



- 17. Bauabschnitt der A100 mit:
- **Ausbau** der Storkower Straße vierspurig
- **Abriss** von Wohnhäusern, einer Schule, Parks, Betrieben, Clubs ...
- **Tunnel** unter Neuer Bahnhofstraße und Gürtelstraße
- **Brücke** über die Spree
- Ab- und Auffahrten auf die A100

Was kann ich tun? – Widerstand leisten

Wir setzen im **Bündnis mit der Bürger*innen-Initiative A100 (BI A100)** alle Hebel in Bewegung, um den Bau des Autobahn-Monsters zu verhindern. Dafür sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen.

Beteiligen Sie sich am Widerstand, mit Engagement und finanziell! Damit wir uns auch juristisch zur Wehr setzen können, benötigen wir Ihre Spenden.

Spendenkonto A100

Bank für Sozialwirtschaft
 IBAN: DE55 3702 0500 0003 2888 00
 Verwendungszweck: A100
 Kontoinhaber: BUND Berlin e. V.



Weitere Zahlungsarten auf das Spendenkonto über das Betterplace-Formular unter www.betterplace.org/de/projects/117079



BUND unterstützen

Der BUND ist ein politisch unabhängig agierender Umwelt- und Naturschutzverband in Berlin. Unsere Arbeit finanzieren wir hauptsächlich durch Mitglieds- und Förderbeiträge sowie durch Spenden.

Mitglied werden

Nutzen Sie für eine BUND-Mitgliedschaft unser Online-Formular unter: www.BUND-Berlin.de

Spenden

Bank für Sozialwirtschaft
 IBAN: DE55 3702 0500 0003 2888 00
 Spenden und Erbschaften an den BUND Berlin e. V. sind steuerlich begünstigt.

Impressum

BUND
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Landesverband Berlin e. V.
 Crellestr. 35, 10827 Berlin, V.i.S.d.P.: Nicolas Šustr
www.BUND-Berlin.de



A100

MILLIARDENTEURE STADTVERWÜSTUNG



Montage: So könnte die A100-Tunnelbaustelle in der Neuen Bahnhofstraße aussehen.

Milliardenteurer Highway in die Klimahölle

Ende 2024 soll nach vielen Verzögerungen und Kostensteigerungen der 16. Bauabschnitt des Berliner Stadtrings A100 von Neukölln bis zum Treptower Park eröffnet werden. **Das Ergebnis dürfte eine Auto- und Lkw-Lawine sein**, die sich auf die angrenzenden Straßen in Treptow, Kreuzberg und Friedrichshain ergießt.

Beton-Achterbahn als Schneise der Stadtverwüstung

Der Bund möchte den milliardenteuren Wahnsinn jedoch mit dem 17. Bauabschnitt weitertreiben.

Von Treptow über eine Brücke über die Spree. Dann ebenerdig zwischen Ringbahn und Markgrafendamm bis kurz vor dem Ostkreuz, wo die Autobahn in einen fast einen Kilometer langen Tunnel abtaucht. Nach Unterquerung des Ringbahndamms wieder oberirdisch über eine Brücke, schließlich über die Frankfurter Allee und den flachen Teil des Ring-Centers östlich der Eisenbahn. Das letzte Autobahnstück nimmt ebenerdig die Flächen des ehemaligen Containerbahnhofs in Beschlag und endet an der Storkower Straße.

Allein rund vier Kilometer neue Autobahn wären das.

Vierspurig durchs Wohngebiet

Um die erwarteten Verkehrsmassen aufnehmen zu können, soll auf rund 1,8 Kilometern Länge die **Storkower Straße zwischen Landsberger Allee und Möllendorfstraße durchgängig vierspurig** werden.

Kostenpunkt: weit mehr als eine Milliarde

Derzeit rechnet der Bund mit Realisierungskosten von knapp 800 Millionen Euro. Die Vergangenheit zeigt: Dabei wird es nicht bleiben. Der Bau dürfte weit über eine Milliarde Euro kosten.

Abrisse, Abrisse, Abrisse – Kulturmeile droht die Vernichtung

Wohnhäuser, Gewerbeflächen, Grünanlagen und sogar eine Schule liegen direkt an und auf der Trasse oder Baustellen-Einrichtungsflächen. **Bedroht ist unter anderem Wohnraum** in Treptow, Gewerbe und Wagenplatz in Friedrichshain und Lichtenberg und nicht zuletzt, die Carl-von-Linné-Schule.

Rund um den Markgrafendamm hätte der Autobahnbau einen **beispiellosen Kultur-Kahlschlag an einer der letzten innerstädtischen Nachtleben-Meilen** zur Folge. Rund zwei Dutzend Clubs und weitere Betriebe, darunter viele Institutionen, sind bedroht.

Waghalsiger und komplizierter Tunnel

Doppelstöckig sollen die Röhren unter der Neuen Bahnhofstraße entlangführen. **Die schmale Wohnstraße wäre über die Bauzeit von geschätzt einem Jahrzehnt faktisch unbewohnbar.** Denn die Baugrube würde von Hauswand zu Hauswand die komplette Fläche in Beschlag nehmen. Die Häuser könnten nur von der Rückseite versorgt werden. Natürlich müssten auch alle Straßenbäume abgeholzt werden. Der massive zweistöckige Tunnel dürfte an die zehn Meter hoch und 15 Meter breit sein. Ein solches unterirdisches Bauwerk im Berliner Urstromtal quer zur Grundwasserrichtung in einer schmalen Wohnstraße bauen zu wollen, lässt **Erinnerungen an den Einsturz der Tunnelbaustelle am Stadtarchiv Köln** im Jahr 2009 wach werden.

Zu schmale Lücke für die Brücke

Derzeit wird die Eisenbrücke über die Spree neu gebaut. Die Lücke zwischen ihr und den Eisenbahnbrücken ist zu schmal, um die Autobahn ebenfalls an dieser Stelle über den Fluss zu führen. **Es ist bisher ungeklärt, wie die Autobahn konkret von einem Ufer ans andere kommen soll.**

Mahnmal der autozentrierten Planung

Der bisher genannte mögliche **Baubeginn 2027 mit einer Fertigstellung 2035 ist utopisch.** Frühestens Mitte der 2040er Jahre könnte eine Inbetriebnahme realistisch sein. Sie wäre angesichts des abnehmenden Stellenwerts des Autos zur Eröffnung komplett aus der Zeit gefallen. Angesichts der sich verschärfenden Klimakrise und fehlender Instandhaltungsmittel ist der **Bau nicht verantwortbar.**

Augenwischerei Klimaautobahn

Die CDU versucht, mit weiteren Tunneln, Begrünung und Solarzellen dem Monsterprojekt einen ökologischen Touch zu geben. **Eine Autobahn wird aber nicht grün** und Beton ist eine CO₂-Schleuder.

Schon die Weiterplanung ist Steuerverschwendung

Das Bundesverkehrsministerium gibt viele Millionen Euro aus, um die Trassierungsstudie aktualisieren zu lassen. **Es ist ein Skandal, viel Geld und Personalkapazitäten für ein absehbar aussichtsloses Vorhaben zu verplempern.** Und bisher hat sich immer bewahrheitet, dass neue Straßen zusätzlichen Autoverkehr produzieren.

Wir leisten Widerstand



Weitere Infos:
www.bund-berlin.de/a100



Bürger*innenInitiative A100
bi-a100.de