

1 Antragstellerin: Jusos Pankow

2

3 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos möge beschließen:

4 Der Landesparteitag der SPD Berlin möge beschließen:

5

6 **Menschengerechte Stadt statt autogerechter Stadt: Auf** 7 **dem Weg zum Nahverkehr des 21. Jahrhunderts**

8

9 Der Ausbau von Radwegen und ÖPNV geht nur schleppend voran – wir haben die Nase voll.
10 Nachrichten über Horrorunfälle, bei denen Radfahrer*innen oder neuerdings e-Scooter-
11 Fahrer*innen von LKW- oder Autofahrer*innen, kurz gesagt vom motorisierten
12 Individualverkehr (MIV), einfach „übersehen“ wurden, werden uns als Fakten präsentiert, die
13 zwar tragisch sein mögen, die wir aber hinnehmen müssen. Dazu sind wir nicht mehr bereit.
14 Wer das Fahrrad nutzt oder zu Fuß unterwegs ist, spart CO₂-Emissionen und Lärm. Der
15 Dank dafür sollte nicht sein, das eigene Leben zu riskieren. Nicht die Radfahrer*innen und
16 Fußgänger*innen müssen sich einschränken, sondern der MIV. Wir fordern daher den Privat-
17 PKW-freien Berliner Ring.

18 Gleichzeitig konkurriert der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit dem MIV um Platz
19 auf der Straße. Tagtäglich werden Busspuren und Tramgleise zugeparkt oder von Autos
20 blockiert, die noch schnell über die Ampel fahren wollten und nun die ganze Kreuzung
21 blockieren. Schlichtweg nicht hinnehmbar wird es, wenn durch die mangelnde Platzsituation
22 die Verkehrsteilnehmer*innen, die auf das eigene Auto verzichten, gegeneinander
23 ausgespielt werden: Etwa, wenn Tramgleise auf der Straße verlegt sind, was besonders bei
24 Nässe eine erhebliche Gefahr für Radfahrer*innen darstellen kann. Dabei wäre Platz für alle
25 da – wenn die Dominanz des MIV in der Stadt- und Verkehrsplanung gebrochen würde.
26 Auto fahren im Berliner Ring darf kein Privileg der Reichen sein. Eine Congestion Charge
27 nach Londoner Vorbild für private PKW lehnen wir daher ab, denn sie trifft die Falschen.
28 Autofahrer*innen mit höherem Einkommen können damit weiterhin die Innenstädte
29 verstopfen und CO₂-Emissionen ausstoßen. So entsteht eine Zwei-Klassen-Gesellschaft in
30 der Mobilität, die keinen weiterbringt.

31 Verbannen wir private PKWs aus dem Berliner Ring und nutzen den Platz, den wir damit
32 gewinnen: Angesichts von steigenden Mietpreisen, zunehmender Versiegelung von Böden
33 und dringend benötigten Bäumen und Grünflächen zur Temperaturregulierung ist es
34 Wahnsinn, wie viel Fläche wir bereitwillig für Privatparkplätze opfern. Nutzen wir diese
35 Flächen stattdessen für einen Ausbau der Fahrradwege, um das Radeln attraktiver für alle
36 zu machen.

37 Wir fordern daher:

- 38 • Stadt- und Verkehrsplanung konsequent und ab sofort vom Interesse des ÖPNV und
39 der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen her denken: Grüne Wellen auf die
40 Geschwindigkeiten von Radfahrer*innen abstimmen, Fahrradparkplätze schaffen,
41 Fahrradwege ausbauen.
- 42 • eine Änderung der Straßenverkehrsordnung: Fahrradfahrer*innen haben immer
43 Vorrang und dürfen an jeder Kreuzung – unter besonderer Vorsicht – rechts
44 abbiegen.
- 45 • einen autofreien Ring ermöglichen durch das Schaffen und Ausbauen von Park +
46 Ride Möglichkeiten an Bahnhöfen, die außerhalb Berlins liegen

- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- (Car-)Sharing Angebote sollen als Ergänzungsbaustein zum ÖPNV von öffentlicher Hand geschaffen und ausgebaut werden. Somit wird sichergestellt, dass diese in ganz Berlin zur Verfügung stehen, nicht nur im sowieso schon überfüllten Stadtkern
 - flächendeckender barrierefreier Ausbau von U-, S-Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinderwägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkungen zur bedenkenlosen Nutzung des ÖPNV zu ermutigen
 - für ältere Mitbürger*innen und Menschen mit vorübergehender oder dauerhafter körperlicher Beeinträchtigung muss ein kostenloses, speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Transportsystem geschaffen werden, z.B. Bürgertaxis, Taxigutscheine oder (Gruppen-)Fahrdienste
 - Prüfung von Konzepten, die die Lieferung von Waren auf ein Minimum eingrenzt z.B., in dem die Parkdauer auf 30 Minuten beschränkt wird.
 - Gewerblicher Verkehr soll nicht eingeschränkt werden; es muss aber sichergestellt sein, dass keine Gefährdung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen von diesem aufgeht, z.B. durch Voraussetzung eines lückenlosen Einsatzes von Abbiege-Assistenten.