

Antrag der Abteilung 45

Die Kreisdelegiertenversammlung wolle beschließen:

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Keine weitere Planung für den 17. Bauabschnitt der A 100

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und der Bundesregierung sowie die sozialdemokratischen Mitglieder in den Verkehrsausschüssen von Abgeordnetenhaus und Bundestag werden aufgefordert, sich gegen die weitere Planung des Bundesverkehrsministeriums für den 17. Bauabschnitt der A 100 einzusetzen. Dazu gehören:

Auf Landesebene:

- Rücknahme der Projektanmeldung zum Bedarfsplan des Bundesfernstraßen und
- Änderung des Flächennutzungsplans hinsichtlich aller Vorhalteflächen für den 17. Bauabschnitt der A100 hin zu einer anderen Nutzung der vorgesehenen Flächen (z.B. Wohnungsbau, alternativer Angebote für den Wirtschafts- und Güterverkehr, Sportangebote, Urban Gardening, Clubkultur oder temporären Schulstandort)

Auf Bundesebene:

- Zurückziehen der Ausschreibung für die Planung des 17. Bauabschnittes der A100 seitens der bundeseigenen Autobahn GmbH und
- Entfernung des 17. Bauabschnitts aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem dazugehörigen Fernstraßenausbaugesetz.

Des Weiteren werden sie aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das Land Berlin und der Bund zügig und in enger Abstimmung eine Alternative für die Gestaltung des finalen Autobahnabschlusses am Treptower Park (16. Bauabschnitt) inklusive eines qualifizierten Mobilitätsmanagements entwickeln.

Begründung

Die derzeitigen Planungen der A 100 beruhen auf einem Beschluss aus den 1990er Jahren. Eine Stadtautobahn ist ein verkehrspolitisches Relikt der Idee einer autozentrierten Stadt, das in keinsten mehr zeitgemäß ist. Diese Idee hatte

Hochkonjunktur in den 50er Jahren – und wird aus gutem Grund nicht mehr an Hochschulen gelehrt. In Zeiten des Klimawandels ist der Weiterbau einer Autobahn das denkbar schlechteste und unsinnigste Signal. Jede neue Straße erzeugt neuen Verkehr! In Steglitz-Zehlendorf wird über den Rückbau mehrerer Autobahntrassen diskutiert, u.a. der Rückbau der Autobahnbrücke am Breitenbachplatz, die den Stadtplatz allein aufgrund seiner Massivität dominiert und den Kiez seit Jahrzehnten zerschneidet. Als Berliner SPD haben wir uns im aktuellen Koalitionsvertrag zudem einmütig für die Planung des schrittweisen Rückbaus der gesamten A103 und A104 ausgesprochen. Die Kosten des Weiterbaus der A100 sind immens. Allein ein Meter Autobahn kostet nach aktueller Kostenschätzung über 200.000 Euro. Der 17. Bauabschnitt würde somit voraussichtlich Baukosten in Höhe von 1 Milliarde verursachen - zusätzlich zum Verlust von wertvollen Flächen in der Innenstadt. Während Städte wie Paris gerade den Pkw-Verkehr aus der kompletten Innenstadt verbannen, in den Niederlanden Autobahnen zu Kanälen umgewandelt werden und selbst das Autoland USA den Rückbau von Highways plant, sollen ausgerechnet die Bürger*innen Berlins unter einer gestrigen Politik leiden. Unzählige Studien haben ergeben, dass der Bau von neuen Straßen nur kurzfristig zu gewünschten verkehrsberuhigenden Effekten beiträgt. Langfristig sind vor allem Stadtautobahnen meist ein Quell immerwährenden Staus. Mehr Straßen führen dabei nicht nur zu mehr Verkehr, sondern dauerhaft zu mehr Lärm, mehr Stress und mehr Luftschadstoffen. Mit dem Bau des 17. Bauabschnitts würden somit alte Fehler wiederholt – und zwar wider besseren Wissens und empirischer Evidenz. Der Flächenverbrauch des 17. Bauabschnitts ist enorm. Allein für den zweiten oberirdischen Abschnitt nach dem Tunnel unter dem Ostkreuz bis zur Storkower Straße werden bis zu 20 Hektar Stadtfläche anderen Nutzungen dauerhaft entzogen. Hierzu zählen Grünflächen, Club- und Kulturstandorte, Fahrradwege und auch das Areal des ehemaligen Containerbahnhofs Frankfurter Allee. Dabei bietet letzterer als einer der wenigen verbliebenen Zugänge zum Schienennetz in der Innenstadt für den Güterverkehr das Potenzial, den in die Stadt fließenden LKW-Verkehr zu reduzieren. Hier könnte stattdessen ein moderner City Hub im Rahmen eines neuen stadtweiten Logistikkonzepts entstehen, das die bereits vorhandene, klimafreundliche Schiene

bei der Verteilung von Gütern und Waren einbezieht. Berlin braucht keine neuen Autobahnen. Berlin braucht ein konsequentes Bekenntnis zur Verringerung von Autofahrten. Wir brauchen einen starken Umweltverbund. Wir brauchen mehr Busse, mehr Bahnen, mehr Radwege, breitere Gehwege und alternative Konzepte für den Wirtschafts- und Güterverkehr – für eine Mobilität, an der wirklich alle gleichermaßen teilhaben können. Daran konsequent zu arbeiten, das ist unsere Aufgabe als Sozialdemokratie.

Initiatorin: Marie Scharfenberg