

Antrag 78/II/2019**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Rückbau der Breitenbachplatzbrücke**

1 Die SPD-Mitglieder im Bezirk und im Abgeordnetenhaus
 2 werden erneut aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass der
 3 Senat den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke zügig in
 4 die Wege leitet und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz
 5 verbessert. Dabei ist auf ein faires Miteinander von Auto-
 6 fahrern, Radfahrern und Fußgängern zu achten. Das Vor-
 7 haben kann als Modellfall eines zu entwickelnden um-
 8 fassenderen Programms zum Rückbau der ‚autogerechten
 9 Stadt‘ genutzt werden.

10

11 Entsprechende Anträge sind bereits in den betroffenen
 12 Bezirken einstimmig verabschiedet worden. Die gewon-
 13 nene Fläche wäre auch gut zum Wohnungsbau geeignet.

14

Begründung

16 Die SPD begrüßt die Absicht der Koalitionsfraktionen im
 17 Abgeordnetenhaus, einen Rückbau der Breitenbachplatz-
 18 brücke in die Wege zu leiten und die Aufenthaltsquali-
 19 tät auf dem Platz zu verbessern. Sie betrachtet dieses
 20 Vorhaben als Modellfall eines zu entwickelnden umfas-
 21 senderen Programms zum Rückbau der „autogerechten
 22 Stadt“ der 60er und 70er Jahre in Berlin. Andere Bei-
 23 spiele sind der bereits begonnene Umbau im Bereich
 24 Molkenmarkt/Gertraudenstraße oder die von der SPD
 25 Charlottenburg-Wilmersdorf eingeleiteten Initiative, die
 26 Tunnel am Adenauerplatz und am Bundesplatz zu besei-
 27 tigen, um die verloren gegangene Struktur der Plätze wie-
 28 derherzustellen. Die SPD Steglitz-Zehlendorf fordert den
 29 Landesverband auf, sich für eine Reduzierung überdimen-
 30 sionierter Verkehrsachsen und die Wiederherstellung zer-
 31 störter Kieze einzusetzen. Dabei geht es auch um besse-
 32 re Verkehrsräume für Fußgänger und Radfahrer. Die SPD
 33 betrachtet eine Korrektur früherer Vorstellungen nicht als
 34 gegen die Autofahrer gerichtet sondern als konkreten Bei-
 35 trag für ein faires Miteinander von Autofahrern, Radfah-
 36 rern, Fußgängern und nicht zuletzt ÖPNV.

37

38 In den Nachkriegsjahren hat sich die Verkehrsplanung
 39 Berlins an dem Vorbild gigantischer Verkehrsbauten in
 40 den USA orientiert und gemeint, die durch Kriegszerstö-
 41 rung frei gewordenen Flächen für breite Straßenschnei-
 42 sen nutzen zu sollen anstatt gewachsene Strukturen wie-
 43 derherzustellen. Bereits Mitte der 70er Jahre setzte der
 44 Widerstand der Bevölkerung gegen das Konzept der „au-
 45 togerechten Stadt“ ein, etwa mit den Protesten gegen
 46 die Westtangente oder eine mehrspurige Schneise durch
 47 Zehlendorf samt dem Dahlemer Dorfkern. Es war das Ver-
 48 dienst des Bausenators Harry Ristock, unsinnige Planun-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die SPD-Mitglieder im Bezirk und im Abgeordnetenhaus
 werden erneut aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass der
 Senat den Rückbau der Breitenbachplatzbrücke zügig in
 die Wege leitet und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz
 verbessert. Dabei ist auf ein faires Miteinander von Auto-
 fahrern, Radfahrern und Fußgängern zu achten. Das Vor-
 haben kann als Modellfall eines zu entwickelnden um-
 fassenderen Programms zum Rückbau der ‚autogerechten
 Stadt‘ genutzt werden.

Entsprechende Anträge sind bereits in den betroffenen
 Bezirken einstimmig verabschiedet worden.

**Die freiwerdenden Flächen, die durch Neuordnung der
 Verkehrsflüsse und eine Verschmälerung der Schildhorn-
 straße entstehen, werden für die Errichtung von moder-
 nen Studierendenwohnheimkonzepten durch eine lan-
 deseigene Wohnungsbaugesellschaft genutzt.**

49 gen gestoppt zu haben. Noch aber gibt es Relikte der
50 „autogerechten Stadt“, die im Sinne humaner Stadtpoli-
51 tik rückgebaut werden sollten. Viele Hauptverkehrsstra-
52 ßen brauchen keine vier Fahrbahnen mehr, sie können den
53 Verkehr auch mit je einer Fahrbahn pro Fahrtrichtung oh-
54 ne Probleme bewältigen, wobei neuer Platz für Radfahrer
55 und Fußgänger entsteht. Dass auf Untertunnelungen ver-
56 zichtet werden kann, hat sich nach dem Zuschütten des
57 Breitscheidplatz-Tunnels gezeigt. Innerstädtische Hoch-
58 brücken wie am Breitenbachplatz sind verzichtbar, wie
59 sich bei ähnlichen Bauwerken in Düsseldorf oder Wiesba-
60 den gezeigt hat. Nach ihrem Abriss kam es zu einer deut-
61 lichen Belebung des Umfelds. Plätze können ihre alte Be-
62 deutung als Brennpunkte des nachbarschaftlichen Lebens
63 wiedergewinnen, wenn sie nicht von überbreiten Auto-
64 schneisen beeinträchtigt werden.