

Ä5 By2020WeRiseUp - Klimagerechtigkeit jetzt!

Antragsteller\*in: Jun Chen

## Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 106 bis 132:

~~Das vom Auto ein sehr großer Teil, der in der Stadt verfügbaren Fläche eingenommen wird und dies immer noch z.B. durch (fast) kostenlose Anwohner\*innenparkausweise oder billige Parkgebühren stark subventioniert wird, ist nicht hinnehmbar! Damit Berlin seine Klimaziele einhalten kann, müssen wir endlich weg vom motorisierten Individualverkehr! Daher fordert die Grüne Jugend Berlin eine autofreie Innenstadt bis 2025.~~

~~Anfangs könnte der Berliner Senat auf Anreize setzen, das Auto stehen zu lassen. Wir unterstützen Maßnahmen, wie die künstliche Verknappung und Verteuerung von Parkfläche. Außerdem sollen nach und nach immer mehr Straßen für Autos gesperrt werden und zu reinen Fahrradstraßen umgewandelt werden.~~

~~Bis 2030 soll Berlin dann komplett autofrei sein. Um diese drastische Umstellung sozial gerecht zu gestalten, sollen Carsharing-Angebote mit Elektro- und Wasserstoffautos auf die Außenbezirke ausgeweitet werden. Für Menschen, die nach Berlin pendeln, soll es große Parkplatzanlagen am Rand der Stadt geben. Alle Autofahrer\*innen, die ihr Auto dort abstellen, sollen mit einem kostenlosen ÖPNV Ticket belohnt werden. Die Fahrpläne[1] der einzelnen Bezirke sollen lokal weitere Konzepte erarbeiten, die die ökologische Weiterfahrt von den Parkplätzen am Stadtrand ermöglichen.~~

~~Durch die autofreie Stadt werden einerseits große Mengen CO<sub>2</sub> eingespart und andererseits verbessert sich die Lebensqualität enorm – Weniger Lärm, Feinstaub und Abgase[2]. Der, durch Parkfläche und Straßen, frei werdende Platz soll für breitere Fahrradwege genutzt oder alternativ entsiegelt, begrünt und dann als Begegnungsfläche im Kiez gebraucht werden. Nur so kann die öffentliche Fläche in der Stadt endlich fair von allen Berliner\*innen in gleichem Maße genutzt werden und wird nicht von einem kleinen, privilegierten Teil, der ein Auto hat, dominiert. Autos nehmen momentan überproportional viel Platz im Stadtbild ein und drängen alle anderen Verkehrsteilnehmer\*innen stark am Rand.~~

Da Berlin für die Masse an Verkehr nicht konzipiert und geplant wurde, müssen, um im Zuge einer wachsenden Stadt weiterhin die Ver- und Entsorgung sowie die Sicherheit (Zufahrtswege für Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen) gewährleisten zu können, die Flächen im öffentlichen Straßenraum effektiver und effizienter genutzt werden. Aufgrund der jahrelangen Deinvestitionspolitik im Verkehr ist ein hoher Sanierungs- und Instandsetzungstau für zahlreiche Straßen und Brücken entstanden. Staus gehören bereits jetzt zum Alltag - um im Rahmen kommender Baumaßnahmen Verkehrsinfarkte zu vermeiden, ist die Verkehrswende (weg vom Motorisierten Individualverkehr) essentiell für eine funktionierende Stadt!

Um die Flächen, insbesondere im ruhenden Verkehr, zu aktivieren, sollen die Parkgebühren angehoben, die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet und deren Parkzeiten verlängert werden. Umwidmungen von öffentlichen Parkplätzen sollen nach dem Kopenhagener Modell zugunsten von Carsharing-Parkplätzen, Ladestationen für E-Autos oder Fahrradabstellplätzen kontinuierlich und bedarfsgerecht vorgenommen werden – eine prozentuale Zielvorgabe ist anhand der neuen Nutzung und den räumlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Bezirken auszumachen, durchschnittlich sollen aber jährlich mind. 5% der öffentlichen Parkplatzflächen umgestaltet bzw. umgewidmet werden.

Von Zeile 212 bis 213 löschen:

- ~~Berlin autofrei bis 2030~~
- ~~Kein Privatbesitz von Autos in Städten~~