Anlage 1: Modifizierte Übernahme zu L-02 Zeilen 298 bis 307

Ersetze von Zeile 298 bis 307:

Für uns steht fest: Der motorisierte Individualverkehr muss dafür auf ein Minimum reduziert werden.

Abstimmung 1

> **Modifizierte Version des LaVos:** Im ersten Schritt streben wir eine verbrennerfreie Innenstadt und lebendige, autofreie Kieze in allen Bezirken Berlins an. Unser großes Ziel bleibt jedoch eine größtmöglich autofreie Innenstadt.
>
> **Änderungsantrag (GJ Berlin L-02-298-4 & L-02-307-4):** Bis 2030 soll der motorisierte Individualverkehr aus Berlin verschwinden.

Bisherige Autostraßen sollen dabei Stück für Stück in Fahrradstraßen und Autoparkplätze unter anderem in ausgeleuchtete Fahrradstellplätze umgewandelt werden. Um dies zu ermöglichen haben wir mit dem Dogma der autogerechten Stadt gebrochen und werden weiterhin vom autoorientierten Straßenbau absehen. Den flächenfressenden Autobahnaus- und -umbau in Berlin wollen wir beenden, den Weiterbau der A 100 stoppen und die Umbaupläne für das Autobahn-Dreieck Funkturm so korrigieren, dass Wohngebiete weniger belastet werden. Kieze zertrennenden Zeugnisse der autogerechten Planung - wie beispielsweise am Bundesplatz, Breitenbachplatz oder Adenauerplatz - werden wir zurückbauen. Im Bereich Museumsinsel, Spandauer Straße, Friedrichstraße und Unter den Linden wollen wir erproben, wie die Berliner Innenstadt schrittweise autofrei und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden kann.

Um den Umstieg vom Auto zu befördern, ist ein deutlich besser ausgebautes und qualitativ hochwertigeres ÖPNV-Angebot unabdingbar, wie es mit dem Nahverkehrsplan umgesetzt werden soll. Wir wollen mehr Rufbusse und Ridesharing, mehr Busspuren und mehr Straßenbahnen in allen Himmelrichtungen.

> **Abstimmung 2**
>
> **Modifizierte Version des LaVos:** Dort, wo es verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll ist, wollen wir auch eine Vervollständigung und einen Ausbau des U-Bahn. Der Ausbau der Straßenbahnen hat dabei für uns aber aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aspekten absoluten Vorrang vor einem U-Bahn-Ausbau.
>
> **Änderungsantrag (Matthias Oomen, L-02-298-2):** Dort, wo es verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll ist, wollen wir auch eine Vervollständigung und einen Ausbau des U-Bahn-Netzes. Auch der Ausbau der Straßenbahn hat für uns aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aspekten nach wie vor eine hohe Priorität.

Gerade Pendler*innen sollen ein attraktiveres Angebot erhalten. Deshalb benötigen wir insbesondere am Stadtrand und in den Vorstädten mehr und besserer Fahrradabstellanlange, Bike-and Ride und Park-and-Ride-Angebote, sowie einen Ausbau des S-Bahn- und Regionalverkehrsangebotes.

Neue Mobilitätsdienstleistungen ziehen weltweit in die Städte ein und revolutionieren das Verkehrswesen. Wir sind stolz darauf, dass Berlin hier schon heute Reallabor und internationales Schaufenster ist und eine globale Vorreiterrolle einnimmt. Diese Vorreiterrolle wollen wir verteidigen und ausbauen, gleichzeitig dürfen die Rechte von Zu Fuß Gehenden nicht eingeschränkt werden. Wir werden daher konsequent und fortschreitend Parkplätze, die heute exklusiv dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen, der Gemeinschaftsnutzung zurückführen und im ausreichenden Maße auch für neue Mobilitätsdienstleistungen reservieren. Denn wir wollen, dass Mietfahrräder, Elektroroller und Co zukünftig wie selbstverständlich und sicher am Straßenrand und nicht auf den Rad- oder Gehwegen stehen. Nicht jede neue Mobilitätsform ist jedoch eine klimaschonende Bereicherung. Unser Ziel sind neue Mobilitätskonzepte, die auf umweltfreundliche, ineinandergreifende Verkehrsträger setzen und den motorisierten Individualverkehr nach und nach ablösen werden.

> **Abstimmung 3**
> **Alternative 1 (Vasili Franco L-02-303):** Daher lehnen wir Berlin als Standort für die Internationale Automobil Ausstellung (IAA) ab.
> **Alternative 2 (LaVo mod. Ü.):** Deshalb lehnen wir eine Internationale Automobil Ausstellung (IAA) in ihrer heutigen Form ab. Nur durch eine Neuausrichtung in den Zielen, aber auch bei den die Messe tragenden Firmen, hin zu einer Internationalen Mobilitäts Messe (IMM), bei der die nachhaltige Mobilität im Zentrum steht, könnte ein Mehrwert für Berlin entstehen.
> **Alternative 3 (Matthias Oomen L-02-466)**: Wir werden uns deshalb nur dann um die Internationale Automobilausstellung (IAA) an unserer Messe bemühen, wenn der Veranstalter vertraglich für die nahe Zukunft einen Mindestanteil an Elektromobilen von 25% akzeptiert, diese jährlich um mindestens 5% steigert und ab 2030 komplett auf die Ausstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verzichtet.

Die Ansiedlung von Tesla in Brandenburg und Berlin kann zusätzliche Impulse für die noch schleppende Einführung der Elektromobilität, die neben Wasserstoff- oder auch in begrenztem Umfang Biogasantriebe - sofern nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelerzeugung - ein elementarer Baustein der Verkehrswende geben. Doch auch E-Autos müssen in der Kombination zum Bus-, Bahn-, Fahrrad- und Fußverkehr designt und vor allem kleinere Autos gebaut werden. In Zukunft müssen Batterien ressourcenschonend und recyclingfähig werden, um Umweltschäden und Menschenrechtsverletzungen bei der Förderung von Lithium und anderer Rohstoffe möglichst zu verhindern. Der Trend in der Elektromobilität hin zu übergroßen, überschweren und übermotorisierten Fahrzeugen ist mir einer klima-, stadt- und menschenverträglichen Mobilitätswende nicht vereinbar. Produkte der Autoindustrie,

die der Verkehrswende entgegenstehen werden wir weder politisch, noch finanziell, noch materiell fördern. Die Forschung in Richtung einer effizienten, intermodalen und nachhaltigen Mobilität wollen wir daher fördern. Auch die wichtige Rolle der Gewerkschaften für die sozial-ökologische Transformation der Automobilbranche werden wir gegenüber Tesla im Blick behalten.

Wir wollen alles unternehmen, um auch den Umstieg vom Auto auf das eigene oder geteilte Rad oder auf die eigenen zwei Beine zu befördern. Mit mehr geschützten Fußgänger*innenüberwegen auch an Hauptverkehrsstraßen, einem umfassenden Radverkehrsnetz, mit geschützten Radstreifen und Radwegen an Hauptstraßen, mit Ampelschaltungen welche die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen in den Mittelpunkt stellen, mit zunächst 100 Kilometern Radschnellverbindungen und ein dichtes Netz von Fahrradstraßen in den Bezirken und mit dem Ausbau von Fahrradabstellanlagen, machen wir das zu Fuß gehen und das Radeln überall und für alle Menschen attraktiver. Und zwar in der ganzen Stadt, für alle Menschen.