt der Autobahn. Mit ihm sollte ein breiter Kleingarten-Grünstreifen

ausradiert und ein riesiges Verkehrsproblem an der Grenze zwischen Kreuzberg, Friedrichshain und Treptow geschaffen werden.

Nach der letzten Wahl waren alle überzeugt, dass dieses Projekt beerdigt werden kann. Doch es kam zur großen Koalition und Berlins Bürgermeister Wowereit, bekannt für die Jagd nach unfinanzierbaren Großprojekten und Bundesmitteln, peitschte die Asphaltiste durch. So sollen nun mit dem teuersten Stück Autobahn der deutschen Geschichte Unsummen im Berliner Sand vergraben werden. Es werden weiter Menschen aus den zentralen Stadtteilen verdrängt, Grünraum vernichtet, der Ölverschwendung Vorschub geleistet, Lärm produziert – die ganze Stadt wird unsozialer.

Denn die A100 zeigt auch, was eine auf Profit und Verwertung ausgerichtete Politik der Stadt antut. Dort wo Bau- und Autowirtschaft Gewinne erwarten, werden Himmel und Hölle in Bewegung gesetzt. Geht es um eine ökologische Infrastruktur, um soziale Forderungen wie bezahlbare Mieten oder Wohnungen für Flüchtlinge, sollen wir plötzlich den Gürtel enger schnallen.

Statt A100: Soziale Stadtplanung und Lebensraum für Alle

Wir wollen dagegen mehr Grünflächen und lebenswerten Raum sowie eine Verlangsamung und Reduzierung des Autoverkehrs. Es braucht eine grundlegende Förderung des Rad-, S- U- und Straßenbahnverkehrs. Wir brauchen eine soziale Stadtplanung, die Allen guten Lebensraum statt Armen- oder Reichenghettos bietet. Unser aller natürliche Lebensgrundlagen und Lebensqualität sind wichtig, nicht die Vermehrung von privatem Reichtum.

Für den 3. Februar hat die Berliner Enteignungsbehörde beim Senat für Stadtentwicklung und Umweltschutz die Besitzeinweisung und Räumung des Geländes mit unserem Baumhaus angeordnet. Besitzeinweisung bedeutet eine entschädigungslose vorläufige Enteignung. Wir werden in den Bäumen demonstrieren und uns nicht so leicht vertreiben lassen. Auch nach einer Räumung wird der Konflikt lange nicht

zu Ende sein. Der Bau der A100 wird sich noch Jahre hinziehen, hier ist langer Atem gefragt und das Eingreifen mit verschiedensten Aktionsformen möglich. Entscheidend dürfte die Frage sein, ob es gelingt, die verschiedensten Kämpfe gegen die kapitalistischen Kräfte der Stadt zu bündeln und zuzuspitzen. Den Menschen muss klar werden, dass solche Geld und Lebensqualität vernichtenden Großprojekte nur wenigen Bauunternehmern und ihren politischen Freunden nützen.

Aktuelles und Hintergrundinformationen gibt es im Internet unter A100stoppen.de und robinwood.de/verkehr

Sylvester, ROBIN WOOD-Berlin

Trassenführung für die geplante Verlängerung der A100 in Berlin: Hier sollen Milliarden verbuddelt werden, während die Mittel für den Ausbau der Fahrradwege halbiert wurden und die S-Bahn auf Verschleiß gefahren wird

