



Antrag

der Fraktion der FDP

über **Verkehrspolitischer Durchbruch am Gleisdreieck!**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, im Interesse einer vorausschauenden und bedarfsorientierten Verkehrspolitik für die Innenstadt

1. In den Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr die Option für eine neue Nord-Süd-Straßenverbindung zwischen dem Landwehrkanal (mit Anschluß an den Tiergartentunnel/B 96) und dem Sachsendamm (mit Anschluss an die BAB A 100/A 103) aufzunehmen
2. Die neue Straßenverbindung im StEP Verkehr der Planungsstufe I oder II zuzuordnen und den Straßenzug Potsdamer Straße/Rheinstraße entsprechend herabzustufen. Die Straßenverbindung ist mit zwei Fahrstreifen und Standstreifen je Fahrtrichtung auszustatten
3. Die für die Realisierung der Maßnahme erforderlichen Trassenfreihaltungen vor allem mit den für das Gleisdreieckgebiete und den berührten Bahnflächen zuständigen Stellen abzustimmen und planungsrechtlich zu sichern
4. Die Straßenverbindung in Abstimmung mit dem Bund als Bundesstraße zu klassifizieren und wegen der Aufgaben Berlins als Träger der Straßenbaulast ein Modell zur Finanzierung der neuen Straßenverbindung zu entwickeln, das eine Beteiligung Privater vorsieht.

Begründung:

Die zunehmende bauliche Entwicklung der Berliner Innenstadt und speziell des Stadtgebietes im Bereich Potsdamer/Leipziger Platz wird vor allem in der Relation Innenstadt-Steglitz-südwestliche Randgebiete ein zunehmendes Straßenverkehrsaufkommen zur Folge haben. Die ständig anwachsenden Verkehrsströme belasten heute schon die durch Wohnnutzung geprägte Potsdamer Straße und Hauptstraße in unzumutbarer Weise. Allein dieser Straßenzug muss bereits bis zu ca. 40 000 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden aufnehmen. Spätestens im Falle der Anlage einer Straßenbahnstrecke wird hier nur noch im „Stop-and-go“ gefahren werden können. Ein Teil der Verkehrsströme fließt über den Tempelhofer Damm/Mehringdamm ab und führt dort zu entsprechenden Mehrbelastungen. Im Bereich der Kanaluferstraßen werden mit Inbetriebnahme des B 96-Tiergartentunnels 60 000 Kraftfahrzeuge pro Tag erwartet. Das zunehmende Staurisiko im

Stadtgebiet zwischen dem Landwehrkanal und dem BAB Stadtring Süd ist auf die ungleichmäßige Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zurückzuführen und aus volkswirtschaftlichen, umwelt- und stadtentwicklungspolitischen Gründen auf Dauer nicht hinzunehmen.

Das Problem ist weder durch eine Politik der straßenbezogenen „Infrastrukturverweigerung“ noch durch den ÖPNV oder gar durch administrative Behinderungen des Kfz-Verkehrs lösbar. Die Lösung liegt vielmehr in einer bedarfsgerechten Ergänzung des Straßennetzes. Die Notwendigkeit einer neuen Verbindungsstraße zwischen den Bereichen Sachsendamm und Landwehrkanal wird seit bald einem Jahrhundert gesehen. Sie wurde gutachterlich nachgewiesen und von unabhängigen Fachleuten bestätigt. Es ist Pflicht der Verkehrspolitik, diese Straßenverbindung für die Zukunft vorzuhalten. Vor allem die städtebauliche Planung für das Gleisdreieckgelände muss ihrer Anlage Rechnung tragen. Die unter verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten zu bestimmende Trasse darf nicht verbaut werden!

Auch unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist die neue Straßenverbindung bedeutsam. Sie würde umfangreiche innerstädtische Gebiete erschließen und auch wegen der Nähe zum geplanten Fernbahnhof Papestraße neue hochwertige Stadtlagen für Ansiedlungsvorhaben schaffen. Dies würde wiederum der Bahn zugute kommen.

Die aktuelle Haushaltslage Berlins gestattet auf absehbare Zeit keine durch die öffentliche Hand finanzierte Straßenbaumaßnahme diesen Umfangs. Die Maßnahme darf jedoch nicht von der aktuellen „Kassenlage“ abhängig gemacht werden, da sie, wie jede Verkehrsinfrastruktur, der langfristigen Daseinsvorsorge dient. Infolgedessen muss die neue Straßenverbindung in die Stadtentwicklungsplanung einbezogen und als Entwicklungsoption vorgehalten werden. Die Realisierung der Maßnahme unterliegt allerdings der Haushaltslage. Hier sind unter Beteiligung privater Investoren neue Wege zu beschreiten, wofür bewährte Modelle zur Verfügung stehen.

Berlin, den 13. März 2002

Dr. Lindner v. Lüdeke Schmidt
und die übrigen Mitglieder der Fraktion der FDP