

Antrag A21

Antragssteller*innen: Linksjugend [‘solid] Berlin

Der Landesparteitag möge beschließen:

1 Verkehrswende umsetzen – autoreduziertes Berlin erkämpfen

2

3 DIE LINKE Berlin setzt sich für ein autoreduziertes Berlin ein. Dafür soll eine gesetzliche Regelung für
4 die gemeinwohlorientierte Straßennutzung erarbeitet werden.

5 DIE LINKE Berlin befürwortet, im Bereich der Berliner Umweltzone einen autoreduzierten Bereich zu
6 errichten. In diesem Bereich soll die Straßennutzung mit Kraftfahrzeugen erlaubnispflichtig werden.
7 Erlaubnisse sollen erteilt werden

- 8 • für den Güterwirtschaftsverkehr, soweit ein Ausweichen auf ein im Gemeingebrauch
9 stehendes Verkehrsmittel unzumutbar ist,
- 10 • für den Personenwirtschaftsverkehr, soweit ein Ausweichen auf ein im Gemeingebrauch
11 stehendes Verkehrsmittel wegen der im Arbeitseinsatz regelmäßig erforderlichen Materialien
12 oder Werkzeuge unzumutbar ist,
- 13 • zum Zweck der erforderlichen Beförderung, Pflege oder Teilhabe von Kranken, Verletzten,
14 Hilfsbedürftigen oder Personen mit Behinderungen,
- 15 • für zweckgebundene Privatfahrten sowie in Härtefällen.

16

17 Zugleich soll der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden, sodass dieser kapazitätsmäßig
18 die vom Auto Umgestiegenen auffangen und befördern kann. Alle Ecken der Stadt sollen gut und
19 schnell mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden können. Zugleich soll die Fuß- und
20 Radinfrastruktur ausgebaut werden.

21 Die Fraktion der LINKEN im Abgeordnetenhaus von Berlin wird gebeten, eine gesetzliche Regelung, die
22 den in diesem Beschluss dargelegten Grundsätzen folgt, im Abgeordnetenhaus einzubringen.

23

24 Begründung:

25

26 Wir wollen nicht bloß Abwehrkämpfe gegen die reaktionäre Verkehrspolitik des Wegner-Senates
27 betreiben. Wir wollen mit linken Themen die öffentliche Debatte nach links drehen. Wir wollen in der
28 bestehenden Gesellschaft Ansätze für die befreite Gesellschaft aufzeigen. Wir setzen uns daher für
29 eine autoreduzierte Stadt ein. Erst kürzlich haben zahlreiche Verfassungsrechtler*innen auf den
30 drohenden Verfassungsbruch der gesetzgebenden Organe des Bundes wegen der unzureichenden
31 Klimaschutzpolitik aufmerksam gemacht.[2] Auch das Land Berlin kann nicht nur klimaschutzpolitische
32 Maßnahmen ergreifen, sondern sollte klimaschutzpolitisch vorangehen. Die autoreduzierte Stadt ist
33 ganz konkret klimaschutzpolitisch erforderlich, indem sie die Emission klimaschädlicher Treibhausgase
34 im Verkehrssektor im Land Berlin erheblich reduzieren würde.[3]

35 Die autoreduzierte Stadt ist gleichwohl nicht nur klimaschutzpolitisch erforderlich, sondern würde die
36 Lebensqualität in Berlin wesentlich erhöhen. Autos würden nur fahren, wenn dies wirklich notwendig
37 ist. Damit wäre viel mehr Platz auf den Straßen – für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, die sich
38 wesentlich sicherer fühlen dürften, für bessere Luftqualität und mehr Straßenbegleitgrün. Brächte die
39 Linksfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin einen entsprechenden Gesetzentwurf ein, so würde sie
40 die Entscheidung durch das Volk auch nicht in verfassungsrechtlich zu missbilligender Weise
41 vorwegnehmen. Die Möglichkeit, dass sich das Abgeordnetenhaus einen durch Volksbegehren

Die Linke Berlin
9. Landesparteitag, 3. Tagung
27. April 2024

42 beehrten Gesetzentwurf zu eigen macht, ist – im Gegenteil – von Art. 62 IV 4 Verfassung von Berlin
43 ausdrücklich vorgesehen.

44

45 [1] Online unter

46 <https://volksentscheid-berlin->

47 [autofrei.de/presse/downloads/VE_Berlin_autofrei_2022_01_06_Gesetzentwurf_rev_rev.pdf](https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/VE_Berlin_autofrei_2022_01_06_Gesetzentwurf_rev_rev.pdf)

48 (abgerufen am 2.9.2023).

49 [2] Feichtner / Fischer-Lescano / Groß / Klinger / Krämer-Hoppe / Krajewski / Markard

50 / Thiele / von Bernstorff, Für eine völker- und verfassungsrechtskonforme Klimaschutzpolitik,

51 Verfassungsblog v. 31.8.2023, online unter

52 <https://verfassungsblog.de/fur-eine-volker-und-verfassungsrechtskonforme-klimaschutzpolitik/>

53 (abgerufen am 2.9.2023).

54 [3] Vgl. Emissionsdaten, Umweltbundesamt, online unter

55 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich>

56 (abgerufen am 2.9.2023).