

Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin Verabschiedet am 24.03.2021

Der Landesparteitag möge beschließen

Initiativantrag zum 17. Bauabschnitt der A 100

Die SPD-Abgeordnetenhausfraktion und die SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass auch in der Legislaturperiode 2021 - 2026 keinerlei Planungsvorbereitungen und Planungen für den 17. Bauabschnitt der A 100 (Treptower Park - Frankfurter Allee) durchgeführt werden.

Der 16. Bauabschnitt erhält, wie im aktuellen Koalitionsvertrag festgelegt, einen Abschluss am Treptower Park. Dieser wird so gestaltet, dass er kein Präjudiz für den Weiterbau der A100 darstellt. Es wird ein qualifiziertes Mobilitätsmanagement für den Bereich um den Treptower Park und die Eisenstraße erarbeitet und zügig umgesetzt, so dass die Belastung der Anwohner*innen minimiert wird.

Der neue Senat wird nach der Bundestagswahl mit dem/r neuen Bundesverkehrsminister*in Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, dass die Maßnahme des 17. Bauabschnitts bei der anstehenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht mehr berücksichtigt wird und Finanzmittel für die Lärmsanierung der Stadtautobahn umgeschichtet werden. Dabei sollen Lärmbelastungen der älteren Abschnitte des Stadtringes, die vor Inkrafttreten des Bundesimmissionsgesetzes gebaut wurden, durch Abdeckelung und ergänzende Maßnahmen der aktiven Lärmsanierung so weit unterhalb der Grenzwerte abgesenkt werden, dass keine gesundheitlichen und sonstigen Gefährdungen mehr für die Wohnbevölkerung davon ausgehen.

Begründung

Die Verlängerung der A100 würde **zusätzlichen Straßenverkehr und damit erhebliche Klima- und Umweltbelastungen erzeugen**, u. a. in der Berliner Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten außerhalb des Stadtringes. Der Fahrzeitleistungs vorteil einer Pkw-Nutzung gegenüber dem ÖPNV für die schnell wachsende Zahl der Pendler*innen aus Brandenburg und den äußeren Stadtgebieten würde gegenüber einer ÖPNV-Nutzung weiter erhöhen. Dies gilt nicht nur für die Pendler*innen aus Ostbrandenburg nach Berlin, sondern auch für die Berliner Pendler*innen nach Ostbrandenburg (z. B. aus der City-West nach Grünheide (TESLA)) oder Lichtenberg.

Die zwischen Berlin und Brandenburg vereinbarte Strategie "i2030" zum Ausbau einer besseren Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion würde trotz der hohen Investitionen der Länder nahezu wirkungslos bleiben. In der Verkehrswissenschaft nennt man diesen Effekt „Neutralisierung der Verlagerungswirkung durch das Wettrennen zwischen Straßen- und Schieneninfrastruktur“.

Für den großräumigen Straßengüterfernverkehr (Richtung Osteuropa) entstünde ein neuer Anreiz zur Durchfahrt durch Berlin aufgrund Einsparmöglichkeiten gegenüber einer Fahrt über den Berliner Außenring. Durch Abkürzungen und damit auch durch die Möglichkeit, bei einer Durchfahrt über die innerstädtischen Bundesfernstraßen Mautgebühren und Treibstoffkosten einzusparen (z. B. für die Relationen aus Westen über die AVUS, den Stadtring zur Frankfurter Allee und weiter zur B 1/5) würde dies Berlin besonders belasten.

Es wäre das Gegenteil von dem, was der Berliner Senat mit dem „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030“ (StEP MoVe) gerade erst im Februar 2021 beschlossen hat. Danach „besteht ein sehr großer Handlungsbedarf hinsichtlich des Klimaschutzes und der Begrenzung der Verkehrsfolgen nicht alleine aufgrund der EU-Gesetzgebung zu Luft und Lärm, sondern auch aufgrund gesellschaftlicher Diskussionen und spezifischer Ziele Berlins (zum Beispiel Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm, Klimanotlage).“