© IMAGO/Schöning

T+ **Streitgespräch zur A100 in Berlin** „Sobald Infrastruktur für Autos gebaut wird, stirbt das Leben in der Stadt“

Die Verlängerung der Stadtautobahn bringt Entlastung, sagt ADAC-Experte Terlinden. Wissenschaftler Creutzig nennt das einen Mythos – und will einen Rückbau.

Von Christian Latz
18.04.2022, 13:00 Uhr

Herr Creutzig, Herr Terlinden, der Bund hat überraschend bekannt gegeben, dass die ↗Pläne für den 17. Bauabschnitt der A100 vorangetrieben werden sollen. Was war ihr erster Gedanke, als Sie die Meldung hörten?

Felix Creutzig: Ich dachte sofort: Das geht komplett in die verkehrte Richtung. Eigentlich müssten wir über den Rückbau der A100 diskutieren, stattdessen geht es nun um den Weiterbau.

Edgar Terlinden: Aber der Abschnitt war ja lange in Planung. Und diese Weiterentwicklung der Stadtautobahn ist zukunftsweisend. Umso begeisterter war ich, als die Meldung kam.

Creutzig: Da will ich gleich widersprechen. Alle zukunftsweisenden Argumente sprechen gegen die A100. Angefangen bei der politischen Legitimation: Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde festgelegt, dass alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans auf den

Prüfstand gestellt werden. Das wurde hier einfach ausgehebelt. Der Berliner Senat ist dagegen, die Stadtgesellschaft auch. Dieser Weiterbau ist eine autoritäre Entscheidung.

Terlinden: Die A100-Verlängerung wurde 2016 mit dem Bundesverkehrswegeplan vom Bundestag beschlossen. Über so einen langen Horizont bedarf es einer verlässlichen Planung. Das Vorhaben darf deshalb nicht auf halber Strecke eingestampft werden.

Edgar Terlinden (links) und Felix Creutzig (rechts). © Christian Latz

Die Gesprächspartner

Edgar Terlinden leitet seit 1. März 2022 als verkehrspolitischer Sprecher die Abteilung Verkehr und Technik beim ADAC Berlin-Brandenburg. Zuvor verantwortete der studierte Elektrotechniker und Betriebswirt beim Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. (BDEW) als Fachbereichsleiter energiewirtschaftliche Themen der Region. Ein Fokus lag dabei auch die Einbindung von Elektrofahrzeugen und alternativen Antrieben ins Energienetz. Der gebürtige Berliner ist 54 Jahre alt und lebt mit seiner Familie seit mehr als 20 Jahren in Brandenburg.

Felix Creutzig ist Professor für Nachhaltigkeitsökonomie menschlicher Siedlungen an der TU Berlin und leitet die Arbeitsgruppe Landnutzung, Infrastruktur und Transport beim Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change in Berlin. Creutzig war Leit-Autor des fünften Sachstandsberichts des Weltklimarats für den Bereich Transport. 2017 erhielt er den renommierten Piers-Sellers-Preis für seine lösungsorientierten Arbeiten im Bereich der Klimaforschung. Creutzig wurde 1979 in Hannover geboren und lebt in Berlin.

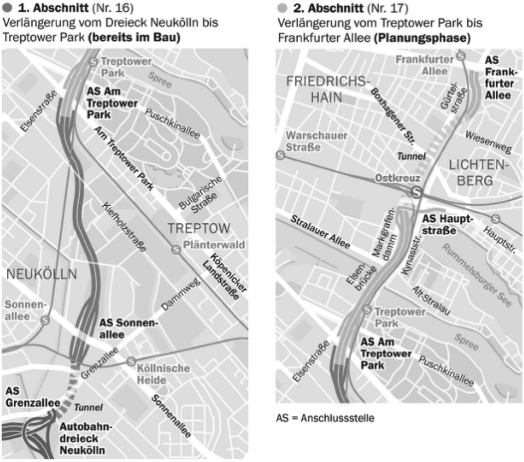
Der ADAC spricht sich seit jeher für die ↗Verlängerung der Stadtautobahn aus. Warum halten Sie das Projekt für so wichtig?

Terlinden: Die Stadtautobahn ist planerisch als Ring in der Stadt angelegt, sodass sie große Mengen von Personen und Gütern transportieren kann. Das entlastet Stadtstraßen im Zentrum und sorgt dort für eine höhere Wohnqualität. Zudem werden diese Verkehrsräume dadurch für Radfahrer und Fußgänger sicherer.

Creutzig: Das ist eine tolle Geschichte - aus wissenschaftlicher Perspektive aber nicht haltbar. Neu gebaute Straßen lassen zusätzlichen Verkehr entstehen und verlagern ihn nicht. Das belegen etliche Studien. Es wäre ein Wunder, wenn das bei der A100-Verlängerung anders wäre. Es würde sogar noch mehr Stau auf den Zufahrtsstraßen geben, etwa auf der Hauptstraße in Schöneberg oder dem Tempelhofer Damm. Sobald Infrastruktur für Autos gebaut wird, stirbt das Leben in der Stadt, denn den Menschen wird der Platz weggenommen.

Der Verkehr würde sich überhaupt nicht aus dem Stadtzentrum herausverlagern?
Creutzig: Nein. Dort, wo Autoinfrastruktur ist, gibt es Autoverkehr, außer wir sperren die Innenstadt dafür. Diesen Teil der Geschichte höre ich von den Befürwortern jedoch nicht.

Die Verlängerung der A100



● **1. Abschnitt** (Nr. 16)
Verlängerung vom Dreieck Neukölln bis Treptower Park **(bereits im Bau)**

● **2. Abschnitt** (Nr. 17)
Verlängerung vom Treptower Park bis Frankfurter Allee **(Planungsphase)**

AS = Anschlussstelle

© Grafik: Tagesspiegel/Bartel / Quelle: BUND

Der vier Kilometer lange Abschnitt führt über die Spree, mitten durch ein Wohngebiet, teilweise in einem Doppelstocktunnel darunter durch. Der Aufwand ist enorm, die Kosten werden wohl deutlich über einer Milliarde Euro liegen. Steht das im Verhältnis zum Nutzen, Herr Terlinden?
Terlinden: Bevor solche Projekte begonnen werden, findet immer eine Nutzen-Kosten-Analyse statt. Sie hat gezeigt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen für den 16. Bauabschnitt mit einem

Faktor von 3,6 wesentlich höher liegt. Der 17. Abschnitt wurde gar mit einem nahezu dreifachen Wert beziffert. Das sind die Gründe, warum das Vorhaben überhaupt vorangetrieben wurde.

Creutzig: Wir sprechen hier wohl von 150.000 bis 200.000 Euro pro Meter Autobahn. Das sind Ressourcen, die an anderer Stelle, zum Beispiel in der Bildung, fehlen. Da stellt sich schon aus gesellschaftlicher Sicht die Frage, wie kosteneffizient das ist. Die externen Kosten für das Klima sind da noch gar nicht eingerechnet.

Die Berliner CDU hat sich für den A100-Ausbau ausgesprochen und gefordert, ↗ den Abschnitt als „Klimaautobahn“ mit Solarpaneelen und Radwegen zu entwickeln.
Terlinden: Da sehen wir ein hohes Potenzial. Dieses Projekt sollte man weiterdenken. Unsere ersten Berechnungen haben damals ergeben, dass durch den Weiterbau des Autobahnrings tausende Tonnen CO2 eingespart werden. Zum Beispiel, weil dadurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Es wäre also ein enormer klimapolitischer Hebel für die Stadt.

> *„Der Ausdruck ‚Klimaautobahn‘ ist eine komplette Nebelkerze.“*
>
> Felix Creutzig über den Vorschlag der CDU

Creutzig: Der Ausdruck „Klimaautobahn“ ist eine komplette Nebelkerze. Die angedachten Solarpaneele sind schon aus Sicherheitsgründen problematisch. Sie müssten extrem verstärkt sein, um oberhalb einer Autobahn angebracht zu werden. Das wäre nicht kosteneffizient. Zudem werden allein im Bau pro Meter Strecke 20 bis 40 Tonnen CO2 freigesetzt. Das sind also bereits bis zu 160.000 Tonnen. Von der Nutzung haben wir da noch gar nicht gesprochen. Der Weltklimabericht hat es gerade erst wieder bestätigt: Wir reden über eine dramatische Lage für den Planeten, da müssen wir unsere Politik sofort dran ausrichten.

→ T+ **IPCC-Autoren über neuen Weltklimabericht** „Das Zeitfenster für eine klimaresiliente Welt schließt sich“

Terlinden: Wir sind doch längst auf dem Weg zu alternativen Antrieben für Autos. Zudem haben Autobahnen einen extrem langen Lebenszyklus. Wir investieren damit in die Zukunft. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass Berlin wachsen wird. Wenn wir 200.000 Wohnungen in der Stadt bauen, bringt das zwangsläufig zusätzlichen Verkehr mit sich. Auch was die Ver- und Entsorgung betrifft. Dieser Verkehr muss beim Ausbau der Stadt berücksichtigt werden.

Creutzig: Da haben Sie recht. Aber gerade in dieser Hinsicht ist das Auto sehr ineffizient. Der öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad sind viel platzsparender und somit auch attraktiver für eine wachsende Stadt.

> *„Wir brauchen Strecken, auf denen die Pendler auch im Winter ihre Wege bei jedem Wetter zurücklegen können.“*
>
> Edgar Terlinden über Nutzung von Nahverkehr und Fahrrad statt Auto

Terlinden: Wir brauchen aber Strecken, auf denen die Pendler auch im Winter ihre Wege bei jedem Wetter zurücklegen können. Das muss sichergestellt sein.

Creutzig: Den Auto-Pendelverkehr zu verbessern ist eine doppelte, klimapolitische Sünde. Denn damit werden zugleich Einfamilienhäuser im Umland attraktiver. Die verursachen im Wohnsektor die höchsten Emissionen. Stattdessen könnte der Wohnraum auch genau da entstehen, wo jetzt die Autobahn gebaut werden soll. Dort gibt es erheblichen Platz. Das wäre viel sinnvoller, weil die Wege der Bewohner dann kürzer wären.

Terlinden: Der 17. Bauabschnitt verläuft doch größtenteils im Tunnel. Zudem haben wir bei der Schlangenbader Straße gesehen, was wohnungspolitisch auch im Umfeld von Autobahnen möglich ist.

→ **Die Tagesspiegel-App** Alle aktuellen Nachrichten, Hintergründe und Analysen direkt auf Ihr Smartphone. Dazu die Digitale Zeitung.

Mit dem 17. Bauabschnitt würden Friedrichshain, Lichtenberg ↗ und Prenzlauer Berg an die A100 angeschlossen. Wie profitiert dieses Gebiet davon?
Terlinden: Es führt zu massiven Verkehrsentlastungen. Die Viertel werden besser erreichbar. Für viele Menschen werden die Wege in der Stadt dadurch zeitlich kürzer.

Creutzig: Im Gegenteil! Die Menschen in Friedrichshain und Prenzlauer Berg werden sich noch bedanken, weil ihre Straßen plötzlich voller sind alleine durch den Zubringerverkehr. Nochmal: Es ist ein Mythos, dass ein Verkehrsproblem durch zusätzliche Straßen gelöst wird.

> *„Die Lebensqualität in Ost-Berlin ist gerade dadurch höher, dass es weniger Straßeninfrastruktur gibt und dafür mehr Straßenbahnen.“*
>
> Felix Creutzig auf die Frage, ob ein A100-Ausbau gut für den Osten der Stadt wäre

Bislang verläuft die A100 nur durch West-Berlin. Ist es nicht auch eine Gerechtigkeitsfrage, dass Ost-Berlin eine vergleichbare Autobahninfrastruktur bekommt?
Creutzig: Die Lebensqualität in diesen Stadtteilen ist gerade dadurch höher, dass es weniger Straßeninfrastruktur gibt und dafür mehr Straßenbahnen. Es ist aus West-Berliner Sicht eher ungerecht, dass es dort so wenige Tramstrecken gibt.

Terlinden: Berlin wäre durch diese Strecke besser verknüpft. Wir sehen darin auch eine Wachstumsachse - für den Wirtschaftsverkehr, aber auch private Verbindungen. Es muss möglich sein, dass die Mutter, die in Reinickendorf wohnt, ihre Tochter in Friedrichshain besuchen kann, auch wenn sie sich nicht mehr so gut bewegen kann.

Könnte man das auch gewährleisten, falls die Autobahn nicht verlängert werden sollte, Herr Creutzig?
Creutzig: Es gibt schon heute entlang der geplanten Strecke eine Verkehrsachse: ↗den S-Bahnring. Aber es stimmt, die Anbindung ist insgesamt nicht sonderlich gut in diesem innerstädtischen Bereich. Rund um die Warschauer Brücke gibt es einen Engpass im öffentlichen Nahverkehr. ↗Der Weiterbau der M10 zum Hermannplatz ist da eine zentrale Maßnahme, um die Verbindung zu verbessern. Das würde einiges ändern.

Baustelle zur Verlängerung der Stadtautobahn in Neukölln. © dpa / Wolfgang Kumm/dpa

Mit einer Fertigstellung des 17. Bauabschnitts der A100 ist wohl frühestens Ende der 2030er Jahre zu rechnen. Wie wird der Verkehr in Berlin dann grundsätzlich aussehen?
Terlinden: Er wird CO2-neutral und flexibel sein. Durch Carsharing und intelligente Sammeltaxis werden wir weniger Autos brauchen. Dann gibt es auch mehr Platz für Spielstraßen. Das Mobilitätsverhalten ist aber generationsabhängig und sollte sich organisch entwickeln. Wenn wir das politisch einschränken, wächst die Stauproblematik und wir erzeugen unnötige Emissionen.

Creutzig: Ich teile die Vision, halte die Autobahnverlängerung aber genau für das falsche Mittel, um dieses Ziel zu erreichen.

→ **Schon mehr als 260.000 Abos** Die zwölf Tagesspiegel-Bezirksnewsletter gibt es unter leute.tagesspiegel.de

Welche Bedeutung kommt dabei dem Auto noch zu?
Creutzig: Es wird vor allem als geteilte Mobilität eingesetzt werden. Wir brauchen diese flexiblen Angebote, denn wir können nicht alles nur entlang von Nahverkehrsachsen organisieren. Damit einher geht auch ein Effizienzgewinn. Wir brauchen kaum noch Parkplätze, weil die geteilten Sammeltaxis ständig unterwegs sind und wir kaum noch private Autos haben.

Rechtfertigt diese Perspektive dann überhaupt noch ein dreispuriges Mammut-Projekt wie die A100-Verlängerung, oder lässt sich der Verkehr bis dahin nicht auf weniger Straßen abwickeln?
Terlinden: Wir sollten dem Verkehr nicht zusätzliche Räume entziehen. Insbesondere die Ver- und Entsorgung ist unglaublich wichtig für die Stadt – und muss sichergestellt werden.

Creutzig: Die Versorgung können wir auch mit der bestehende Infrastruktur sicherstellen, wenn wir sie mit den gerade beschriebenen Maßnahmen effizienter nutzen würden – und das ganz ohne weitere CO2-Emissionen zu produzieren. Die Infrastruktur sorgt immer für ein bestimmtes Verhalten. Wenn wir nicht mehr Autoverkehr in der Stadt wollen, dann dürfen wir keine weiteren Straßen bauen.

„Es wird am Ende nicht gebaut werden.“

Felix Creutzig

Bevor der 17. Bauabschnitt in den Bau geht, soll zunächst der 16. Teil der A100 von Neukölln zum Treptower Park Ende 2024 fertiggestellt werden. Welche Folgen hat das für den Verkehr in der Stadt?
Terlinden: Entgegen der ursprünglichen Planung haben wir durch den ↗Neubau der Elsenbrücke einen Engpass. Das führt zu einer zusätzlichen Stresssituation am Ende der Autobahn. Es wird zu Stau und damit auch zu zusätzlichen CO2-Emissionen kommen. Wir brauchen eine bessere Überquerung der Spree. Das zeigt aber auch, dass man solche Projekte ganzheitlicher denken muss und die Bauabschnitte der A100 besser direkt gemeinsam umgesetzt hätte.

Creutzig: Der Engpass wird zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung in Treptow führen. Wir müssen deshalb über eine alternative Nutzung des 16. Bauabschnitts nachdenken. Da könnten wir auch einen Radschnellweg oder eine Busschnelllinie einrichten. Das wurde die Lebensqualität entlang dieses Abschnitts verbessern.

Terlinden: Auch wir sehen die Bedürfnisse nach zusätzlichen Radwegen in der Stadt. Das darf aber nicht zulasten anderer Verkehrsträger gehen.

Der Berliner Senat ist gegen das Projekt, auch ein möglicher Konflikt mit der Elsenbrücke könnte Schwierigkeiten bereiten. Glauben Sie, dass das Projekt am Ende tatsächlich umgesetzt wird?
Terlinden: Am Ende müssen sich alle Beteiligten an einen Tisch setzen und für die Stadt eine sinnvolle Lösung erarbeitet. Das Ergebnis kann nur die Errichtung des 17. Bauabschnitts sein.

Creutzig: Davon gehe ich nicht aus. Es ist eine Planung des letzten Jahrhunderts. Es ist nicht mehr zeitgemäß und nicht kompatibel mit der Akzeptanz in der Stadtgesellschaft. Deswegen wird es am Ende auch nicht gebaut werden.