A22 Verkehr darf keine Frage des Geschlechts sein - Wir wollen eine autofreie Stadt für alle!

Gremium:	AG Verkehr
Beschlussdatum:	23.08.2020
Tagesordnungspunkt:	4. GJ B Positionen für das Superwahljahr
Status:	Modifiziert

Antragstext

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

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

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

Frauen* in unserer Gesellschaft weiterhin zu einem Großteil die Care-Arbeit von Kindern übernehmen, sind solche Autos unpraktisch. Zudem sind E-Autos trotz

Förderung sehr teuer und nur privilegierte wohlhabende Menschen können sie

sich leisten. Frauen* verdienen immer noch im Durchschnitt deutlich weniger

als Männer* wie der Gender Pay Gap beweist.

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

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

Diese Zahlen zeigen die Notwendigkeit einer feministischen

Verkehrspolitik. Verkehrssicherheit zu schaffen, bedeutet eine sichere

Stadt für Frauen*.

Unsere Stadt autofrei zu machen, hat auch etwas mit Flächengerechtigkeit

zu tun. 2/3 der Wege stehen momentan noch 1/3 der Autofahrer*innen zu.

Wenn Berlin autofrei wäre, hätten wir mehr Platz für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen und Parks in denen wir unsere Freiheit verbringen können.

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

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

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

Keine Antriebswende!

Für ein Berlin für alle

[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.

<u>Frauen*förderung für Verkehrs- und Stadtplanung:</u>

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

<u>Sicherheitsgefühl auf Heimwegen verbessern:</u>

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

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

<u>Für eine lückenlose Barrierefreiheit:</u>

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

Schon bei kleinen Bordsteinen, Straßenübergängen, Tram Gleise oder Fahrradverleihsysteme werden Kinderwägen, Menschen mit Gehbehinderungen

oder ältere Menschen benachteiligt.

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

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

Bahnhöfe, Bushaltestellen und Umsteigestationen müssen Umsteigehilfen und Barrierefreie Beschilderung, sowie Blindenschrift und weitere Angebote für eine ganzheitlichen barrierefreie ÖPNV bieten. Ein neuer Aufzug ist ein erster Schritt - lediglich nur einer von vielen weiteren Verbesserungen der Stadtgestaltung.

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

Für eine familienfreundliche Stadt:

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

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

Kindern Raum bieten:

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

Wohnstraßen statt Durchgangsstraßen:

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

Das Auto - eine Gefahr für Dich und mich.

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

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

Neben dem parkenden Verkehr verursacht aber auch der fließende Verkehr immense Schäden in der Stadt. Während die schädlichen Abgase und der Feinstaub die Menschen und das Stadtgrün belasten, sorgt das durch den Reifenabrieb verursachte Mikroplastik ebenfalls für starke Verschmutzungen.

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

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

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

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

Sei dabei - wir machen Berlin autofrei!

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

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

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

Mit gutem Fußverkehr läuft alles

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

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

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

Um eine Stadt der Viertelstunde umzusetzen, bedarf es mehr Orte, die auch ohne einen eigenen PKW attraktiv zu nutzen sind. Dafür brauchen wir neue Fußgänger*innenzonen. In Friedrichshain-Kreuzberg wurde in wenigen Monaten die erste Berliner Klimastraße als autofreie Zone geplant und umgesetzt. Es ist also

möglich, solche Orte in kürzester Zeit zu schaffen. Diese Chance müssen wir nutzen und dabei auch an die Gebiete außerhalb des S-Bahnrings denken. Wir fordern die Umsetzung von autofreien Leuchtturmprojekten auf der Friedrichstraße, dem Kudamm, der Oranienstraße und XXX sowie die Umsetzung 10 weiterer Klimastraßen als autofreie Fußgänger*innenzonen pro Bezirk.

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

Darf ich Dir ein Rad geben?

Neben dem ÖPNV bietet sich vor allem auch das Fahrrad als umweltfreundliche Variante an, um längere Wege zurückzulegen. Dennoch ist der Fahrradverkehr aktuell ständiger Gefährdung von Autos, LKW und Bussen ausgesetzt. Dort wird oft der Mindestabstand von 1,5 Metern zu Radfahrenden nicht eingehalten. Außerdem schreckt schlechte Radinfrastruktur oder schlicht gar keine Radinfrastruktur viele Radfahrer*innen vom Radfahren quer durch Berlin ab. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist ein wichtiger Schritt, um den Radverkehr in Berlin zu fördern, dennoch müssen Worten auch Taten folgen.

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

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

Um Radverkehr auf großen Straßen möglichst attraktiv und sicher zu gestalten, benötigen wir eine Umverteilung der öffentlichen Verkehrsfläche. Es kann nicht sein, dass Straßen mehrere Spuren für fließenden und stehenden Pkw-Verkehr bieten, aber keinen wirklichen Radweg haben. Da Platz im Verkehr knapp und umkämpft ist, ist aber gerade diese Parkplatz-Dekadenz ein unnötiger Anreiz für Autoverkehr. Deshalb fordern wir, dass größere Straßen ohne reguläre Autoparkplätze auskommen und mit breiten, sicheren Radwegen versehen werden

müssen. Denn das Fahrrad bietet eine gute Alternative zum Auto, es ist genauso flexibel und man kommt an dieselben Orte, wie mit dem Auto und ist gleichzeitig umweltfreundlich unterwegs.

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

ÖPNV statt Umwelt-Sau

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

Nahverkehr für alle

Der ÖPNV kann Mittel sein, um Ungerechtigkeiten in unserem System zu entgegnen. Wir setzen uns dafür ein, dass der Berliner Nahverkehr allen Menschen zur Verfügung steht. Egal, welches Einkommen, welchen Wohnort und welches Alter - der ÖPNV ist für alle da. Ein barrierefreier ÖPNV kann Menschen unabhängig machen, die anderweitig auf ein Auto angewiesen wären. Deswegen fordern wir einen bedingungslos barrierefreien Öffentlichen Nahverkehr: Fahrstühle an allen Bahn-, und Busstationen sind genauso erforderlich wie Fahrzeuge, die einen barrierefreien Einstieg ohne externe Hilfe ermöglichen.

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

Der Bus ist ein Muss

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

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

Eine neue Stadtplanung statt komplette Stadtverplanung

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

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

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

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

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

Wirtschaftsverkehr? Rollt bei Dir.

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

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

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

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

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

Guck nicht wie ein Auto - Steig um!

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

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

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

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

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

Die temporären Spielstraßen in Friedrichshain-Kreuzberg zeigen deutlich, wie der Straßenraum für soziale Treffpunkte und Begegnungszonen genutzt werden kann. Dies sollte ein Beispiel für ganz Berlin sein - ob man als Kind bedenkenlos in

der Straße spielen kann sollte keine Frage des Wohnorts sein. Deshalb fordern wir die Einrichtung von 200 temporären Spielstraßen in ganz Berlin bis 2023.

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

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

Begründung

Erfolgt mündlich