

A22NEU Verkehr darf keine Frage des Geschlechts sein - Wir wollen eine autofreie Stadt für alle!

Antragsteller*innen:

Tagesordnungspunkt: 4. GJ B Positionen für das Superwahljahr

Antragstext

1 Die Klimakrise verschärft soziale Ungerechtigkeit und so sind Frauen* weltweit
2 am stärksten von den Folgen der Klimakrise betroffen. Gerade Verkehrspolitik
3 wird von Männern für Männer gemacht. Zum einen sind die meisten anerkannten
4 Expert*innen und Politiker*innen männlich*, zum anderen liegen den getroffenen
5 Maßnahmen oder Lösungsansätzen männlich konnotierte Verhaltensweisen zu Grunde.

6 82,5 % der Beschäftigten in der Automobilbranche sind männlich. [1] Auf
7 Bundesebene gab es noch nie eine Verkehrsministerin*. Im Ausschuss für Umwelt,
8 Verkehr, Klimaschutz des Berliner Abgeordnetenhaus sind lediglich vier von 22
9 Mitgliedern weiblich*. Der Vorsitzende des Ausschusses sowie sein Stellvertreter
10 sind beide männlich*.

11 Eine E-Auto Förderung kommt zum Beispiel vor allem Männern zu Gute. Da Autos
12 generell für stereotypes männliches Mobilitätsverhalten "Morgens zur Arbeit,
13 Abends nach Hause" gut geeignet sind. Dazu kommt, dass E-Autos oft 1-2 Sitzplätze
14 sind. Da

15 Frauen* in unserer Gesellschaft weiterhin zu einem Großteil die Care-Arbeit von
16 Kindern übernehmen, sind solche Autos unpraktisch. Zudem sind E-Autos trotz
17 Förderung sehr teuer und nur privilegierte wohlhabende Menschen können sie
18 sich leisten. Frauen* verdienen immer noch im Durchschnitt deutlich weniger
19 als Männer* wie der Gender Pay Gap beweist.

20 Frauen* und ihre Perspektiven werden auf Grund ihrer gesellschaftlichen Position
21 bei Klimaanpassungs- sowie Klimaschutzmaßnahmen also weniger beteiligt. Aufgrund
22 gesellschaftlicher Vorstellungen tragen sie weniger zur Klimazerstörung bei. Und
23 da männlich konnotierte Verkehrswege eher gefördert werden, sind Wege nicht nur
24 nicht für sie ausgelegt, sondern im Zweifel auch gefährlich.

25 Denn Männer* besitzen nicht nur 2 mal öfter ein Auto. Sie sind für mehr
26 fahrlässiges und gefährdendes Verhalten verantwortlich. 77% der
27 Geschwindigkeitsüberschreitungen fallen auf Männer* zurück, 92% von
28 dokumentiertem unzulässigem Überholen und Vorbeifahren wird von Männer*
29 begangen. Diese Relation hat nichts damit zu tun, dass Männer* generell
30 schlechtere Autofahrer*innen sind, sondern mit toxischen
31 Männlichkeitsvorstellungen, die Jungen von klein auf aneignen werden.

32 Diese Zahlen zeigen die Notwendigkeit einer feministischen
33 Verkehrspolitik. Verkehrssicherheit zu schaffen, bedeutet eine sichere
34 Stadt für Frauen*.

35 Unsere Stadt autofrei zu machen, hat auch etwas mit Flächengerechtigkeit
36 zu tun. 2/3 der Wege stehen momentan noch 1/3 der Autofahrer*innen zu.
37 Wenn Berlin autofrei wäre, hätten wir mehr Platz für Fahrradfahrer*innen

38 und Fußgänger*innen und Parks in denen wir unsere Freiheit verbringen
39 können.

40 Als GRÜNE JUGEND Berlin kämpfen wir für Kieze der kurzen Wege. Wir müssen
41 wegkommen von langen Wegen, die wir möglichst schnell zurücklegen wollen und
42 dabei zu viele CO2 Emissionen ausstoßen. Wichtige Infrastruktur wie Supermärkte,
43 Krankenhäuser, Schulen etc. müssen für alle Menschen gut erreichbar sein – und
44 zwar zu Fuß, dem Bus oder dem Rad, nicht mit dem Auto.

45 Wir wollen Berlin langfristig so umbauen, dass Menschen sich hier
46 gerne aufhalten. Straßen sollen entsiegelt werden und durch Parks ersetzt
47 werden. Staatliche Gelder müssen gleichberechtigt unterschiedlichen
48 gesellschaftlichen Gruppen zu Gute kommen. Flächendeckend muss Gender Budgeting
49 durchgeführt werden, die Besetzung der Planungsbüros muss mindest quotiert sein
50 und unterschiedliche Gruppen abbilden.

51 Die Stadtplanung ist feministisch. Mobilitätsverhalten bestimmter
52 Bevölkerungsgruppen werden nicht überproportional zur Grundlage für die
53 Planungen genutzt und gefördert. Der öffentliche Raum ist Barrierefrei, der
54 Platz gerecht aufgeteilt.

55 Keine Antriebswende!

56 Wir brauchen keine Antriebswende, sondern ein Berlin für alle!

57 Für ein Berlin für alle

58 Eine emanzipatorische Verwaltung

59 Um die Verkehrspolitik insgesamt feministisch zu gestalten, müssen wir auch bei
60 der
61 Verwaltung Maßnahmen ergreifen. Damit Planungsbüros sich auf die Arbeit
62 feministischer Stadtplanung ausrichten können, braucht es Fortbildungen zu
63 Gender Budgeting und feministische Stadtplanung. Außerdem ist dringend eine
64 quotierte Besetzung der Planungsbüros notwendig.

65 Um mit dem gesamten Bild einer männlich*-dominierten Stadtplanung und
66 Verkehrspolitik zu brechen, müssen wir auch im Bildungsbereich für ein
67 Umdenken sorgen. Ingenieurs- und stadtplanerische Studiengänge müssen für
68 Frauen* attraktiver gemacht werden, Studiengänge oder Module für feministische
69 Stadtplanung müssen geschaffen und gefördert werden.

70 Insgesamt muss die Verkehrsverwaltung aber auch Genderbudgeting einsetzen und
71 umfassend analysieren, welche Teile der Bevölkerung vermehrt welche
72 Verkehrsmittel benutzen und entsprechende Anpassung der bestehenden
73 Infrastruktur an die Geschlechterverteilung unternehmen. – Gerade da in den
74 letzten 80 Jahren mit Abstand das meiste Geld für Autos ausgegeben wurde,
75 diese aber nicht von allen Menschen genutzt werden und gleichzeitig unsozial,
76 gefährlich und klimaschädlich sind.

77 Wir fordern, dass kein Geld mehr für die Autoinfrastruktur, sondern für Fuß-,
78 Fahrrad und ÖPNV ausgegeben werden soll. Durch mehr Ausgaben für
79 nichtmotorisierten
80 Individualverkehr und den Umweltverbund kann auch aktiv eine

erhöhte Nachfrage für andere Verkehrsmittel als das Auto geschaffen werden.

Frauen*förderung für Verkehrs- und Stadtplanung:

Um Frauen* nachhaltig für Verkehrs- und Stadtplanung zu begeistern, fordern wir die Schaffung von Projekt-AGs in Schulen, um Mädchen zu empowern. Zudem fordern wir die Förderung von Projekten zur Ermutigung und Begeisterung von Mädchen und Frauen* für technische Studiengängen an Universitäten und Hochschulen (beispielsweise Robotika der TU Berlin). Berufsberatung muss gendersensibel sein und auch Mädchen zu männer*-dominierten Berufen empowern.

[1]https://www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032-010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf , S. 44

Eine emanzipatorische Verwaltung:

- Damit Planungsbüros sich auf die Arbeit feministischer Stadtplanung ausrichten können, braucht es Fortbildungen zu Gender Budgeting und feministische Stadtplanung.
- Außerdem ist dringend eine quotierte Besetzung der Planungsbüros notwendig.
Dafür müssen Ingenieurs- und Städteplanerische Studiengänge für Frauen* attraktiver gemacht werden
- Studiengänge/Module für feministische Stadtplanung schaffen und fördern
- Gender Budgeting für Ausgaben für Verkehr
- Umfassende Analyse, welche Teile der Bevölkerung vermehrt welche Verkehrsmittel nutzen und entsprechende Anpassung der bestehenden Infrastruktur an die Realität
- Bedarfsgerechte Finanzierung von öffentlicher Infrastruktur
- In den letzten 80 Jahren wurde mit Abstand am meisten Geld für das Auto ausgegeben. Autos werden aber nicht von allen Menschen genutzt, sind deswegen unsozial, gefährlich und klimaschädlich.
- Kein Geld soll mehr für Auto-Infrastruktur ausgeben, sondern für Fuß-Fahrrad- und Öffentlicher Personen nah-Verkehr.
- Durch Mehrausgaben für nicht-motorisierten Individualverkehr soll auch aktiv eine erhöhte Nachfrage für andere Verkehrsmittel als das Auto geschaffen werden.

115 Frauen*förderung für Verkehrs- und Stadtplanung:

- 116 • In Schulen sollen Projekt AGs für Mädchen eingerichtet werden um Mädchen
117 +zu empowern
- 118 • Projekte zur Ermutigung und Begeisterung von Mädchen und Frauen* zu
119 technischen Studiengängen von Universitäten (beispielsweise Robotika der
120 TU Berlin) sollen gefördert werden
- 121 • Berufsberatung muss gendersensibel sein und Mädchen zu männer*dominierten
122 Berufen empowern
- 123 • Desweiteren müssen entsprechende Stellen bereitgestellt werden um den
124 Umbau unserer Stadt zu gewährleisten.

125 Sicherheitsgefühl auf Heimwegen verbessern:

126 Viele Menschen fühlen sich auf dem Heimweg nachts unwohl. Wir wollen für einen
127 entspannten Heimweg mit dem Umweltverbund, eine bedarfsgerechte Ausleuchtung von
128 Straßen für ein erhöhtes

129 Sicherheitsgefühl, damit das Auto nicht mehr die einzige verlässliche
130 Möglichkeit für den Heimweg ist. Dafür wollen wir Lampen, die den Fuß- und
131 Radweg erleuchten, jedoch nur nach unten Strahlen, um eine erhöhte
132 Lichtverschmutzung vorzubeugen. Zudem soll das erfolgreiche Modell des
133 Heimwegtelefons massiv ausgebaut werden und durch angemessene Kampagnen populär
134 gemacht werden. Um die letzte Strecke von Tram, S- oder U-Bahn zu verkürzen,
135 soll das Nachtbusnetz sowie Angebote für Rufbusse, besonders in Randbezirken
136 ausgebaut werden.

137 Für eine lückenlose Barrierefreiheit:

138 Große Prestigeprojekte, moderne Bahnhöfe und autofreie Kieze zeigen uns, wie
139 vielfältig Möglichkeiten der Stadtgestaltung sein können, doch oftmals sind es
140 Kleinigkeiten, die vielen Menschen die barrierefreie Teilnahme am öffentlichen
141 Leben verwehren.

142 Schon bei kleinen Bordsteinen, Straßenübergängen, Tram Gleise oder
143 Fahrradverleihsysteme werden Kinderwagen, Menschen mit Gehbehinderungen
144 oder ältere Menschen benachteiligt.

145 Wir fordern eine immense Aufstockung der Mittel für die lückenlose
146 Nachbesserung, damit Barrieren endgültig der Vergangenheit angehören. Das
147 schließt Fahrstühle an allen Bahnhöfen mit ein.

148 Ein Ausbau des Umweltverbundes, also Mobilität die öffentlich, nachhaltig und
149 bezahlbar ist, bietet die Stärken Barrieren abzubauen. Dafür setzen wir uns für
150 mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder im ÖPNV ein. Linienbusse
151 und Rufbusse müssen ohne Umstände einen barrierefreien Einstieg, sowie mehr
152 Platz für barrierefreien Personentransport bieten.

153 Bahnhöfe, Bushaltestellen und Umsteigestationen müssen Umsteigegehilfen und
154 Barrierefreie Beschilderung, sowie Blindenschrift und weitere Angebote für eine
155 ganzheitlichen barrierefreie ÖPNV bieten. Ein neuer Aufzug ist ein erster

156 Schritt - lediglich nur einer von vielen weiteren Verbesserungen der
157 Stadtgestaltung.

158 Alle Einkaufszentren und Großflächige Einzelhandel- sowie Industrie- und
159 Gewerbegebiete müssen bis 2026 barrierefrei mit dem Umweltverbund schnell und in
160 dichtem Takt erreichbar sein.

161 Für eine familienfreundliche Stadt:

162 Das der Schulweg vieler Kinder über gefährliche Kreuzungen und stark befahrene
163 Straßen führt, ist keine Seltenheit. Die Zahl der Straßenunfälle in Berlin ist
164 2019 in manchen Bezirken um mehr als 170% zum Vorjahr gestiegen (Quelle:
165 Polizeiliche Unfallbericht nochmal nachchecken!)

166 Daher ist das Angstgefühl und die Bereitschaft der Eltern ihre Kinder mit dem
167 privaten Auto zur Schule zu bringen verständlich. Viele Eltern können sich das
168 nicht leisten und ein Dauerzustand der Angst darf der Berliner Straßenverkehr
169 nicht werden! Wir fordern sichere Schulwege, jetzt und in allen Bezirken! Die
170 Maßnahmen dafür sind längst bekannt: Ausbau von Fahrradwegen, Fußgänger*innen-
171 und Fahrradampeln, Spielstraßen, Tempo-20 Zonen in Wohnstraßen, Tempo-30 Zonen
172 auf Bundesstraßen sowie Fußgänger*innenübergänge vor und um Schulen und
173 Kindergärten führen nachweislich in vielen Städten zu weniger Unfällen. Die
174 Konsequente Umsetzung der Feministischen Mobilität lässt alle Menschen an einem
175 sicheren Straßenverkehr teilhaben.

176 Kindern Raum bieten:

177 Straßen sind nicht für Mobilität praktisch, sie bieten öffentlichen Raum für
178 Kinder zum entfalten und aufwachsen. Wir fordern die konsequente Umgestaltung
179 von Autostraßen in verkehrsberuhigte Spielstraßen.

180 Wohnstraßen statt Durchgangsstraßen:

181 Berlin ist weltberühmt für eine hohe Lebensqualität in Kiezen. Straßenbäume,
182 Subzentren und viele Ladengeschäfte sind ein prägende Teil vieler Kieze Berlins.
183 Auch vollständig neu geplante Kieze und Quartiere dürfen ab sofort nicht
184 mehr autogerecht gestaltet werden. Stattdessen gibt es breite Fahrrad- und
185 Fußwege, Straße Bäume und Gemeinschaftsflächen. Wichtige Infrastruktur, wie
186 Spielplätze, Parks, Grundschulen oder Kitas sind fußläufig zu erreichen und
187 bieten öffentlichen Raum zur Erholung.

188 Das Auto - eine Gefahr für Dich und mich.

189 Als GRÜNE JUGEND sehen wir es kritisch, dass der Berliner Verkehr vom Auto
190 dominiert ist und dieses Verkehrsmittel einen Großteil des öffentlichen Raums
191 einnimmt.

192 Einerseits, da dies zu Schäden an Umwelt und Natur führt - Der Autoverkehr ist
193 auch im ruhenden Zustand (also beim Parken) extrem platzaufwendig und befördert
194 dadurch eine Flächenversiegelung, welche das Stadtklima aufheizt, Hochwasser
195 befördert und die Lebensqualität in der Stadt verschlechtert. Zudem verursachen
196 parkende Autos durch das Parken auf Baumscheiben Schäden an Stadtbäumen.

197 Neben dem parkenden Verkehr verursacht aber auch der fließende Verkehr immense
198 Schäden in der Stadt. Während die schädlichen Abgase und der Feinstaub die

199 Menschen und das Stadtgrün belasten, sorgt das durch den Reifenabrieb
200 verursachte Mikroplastik ebenfalls für starke Verschmutzungen.

201 Abgesehen von den Abgasen und dem Mikroplastik ist aber insbesondere der durch
202 den Verkehr entstehende Lärm eine große Belastung für viele Menschen in Berlin.
203 So kann dieser Herz-Kreislauf-Krankheiten befördern, Stress und psychische
204 Probleme verursachen und die Lebenserwartung senken. - Somit ist das Auto auch
205 ein ungesundes Verkehrsmittel in der Stadt und das allein schon ohne die
206 Tatsache, dass Autofahrer*innen sich weniger bewegen als andere
207 Verkehrsteilnehmer*innen.

208 Autogerechte Politik ist unsoziale Politik. Da insbesondere
209 Bevölkerungsschichten mit mittlerem und höherem Einkommen sich Autos leisten
210 können, werden gerade diese Schichten im öffentlichen Verkehrsraum bevorzugt.
211 Haushalte, welche sich kein Auto leisten können und/oder auf den öffentlichen
212 Nahverkehr (ÖPNV, Fahrrad u.ä.) angewiesen sind, werden benachteiligt. Genauso
213 blockieren stehende Autos in den Kiezen Begegnungszonen und gemeinschaftliches
214 Zusammenleben. - Wenn ihre Kinder in der Angst leben müssen, angefahren zu
215 werden oder stehende Autos zu beschädigen, scheiden für Eltern Straßen als
216 Spielorte aus.

217 Einer der größten Punkte, welcher das Auto in Berlin als überflüssig und
218 geradezu gefährlich für das Gemeinwohl erscheinen lässt, ist die Berliner
219 Klimapolitik. Als Großstadt hat Berlin das Potenzial, durch eine konsequente
220 Verkehrswende im Mobilitätssektor einen Großteil aller dort entstehenden
221 Emissionen einzusparen. Das Fahrrad (E-Bike) bietet dort eine gute Grundlage.
222 Doch statt eines Rückgangs des klimaschädlichen Autoverkehrs in Berlin, ist in
223 den letzten Jahren die Anzahl der in Berlin angemeldeten Autos permanent
224 gestiegen.

225 Als GRÜNE JUGEND sehen wir es als unsere Pflicht, für gesellschaftlich
226 benachteiligte Gruppen, ein gesundes, nachhaltiges Lebensumfeld und eine
227 konsequente Umwelt- und Klimapolitik zu kämpfen. Wir wollen deshalb eine
228 Verkehrswende, die ihrem Namen Ehre macht.

229 Sei dabei - wir machen Berlin autofrei!

230 Nur wenn die Berliner Verkehrspolitik nicht mehr das Auto, sondern die Menschen
231 das Zentrum ihrer Strategien setzt, können wir nachhaltigen Verkehr und die
232 durch das Pariser Abkommen definierten Klimaschutzziele erreichen.

233 Wir fordern deshalb als GRÜNE JUGEND die autofreie Stadt bis 2030. Wir wissen,
234 dass das Auto nicht von heute auf morgen aus der Stadt verbannt werden kann.
235 Viele Menschen sind in Berlin auf ein Auto angewiesen. Das ist das zwangsläufige
236 Ergebnis jahrzehntelanger autozentrierter Politik. Deshalb fordern wir einen
237 stufenweisen Verzicht auf das Auto in der Berliner Verkehrspolitik sowie
238 Maßnahmen, die das Auto schrittweise aus unserem Stadtbild zurückdrängen und
239 Platz machen für Erholung, Wohnraum und andere Verkehrsmittel. Bevor Berlin 2030
240 komplett autofrei wird, fordern wir deshalb bis 2025 eine autofreie Zone
241 innerhalb des S-Bahnringes.

242 Um diese Ziele zu erreichen, muss nicht nur der Autoverkehr reduziert, sondern
243 auch Alternativen aktiv gefördert und geschaffen werden. - Dazu braucht es viele
244 ambitionierte Maßnahmen.

245 Mit gutem Fußverkehr läuft alles

246 Eine nachhaltige Verkehrspolitik fördert nicht nur andere Verkehrsmittel, sie
247 fördert vorrangig kürzere Wege. Ziel unserer Verkehrsplanung muss die dezentrale
248 Stadt der kurzen Wege sein. Wir alle müssen im Alltag Wege zurücklegen - sei es
249 zum Einkaufen, um soziale Einrichtungen zu erreichen, Besetzungen durchzuführen
250 etc.. Wenn wir das in Fußnähe tun können, statt mit dem Auto durch die halbe
251 Stadt fahren zu müssen, hat das einen doppelten Effekt: Wir schonen das Klima
252 immens und fördern gleichzeitig lokale Strukturen und die Kiezkultur.

253 Um Fußwege attraktiver und sicherer zu gestalten, müssen wir unseren Straßenraum
254 umverteilen. Viele Berliner Gehwege sind zu schmal. Es kommt zu Unfällen und
255 Konflikten zwischen Radfahrenden, Fußgänger*innen und Gewerbebetreiber*innen. Um
256 diese Konflikte zu entschärfen erfordert es zusätzlicher Flächen für den
257 Fußverkehr. Dafür müssen wir unsere Straßen neu denken, Parkplätze abschaffen
258 und Fahrstreifen umwidmen.

259 Fußverkehr ist nur möglich, wenn wir unsere Ziele per Fuß erreichen können.
260 Dafür fordern wir eine Stadt der Viertelstunde nach Pariser Vorbild. Alle
261 Berliner*innen sollen alle zum Leben notwendigen Orte in unter fünfzehn Minuten
262 erreichen können. Vorrangig zu Fuß oder mit dem Rad. Um dieses Ziel zu
263 erreichen, müssen wir Verkehrs- und Stadtplanung gemeinsam denken. Wir wollen in
264 keiner Stadt leben, die von überdimensionierten, turbokapitalistischen Shopping-
265 Malls geprägt ist. Wir wollen dezentrale Kiezstrukturen, gemeinnützige Orte und
266 lokale Geschäfte.

267 Um eine Stadt der Viertelstunde umzusetzen, bedarf es mehr Orte, die auch ohne
268 einen eigenen PKW attraktiv zu nutzen sind. Dafür brauchen wir neue
269 Fußgänger*innenzonen. In Friedrichshain-Kreuzberg wurde in wenigen Monaten die
270 erste Berliner Klimastraße als autofreie Zone geplant und umgesetzt. Es ist also
271 möglich, solche Orte in kürzester Zeit zu schaffen. Diese Chance müssen wir
272 nutzen und dabei auch an die Gebiete außerhalb des S-Bahnringes denken. Wir
273 fordern die Umsetzung von autofreien Leuchtturmprojekten auf der
274 Friedrichstraße, dem Kudamm, der Oranienstraße und XXX sowie die Umsetzung 10
275 weiterer Klimastraßen als autofreie Fußgänger*innenzonen pro Bezirk.

276 Eine autozentrierte Stadt schadet vor allem den Schwächsten unserer
277 Gesellschaft. Kinder brauchen Freiräume, unsere Spielplätze kommen diesem
278 Bedürfnis nur bedingt nach. Wir fordern 20 temporäre Spielstraßen in jedem
279 Bezirk. Nach einem Evaluierungszeitraum wird entschieden, ob die temporären
280 Spielstraßen verstetigt werden. Spielstraßen geben Kindern die Möglichkeit, den
281 Straßenraum zu nutzen, der sonst hauptsächlich erwachsenen Autofahrenden
282 vorbehalten ist. Verkehrsberuhigte Bereiche kommen dieser Aufgabe nicht mehr
283 nach. Deswegen müssen prioritär diese verkehrsberuhigten Bereiche vom
284 Autoverkehr befreit werden.

285 Darf ich Dir ein Rad geben?

286 Neben dem ÖPNV bietet sich vor allem auch das Fahrrad als umweltfreundliche
287 Variante an, um längere Wege zurückzulegen. Dennoch ist der Fahrradverkehr
288 aktuell ständiger Gefährdung von Autos, LKW und Bussen ausgesetzt. Dort wird oft
289 der Mindestabstand von 1,5 Metern zu Radfahrenden nicht eingehalten. Außerdem
290 schreckt schlechte Radinfrastruktur oder schlicht gar keine Radinfrastruktur
291 viele Radfahrer*innen vom Radfahren quer durch Berlin ab. Das Berliner

292 Mobilitätsgesetz ist ein wichtiger Schritt, um den Radverkehr in Berlin zu
293 fördern, dennoch müssen Worten auch Taten folgen.

294 Um Tourist*innen, aber vor allem auch Menschen ohne eigenes Fahrrad für
295 nachhaltigen Verkehr in der Stadt zu begeistern, muss das Bikesharing gefördert
296 werden. Städte wie Hamburg zeigen, dass dieses Verkehrsmittel durch spezielle
297 Tarife insbesondere bei kurzen Strecken deutlich an Attraktivität gewinnen kann.
298 Wenn wir allen Berliner*innen einen niedrighschwelligen Anreiz zum Fahrradfahren
299 bieten, können wir sowohl die Nutzung dieses Verkehrsmittels verbessern, als
300 auch für mehr Bewegung sorgen, die Umwelt schonen und gleichzeitig die Mobilität
301 der Menschen verbessern. Das geht aber nur wenn das Angebot in ganz Berlin
302 verfügbar ist. Deshalb fordern wir, dass Berlin die ersten 30 Minuten von durch
303 die Stadt geförderten Bikesharingangeboten kostenlos macht und dass die
304 Sharingprogramme auf die ganze Stadt ausgedehnt werden.

305 Während der Radverkehr in der Stadt insbesondere im Bereich der Radschnellwege
306 aktuell sehr zentrumsorientiert ist, finden viele Alltagsfahrten vor allem auch
307 innerhalb und zwischen Kiezen und Bezirken statt. Da diese jedoch durch die
308 aktuellen Radschnellwege nicht widerspiegelt werden, kann das Fahrrad hierfür
309 nur bedingt eine attraktive Alternative darstellen. Um dies zu ändern, fordern
310 wir die Schaffung von Radschnellverbindungen innerhalb und zwischen der Bezirke,
311 welche sich an den Alltagsbedürfnissen der Menschen orientieren.

312 Um Radverkehr auf großen Straßen möglichst attraktiv und sicher zu gestalten,
313 benötigen wir eine Umverteilung der öffentlichen Verkehrsfläche. Es kann nicht
314 sein, dass Straßen mehrere Spuren für fließenden und stehenden Pkw-Verkehr
315 bieten, aber keinen wirklichen Radweg haben. Da Platz im Verkehr knapp und
316 umkämpft ist, ist aber gerade diese Parkplatz-Dekadenz ein unnötiger Anreiz für
317 Autoverkehr. Deshalb fordern wir, dass größere Straßen ohne reguläre
318 Autoparkplätze auskommen und mit breiten, sicheren Radwegen versehen werden
319 müssen. Denn das Fahrrad bietet eine gute Alternative zum Auto, es ist genauso
320 flexibel und man kommt an dieselben Orte, wie mit dem Auto und ist gleichzeitig
321 umweltfreundlich unterwegs.

322 Um die Mobilität des Fahrrads innerhalb der Kieze zu erhöhen, sollen zudem auch
323 alle Einbahnstraßen für Fahrräder in beide Richtungen geöffnet werden.
324 Fahrradstraßen und Fußgänger*innenzonen dürfen dort keine Ausnahme sein, sondern
325 zur Regel werden. Nur so schaffen wir umweltfreundliche Mobilität für alle.

326 ÖPNV statt Umwelt-Sau

327 Der Öffentliche Personennahverkehr ist schon heute für viele Berliner*innen,
328 besonders für Menschen mit niedrigem Einkommen, unverzichtbar. Er ermöglicht
329 vielen Menschen Mobilität, für die Radfahren und lange Fußwege keine Alternative
330 sind. Lange Wege sind unter Umständen unausweichlich. Auch hier muss der ÖPNV
331 allen Berliner*innen Mobilität ermöglichen. Dafür fordern wir eine ausführliche
332 Sanierung des Berliner Nahverkehrs sowie einen radikalen Ausbau, von dem alle
333 Berliner*innen profitieren. Dabei schließen wir an unsere zentrale Forderung an:
334 Der ÖPNV muss kurze Wege fördern.

335 Nahverkehr für alle

336 Der ÖPNV kann Mittel sein, um Ungerechtigkeiten in unserem System zu entgegenen.
337 Wir setzen uns dafür ein, dass der Berliner Nahverkehr allen Menschen zur
338 Verfügung steht. Egal, welches Einkommen, welchen Wohnort und welches Alter -

339 der ÖPNV ist für alle da. Ein barrierefreier ÖPNV kann Menschen unabhängig
340 machen, die anderweitig auf ein Auto angewiesen wären. Deswegen fordern wir
341 einen bedingungslos barrierefreien Öffentlichen Nahverkehr: Fahrstühle an allen
342 Bahn-, und Busstationen sind genauso erforderlich wie Fahrzeuge, die einen
343 barrierefreien Einstieg ohne externe Hilfe ermöglichen.

344 Mit dem kostenlosen BVG-Ticket für Berliner Schüler*innen ist der Senat einen
345 wichtigen ersten Schritt gegangen. Der ÖPNV soll allen Berliner*innen
346 uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Der eigene Geldbeutel darf nicht darüber
347 entscheiden, ob der ÖPNV genutzt werden kann. Wir fordern einen ticketfreien
348 ÖPNV, der durch eine berlinweite Mobilitätsabgabe finanziert wird. Die
349 Mobilitätsabgabe wird einkommensabhängig Erhoben.

350 Der Bus ist ein Muss

351 Das Berliner Busnetz bildet das dichteste Netz des ÖPNV. Es ermöglicht auch den
352 Menschen Mobilität, die keine Bahnstation in ihrer Nähe haben. Leider verkehrt
353 der Bus nicht überall regelmäßig genug, als dass sich alle Bewohner*innen auf
354 ihn als Verkehrsmittel verlassen können. Für eine komfortable Nutzung des ÖPNV
355 ist deshalb eine dichte Taktung der Busse sowie eine dichte Abdeckung aller
356 bewohnten Gebiete grundlegend.

357 Wir fordern: Alle Berliner*innen steht eine ÖPNV-Haltestelle zur Verfügung, die
358 nicht weiter als 300 Meter von ihrer Adresse entfernt ist, und an der zwischen 7
359 und 20 Uhr mindestens alle fünf Minuten ein Bus oder eine Bahn bestiegen werden
360 kann. Wo diese Taktung und Stationsdichte nicht umsetzbar ist, müssen Ruf- oder
361 Minibusse bestehende Lücken des Netzes beseitigen. Der Weg bis zur nächsten
362 Bahnstation muss mit einem Bus immer ohne ein zusätzliches Ticket möglich sein.
363 Auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollen Berliner*innen nicht länger als 10
364 Minuten auf einen Bus warten müssen.

365 Eine neue Stadtplanung statt komplette Stadtverplanung

366 Eine andere Verkehrspolitik geht nur, wenn wir auch die Stadt anders planen und
367 wahrnehmen. Nicht Wirtschaft, Profitmaximierung und Schnellschnell, sondern
368 Lebensqualität, soziales Miteinander und Nachhaltigkeit müssen hierbei im
369 Zentrum stehen.

370 Strukturelle Benachteiligungen müssen bekämpft werden und dürfen sich nicht im
371 Stadtraum wiederfinden. Deshalb sprechen wir uns für eine feministische
372 Verkehrspolitik, eine Einbeziehung aller Mitbürger*innen und Betroffenen, sowie
373 eine Stadt für alle aus. Dementsprechend fordern wir eine breite Beteiligung
374 aller Bevölkerungsgruppen bei der Stadtentwicklung, sowie eine paritätische
375 Besetzung der Planungsbüros und Behörden. Eine gleichmäßige Repräsentation
376 verhindert eine einseitige Verkehrspolitik.

377 Aber auch bei der Zukunft des Berliner Verkehrs ist die Stadtplanung von
378 zentraler Rolle. Neue Viertel, wie das Schumannviertel oder die Siemensstadt
379 müssen schon jetzt autofrei gestaltet werden, um als Vorzeigekieze zu dienen und
380 zu zeigen, dass Berlin Verkehrswende kann. Wir fordern, dass diese und alle
381 Planungen von Vierteln und Kiezen unter dem Aspekt der autofreien Stadt
382 stattfinden. Alltagsbedürfnisse müssen zu Fuß zu erledigen sein und soziale
383 Begegnungsorte geschaffen werden. Wenn wir von Anfang an Einrichtungen,
384 Geschäfte und anderes in den Kiezen planen, wird der Übergang zum autofreien
385 Kiez deutlich einfacher sein.

386 Ein weiterer zentraler Punkt in der Stadtplanung ist das Konzept der
387 Intermodalität. Nur wenn sowohl in der Planung von Vierteln, als auch in der
388 allgemeinen verkehrspolitischen Strategie einfache Kombinationen von
389 verschiedenen, umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Zentrum steht, können diese
390 eine attraktive Alternative darstellen. Somit kann man dann beispielsweise mit
391 der U-Bahn fahren und die letzten Meter von der Zielstation mit einem Leihrad
392 oder ähnlichem zurücklegen. Wir fordern deshalb, dass Verkehrspolitik intermodal
393 gedacht wird und insbesondere der Umweltverbund durch eine für Nutzer*innen
394 kostengünstige Kombinationsmöglichkeit an Attraktivität gewinnt. Das Angebot an
395 Park and Ride, sowie Bike and Ride Möglichkeiten muss ausgebaut und die
396 dazugehörige Infrastruktur geschaffen werden.

397 Ein Ausbau von Autostraßen oder von Autobahnen in Berlin lehnen wir kategorisch
398 ab. Infrastruktur kann auch Verkehr schaffen - insofern wäre ein weiterer Ausbau
399 ein Schritt hin zu mehr Autoverkehr in Berlin, welchen wir äußerst kritisch
400 sehen.

401 Wirtschaftsverkehr? Rolllt bei Dir.

402 Berlin ist eine Großstadt und hat umfangreiche Waren- und Dienstleistungsströme,
403 die täglich durch die Stadt gehen. Jedoch passen Lkws als sperrige Fahrzeuge
404 nicht nur schwer in das Stadtbild und gefährden aktuell viele Radfahrer*innen,
405 sondern sind auch ein klimaschädlicher Faktor für den Wirtschaftsverkehr der
406 Stadt.

407 Das Projekt der KoMoDo (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch
408 die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von
409 Lastenrädern in Berlin) und weitere) ist bereits ein guter Ansatz, um zumindest
410 den Verkehr der letzten Meter umweltfreundlich zu gestalten. Dieser Ansatz muss
411 fortgeführt und auf alle Bezirke ausgedehnt werden.

412 Dennoch muss auch der Güterstrom nach Berlin anders verlaufen. Die Aufgabe von
413 Güterbahnhöfen, sowie den Lkw-lastigen Warenverkehr sehen wir kritisch. Wir
414 fordern, dass der Schienenverkehr eine zentrale Rolle in der Versorgung Berlins
415 einnehmen muss. Logistikzentren und Gewerbegebiete müssen einen Bahnanschluss
416 haben und durch diesen einen Großteil ihrer Waren beziehen. Bahnanschlüsse
417 müssen deshalb für neue Gewerbegebiete geplant und bei bestehenden Gebieten
418 reaktiviert werden.

419 Innerhalb der Stadt müssen Lastenräder eine zentrale Rolle beim Lieferverkehr
420 einnehmen. Elektrische Kleintransporter dürfen nur in unausweichlichen Fällen
421 eingesetzt werden.

422 Die Verwaltung muss mit positivem Beispiel vorangehen. Bis 2025 muss der
423 komplette Fuhrpark der Verwaltung emissionsfrei und ein Vorbild für
424 klimaneutralen urbanen Verkehr sein.

425 Guck nicht wie ein Auto - Steig um!

426 Die Autofreie Stadt kann nur erreicht werden, wenn es einen massiven Umstieg vom
427 Auto auf den Umweltverbund gibt. Während die genannten, attraktiven Alternativen
428 ein Mittel hierfür sein können, müssen auch weitere Maßnahmen ergriffen werden,
429 um gegen die ungleiche Aufteilung des öffentlichen Raumes vorzugehen und einen
430 klimaneutralen Verkehr aktiv zu gestalten.

431 Zentral ist hierfür die Frage der Parkplätze. Aktuell ist ein Großteil aller
432 Berliner Parkplatzflächen für Autofahrer*innen kostenlos nutzbar.
433 Parkraumbewirtschaftung existiert vor allem im Innenstadtring, ist jedoch nicht
434 sonderlich teuer und kann durch einen günstigen Anwohner*innenausweis umgangen
435 werden. Um diese unnötige Subventionierung zu beenden fordern wir eine
436 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die ganze Stadt, sowie eine Erhöhung
437 der Parkgebühren und eine Orientierung des Anwohner*innenparkausweises am
438 Mietspiegel. Außerdem fordern wir, dass Berlin sich auf Bundesebene dafür
439 einsetzt, dass die Strafe für Parken ohne Fahrschein mindestens so hoch
440 ausfällt, wie die aktuellen Strafen für Beförderungerschleichung.

441 Zudem fordern wir die Reduzierung aller Berliner Parkplatzflächen um 50% nach
442 Pariser Vorbild. 20% der verbleibenden Flächen sollen für Sharingangebote
443 genutzt werden. Liefer- und Ladezonen müssen berücksichtigt werden.

444 Um Unfälle zu verhindern und den Umweltverbund zu stärken fordern wir die
445 Einführung von Tempo 30 in der gesamten Innenstadt bis 2025. Nur so können wir
446 Sicherheit im Straßenverkehr garantieren, Staus verhindern und gleichzeitig
447 einen Umstieg auf den Umweltverbund anregen.

448 Bis zur Umsetzung der autofreien Stadt können auch schon kleine Pilotprojekte
449 zeigen, wie Kieze ohne Autos sich auswirken werden. Die autofreie
450 Friedrichstraße ist hierbei eines der zentralen Vorzeigeprojekte, welches wir
451 als GRÜNE JUGEND begrüßen. Die zeitliche Begrenzung lehnen wir jedoch ab. Wir
452 fordern eine permanent autofreie Friedrichstraße, sowie ein Pilotprojekt für
453 eine autofreie Straße pro Bezirk bis 2023.

454 Die temporären Spielstraßen in Friedrichshain-Kreuzberg zeigen deutlich, wie der
455 Straßenraum für soziale Treffpunkte und Begegnungszonen genutzt werden kann.
456 Dies sollte ein Beispiel für ganz Berlin sein - ob man als Kind bedenkenlos in
457 der Straße spielen kann sollte keine Frage des Wohnorts sein. Deshalb fordern
458 wir die Einrichtung von 200 temporären Spielstraßen in ganz Berlin bis 2023.

459 Strategien für den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund müssen auch
460 Möglichkeiten beinhalten, wie Autofahrer*innen ihr Auto loswerden können. Da es
461 nichts bringt, wenn diese ihren Pkw innerhalb von Berlin verkaufen, fordern wir
462 deshalb eine Umstiegsprämie für den Autoexportverkauf oder die permanente
463 Aufgabe eines Autos. Ehemalige Autobesitzer*innen sollen abhängig vom Kaufpreis
464 eine einmalige Geldsumme gutgeschrieben bekommen, die sie entweder für ein ÖPNV-
465 (Familien)ticket, stationäres Car-Sharing, Bike-Sharing oder den Kauf eines
466 Fahrrads, Lastenrads oder E-Bikes nutzen können. Zudem fordern wir ein
467 Belohnungssystem nach Tübinger Vorbild für Berliner*innen, die sich zu einem
468 autofreien Jahr verpflichten.

469 Um einen freiwilligen Umstieg zu erleichtern, fordern wir außerdem die
470 Einrichtung eines offiziellen Online-Kosten-Rechner, welche die jährlichen
471 Kosten für den Besitz eines Autos mit den anfallenden Kosten für die Nutzung des
472 Umweltverbunds vergleicht, um auch die ökonomischen Vorteile einer
473 emissionsfreien Verhaltensweise im Verkehr sichtbar zu machen.

Begründung

Erfolgt mündlich