



Mobilität in Berlin braucht auch neue Straßen

**Nur leider braucht es in Berlin auch sechs Jahre für knapp
200 Meter Bauabschnitt**

Am 27. August wurde der 16. Bauabschnitt der Autobahn A100 zwischen dem Dreieck Neukölln und dem Treptower Park eröffnet. Passend zur politischen Lage in unserer Stadt ohne feierliche Zeremonie vor Ort, da der Senat wieder einmal den Kniefall vor Autonomien und Linksextremisten probt, die womöglich bis in SPD-Kreise reichen.

Interessant ist die Situation am Treptower Park, da der Verkehr aus der sechsspurigen Autobahn in einem zweispurigen Provisorium über der Spree mündet. Der Erholungseffekt und die Zeitersparnis für Auto- und Lkw-Fahrer auf der Autobahn wird mit unzähligen Ampelumläufen und Dauerstau am Treptower Park zunichte gemacht.

Leider hat auch der aktuelle Senat bisher keine Anstalten gemacht, den notwendigen Weiterbau nach Lichtenberg zu forcieren. Dabei wäre es so einfach: Der Regierende Bürgermeister, die Verkehrssenatorin und auch ihr Amtskollege im Bund haben das gleiche Parteibuch, das könnte beschleunigend wirken.

Kai Wegener schießt stattdessen auf eine Volksabstimmung darüber. Die sieht der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aber gar nicht vor. Der orientiert sich an den Fakten, und die besagen: Auch wenn der 17. Bauabschnitt der wahrscheinlich teuerste in der Geschichte des Autobahnbaus werden wird, wird er volkswirtschaftlich ein positives Ergebnis nach sich ziehen. Wäre es anders, hätte der Bund nicht mit kostspieligen Vorleistungen bereits Fakten geschaffen.

- **Auto- und Lkw-Fahrer brauchen viel Geduld am Treptower-Park**

Insofern können wir uns nur wünschen, dass der Widerstand von grünen Stadträten spätestens am 21. September 2026 verstummt, da sie sich – aufgrund desaströser Wahlergebnisse – einer ihrer Qualifikation gemäßen Tätigkeit widmen dürfen und in den Bezirksämtern Vernunft und gesunder Menschenverstand Einzug halten werden. Und eben auch die A100 weitergebaut werden kann.

**Folgen Sie der
Hauptstadtfraktion
in den Medien
und nehmen Sie
Kontakt auf:**

- ☎ +49 30 23 25-26 22
- ✉ info@afd-fraktion.berlin
- 💻 afd-fraktion.berlin
- ✂ x.com/afdfraktionagh
- 📘 facebook.com/AfDFraktionAGH
- ▶ [youtube.com/c/AfDFraktion AbgeordnetenhausBerlin](https://youtube.com/c/AfDFraktionAbgeordnetenhausBerlin)
- 📷 instagram.com/afdfraktionagh
- 🎵 tiktok.com/@hauptstadtfraktion



**Abonnieren
Sie unseren
Newsletter**

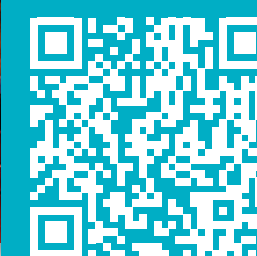
IMPRESSUM

HERAUSGEBER Fraktion der Alternative für Deutschland im Abgeordnetenhaus von Berlin, Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin **V.i.S.d.P.** Dr. Kristin Brinker **TELEFON** 030 2325-2622 **E-MAIL** info@afd-fraktion.berlin Diese Zeitung informiert über die Arbeit der AfD-Fraktion. Sie darf nicht zu Wahlwerbezwecken verwendet werden.



Hauptstadtmobilität 2035 Berlin kommt voran

**Mehr Infos und
Hintergründe
findet ihr
auf unserer
Webseite:**



**Berlin kommt voran.
Schnauze voll vom
Verkehrschau?**

1



Sag uns, was dich nervt!

**Mach deinem Frust
Luft und schreib uns,
worüber du dich
im Berliner
Straßenverkehr so
richtig aufregst:**

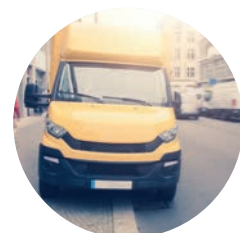


QR-Code scannen oder schreib an: meinfrust@berlinkommtvoran.de



Der motorisierte Individualverkehr (MIV) – Rückgrat individueller Freiheit und Mobilität

Der motorisierte Individualverkehr bleibt auch in Zukunft ein unverzichtbarer Bestandteil urbaner Mobilität. Gerade in einer vielfältigen Metropole wie Berlin, in der Lebensrealitäten, Arbeitswege und Mobilitätsbedarfe stark differieren, darf der MIV nicht ideologisch ausgegrenzt, sondern muss pragmatisch eingebunden werden. Er garantiert flexible Mobilität für Familien, Schichtarbeiter, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Gewerbetreibende – also für all jene, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind. Der Schutz und Ausbau der Pkw-Infrastruktur ist daher keine Rückwärtsgewandtheit, sondern Ausdruck sozialen Realismus' in der Verkehrspolitik.



Wirtschaftsmobilität sichern – Logistik als Lebensader der Hauptstadt

Die urbane Logistik ist das mobile Rückgrat der Berliner Wirtschaft. Von Lieferdiensten über Bau- und Handwerksverkehr bis hin zu Paketdiensten und dem innerstädtischen Großhandel – ohne funktionierende Wirtschaftsverkehre steht Berlin still. In einer Zeit, in der E-Commerce, Dienstleistungen und kleinteilige Versorgung stark zunehmen, darf der Wirtschaftsverkehr nicht durch politische Verdrängungsstrategien behindert werden.



Radverkehr fördern – ohne ideologische Schlagseite

Der Radverkehr ist ein bedeutender Bestandteil urbaner Nahmobilität. Er ermöglicht flexible, emissionsfreie Fortbewegung und trägt zur Entlastung des Straßenverkehrs bei. Doch eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik darf Radfahrer nicht künstlich privilegieren, sondern muss für Gleichberechtigung und Integration aller Verkehrsarten sorgen. Ziel ist ein Verkehrssystem, das nicht auf Verdrängung, sondern auf Koexistenz basiert.



Zu Fuß unterwegs – barrierefreie Nahmobilität für alle Generationen

Fußgänger sind das Fundament jeder Mobilitätskette. Ob für den Schulweg, den Weg zum Supermarkt oder zur Bushaltestelle – jeder Verkehr beginnt und endet zu Fuß. Eine moderne Verkehrspolitik muss deshalb die Nahmobilität stärken, ohne sie gegen andere Verkehrsformen auszuspielen. Der Fußverkehr verdient Unterstützung durch Sicherheit, Komfort und Barrierefreiheit – nicht durch Symbolpolitik. Eine koordinierte Beleuchtungs- und Sicherheitsstrategie ist notwendig, um auch in den Abendstunden Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.



Öffentlicher Nahverkehr – Rückgrat städtischer Mobilität

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist der Schlüssel zu flächendeckender, bezahlbarer Mobilität. Doch Qualität darf nicht durch kurzfristige Symbolpolitik gefährdet werden. Subventionierte Flatrate-Tickets ohne langfristige Finanzierung, wie zuletzt auf Bundesebene angestoßen, gefährden den Ausbau ebenso wie Sicherheit und Wartung.



Mobilitätsinnovation als Chance – Technikoffenheit statt Technogiedogma

Die Zukunft urbaner Mobilität entscheidet sich nicht durch ideologische Verbote, sondern durch technische Machbarkeit und Innovationsgeist. Berlin sollte Modellstadt für neue Mobilitätsformen werden offen für Ideen, aber kritisch im Blick auf Nutzen, Akzeptanz und Kosten.

Wer den Verbrennungsmotor politisch aus dem Verkehr drängen will, gefährdet nicht nur Mobilität, sondern auch Arbeitsplätze, Forschung und Investitionen. Wir setzen auf klugen Wandel statt planwirtschaftlichen Umbruch – damit Mobilität in Berlin auch morgen bezahlbar, vielfältig und innovativ bleibt.

Die AfD hält den Druck hoch – mit Erfolg!

Besonderer Dank gilt auch den zahlreichen engagierten Bürger unserer Stadt.

Die Sauberkeit und Sicherheit unserer Parks, Grünflächen und Straßen befindet sich in einem alarmierenden Zustand. Illegale Müllablagerungen, vermüllte Ecken an Bahnhöfen und überquellende Papierkörbe an Wochenenden sind in Berlin längst Alltag. Diese Entwicklung ist nicht neu – sie verschärft sich seit Jahren. In sozialen Medien dokumentieren zahlreiche Seiten das Ausmaß der Verwahrlosung. Ein Armutszeugnis für jeden Senat der letzten Jahrzehnte – egal ob unter SPD, CDU oder Grünen, die Lage wurde stetig schlechter.

Für uns als AfD ist klar: Die Verwahrlosung ist kein Schicksal, sondern Folge politischer Versäumnisse. Wenn Sauberkeit zur Nebensache erklärt, Obdachlosencamps als „Kultur“ verklärt und Müll als „Vielfalt“ gefeiert wird, dann braucht man sich über den Niedergang nicht wundern. Viele Berliner fühlen sich in ihrer Stadt nicht mehr wohl – Touristen meiden sie zunehmend.

Unter dem Motto „Genug verwahrlost. Sauberkeit ist Ehrensache.“ haben wir im Frühjahr unsere Kampagne gestartet. Sie fand breites mediales Echo und brachte das Thema wieder ins öffentliche Bewusstsein. Artikel, Berichte und Diskussionen folgten – ein Erfolg unserer Oppositionsarbeit und des Engagements

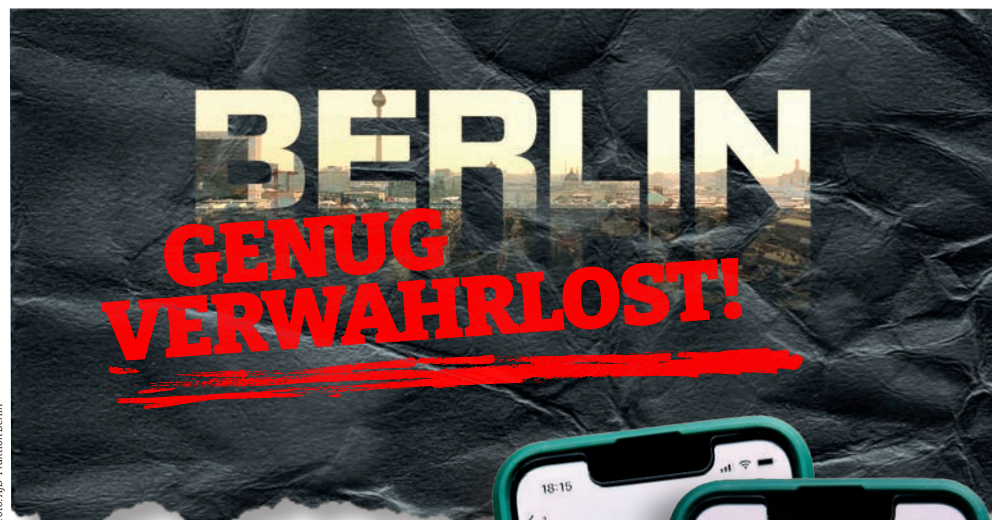


Foto: AfD-Fraktion Berlin

vieler Bürger. Andere Hauptstädte wie Wien zeigen, dass es besser geht.

- **Die Verwahrlosung ist nicht neu – sie verschärft sich seit Jahren.**

Und der Senat? Streicht ausgerechnet im Umweltbereich die Mittel. Parks und Grünanlagen sind ihm offenbar egal – dafür fließt Geld in neue Flüchtlingsunterkünfte und ein queeres Archiv. Eine fragwürdige Prioritätensetzung – typisch schwarz-rot.

ALEXANDER BERTRAM



afd-fraktion.berlin/sauberkeit-ist-ehrensache

75 Jahre Verfassung von Berlin

"Berlin ist ein deutsches Land und zugleich eine Stadt."



Foto: AfD-Fraktion Berlin, wikipedia

Die Entwicklung Berlins zur Selbstverwaltung und zum Stadtstaat reicht zurück bis zur Steinschen Städteordnung von 1808. Groß-Berlin entstand 1920 durch Vereinigung Berlins mit sieben Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken, deren Namen heute noch erhalten sind.

Am 1. Oktober 1950 trat die erste staatliche Verfassung Berlins in Kraft mit dem Satz: „Berlin ist ein deutsches Land und zugleich eine Stadt.“ Sie galt offiziell für ganz Berlin, faktisch aber nur für die drei Westsektoren. Die Stadt war durch die Währungsreform und Blockade rechtlich geteilt. Ost-Berlin entwickelte eine eigene

Verfassung nach der Wende 1990. Nach der Wiedervereinigung wurde 1991 die Verfassung von 1950 auf Ost-Berlin ausgeweitet, die Ost-Verfassung aufgehoben.

1995 wurde eine neue Verfassung beschlossen und per Volksentscheid angenommen. Sie feierte 2025 ihren 30. Geburtstag, steht aber in Kontinuität mit der von 1950. 1996 stimmte Berlin mehrheitlich für eine Fusion mit Brandenburg, die am "Nein" Brandenburgs scheiterte. Die Berliner hätten damals ihre Staatlichkeit aufgegeben.

Bleibt die Frage: Wäre das Staatsbewusstsein heute stärker?