



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

Wir leisten Widerstand

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. Dafür haben wir ein Spendenkonto eingerichtet.

Spendenkonto A100

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



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

www.BUND-Berlin.de

Blog: UmweltzoneBerlin.de • Mastodon: berlin.social/@BUND-Berlin
 • twitter.com/BUND_Berlin • instagram.com/bundberlin/
facebook.com/bund.berlin

A100

MILLIARDENTEURE STADTVERWÜSTUNG



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 stadtzerstörerischen und 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

Eine aktuelle offizielle Kostenschätzung gibt es nicht. Doch der Bau dürfte pro Kilometer noch einmal deutlich teurer werden als der Abschnitt bis Treptow, also sicher 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 zwei Häusern in Treptow, Gewerbe in Friedrichshain und Lichtenberg und nicht zuletzt, ebenfalls in Lichtenberg, die Carl-von-Linné-Schule.

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

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.**

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 Versorgung der Häuser könnte nur von der Rückseite erfolgen. 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.

Mahnmal der autozentrierten Planung

Der derzeit kommunizierte 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 ein kompletter Anachronismus. Angesichts der eskalierenden Klimakrise und fehlender Instandhaltungsmittel ist der **Bau nicht verantwortbar.**

Augenwischerei Klimaautobahn

Die CDU versucht, mit zusätzlichen Tunneln, Begrünung und Solarzellen dem Monsterprojekt einen ökologischen Touch zu geben. **Eine Autobahn wird aber nicht grün.**

Schon die Weiterplanung ist Steuerverschwendung

Viele Millionen Euro werden nun für die durch das Bundesverkehrsministerium beauftragte Aktualisierung der Trassierungsstudie ausgegeben. **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