

### **Fragen an die Direktkandidaten:**

1. Welche Prioritäten sollte ihrer Ansicht nach die Berliner Verkehrspolitik angesichts steigender Ölpreise, des fortschreitenden Klimawandels und des demografischen Wandels bei knappen öffentlichen Kassen und relativ niedrigen Haushaltseinkommen in Zukunft setzen?
2. Es liegt ein Gutachten der Durth Roos Consulting GmbH im Auftrage des Tiefbauamts Friedrichshain-Kreuzberg vom Februar dieses Jahres vor, welches zu dem Ergebnis kommt, dass im Planfall die Knotenpunkte Am Treptower Park / Elsenstr. und Elsenstr. / Stralauer Allee / Magrafendamm im Anschluss der A100 stark überbelastet wären. Dadurch käme es zu Staus von ca. 250 bzw. ca. 300m Länge während des Berufsverkehrs und weiterführend zu Rückstau und beträchtlichen Ausweichverkehr in die anliegenden Kieze. (siehe: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr/gutachter-a-100-fuehrt-zu-dauerstau/3937820.html> ). Beeinflusst dieses Gutachten ihre Meinung zum Bau der A100?
3. Werden Sie sich nach den Abgeordnetenwahlen für oder gegen den Bau der A100 von Neukölln nach Treptow einsetzen?  
Welches sind die wichtigsten Gründe Ihrer Entscheidung?

### **Antwort von Dirk Behrendt / Grüne Frdhain/Kreuzberg WK0202:**

**Zu 1.** Wir brauchen in Berlin dringend eine Offensive zur Stärkung der Infrastruktur für Radfahrer. Nachdem der Anteil der Radfahrer am Verkehrs in den letzten Jahren erfreulich stark gestiegen ist, muss nun das Angebot an Abstellplätzen, Radwegen auch mit Überholmöglichkeiten, genügend breiten Radstreifen auf der Straße, besondere Stellflächen vor Ampeln an viel befahrenen Straßen und viel mehr Fahrradstraßen massiv verbessert werden.

Parallel muss endlich der S-Bahn-Verkehr wieder nach Plan fahren und das ständige Ausdünnen des Busverkehrs aufhören.

**zu 2.** Ich war von Anbeginn an gegen diese Autobahn und habe mich bereits 2007 erstmals mit der BISS in Verbindung gesetzt. Seitdem habe ich die Aktivitäten gegen den Ausbau unterstützt, begleitet und im Rahmen meiner Möglichkeiten befördert.

Ein wesentlicher Grund gegen die Autobahn ist die völlig ungelöste Frage, wie der ausgelöste Mehrverkehr am Treptower Park geregelt werden soll. Wer den Verkehr auf der Schlesischen Straße oder der Elsenbrücke heute kennt, kann sich sicher nicht vorstellen, wie tausende mehr Autos dort fahren sollen. Dass die Gutachter des Bezirksamts zu eben diesem Ergebnis kommen, überrascht deshalb wenig. Viel überraschender ist hingegen, dass die Gutachter der Senatsverwaltung zu gegenteiligen Ergebnissen kommen. Aber hier scheint die Abhängigkeit vom Auftraggeber stärker als die wissenschaftliche Lauterkeit zu sein.

**zu 3.** Ich werde mich weiterhin gegen den Ausbau einsetzen. Auch auf meinem Wahlplakat in der sich die klare Aussage, diese Autobahn abzulehnen ("Stopp A100"). Ich werde auch keiner Koalition zustimmen, die sich nicht klar gegen den Ausbau ausspricht.

Neben dem ungelösten Verkehrsproblem am Treptower Park halte ich diese Autobahn für überflüssig. Wir brauchen für Friedrichshain-Kreuzberg, einem Bezirk mit immer weniger Autos (bundesweit die wenigstens Autos pro Haushalt!), immer mehr Radverkehr (jetzt rund 20 %) und immer kürzerer mit dem Auto zurückgelegten Strecken keine Autobahnbindung. Autobahn bedeutet mehr Lärm, Gestank und Unfallgefahren, gerade für Kinder.

### **Antwort von Joschka Langenbrinck SPD - Kandidat für das Abgeordnetenhaus von Berlin Wahlkreis Britz/Köllnische Heide**

**Zu 1)** Die SPD Berlin steht für eine effiziente und ökologische Verkehrspolitik. Wir werden auch in den kommenden fünf Jahren in die Berliner Infrastruktur investieren und damit günstige Bedingungen für Investoren schaffen. Denn eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung Berlins als Industriestandort - der Arbeitsplätze schafft - ist eine exzellente Infrastruktur. Wichtige Maßnahmen sind dabei die Entwicklung des neuen

Hauptstadtflughafens BER, die verbesserte Anbindung an das europäische Schienennetz und die Verlängerung der Autobahn A 100.

Unser gesamtstädtisches Verkehrskonzept sieht den Bau sinnvoller Umgehungsstraßen wie der Tangentialverbindung Ost (TVO) vor. So bündeln wir v.a. Wirtschaftsverkehre effektiver und ökologisch verträglicher. Die intelligente Verkehrslenkung macht dabei den Weg für die „grüne Welle“ frei. In allen Wohnstraßen senken wir die Luft- und Lärmbelastungen so ab, dass die Grenzwerte für gesundheitliche Beeinträchtigungen unterschritten werden. Darüber hinaus wollen wir den hohen Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr noch weiter ausbauen. Wir minimieren die Belastungen für die Menschen durch die Förderung ökologischer Antriebsarten wie Elektro- und Hybridmotoren. Mit dem „Masterplan Carsharing“ schaffen wir 1.000 zusätzliche Plätze im öffentlichen Raum für die gemeinschaftliche Nutzung von Automobilen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für uns die bessere Alternative zum Individualverkehr. Wir fördern den Ausbau der Straßenbahn und werden insbesondere die Tramlinien zum Hauptbahnhof, vom Alexanderplatz bis zum Potsdamer Platz und vom S-Bahnhof Adlershof nach Johannisthal realisieren. Busse und Bahnen werden auf umweltfreundliche Techniken wie Erd- und Biogas, Brennstoffzellen und regenerative Energien umgestellt. Gemeinsam mit der BVG setzen wir die Grundsanierung und Qualitätsverbesserung von U- und Straßenbahnen fort.

**Zu 2)** Mir liegt das benannte Gutachten in seiner Vollständigkeit nicht vor. Aufgrund dessen kann ich dazu keine Stellung beziehen. Grundsätzlich wird die A 100 die östlichen Bezirke besser an den mittleren Straßenring und an die A 113 anbinden. Wie bereits im westlichen Stadtgebiet bündelt die Autobahn den Verkehr dann auch im Raum Treptow und Neukölln und entlastet diese Stadträume und damit Wohngebiete vom Durchgangsverkehr. Auch die Innenstadt und die südöstlichen Stadtgebiete werden von weniger Lkw- und Pkw-Verkehr profitieren.

Eingebunden in den Stadtentwicklungsplan Verkehr besteht mit diesem Projekt für die gesamte Stadt eine große Chance: wir können die Verkehrsverhältnisse verbessern, die Gesamtbelastung der Bevölkerung durch den Kfz-Verkehr verringern und zugleich bessere Voraussetzungen für eine höhere Lebensqualität und eine bessere wirtschaftliche Entwicklung in wichtigen Stadträumen schaffen.

**Zu 3)** Ja, ich setze mich für die Verlängerung der Autobahn A 100 bis zum Treptower Park ein. Dieses Vorhaben ist Teil unseres gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes, das Wohngebiete und die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet. Das Konzept umfasst vielfältige Maßnahmen zur ökologischen und effizienten Verkehrsentwicklung in Berlin, wie z.B. die Beschleunigung von Straßenbahn und Bus, die Bündelung des Wirtschaftsverkehrs und die Steigerung des Fahrradverkehrs.

### **Antwort von Harald Moritz ((Direktkandidat Bündnis 90/Die Grünen in Treptow)**

**zu 1.** Angesichts steigender Energiepreise, Bedrohung des Klimas, demografischen Wandels und nicht zuletzt leerer öffentlicher Kassen müssen die Prioritäten in der Verkehrspolitik auf nachhaltige Mobilität gestellt werden. Dazu passt weder die stadtzerstörerische Planung der A100 nach Treptow noch weitere Straßenneubauprojekte im Osten Berlins. Statt dessen sollten die Bedingungen für den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Fahrradverkehr und ÖPNV) verbessert werden und z.B. die Nahverkehrstangente zwischen dem Karower Kreuz und BBI voran getrieben werden. Auch im Bereich des Güterverkehrs müssen stadtverträglichere Lösungen gefunden werden.

Auf eine Mobilität die von allen BerlinerInnen genutzt werden kann und nicht nur für bestimmten Personengruppen zur Verfügung stehen kommt es an.

**Zu 2.** Das Ergebnis dieses Gutachten bestätigt meine Befürchtungen, dass am Ende der geplanten A100-Verlängerung ein neues Verkehrsproblem entsteht. Dadurch zeigt sich, dass

die verkehrliche Funktionalität dieses Betonprojekts nicht gegeben ist, mehr Verkehrsprobleme entstehen und die verkehrlichen Zielvorstellungen der Autobahnverlängerung nicht erfüllt werden.

**Zu 3.** Ich werde nach wie vor gegen den Bau der A100 nach Treptow eintreten.

Die wichtigsten Gründe sind, dass dieses Projekt

- mehr Verkehrsprobleme schafft als löst,
- die Belastungen der Anlieger verstärkt,
- einen ungerechtfertigten Eingriff in die Stadtstruktur mit dem Abriss von 250 Wohnungen, der Vernichtung von 350 Kleingärten und einigen Gewerbeflächen darstellt,
- die Sozialstruktur in der Umgebung der Trasse langfristig verschlechtert,
- mit der Fällung von 650 Bäumen und der Neuversiegelung von Freiflächen zur Verschlechterung des Stadtklimas beiträgt,
- und die hohen Kosten einen unverantwortlichen Umgang mit Steuergeld darstellt.

### **Antwort von André Schulze**

#### **(Direktkandidat Bündnis 90/Die Grünen im WK Neukölln 06)**

**Zu 1.** Die Berliner Verkehrspolitik sollte sich in den kommenden fünf Jahren vor allem am Ziel orientieren, eine nachhaltige Mobilität für alle Berlinerinnen und Berliner zu ermöglichen. Dabei geht es darum, von einer Verkehrspolitik weg zu kommen, die das Auto als Leitbild hat, hin zu einer Politik, die die Interessen von Radfahrer\_innen, Fußgänger\_innen und Öffentlichem Personennahverkehr in den Mittelpunkt stellt. Gleichzeitig müssen wir aber gerade auch im ÖPNV gewährleisten, dass durch eine vernünftige Preispolitik der soziale Zugang für alle Menschen in Berlin ermöglicht wird. Denn das beste Verkehrsnetz nützt nichts, wenn durch zu hohe Preise Menschen vom Zugang zu Mobilität ausgeschlossen werden.

**zu 2.** Das Gutachten bestärkt mich in meiner Ablehnung des Baus der A100, denn offensichtlich werden keinerlei Verkehrsprobleme gelöst, sondern nur neue Staustellen geschaffen. Dies hat nichts mit vernünftiger und zukunftsorientierter Verkehrspolitik zu tun.

**zu 3.** Nach der Wahl werde ich mich wie auch bisher gegen den Bau der A100 von Neukölln nach Treptow einsetzen.

Sie ist das Sinnbild der überkommenen Betonpolitik der vergangenen Jahrzehnte, die allein das Auto in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung stellte.

Die durch den Bau entstehenden neuen Verkehrsprobleme in den Straßen rund um den Treptower Park, die Zerstörung von Kleingärten entlang der Neuköllner Aronstraße, Lärm und Abgase für die Anwohner\_innen sind dabei die direkten Folgen einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik.

Statt eines Autobahnbaus für über 420 Millionen Euro, von denen auch das Land Berlin 30-40 Millionen Planungskosten zu tragen hat, kommt es darauf an den ÖPNV finanziell besser auszustatten und Straßen radfahrer\_innen- und fußgänger\_innen freundlicher zu gestalten.

### **Antwort von Marianne Burkert-Eulitz**

#### **(Direktkandidatin Bündnis 90/Die Grünen im Friedrichshain)**

Der mögliche Bau der A100 bedroht unsere Kieze mit mehr Verkehr, Abgasen und Lärm. Gegen dieses unsinnige und unfassbar teure Bauvorhaben werde ich mich, wie bisher im und außerhalb des Bezirksparlaments, mit ganzer Kraft einsetzen.

### **Stellungnahme von Damiano Valgolio, Direktkandidat der LINKEN in Friedrichshain:**

Als leidenschaftlichem Rennradfahrer, der noch nie ein Auto besessen hat, stehe ich voll hinter der Position der LINKEN: Wir lehnen den Weiterbau der A 100 als einzige Partei grundsätzlich ab. Ein innerstädtischer Autobahnring widerspricht sowohl den Ansprüchen an

eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung als auch den Klima- und Umweltzielen der Berliner Stadtpolitik. Die A100 ist Produkt der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts und passt nicht zu einer modernen Verkehrspolitik.

Ein weiterer Ausbau der A100 von Neukölln nach Treptow würde insbesondere für die angrenzenden Wohngebiete im Süden von Friedrichshain zu einer unerträglichen Verkehrsbelastung führen. Der geplante Autobahnanschluss am Treptower Park würde die umliegenden Strassen zu Autobahnzubringern degradieren. Dauerstau, erhöhte Unfallgefahr und Lärm wären die Folge.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung müssen über die Interessen der Bauindustrie gestellt werden. Der Osten und Südosten Berlins braucht als Alternative sowie zur Entlastung der Wohngebiete und für eine bessere Verkehrsanbindung in Richtung Flughafen BBI eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie tangentielle Verbindungen auf der Schiene und der Straße.

Deshalb werde ich persönlich und DIE LINKE als Partei sich nach den Abgeordnetenhauswahlen im September dafür einsetzen, dass der Weiterbau der A 100 endgültig gestoppt wird. Nur eine starke LINKE kann diesen verkehrspolitischen Unsinn verhindern. Bisher haben wir gemeinsam mit vielen Bürgern und Initiativen zähen Widerstand geleistet und alle Pläne der SPD zum Bau gestoppt. Doch SPD und CDU halten am Autobahnbau fest. Die Grünen versuchen sich als Gegner der A100 zu profilieren, dabei haben sie den Bau beschlossen: Es war die rot-grüne Bundesregierung, die den Weiterbau festgesetzt hat und die Mittel zur Verfügung gestellt hat. Wenn sie die Möglichkeit bekommen, werden die Grünen nun den Weiterbau in Berlin praktisch umsetzen. Genauso wie sie gerade in Stuttgart den Neubau des Bahnhofs S21 umsetzen.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist die soziale und ökologische Alternative zu neuen Betonorgien. S-Bahn und BVG müssen in öffentlicher Hand bleiben und zuverlässigere Verbindungen zu günstigeren Preisen anbieten. Privatisierungen und Teilausschreibungen von Strecken lehnt die LINKE ab.

### **Antwort von Sven Heinemann (Direktkandidat Friedrichshain/Kreuzberg)**

**Zu 1.** Prioritär sind für mich Maßnahmen, die künftig eine noch intelligentere, effizientere und ökologischere Verkehrslenkung ermöglichen. Wichtig ist dabei die weitere Entlastung von Wohnstraßen von Luft- und Lärmbelastungen. Auf dem Weg zu einer Stadt der kurzen Wege muss der Fuß- und Fahrradverkehr weiter ausgebaut werden. So setze ich mich auch für Berlins erstes Fahrradparkhaus in meinem Wahlkreis am künftigen S-Bahn- und Regionalbahn-Bahnhof Ostkreuz ein. Beim Kraftfahrzeugverkehr geht der Trend in die richtige Richtung: Vielen Berlinerinnen und Berlinern reicht es schon heute, ein Auto temporär zur Verfügung zu haben statt eines zu besitzen. Deshalb fördert die SPD den Ausbau des Carsharings. Einen noch höheren Stellenwert in der Verkehrspolitik wird künftig der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Alternative zum Individualverkehr haben. Deshalb bin ich für den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Ich setze mich in meinem Wahlkreis für die direkte Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz an das Straßenbahnnetz ein. Eine gute und intelligente Infrastruktur ist auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt wichtig. Im kommenden Jahr soll endlich der neue Flughafen "Willy Brandt" eröffnet werden. Der Airport ist ein großer Schritt für die wirtschaftliche Entwicklung Berlins und wird langfristig neue Arbeitsplätze schaffen.

**zu 2.** Nein, ich habe diese Bedenken bereits seit ich die Planungen für den Autobahnweiterbau kenne. Eine Verlängerung der Autobahn nur um das Teilstück bis zur Elsenstr. / Stralauer Allee / Magrafendamm wird meines Erachtens die angrenzenden Wohngebiete belasten, da der Weiterbau der Tunnelführung der Autobahn bis zur Frankfurter Allee so schnell nicht kommen wird.

**zu 3.** Ich werde mich weiterhin gegen den geplanten Weiterbau der A 100

Richtung Friedrichshain einsetzen, da die angrenzenden Wohngebiete vor noch mehr Verkehr geschützt werden müssen. Zudem halte ich die Planungen für überholt, sie passen nicht zu einer intelligenten, effizienten und ökologischen Verkehrslenkung.

### **Antwort von Christoph Meyer (FDP Landesverband Berlin) – Landesvorsitzender**

**Zu 1.** Wir Liberale stehen für Mobilität als Bürgerrecht. Sich frei und sicher zu bewegen ist ein elementarer Teil persönlicher Freiheit und eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe. Eine moderne und attraktive Verkehrspolitik mit gleichberechtigten Teilnehmern muss bezahlbar bleiben und zu einem Standortvorteil Berlins werden. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto, per Bus, Bahn oder im Flugzeug, jeder Nutzer muss für jede Situation frei wählen können, welches Verkehrsmittel seine Bedürfnisse bezüglich Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit am besten erfüllt. Wir wollen Wahlfreiheit und den Wettbewerb der Verkehrsträger und keine staatlichen Vorgaben durch Quoten für einzelne Verkehrssysteme. Die Berliner Liberalen stehen für eine Mobilität, die die Lebensqualität der Menschen in der Stadt achtet. Verkehr verbraucht Ressourcen und erzeugt Emissionen, belegt kostbaren Raum in der Stadt und verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Die FDP will Rahmenbedingungen setzen, damit die von der EU vorgegebenen Emissionsgrenzen erreicht werden. Für die konkrete zeitnahe Umsetzung und Zielerreichung nutzen wir den Wettbewerb und die Innovationskraft des Marktes und verzichten, wo immer möglich, auf detaillierte staatliche Vorgaben und Reglementierungen. Wir stehen für eine transparente Finanzierung der Verkehrssysteme. Es gilt: Wer bestellt, zahlt auch. Die Preissysteme dürfen daher keine verdeckten Subventionen zum Nachteil der Verkehrsunternehmen enthalten. Die notwendigen Zuwendungen des Landes Berlin für die soziale Teilhabe einzelner Nutzergruppen müssen vielmehr transparent ausgewiesen und aus dem Haushalt finanziert werden. Die FDP fordert eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrssysteme. Notwendige Investitionen zum Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur dürfen selbst bei schwieriger Haushaltslage nicht eingespart werden. Wichtige Investitionsprojekte für die Zukunft Berlins als wachsende Metropole im Herzen Europas können die Mobilität und damit nachhaltiges Wachstum und Wirtschaftskraft fördern. Dies betrifft vor allem die Vollendung der infrastrukturellen Wiedervereinigung.

#### **Modalsplit**

Die FDP steht für den Wettbewerb innerhalb der Verkehrsträger. Verschiedene Betreiber müssen regelmäßig um das beste Angebot bezüglich Qualität, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit konkurrieren. Nur so kann ein optimales, kostengünstiges und qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot für alle Nutzer auf Dauer gesichert werden. Wir setzen uns dafür ein, dass die freie Wahl der Verkehrsmittel erhalten bleibt.

Der Verkehrsmix soll sich nicht durch Restriktionen, sondern durch ein interessantes, vielfältiges und gutes Angebot der verschiedenen Verkehrsträger verändern. Dazu gehört für uns ein qualitativ hochwertiger und zuverlässiger ÖPNV aber auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (z.B. Rad/ ÖPNV) untereinander.

#### **Finanzierung**

Grundsätzlich setzen wir uns für eine nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein. Dies bedeutet auch eine Verstärkung der Investitionsmittel für die Verkehrsträger, bei denen sich der Anteil am Verkehrsaufkommen dauerhaft erhöht.

Einnahmen durch Steuern und Abgaben, die über einzelne Verkehrsträger erhoben werden, müssen bei der Finanzierung mitberücksichtigt werden.

**Zu 2.** Daher setzt sich die FDP auch für eine Verlängerung der A100 über den 16. Bauabschnitt hinaus ein. Durch einen Weiterbau der A 100 können solche Probleme langfristig vermieden werden.

**Zu 3.** Die FDP fordert weiterhin die geplante Erweiterung der Bundesautobahn A 100. Berlins Osthälfte braucht endlich eine vernünftige Anbindung an das Autobahnnetz. Der Verkehr im gesamten Südosten Berlins belastet mit unregelmäßigem Durchgangsverkehr die anliegenden Wohnquartiere. Der notwendige Weiterbau der A 100 wird diese Belastungen für die Bevölkerung durch den Kraftverkehr vermindern. Der Ausbau der A100 ist aber auch zur besseren Erschließung und Verwertung der entwicklungsfähigen Industrieareale im Osten der Stadt und damit zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieser Bezirke unverzichtbar. Wir setzen uns für eine Verlängerung auch über den 16. Bauabschnitt hinaus ein.

### **Antwort von Stefan Gelbhaar (Direktkandidat der Grünen in Lichtenberg / WK 116):**

**Zu 1.** Mehrere verkehrspolitische Prioritäten liegen in den nächsten 5 Jahren vor uns.

- Zum einen ist eine sehr gute Anbindung des Flughafens Schönefeld für alle zu schaffen - also über den allen zur Verfügung stehenden, öffentlichen Nahverkehr. Die Konzepte dazu liegen vor, etwa die kurzfristige Schaffung einer Regionalbahnlinie von Hohenschönhausen über Lichtenberg nach Schönefeld. Auch die Preise für den ÖPNV müssen so gestaltet sein, dass für alle ein annehmbares Angebot vorliegt. Die A100 hat keine Priorität - im Gegenteil, sie löst keine Probleme, sondern schafft neue.

- Des Weiteren ist dem enormen Anstieg des Radverkehrs in der Gestaltung des Straßenraums nachzukommen, um den Verkehr für alle möglichst sicher zu gestalten. Hier gibt es viel zu tun.

- Die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraums, von Gehwegen und Straßen bis hin zu den Bahnhöfen, muss eine stärkere Lobby im Senat bekommen. Das hat Priorität, wenn Berlin wirklich für alle zugänglich, erfahr- und erlaubar sein soll.

- Darüber hinaus müssen wir uns dem gestiegenen LKW-Verkehr in der Innenstadt zuwenden. Seit Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen wird hier gern die mautfreie Strecke durch die Stadt genommen. Der Senat hat dem bislang nur zugeschaut. Da müssen wir aber ran, denn das Unfallrisiko steigt, und die Berliner Straßen sind dafür nicht ausgelegt. Die A10 hingegen schon.

**Zu 2.** Das Gutachten belegt ein geflügeltes Sprichwort im konkreten Fall: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Es ist nachvollziehbar, dass bei der "Einleitung" des Autobahnverkehrs in die Innenstadt eine enorme Staugefahr besteht, zumal die meisten Straßen vor Ort dafür nicht ausgelegt sind. Ebenso dürfte der "Saugeffekt" der Autobahnauffahrt zu mehr Verkehr am Treptower Park, im Friedrichshain, im Wrangelkiez und an der Rummelsburg führen - eine verkehrliche Sperrwirkung, die den autofahrenden Anwohnern das letzte Argument für die Autobahn nehmen wird. Das Gutachten hat verkehrlich nochmal unterlegt, dass der Weiterbau der A100 schädlich ist.

**Zu 3.** Ich habe in den letzten drei Jahren als Landesvorsitzender von Bündnis 90/ Die Grünen Berlin aktiv gegen den Weiterbau der A100 Politik gemacht. Die politische Arbeit gegen dieses Projekt und für eine andere, bessere Verkehrspolitik war einer der Schwerpunkte meiner Tätigkeit. Im Abgeordnetenhaus werde ich diese Auseinandersetzung fortführen, um den Weiterbau der A100 zu stoppen. Wesentliche Punkte sind dabei die stadtzerstörende Wirkung von Innenstadtautobahnen, die nicht im Ansatz überzeugende verkehrliche Wirkung einer A100-Verlängerung (steigendes Unfallrisiko, Stau, falsche Priorität), die enormen Kosten von über 400 Mio Euro, die Senkung der örtlichen Lebensqualität. Gerade der finanzielle Punkt geht alle Berlinerinnen und Berliner an: Hier wird - angesichts der Schuldenberge Berlins und des Bundes - eine Autobahn auf Pump gebaut. Und das, während Straßen, Schulen, Bahnhöfe, Gehwege, Kitas unsaniert sind. Das ist nicht nur grob unsozial - das ist schlicht verantwortungslos.