

**abgelehnt von SPD und CDU**

## **Antrag**

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

### **Stadtstruktur erhalten – 17. Bauabschnitt der A 100 nicht für Bundesverkehrswegeplan anmelden**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den 17. Bauabschnitt der A 100 vom Treptower Park zur Frankfurter Allee nicht zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. Juli 2013 zu berichten.

### ***Begründung:***

Der rot-schwarze Senat beabsichtigt den „Weiterbau A 100 im Abschnitt Anschlussstelle Am Treptower Park (B96 a) – Frankfurter Allee (B1/B5) inklusive anschließender Einbindung in das Stadtstraßennetz“ erneut für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden. Die Anmeldefrist endet nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums im September 2013. Eine Befassung des Parlaments oder der Öffentlichkeit ist nach Aussagen des Senats hierzu nicht vorgesehen.

Der 17. Bauabschnitt der A 100 zwischen Am Treptower Park und Frankfurter Allee wird direkt durch ein dicht bebautes Gründerzeitquartier führen. Deshalb wird diese Planung auf erhebliche Akzeptanzprobleme stoßen und den andauernden Widerstand gegen diese unsinnige Verlängerung der Stadtautobahn beginnend vom Dreieck Neukölln erheblich verstärken.

Der 17. Bauabschnitt ist mit der Spreequerung und einem Doppelstocktunnel vom Ostkreuz unter der Neuen Bahnhofstraße, Gürtelstraße und Unterquerung der Ringbahn ein bautechnisch und sicherheitstechnisch sehr anspruchsvolles Projekt. Im Jahr 1996 ist zusammen mit dem 16. Bauabschnitt die Linie bestimmt worden. Allerdings sind die damaligen Untersuchungen als vierspurige Autobahn durchgeführt worden und die dort vorgesehenen Anschlussstellenausführungen heute nicht mehr aktuell. Die städtebaulichen Auswirkungen vor und nach dem Tunnelabschnitt sind bisher in keiner Weise aufgezeigt, geschweige denn gelöst worden. Neben der unklaren Ausführung der Anschlussstellen, steht auch die Ausführung der Spreequerung und die Bautechnologie für den Doppelstocktunnel nicht fest. Eine Untertunnelung der Neuen Bahnhofstraße und Gürtelstraße könnte nur unter hohen Sicherheitsvorkehrungen durchgeführt werden, da der Tunnel unmittelbar zwischen den Gebäuden der Straßen erfolgt und der Baugrund aufgrund des hohen Grundwasserspiegels in diesem Gebiet höchst schwierig ist.

Aufgrund der Trassenlage und der zahlreich aneinander gereihten Ingenieurbauwerke ist mit extrem hohen Kosten zu rechnen, die die Kosten des 16. Bauabschnitts der A 100, der als bisher teuerste Autobahn Deutschlands gilt, noch bei weitem übersteigen werden.

Aufgrund des chronisch unterfinanzierten Fernstraßenetats des Bundes hat der Bund für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eine neue Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans erarbeitet. Diesmal soll die Mittelvergabe zu prioritär auf den Erhalt der Bundesstraßen ausgerichtet werden. Darüber hinaus ist die neue Grundkonzeption – im Gegensatz zum alten Bundesverkehrswegeplan – auf eine klare Priorisierung hoch wirtschaftlicher Projekte, die der Engpassbeseitigung im Netz der Bundesfernstraßen dienen, ausgerichtet. Der 17. Bauabschnitt der A100 wird wegen der enormen Kosten kein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen und wird zur Engpassbeseitigung im Fernstraßennetz der Bundesrepublik keinen Beitrag leisten.

Der 17. Bauabschnitt der A100 wird, wie schon der 16. Bauabschnitt, keine verkehrlichen Probleme lösen, sondern diese nur weiter nach Norden zur Frankfurter Allee verschieben. Aufgrund der hohen prognostizierten Verkehrsmengen auf der Frankfurter Allee wie auch der A 100 und der beengten Platzverhältnisse in diesem Bereich ist mit Staus zu rechnen. Verstärkter Lärm und Abgase an der schon heute zu stark mit Feinstaub und Stickoxiden belasteten Frankfurter Allee sowie durch Durchgangs- und Ausweichverkehr in Friedrichshain, Lichtenberg und Prenzlauer Berg wären die Folge. Auch die Weiterführung über eine Stadtstraße, die den Verkehr vom Autobahnende an der Frankfurter Allee zur Storkower Straße lenken soll, wird in dieser und den nachfolgenden Straßen zu einem erheblichen höheren Verkehrsaufkommen und zu erhöhten Lärm und Schadstoffbelastungen führen. Eine weitere Verlängerung der A100 verschiebt somit die Belastungen nur weiter. Es ist zu befürchten, dass sie damit eine neue Debatte um eine Verlängerung durch Prenzlauer Berg und in der Konsequenz um einen kompletten Ringschluss und damit die Zerschneidung weiterer Innenstadtquartiere hervorruft.

Berlin, den 27. März 2013

Pop Kapek Moritz  
und die übrigen Mitglieder der  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen