A6NEU Seid dabei! Wir machen Berlin autofrei!

Antragsteller*innen:	
Tagesordnungspunkt:	6. Unsere Paper für das Wahlprogramm von Bündnis 90/ Die Grünen
Status:	Modifiziert

Antragstext

Autos zerstören unsere Stadt, töten unsere Kinder und festigen das Patriarchat.
Die GRÜNE JUGEND Berlin reicht deshalb folgenden Antrag bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Berlin für das Landeswahlprogramm ein:

Titel: "Seid dabei! Wir machen Berlin autofrei!"

Problemlage

- Reduktion von Autos in der Innenstadt hätte viele positive Folgen, denn Autos sorgen für viele Probleme:
- Autos nehmen viel Platz weg, der viel mehr Menschen zu Gute kommen könnte
- Auch E-Autos oder andere Antriebe sind klimaschädlich, brauchen Platz und sind nicht sozialverträglich
- Vermeidung von Unfällen und sogar Todesfällen, die durch Verkehrsunfälle mit Autos und LKWs entstehen
- Erreichen der Klimaziele nur möglich, wenn Anzahl der Autos massiv verringert wird
- Keine Autos bedeuten auch: Kein Autostau.
- So schafft man eine lebenswertere Stadt und lebenswertere Kieze
- Eine Autofreie Stadt wäre leiser, gesünder (durch fehlende Abgase) und weniger durch Feinstaub belastet
- Mit einer anderen Art von Mobilität kommen alle sicher, klimaschonend und sauber ans Ziel

Vision 2050

- Ganz Berlin ist autofrei.
- Seit über 25 Jahren gibt es keine Verkehrstoten im Berliner Verkehr mehr
- Der Umweltverbund nimmt 90% des öffentlichen Verkehrsraums ein

Meilensteine 2035

Ausbau des ÖPNV

- Der öffentliche Personennahverkehr ist ticketfrei und vollständig umlagenfinanziert
- durch ein dichtes Bus-, Straßenbahn-, U-Bahn- und S-Bahnnetz haben alle Berliner*innen keinen Grund, private PKWs zu besitzen oder zu nutzen

Ausbau des Radverkehrs

- Das kostenlose Fahrradverleihsystem erfreut sich durch die Dichte von Stationen, die maximal 200m zueinander entfernt sind, an großer Beliebtheit
- Berlin besitzt ein lückenloses Netz an sicheren Radwegen. Kein Mensch muss Angst haben, einen Weg mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Eine neue Stadtplanung

- Eine feministische Verkehrspolitik der kurzen und sicheren Wege ist auch außerhalb des S-Bahn-Ringes deutlich erkennbar.
- Das Schumann-Viertel und die Siemensstadt sind zwei moderne, klimaneutrale, autofreie Vorzeigekieze, denen alle anderen Viertel folgen werden

Klimaneutraler Wirtschaftsverkehr

- Die Ausweitung von KoMoDo (die kooperativen Nutzung von Mikro-Depots für Kurier-, Express-, Paket-Branche) war so erfolgreich, dass Berlin die höchste Auslieferungsquote von Paketen mit Lastenrädern in ganz Europa hat.
- DB Güterbahnhöfe sind die Hauptumschlagspunkte für die Belieferung des nah- und umliegenden Einzelhandels
- Schiene und Lastenfahrrad sind die Hauptverkehrsmittel des Wirtschaftsverkehrs.
- Die Fahrzeugflotte der Verwaltung, Straßen- und Grünflächenamt, Stadtentwicklungsamt, Ordnungsamt ist emissionsfrei

Autofreie (Innen)stadt

- Innerhalb des S-Bahn-Ringes sind nach dem Wiener Modell (diskutieren in großer Gruppe) alle Straßen autofrei umgestaltet worden. Einzelne

Ausnahmen sind nur noch für verbrennungsfreie Fahrzeuge von städtischen Behörden/ Pflegedienstleistungen/ Wirtschaftsverkehr möglich.

- Der Umweltverbund macht 90% des Gesamtverkehrs aus.
- Die ÖPNV- und Radinfrastruktur ist vollständig vom Autoverkehr mindestens mit Bordsteinen getrennt. Wo eine Trennung nicht möglich ist, hat der Umweltverbund stets Vorfahrt.
- Es wurden alle zwei- oder mehrspurigen Autostraßen durch Spurwege ersetzt.
- Alle Straßen haben sichere und breite Fuß- und Radwege, mehrspurige Straßen haben Busspuren

Maßnahmen bis 2026

Verkehrs- und Stadtplanung ändern

- Verkehrsplanung ist immer für übermorgen und nicht für heute. Deshalb müssen wir heute schon visionär planen, damit wir unsere Ziele von morgen erreichen. Darum ist ein Ausbau von Autoinfrastruktur nicht mehr zeitgemäß.
- In der Stadtplanung werden die Kieze als Lebens- und Arbeitsraum hervorgehoben. Alltagsbedürfnisse müssen in Fußreichweite befriedigt werden können, Aufenthaltsplätze geschaffen und freigewordene Verkehrsflächen grün umgestaltet werden. Ein großes Förderpaket für die Stärkung des Umweltverbunds und von Lebensräumen in Kiezen wird eingeführt
- Alle Neubaugebiete werden mit dem Ziel der autofreien Stadt geplant. Alternativangebote wie ÖPNV- und Radanbindungen sind fester Bestandteil jeder neuen Planung.

Freie Fahrt fürs Rad

- Einbahnstraßen werden in die Gegenrichtung für Radfahrer*innen geöffnet
- Radschnellwege werden auch innerhalb der Bezirke umgesetzt und an die Alltagsbedürfnisse der Menschen angepasst

Lieferverkehr jenseits vom Auto fördern

- Ausbau des umweltfreundlichen Lieferverkehrs: Erweiterung der Lastenrad-Hubs auf alle Bezirke (KoMoDo (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin) und weitere)
- Bahnanschlüsse werden für neue Gewerbegebiete verpflichtend geplant und bei bestehenden Gewerbegebiete reaktiviert
- Falls unausweichlich wird ein Programm für Kleinsttransporter eingeführt

Ausbau des ÖPNV

- Ausbau öffentlicher Personennahverkehr: Der ÖPNV wird ausgebaut, attraktiver gestaltet und konsequent vom Autoverkehr getrennt.
- Baulich getrennte Busspuren und mehr U-Bahnwaggongs, die eine Fahrradmitnahme ermöglichen, werden eingeführt
- Das Angebot an Mobility-Hubs mit Sharing Anbindung wird vergrößert, die Aufenthaltsqualität von Bushaltestellen und Kiezen verbessert und ein durch Umlagen finanzierter kostenloser BVG-Verkehr am Wochenende eingeführt.
- Dezentrale Verbindungen innerhalb und zwischen den Kiezen werden gestärkt
- Insbesondere in den Außenbezirken werden mehr Straßenbahn- und Nachtbusverbindungen geplant und umgesetzt
- Das Bärenticket schafft zusätzliche Anreize, den ÖPNV zu nutzen

Umstieg fördern, Autoverkehr reduzieren!

- Einführung einer Umstiegsprämie bei einem Autoexportverkauf/für die Abgabe eines Autos: Ehemalige Autobesitzer*innen bekommen abhängig vom Kaufpreis einmalig eine Geldsumme gutgeschrieben, die sie entweder für ein ÖPNV-(Familien)ticket, stationäres Car-Sharing, Bike-Sharing oder den Kauf eines Fahrrads, Lastenrads oder E-Bikes nutzen können
- Schaffung eines Belohnungssystems nach dem Vorbild Tübingens für Berliner*innen, die sich zu einem autofreien Jahr verpflichten
- Parkplatzverknappung: nach Pariser Vorbild werden mindestens 50% der Berliner Autoparkplätze abgeschafft, 20% werden für Sharingangebote reserviert und in ausreichender Anzahl mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Liefer- und Ladezonen werden berücksichtigt.
- Es gibt einen offiziellen Online-Kosten-Rechner, welche die jährlichen Kosten für den Straßenverkehr, inklusive der öffentlichen Ausgaben für Infrastruktur und Instandhaltung mit den anfallenden Kosten des Umweltverbundes vergleicht, um auch die ökonomischen Vorteile einer emissionsfreien Verhaltensweise im Verkehr sichtbar zu machen.
- Berlin setzt sich dafür ein, dass die Strafe für Parken ohne Parkschein mindestens so hoch ausfällt, wie die Strafe für Beförderungserschleichung im ÖPNV

Kieze können Klimaneutralität!

- Mindestens 10 Kieze werden zu verkehrsberuhigten Superblocks nach dem Vorbild Barcelonas umgebaut. Parkplätze in den Kiezen werden abgeschafft, nur Be- und Entladezonen, keine Parkplätze; die Verkehrssicherheit wird gestärkt.

Naherholungsau statt Autostau!

- Der Zeitplanes des Mobilitätsgesetzes wird konsequent eingehalten und umgesetzt
- Umsetzung von Pilotprojekten- eine autofreie Hauptverkehrsstraße pro Bezirk
- Stop der Subventionierung von Parkplatzflächen: Parkraumbewirtschaftung wird massiv ausgeweitet, Parken lohnt sich nicht mehr (besondere Berücksichtigung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen)
- sämtliche Ausbauprojekte für Autostraße und Autobahnen werden eingestellt
- Bei sanierungsbedürftigen Autobahnen und anderweitiger Autoinfrastruktur wird der Rückbau geplant
- Bis spätestens 2025 wird in der gesamten Innenstadt ein Tempolimit von 30km/h eingeführt.
- Im gesamten Stadtgebiet werden 200 neue temporäre Spielstraßen eingerichtet. Sie schaffen dezentrale und attraktive Orte, die zeigen, welche Vorteile eine autofreie Stadt mit sich bringt.

Verkehrspolitik von allen Menschen für alle Menschen!

- Sowohl in der Besetzung der zuständigen Ämter, als auch in der Planung der Berliner Verkehrspolitik wird auf eine paritätische Repräsentation von Männern* und Frauen* und eine feministische Verkehrspolitik geachtet.

Begründung

Erfolgt mündlich