



**Bürgerinitiative  
Stadtring Süd  
BISS Berlin**

Plesser Str. 3  
12435 Berlin

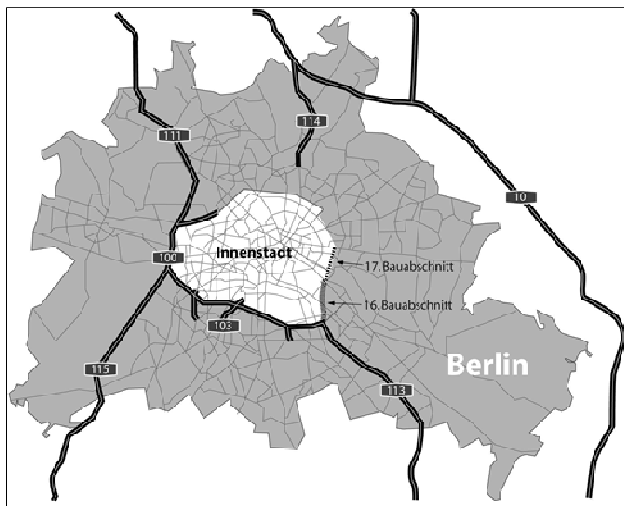
info@stop-a100.de  
www.stop-a100.de

# Information Mai 2013

## Baubeginn für ein Relikt der autogerechten Stadt

**Schlagzeilen um verbockte Prestige-  
projekte prägen die Medien - nun soll am  
nächsten Berliner Großprojekt, der A100-  
Verlängerung vom Dreieck Neukölln zum  
Treptower Park, Durchsetzungs-vermögen  
bewiesen werden. Egal welchen Preis die  
Stadt, die Umwelt und die Steuerzah-  
lerInnen begleichen müssen – Baubeginn  
ist der 6. Mai 2013. Die „schöne“ Tradition  
des ersten Spatenstich soll die Misere  
der Vergangenheit kaschieren und so  
laden Bundesverkehrsminister Ramsauer  
und Verkehrssenator Müller einträchtig am  
8. Mai um 13:00 dazu ein.**

**Historie:** Diesem Akt sind Jahrzehnte der  
Planungen vorausgegangen. Schon in den  
1920er und 30er Jahre entstanden die erste  
Pläne. In den 50er Jahren wurde dann die  
„autogerechte Stadt“ Berlin erdacht, die im  
Flächennutzungsplan (FNP) von 1964 ihren  
Höhepunkt erreichte. Vorgesehen war ein  
Spinnennetz von Autobahnen über Berlin. Ein  
Relikt vergangener Jahrzehnte ist nun die  
Verlängerung der A100 vom Dreieck Neukölln  
über den Treptower Park (16. Bauabschnitt,  
BA) und weiter bis zur Frankfurter Allee, um  
dann in die Storkower Straße (17. BA) zu  
münden. Die unrealistischen Pläne, den Ring  
zu schließen, hat selbst die betonverliebte  
Senatsverwaltung vor Jahren verworfen.



Berliner Autobahnnetz mit dem 16. und 17. BA der A100

Nach der Wiedervereinigung wurde das  
Projekt in den Bundesverkehrswegeplan  
(BVWP) angemeldet. 1994 kam es in den  
FNP, obwohl sich über 10.000  
EinwenderInnen dagegen aussprachen. 1996  
war die sogenannte Linienbestimmung, wobei  
mehrere Varianten geprüft wurden. 2003 kam  
es bei gleicher Kostenschätzung nur in  
anderer Währung (!) erneut in den BVWP. Ab  
2007 lief die konkrete Planung mit neuer  
Kostenschätzung von 320 auf 420 Mio. €. 2009  
war das Planfeststellungsverfahren, Ende  
2010 der Beschluss, 2011 die Klagen  
gegen den Ausbau der A100, welche Ende  
2012 im Wesentlichen abgewiesen wurden.

**Fazit:** Die A100-Verlängerung ist unzeit-  
gemäß, verkehrs-, stadtentwicklungspolitisch  
und ökologisch kontraproduktiv, denn sie löst  
keine Verkehrsprobleme und wird somit nicht  
für die Entlastung der Innenstadt sorgen.  
(siehe Rückseite)

**Finanziell:** Mit zurzeit geschätzten Gesamt-  
kosten von 500 Mio. Euro für 3,2km (156.000  
€/m) ist sie die teuerste Straße Deutschlands.

Während selbst der ADAC Ende 2012  
angesichts des bestehenden Defizits von 1,7 Mrd.  
Euro bis 2016 (bei begonnenen  
Neubauprojekten) davor warnte, weitere neue  
Straßenprojekte zu beginnen, hat Ramsauer  
um der Berliner CDU zu helfen, die ersten  
Raten bereitgestellt (2013 30 Mio.€, 2014, 50  
Mio.€). Damit das Finanzdefizit des Bundes  
weiter vergrößert und notwendige  
Verstärkung für den Unterhalt von  
Fahrbahnen und Brücken verengt.

**Ausblick:** Die Fertigstellung des 16. BA der  
A100 wird nach heutiger Sachlage für 2022  
prognostiziert. Der Wahnsinn soll weitergehen:  
In diesem Jahr will der rot-schwarze Senat die  
Planung der 50/60er Jahre entstauben und  
den 17. Bauabschnitt (zur Frankfurter Allee)  
für den nächsten BVWP anmelden.  
Selbtherrlich - ohne Beteiligung von  
Parlament und Öffentlichkeit!

## 10 Gründe gegen die Verlängerung der A100 zum Treptower Park

1. Die Planung von Stadtautobahnen ist aufgrund des notwendigen Klimaschutzes und der Erfordernisse zur CO<sub>2</sub>-Reduktion nicht mehr zeitgemäß. Ressourcenschutz und neue Erkenntnisse im Gesundheitsschutz werden durch die A 100 konterkariert (Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung).
2. Die verkehrliche Wirkung der Innenstadtentlastung ist nicht gegeben, weil der Verkehr direkt in die Innenstadt (Umweltzone) geleitet wird (Elsenstraße – Stralauer Allee). Eine Umfahrung über die westliche A 100 ist aus Kapazitätsgründen (z.B. Nadelöhr Britzer Tunnel) kaum möglich. Dagegen ist schon bei der Realisierung des 16. Bauabschnitts mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von der A 100 zur A 114 zu rechnen.
3. Durch den 16. Bauabschnitt werden in der Innenstadt 1.500 Menschen mehr belastet als entlastet (Der Senat vergisst gern die seit November 2009 amtlich festgestellten Belastungen im Boxhagener Viertel, ca. 12.000 Betroffene). Entlastungen auf der B 96a würden durch den 17. Bauabschnitt wieder rückgängig gemacht werden.
4. Eine Verbesserung der Verkehrsbeziehung vom Nordosten zum Süden bzw. zum BBI kann durch die A 100 nicht erreicht werden, weil die Verkehrsbeziehung über andere Korridore verläuft.
5. Die Verkehrsqualität in der Relation des 16. Bauabschnitts der A100, Neukölln - Treptow ist über-wiegend gut, es gibt keine ständigen Staus. (Quelle Mobilität der Stadt, Berliner Verkehr in Zahlen 2006)
6. Durch die Konzentration der Verkehrsströme auf die Endstelle Am Treptower Park wird es im Bereich um die Elsenstraße zu vermehrten Stauerscheinungen kommen, wegen der A 100.
7. Die Schadstoffgrenzwerte (Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>) werden auf den Zufahrtsstraßen zur A 100 an mehreren Stellen durch den Zubringerverkehr überschritten.
8. Erhebliche Eingriffe in die bestehenden Stadtstrukturen werden vorgenommen: ca 100 Wohnungen müssten abgerissen werden; sowie Verlärmung und Wertverlust von anliegenden Wohnungen (Beermann-, Kiefholz-, Aronsstraße). Über 350 Kleingärten müssen beseitigt werden (dies ist z.T. rechtswidrig erfolgt) und ca. 20 Gewerbebetriebe werden ihre Standorte aufgeben müssen. Das Gewerbegebiet um die Grenzallee mit viel LKW-Verkehr verliert den direkten Autobahnanschluss zur A 100 und müsste umliegende Anschlüsse nutzen.
9. Ökologische Aspekte: Rund 650 Bäume, darunter 14 denkmalgeschützte Platanen müssten gefällt werden; zahlreiche zum Teil geschützte Arten verlieren ihren Lebensraum; die enorme Flächen-versiegelung beeinträchtigt das Stadtklima.
10. Der teuerste Autobahnabschnitt Deutschlands bringt wenig Nutzen für Berlin: rund 500 Mio. € für 3,2 km entsprechen gut 156.000 € pro Meter Autobahn (411 Mio. € Baukosten, 64 Mio. € Grunderwerb, hinzu kommen min. 25 Mio. € Planungs- und Verwaltungskosten, von denen Berlin über die Hälfte tragen muss.

**Weitere Informationen zur Planung, zu vielen weiteren Auswirkungen dieses Projekt aus der Mottenkiste der autogerechten Berliner Verkehrsplanung auf Anfrage [info@stop-a100.de](mailto:info@stop-a100.de) oder unter [www.stop-a100.de](http://www.stop-a100.de).**