

KEINE VERKEHRSPOLITIK VON GESTERN! A100 STOPPEN!

A100 STOPPEN!

16. BAUABSCHNITT A100

A100 STOPPEN!

LETZTE AUTOBAHNAUSFAHRT 2011



Der Weiterbau der A100 bringt Lärm, Luftverschmutzung und obendrein Stau. Über 420 Millionen Euro sollen die drei Kilometer Autobahn kosten.

Deshalb:
Planfeststellungsverfahren beenden – keine vollendeten Tatsachen vor der Abgeordnetenhauswahl!

NEIN

ZU DREI KILOMETERN BETONPISTE

NEIN

ZUR VERSCHWENDUNG VON 420 MILLIONEN EURO

NEIN

ZUR ZERSTÖRUNG VON WOHNGEBIETEN UND KLEINGÄRTEN

NEIN

ZU NOCH MEHR FEINSTAUB, LÄRM UND STAU

In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts entstanden die Idee und die Planung eines Autobahnringes innerhalb Berlins. Heute ist ein kompletter Ringschluss nicht mehr vorgesehen und dennoch hält der rot-rote Senat an der Verlängerung der A100 fest.

Der letzte Bauabschnitt der A100 bis zum Anschluss Neukölln wurde Anfang dieses Jahrtausends in Betrieb genommen. Danach entstand ein weiterer Autobahnabschnitt der A113. Jetzt ist der 16. Bauabschnitt der A100 zwischen Anschluss Neukölln bis zum Treptower Park geplant. Ihm soll in ungewisser Zeit ein 17. Bauabschnitt zur Frankfurter Allee folgen.

Der Senat behauptet immer, die A100 würde Berlin nichts kosten. Das ist falsch! Neben den oben beschriebenen Auswirkungen auf die Umwelt wird die Landeskasse mit etwa 50 Millionen Euro für Planungskosten belastet. Allerdings hat der Senat dieses Geld im Etat noch nicht einmal eingeplant.

Den Löwenanteil der Kosten für den Autobahnbau trägt die Bundesregierung: Die Bundesländer erhalten Jahr für Jahr Gelder für Infrastrukturmaßnahmen, zu denen Autobahnbauten gehören. Die Länder melden dazu ihre Projekte im Bundesverkehrswegeplan an. Allerdings muss der Großteil der Planungs- und Verwaltungskosten, der 15 bis 18 Prozent der gesamten Projektsumme ausmacht, vom Land getragen werden. Nur 3 Prozent davon werden vom Bund rückerstattet.

Heute werden die Kosten für die A100 vom Senat mit 420 Millionen Euro beziffert. Damit ist die drei Kilometer kurze Betonpiste genau so teuer wie der Tiergartentunnel, dem bislang teuersten Berliner Straßenprojekt. Als der Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen wurde, waren die Kosten um 100 Millionen Euro geringer angesetzt.

FAZIT

Wenn die Bundesregierung Geld für den Autobahnbau zur Verfügung stellt, ist das noch lange kein Grund, sie auch zu bauen. Es muss Verhandlungen mit dem Bund geben, die Gelder nutzbringend für Berlin zu verwenden.



Karte auf der Grundlage von OpenStreetMap unter der Lizenz Creative Commons Attribution-Share Alike 2.0

Gestaltung: Robert Pelz



Foto: Robert Pelz

WWW.GRUENE-FRAKTION-BERLIN.DE

Herausgeberin
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10111 Berlin

V.i.S.d.P. Claudia Hämmerling, MdB,
verkehrspolitische Sprecherin

Kontakt
gruene@gruene-fraktion-berlin.de
Telefon: 0 30 -23 25 24 00



JEDER METER BETON KOSTET 140.000 EURO!

DER WEITERBAU DER A100 IST VERANTWORTUNGSLOS, WEIL

- es **unsozial** ist, 420 Millionen Euro für drei Kilometer Betonpiste auszugeben
- eine **unüberwindbare Schneise** in das Gebiet geschlagen wird, die Kleingärten und Wohngebiete zerstört
- **umliegende Straßen kaum entlastet** werden, wie das Beispiel der A113 zeigt
- am Autobahnenende zusätzlicher Verkehr für **mehr Feinstaub** sorgt, so dass die Grenzwerte absehbar überschritten werden
- damit der klimaschädliche Autoverkehr gefördert wird und die **Kohlendioxidemissionen steigen**
- am Ende des Autobahnabschnittes auf jetzt schon überlasteten Straßen dann **noch mehr Fahrzeuge** fahren bzw. im Stau stehen
- die anliegenden **Wohngebiete** in Treptow und Friedrichshain-Kreuzberg **mit mehr Autoverkehr belastet** werden
- der **Weiterbau** bis zur Frankfurter Alle (Bauabschnitt 17 der A100) **völlig ungeklärt** und unwahrscheinlich ist
- der **Lkw-Durchgangsverkehr steigt** – wie auch hier der Neubau der A113 zeigt



Foto: Ward_ cc-by-nc 2.0/flickr.com

WAS PASSIERT NACH VERLÄNGERUNG DER A100?

Der Senat begründet die Notwendigkeit des Weiterbaus der A100 mit der Verkehrsbündelung und der Entlastung im Südosten. Fakt ist jedoch, dass die Bundesregierung die Autobahn nicht finanziert, um den Berliner Autoverkehr umzuverteilen. Die Bundesregierung hat erklärt, dass sie die A100 wegen ihrer Transitwirkung baut.

Im Klartext:

Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr wird in den verkehrsarmen Zeiten mitten durch die Stadt über die B96a nach Norden fließen. Nachtlärm, Abgase, Unfallrisiken in Friedrichshain und Prenzlauer Berg nehmen zu. Die Umweltzone wird zusätzlich belastet.



So wird der Verkehr von der A100 in die Innenstadt abgeleitet

OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA / Bearbeitung: Henning Bubblitz

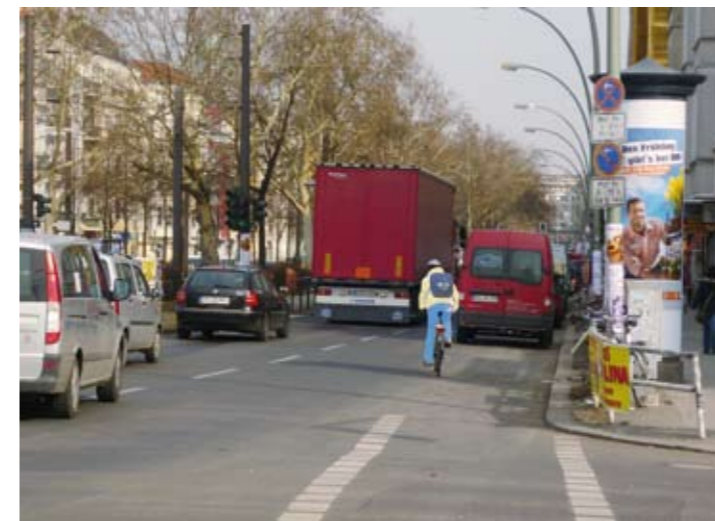
PROTEST! ABER WIE?

Protestieren Sie gegen dieses teure und umweltzerstörende Vorhaben! Schreiben Sie an den Senat:
Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer,
Württembergische Straße 6, 10707 Berlin

WEITERE INFORMATIONEN UND UNTERSTÜTZUNG:

Bürgerinitiative Stadtring Süd BISS Berlin
Plesser Straße 3, 12435 Berlin-Treptow
Telefon: 0 30-70 12 10 04
E-Mail: info@stop-a100.de

BUND Landesverband Berlin e.V.
Crellestraße 35, 10827 Berlin
Telefon: 0 30-78 79 00-17
E-Mail: kontakt@BUND-Berlin.de



Unfallsschwerpunkt Warschauer Straße: In Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Pankow wird das Schwerlastverkehrsaufkommen insbesondere nachts deutlich ansteigen.

Foto (bearbeitet): Claudia Hämmerling

MIT 420 MILLIONEN EURO KÖNNTE MAN...

*Die A100 zeigt:
Der Senat macht
Verkehrspolitik
von gestern*



Anstatt 420 Millionen Euro als Autobahn zu verbauen, könnte man mit dem Geld mindestens zwei der folgenden Projekte realisieren:

- alle Berliner S- und U-Bahnhöfe behindertengerecht ausbauen, u. a. mit Aufzügen
- alle Berliner Auto- und Eisenbahnen mit dem bestmöglichen Lärmschutz versehen
- die schnelle Zuganbindung des Flughafens Schönefeld über die Dresdener Bahn in Tunnellage bauen
- alle Berliner Straßen instandsetzen, das heißt: alle Schlaglöcher und Winterschäden beseitigen
- Berlin zur Fahrrad-Modellstadt ausbauen
- die Straßenbahn vom Alex bis nach Steglitz verlängern.

Deshalb soll der Senat mit der Bundesregierung für eine sinnvolle Mittelverwendung verhandeln, statt das Geld für drei Kilometer Betonpiste herauszuwerfen!