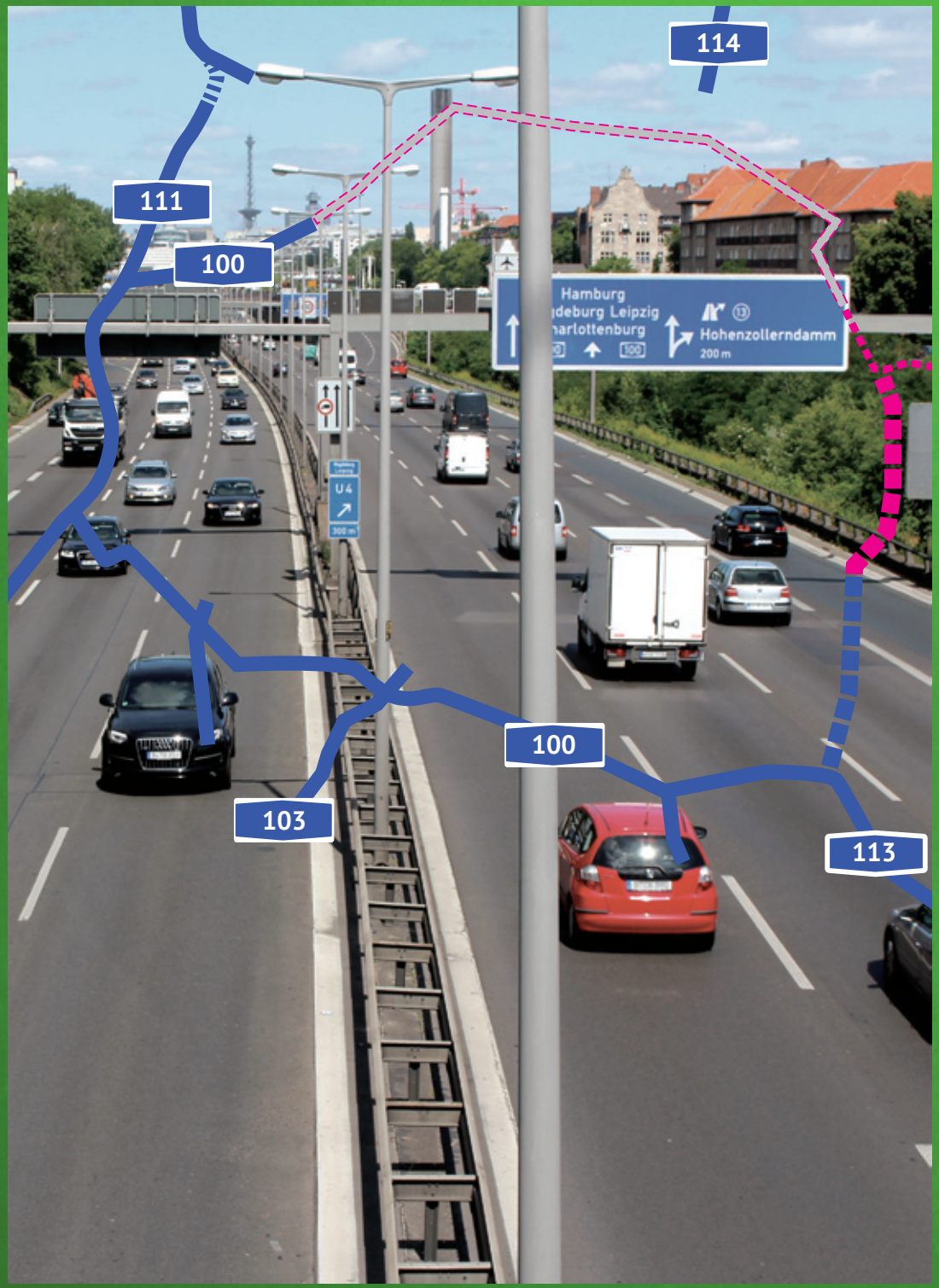


A 100 - VERLÄNGERUNG –

DIE BETONPOLITIK VON GESTERN GEHT WEITER

17. Bauabschnitt

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
IM ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN

A 100-Verlängerung: mehr Verkehr, Lärm und Luftverschmutzung

„Bei der Planung und Umsetzung von Straßenbau-Projekten haben die Ansprüche der Stadt und der Umwelt Priorität“, heißt es im Stadtentwicklungsplan Verkehr des Berliner Senats.

Dies gilt nicht für den 17. Bauabschnitt der A 100. Dieser wurde vom Senat für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und ist angeblich als laufendes Projekt eingestuft. Damit drohen Tausenden AnwohnerInnen in Kreuzberg, Friedrichshain, Lichtenberg und Prenzlauer Berg mehr Verkehr, Lärm und schlechte Luft.

Die Verlängerung der A 100 ist nicht mehr zeitgemäß und dient weder dem Klimaschutz noch löst sie Verkehrsprobleme.
Andere Städte wie London oder Paris gehen inzwischen einen anderen Weg und fördern massiv den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur.
Der Berliner Senat hält jedoch an der sinnlosen und extrem teuren Verlängerung der A 100 fest.

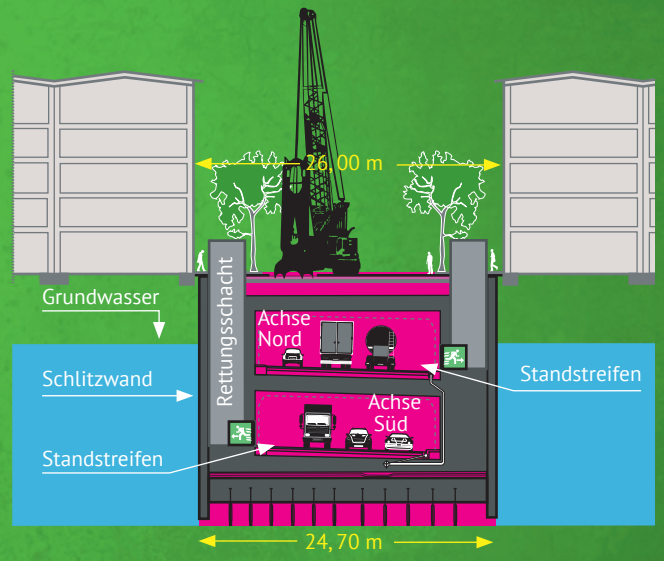
Der 17. Bauabschnitt im Überblick

Der 17. Bauabschnitt der A 100 beginnt am Treptower Park, überquert die Spree und taucht vor dem Ostkreuz in einen Doppelstocktunnel ab, unterfährt die Neue Bahnhof- und Gürtelstraße und taucht im Bereich Wiesenweg/Kiezer Weg wieder auf. Dann überquert die Trasse östlich der Ringbahn die Gürtelstraße und Frankfurter Allee und endet an der Storkower Straße. Um den zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können, muss die Storkower Straße ausgebaut werden.

Über die vorhandenen Stadtstraßen wird der Ring über den mittleren Straßenring bis zur Seestraße (A 100) bzw. über die Prenzlauer Promenade zur A 114 geschlossen.

Vor allem der Bereich der Anschlussstellen vor dem Ostkreuz an den Markgrafendamm und der Halbanschluss für die Frankfurter Allee an der Gürtelstraße werden zerschneidende Barrieren im Stadtbild sein. Die A 100-Verlängerung wird in den Friedrichshainer Kiezen, im Naherholungsgebiet der Rummelsburger Bucht, aber auch im Verlauf des mittleren Straßenrings in Prenzlauer Berg zu einem erheblich höheren Verkehrsaufkommen und zu erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen für die AnwohnerInnen führen.

Gerade Abschnitte wie die Michelangelostraße zeigen die Absurdität des Vorhabens. Einerseits soll dort die Wohnbebauung bis an die Straße herangeführt werden, andererseits führt der Ringschluss dazu, dass die Wohnungen an einer autobahnähnlichen Straße stehen werden.

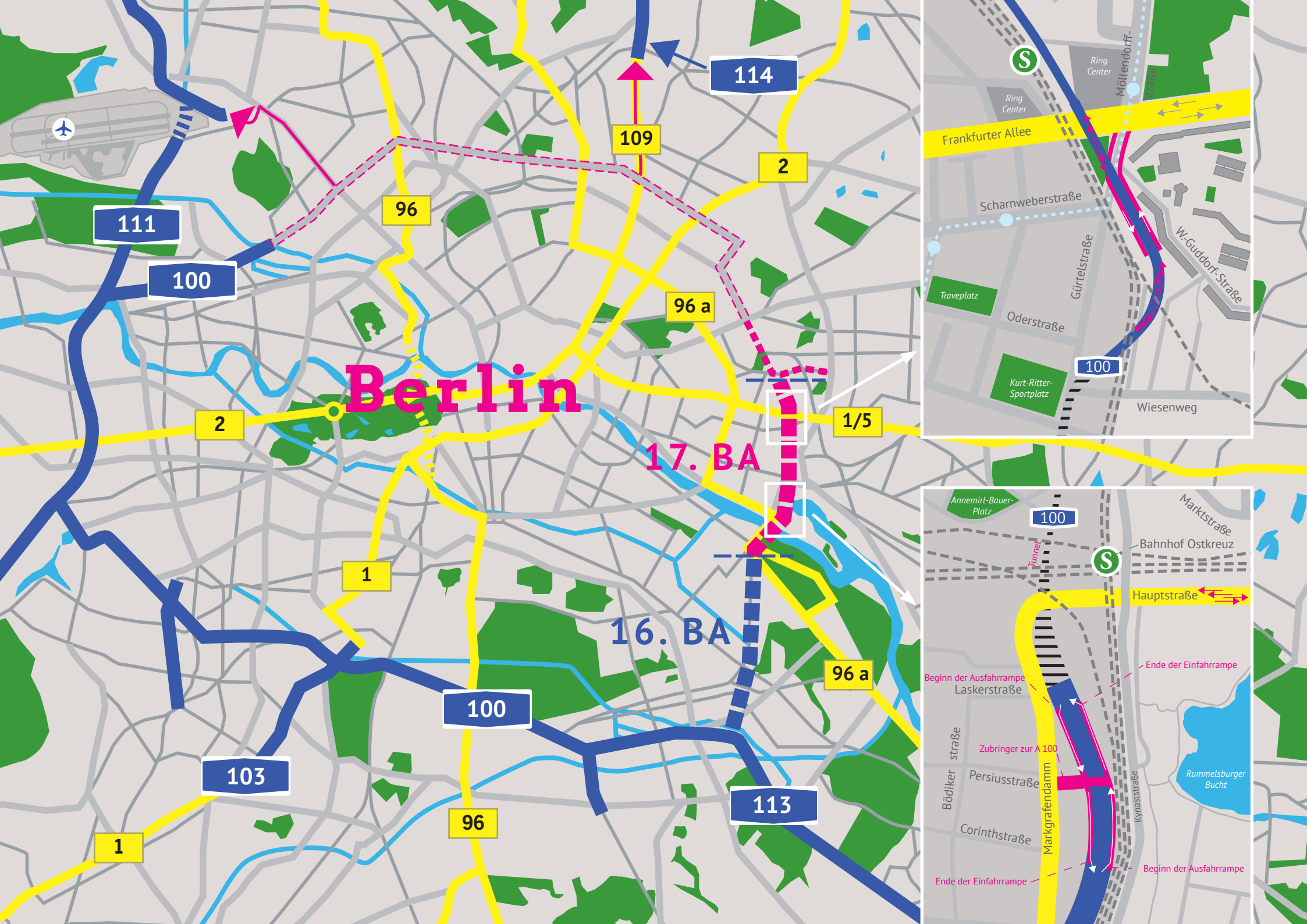


Doppelstocktunnel unter Neue Bahnhofstaße

Was spricht gegen den Ausbau der A 100?

- Alle verkehrswissenschaftlichen Forschungen belegen, dass der Neubau von Straßen zusätzlichen Verkehr schafft. Eine Entlastung kann nur durch eine Verringerung des Autoverkehrs insgesamt erreicht werden.

- Durch die Trasse wird eine weitere Durchgangsstrecke vom Südosten in den Norden (A 113 zur A 114) und damit eine Abkürzung (u.a. für LKWs) durch die Stadt geschaffen. Es wird mehr und nicht weniger Stau geben, weil der ca. ein Kilometer lange Tunnel ständig an der Kapazitätsgrenze operieren wird. Aus Sicherheitsgründen wird es, ähnlich wie am Britzer Tunnel, häufig zu Sperrungen und Rückstaus kommen.


Berlin
17. BA
16. BA
114
109
2
96
111
100
96 a
2
1/5
1
100
103
96
113
96 a
1
Ring Center
Ring Center
Möllendorff-straße
Frankfurter Allee
Scharnweberstraße
Gürtelstraße
W.-Guddorf-Straße
Traveplatz
Oderstraße
Kurt-Ritter-Sportplatz
100
Wiesenweg
Annemirl-Bauer-Platz
100
Marktstraße
Bahnhof Ostkreuz
Tunnel
Hauptstraße
Ende der Einfahrrampe
Beginn der Ausfahrrampe
Laskerstraße
Zubringer zur A 100
Bödikerstraße
Persiusstraße
Markgrafendamm
Kynaststraße
Rummelsburger Bucht
Corinthstraße
Ende der Einfahrrampe
Beginn der Ausfahrrampe

- Lärm und Abgase werden an der schon heute zu stark mit Feinstaub und Stickoxiden belasteten Frankfurter Allee zunehmen. Zudem wird es weiteren Durchgangs- und Ausweichverkehr in Friedrichshain, Lichtenberg und Prenzlauer Berg geben.

- Berlin hat bereits ein dichtes Straßennetz und jeder Ort in Berlin ist mit dem Auto gut ereichbar. Einerzusätzlichen Anbindung der Ost-Bezirke bedarf es nicht.

- Durch die Autobahn werden Wohnraum, Grün- und Gewerbeflächen vernichtet, statt neuen Wohnraum und Grünflächen zu schaffen.

- Aufgrund der Trassenlage, des Doppelstocktunnels und der weiteren Ingenieurbauwerke ist mit extrem hohen Kosten zu rechnen. Die Kostenschätzung von 530 Millionen Euro ist veraltet und wird sich noch deutlich erhöhen. Damit wird der 17. Bauabschnitt sogar die Kosten des 16. Bauabschnitts der A 100, der als bisher teuerste Autobahn Deutschlands gilt, in den Schatten stellen. Allein mit den Planungskosten, die das Land Berlin trägt, könnte der Senat den Ausbau der Fahrradinfrastruktur über Jahre hinaus finanzieren oder die geplante Verlängerung der Tramlinie M4 vom Alexanderplatz über das Kulturforum bis Steglitz bauen.

Grüne Forderungen

» Die Verkehrspolitik aus der Mottenkiste „autogerechte Stadt“ muss beendet werden.

» Keine weitere Verlängerung der A 100 und damit kein Ringschluss des mittleren Straßenringes.

» Berlin muss in einen modernen Mobilitätsmix investieren. Dafür müssen Nahverkehr sowie insbesondere Rad- und Fußwege ausgebaut werden. Nur so können die Straßen entlastet und die Mobilität einer wachsenden Stadt langfristig gesichert werden.

» Zahlreiche Berliner Straßen, Brücken und Schienenwege sind marode. Der Senat muss die bestehende Verkehrsinfrastruktur sanieren, statt in unsinnige und teure Neubauprojekte zu investieren.

» Stillgelegte Bahnstrecken müssen reaktiviert werden. Wir fordern einen Ausbau des Tramnetzes.

Mischen Sie sich ein

Nehmen Sie an der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan teil (voraussichtlich Frühjahr 2016)!

HARALD MORITZ

Verkehrspolitischer Sprecher
(Straßen- und Luftverkehr)
Tel. +49 (0)30.2325 2472

harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de

Herausgegeben von:

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5 | 10111 Berlin
Tel. +49 (0)30.2325 2400

gruene@gruene-fraktion-berlin.de
www.gruene-fraktion-berlin.de

Redaktionsschluss: Februar 2016

Diese Publikation ist kostenlos und darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.