

## **Was spricht gegen die Schließung der „mittleren Straßenringes“ durch die Verlängerung der Stadtautobahn und der Nutzung der vorhandenen Stadtstraßen,**

### **Wo liegen die Alternativen bzw. was ist die bessere Lösung für die Berliner\*innen und die Stadt**

Der sogenannte „**mittlere Straßenring**“ wird gebildet durch die A100, beginnend von der Seestraße bis zum AD Neukölln, den im Bau befindlichen 16. BA der A100 bis zum Treptower Park, dem in der Diskussion stehenden 17. BA bis zur Frankfurter Allee und Storkower Straße, sowie im Weiteren von den Bestandsstraßen Storkower Straße, Kniprodestraße, Michelangelostraße, Ostseestraße, Wisbyer Straße, Bornholmer Straße, Osloer Straße zur Seestraße. Von diesem Straßenring gehen derzeit Verbindungen von und zur der A111, der A115 (Avus), A103 Steglitz, A113 BER, künftig gibt es die Verbindung an den Ring zur A114 über Prenzlauer Promenade und zur A111 über Müllerstraße.

**Bei Realisierung des mittleren Straßenrings** (Bau des 16. und 17. BA der A100) ergeben sich deutliche Eingriffe in die Stadtstruktur durch den Bau selbst (die städtebaulich nicht gelöst sind), aber auch durch die verkehrliche Wirkung. Die negative verkehrliche Wirkung wird durch das zusätzliche Straßenangebot (leistungsstark im Bereich der Autobahn), neue Straßenverbindungen und die sich dadurch entwickelnden zusätzlichen Verkehrsmengen auf dem mittleren Straßenring und seinen Zubringerstraßen entstehen. Es sind zunehmende Staus an den Zufahrtspunkten bzw. einigen Knotenpunkten (z.B. mit Schönhauser Allee, Prenzlauer Promenade) und Engstellen (Bösebrücke) zu erwarten.

Für die Anlieger\*innen hat das einen Verlust an Lebensqualität und ein steigendes Gesundheitsrisiko durch mehr Lärm, Abgase, verschlechterte Aufenthaltsqualität und Stress zur Folge.

Der **rot-schwarze** Senat hat den 17. BA der A100 vom Treptower Park bis zur Storkower Straße zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) angemeldet. Er wird dementsprechend auch in der derzeitigen (Anmelde-)Liste des BVWP geführt und mit Sicherheit im BVWP bestätigt werden.(merkwürdiger Weise mit der Bezeichnung „als im Bau befindlich“, wegen der Vorsorgemaßnahme unter dem Ostkreuz, Konsequenz daraus ist das deren Notwendigkeit nicht mehr geprüft wird, sondern nur noch die Nutzen-Kosten-Analyse um das Projekt in die Bedarfskategorie einzuordnen).

Die Rot-schwarzen Koalitionsfraktionen haben vor kurzem einen Antrag „Weiterbau der A100 vollenden - 17.Bauabschnitt planungsrechtlich absichern!“ ins Abgeordnetenhaus eingebracht. Der neue Verkehrssenator Geisel hat in einem seiner ersten Interviews die Wichtigkeit der A100-Verlängerung und der „Ringschließung“ betont. Damit ist das Thema „Ringschließung“ tatsächlich auf der Tagesordnung und wird mit Sicherheit 2016 im Berliner Wahlkampf eine wichtige Rolle spielen. Für die nächste Legislaturperiode droht der Beginn der konkreten Planung und Planfeststellung für den 17. BA der A100. Selbst ein Planfeststellungsbeschluss wäre bei konsequentem Vorgehen in der nächsten Legislaturperiode möglich. (16.BA vom Start Planung 2007 bis Baubeginn 2013, hat somit 6 Jahre gedauert) Baubeginn könnte somit nach Ende des 16.BA 2022 sein.

Auch die Wirtschaft in Form des Bauindustrieverbandes Berlin-Brandenburg hat sich schon explizit über das Vorhaben gefreut und wünscht sich darüber hinaus den Ringschluss als Autobahn. Bei diesem Vorgehen wird auch ein Diskussion innerhalb der SPD unterdrückt. Hatte die SPD noch beim 16.BA zwei Parteitage gebraucht um die A100-Verlängerung mit knapper Mehrheit zu befürworten. Wobei nur durch einen 9 Punkte Katalog mit „flankierenden Maßnahmen“ deren Umsetzung „garantiert“ werden sollten die knappe Mehrheit erreicht wurde. Von der Umsetzung dieser „flankierenden Maßnahmen“ ist indes nichts zu sehen.

Die **Argumente die zur Rechtfertigung der Schließung des Autobahnringes** herangezogen werden sind im Wesentlichen reine Behauptungen, aber sie verfangen in der Öffentlichkeit, weil sie so einfach sind.

- Entlastung der Innenstadt (S-Bahn-/Autobahnring) vom Durchgangsverkehr - die Größenordnung des Durchgangsverkehrs wurde bisher nicht belegt; bestehende Quell- und Zielpunkte zwischen außerhalb und innerhalb des S-Bahnringes ändern sich nicht; die Bestehende Stadtautobahn ist an der Kapazitätsgrenze (vor allen die Tunnel) damit kann zusätzlicher Verkehr aufgenommen werden; die tatsächlichen ermittelten Verkehrsmengen auf den radialen Hauptstraßen vor und nach der A100 sind gleich.
- Entlastung von Wohngebieten durch Bündelung des Verkehrs - Durch Berechnungen auf Datengrundlage der Verwaltung konnte beim 16. BA nachgewiesen werden, dass genau das Gegenteil eintritt, es werden mehr Menschen belastet als entlastet; Bei Staus die an Anschlussstellen und Kreuzungen durch die Bündelung entstehen oder verstärkt werden, suchen sich ortskundige Autofahrer\*innen Schleichwege (durch Wohngebiete).
- Der „Osten“ wird endlich ans Autobahnnetz angebunden, bekommt das was der „Westen“ hat - Was stellt das für einen Wert dar? Wenn damit gesagt werden will, dass der Osten angeschlossen oder erschlossen wird, dem kann man nur entgegen der Osten ist erschlossen. Es hat früher viele Industriebetriebe auch innerhalb des S-Bahnringes gegeben, die beliefert wurden, zugegebener Maßen durchaus auch mit der Eisenbahn.
- Notwendig um den BER besser zu erreichen , Verlagerung der Verkehrsströme, Entlastung A100 (West) - Die ÖPNV-Angebote zum BER sind besonders aus dem Norden und Osten ungenügend. Durch die Schließung des mittleren Straßenringes sind theoretisch Verlagerungen des Verkehrs der A111 weg von der A100 (West) über Müllerstraße zum mittleren Ring denkbar (Kapazitätsprobleme). Deutlich wahrscheinlicher ist aber eine Verkehrszunahme/Verlagerung aus dem Umland auf die Verbindung A114 – Prenzlauer Promenade – Michelangelostraße – Kniprodestraße – Storkower Straße – A100 (Ost).
- Das Geld kommt vom Bund – Bauindustrie und Wirtschaft profitieren vom Autobahnbau - Es handelt sich um Steuergeld, dass effizient eingesetzt werden sollte und nicht ansonsten für unsinnige Projekte verschleudert werden darf. Behauptung: Der Bau der Autobahn wird nur hochspezialisierten Bauunternehmen Aufträge bringen. Die heimische Bauindustrie profitiert vielmehr von kleineren Projekten und der Unterhaltung.

Während die CO2 Emissionen in der Industrie/im Gewerbe und den Haushalten zurückgehen, steigen sie im Verkehrsbereich. Daher ist der **Klimaschutz nur mit einer Verkehrswende** durchführbar. Dies gilt auch gerade für eine Großstadt wie Berlin.

Berlin hat ein dichtes Straßennetz, jeder Ort ist in Berlin mit dem Kfz zu erreichen. Grundsätzlich staufreie Straßen gibt es nicht. Dieses Ziel wird nie erreicht werden. Deshalb sollte Berlin nicht durch den Ausbau der Stadtautobahn versuchen dieses Ziel zu erreichen. Bisher sind mit der Verlängerung der Stadtautobahn Stauerscheinungen bestenfalls nur bis zum nächsten Ende der Autobahnverlängerung verlagert worden.

Das andere wesentliche Argument ist die angebliche Entlastung von Wohngebieten. Die meisten Wohngebiete in Berlin liegen in Tempo 30 Zonen. Eine weitere Entlastung von Wohngebieten wird nicht durch den Ausbau des Straßensystems erreicht, sondern nur durch Verringerung der Anzahl der Fahrzeuge. Allerdings gibt es starke Belastungen der Anlieger\*innen von Hauptverkehrsstraßen gerade durch die Bündelung des Autoverkehrs auf Hauptstraßen. Die dort bestehenden Verkehrsbelastungen können nicht durch den weiteren Ausbau des Hauptstraßennetzes /Autobahnen durch sogenannte "Entlastungsstraßen" beseitigt werden. Entlastung kann nur durch eine Verringerung des Autoverkehrs erreicht werden. Wir sollten uns daher auf weitere Verbesserungen beim Umweltverbund konzentrieren. Maßnahmen im Umweltverbund können von (fast) allen Berliner\*innen genutzt werden.

**Unsere Haltung** zum weiteren Ausbau der Stadtautobahn ist klar, wir halten den Ausbau für falsch, weil er kein zielführender Lösungsansatz für Verkehrsprobleme in Berlin ist, unökologisch, klimaschädlich und stadtzerstörerisch und super teuer ist. Wir wollen aber nicht das Auto verbieten oder Autofahrer\*innen verurteilen. Für uns stellt sich die Frage welche Stadt wollen wir.

Einfaches „Nein-Sagen“ bringt uns in der öffentlichen Meinung aber nicht voran. Wir müssen die negativen Auswirkungen für die Berliner\*innen und die Stadt anschaulich und überzeugend darstellen und Alternativen aufzeigen. Wir haben Alternativen durch die der MIV reduziert werden kann und damit mehr Platz auf den Straßen für den Umweltverbund und den Wirtschaftsverkehr entsteht. (intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger, Stärkung des Radverkehr, Attraktivitätssteigerung und gezielter Ausbau des ÖPNV-Angebotes, angemessene Preispolitik, ...)

Dazu müssen wir die Kompetenzen innerhalb der Partei nutzen und uns Bündnispartner suchen bzw. bestehende Verbindungen stärken. Wichtig ist neben einer stimmigen Sachargumentation, eine ansprechende (emotionale) Öffentlichkeitsstrategie.