

# Leicht widerlegbare Argumente des Senats für den Weiterbau der A100

Claudia Hämmerling Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

der Senat behauptet: ...	Tatsache ist: ..	Bemerkungen:
Die A100 ist nötig, Begründung: "Der Kraftfahrzeug-Verkehr in der Innenstadt hat in den zurückliegenden Jahren um bis zu 10 % abgenommen."	Deshalb ist die A100 gerade nicht nötig!	Alle verkehrswissenschaftlichen Forschungen belegen: Straßenneubau schafft zusätzlichen Verkehr!
"Mal eben von Marzahn nach Schöneberg fahren oder von Lichtenberg direkt nach Neukölln: das ist bisher noch ein Problem"	Offenbar ist dem Senat unbekannt, dass die Ring-S-Bahn im 5-Minuten-Takt die Bezirke verbindet und Lichtenberg mit der S-Bahn über Ostkreuz erreichbar ist.	Der Senat rückt von seinem Ziel ab, 80 % des Verkehrs auf Öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder per Fuß zu lenken. Dabei sind die Bedingungen in Berlin günstig: Mehr als 50 % der Haushalte haben kein Auto! Dass der S-Bahn-Ring noch nicht attraktiv genug ist, liegt am Senat. Er lässt zu, dass überfüllte und zu kurze Züge verkehren!
"Wir müssen die Fahrzeuge aus der Innenstadt und ungeeigneten Verbindungsstraßen herausziehen, indem wir den anfallenden Durchgangsverkehr umleiten."  „Mit der Autobahn 100 sorgen wir für Sie für... weniger Verkehr in Wohngebieten und in der historischen Mitte“  ...	Das funktioniert nicht. Besonders ist der jüngste Autobahnbau von Neukölln nach Schönefeld: Das Adlergestell und andere Straßen wurden nicht nennenswert entlastet. Der Verkehr auf der Autobahn "Stadtring" hat sogar zugenommen.. Besonders große Lastwagen fahren jetzt weit mehr als erwartet über diese Verbindung.	Die Brücken und Tunnelbauwerke in der Innenstadt werden übermäßig belastet.  Das Risiko steigt, dass weißrussische oder ukrainische Sattelschlepper mit defekten Bremsen (wird jeden Tag bei Kontrollen beobachtet) im Neuköllner Tunnel auf das Stauende auffahren.
mit der A100: "Wirtschaftsverkehr kommt wesentlich leichter ans Ziel"	Der Senat fördert so den Schwerlastverkehr durch die Stadt. Der Güterverkehr auf der Schiene muss gefördert werden, aber die Gütergleise und Güterbahnhöfe neben der A100 verkommen!	Auf dem sogenannten südlichen Berliner Innenring verkehren zwischen Halensee, Wilmersdorf, Tempelhof, Neukölln und Frankfurter Allee keine Züge mehr, die Güterbahnhöfe wurden stillgelegt.

<p>"Es wird eine offenporige Asphaltdeckschicht (Flüsterasphalt) verwendet"</p>	<p>Der "Flüsterasphalt" bringt wenig Lärmentlastung, da sich die Poren nach kurzer Zeit mit Ruß und Gummiabrieb zusetzen und dann nicht mehr wirken. Bei 100.000 Kfz. pro Tag hilft auch kein Reinigen.</p>	<p>Der Senat hat in der Beantwortung einer Kleinen Anfrage vor einiger Zeit das Nicht-Funktionieren selbst zugegeben.</p>
<p>Durch Verkehrsabnahme (insbesondere auch beim Schwerlastverkehr) <b>Begünstigte</b> (16. und 17. Bauabschnitt): <b>ca. 60.000 Anwohner</b> an Hauptverkehrsstraßen; durch begrenzte Verkehrszunahme <b>Betroffene: ca. 6.000 Anwohner</b></p>	<p>Dies ist das Hauptargument des Senats für die A100, und es ist grundlegend falsch. Es gibt keine nennenswerte Verkehrsverringerung auf anderen Straßen (vgl. A113 nach Schönefeld) Die Wahrheit ist: <b>Begünstigte: 0</b>                      <b>Betroffene 30.000.</b></p>	<p>Die Zahl der Betroffenen hat der Senat viel zu gering geschätzt. Lärm- und Abgasswaden werden 1 km weit rechts und links der Autobahn zu spüren sein, dort wohnen mindestens 30.000 Menschen.</p>
<p>Abnahme der Gesamtfahrleistung (16. und 17. Bauabschnitt) in der süd-östlichen Innenstadt um ca. 12 % und im Südostrum Berlins bis 18 %.</p>	<p>Grundlegend falsche Annahme: Autobahnbau verringert nicht eine einzige Fahrt, er erzeugt hingegen – wie seit 80 Jahren deutlichst bewiesen wird, neuen Verkehr.</p>	<p>Die Annahme der Senatsplaner ist durch Wissenschaftler widerlegt. Die Gesamtfahrleistung wird zunehmen.</p>
<p>„Die A100 wird nach der Fertigstellung des 16. Bauabschnitts zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Sonnenallee durchschnittlich von bis zu 100.000 Kfz am Tag und zwischen den Anschlussstellen Sonnenallee und Am Treptower Park von bis zu 60.000 Kfz am Tag genutzt werden. Dies liegt deutlich unter den Höchstbelastungen von 200.000 Fahrzeugen am Tag, wie sie beispielsweise rund um den Funkturm beobachtet werden können.“</p>	<p>Die Senatsprognosen zum Verkehrsaufkommen sind regelmäßig falsch. Bei der A113 (nach Schönefeld) war die Prognose schon vier Wochen nach Inbetriebnahme komplett widerlegt.</p>	<p>Der Vergleich zwischen den Anschlussstellen ist wie ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen. Ableitungen daraus sind nicht herzuleiten.</p>
<p>„Die Behauptung „Jeder Straßenbau erzeugt Verkehr.“ ist nur richtig, wenn Straßenbau nicht durch ergänzende Maßnahmen begleitet wird. Dies ist in Berlin aber gängige Praxis und auch für das Projekt der A 100-Verlängerung geplant.</p>	<p>Falsch: In Berlin wurden noch nie Straßen für den Autoverkehr gesperrt, nachdem neue Straßen gebaut wurden. Im Gegenteil: z.B. wird die im Zusammenhang mit dem Tiergartentunnelbau entwidmete Straße auf Dauer befahren.</p>	<p>Da durch die Autobahnverlängerung in der Elsenstraße die Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden, werden Klagen den Bau verhindern. Planungsmittel sind verloren</p>
<p>Die A 100 ist viel zu teuer"</p>	<p>Mit dem Bund Verhandlungen müssen</p>	<p>Berlin und Bundesregierung haben Probleme bei</p>

Die Finanzmittel des Bundes für Straßenbau können nur zu diesem Zweck verwendet werden. Werden sie nicht genutzt, verfallen sie für Berlin.	Verhandlungen aufgenommen werden, um die Mittel anders (barrierefreier Ausbau U-und S-Bahn, Straßenbahn, Busspuren und Fahrradstreifen, Verkehrssicherheit etc.) einzusetzen.	der Instandhaltung bestehender Straßen, nicht einmal die Winterschäden können dauerhaft beseitigt werden. Unter solchen Umständen ist Straßenneubau verantwortungslos.
An der Elsenbrücke wird der Verkehr gegenüber heute um nur rund 10 % zunehmen.	Diese Aussage des Senats könnte zutreffen, ist aber wahrscheinlich unterschätzt.	Schon 10% sind zuviel, da der Verkehrsknoten überlastet ist. Wir brauchen dort weniger Autoverkehr.
Der Baubeginn ist für 2011 geplant. Nach einer Bauzeit von 6 Jahren ist die Eröffnung der Autobahn für 2017 vorgesehen.	6 Jahre für drei Kilometer ist eine lange Zeit. Aber auch das wird der Senat nicht schaffen.	Die Baumaßnahmen belasten anliegende Quartiere. Das Gebiet Rummelsburger Bucht – gebaut um die Abwanderung zu verhindern - wird entwertet.

#### Zusammenfassung:

Der Senat ist den Herausforderungen an eine moderne Mobilitätspolitik nicht gewachsen.

Statt klimafreundliche Verkehrsalternativen jenseits des fossilen Brennstoffzeitalters zu befördern, setzt der Senat auf den Ausbau des Autoverkehrs. Der Qualitätsverlust städtischer Quartiere, Flächenverbrauch, der "Blutzoll" an Toten und Verletzten, die gesundheitsgefährdenden Gifte, die Verlärmung und das Unsoziale des Autoverkehrs (über 50 % der Berliner Haushalte besitzen kein Auto) sind nicht länger akzeptabel.

Andere Länder zeigen, dass auch die Umkehr in der Verkehrspolitik möglich ist. In den Großstädten der USA werden Autobahnen rückgebaut, New York hat gerade beschlossen, den Broadway in für den Autoverkehr zu sperren. Wir lassen nicht zu, dass in Berlin eine neue Autobahn gebaut wird.