

Antrag 174/I/2022**KDV Friedrichshain-Kreuzberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Keine weitere Planung für den 17. Bauabschnitt der A 100**

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 weitere Planung des Bundesverkehrsministeriums für
6 den 17. Bauabschnitt der A 100 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
- 14 • Bauabschnitt der A100 hin zu einer anderen Nut-
15 zung der vorgesehenen Flächen (z.B. Wohnungsbau,
16 alternativer Angebote für den Wirtschafts- und Gü-
17 terverkehr, Sportangebote, Urban Gardening, Club-
18 kultur oder temporären 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

Begründung

36 Die derzeitigen Planungen der A 100 beruhen auf einem
37 Beschluss aus den 1990er Jahren. Eine Stadtautobahn ist
38 ein verkehrspolitisches Relikt der Idee einer autozentrier-
39 ten Stadt, das in keinsten mehr zeitgemäß ist. Diese Idee
40 hatte Hochkonjunktur in den 50er Jahren – und wird aus
41 gutem Grund nicht mehr an Hochschulen gelehrt. In Zei-
42 ten des Klimawandels ist der Weiterbau einer Autobahn
43 das denkbar schlechteste und unsinnigste Signal. Jede
44 neue Straße erzeugt neuen Verkehr!

45 In Steglitz-Zehlendorf wird über den Rückbau mehrerer
46 Autobahntrassen diskutiert, u.a. der Rückbau der Auto-
47 bahnbrücke am Breitenbachplatz, die den Stadtplatz al-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Kein Konsens)**

48 lein aufgrund seiner Massivität dominiert und den Kiez
49 seit Jahrzehnten zerschneidet. Als Berliner SPD haben wir
50 uns im aktuellen Koalitionsvertrag zudem einmütig für
51 die Planung des schrittweisen Rückbaus der gesamten
52 A103 und A104 ausgesprochen.

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

59 Während Städte wie Paris gerade den Pkw-Verkehr aus der
60 kompletten Innenstadt verbannen, in den Niederlanden
61 Autobahnen zu Kanälen umgewandelt werden und selbst
62 das Autoland USA den Rückbau von Highways plant, sol-
63 len ausgerechnet die Bürger*innen Berlins unter einer
64 gestrigen Politik leiden. Unzählige Studien haben erge-
65 ben, dass der Bau von neuen Straßen nur kurzfristig zu ge-
66 wünschten verkehrsberuhigenden Effekten beiträgt.

67 Langfristig sind vor allem Stadtautobahnen meist ein
68 Quell immerwährenden Staus. Mehr Straßen führen da-
69 bei nicht nur zu mehr Verkehr, sondern dauerhaft zu mehr
70 Lärm, mehr Stress und mehr Luftschadstoffen. Mit dem
71 Bau des 17. Bauabschnitts würden somit alte Fehler wie-
72 derholt – und zwar wider besseres Wissen und empiri-
73 scher Evidenz.

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

89 Berlin braucht keine neuen Autobahnen. Berlin braucht
90 ein konsequentes Bekenntnis zur Verringerung von Au-
91 tofahrten. Wir brauchen einen starken Umweltverbund.
92 Wir brauchen mehr Busse, mehr Bahnen, mehr Radwe-
93 ge, breitere Gehwege und alternative Konzepte für den
94 Wirtschafts- und Güterverkehr – für eine Mobilität, an der
95 wirklich alle gleichermaßen teilhaben können. Daran kon-
96 sequent zu arbeiten, das ist unsere Aufgabe als Sozialde-
97 mokratie.