Eine Stadt für Menschen, nicht für Autos

Die Klimakrise ist auch in Berlin immer stärker spürbar. Dabei spielt auch der motorisierte Verkehr eine große Rolle. Der Verkehrssektor ist für ca. 30% der CO₂-Emissionen verantwortlich, wobei der Ausstoß nicht sinkt, sondern sogar noch weiter steigt. Über 20 % der Flächen in der Innenstadt dienen dem Straßenverkehr. Mit der wachsenden Stadt ist auch die Zahl der Autos in Berlin weiter gestiegen.

Gleichzeitig nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad und fordern aus gutem Grund ein, sich auf sicheren Radwegen durch die Stadt bewegen zu können, ohne ständig in Lebensgefahr zu schweben. Zu Fuß gehen gleicht häufig einem Hindernislauf und wer innerhalb einer Ampelphase über eine Hauptverkehrsstraße gelangen möchte, muss sehr gut zu Fuß sein.

Seit 2016 haben wir Grüne deshalb dem Mobilitätsgesetz die Weichen für die Verkehrswende gestellt und schon vieles auf den Weg gebracht. Wir haben zum Beispiel den Preis für das Sozialticket deutlich gesenkt und die Öffis für Schüler*innen kostenlos gemacht, wir investieren in neue U-Bahnen und Trams, wir stellen endlich Verkehrsplaner*innen ein, die sich nur um den Umweltverbund kümmern, statt vor allem Straßen zu bauen und wir haben die Ausgaben für den Radverkehr von 1,4 auf fast 9 Euro pro Berliner*in angehoben.

Bei der letzten LDK im Dezember 2019 haben wir einen weitreichenden Klimaantrag mit unseren landesweiten Vorhaben beschlossen, der einen eigenen Absatz „Verkehrswende ist Klimawende“ enthält. Der Leitanspruch beschreibt sehr deutlich, dass die Bezirke bei der Klimawende eine entscheidende Rolle spielen sollen und sie deshalb gut ausgestattet und handlungsfähig sein müssen.

Wir wollen uns deshalb als Bezirkspolitiker*innen auf zwei Themen der Verkehrswende konzentrieren, die insbesondere auch aus den Bezirken heraus angegangen werden müssen: Autofreiheit in den Kiezen und eine gerechte Verteilung der öffentlichen Flächen.

In den Innenstadtbezirken nutzen besonders wenige Menschen selbst ein Auto, gleichzeitig leiden hier die Kieze besonders stark unter Durchgangsverkehr. Insbesondere der ruhende Verkehr nimmt überproportional viel Fläche in Anspruch. Fläche, die wir für alle Menschen sinnvoller nutzen können, als ein privates Auto darauf abzustellen. Aber auch in den Außenbezirken muss es uns darum gehen, das eigene Auto perspektivisch überflüssig zu machen.

Unsere Utopie heißt: Berlin autofrei

Früher galt das eigene Auto als Inbegriff der Freiheit. Und zugegeben, an vielen Orten in Deutschland geht es auch heute noch nicht ohne Auto. Es bedeutet aber auch Freiheit, in einer Stadt zu leben, in der gar kein Auto benötigt wird. Deshalb heißt unsere Utopie: Berlin Autofrei. Wir wollen, dass immer mehr Kieze möglichst frei von Autos werden und sich so in der ganzen Stadt etwas ändert. Es gibt Menschen, die auf das Auto angewiesen sind: Pflegedienste ohne Fahrräder, mobilitätseingeschränkte Menschen, Krankentransporte, Handwerker*innen mit weiten Anfahrten und großen Lieferungen, Taxis oder die BSR. Sie sollen zukünftig stressfreier und besser durch die Stadt kommen. Für diese Gruppen finden wir Lösungen, damit sie nicht in zweiter Reihe die Menschen zu Fuß oder auf dem Fahrrad gefährden. Wenn wirklich nur die Menschen fahren, die es müssen, dann gibt es auch in Zukunft genug Platz. Ansonsten aber gilt: Es gibt kein Recht auf Auto in der Stadt – und schon gar nicht auf den kostenlosen Parkplatz vor der Haustür!

Wir wollen **Autofreiheit in den Kiezen**. Dafür wollen wir überall wo möglich, Diagonalsperren oder modale Filter errichten. Dabei ist das keine ganz neue Erfindung: in Kiezen wie im Crelle- oder Graefekiez gibt es das schon länger. Im Wrangelkiez in Friedrichshain-Kreuzberg oder am Böhmischen

Platz Neukölln wurde die Idee neu belebt. Auch im Friedrichshainer Samariterkiez wurden an mehreren Stellen Diagonalsperren errichtet. Wir wollen diese Gebiete zu Superblocks wie bspw. in Barcelona weiterentwickeln. Wir wollen nicht nur Verkehrsberuhigung, sondern die Stadt radikal umgestalten. Anstelle von gefährlichen Kreuzungen, wollen wir Platz für die Menschen. Weitere Kiezblocks sind auch auf Initiative von Anwohner*innen und Initiativen bereits in Planung, zum Beispiel um die Kreuzberger Bergmannstraße, aber auch in Lichtenberg, Mitte oder Pankow. Dadurch wird nicht nur der Verkehr zurückgedrängt, sondern es entsteht eine ganz neue Aufenthaltsqualität.

Gleichzeitig muss das Auto insgesamt zurückgedrängt werden. Wir wollen keine Verkehrsberuhigung in den Kiezen auf Kosten der Menschen an den Hauptverkehrsstraßen. Die gute Nachricht: Der Autoverkehr steigt und sinkt mit der Attraktivität der Verkehrsbedingungen. Oder auch: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Und umgekehrt. Man kann ganze Stadtautobahnen zurück bauen, ohne ein Verkehrschaos zu provozieren.

Der öffentliche Raum gehört allen – Reclaim the streets

Wir fordern eine **gerechtere Verteilung des öffentlichen Verkehrsraums, denn er gehört uns allen**. Private Fahrzeuge stehen die meiste Zeit des Tages (im Schnitt 23 Stunden) nutzlos auf Parkplätzen – oder Radwegen und Bürgersteigen. Und manchmal auch wochenlang. Parkplätze werden fast immer auf Kosten der Allgemeinheit gebaut und finanziert. Sie sind für die Nutzer*innen meist kostenlos und auch in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung noch sehr günstig. Ein Anwohner*innen-Parkausweis für 11 m² öffentlichen Parkplatz kostet nicht einmal einen Euro – pro Monat! Währenddessen ist der Leerstand in den Parkhäusern hoch. Das geht letztlich auf Kosten aller, denn die Flächen fehlen dann für andere Dinge.

Wir wollen **Parkplätze entsiegeln und bepflanzen und so das Stadtklima für alle verbessern**. Ergänzt durch Sitzflächen wird daraus ein Mini-Park, der – ganz ohne Konsumzwang – zur Naherholung vor der Haustür genutzt werden kann. Wir wollen Fahrradparken ausschließlich auf umgebauten Parkplätzen. Wir schaffen Platz auf den Gehwegen und verbessern die Barrierefreiheit, indem auch Räder, e-Scooter, Roller und dergleichen zukünftig am Fahrbahnrand parken können und nicht auf dem Gehweg abgestellt werden müssen.

Wir wollen uns konkrete **Zielvorgaben zur Umwandlung von Parkflächen** in Form einer festen Parkplatzreduzierungsquote von anfänglich zum Beispiel etwa 10 Prozent pro Jahr machen. Davon unbenommen werden zusätzlich Parkflächen zugunsten sicherer Rad- und Fußwege wegfallen müssen. Wir leben in einer wachsenden Stadt, in der überall Flächen für die verschiedensten Bedarfe fehlen. Trotzdem müssen wir unversiegelte Flächen bewahren und sogar noch ausbauen. Es ist dringend geboten, die heutige verschwenderische Parkflächennutzung zu beenden. Es kann nicht sein, dass es in Berlin 10 Mal mehr Fläche für Parkplätze als für Spielplätze gibt. Wir wollen eine lebenswerte Stadt für alle, statt öffentliche Flächen durch parkende Autos faktisch zu privatisieren.

Autofrei als grün-linkes Projekt

In den Debatten zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen und autofreien Kiezen hören wir häufiger, dass dadurch das Wohnumfeld aufgewertet und die Gentrifizierungsprozesse beschleunigt würden. Verantwortlich für die Gentrifizierung sind aber vielmehr Mietenanstiege, die durch unregulierte Märkte, den früheren Ausverkauf der Stadt, die Finanzkrise, die Spekulation mit Wohnraum und den daraus resultierenden Anstieg der Boden- und Immobilienpreise verursacht werden. Diese Märkte müssen reguliert werden, damit Menschen in ihren Wohnungen bleiben können. Mit unserer grünen Mietropolitik haben wir die richtigen Ansätze dafür. Unsere grünen Baustadträte zeigen exemplarisch, wie es geht – und wo wir noch mehr Möglichkeiten brauchen. Den Durchgangsverkehr deshalb nicht

reduzieren oder die Kieze deshalb nicht zu begrünen, halten wir aus grün-linker Sicht für den falschen Weg. Es würde ja auch niemand von uns fordern, Parks zu bebauen, damit die Mieten sinken. Der Kampf gegen Verdrängung und steigende Mieten und der Einsatz für autofreie Kieze ist für uns kein Widerspruch.

Im Gegenteil: Öffentliches Stadtgrün ist wichtig für alle, aber insbesondere für die Menschen, die keinen Garten oder eine Datsche in Brandenburg haben. Also häufig Menschen mit geringen Einkommen, insbesondere auch aus der migrantischen Community. Das sehen wir beispielsweise auch daran, wie stark eine innerstädtische Grünfläche wie der Görlitzer Park beansprucht wird. Auch deshalb ist es wichtig, dass dieser Park ein Park für alle bleibt.

Ein häufig angeführtes Argument von Gegner*innen der Verkehrswende ist, dass besonders Menschen mit geringen Einkommen auf ihr Auto angewiesen und deshalb die Leidtragenden seien, wenn Parkgebühren erhöht oder Autoparkplätze abgeschafft werden. Richtig ist: Ein Auto verursacht monatlich in der Regel mindestens Gesamtkosten von 200 Euro. Im Verhältnis dazu fallen für das Parken bei eingeführter Parkraumbewirtschaftung derzeit 85 Cent im Monat an.

Von Armut Betroffene sind vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad und ggf. dem ÖPNV unterwegs. Menschen mit geringen Einkommen verzichten oft auf ein Auto und wohnen besonders häufig an Hauptverkehrsstraßen. Sie leiden unter dem Autoverkehr, ohne ihn zu verursachen. Deshalb darf der Autoverkehr auch nicht einfach raus aus den Kiezen und die Hauptverkehrsstraßen verstopfen, sondern muss überall weniger werden. Auch sozialpolitisch ist eine Verkehrspolitik richtig, die für sichere, gut ausgebaute Fuß und Radwege, einen guten und bezahlbaren ÖPNV und die Verbesserung der Umweltgerechtigkeit sorgt.

Die Verkehrswende ist feministisch

Die radikale Verkehrswende ist feministisch. Die autogerechten Städte in Deutschland sind überwiegend von Männern fokussiert auf ihre Bedürfnisse gestaltet worden. Auch heute noch ist die Verkehrs- und Stadtplanung in den Städten und Kommunen überwiegend in Männerhand – seit 2016 sind wir in Berlin jedoch mit R2G-Frauenpower am Start. Nach wie vor ist die Mehrheit der Autos auf Männer zugelassen. In der Folge fahren Männer streckenmäßig ungefähr doppelt so viel Auto. Die Zahlen zeigen, dass Frauen hingegen mehr zu Fuß gehen und häufiger den ÖPNV benutzen.

Als Grüne machen wir eine inklusive Verkehrspolitik, die alle Menschen im Blick hat. Es geht uns aus unserer feministischen Perspektive heraus darum, Mobilität als Grundrecht für alle zu garantieren, für Menschen jeglichen Geschlechts, jeden Alters und mit unterschiedlichen Bedürfnissen, sicher und barrierefrei für alle. Deshalb wollen wir den Raum neu verteilen und die Autostadt Geschichte werden lassen.