

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

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 Für ein Berlin für alle

57 [1][https://www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032-](https://www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032-010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf)
58 [010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf](https://www.igmetall.de/download/0157928_langfassung_automobilindustrie_10032-010_483a2e0bcf73d4f229df5aaa968426f65a73ea53.pdf) , S. 44

59 Eine emanzipatorische Verwaltung:

- 60 • Damit Planungsbüros sich auf die Arbeit feministischer Stadtplanung
61 ausrichten können, braucht es Fortbildungen zu Gender Budgeting und
62 feministische Stadtplanung.
- 63 • Außerdem ist dringend eine quotierte Besetzung der Planungsbüros
64 notwendig.

65 Dafür müssen Ingenieurs- und Städteplanerische Studiengänge für Frauen*
66 attraktiver gemacht werden

- 67 • Studiengänge/Module für feministische Stadtplanung schaffen und fördern
- 68 • Gender Budgeting für Ausgaben für Verkehr
- 69 • Umfassende Analyse, welche Teile der Bevölkerung vermehrt welche
70 Verkehrsmittel nutzen und entsprechende Anpassung der bestehenden
71 Infrastruktur an die Realität
- 72 • Bedarfsgerechte Finanzierung von öffentlicher Infrastruktur
- 73 • In den letzten 80 Jahren wurde mit Abstand am meisten Geld für das Auto
74 ausgegeben. Autos werden aber nicht von allen Menschen genutzt, sind
75 deswegen unsozial, gefährlich und klimaschädlich.
- 76 • Kein Geld soll mehr für Auto-Infrastruktur ausgeben, sondern für Fuß-
77 Fahrrad- und Öffentlicher Personen nah-Verkehr.
- 78 • Durch Mehrausgaben für nicht-motorisierten Individualverkehr soll auch
79 aktiv eine erhöhte Nachfrage für andere Verkehrsmittel als das Auto
80 geschaffen werden.

81 Frauen*förderung für Verkehrs- und Stadtplanung:

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

91 Sicherheitsgefühl auf Heimwegen verbessern:

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

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

103 Für eine lückenlose Barrierefreiheit:

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

108 Schon bei kleinen Bordsteinen, Straßenübergängen, Tram Gleise oder
109 Fahrradverleihsysteme werden Kinderwagen, Menschen mit Gehbehinderungen
110 oder ältere Menschen benachteiligt.

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

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

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

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

127 Für eine familienfreundliche Stadt:

128 Das der Schulweg vieler Kinder über gefährliche Kreuzungen und stark befahrene
129 Straßen führt, ist keine Seltenheit. Die Zahl der Straßenunfälle in Berlin ist
130 2019 in manchen Bezirken um mehr als 170% zum Vorjahr gestiegen (Quelle:
131 Polizeiliche Unfallbericht nochmal nachchecken!)

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

142 Kindern Raum bieten:

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

146 Wohnstraßen statt Durchgangsstraßen:

147 Berlin ist weltberühmt für eine hohe Lebensqualität in Kiezen. Straßenbäume,
148 Subzentren und viele Ladengeschäfte sind ein prägende Teil vieler Kieze Berlins.
149 Auch vollständig neu geplante Kieze und Quartiere dürfen ab sofort nicht

150 mehr autogerecht gestaltet werden. Stattdessen gibt es breite Fahrrad- und
151 Fußwege, Straße Bäume und Gemeinschaftsflächen. Wichtige Infrastruktur, wie

152 Spielplätze, Parks, Grundschulen oder Kitas sind fußläufig zu erreichen und
153 bieten öffentlichen Raum zur Erholung.

154 Das Auto - eine Gefahr für Dich und mich.

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

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

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

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

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

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

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

195 Sei dabei - wir machen Berlin autofrei!

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

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

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

211 Mit gutem Fußverkehr läuft alles

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

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

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

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

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

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

251 Darf ich Dir ein Rad geben?

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

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

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

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

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

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

292 ÖPNV statt Umwelt-Sau

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

301 Nahverkehr für alle

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

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

316 Der Bus ist ein Muss

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

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

331 Eine neue Stadtplanung statt komplette Stadtverplanung

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

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

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

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

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

367 Wirtschaftsverkehr? Rolllt bei Dir.

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

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

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

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

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

391 Guck nicht wie ein Auto - Steig um!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

440

Begründung

Erfolgt mündlich