

Antrag 173/I/2022**KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Kein Weiterbau der A100 - Den 17. Bauabschnitt stoppen**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats
2 und der Bundesregierung sowie die sozialdemokratischen
3 Mitglieder in den Verkehrsausschüssen von Abgeordne-
4 tenhaus und Bundestag werden aufgefordert, sich gegen
5 die Planung und den Bau des 17. Bauabschnitts der A100
6 einzusetzen.

7

8 Dazu gehören:

9 Auf Landesebene:

- 10 • Rücknahme der Projektanmeldung zum Bedarfs-
11 plan des Bundesfernstraßen und
- 12 • Änderung des Flächennutzungsplans hinsichtlich
13 aller Vorhalteflächen für den 17. Bauabschnitt der
14 A100 hin zu einer anderen Nutzung der vorgesehe-
15 nen Flächen (z.B. Wohnungsbau, alternativer Ange-
16 bote für den Wirtschafts- und Güterverkehr, Sport-
17 angebote, Urban Gardening, Clubkultur oder tem-
18 porären Schulstandort),

19

20 Auf Bundesebene:

- 21 • Zurückziehen der Ausschreibung für die Planung
22 des 17. Bauabschnittes der A100 seitens der bundes-
23 eigenen Autobahn GmbH und
- 24 • Entfernung des 17. Bauabschnitts aus dem Bundes-
25 verkehrswegeplan und dem dazugehörigen Fern-
26 straßenausbaugesetz.

27

28 Des Weiteren werden sie aufgefordert, sich dafür einzu-
29 setzen, dass das Land Berlin und der Bund zügig und in
30 enger Abstimmung eine Alternative für die Gestaltung
31 des finalen Autobahnabschlusses am Treptower Park (16.
32 Bauabschnitt) inklusive eines qualifizierten Mobilitäts-
33 managements entwickeln.

34

35

36 Begründung

37 Die derzeitigen Planungen der A100 beruhen auf einem
38 Beschluss aus den 1990er Jahren. Eine Stadtautobahn ist
39 ein verkehrspolitisches Relikt der Idee einer autozentrier-
40 ten Stadt, das in keinsten mehr zeitgemäß ist. Diese Idee
41 hatte Hochkonjunktur in den 50er Jahren – und wird aus
42 gutem Grund nicht mehr an Hochschulen gelehrt. In Zei-
43 ten des Klimawandels ist der Weiterbau einer Autobahn
44 das denkbar schlechteste und unsinnigste Signal. Jede
45 neue Straße erzeugt neuen Verkehr!

46

47 In Steglitz-Zehlendorf wird über den Rückbau mehrerer
48 Autobahntrassen diskutiert, u.a. der Rückbau der Auto-

Empfehlung der Antragskommission**Erledigt bei Annahme 174/I/2022 (Kein Konsens)**

49 bahnbrücke am Breitenbachplatz, die den Stadtplatz al-
50 lein aufgrund seiner Massivität dominiert und den Kiez
51 seit Jahrzehnten zerschneidet. Als Berliner SPD haben wir
52 uns im aktuellen Koalitionsvertrag zudem einmütig für
53 die Planung des schrittweisen Rückbaus der gesamten
54 A103 und A104 ausgesprochen.

55

56 Die Kosten des Weiterbaus der A100 sind immens. Allein
57 ein Meter Autobahn kostet nach aktueller Kostenschät-
58 zung über 200.000 Euro. Der 17. Bauabschnitt würde so-
59 mit voraussichtlich Baukosten in Höhe von 1 Milliarde ver-
60 ursachen - zusätzlich zum Verlust von wertvollen Flächen
61 in der Innenstadt.

62

63 Während Städte wie Paris gerade den Pkw-Verkehr aus
64 der kompletten Innenstadt verbannen, in den Nieder-
65 landen Autobahnen zu Kanälen umgewandelt werden
66 und selbst das Autoland USA den Rückbau von Highways
67 plant, sollen ausgerechnet die Bürger*innen Berlins un-
68 ter einer gestrigen Politik leiden. Unzählige Studien ha-
69 ben ergeben, dass der Bau von neuen Straßen nur kurzfris-
70 tig zu gewünschten verkehrsberuhigenden Effekten bei-
71 trägt. Langfristig sind vor allem Stadtautobahnen meist
72 ein Quell immerwährenden Staus. Mehr Straßen führen
73 dabei nicht nur zu mehr Verkehr, sondern dauerhaft zu
74 mehr Lärm, mehr Stress und mehr Luftschadstoffen. Mit
75 dem Bau des 17. Bauabschnitts würden somit würden alte
76 Fehler wiederholt – und zwar wider besseres Wissen und
77 empirischer Evidenz.

78

79 Der Flächenverbrauch des 17. Bauabschnitts ist enorm. Al-
80 lein für den zweiten oberirdischen Abschnitt nach dem
81 Tunnel unter dem Ostkreuz bis zur Storkower Straße wer-
82 den bis zu 20 Hektar Stadtfläche anderen Nutzungen dau-
83 erhaft entzogen. Hierzu zählen Grünflächen, Club- und
84 Kulturstandorte, Fahrradwege und auch das Areal des
85 ehemaligen Containerbahnhofs Frankfurter Allee. Dabei
86 bietet letzterer als einer der wenigen verbliebenen Zu-
87 gänge zum Schienennetz in der Innenstadt für den Gü-
88 terverkehr das Potenzial den in die Stadt fließenden LKW-
89 Verkehr zu reduzieren. Hier könnte stattdessen ein moder-
90 ner ein City Hub im Rahmen eines neuen stadtweiten Lo-
91 gistikkonzepts entstehen, das die bereits vorhandene, kli-
92 mafreundliche Schiene bei der Verteilung von Gütern und
93 Waren einbezieht.

94

95 Berlin braucht keine neuen Autobahnen. Berlin braucht
96 ein konsequentes Bekenntnis zur Verringerung von Au-
97 tofahrten. Wir brauchen einen starken Umweltverbund.
98 Wir brauchen mehr Busse, mehr Bahnen, mehr Radwe-
99 ge, breitere Gehwege und alternative Konzepte für den
100 Wirtschafts- und Güterverkehr – für eine Mobilität, an der
101 wirklich alle gleichermaßen teilhaben können. Daran kon-

102 sequent zu arbeiten, das ist unsere Aufgabe als Sozialde-
103 mokratie.