

### Wohnen neben der Stadtautobahn



**Die Stadtautobahn bringt Tempo in den Berliner Alltag. Nur wohnen möchten die wenigsten in der Nähe. Viele halten es trotzdem aus.**

Die Haustür ist verrammelt, die Fenster sind eingeschlagen. Über den Hinterhof, wo früher Kinder gespielt haben, fahren jetzt die Autos vom Stadtring zur Buschkrugallee, dicht vorbei am akkurat halbierten Seitenflügel. Steckdosen und Kabel kleben noch am Putz der Außenwand, die mal Innenwand war. Vielleicht haben sie einfach vergessen, das 100-jährige Haus an der Bürgerstraße in Neukölln vollständig abzureißen. Nun klafft hier eine Wunde, die noch nicht vernarbt ist.

Auf dem Stadtplan zieht sie sich wie eine Hauptschlagader durch das Gewebe des Stadt, Häuser, Straßen und Plätze hat sie verschlungen und durch Beton, Lärm und Abgas ersetzt. Die Stadtautobahn ist nichts für Ästhetiker und Flaneure. Wer sich's leisten kann, wohnt auf Distanz und schaltet das Gewissen aus, wenn er sie benutzt. Für Distanzbewohner ist die Stadtautobahn ein Gewinn. Viele von ihnen, wahrscheinlich die schweigende Mehrheit, haben nichts dagegen, wenn die Planer wieder über Kleingärten, Hinterhöfe und Stadtstraßen hinwegzeichnen, um die A 100 nach Treptower Park und Friedrichshain zu verlängern. Aber was ist mit den Nahbewohnern, den Stadtring-Nachbarn?

Die Bürgerstraße in Neukölln ist auf dem Stadtplan schon Autobahn-rot eingefärbt. Schlimm, schlimm, denkt der Betrachter, so nah am Fernverkehr, aber in der Kioskneipe von Andreas Kröger sitzt ein etwas verknitterter Stahlbauer vor seiner Molle, seit einer Ewigkeit hier zu Hause, und erzählt von den Lastwagen, die früher an seinem Haus vorbeidonnerten. „Mensch, die sind da wie Raketen angekommen.“ Jetzt wirkt die Bürgerstraße wie verkehrsberuhigt. Kioskinhaber Kröger ist dagegen kein Autobahnfan. Viele Geschäfte – zuletzt Schlecker und Wienerwald – seien verschwunden, Läden stünden leer. Dafür gebe es nun jede Menge Durchgangsverkehr. Hauptschuldiger am Niedergang sei aber das Einkaufszentrum „Neukölln-Arcaden“.

Die Trasse durch Neukölln und runter nach Schönefeld, die A 113, ist noch jung. Hier wurde das Betonband mit äußerster Sorgfalt verlegt, mit Lärmschutzwänden verhüllt oder unter der Erde versteckt. Einer, der früher gegen die Autobahn war, Thomas May aus Späthsfelde, ist nun dafür. „Viele hier sind umgeschwenkt“ – auch weil die Lärmschutzwand wegen ihres

DER TAGESSPIEGEL

5. Januar 2010

## Wohnen neben der Stadtautobahn

### Die Stadtautobahn bringt Tempo in den Berliner Alltag. Nur wohnen möchten die wenigsten in der Nähe. Viele halten es trotzdem aus.

Die Haustür ist verrammelt, die Fenster sind eingeschlagen. Über den Hinterhof, wo früher Kinder gespielt haben, fahren jetzt die Autos vom Stadtring zur Buschkrugallee, dicht vorbei am akkurat halbierten Seitenflügel. Steckdosen und Kabel kleben noch am Putz der Außenwand, die mal Innenwand war. Vielleicht haben sie einfach vergessen, das 100-jährige Haus an der Bürgerstraße in Neukölln vollständig abzureißen. Nun klafft hier eine Wunde, die noch nicht vernarbt ist.

Auf dem Stadtplan zieht sie sich wie eine Hauptschlagader durch das Gewebe der Stadt. Häuser, Straßen und Plätze hat sie verschlungen und durch Beton, Lärm und Abgase ersetzt. Die Stadtautobahn ist nichts für Ästhetiker und Flaneure. Wer sich's leisten kann, wohnt auf Distanz und schaltet das Gewissen aus, wenn er sie benutzt. Für Distanzbewohner ist die Stadtautobahn ein Gewinn. Viele von ihnen, wahrscheinlich die schweigende Mehrheit, haben nichts dagegen, wenn die Planer wieder über Kleingärten, Hinterhöfe und Stadtstraßen hinwegzeichnen, um die A 100 nach Treptower Park und Friedrichshain zu verlängern. Aber was ist mit den Nahbewohnern, den Stadtring-Nachbarn?

Die Bürgerstraße in Neukölln ist auf dem Stadtplan schon Autobahn-rot eingefärbt. Schlimm, schlimm, denkt der Betrachter, so nah am Fernverkehr, aber in der Kioskneipe von Andreas Kröger sitzt ein etwas verknitterter Stahlbauer vor seiner Molle, seit einer Ewigkeit hier zu Hause, und erzählt von den Lastwagen, die früher an seinem Haus vorbeidonnerten. „Mensch, die sind da wie Raketen angekommen.“ Jetzt wirkt die Bürgerstraße wie verkehrsberuhigt. Kioskinhaber Kröger ist dagegen kein Autobahnfan. Viele Geschäfte – zuletzt Schlecker und Wienerwald – seien verschwunden, Läden stünden leer. Dafür gebe es nun jede Menge Durchgangsverkehr. Hauptschuldiger am Niedergang sei aber das Einkaufszentrum „Neukölln-Arcaden“.

Die Trasse durch Neukölln und runter nach Schönefeld, die A 113, ist noch jung. Hier wurde das Betonband mit äußerster Sorgfalt verlegt, mit Lärmschutzwänden verhüllt oder unter der Erde versteckt. Einer, der früher gegen die Autobahn war, Thomas May aus Späthsfelde, ist nun dafür. „Viele hier sind umgeschwenkt“ – auch weil die Lärmschutzwand wegen ihres

Protests von sechs auf neun Meter erhöht worden sei.

Über dem Britzer Autobahntunnel entstehen jetzt "Townhouses" an einem neu angelegten Park. Autoverkehr gibt es kaum. Die Sozialdaten der Gegend befinden sich am unteren Ende der Berliner Skala, "das hat mit dem Bau der Autobahn aber wenig zu tun", sagt Ann-Kristin Rolfes vom Sanierungsträger BSG. Eher damit, dass sie lange Zeit nicht gebaut wurde und diese planlose Zeit private Investitionen behindert habe. Wo jetzt der westliche Tunnelmund Millionen von Autos verschluckt, stand 15 Jahre lang, bis Mitte der 90er Jahre, eine nie in Betrieb genommene Autobahnbrücke, an deren Präsenz sich der Streit um Fluch oder Segen des Stadtrings entzündete. Bis die Brücke wieder abgerissen wurde. Allein für den Abschnitt Neukölln wurden 100 Millionen Mark für den Kauf von Grundstücken und Entschädigungen für abgerissene Häuser ausgegeben.

Bevor der Stadtring kam, verlief hier die Germaniastraße, die "begann am Zoo und endete in Neukölln", erinnert sich ein Hausbesitzer, der in den 70er Jahren im östlichen Tempelhof siedelte. "Das war Hauptverkehrsstraße, mit Bushaltestellen, einer Tram, vielen Geschäften und einer großen Post." Damals war man Stadt, "heute sind wir Dorf", die Bacheracher Straße ist Sackgasse, die Geschäfte sind fast alle verschwunden. Von der Autobahn selbst "merken wir kaum was".

Gegenüber liegt eine große Wohnanlage aus Vorkriegsjahren. Die Autobahn höre er bei offenem Fenster, aber das störe ihn weniger als die Staus am Britzer Tunnel, sagt Postbote Markus Gruhl. "Die Autobahn ist immer voll. Ich dachte, es würde sich entspannen mit der Anbindung nach Schönefeld." Viele Bewohner seien weggezogen, sagt die Friseurin, aber eher wegen der Sanierung und höherer Mieten.

An der Schaffhauser Straße blicken die Bewohner direkt auf die Lärmschutzwand. Hier sind die Mieten günstiger. Enes Mahmutovic "aus Ex-Jugoslawien" zahlt für seine 75 Quadratmeter 500 Euro warm. Er hatte zwei Jahre lang auf einer Baustelle am Flughafen zu tun und konnte schnell über die Autobahn pendeln. Trotzdem hält er die A 100 eher für einen Fluch. "Wenn Lastwagen vorbeidonnern, zittern drinnen Türen und Fenster." Wegziehen will er trotzdem nicht. "Schöne Gegend hier" – bis auf die Autobahn eben.

Aus der Stadtentwicklungsverwaltung ist zu hören, die Autobahn entlaste die angrenzenden Quartiere vom Verkehr. Die Gegner erwidern, die Autobahn ziehe erst den Verkehr in die Stadt. Für beide Positionen spricht einiges. Und was ist mit dem Vorwurf, die Autobahn durchtrenne und zerstöre lebendige Kieze? Etwa Friedenau. Hier entstand in den 60er Jahren die Westtangente als erster Teilabschnitt einer gigantischen, nie realisierten Autobahnerschließung der gesamten Stadt (siehe Beitrag unten). Mit einem kurzen Tunnelabschnitt, aber ohne jeden Lärmschutz. Wer in der Rembrandtstraße im zweiten Stock wohnt, kann den Autofahrern ins Seitenfenster gucken. Das macht Meikel Hübner natürlich nicht. Seit dem Sommer wohnt er hier, weil er wegen Familiengründung eine größere Wohnung brauchte und die Eltern

seiner Freundin hier wohnen.

So sagen es viele hier. Aymen Messaoud, 23, ist mit seiner Familie an die Westtangente gezogen, 4 Zimmer für 700 Euro. "Am Rathaus Steglitz kostete die Miete zuletzt 1300 Euro." Nachts, bei geschlossenem Fenster, hört er nur die S-Bahn. Jasmin, angehende Erzieherin, und ihre Freundin Amel, BWL-Studentin, finden nichts dabei, an der Autobahn zu wohnen. Amel sagt: "Ich hör ja eh meistens Musik", mit Stöpseln im Ohr.

Die Häuser direkt an der Autobahn wirken gepflegt und voll belegt. Die Besitzerin einer Eigentumswohnung erzählt von viel Sonne, schönen Stuckzimmern und einer tollen Hausgemeinschaft. "Die Autobahn blenden wir aus." Eine Fünf-Zimmer-Altbauwohnung hätten sie sich nur hier leisten können. Der einzige Schandfleck der Gegend ist das Eckhaus am Dürerplatz. Die Haustür ist zerstört, der Flur mit Schmierereien übersät. Dort wohnt Leonid Boguslavski, Leiter eines Pflegedienstes. Wegen der Verwahrlosung werde er bald ausziehen, nicht wegen der Autobahn. Als er einzog, 1994, sei noch alles in Ordnung gewesen. Da gab es die Autobahn schon 30 Jahre.

In den verrauchten Kiezkneipen sind alle der Meinung, der Mensch sei durch Betonschneisen und Autokolonnen nicht dauerhaft zu erschüttern. "Man hört det jar nich mehr." Im "Dürer-Eck" sitzen gebürtige Friedenauer, einer vermisst die brummenden Flugzeuge von Tempelhof, der Wirt sagt: "Wegen der Autobahn hat noch keiner gemeckert." Die ergrauten Männer räumen mit einem Vorurteil auf: "Geteilt war Friedenau schon immer, durch die Eisenbahn." Außer Lagerplätzen und Gewerbehallen sei da nicht viel verschwunden, als die Betontrasse kam.

Fast einsam wirkt da der Protest von Frau Voss, die mit Hündchen und Pelzmantel durch den Lärm der Westtangente spaziert. Die mit einem Arzt verheiratete Krankenschwester findet die Autobahn "echt störend". Nach 13 Jahren wird sie ihre 180-Quadratmeter-Wohnung (für 700 Euro Miete) aufgeben und ins ruhige, autobahnferne Schmargendorf ziehen. Das haben sie davon, die Autobahnbauer.

## Neubritz: Lebendiger Kiez mit Autobahnanschluss



BERLINER MORGENPOST

zy Neukölln - Leben und arbeiten in einem Kiez, der von der Autobahn geprägt ist. Die Menschen im Sanierungsgebiet Neubritz rund um die Wederstraße haben darin seit dem Ausbau des Stadtrings (A 100) Erfahrung. 1,7 Kilometer lang ist die Trasse, die ihnen seit der Eröffnung im Sommer 2000 einen neuen Park mitten im Wohngebiet beschert hat. Der Streckenabschnitt verläuft unterirdisch - darüber entstand der Carl-Weder-Park mit Spiel- und Sportplätzen, Obstbaumwiesen, Rosen, Fahrradwegen und einem Eiscafé. 2000 Menschen wohnen dort. Außerdem gibt es Gewerbe:

1. Februar 2003

vom Tischler über Blumenläden und Schlosserbetrieben bis zu Hard- und Softwarefirmen.

Anwohner Bertil Wewer fühlt sich wohl. Der Betriebswirt wohnt an der Bruno-Bauer-Straße und gehört zur Betroffenenvertretung des Kiezes. "Der Park ist Gold wert, unsere grüne Lunge vor der Haustür", so Wewer. Das Zusammenleben sei enger geworden, die Gewerbetreibenden zum Beispiel haben einen Stammtisch zum Informationsaustausch gegründet. Tischlermeister Stefan Manns aus der Bürgerstraße ist zufrieden: "Ich fühle mich gut. Hier kann ich in Ruhe meine Arbeit tun".

"Von der Autobahn merkt man durch die Tunnellage kaum etwas", sagt Erwin Stüben, der sein Büro für Mieterberatung an der Bürgerstraße hat. Aber vielleicht ändere sich das ja, wenn der Verkehr nach Fertigstellung des Autobahndreiecks erst richtig fließe. Knackpunkt sei die Stelle, wo die Trasse von Tunnel- in die Hochlage komme. Dass die Autobahn wirtschaftlich dem Gewerbe nutze, davon ist Bernd Peuckert überzeugt. Er ist Besitzer des Ärztehauses im Kiez. "Der Anschluss an die A 100 ist optimal", sagt Peuckert.

Auch nach Meinung von Horst Evertz geht es im Kiez aufwärts. Er ist im Bürgerbüro Glasower Straße Ansprechpartner für die Mieter. Jugendliche finden im Jugendberatungshaus neben Freizeitangeboten auch Hilfe bei der Berufswahl. Und der neue Name des Kiezes "Neubritz" sei akzeptiert.



BERLINER MORGENPOST  
24. Mai 2002

## Note "gut" für Neuköllner A-100-Tunnel

### ADAC lobt Brandsicherheit - Fluchtwege und Überwachung weisen jedoch Mängel auf

Ein Gütesiegel für Brandsicherheit: Bei einem ADAC-Test wurde der A-100-Autobahntunnel in Neukölln jetzt mit der Note "gut" bewertet. Dies teilte der Automobilclub gestern in München mit.

Der mit 1713 Metern längste Tunnel Berlins wurde am 7. Juli 2000 eröffnet und verbindet die Gradestraße mit der Buschkrugallee. Zustand und Brandfallvorkehrungen bewertete der ADAC mit "sehr gut". Der Neuköllner Tunnel hätte noch besser abgeschnitten, wenn die Kommunikationsmöglichkeiten, Flucht- und Rettungswege sowie Tunnelüberwachung nicht mit "mangelhaft" oder "ausreichend" beurteilt worden wären.

Tatsächlich wird die Neuköllner Anlage nur zeitweise vor Ort überwacht. Im Tunnel sind 33 automatische Kameras installiert. Sonst aber überrascht die Wertung. Denn an Fluchtwegen fehlt es nicht: Außer den Ausfahrtsrampen gibt es zwei Fluchttreppen und im Abstand von 350 Metern fünf Notübergänge zwischen beiden Röhren. Ferner stehen 24 Notrufnischen und Mobilfunkverstärker bereit.

Glasfaserkabel registrieren jeden verdächtigen Temperaturanstieg und lokalisieren bei Feuer den Brandherd. Im Asphalt verlegte Leuchtspursignale lotsen Kfz im Notfall zu einer Ausfahrt vor dem Brandherd. Für die Entlüftung gibt es 72 Turbinenstrahlventilatoren. Sie ziehen Rauch ab und ermöglichen Rettern freie Sicht. Die Anlage lässt sich abschotten. Seit dem Brand 1999 im Montblanc-Tunnel testet der ADAC die Röhren europaweit. Diesmal wurden 30 Anlagen in elf Ländern geprüft. "Sehr gut" erhielten drei, acht fielen durch. Ring/west



Berliner Wochenblatt  
22. August 2001

### **Autobahnbau auf Hochtouren**

#### **Trasse nähert sich unaufhaltsam der Bezirks- und Stadtgrenze**

Neukölln. Unaufhaltsam nähert sich die Autobahn der Neuköllner. Bezirksgrenze. Bis Mitte 2002 soll das Neuköllner Teilstück - laut Plan - fertig sein.

Unspektakulär und von den meisten Berlinern unbemerkt, hat sich der Autobahnbau inzwischen eine Schneise über die Ballinstraße durch das Industriegebiet bis zur Bergiusstraße geschlagen und rückt der Bezirks- und Stadtgrenze mit Riesenschritten näher.

Die in beide Richtungen jeweils dreispurig angelegte Trasse entlang des Teltowkanals ist die Verlängerung des Berliner Stadtrings BAB 100, der vorerst noch an der Tunnelausfahrt Buschkrugallee endet.

#### **Anschluss Schönefeld**

Nach Überquerung des Neuköllner Schiffahrtkanals und des Brückenschlages über den Britzer Verbindungskanal verläuft die Trassenführung in südöstlicher Richtung unter Ausnutzung des ehemaligen Grenzstreifens bis zur Stubenrauchstraße. Der Teltowkanal soll beim Hafen Rudow Ost in der Nähe von Adlershof überquert werden. Auf Brandenburger Gebiet erfolgt die Anbindung des zukünftigen Großflughafens Schönefeld und der Anschluss der A 113 (Richtung Dresden) bei Waltersdorf. Außer den Anschlussstellen Buschkrugallee und Grenzallee sind vier weitere vorgesehen: an der Stubenrauchstraße, der Johannisthaler Chaussee, der Späthstraße und in Rudow Ost. An der Späthstraße müssen Autofahrer voraussichtlich für mindestens neun Monate starke Nerven haben: Zwischen Buschkrugallee und Haarlemer Straße kann der Verkehr seit Ferienbeginn nur noch einspurig rollen, weil mit Hochdruck am künftigen Autobahnzubringer gebaut wird. Sämtliche Autobahnknoten werden übrigens in der für Berlin typischen Rautenform mit parallel zur Autobahn geführten Rampen angelegt.

Das Neuköllner Teilstück soll bis Mitte nächsten Jahres fertig

gestellt sein. Die Übergabe der neuen Autobahnabschnitte bis zur Späthstraße an der Bezirksgrenze zu Treptow ist 2003 vorgesehen.  
HDK



BERLINER MORGENPOST  
17. September 2000

## Das befürchtete Verkehrschaos blieb aus

### Seit Juni endet die A 100 an der Buschkrugallee, schüttet in drei Spuren Autos auf die Durchgangsstraße

VON MARTIN BUSCHE

Neukölln - Eine grüne Lunge war die Neuköllner Buschkrugallee noch nie. Durchgangsstraße halt, wie so viele andere in Berlin. Mehrere tausend Autos aller Gewichtsklassen und Größenordnungen passieren die Verbindung zwischen Britz und Rudow täglich. Lärm, Autoabgase und Staus gehören deshalb zum täglichen Bild.

Seit Ende Juni endet hier die Autobahn 100. Auf drei Spuren schüttet sie nun zusätzliche Fahrzeuge auf die Allee ohne Bäume. Wie viel, hat noch niemand gezählt. "Das kommt sicher noch", verspricht Neuköllns Bürgermeister Bodo Manegold (CDU). Doch bereits jetzt sei klar: "Der Bau hat sich wirklich gelohnt." Und tatsächlich scheinen die Staupropheten aller Schattierungen Unrecht behalten zu haben. Der Verkehr fließt ohne Probleme ab. Selbst am Nachmittag, wenn Berlin Feierabend macht. Dabei schien der Stau doch so richtig vorprogrammiert. Selbst die Polizei befürchtete ein übles Verkehrschaos. Baufahrzeuge der gegenüberliegenden Autobahnfortführung versperren nämlich eine Fahrbahn der Buschkrugallee. Auch eine richtige Ampelschaltung schien kaum möglich zu sein. Die Signalanlage macht Manegold bis auf den heutigen Tag noch Sorgen. "Doch das sind nur Kleinigkeiten", betont er. Für einen stetigen Verkehrsfluss soll demnächst ein absolutes Halteverbot an der Grenzallee eingerichtet werden. Anliegende Nebenstrassen werden dafür weitgehend verkehrsberuhigt.

Michael Cramer, Verkehrsexperte der Grünen im Abgeordnetenhaus, traut dem Frieden nicht so recht. "Noch sind nicht alle Messen gesungen", warnt er und erwartet den Stau "spätestens in einem Jahr". So lange brauche der Autofahrer, bis er seine Fahrgewohnheiten und seine Strecken umstelle, die neue Straße in seine Planung einbeziehe. Für Cramer steht - trotz des ausbleibenden Staus - weiterhin fest: "Mehr Straßen ziehen langfristig mehr Verkehr nach sich." Cramer beruft sich unter anderem auf das anerkannte Umwelt und Prognose Institut (UPI) aus Heidelberg. In einer Studie namens "Scheinlösungen" kommen UPI-Experten zum Schluss, dass die Zahl der Autos etwa neunmal schneller als das Straßennetz expandiert. Ihre Konsequenz: "Selbst wenn in Zukunft neunmal so viel und neunmal so schnell neue

Straßen gebaut werden würden, könnten damit die Staus gerade auf dem heutigen Level gehalten werden".

Bürgermeister Manegold hält von solchen Studien wenig. Die neue Autobahn war sein Kind, Bestandteil seiner Vision eines modernen Neukölln, das halt eine Autobahnanbindung brauche. Anwohner, die gegen den Abriss ihrer Häuser vor Gericht gingen, hatten nicht die geringste Chance. Eine Bürgerinitiative löste sich resigniert auf. 365 Millionen Mark hat das 2,3 Kilometer lange Teilstück von Tempelhof bis nach Britz verschlungen. 150 Wohnungen, 30 Betriebe und zwei Kleingartenkolonien mussten letztlich dafür weichen.

Eva-Maria Priebe ist noch da. Allerdings unfreiwillig. "Manchmal träume ich", erzählt sie, "von einem großen Bagger, der auch mein Haus abreißt." Frau Priebe mag den Traum. Denn darin bekäme sie eine Entschädigung für das Gebäude mit dem Lotto-Toto-Laden im Erdgeschoss der Bürgerstraße 1. Doch es steht auf der falschen Straßenseite und darf deshalb das Schicksal der Nummern 8 und 9 nicht teilen. Die Frau geht leer aus und schimpft: 50 Prozent ihres Umsatzes habe sie durch die Autobahn eingebüßt. Dann rennt sie los, quer über die Straße, und zeigt auf drei Container, in denen Bauarbeiter auf Montage wohnen. "Früher war hier ein Getränkemarkt und dort ein Wienerwald." Alles potenzielle Lotto-Spieler. Jetzt rasen die Autos im Affentempo am Geschäft vorbei und mit ihr die Kundschaft. Lotto-Toto-Shops gebe es viele.

Peter Dieckmann wohnt direkt an der Buschkrugallee zur Untermiete. Von seinem Fenster aus ist der Autobahntunnel gut zu sehen. Für ihn sind Benzingeruch und Straßenlärm kein Problem. "Ich profitiere ja davon", berichtet er und erzählt von der halben Stunde Fahrzeit, die er durch die neue Bahn jeden Morgen spart. 30 Minuten sind viel für jemanden, der um sechs Uhr zur Schicht antreten muss. Dass mehr Straßen noch mehr Autos anziehen, hat er zwar schon einmal gehört, ihm fehlt jedoch der Glaube. "Schauen Sie sich um", fordert er. "Wo staut sich hier was?"

"Nirgendwo", beantwortet auch Dagmar Buchholz, Sprecherin des Senates für Stadtentwicklung, die Frage. Denn ihrer Ansicht nach hat die neue Strecke auch bereits zu einer Entlastung der Silbersteinstraße geführt. Dort standen die Brummis Stoßstange an Stoßstange. Auch nachts blieb den Anwohnern oft nur Ohropax. Der wichtigste Grund für den Autobahnneubau.

Michael Thomas wohnt hier, nicht schön, aber billig. 500 Mark kostet die Wohnung mit Ofenheizung. Früher, als die Autobahnanbindung noch nicht eröffnet war, wollte er manchmal wegziehen. Jetzt wohnt Thomas "richtig gerne hier", weil viele Lkw nun über die Buschkrugallee nach Neukölln fahren und die Straße dadurch wesentlich ruhiger geworden sei. So ist es auch kein Wunder, dass Thomas voll des Lobes ist für den neuen Bau. Er findet ihn einfach wunderschön. Besonders die Grünflächen auf dem Tunnelstück haben es ihm angetan. "Endlich gibt es bei uns ein kleines Stück Grün, auf dem man so richtig spazieren kann."

## Entspannte Verkehrslage

Parteien loben neues Autobahnteilstück der A 100

Neukölln - Großer Konsens im Verkehrsausschuss: Das neue Autobahnteilstück der A 100 hat die Buschkrugallee entspannt. Der Ab- und Zufluss zur Autobahn läuft sehr gut", resümierte Bürgermeister Bodo Manegold (CDU). Über eine Änderung der Ampelschaltung an der Ausfahrt Buschkrugallee müssen aber nachgedacht werden.

BERLINER MORGENPOST

8. September 2000

## Entspannte Verkehrslage

### Parteien loben neues Autobahnteilstück der A 100

re Neukölln - Großer Konsens im Verkehrsausschuss: Das neue Autobahnteilstück der A 100 bis zur Buschkrugallee hat die Neuköllner Verkehrslage entspannt. "Der Ab- und Zufluss zur Autobahn läuft sehr gut", resümierte Bürgermeister Bodo Manegold (CDU). Über eine Änderung der Ampelschaltung an der Ausfahrt Buschkrugallee müsse aber nachgedacht werden.

Dort stauen sich derzeit in den Hauptverkehrszeiten die Pkw bei der Einfahrt in die A 100. Zudem gebe es in Nebenstraßen wie der Germaniapromenade und der Franz-Körnerstraße "Problemchen" mit dem Schleichverkehr, sagte Manegold. Der Stau am Britzer Damm sei mit der Autobahneröffnung dagegen verschwunden, der Lkw-Verkehr in der Silbersteinstraße habe abgenommen.

Mit zusätzlichen Regelungen soll der Verkehr weiter entlastet werden. An der Kreuzung Naumberger Straße/Grenzallee wird mit der Öffnung des dort geplanten OBI-Marktes eine Ampel errichtet. Das Nachtfahrverbot für Lkw in der Silbersteinstraße ist zunächst bis zum Jahresende verlängert: Die Polizei kündigte verstärkte Kontrollen der Tempo-30-Zone in der Silbersteinstraße an. Das Unfallaufkommen hat sich nach Polizeierkenntnissen im Bereich der Autobahn bisher nicht erhöht.

Angesichts der positiven Bilanz stellten CDU und auch die Grünen zwei Anträge zurück: Die CDU hatte veränderte Parkmöglichkeiten im Bereich von Oberland- und Silbersteinstraße gefordert, die Grünen wollten eine Fußgängerquerung an der Silberstein-/Ecke Bambachstraße. "Wenn der Lkw-Verkehr wirklich abgenommen hat, müssen wir neu über den Antrag beraten", sagte der Grünen-Verordnete Jürgen Röttger.

## Die Großstadt beginnt an der Autobahnauffahrt

VON MARTIN BUSCHE

Neukölln - "Manchmal habe ich einen Traum", sagt Eva-Maria Priebe und wird ganz nachdenklich. "Dann kommt ein großer Bagger und reißt mein Haus ab." Frau Priebe mag den Traum. Denn dann bekäme sie eine Entschädigung für das Gebäude. So geht sie leer aus.

Die Besitzerin des Lotto-Toto-Geschäftes an der Bürgerstraße 1

## Die Großstadt beginnt an der Autobahnauffahrt

Von Michael Schmitt

Neukölln. „Menschlich sieht sich die Stadt“ sagt Frauke Klein. Die Frau ist eine der ersten, die sich an der Autobahnauffahrt in Richtung Britz befindet. Sie ist eine der ersten, die sich an der Autobahnauffahrt in Richtung Britz befindet. Sie ist eine der ersten, die sich an der Autobahnauffahrt in Richtung Britz befindet.

Die Autobahn ist ein Projekt, das die Stadt Neukölln in Richtung Britz führt. Es ist ein Projekt, das die Stadt Neukölln in Richtung Britz führt. Es ist ein Projekt, das die Stadt Neukölln in Richtung Britz führt.

Auch Peter Dieckmann, 57 Jahre alt, ist ein Bewohner von Neukölln. Er wohnt an der Buschkrugallee zur Untermiete. Von seinem Fenster aus ist der Autobahntunnel gut zu sehen.



Die Autobahn ist ein Projekt, das die Stadt Neukölln in Richtung Britz führt. Es ist ein Projekt, das die Stadt Neukölln in Richtung Britz führt.

BERLINER MORGENPOST  
1. September 2000

in Britz empfindet sich als Verliererin der neuen Autobahnauffahrt, die seit knapp zwei Monaten direkt vor ihrem Haus endet. 50 Prozent meines Umsatzes hat mich das Ding gekostet", schimpft sie und zeigt auf eine große Fläche, wo sich Baucontainer stapeln. "Früher war dort ein Getränkemarkt", sagt sie, "und dort ein Wienerwald". Alles potenzielle Zeitungskäufer. Heute fahren die Autos an ihrem Geschäft achtlos vorbei.

Auch Peter Dieckmann. Er wohnt an der Buschkrugallee zur Untermiete. Von seinem Fenster aus ist der Autobahntunnel gut zu sehen. Für ihn sind Benzingestank und Autolärm kein Problem. "Die Autobahn schenkt mir morgens eine halbe Stunde Fahrtweg zur Arbeit", freut er sich und wünscht sich deshalb noch mehr Straßen. Dass mehr Straßen noch mehr Autos nach sich ziehen sollen, hat er auch schon gehört. Nur: Ihm fehlt der Glaube. "Schauen Sie sich um", sagt er. Wo staut sich hier was?"

Und tatsächlich scheinen sich die Befürchtungen der Autobahngegner nicht zu bewahrheiten. Die Autobahn wird rege genutzt, der Verkehr fließt gut ab. Nur zur Hauptverkehrszeit meldet der Verkehrsfunk ab und an: "Land unter". Daran sei die BVG schuld, glaubt Bürgermeister Bodo Manegold (CDU), der auch Stadtrat für Verkehr ist. "Die reparieren dort einen größeren Schaden, so etwas dauert einfach." Mit der Autobahn habe das nichts zu tun.

## Autobahn jetzt bis Buschkrugallee

### Ampelschaltungen brauchen noch etwas Feinschliff



Berliner Abendblatt  
NEUKÖLLN  
12. Juli 2000

Neukölln. Am Freitag wurde der 14. Bauabschnitt der Autobahn 100 von der Gradestraße bis zur Buschkrugallee freigegeben. Die überwiegend im Tunnel verlaufende Autobahn schuf Platz für eine große Grünanlage.

Der neue Autobahnabschnitt hat drei Fahrstreifen und eine Standspur je Richtung. Am Britzer Damm entstand eine Halbanschlussstelle mit Ein- und Ausfahrt in Richtung Tempelhof, an der Buschkrugallee wurde der gesamte Knotenpunkt einschließlich der benachbarten Einmündung Grenzallee / Karl-Marx-Straße neu gestaltet und mit Ampeln versehen. Ebenfalls erneuert wurden die Gottlieb-Dunkel-Straße in Tempelhof und die Neuköllner Wederstraße, und zwar in den Abschnitten, unter denen sich der neue Tunnel befindet. Außerdem wurde über den Britzer Damm eine Brücke gebaut, die Radfahrern und Fußgängern das sichere und bequeme Überqueren der Straße ermöglicht.

Vier Jahre lang wurde an dem gerade 2,7 Kilometer langen Teilstück des Stadtringes gebaut. Die Kosten summierten sich auf 460 Millionen Mark. Finanziert hat das Ganze ausschließlich der Bund.

Der Aufwand ist in Deutschland bisher einmalig-und noch nie war ein so kurzes Stück Autobahn so teuer; sieht man von der Hamburger Elbunterquerung oder Tunneln im Gebirge ab. Der Grund dafür ist, dass mehr als zwei Drittel der Strecke in Tunnellage verlaufen - und nach Meinung der Leute von Bau ist dieser Tunnel der modernste Europas. So gibt es zum Beispiel erstmals ein System, das den Verkehr, über einen verschwenkbaren Mittelstreifen führen kann. Auf einer Länge von 100 Metern wurden 20 Schranken mit jeweils 50 Metern Länge entlang des Mittelstreifens errichtet, die bei Bedarf automatisch geöffnet werden können, sodass die Autos über den Mittelstreifen von einer zu anderen Fahrbahn geleitet werden können.

"Mittelstreifenüberleitungssystem" nennen das die Fachleute. Kombiniert sind die Schranken mit einer in die Fahrbahn eingelassenen Beleuchtung, die die Fahrspuren anzeigt, wenn der Verkehr umgeleitet wird. "Dieser Aufwand ist vielleicht ungewöhnlich", erklärte Stadtentwicklungssenator Peter Strieder bei der Eröffnung, "es kam uns aber darauf an, dass im Tunnel Sicherheit herrscht, so weit es irgend möglich ist."

Aber nicht nur die Autofahrer profitieren von dem neuen Autobahnteilstück, auch für die Anwohner ergeben sich Vorteile. Durch die weitgehende Tunnellage ergeben sich rechts und links der Trasse für die Wederstraße ungeahnte Chancen: "Der alte, eher strukturschwache und wenig grüne Ortsteil Neubritz wandelt sich derzeit zu einem modernen, sowohl für Anwohner und Gewerbetreibende als auch für Investoren attraktiven Standort", erklärte die mit der Sanierung des Gebiets beauftragte Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft (BSG). Mit dem bald fertigen Carl-Weder-Park, der auf dem Deckel des 1,7 Kilometer langen Tunnels entsteht, erhält der Kiez ein grünes Zentrum, das das Defizit an wohnungs- und siedlungsnahen Grün- und Freiflächen sowie Kinderspielplätzen deutlich mindert. Und so bietet die in den vergangenen Jahrzehnten immer deutlicher heruntergekommene Gegend nun wieder attraktive Flächen für neue Wohnungsbauprojekte. Für den Teil westlich der Rungiusstraße wurden dafür in einem Gutachterverfahren bereits eine Reihe interessanter Bebauungsideen entwickelt (wir berichteten).

Weiterhin soll zwischen der Rungiusstraße und der Buschkrugallee der so genannte Tunnelmund mit den Autobahnauffahrten mit Gewerbebauten eingefasst werden. Auch hier profitiert Neubritz von dem Autobahnanschluss und der damit verkehrsgünstigen Lage. "Der geplante 'Gewerbehof Neubritz' soll Handwerksbetrieben, Dienstleistern oder Mittelständlern einen vorteilhaften Unternehmenssitz in gemischt genutzter Lage bieten", sagt Horst Evertz von der BSG.

Doch vorerst bringt die Autobahn auch manchmal Nachteile im Bereich der Buschkrugallee mit sich: Im Berufsverkehr stauen sich die Fahrzeuge in alle Richtungen. Ursache ist die Ampelschaltung: Die Autobahnausfahrt soll lange genug Grün haben, damit sich die Autos nicht im Tunnel stauen. Entsprechend lang sind die Rotphasen in der Buschkrugallee, was zum Beispiel an der

Einmündung der Grenzallee dazu führt, dass sich immer zu viele Autos auf die Kreuzung drängen. Und die ist dann oft erstmal eine Weile dicht.

Doch auch dieses Problem wird nicht ewig nerven, selbst wenn mit leicht modifizierten Ampelschaltungen nicht viel zu erreichen ist: An der A 100 wird östlich der Buschkrugallee bereits weiter gebaut - und auch die Brücke überquert ja bereits die Straße. Die nächste Fertigstellung der Autobahnabschnitte der A 100 bis zur Grenzallee und der A 113 bis zur Späthstraße ist für das Jahr 2003 vorgesehen. Und dann wird ein guter Teil des Verkehrs die Buschkrugallee einfach links liegen lassen.

Noch weiter in die Zukunft blickend, hat Senator Strieder bei der Eröffnung übrigens erklärt, dass auch die Trassen zur Verlängerung des Stadtringes in Richtung Ostkreuz weiterhin im Flächennutzungsplan gesichert bleiben auch, wenn neben dem Autobahnanschluss des zukünftigen Großflughafens zurzeit kein Geld für weitere Straßenbauprojekte da ist. "Der Bedarf der Zukunft ist schließlich nicht absehbar." *bpm*



DER TAGESSPIEGEL  
2. Juli 2000

## Fußgänger und Radler auf der Autobahn

### Grünanlage über dem Tunnel der neuen Schnellstraße

VON KLAUS KURPJUWEIT

Auf dieser Autobahn dürfen auch Fußgänger herumlaufen, und Radfahrer können ebenfalls darüber strampeln. Der neue 2,1 Kilometer lange Abschnitt der Stadtautobahn A 100 vom Dreieck Tempelhof zur Buschkrugallee in Neukölln liegt zum größten Teil in einem 1,7 Kilometer langen Tunnel. Darüber ist eine Grünanlage mit Wegen und Spielplätzen entstanden. Am kommenden Freitag wird die für 360 Millionen Mark gebaute Piste eröffnet. Aber heute gehört sie auch im Tunnel den Fußgängern, Radfahrern und Skatern.

Dass sich nun eine grüne Schneise und keine Betonpiste durch den Süden der Stadt zieht, ist auf eine Gerichtsentscheidung zurückzuführen. Die alten Pläne waren 1979 vom Oberverwaltungsgericht gekippt worden, das die Bebauungspläne aus formalen Gründen für nichtig erklärte. Um den Verlauf der Trasse hatte es zuvor einen jahrelangen Streit gegeben. Die Verlängerung nach Neukölln war bereits 1956 vom Senat beschlossen worden.

Den Stillstand nach der Gerichtsentscheidung nutzten die Planer, ihre Entwürfe zu ändern. Heraus kam 1988 die Entscheidung für den Tunnelbau. 1995 begannen dann die Arbeiten, obwohl das Bundesverwaltungsgericht erst 1996 die Klage von Anwohnern abwies. Das Gericht hatte den "vordringlichen Bedarf" für den Bau anerkannt und den Planern bestätigt, dass sie alle Trassenvarianten

ausreichend geprüft hätten.

Der Weiterbau vom Tempelhofer Dreieck aus begann mit einem Abriss. Nach den ursprünglichen Plänen war für eine Piste in Hochlage bereits eine Brücke über die Gottlieb-Dunkel-Straße gebaut worden, die nun überflüssig war. Ursprünglich hätte die Autobahn die Haberecht-Siedlung zerschnitten und ebenerdig auch Friedhöfe durchquert. Umbettungen hatten bereits stattgefunden. Trotzdem mussten auch für den Tunnel 68 Häuser abgerissen und Grundstücke im Wert von 100 Millionen Mark gekauft werden. Nach Angaben der Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS), die sich gegen den Autobahn-Bau gewehrt hatte, mussten 40 Kleingewerbebetriebe ihren Standort aufgeben. 500 Wohnungen seien durch den Abriss vernichtet worden.

Entstanden ist der modernste Autobahn-Abschnitt Berlins mit drei Spuren je Richtung. Die Autos, die durch den Tunnel rollen, werden elektronisch gezählt. Wird der Verkehr zu dicht, schaltet ein Computer die Ampeln an den Ausfahrten so um, dass mehr Autos die Autobahn verlassen können. Völlig neu ist das so genannte Mittelstreifenüberleitungssystem "Müls". Nach einem Unfall oder bei Wartungsarbeiten kann der Verkehr in den Nachbartunnel geleitet werden, während Schranken die Zufahrt zu dem anderen Tunnel versperren. Leuchtstreifen auf der Fahrbahn weisen den Autofahrern dabei den Weg. Fahrstreifensignale kennzeichnen die jeweilige Fahrspur. Gespart haben die Planer auch und zum ersten Mal auf Fliesen an den Tunnelwänden verzichtet. Dadurch verringern sich später auch die Wartungskosten.

Siegfried Menzel von der Bürgerinitiative BISS wird bei der Eröffnung nicht mitfeiern. Für ihn ist auch die jetzt entstandene Grünanlage nur Kosmetik. Er hat aber nicht aufgegeben, sondern kämpft weiter gegen die Autobahn. An der Fortsetzung wird nämlich bereits gearbeitet. 2003/2004 soll die Autobahn – dieses Mal in Hochlage – das künftige Dreieck Neukölln im Bereich der Grenzallee erreichen. Von dort geht es dann als A 113 den Teltowkanal entlang bis zum Berliner Ring außerhalb der Stadt.

Die Teltowkanal-Autobahn soll auch den künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) mit der Stadt verbinden. Der Bau soll deshalb bis zur geplanten Eröffnung des ausgebauten Flughafens fertig sein. Nur mit Mühe und Not konnte dafür ein Finanzierungsplan aufgestellt werden.

## **Neues Hochhaus an der Autobahnabfahrt**

### **Buschkrugallee soll städtebaulichen: Glanzpunkt erhalten**

Neukölln. Das Grundstück an der Ecke Buschkrugallee und Bürgerstraße wird mit einem zwölfstöckigen Haus bebaut dem stimmte in der vorigen Woche der Neuköllner Bauausschuss zu.

