

Antrag A9

Antragssteller*in: Linksjugend [solid] Berlin, LAG Klimagerechtigkeit, Karolin Behlert (Delegierte Friedrichshain-Kreuzberg), Martin Haase-Thomas (Ersatzdelegierter Tempelhof-Schöneberg), Denis Petri (Mitglied des Landesvorstands), Lisa Pfitzmann (Mitglied des Parteivorstands), Bengt Rüstemeier (Delegierter Linksjugend [solid] Berlin), Kiara Welsch (Delegierte Friedrichshain-Kreuzberg)

Der Landesparteitag möge beschließen:

1 Verkehrswendeentscheid

Die Linke Berlin begrüßt, dass aufgrund der mündlichen Verhandlung in Sachen Senatsinnenverwaltung ./ Initiative Berlin autofrei vor dem Verfassungsgerichtshof von Berlin Bewegung in die Auseinandersetzung um den Verkehrswendeentscheid gekommen ist. Bis zum Landesparteitag im Herbst werden wir auf Landesebene und in den Gliederungen der Partei die Debatte darüber führen, ob und inwieweit Die Linke Berlin das Volksbegehren bzw. den Volksentscheid unterstützen wird bzw. Änderungsvorschläge zum Gesetzentwurf der Initiative entwickeln wird.

Begründung:

Der Verfassungsgerichtshof von Berlin wird demnächst über die Zulässigkeit des Antrags auf Einleitung des Volksbegehrens der Initiative Berlin autofrei entscheiden. Ab dann hat zunächst das Abgeordnetenhaus vier Monate Zeit, sich zu entscheiden, ob es sich den Kern des Volksbegehrens zu eigen machen will, indem es den Gesetzentwurf der Initiative selbst beschließt. Bereits hier wird sich die Linksfraktion und die Partei Die Linke in Berlin positionieren müssen. Macht sich das Abgeordnetenhaus das Vorhaben der Initiative Berlin autofrei nicht zu eigen, hat die Initiative noch einmal vier Monate Zeit, genügend Unterschriften zu sammeln, um so einen Volksentscheid zu erzwingen. Kommt es zu dem Volksentscheid, wird sich Die Linke Berlin ebenfalls positionieren müssen.

Der Gesetzentwurf der Initiative Berlin autofrei sieht vor, dass alle Straßen innerhalb der Berliner Umweltzone (entspricht Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings) mit Ausnahme der Bundesstraßen „autoreduzierte Straßen“ werden. Das Befahren der autoreduzierten Straßen mit Kraftfahrzeugen ist grundsätzlich verboten, es gibt aber einige Ausnahmen: So sollen im Wesentlichen alle, die aus gesundheitlichen oder aus wirtschaftlichen Gründen auf ihr Auto angewiesen sind, auf den autoreduzierten Straßen weiter Auto fahren dürfen. Außerdem gibt es – unabhängig von etwaiger Bedürftigkeit – zwölf Privatfahrten (= 24-stündige Fahrerlaubnisse) pro Jahr. Und selbstverständlich werden Busse der BVG, Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge weiter die Straßen befahren dürfen.

Als Antragsteller*innen sind wir der Auffassung, dass ein autoreduziertes Berlin im Sinne des Gesetzentwurfes für Berlin sinnvoll ist und es für Die Linke Berlin das Richtige ist, den Volksentscheid zu unterstützen.

Die Probleme sind bekannt: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) belastet nicht nur erheblich die Luft mit Schadstoffen – noch gravierender ist: Der Flächenverbrauch des MIV –

33 und zwar sowohl abgestellter als auch fahrender Fahrzeuge – ist zu hoch. In vielen Teilen
34 Berlins kommt man zu den Stoßzeiten im ÖPNV (und auch im MIV) nicht voran, weil Busse
35 oder Trams im Stau stehen. Fahrspuren und Parkplätze kosten den Platz, der nötig wäre,
36 damit Fußgänger*innen genügend Platz haben und sichere Wege für Radfahrer*innen
37 errichtet werden können. Der enorme Flächenverbrauch des MIV kostet am Ende die
38 Aufenthaltsqualität auf Berlins Straßen. Und das, obwohl immer weniger Berliner*innen Auto
39 fahren: Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“, der Technischen Universität
40 Dresden, dessen Ergebnisse Ende März 2025 veröffentlicht wurden, hat ergeben, dass nur
41 noch 22 Prozent der Strecken in Berlin mit dem Auto zurückgelegt werden (2013: 30 Prozent).
42 Noch vor dem ÖPNV ist der Fußverkehr nunmehr auf Platz eins.¹

43 Es dürfte unstrittig sein, dass Berlin auf diese Problematik reagieren muss. Das autoreduzierte
44 Berlin ist dabei allerdings auch eine sozial gerechte Lösung: Während eine Citymaut oder
45 hohe Gebühren für Parkplätze das Autofahren in Berlin letztendlich exklusiv für Reiche
46 machen, ist das autoreduzierte Berlin einkommensunabhängig bedürfnisgerecht.

47 Die Tragweite eines Gesetzes, wie es die Initiative vorschlägt, ist uns bewusst. Genau deshalb
48 müssen wir eine breite Debatte in der Partei über den Vorschlag zum Verkehrswende-
49 entscheid führen.

¹ Gut zusammenfassend: *Neumann*, Studie zum Verkehr in Berlin: So stark geht die Bedeutung des Autos zurück, Berliner Zeitung v. 8.4.2025 mit weiteren Daten.