

**(Vizepräsidentin Dr. Manuela Schmidt)**

In der Beratung beginnt die Fraktion der CDU. Es hat das Wort der Abgeordnete Herr Grasse. – Bitte schön!

**Adrian Grasse (CDU):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Elsengold-Verlag hat im letzten Jahr den Bildband „Berlin. Luftaufnahmen gestern und heute“ herausgebracht. Er zeigt auf eindrucksvolle Weise, wie sich das Stadtbild Berlins in den letzten 100 Jahren verändert hat, nicht immer zum Positiven und schon gar nicht zur Erhöhung der Lebensqualität. Ein trauriges Beispiel dafür ist der Breitenbachplatz im Südwesten Berlins, wo die Ortsteile Dahlem und Steglitz, Wilmersdorf und Friedenau aufeinander treffen. Der urbane Platz war angelegt als Tor zu Dahlem im Zusammenhang mit dem Bau der U-Bahn-Linie vom Wittenbergplatz bis zum Thielplatz und später dann zur Krummen Lanke. Diese U-Bahn-Linie soll übrigens nach Vorstellungen der CDU-Fraktion bis zum Mexikoplatz verlängert werden.

Dieser lebendige Platz wurde dann Opfer einer völlig verfehlten Baupolitik der Sechzigerjahre, die sich der autogerechten Stadt verschrieb. Mit der Autobahnbrücke wurde der Breitenbachplatz auf brutale Weise zerschnitten. „Die gemordete Stadt“, wie Wolf Jobst Siedler es einst ausdrückte, ist am Breitenbachplatz bis heute sichtbar, und er ist bis heute ein monströses Mahnmal einer ideologischen Stadtentwicklung, die seinerzeit ein SPD-geführter Senat mit aller Macht gegen die Anliegen der Anwohner durchsetzte. Ideologie ist kein guter Berater, schon gar nicht in der Stadtentwicklung – damals nicht und heute nicht.

[Beifall bei der CDU]

Die CDU-Fraktion will nicht ideologisch einzelne Verkehrsträger bevorzugen, sondern den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Wir wollen eine neue Stadtqualität für den Breitenbachplatz schaffen. Nach Jahrzehnten in der Betonwüste der Autobahnbrücke ergibt sich nun die Chance, den Platz wieder lebenswert zu gestalten. Anstelle einer Sanierung des Brückenbauwerks, die offensichtlich notwendig ist, schlagen wir einen Abriss der Brücke vor, sofern die verkehrliche Situation es zulässt.

Deshalb beantragen wir eine Machbarkeitsuntersuchung, und zwar eine ideologiefreie Machbarkeitsstudie, die städtebauliche Gesichtspunkte sowie eine Prognose zu den verkehrlichen Auswirkungen des Rückbaus beinhaltet. Da muss natürlich auch die verkehrliche Situation am Kreisel und an der Westtangente einbezogen werden. Wir wollen, dass im Rahmen der Studie eine ebenerdige Verkehrsführung geprüft wird. In den vergangenen Jahren haben sich nämlich Verkehrsströme gebildet, die an dieser Stelle gar nichts zu suchen haben und die anliegenden Wohngebiete beeinträchtigen.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Der Breitenbachplatz bekäme endlich wieder seine städtebauliche Qualität

zurück, er würde wieder ein richtiger Platz werden. Gegenwärtig ist er eher eine große Verkehrsinsel, ungepflegt und ohne Leben, vom Kinderflohmarkt mal abgesehen, und auch der Leerstand in den umliegenden Läden hat in den letzten Jahren zugenommen.

Vor einigen Wochen habe ich zusammen mit meinem Kollegen Stefan Evers eine Ortsbegehung durchgeführt und mir im Gespräch mit der dortigen Bürgerinitiative ein Bild vor Ort gemacht. Ich bin Herrn Rosenbaum und den vielen ehrenamtlichen Helfern sehr dankbar für ihr Engagement, dass sie bei dem Thema nicht locker lassen. Inzwischen haben auch die Bezirksverordnetenversammlungen in Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf einstimmig beschlossen, das Brückenbauwerk abzureißen, und nun bin ich gespannt, wie die anderen Fraktionen den Antrag bewerten.

[Beifall bei der CDU und der FDP]

Ich bin sehr gespannt, denn in den Bürgerversammlungen haben die Vertreter der Fraktionen vor allem auch aus der Koalition einhellig beschworen, dass sie für einen Abriss der Brücke sind. Deswegen machen wir heute die Nagelprobe, meine Damen und Herren und Vertreter von den anliegenden Wahlkreisen – Frau Dr. Czyborra, Herr Dörstelmann –, ob auch gilt, was Sie in den Bürgerversammlungen unter viel Beifall sagen. Stimmen Sie dem vorliegenden Antrag zu! Geben Sie den Bürgern ihren Platz zurück – in seiner ursprünglichen architektonischen Struktur! Die Brücke hat den Platz kaputtgemacht. – Vielen Dank!

[Beifall bei der CDU –  
Beifall von Paul Fresdorf (FDP)]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Vielen Dank! – Für die SPD hat der Kollege Kugler das Wort.

**Andreas Kugler (SPD):**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Für mich als dem örtlichen direkt gewählten Abgeordneten, so viel vielleicht zur Ergänzung, damit Sie wissen, wo wir stehen, Herr Kollege, ist das ein sehr guter Tag. Ich habe bereits vor mehr als zehn Jahren angefangen, mit den Menschen am Breitenbachplatz über dieses Thema zu reden.

[Heiko Melzer (CDU): Wer war denn  
da Stadtentwicklungssenator?]

Wir haben gemeinsame Veranstaltungen gemacht, ich habe die eben zitierte Bürgerinitiative bei der Gründung begleitet. Also ich brauchte nicht vor 14 Tagen da hinzugehen, um mir die Sache anzugucken. Ich kenne sie seit vielen, vielen Jahren.

**(Andreas Kugler)**

Sie haben vollkommen recht, diese Rampe als Rest einer autogerechten Stadt ist auf jeden Fall fehl am Platz, und auch wir haben das Interesse, dass diese Rampe dort mittel- oder langfristig verschwindet.

[Beifall bei der SPD und  
den GRÜNEN –  
Beifall von Regina Kittler (LINKE)]

Allerdings gehört zur Wahrheit dazu, dass diese Rampe anders, als Sie es gerade noch mal behauptet haben, überhaupt gar keinen Sanierungsbedarf hat.

[Zurufe von der CDU: Aha!]

– Ja! – Sie ist gerade vor wenigen Jahren noch einmal überarbeitet worden, und die Abdichtung ist gemacht worden. Also die, die vor Ort sind, wissen, dass das gemacht worden ist und dass es hier eigentlich gar keinen Bedarf gibt.

[Zuruf von Oliver Friederici (CDU)]

– Ja, Herr Friederici, da können Sie sagen, was Sie wollen: Es stimmt einfach nicht.

Das heißt, wir haben Zeit, und das ist eine entscheidende Frage. Denn so ganz schlecht ist ja Ihr Antrag nicht. Er zeigt auch, dass die Letzten angekommen sind. Das ist ja auch toll, dass da jetzt, nachdem die CDU-geführte Bezirksregierung über viele Jahre den Breitenbachplatz mit Missachtung gestraft hat, Bewegung reinkommt. Insofern haben wir Zeit, uns das mal anzugucken, denn wir brauchen ein oder zwei Verkehrsgutachten. Dazu gehört, dass man, wenn man diese Rampe rückbauen will, prüfen muss, ob unten die Ausfahrt an der A 100 – keine Zwischenfragen, vielen Dank! – dichtgemacht wird, um den Verkehr nicht erst in die Straße zu holen. Darüber müsste man mal ein Verkehrsgutachten erstellen, und ansonsten muss man gucken, wie man den Verkehr fließen lassen kann, denn die Bürgerinitiative möchte ja verschiedene Dinge. Die Bürgerinitiative möchte gerne, dass der Verkehr nur auf der einen Seite des Platzes vorbeigeführt und die andere Seite komplett für den Verkehr dichtgemacht wird. All das muss man sich in Ruhe angucken, und die Zeit haben wir dafür, weil die Brücke nicht sofort abgerissen werden muss und weil es offensichtlich jetzt eine große Allianz gibt, in der es möglich ist, das zu machen. Übrigens hätten dazu auch andere schon viel früher die Gelegenheit gehabt.

Also ich finde, es ist ein guter Tag, weil wir uns der Sache sachlich nähern.

[Zuruf von Stefan Evers (CDU)]

– Sie müssen viel, viel lauter schreien, Herr Evers, ich kann Sie nicht verstehen, aber das ist vielleicht auch gar nicht notwendig, denn wir sind, wie gesagt, seit zehn Jahren bereits damit beschäftigt, dieses Thema zu bearbeiten. Und wenn Sie jetzt dabei sind, werden wir versuchen, Ihren nicht ganz so runden Antrag in den Beratungen im Ausschuss miteinander zu verbessern und etwas

für die Menschen vor Ort zu tun. Sie werden hören, dass auch die anderen Kolleginnen und Kollegen unserer Koalition das Gleiche sagen werden. Wir sind da auf einem guten Weg. Es hätte ihren Antrag nicht gebraucht,

[Zuruf von Stefan Evers (CDU)]

aber wenn er da ist, nehmen wir ihn gerne auf, weil es dokumentiert, dass dann ja wohl auch der Bezirk dabei ist. – Vielen Dank!

[Beifall bei der SPD, der LINKEN und  
den GRÜNEN]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Vielen Dank! – Dann hat für die AfD-Fraktion der Abgeordnete Scholtysek das Wort.

**Frank Scholtysek (AfD):**

Vielen Dank, Frau Präsidentin! – Meine sehr geehrten Damen und Herren! Grundsätzlich ist die Beauftragung der Senatsverwaltung mit Studien ja immer zu begrüßen, schließlich gewinnen wir so neue Erkenntnisse, die dann aber hoffentlich auch objektiv und frei von verkehrshindernden Ideologien sind. Die zuständige Senatsverwaltung hat da meines Wissens sehr zu verlässige und fachlich hochmotivierte Mitarbeiter. Bei der Senatsspitze fehlt mir da allerdings ein wenig die Überzeugung, dass nach rein fachlichen Gesichtspunkten gearbeitet und entschieden wird. Von daher weiß ich nicht so recht, was für ein Ergebnis uns am Ende erwarten würde.

Fakt ist: Studien benötigen Zeit und personelle Kapazitäten. Beides für den eventuell am Ende stehenden Abriss einer Brücke einzusetzen, erscheint mir in der derzeitigen Situation, in der in Berlin andere Brücken schon von ganz allein in sich zusammenfallen, fast wie ein Luxus, den sich diese Stadt kaum leisten kann.

[Beifall bei der AfD –  
Beifall von Andreas Wild (fraktionslos)]

Es gibt derzeit wesentlich wichtigere Projekte, die dringend umgesetzt werden müssen und für die unter Berücksichtigung des Mangels an Fachpersonal an allen Ecken dieser Stadt alle verfügbaren Kräfte eingesetzt werden müssen. Ich möchte hier an die Elsenbrücke erinnern, an die dort notwendigen Planungen einer Brücke für den Stadtverkehr und einer weiteren für den Weiterbau der A100 im 17. Bauabschnitt. Und ich möchte an die grundsätzliche Fragestellung des weiteren Verlaufs der A100 über den 17. Bauabschnitt hinaus erinnern. Auch dafür bedarf es jetzt jedes Planers. Und ich möchte an die vielen anderen kommenden Baustellen erinnern, die sich möglicherweise aus den rund 130 Brücken- und Tunnelbauwerken ergeben können, die mit denselben, als kritisch einzustufenden Spannstählen ausgestattet sind wie die Elsenbrücke, die Mühlendammbrücke oder die Salvador-Allende-Brücke.

**(Frank Scholtyssek)**

[Andreas Kugler (SPD): Es geht um den Breitenbachplatz!]

Darüber hinaus befürchte ich mit einem Blick auf die Kartendarstellung zum Luftreinhalteplan der Stadt Berlin, dass, sollte es tatsächlich zu einem Abriss der Brücke am Breitenbachplatz kommen, die Verlängerung der Schildhornstraße womöglich bis über den Breitenbachplatz hinaus vom Senat mit einem Dieselfahrverbot belegt werden könnte, denn derzeit ist dort mit der Verkehrsführung über die Brücke zum Glück nicht zu rechnen, weil es da oben schön belüftet ist, aber die Schildhornstraße ist immerhin eine von 107 von Dieselfahrverboten bedrohten Straßenabschnitten. Wie gesagt, mit dem Abriss muss man damit rechnen, dass der Bereich dann auch mit einem Dieselfahrverbot belegt werden könnte. Auch aus diesem Grund sollten wir dort erst einmal sicherheitshalber alles so lassen, wie es ist. Wir lehnen diesen Antrag daher ab.

[Beifall bei der AfD –  
Beifall von Andreas Wild (fraktionslos)]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Für die Linksfraktion hat der Abgeordnete Gindra das Wort.

**Harald Gindra (LINKE):**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der Antrag der CDU zeigt für mich, dass noch Hoffnung besteht, dass wir in der Verkehrspolitik zu einer gemeinsamen Position kommen können. Vorab gesagt: Wir denken, dass wir ihn in den Ausschüssen dann weiter qualifizieren können. Wir stellen uns nicht nur eine Machbarkeitsstudie, also eine Verkehrsstudie zu den verschiedenen Anschlussproblemen vor, sondern dann auch einen städtebaulichen Wettbewerb für die Aufenthaltsqualität auf diesem Platz.

[Beifall von Stefan Evers (CDU)]

Jetzt kommt das Aber.

[Zurufe von der CDU]

An dem Punkt können wir uns gerne treffen, aber wir sehen das nicht nur bei diesem Platz. Es gibt etliche Plätze, und es werden offenbar auch neue Plätze im Rahmen der autogerechten Stadt gebaut.

[Zuruf von Henner Schmidt (FDP)]

Und wenn man im selben Atemzug sagen kann, dass es am Breitenbachplatz Veränderungen von Verkehrsströmen gab, die heute die Menschen dort belasten, dann will ich das auch für die Verlängerung der A100 anführen, denn dort wird es auch die Veränderung der Verkehrsströme und die Belastung der Menschen geben. Und diese Pläne können wir noch stoppen.

[Beifall bei der LINKEN und den GRÜNEN –  
Beifall von Frank Zimmermann (SPD)]

Das ist für mich ein ideologiefreies Herangehen. Wie ich der Abendschau entnehmen konnte, versuchen Sie, externe Experten aus Süddeutschland für Ihre Verkehrsplanungen heranzuziehen. Ich finde das gut. Sie mussten sich gestern von denen anhören, dass sie ganz stark für den Fahrradausbau in Berlin sind. Ich hoffe, diese Vorschläge übernehmen Sie auch, denn bisher waren Sie beim Ausbau von Fahrradwegen im Bremserhäuschen, wo Sie Verantwortung tragen, in der letzten Wahlperiode oder auch in den Bezirken.

[Zuruf von Stefan Evers (CDU)]

Insofern denke ich, bei diesem Antrag wird es eine Qualifizierung in den Ausschüssen geben. Ansonsten muss man darüber hinausdenken. Es gibt noch wesentlich mehr Plätze in dieser Stadt, nicht nur im bürgerlichen Schmaragdendorf.

[Beifall bei der LINKEN]

Zum Abschluss noch: Man muss natürlich danken, dass das in jahrelanger Arbeit von einer Bürgerinitiative vorangetrieben wurde, die im Prinzip diese Ideen im Bezirk und auch in der CDU vorangebracht hat. – Danke schön!

[Beifall bei der LINKEN, der SPD und  
den GRÜNEN]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Vielen Dank! – Für die FDP-Fraktion hat der Kollege Seerig das Wort.

**Thomas Seerig (FDP):**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es ist schön, dass dieses Thema inzwischen auch bei der Union angekommen ist. Ich erinnere mich noch gut, dass, als ich vor sieben Jahren – 2012 – zusammen mit dem Kollegen Kugler bei der Bürgerinitiative saß, die genau dieses seit Langem forderte, und wir gemeinsam überlegten, wie man das Projekt voranbringen kann, die Reaktion des schwarz-grünen Bezirksamtes so ähnlich war, wie wenn man Vegetariern vorschlägt, eine Metzgerei zu übernehmen.

[Beifall bei der FDP –  
Zuruf von Oliver Friederici (CDU)]

Offensichtlich ist da der Denkprozess inzwischen etwas weiter gekommen. Wir haben auch entsprechende Beschlüsse in den BVVen in Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Aber was uns an diesem Antrag fehlt – und das hat erstaunlicherweise noch keiner hier so deutlich gesagt –, ist das Gesamtkonzept. Man kann den Breitenbachplatz nicht isoliert betrachten, es muss mindestens um den Verkehrsbereich zwischen Bierpinsel und Breiten-

**(Thomas Seerig)**

bachplatz gehen, denn diese Gegend ist, soweit ich weiß, die einzige Stelle in der Stadt, wo zwei Autobahnen mit einer Tempo-30-Zone verbunden werden, eine relativ kreative Idee. Insofern, denke ich, werden wir im Ausschuss einen Änderungsantrag einbringen, um das Planungsvorhaben ein bisschen auszudehnen und den, sagen wir mal, Schwarzbau der Union tragfähiger zu machen, damit wir eine Brücke zu einem zukunftssträchtigen Verkehrskonzept für diese Gegend der Stadt haben. – Vielen Dank!

[Beifall bei der FDP]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Vielen Dank! – Für die Fraktion Bündnis 90/Grüne hat die Kollegin Billig das Wort.

**Daniela Billig (GRÜNE):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Der Breitenbachplatz ist ja eigentlich wunderschön. Da gibt es hübsche Wohnhäuser, Gewerbeflächen und sehr viel Grün. Da könnte ein echter Lebensraum mitten in der Stadt sein, aber er wird halt nicht genutzt, wie wir gerade schon mehrfach gehört haben, und er ist nicht lebendig. Der Grund dafür ist die Verkehrsplanung der Vergangenheit, denn einen solche Stadtplatz als Autobahnzubringer zu missbrauchen, das war tatsächlich eine der größten Schandtaten der autogerechten Stadt des letzten Jahrtausends.

[Beifall bei den GRÜNEN]

Diese monströse Autobahnrampe auf dem Breitenbachplatz, von der wir schon mehrfach gehört haben, zurückzubauen, das ist absolut vernünftig und ist dann tatsächlich auch mal moderne Politik, aber leider atmet der Antrag genau diesen Geist der autogerechten Stadt, den auch der Breitenbachplatz atmet, denn es geht in dem Antrag vor allen Dingen um das Auto, den motorisierten Straßenverkehr, das Recht auf freie Fahrt schwingt immer mit. Es ist aber nicht der Sinn zu untersuchen, welche Auswirkungen der Abriss der Brücke allein für den Autoverkehr hat.

[Stefan Evers (CDU): Auch für die Radfahrer auf der Brücke!]

Es ist nicht Sinn der Sache, zu untersuchen, welche Auswirkungen der Abriss der Brücke allein auf den Autoverkehr hat und wie man den Autoverkehr dann in Zukunft wieder schön und vernünftig fließen lassen kann, denn der zweite Fehler an diesem Platz, das ist die vierspurige Quasi-Autobahn, die den Platz in die andere Richtung quert. Der Antrag lässt völlig offen, was städtebaulich nach dem Abriss der Brücke zu erreichen ist. Wollen Sie den motorisierten Autoverkehr dann vielleicht flüssig fließen lassen, dann aber halt ebenerdig, und das ist das einzige Ziel?

[Zuruf von Christian Goiny (CDU)]

Ich will das Augenmerk lieber auf andere Ziele richten, denn es ist sinnvoll, dass wir hier eine lebendige Stadt bekommen, einen lebendigen Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität. Das bedeutet für uns: Abriss der maroden und unnützen Autobahnbrücke, auch wenn sie am Ende vielleicht gar nicht so marode ist. Die Autobahnbrücke dort wegzubekommen ist aber weitaus wichtiger, als einfach nur die Neusortierung des Verkehrs, nur dann eben auf Bodenniveau. Wir verbinden das Vorhaben auf jeden Fall mit konkreten Vorstellungen für die Gestaltung und Nutzung des Ortes, für die Menschen und für mehr Natur. Mit der Bürgerinitiative haben wir starke Partner und Partnerinnen an unserer Seite. Die haben in den letzten Jahren schon viele Ideen zur Wiederbelebung des Ortes gesammelt – Wiederbelebung! Das heißt: Dieser Platz muss im Kern auf jeden Fall wieder lebendig werden. Es war schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine viel genutzte Freifläche, die durch die Autobahnbrücke einfach nur entstellt und öde wurde. Wir möchten den Breitenbachplatz als einen Begegnungs- und Aufenthaltsort wiedergewinnen, als Stadtplatz für die Menschen und für die Natur. Jetzt haben wir durch einen Rückbau die Chance, die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren.

Was den Autoverkehr angeht: Natürlich sind Maßnahmen nötig, die den Autoverkehr reduzieren und beruhigen, die die Situation für Radfahrer und Fußgänger verbessern. Das könnte beispielsweise sein, den Verkehr auf eine Seite zu konzentrieren. Das erhöht die Aufenthaltsqualität auf dem Breitenbachplatz und eben auch die Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten. Es ist nicht utopisch, es ist absolut realistisch, dass aus dem Breitenbachplatz wieder ein Ort zum Wohnen, Arbeiten, zum Leben und für die Zukunft werden kann. Das ist mit diesem Antrag, so wie er jetzt ist, leider nicht möglich. Wie schon gesagt: Da steckt noch eine ganze Menge Arbeit drin. Die werden wir im Ausschuss leisten. Wir sehen weiter, dass wir den Breitenbachplatz am Schluss wieder schön machen können. – Danke schön!

[Beifall bei den GRÜNEN, der SPD und der LINKEN]

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Vielen Dank! – Zu diesem Tagesordnungspunkt hat der fraktionslose Abgeordnete Wild gemäß § 64 Abs. 2 der Geschäftsordnung einen Redebeitrag angemeldet. Die Redezeit beträgt bis zu drei Minuten. – Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort!

**Andreas Wild (fraktionslos):**

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Die als Bundesautobahn gebaute Brücke über den Breitenbachplatz ist nicht das unschöne Erbe unvollendeter Verkehrs- und Stadtplanung.

[Stefan Evers (CDU): Es ist eine Perle!]

(Andreas Wild)

Die Planer des Stadtrings und der damit verbundenen Tangentialautobahn sind Helden der Berliner Verkehrsplanung. Hätten die linksgrünen oder zaghaften Kollegen der CDU in den Fünfziger- und Sechzigerjahren das Sagen gehabt, ginge heute in Berlin verkehrstechnisch gar nichts mehr. Wenn wir heute von Zauderern und Fantasten regiert werden, bedeutet das nicht, dass frühere Generationen unvollendet planten. Selbstverständlich ist nach wie vor eine Verbindung der Steglitzer Autobahn mit der Westtangente sinnvoll. Eventuell wird auch der Plan vollendet, in der Schildhornstraße ein zweites Gebäude wie in der Schlangenbader Straße zu errichten. Wann die städtebauliche Entschlusskraft eines künftigen Senats groß genug ist, einen Umbau der Schildhornstraße in Angriff zu nehmen, ist heute nicht abzusehen, aber der Tag könnte noch kommen. Wir werden um eine Verdichtung des innerstädtischen Raums nicht umhinkommen. Die Überbauung einer Stadtautobahn ist dafür eine naheliegende Möglichkeit.

Über die Frage, ob die Brücke über den Breitenbachplatz schön ist, lässt sich zugegebenermaßen streiten. Aber: Kraftwerke, Stromleitungen, Brücken – sie gehören zur städtischen Infrastruktur. Wir brauchen sie, egal, ob sie schön sind oder nicht. Die Bewohner der Luisenstadt im heutigen Kreuzberg sahen in der Hochbahn eine unglaubliche Verschandelung ihrer Stadt. Die Charlottenburger verlegten ihren Teil der Bahnstrecke daher in den Untergrund.

Der Rückbau der Autobahnbrücke am Breitenbachplatz wäre eine Maßnahme, die das Verkehrschaos vergrößern würde. Es passt in die Infarktstrategie der grünen Sozialisten: Bremsen den individuellen Verkehr, wo es nur geht! Schon die beim Berliner kaum bewusst gewordene Entwidmung der Autobahn A 104 im Jahr 2006 war anachronistisch und verursacht dem Land Berlin heute unnötige Kosten, wenn es tatsächlich zu einer Sanierung kommen sollte. Um die Belastung der Schildhornstraße zu reduzieren, würde der Zufluss über die Autobahn durch den Schlangenbader Tunnel behindert. Seit einiger Zeit wurden drei Spuren auf zwei reduziert, die Abfahrt vom Breitenbachplatz von zwei auf eine und die Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 heruntersetzt.

[Zuruf von Oliver Friederici (CDU)]

Willkürliche Tempolimits erzeugen Schneckenzonen. Unnötige Fahrbahnverengungen machen den Gegenverkehr zum Blockadehindernis, und statt unser Straßensystem zu entwickeln, werden noch nicht einmal bestandserhaltende Maßnahmen umgesetzt.

[Oliver Friederici (CDU): Bla, bla, bla!]

Unsere Stadt wird Stück für Stück unflexibler. Der Berliner Senat verhält sich wie ein Arzt, der seinen Infarktpatienten immer mehr Stenosen implantiert. Finger weg von der Brücke am Breitenbachplatz! – Schönen Dank!

**Vizepräsidentin Cornelia Seibeld:**

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Vorgeschlagen wird die Überweisung des Antrags federführend an den Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz und mitberatend an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Wohnen. – Widerspruch höre ich nicht. Dann verfahren wir so.

Der Tagesordnungspunkt 31 steht auf der Konsensliste. Tagesordnungspunkt 32 war Priorität der Fraktion Die Linke unter der Nummer 3.6. Der Tagesordnungspunkt 33 war Priorität der Fraktion der FDP unter der Nummer 3.3. Die Tagesordnungspunkte 34 bis 36 stehen auf der Konsensliste.

Ich komme damit zu

**lfd. Nr. 37:**

**a) Einführung von „Bike-Flashes“ zur Sicherung gefährlicher Kreuzungen gegen Abbiegeunfälle**

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache [18/1603](#)

**b) Fahrradstadt Berlin – kein Kokoloeres, sondern sinnvolle Pilotprojekte**

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache [18/1605](#)

Zu diesem Tagesordnungspunkt erfolgt nach Verständigung der Fraktionen keine Beratung mehr.

Zu dem Antrag Drucksache 18/1603 wird die Überweisung an den Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz sowie an den Hauptausschuss empfohlen. Zu dem Antrag Drucksache 18/1605 wird die Überweisung an den Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz empfohlen. – Widerspruch hierzu höre ich nicht. Dann verfahren wir so.

Der Tagesordnungspunkt 38 steht auf der Konsensliste. Tagesordnungspunkt 39 war die Priorität der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unter der Nummer 3.1. Die Tagesordnungspunkte 40 bis 42 stehen wiederum auf der Konsensliste.

Ich rufe nun auf

**lfd. Nr. 43:**

**Keine weiteren Begegnungszonen – Modellprojekte ersatzlos beenden**

Antrag der AfD-Fraktion  
Drucksache [18/1632](#)

In der Beratung beginnt die AfD-Fraktion und hier der Abgeordnete Ubbelohde. – Bitte schön!