

Schöneres Wohnen statt mehr Verkehr.  
Das A100-Projekt verteuert durch Flächenverknappung  
indirekt die Berliner Mieten

## Konzept für die Nachnutzung der für die A100 vorgesehenen Flächen



Von der Stadt für Autos zur Stadt für Menschen  
Eine Vision für ein besseres Berlin.

von Dr.-Ing. Tim Lehmann und Kerstin Stark  
Veröffentlicht am 21.06.2017

# Für Berlin.

**Machbarkeitsstudie und Potenzialanalyse für Postautobahn-Wohnungsbau**  
**8.800 zusätzliche, zentrale und bezahlbare Wohnungen für 22.000 Menschen.**

## **Impressum:**

ium-Institut für Urbane Mobilität

Dr.-Ing. Tim Lehmann, Stadtplaner und Mobilitätsforscher  
Kerstin Stark, Stadtsoziologin und Mobilitätsforscherin

Kontakt: [info@iumberlin.de](mailto:info@iumberlin.de)

[www.iumberlin.de](http://www.iumberlin.de)

## **In Kooperation mit:**

Aktionsbündnis A100 stoppen!

Ansprechpartner: Tobias Trommer

Kontakt: [aktion@a100stoppen.de](mailto:aktion@a100stoppen.de)

[www.A100stoppen.de](http://www.A100stoppen.de)

Ideen und Vorschläge zur Gestaltung des Postautobahn-Quartiers sind willkommen.

Fotos Deckblatt: A 100 Bestand im Bereich Hohenzollerndamm, Berliner Zeitung /  
Wohnprojekt „Stadtoase“ Freiburg-Vauban, Gisinger Gruppe und Architekturbüro Schaller

## Inhalt

Einleitung: Die Urbane Mobilität verändert sich.....	4
Potenziale für Berlin: Innerstädtische Konversionsprogramme für Straßenland .....	5
Günstigere Mieten für ganz Berlin durch 8.800 zusätzliche, zentrale und bezahlbare Wohnungen .....	6
Zukunftsfähige Urbane Mobilität: Radschnellweg statt Stadtautobahn bringt die gleiche verkehrliche Kapazität.....	7
Urbanes Wohnen für alle Berliner ermöglichen: Durchschnittliche Kaltmieten von nur 6,00 €/m <sup>2</sup> für sozialen Wohnungsbau .....	8
Zeit zum Umdenken: Das A100-Projekt treibt die Berliner Mieten indirekt weiter in die Höhe .....	10
Lösungsweg: Umschichtung der Bundesmittel vom Bundesverkehrswegeplan zur Städtebauförderung .....	10
Fazit und Ausblick: Von der Stadt für Autos zur Stadt für Menschen .....	11

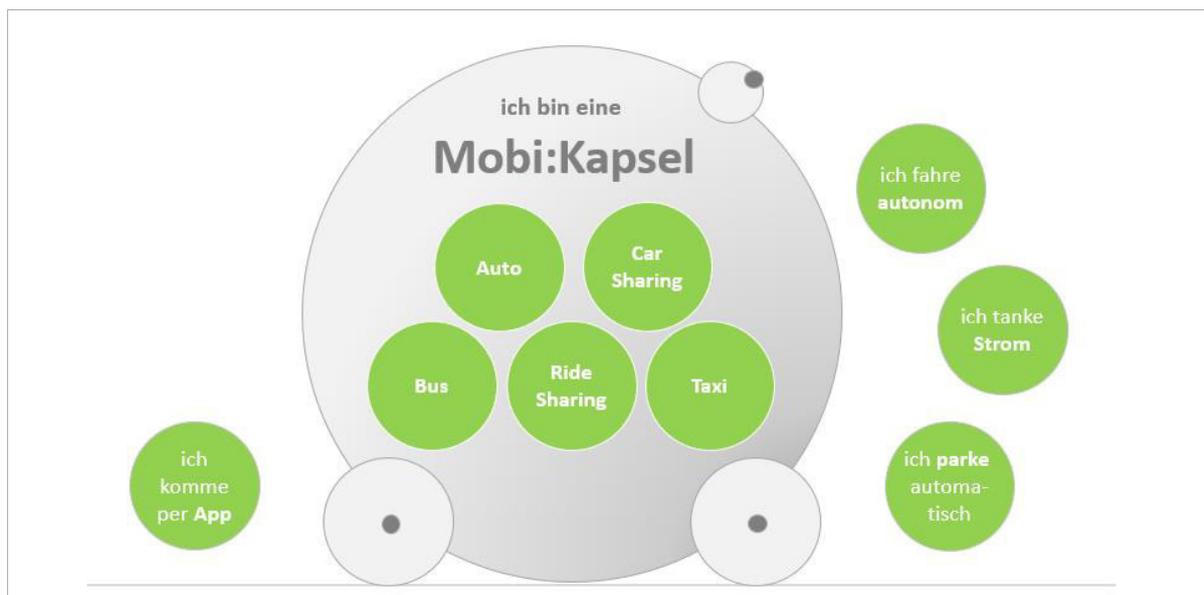
## Anlagen:

- Übersichtskarte der geplanten A100-Verlängerung
- Berechnungen (Flächen, Wohnungen, Mieten, Bauvolumen)
- Visualisierungen und Ideen für den möglichen Wohnungsbau (Crowd-Development geplant)

## Einleitung: Die Urbane Mobilität verändert sich

Wer sich intensiv mit der „Auto-Mobilität“ der Zukunft beschäftigt, der weiß, dass künftig deutlich weniger Fahrzeuge benötigt werden als heute, und das bei einer Verbesserung der individuellen motorisierten Mobilität. Car-Sharing und Ride-Sharing sind nur Vorboten dessen, was uns mit den Möglichkeiten des autonomen Fahrens erwartet. Das ium-Institut für Urbane Mobilität hat im Rahmen des Projekts „Mobi:Kapsel“ berechnet, dass bis 2050 in Berlin rund 1.200.000 Quadratmeter bzw. umgerechnet 1.200 Hektar oder 12 Quadratkilometer Flächen, die heute noch für Kfz-Verkehr genutzt werden, für neue urbane Nutzungen frei werden können. Das entspricht der dreifachen Fläche des ehemaligen Flughafens Tempelhof. (<http://www.iumberlin.de/projekte.htm#Mobi-Kapsel>)

Städte und Politik müssen hierfür jedoch bereits jetzt die richtigen infrastrukturellen und gesetzlichen Weichen für mehr Lebensqualität in unseren Städten stellen. Dies verlangt Mut und Durchsetzungsvermögen gegenüber selbstbewusst und finanzstark vorgebrachten Einzelinteressen etablierter Industrien. Um den Unterschied zu den Vorstellungen und Geschäftsmodellen der heutigen Anbieter zu verdeutlichen, sprechen wir von „Auto-Mobilität“. Wenn die relevanten Akteure in Schlüsselpositionen die neuen Chancen nutzen, zukunftsweisende Entscheidungen für das Gemeinwohl zu treffen, werden wir 2050 eine bessere, viel mehr auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Auto-Mobilität haben als heute und wir werden dafür rechnerisch gerade einmal nur drei Prozent der Fahrzeuge benötigen. (<http://www.iumberlin.de/blog.htm#Auto-Mobilitaet>)



Projekt Mobi:Kapsel – Beginn der Auto-Mobilität 2020 (Quelle: ium-institut für urbane mobilität)

Verantwortlich für Staus sind auch schon heute nicht zu wenig Straßen oder Fahrspuren. Es ist hinreichend bekannt, dass der Bau immer weiterer Straßen zu immer mehr Verkehr und damit Staus in den zulaufenden Straßen sowie zu stetig steigenden Bau- und Unterhaltungskosten führt. Ein Hilfeschrei der Politik gewissermaßen ist der Ruf nach der Privatisierung von Autobahnen. Viel naheliegender ist es jedoch, die Lösung in einer effizienteren Nutzung der Fahrzeugkapazitäten und einer ganzheitlichen Planung von Fahrzeug und Infrastruktur zu suchen, wie dies beim Schienen- und Luftverkehr üblich ist. Das Modell der „Stadt der kurzen Wege“ spielt dabei eine entscheidende Rolle.

## Potenziale für Berlin: Innerstädtische Konversionsprogramme für Straßenland

Vor uns stehen große urbane Konversionsprogramme für Straßenland, wie wir sie heute von nicht mehr genutzten Bahnflächen, Hafen- und Industrieanlagen oder Flughäfen bereits kennen. Wer in Berlin wohnt oder die Stadt besucht, kann beim Anblick des Tempelhofer Flugfelds oder des Parks am Gleisdreieck den enormen Gewinn an Lebensqualität bezeugen. Die Konversion von Straßenland ist keine radikale Idee, sondern sie findet in Berlin bereits statt. Ein Gutteil des beliebten Einkaufszentrums Alexa steht beispielsweise auf der ehemals überdimensionierten Alexanderstraße. Am Molkenmarkt oder der Michelangelostraße werden gerade große Bauprojekte auf heutigem Straßenland angeschoben.

Vorhaben zu Veränderungen im Straßenland werden im Vorfeld häufig von Widerständen begleitet. Was liegt daher näher, zukünftige Straßenflächen, die überhaupt noch nicht für den Kfz-Verkehr genutzt werden, sofort umzunutzen? So entsteht das Gefühl gar nicht erst, dass jemandem etwas weggenommen wird, womit sich die Akzeptanz erfahrungsgemäß stark erhöht. Wir schlagen daher vor, die Flächen der noch nicht fertiggestellten A100-Verlängerung künftig statt für mehr Autoverkehr einfach für urbanen Wohnungsbau zu nutzen.



Geplante Bebauung Molkenmarkt mit Alexanderplatz im Hintergrund (Quelle SenUVK)

Berlin steht massiv unter Druck, bezahlbare Wohnungen zu schaffen. Große, bis vor kurzem fest eingeplante Vorhaben wie die Elisabethhau und der Flughafen Tegel könnten wegbrechen. Viele große Vorhaben stoßen auf heftigen Widerstand der Anwohner. Die Fläche der heutigen A100-Baustelle ist hingegen vermutlich die einzige innenstadtnahe Chance, an der kein Widerstand gegen hoch verdichteten Wohnungsbau zu erwarten wäre, da dies für alle Anwohner eine Verbesserung gegenüber der geplanten Autobahnnutzung bedeutet.

## Günstigere Mieten für ganz Berlin durch 8.800 zusätzliche, zentrale und bezahlbare Wohnungen

Auf der aktuell ungenutzten Fläche der geplanten bzw. in Bau befindlichen A100-Verlängerung könnten bei entsprechender Dichte und Höhe rund 8.800 attraktive Wohnungen für bis zu 22.000 Menschen entstehen, gut angebunden an den ÖPNV, innenstadtnah und trotzdem bezahlbar. Das entspricht in etwa der Hälfte des aktuellen jährlichen Bevölkerungswachstums von Berlin. Zusätzliche Wohnungen für 22.000 Menschen bedeuten somit auch: Ein halbes Jahr lang keine Verteuerung der Mieten durch den Haupttreiber Wohnungsknappheit, da der Wohnungsmarkt entsprechend entspannt würde. Die Mietpreisbremse hat sich als weitgehend wirkungslos herausgestellt. Inzwischen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Mieten in Berlin vor allem durch das zu knappe Angebot in den letzten Jahren massiv gestiegen sind. Die einzig wirksame Lösung ist also der innenstadtnahe Bau von tausenden bezahlbarer Wohnungen.

Die Breite der für die A100 erforderlichen Flächen entspricht durchschnittlich etwa 86 Metern. Die eigentliche Trasse beansprucht im Schnitt rund 40 bis 50 Meter, Zu- und Abfahrten, Böschungen, Lärmschutz und Wirtschaftswege inklusive. Im Schnitt gibt es beidseitig weitere 15 bis 30 Meter Abstand zur Bebauung. Der 16. und der 17. Bauabschnitt vom Dreieck Neukölln bis zur Storkower Straße haben zusammen eine Länge von 7,3 Kilometern. Die beanspruchte oberirdische Fläche beträgt gemäß unseren Berechnungen rund 53 Hektar (siehe Anlage). Das entspricht 530.000 Quadratmetern besten Baulands mitten in der City.



Baustelle der A100, links hinten das Estrel Hotel an der Sonnenallee (Foto: Berlinerbaustellen Blog)

Nehmen wir die Bevölkerungsdichte von Friedrichshain-Kreuzberg mit 13.819 Einwohnern pro Quadratkilometer als Referenzwert, dann ließe sich auf dieser Fläche von 0,53 Quadratkilometern Wohnraum für rund 7.400 Personen schaffen. Da es sich bei der A100-Baustelle um einen langen Streifen mit angrenzender geringerer Dichte handelt, ließe sich problemlos eine höhere Bebauung realisieren. Wir halten aufgrund der örtlichen Situation und der sehr guten ÖPNV-Anbindung eine

Verdreifachung der Dichte städtebaulich für verträglich und kommen somit auf zusätzliche Wohnungen für rund 22.000 Menschen (Berechnungen siehe Anlage).

## Zukunftsfähige Urbane Mobilität: Radschnellweg statt Stadtautobahn bringt die gleiche verkehrliche Kapazität

In den bereits fertiggestellten Trögen und Tunneln könnten große Tiefgaragen für langzeitparkende private PKW entstehen und so die Straßen in der Umgebung vom sogenannten ruhenden Verkehr weitgehend entlastet und lebenswert gestaltet werden. Damit würden die angrenzenden Gebiete nicht nur von künftigem Lärm und schlechter Luft befreit, sondern sie könnten sich zu den lebenswertesten ganz Berlins entwickeln. Für Kurzzeitparkende und den Lieferverkehr könnten sich die Erreichbarkeit und der Verkehrsfluss auf den umliegenden Straßen dadurch deutlich verbessern, wovon insbesondere der lokale Einzelhandel stark profitieren würde.

Durch autoarmes Wohnen und die gute ÖPNV-Anbindung könnten die neu entstehenden Wohngebiete stadtvträglich angebunden und erschlossen werden. Als positive Vorbilder könnten Quartiere wie das Freiburger Vorzeigeprojekt Vauban dienen. Ersatz für die ursprünglich beabsichtigte verkehrliche Wirkung der A100 könnte ein circa vier Meter breiter Radschnellweg bieten, der in das in den nächsten Jahren entstehende Berliner Radschnellwegenetz eingebunden wird. Er hätte in etwa die gleiche Kapazität gemessen an der Anzahl der in der Stadt zurückgelegten Wege wie die geplante vier- bis sechsspurige Stadtautobahn.



Vision für einen Radschnellweg vom Potsdamer Platz nach Zehlendorf (Grafik: Staubach + Kuckertz)

Neben dem Radschnellweg können attraktive, breite Fußwege verlaufen, die im Gegensatz zu Fußwegen in der Nähe von Autobahnen oder stark befahrenen Straßen deutlich weniger verlärmert oder luftverschmutzt sind und somit einen hohen Erholungswert bieten. Insbesondere dadurch, dass freie Flächen nicht großflächig für PKW-Parken genutzt werden gibt es zwischen den Wohnhäusern ausreichend Flächen für Grünzüge, Spielplätze, Sportplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten,

Gemeinschaftsgärten, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Freizeitzentren als attraktive urbane und belebende Nutzungen.

22.000 zusätzliche Menschen, die innenstadtnah wohnen anstatt am Stadtrand bedeutet auch: Diese Menschen können am Modell der „Stadt der kurzen Wege“ teilhaben. Viele innerstädtische Wege sind deutlich kürzer als am Stadtrand und können leicht zu Fuß, mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückgelegt werden. Kurze Wege können somit deutlich zu einer Verringerung von KfZ-Verkehren beitragen. Die Fahrt zu einem 5 km entfernten Supermarkt mit einem KfZ beispielsweise bedeutet bei einem Fahrzeuggewicht von 1,25 Tonnen hin- und zurück über 13 Tkm (Tonnen-Kilometer). Wenn der Supermarkt in 1 km Entfernung mit dem Fahrrad erreichbar ist sind es hingegen nur 0,2 Tkm<sup>1</sup>. Die Emission von Lärm, Schadstoffen sowie die Gesamtverkehrssicherheit<sup>2</sup> bzgl. schwerer Unfälle sind physikalisch betrachtet in etwa proportional zum bewegten Gewicht (Tonnen-Kilometer) und betragen beim Fußweg nur etwa 1,5% gegenüber der Pkw-Fahrt zum Gewerbezentrum am Stadtrand. Das bedeutet: die Stadtverträglichkeit und damit der Beitrag zur Lebensqualität in Berlin ist im Vergleich dieser beiden beispielhaften Wege beim Fußweg etwa 60-mal höher.

## Bezahlbares Wohnen für viele Berliner: Durchschnittliche Kaltmieten von nur 6,00 €/m<sup>2</sup> für sozialen Wohnungsbau

Die bislang gebauten Autobahnfundamente könnten möglicherweise zum Teil als Fundamente für Geschosswohnbauten nachgenutzt werden und damit den Wohnungsbau weiter vergünstigen. Durchschnittliche Kaltmieten von 8,00 Euro pro Quadratmeter wären hier bei effizienter und kompakter Bauweise realisierbar. Da sich die Flächen im Eigentum des Landes bzw. Bundes befinden und heute und in Zukunft keine Erträge generieren könnten sie für sozialen Wohnungsbau kostenfrei oder mit geringen Kostenansätzen, z.B. über ein Erbpachtmodell in die Berechnung einfließen (siehe Anlage).



Hofbebauung Treskow Höfe, Berlin-Karlshorst (Foto: Stefan Josef Müller)

<sup>1</sup> Gewicht des einkaufenden Menschen mit 80 kg angesetzt

<sup>2</sup> Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (innerhalb und außerhalb von Fahrzeugen)

Zentrales, innenstadtnahes Wohnen würde somit für viele tausende Menschen erschwinglich. Insgesamt würde sich der Mietmarkt entspannen und innenstadtnahes Wohnen für Familien und Normalverdienende weiterhin möglich sein.

Um eine gute soziale Durchmischung zu erreichen, können in dem oberen Viertel der Geschosse der Wohnhäuser gehobene Wohnungen für gut Verdienende entstehen, die durchschnittlich für rund 14,00 Euro pro Quadratmeter angeboten werden. Damit können die Mieten in den weiter unten liegenden Geschossen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus sogar auf rund 6,00 Euro pro Quadratmeter gesenkt werden. 16.600 finanziell schwächer gestellten Menschen, entsprechend 75% der 22.000 Bewohner des gesamten Postautobahn-Quartiers, können somit attraktive, zentrale Wohnungen angeboten werden. Hierbei handelt es sich um Berliner, die sonst aufgrund der explodierenden Mieten an den Stadtrand verdrängt würden.



**Trend Wohnhochhäuser: Beispiel Nachnutzung des Hochhauses am Steglitzer Kreisel (Bild: cg Gruppe)**

Die gesamte Bruttogeschossfläche (BGF) des Postautobahn-Quartiers liegt bei etwa 1.200.000 m<sup>2</sup>. Dabei wurde eine Mietfläche von 36 m<sup>2</sup> pro Person angenommen. Dies entspricht 90% der heutigen durchschnittlichen Berliner Mietfläche von 40 m<sup>2</sup> pro Person. Etwas weniger Fläche pro Person bedeutet auch: Mehr Menschen können in der Stadt wohnen. Wir gehen davon aus, dass die in vielen Großstädten immer beliebteren, modern konzipierten Wohnhochhäuser auch in Berlin zum Trend werden. Diese könnten beispielsweise ein Drittel der Wohnfläche ausmachen (siehe Beispielfoto). Um ein Gefühl für die Dimensionen zu bekommen soll folgender Vergleich mit den Doppel-Hochhäusern an der Leipziger Straße in Mitte dienen: Insgesamt würden bei einer durchschnittlichen Grundfläche von 24 x 38 Metern<sup>3</sup> und einer durchschnittlichen Höhe von 88 Metern<sup>4</sup> rund 9 neue Doppel-Hochhäuser bzw. bei schlankerer, aufgelockerterer Bauweise 18 neue Einzel-Hochhäuser entstehen. Die anderen zwei Drittel der Wohnfläche könnten über attraktive Hof- oder Blockrandbebauungen erreicht werden. Hierfür gibt es in Berlin zahlreiche gelungene Vorbilder, beispielsweise die Treskow-Höfe in Berlin-Karlshorst (siehe Beispielfoto), aber auch die Gartenstadtprojekte der 20er Jahre könnten gute Anregungen bieten.

Das gesamte Bauvolumen für die Gebäude beträgt ca. 1,830 Mrd. Euro. Dies bedeutet unter anderem einen starken Schub für die regionale Bauwirtschaft. Die konkrete städtebauliche Integration sollte über einen städtebaulichen Wettbewerb sowie die Gestaltung prägnanter Gebäude

<sup>3</sup> Die Maße entsprechen der Kubatur eines halben Doppelhochhauses an der Leipziger Straße in Berlin-Mitte

<sup>4</sup> 25 Etagen mit je 3,50 m Geschosshöhe

über Architekturwettbewerbe gefunden werden. Damit kann eine hochwertige, abwechslungsreiche und maßstäbliche Bauweise gefunden werden, die sich in die Umgebung integriert und gleichzeitig einen eigenständigen Charakter entwickelt. Im ersten Schritt können Initiativen und engagierte Bürger in Form eines Crowd Developments Ideen für neue Wohnformen entwickeln und so den Wohnraum der Zukunft in Berlin selbst mitgestalten. Auch für das mangels geeigneter Flächen gefährdete Modell der Baugruppen könnte neuer Raum zur Verfügung gestellt werden.

*Wir freuen uns über Ideen, Visualisierungen und Visionen: diese können gerne an [info@iumberlin.de](mailto:info@iumberlin.de) geschickt oder auf sonstige Weise veröffentlicht und in die Diskussion eingebracht werden.*

## Zeit zum Umdenken: Das A100-Projekt treibt die Berliner Mieten indirekt weiter in die Höhe

Aber zurück zur aktuellen Realität: Das A100-Projekt entzieht diese im Grunde optimalen und dringend benötigten Flächen momentan dem Wohnungsmarkt und treibt damit indirekt die Mieten weiter in die Höhe. Die Autobahnverlängerung würde nach Inbetriebnahme nicht nur zusätzlichen Verkehr in viele bereits hoffnungslos überlastete Straßen Friedrichshains und Neuköllns spülen, sie treibt durch Flächenverknappung indirekt auch die Mietenexplosion in ganz Berlin an. Anwohner, die einen finanziellen Spielraum haben, werden wegen des Autobahnausbaus und des zunehmenden Verkehrs teilweise abwandern und so den Druck auf den Markt bezahlbarer Wohnungen insgesamt noch weiter erhöhen. Leider wird diesem Zusammenhang bislang in der öffentlichen Diskussion keine Beachtung geschenkt. Dies könnte sich nun mit der neuen Rot-Rot-Grünen Koalition ändern.

Die Politik sollte sich bewusst darüber werden, dass durch den Bau der A100 und die damit verbundene Flächenverknappung die Mieten in ganz Berlin indirekt stärker ansteigen als es ohne die A100 der Fall wäre. Somit werden mehr Menschen, die am städtischen Leben teilhaben wollen, aus der Stadt verdrängt. Dies könnte ein neuer Aspekt in der Debatte um den Stadtautobahnbau sein, um einen sofortigen Baustopp im Sinne der Einleitung des gebotenen Richtungswandels in der Mobilitätspolitik<sup>5</sup> zu begründen. Autobahnen tragen letztlich wesentlich zur Zersiedelung und zur Abhängigkeit der Menschen vom Pkw bei, beides ist kontraproduktiv für die beabsichtigte Berliner Verkehrswende.

## Lösungsweg: Umschichtung der Bundesmittel vom Bundesverkehrswegeplan zur Städtebauförderung

Natürlich ist das nicht so einfach. Ein Stopp des Autobahnprojekts durch die Berliner Verwaltung würde bedeuten, dass Berlin die bereits für das Projekt ausgegebenen Bundesmittel zurückzahlen müsste. Dies ist auch einer der Gründe, warum die Autobahn überhaupt weitergebaut wird. Ein teures Autobahndreieck in Neukölln, das nie als solches genutzt wird, wäre eine klassische Fehlsubvention, die der Verursacher eines Baustopps oder eines Nicht-Weiterbaus verantworten müsste. Keiner will diesen Schwarzen Peter einstecken. Nur, so wurde aus einer kleinen Fehlsubvention gleich eine riesige Fehlsubvention. Es bedarf daher einer Exit-Strategie.

Was wäre, wenn Alexander Dobrindts Bundesverkehrsministerium BMVI mit Barbara Hendricks Bundesbauministerium BMUB dazu verhandelt, dass die für die A100 gezahlten und noch vorgesehenen Bundesmittel vom Bundesverkehrswegeplan in die Städtebauförderung umgeschichtet werden? Dies wäre im Rahmen der Haushaltsplanungen des Bundes möglich. Beides sind

<sup>5</sup> Verkehrs- bzw. Mobilitätswende gemäß dem Koalitionsvertrag

Bundesprogramme, die große Mengen an Steuersubventionen auch für Großstädte bereitstellen. Statt dem überkommenen Leitbild der 1970er Jahre „Städte für Autos“ würde so ein zukunftsfähiges Leitbild „Städte für Menschen“ in den Vordergrund rücken. Wenn das bislang geplante Bundesgeld sogar als Zuschuss für den sozialen Wohnungsbau verwendet werden könnte, ließen sich die Mieten für das neu entstehende Postautobahn-Stadtquartier sogar noch weiter senken.



Die beiden wichtigsten Bundesprogramme, die u.a. für Straßeninfrastruktur in Städten verwendet werden

## Fazit und Ausblick: Von der Stadt für Autos zur Stadt für Menschen

Neben der Umschichtung der Fördermittel des Bundes müsste auch der Flächennutzungsplan geändert werden. Die heute für Autoverkehr vorgesehene Fläche müsste zu „Wohnen für Menschen“ werden. Dies bedeutet eine Umwidmung der Flächen zu Wohnnutzungen oder Mischnutzungen. Auch dies ist ein längerer Prozess. Aber zumindest für den 17. Bauabschnitt der A100 vom Treptower Park bis zur Storkower Straße, dessen Realisierung angesichts der neuen verkehrspolitischen Ausrichtung Berlins inzwischen sehr unwahrscheinlich geworden ist, wäre es an der Zeit, diesen Prozess jetzt anzustoßen.

Berlin kann sich angesichts der angespannten Situation auf dem Wohnungsmarkt und der explodierenden Mieten eine riesige, ungenutzte innerstädtische Brache gesellschaftlich nicht mehr leisten. Ebenso wenig verträgt der öffentliche Raum in Berlin noch mehr Pkw-Verkehr und dessen Nebeneffekte wie Staus, Flächenverbrauch und Parkplatznot. Es wäre eine Win-Win-Win-Lösung: zur Schaffung von Wohnraum, zur Verbesserung der Urbanen Mobilität und zur Erreichung von Klima- und Immissionsschutzziele und mehr Lebensqualität für die Berliner Bevölkerung.

Es ist an der Zeit, von der „Stadt für Autos“ auf die „Stadt für Menschen“ umzuschalten. Die A100-Baustelle ist ideal, um diesen Wandel deutlich sichtbar zu machen und von den bisherigen, meist homöopathisch kleinen Maßnahmen für die lebenswerte Stadt jetzt die Wende zu steuern, konsequent hin zu einem „Berlin für Menschen“.

## Übersichtskarte der geplanten A100-Verlängerung



Quelle: Wikipedia/Alexrk2

# Anlage 1

Berechnung der durch die Verlängerung der A100 beanspruchten Flächen			
<b>A100-Neubau Längen</b>		<b>Meter (m)</b>	
Dreieck Neukölln ab Bergiusstr. bis AS Treptower Park (16. Bauabschnitt)		3.200,00	
AS Treptower Park bis Storkower Str. (17. Bauabschnitt)		4.100,00	
16. + 17. Bauabschnitt gesamt		7.300,00	
Abzug Brücke Spree	-	180,00	
Abzug Tunnel Ostkreuz	-	135,00	
Abzug Tunnel Neue Bahnhofstraße / Gürtelstraße	-	800,00	
<b>Länge ebenerdige Streckenführung (ohne Tunnel / Brücken)</b>		<b>6.185,00</b>	
<b>A100-Neubau Breiten (typische Breiten ca. alle 200m gemessen)</b>		<b>Meter (m)</b>	<b>Bauabschnitt (BA)</b>
1 Dreieck Neukölln, Bergiusstraße		110,00	16. BA
2 Grenzallee		90,00	16. BA
3 Neuköllnische Allee		95,00	16. BA
4 S-Bahn		95,00	16. BA
5 Sonnenallee		115,00	16. BA
6 hinter Estrel Kongresszentrum		120,00	16. BA
7 zwischen Estrel / Dieselstraße		110,00	16. BA
8 Dieselstraße		60,00	16. BA
9 Knick Mergenthalring		140,00	16. BA
10 Mitte Mergenthalring		150,00	16. BA
11 Mitte / Nord Mergenthalring		140,00	16. BA
			Durchschnitt
12 Puderstraße		160,00	16. BA
13 Kieftstr. / Bahnlinie		60,00	16. BA
14 hinter Treptower Park-Center		60,00	17. BA
15 Bereich Pflanzen Holländer		65,00	17. BA
16 S-Bahnhof Treptower Park, bis Straßenmitte An den Treptowers		50,00	17. BA
17 Spree Süd, bis Straßenmitte An den Treptowers		40,00	17. BA
<b>Brücke Spree</b>			17. BA
18 Spree Nord, bis Straßenmitte Elsenbrücke		45,00	17. BA
19 Alt-Stralau		70,00	17. BA
20 Höhe Corinthstraße (Abriss Supermarkt)		65,00	17. BA
21 Höhe Persiusstraße		55,00	17. BA
22 Höhe Laskerstraße		95,00	17. BA
23 Höhe Ostkreuz		55,00	17. BA
<b>Tunnel Neue Bahnhofstraße / Gürtelstraße</b>			17. BA
24 Wartenbergstr.		55,00	17. BA
25 Höhe Scharnweberstraße		35,00	17. BA
26 Frankfurter Allee		55,00	17. BA
27 Ring Center		40,00	17. BA
28 Containerbahnhof Lichtenberg Süd		110,00	17. BA
29 Containerbahnhof Lichtenberg Mitte inkl. Grünfläche		150,00	17. BA
30 Containerbahnhof Lichtenberg Mitte bis Tennisplatz		150,00	17. BA
31 Eldenaer Brücke		75,00	17. BA
			Durchschnitt
32 zwischen Eldenaer Brücke und Storkower Straße		70,00	17. BA
33 Storkower Straße		60,00	17. BA
<b>Durchschnittliche Breite der ebenerdigen Streckenführung</b>		<b>86,21</b>	
<b>A100-Neubau Flächenverbrauch</b>		<b>m²</b>	<b>Ha</b>
		<b>533.221,97</b>	<b>53,3</b>
			<b>0,53</b>

## Anlage 2

Berechnung der Wohnungsbaupotenziale als potenzielle A100-Nachnutzung			
Referenz: Einwohnerdichte Friedrichshain-Kreuzberg	13.819,00	Personen/km <sup>2</sup>	
Einwohner bei gleicher Dichte	7.368,59	Personen	
Verdichtungsfaktor (langer Streifen mit angrenzender geringerer Dichte)	3,00		
<b>Einwohner verdichtet</b>	<b>22.105,78</b>	<b>Personen</b>	
Bewohner pro Wohnung (hoher Anteil an Familien und WGs, wenig Singlewohnen da 75% sozialer Wohnungsbau)	2,50	Personen	
<b>Anzahl Wohnungen</b>	<b>8.842,31</b>	<b>Wohnungen</b>	
Wohnraum pro Person (v.a. Sozialwohnungen, WGs, Micro-Apartments)	36,00	m <sup>2</sup>	
Wohnfläche Neubau gesamt	795.808,20	m <sup>2</sup>	Zuschlag BGF
<b>BGF (Bruttogeschoßfläche), inkl. Erschließung, Nebenräume, Konstruktion</b>	<b>1.193.712,29</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>50%</b>
Baukosten pro m <sup>2</sup> Wohnfläche, inkl. Nebenkosten	2.300,00	€/m <sup>2</sup>	
Grunderwerbskosten (mit "0" angesetzt, da nach Übertragung landeseigene Flächen für sozialen Wohnungsbau)	-	€/m <sup>2</sup>	
üblicher Mietfaktor Berlin um 2020 (Verhältnis zwischen Kaufpreisen und Kaltmiete, entspricht je nach Zinsniveau einer Abschreibung über ca. 30 Jahre)	25,00		
Risikozuschlag / Rendite auf Kaltmiete	5%		
durchschnittliche zu erzielende Kaltmiete	8,05	€/Monat	
erzielbare Miete für freie vermietete Wohnungen (gehobenes Segment)	14,00	€/Monat	
Anteil der frei vermieteten Wohnungen	25%		
Anteil der geförderten Wohnungen	75%		
<b>Kaltmiete der Wohnungen des Sozialen Wohnungsbaus (Genossenschaftsmodell oder landeseigener Betrieb, z.T. Baugruppen)</b>	<b>6,07</b>	<b>€/Monat</b>	
<b>Bauvolumen</b>	<b>1.830.358.848,77</b>	<b>€</b>	<b>Mrd. € 1,83</b>

### Anlage 3

Berechnung der baulichen Dichte: Szenario 2/3 Hofbebauung und 1/3 Wohnhochhäuser			
Wohnraum pro Person (v.a. Sozialwohnungen, WGs, Micro-Apartments)	36,00	m <sup>2</sup>	
Durchschnittliche Wohnfläche pro Person Berlin (2015)	40,00	m <sup>2</sup>	
Durchschnittliche Wohnfläche pro Person Deutschland (2015)	46,50	m <sup>2</sup>	
<b>BGF (Bruttogeschossfläche) gesamt</b>	<b>1.193.712,29</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	
Annahme: 2/3 Hofbebauung	795.808,20	m <sup>2</sup>	
Annahme: 1/3 Wohnhochhäuser	397.904,10	m <sup>2</sup>	
<b>Anteil Hofbebauung</b>			
Größe Hofwohnbau Tiefe	15,00	m	
Größe Hofwohnbau Länge (Abwicklung)	80,00	m	
Durchschnittl. Höhe je Etage (entspricht ca. 2,70 m lichte Raumhöhe und ca. 0,80 m Konstruktion und Gebäudetechnik)	3,50	m	
Anzahl Geschosse pro Gebäude	8,00		
Geschossfläche	1.200,00	m <sup>2</sup>	
Anzahl Geschosse gesamt	663,17		
<b>Anzahl Gebäude / Höfe</b>	<b>83</b>		
Durchschnittl. Höhe der Gebäude	28,00	m	
Abstände Hofhäuser sofern in einer Reihe (inkl. Breite)	74,61	m	
<b>Anteil Wohnhochhäuser (Referenz für Kubatur Wohnhochhäuser Leipziger Str.)</b>			
Größe der Hochhäuser Leipziger Str. Breite (halbes Doppelhochhaus)	23,50	m	
Größe der Hochhäuser Leipziger Str. Länge (halbes Doppelhochhaus)	38,50	m	
Durchschnittl. Höhe je Etage (entspricht ca. 2,70 m lichte Raumhöhe und ca. 0,80 m Konstruktion und Gebäudetechnik)	3,50	m	
Anzahl Geschosse pro Gebäude	25,00		
Geschossfläche	904,75	m <sup>2</sup>	
Anzahl Geschosse gesamt	439,79		
<b>Anzahl Gebäude</b>	<b>18</b>		
Anzahl Gebäude (bei Doppelgebäuden vgl. Leipziger Straße)	9		
Durchschnittl. Höhe der Gebäude	87,50	m	Höhe Referenzobjekt 75,20
Abstände Hochhäuser sofern in einer Reihe (exkl. Breite)	328,08	m	
Vergleich Leipziger Straße (Abstand zwischen Gebäude exkl. Breite) min.	93,00	m	
Vergleich Leipziger Straße (Abstand zwischen Gebäude exkl. Breite) max.	158,00	m	