

Antrag A15

Antragssteller*in: IG Nahverkehr, AK Rote Beete West, Denis Petri (NK), Jurik Stiller (Delegierter Pkw), Johannes Kolleck (Delegierter ChaWi), Michael Efler (ChaWi), Felix Ehrenberg (Delegierter ChaWi), Nadja Charaby (Mitglied des BV Mitte und des Landesvorstands), Janine Walter (Delegierte Pkw), Maximilian Schirmer (Delegierter Pkw, LAG Antifaschismus), Anne Zetsche (Delegierte ChaWi), Marcus Otto (Delegierter SteZe), Martin Rutsch (Delegierter T-S), Dennis Egginger Gonzales (Delegierter SteZe), Kristian Ronneburg (Delegierter MaHe), Felicitas Karimi (Delegierte ChaWi), Katalin Gennburg (T-K), Paul Keydel (Mitte), Simon Gückel (Mitte), Stefan Böhme (Mitte), Robert Irmscher (Delegierter R'dorf), Kai Bartosch (Delegierter R'dorf), BV Steglitz-Zehlendorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

1 Für eine menschengerechte Stadt: Kiezblocks überall in Berlin!

2 DIE LINKE. Berlin setzt sich stadtweit für die rasche Umwandlung bestehender Wohngebiete in
3 Kiezblocks ein. Als Kiezblock wird ein Wohngebiet ohne motorisierten individuellen Durchgangsverkehr
4 bezeichnet, in dem die Straßen für Fußgänger*innen, spielende Kinder und Radfahrende freigegeben
5 sind, mit Grünflächen, Freiflächen, Spielorten und Sitzgelegenheiten sowie Straßenmöbeln.

6 Mit den Kiezblocks werden zwei Ziele verfolgt: erstens eine freizügigere und sichere Mobilität der
7 Menschen, besonders von Kindern, Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Personen zu
8 ermöglichen; zweitens durch weniger Autoverkehr einen bedeutenden Beitrag zum Erreichen der
9 Klimaziele, zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels und zur Verbesserung der Lebensqualität zu
10 leisten.

11 DIE LINKE. Berlin begrüßt, dass sich stadtweit eine Vielzahl von Initiativen für Stadtquartiere ohne
12 motorisierten individuellen Durchgangsverkehr einsetzen und ruft alle Genoss*innen,
13 Parteigliederungen und Mandatsträger*innen auf, diese Initiativen zu unterstützen.

14 Für DIE LINKE. Berlin ist klar, dass Kiezblocks ein elementarer Bestandteil einer gerechten
15 Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für alle und damit einer sozialen und nachhaltigen Umgestaltung
16 der Stadt sind. Kiezblocks sind für DIE LINKE. Berlin ein Baustein, um die mobilitäts-, klima-, ressourcen-
17 sowie sozialpolitisch notwendige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen.
18 Kiezblocks fördern gerechte Mobilität mit dem Umweltverbund in der Stadt der kurzen Wege und
19 schaffen eine neue Aufenthaltsqualität in den Kiezen.

20 DIE LINKE. Berlin setzt sich in den Bezirken für zügige Planungs- und Beteiligungsverfahren zur
21 Einrichtung möglichst vieler Kiezblocks ein. Auf Landesebene strebt DIE LINKE. Berlin mit dem nächsten
22 Doppelhaushalt den Aufbau von Strukturen und die Bereitstellung von Ressourcen an, um Kiezblocks
23 rasch und im Einklang mit den Bedarfen und Bedürfnissen der Anwohner*innen aufzubauen,
24 weiterzuentwickeln und zu pflegen.

25 DIE LINKE. Berlin wird sich für ein Landessofortprogramm für Pilot-Kiezblocks einsetzen, das auf die
26 Arbeit von lokalen Kiezblock-Initiativen aufbaut und die Erfahrungen mit schnellen Planungsverfahren,
27 wie bei den PopUp-Radwegen, aufgreift.

29 Begründung:

30 Seit mehr als 70 Jahren werden Städte um das Auto und nicht um die Menschen herum geplant. Dies
31 hat zur Folge, dass auch die Menge des Kraftverkehrs stetig zunimmt. In den vergangenen Jahren kam
32 es in Berlin zu einer deutlichen Änderung der Ansichten in Bezug auf die Abwicklung von Verkehr und
33 die Gestaltung des öffentlichen Raums.

34 Seit vielen Jahren arbeiten zivilgesellschaftliche Initiativen auf vielen Ebenen daran, den Kraftverkehr in
35 Berlin auf ein angemessenes Niveau abzusenken. In der aktuellen Legislaturperiode verabschiedete DIE
36 LINKE.Berlin gemeinsam mit den Koalitionspartnern die ersten Teile des Berliner Mobilitätsgesetzes,
37 das ebenfalls auf eine zivilgesellschaftliche Initiative zurückging. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt
38 dabei, dass DIE LINKE.Berlin sich zwar auf der parlamentarischen Ebene intensiv auf hohem fachlichen
39 Niveau einbringt, also über die nötigen Kompetenzen verfügt, aber dennoch bislang nur wenig
40 öffentliches, politisches Profil an dieser Stelle entwickelt hat. Gerade aufgrund der jüngsten Äußerungen
41 der designierten Spitzen der Berliner SPD wird öffentlich ein Konflikt zwischen dieser und den Grünen
42 gesehen, in dem beide an Profil gewinnen können - unabhängig davon, ob die jeweiligen Inhalte
43 vernünftig oder glaubwürdig sind.

44 Der Antrag, Kiezblocks überall in Berlin zu schaffen und vor allem die lokalen Initiativen zu unterstützen
45 und zu begleiten, ruft dabei eine ganze Reihe linker Grundpositionen auf: Die Nähe zu progressiven
46 gesellschaftlichen Organisationen mit lokaler Basis, den Anspruch, Mobilität - also die Erreichbarkeit
47 von Gelegenheiten - für alle gerecht zu gestalten. Mit der stadtweiten Unterstützung für die Einrichtung
48 von Kiezblocks und der Forderung, dies auch auf Landesebene abzusichern, kann DIE LINKE.Berlin auch
49 ein stärker wahrnehmbares mobilitätspolitisches Profil entwickeln.