

A 100 – Eine Stadtautobahn für eine autogerechte Stadt, die Berlin weder braucht noch will

Der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 würde eine weitere breite Betonschneise mitten durch die Berliner Innenstadt schlagen. Sie würde den Verkehr und damit den Verkehrslärm und die Luftbelastung in der Stadt erhöhen. Wohnhäuser müssten abgerissen werden. Mittlerweile lehnt der Berliner Senat den Weiterbau der A 100 vom Treptower Park bis zur Storkower Straße ab. Viel lieber hätte Berlin die für den Autobahnabschnitt kalkulierten rund 823 Millionen Euro für den öffentlichen Nahverkehr oder moderne Mobilitätskonzepte. Dafür können die zweckgebundenen Gelder aber bisher nicht verwendet werden. Der Bund plant nichts desto trotz den Bau des letzten Bauabschnitte bis zur Storkower Straße weiter: ganz im Sinne der autogerechten Stadt der 60er Jahre.



Kurzsteckbrief

Der 16. Bauabschnitt der A 100, das Teilstück von Neukölln bis zur Eisenbrücke über die Spree ist bereits im Bau. Den Weiterbau des Abschnitts 17 nördlich der Eisenbrücke wurde ohne vorliegende Bauplanung in den Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. den Bedarfsplan übernommen. Der Bund will Berlin für den letzten Abschnitt 473 Millionen Euro zur Verfügung stellen.

Länge: 7,3 km	Kosten (2014): 823,1 Mrd. €	„Laufend“/ NKV: Nicht bewertet
Neubau mit 4 bzw. 6 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Laufendes, fest disponiertes Projekt
Umweltbetroffenheit: Keine Angaben	Raumordn. Bedeutung: Keine Angaben	Städtebaul. Bedeutung: Keine Angaben

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Gegenargument: Lärmbelastung, Steigende Belastung der Zubringerstraßen

Alternative: kein Neubau, stattdessen Mittel in Instandhaltungs- und Lärmschutzmaßnahmen und in den ÖPNV investieren.

Mit Planungstricks Fakten schaffen

Momentan befindet sich der 16. Bauabschnitt der A 100 vom Dreieck Neukölln zum Treptower Park im Bau. Der BVWP verleiht allerdings auch dem 17. Abschnitt schon den Status „im Bau befindlich“, obwohl noch kein Baurecht besteht. Möglich macht dies ein Planungstrick der Straßenplaner in Land und Bund: Beim Bau des Bahnstrecken Ostkreuz wurde bereits die Decke für einen doppelstöckigen Tunnel errichtet, durch den die A 100 einmal den Bahnhof queren soll. Bislang hieß es stets, der Tunnel bedeute keine Festlegung auf den Autobahnbau. Jetzt, da der Tunnel die Bauarbeiten am Ostkreuz schon um mindestens ein Jahr verlängert hat, dient er dazu, einen vordringlichen Bedarf für den 17. Bauabschnitt zu begründen. Die Einstufung des 17. Bauabschnitts als „im Bau“ entzieht ihn bewusst einer Neubewertung im Rahmen des BVWP und des Bedarfsplans.

Mehr Verkehr ohne Konzept

Ursprünglich sollte der Abschnitt an der Frankfurter Allee enden. Da die A 100 dort aber nicht an das Straßennetz angebunden werden kann, plant das Bundesverkehrsministerium nun, die Autobahn in die Storkower Straße münden zu lassen. Diese würde durch den von der A 100 kommenden Verkehr komplett überlastet und müsste stark ausgebaut werden. Angefangen am Treptower Park (Fällung von als Gartendenkmal geschützten Platanen) über das denkmalgeschützte Gebäude der Osthafendirektion (Abriss) und den kleinen Park an der Gürtelstraße (Überbauung mit Autobahnbrücke) bis zum Containerbahnhof Frankfurter Allee (Entwidmung und Abriss) würde der 17. Abschnitt der A 100 eine zusätzliche Betonschneise durch die Stadt schlagen. Die dauerhaft erhöhte Verkehrsbelastung würde den Lärm und die Luftbelastung in der Innenstadt weiter erhöhen.

Planlose Verschwendung von Steuergeldern

Mit Kosten in Höhe von mindestens 473 Mio. Euro ist der im Bau befindliche 16. Bauabschnitt der A 100 mit einer Länge von 3,2 Kilometern wohl der bisher teuerste Autobahnabschnitt Deutschlands. Die konkrete Weiterführung im 17. Bauabschnitt ist noch völlig unklar. Es gibt noch keine konkreten Angaben zur Spreequerung, zu den vorgesehenen Anschlussstellen, zur Bautechnologie eines notwendigen Doppelstocktunnels oder zu den städtebaulichen Auswirkungen, wie zum Beispiel der Anzahl abzureißender Wohnhäuser. Auch die anzuwendende Bauweise ist bisher unklar. Mit rund 500 Millionen Euro dürften die Baukosten für den 17. Bauabschnitt also nur sehr grob geschätzt sein.

Zerstrittene Lokalpolitiker und unklarer Baubeginn

Anfang 2016 hatte sich die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg mehrheitlich gegen den Bau des 17. Bauabschnitts ausgesprochen und auch laut Koalitionsvereinbarung des Berliner Senats für die Legislaturperiode 2016 bis 2021 soll der geplante 17. Bauabschnitt der A 100 nicht weiterverfolgt werden. Die FDP, die AfD, die CDU und Teile der SPD wünschen hingegen den sofortigen Weiterbau. Der Termin für den Beginn des 17. Bauabschnitts ist bis heute unklar.

Alternative

Die A 100 ist weder notwendig noch sinnvoll und führt zu weiterer Verlärmung in einem schon deutlich lärmbelasteten Gebiet. Die Berliner Verkehrsprobleme lassen sich nur durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrsnetzes lösen. Das Ziel sollte die konsequente Verlagerung des Autoverkehrs auf Bus, Bahn, Tram und Fahrrad sein. Wenn aber Berlin auf den Bau der A 100 verzichtet, stehen ihm die dafür eingeplanten Gelder nicht für die Umsetzung solcher Konzepte zur Verfügung. Stattdessen würden sie in Straßenbaumaßnahmen in anderen Bundesländern fließen. Verantwortlich für das Festhalten an den A 100-Planungen ist folglich auch die Logik des jetzigen Planungs- und Finanzierungssystems.

Fazit

Die A100 kann und muss ersatzlos aus dem BVWP gestrichen werden. Berlin hat bereits ein sehr dichtes Straßen- und Schienennetz. Der BUND fordert, die verengte Zweckbindung von Bundesfernstraßenmitteln in Ballungszentren aufzuheben. Berlin muss selbst entscheiden können, für welche Verkehrsprojekte dieses Geld eingesetzt wird. Die Lärmsanierung bestehender Berliner Autobahnen und deren Instandhaltung muss Priorität vor jedem Neubau haben.

Kontaktperson

Martin Schlegel, BUND Landesverband Berlin, Mail: mschlegl@bund-berlin.de