

Skript* zur 3. Folge: Berlin, aber autofreier

1 *[Jingle kurz & bündig - Sie verändern Deutschland]*

2
3 Mein Name ist Linda Achtermann und ich freue mich, dass Sie auch heute
4 wieder bei unserem Podcast *kurz & bündig* mit dabei sind.

5
6 Bevor wir zu unserem Thema kommen, würde ich Sie gerne darauf hin-
7 weisen, dass auf goethe.de/kurzundbuendig zu jeder Folge der zweiten
8 Staffel von *kurz & bündig* das Skript und ein Arbeitsblatt inklusive Lösun-
9 gen und zusätzlich eine Vokabelliste für Sie bereitgestellt sind.

10
11 In dieser Staffel stellen wir unter dem Titel „Sie verändern Deutschland“
12 Menschen und Initiativen vor, die etwas in Deutschland bewegen wollen.
13 Oder wie im Fall des Volksentscheides „Berlin autofrei“ bewirken wollen,
14 dass manche Dinge stehen bleiben oder ganz aus dem Berliner Stadtring
15 verschwinden - nämlich die Autos.

16
17 Warum die Initiative findet, dass eine lebenswerte Stadt sich eher an rad-
18 fahrenden, zu Fuß gehenden Kindern und älteren Menschen orientieren
19 sollte, das erzählt uns heute die Sprecherin von „Berlin autofrei“, Anna
20 Baatz.

21
22 Hallo Frau Baatz!

23
24 *[Zeit: 01:09]*

25
26 *Anna Baatz:*
27 *Ja, vielen Dank für die Einladung.*
28
29

30

Wir können direkt mit unserer ersten Frage starten.

FRAGE 1: Was muss in Deutschland anders gemacht werden?

Anna Baatz:

Also da könnten wir jetzt die ganze halbe Stunde mit füllen, darum spreche ich jetzt mal über die Sachen, die wir mit unserem Volksentscheid auch angehen wollen. Das ist nämlich konkret die Verkehrswende, und zwar vor allem erstmal mit einem städtischen Blick auf Berlin. Und da gibt es ganz viele Dinge, die ja problematisch sind. Angefangen mit der Klimakrise. Es ist klar, dass wir eine Verkehrswende brauchen, um Emissionen zu sparen und auch Reifenabrieb und so weiter. Aber gerade die Pandemie hat uns jetzt auch nochmal gezeigt, dass die Leute ja ihre Stadt auch für andere Dinge wollen, als um darin Autos zu parken. Sie wollen irgendwie draußen joggen gehen. Es gab ein enormes Bedürfnis, die Flächen anders zu nutzen. Wir wollen was bewegen und wir wollen aber tatsächlich nicht, dass Sachen stehen bleiben. Wir wollen, dass alle weiter mobil sind und alle ihre Stadt total gut nutzen können und stellen uns ein viel lebenswerteres Berlin mit viel weniger Autos vor. Das ist die Idee und eben auch viel gerechter, weil im Moment stehen halt Autos dann 23 Stunden am Tag rum, bis sie dann mal 45 Minuten im Schnitt, ich glaube, 1,3 Personen transportieren dürfen. Und in der Zeit können Kinder beispielsweise diese Fläche nicht nutzen. Oder es kommt jemand im Rollstuhl, dessen Sicht dann verdeckt wird. Und das ist ganz schwierig. Und genau da haben wir einfach eine andere Lösung im Sinn.

Die Initiative versucht nicht, wie der Name vermuten lässt, generell alle Autos aus dem gesamten Berliner Stadtgebiet zu verbannen. Es geht um den Bereich innerhalb des sogenannten Berliner S-Bahnringes. Das ist eine tatsächliche 37 Kilometer lange S-Bahnstrecke, die ringförmig die Berliner Innenstadt umschließt.

[Zeit : 02:53]

Anna Baatz:

Genau, also das ist weder ganz Berlin noch ganz autofrei. Und es geht auch nicht darum, alle Autos zu verbannen. Wir lassen auch Autos überhaupt nicht. Wir glauben, dass das eine tolle Errungen-

*schaft ist. Gerade für Menschen, die irgendwie mobilitätseingeschränkt sind, die halt gefahren werden müssen. Und da ist der ÖPNV ja noch gar nicht barrierefrei. Also für die ist es toll mit dem Auto zu fahren und die sollen auch schneller durchkommen. Genau-so was Lieferverkehr angeht. Total sinnvoll, was Handwerker*innen angeht, was Polizei, Rettungsdienst angeht. Total sinnvoll, wenn solche Berufsgruppen im Auto unterwegs sind. Das soll auch weiterhin so sein.*

Die Initiative strebt einen Volksentscheid an, der - so er denn die nötigen Unterzeichne*innen erreicht - Gesetz werden soll. Wie viel Unterschriften ein solcher Volksentscheid benötigt, klären wir gleich, doch erstmal noch weitere Fakten zum Gesetzesentwurf der Initiative. Dieser sieht vor, dass der Autoverkehr für Verbrenner und Elektroautos innerhalb des S-Bahntrings in Berlin verboten wird.

Doch auch hier bestätigen Ausnahmen die Regel, wie Frau Baatz gerade schon erwähnte. Für alle anderen sieht die Initiative ein Kontingent von zwölf Fahrten im Jahr vor, die innerhalb der autofreien Zone unter Anmeldung über einen QR-Code per App erfolgen sollen.

Sollte das Gesetz Realität werden, wäre das die größte autofreie Zone Europas. Aber es gibt bei solchen Vorhaben natürlich auch kritische Stimmen.

Jetzt sitzen Sie aber einer Frau gegenüber, die im Berliner Stadtring wohnt - also innerhalb des Berliner Stadtrings, so ist es richtig -, selber ein Auto hat. Und ich frage mich, wenn das jetzt kommen würde? Was muss ich dann mit meinem Auto machen? Was passiert denn dann?

Anna Baatz:

Also es gibt mehrere Optionen und es gibt dann tatsächlich auch noch ein bisschen Zeit, das ist jetzt nichts, was von heute auf morgen passiert. Also wir hoffen, dass wir 2023 oder 2024 die Abstimmung machen können. Und dann gibt es noch eine vierjährige Übergangsfrist, damit halt eben Menschen wie Sie, die ein Auto haben und vielleicht erstmal gucken müssen, was mache ich jetzt mit dem Auto, wie organisiere ich meine Mobilität neu, Zeit haben, sich darauf einzustellen. Und dann ist es so, dass Sie natürlich das Auto entweder außerhalb des Rings parken können, wobei das natürlich jetzt nicht ... das ist, was ich Ihnen vorschlagen will, weil wir natürlich jetzt auch nicht den Bereich um den Ring herum zum Parkplatz

des Rings machen wollen - ganz im Gegenteil. Ich hoffe eigentlich, dass es für Sie so attraktiv ist, dann mit einem anderen Verkehrsmittel unterwegs zu sein, weil es eben viel mehr Platz gibt zum Radfahren, weil der Bus schneller durchkommt, weil der ÖPNV attraktiver ist. Da hoffen wir auch, dass in den aktuellen Koalitionsverhandlungen Rot-Rot-Grün in Berlin da tatsächlich mal was für den ÖPNV tut, was über Symbolpolitik hinausgeht. Und genau dann hoffe ich, dass Sie total glücklich Ihr Auto abgeben und umsatteln auf den Umweltverbund.

[Zeit : 05:45]

Gibt es da denn europäische Vorbilder? Oder jemanden, wo Sie sagen, da könnten wir uns mal eine Scheibe von abschneiden?

Sich eine Scheibe von etwas abschneiden

Ist eine deutsche Redewendung, die besagt, dass man gute Eigenschaften von einer anderen Person oder wie hier einer anderen Stadt übernehmen soll.

Anna Baatz:

Ja klar, es gibt verschiedene holländische Städte, Paris, Brüssel, da passieren jetzt gerade Dinge. Wobei man auch sagen muss, dass wir somit das größte Gebiet anstreben und genau auch einen sehr konkreten Gesetzesentwurf ausgearbeitet haben, es ist ja nicht in jedem Volksentscheid und der Volksentscheid wäre bindend. Dann hätte eben dieses Gesetz die gemeinwohlorientierte Straßennutzung als Grundlage. Und insofern haben wir uns natürlich an anderen Städten orientiert. Ich war jetzt gerade im Sommer auch in der schwedischen Hauptstadt Stockholm und da gab es autofreie Straßen und es war ein totaler Traum. Also man konnte sich das mal wirklich richtig vorstellen, wovon man selber immer anderen Leuten erzählt, wie es dann sein könnte. Nichtsdestotrotz ist Berlin natürlich auch etwas eigen, was Infrastruktur angeht, was Bewohnende angeht, das ist auch das, was wir in Berlin so mögen. Und von da an, genau, braucht es hier auch nochmal eigene passfähige Lösungen. Und wir haben natürlich den Anspruch, ein relativ großes Gebiet autofrei zu machen. Das bringt auch einige Vorteile mit sich. Einer ist, dass man auch wirklich mehr Verkehrswende macht und nicht nur einzelne Straßen autofrei macht.

[Zeit : 07:11]

Dann lassen Sie uns doch mal zur zweiten Frage kommen, also zum zweiten Fragenblock.

FRAGE 2: Wie können diese Veränderungen auf den Weg gebracht werden?

Da würde ich gerne direkt auch nochmal auf das „Gewand“ Ihrer Initiative kommen, also diesen Volksentscheid. Vielleicht sollten wir erstmal für alle Zuhörenden erklären, was ist denn eigentlich ein Volksentscheid?

Anna Baatz:

Ja, Volksentscheide sind total toll aus meiner Perspektive, weil sie eben in Deutschland die Möglichkeit einer wirklichen politischen Mitgestaltung bieten. Es gibt so drei Phasen: Man überlegt sich erstmal so grundsätzlich, was man machen will, und schreibt ein Gesetz oder nicht. Wenn man ein Gesetz hat, wird es eben bindend, so wie bei uns. Und dann muss man 20.000 Unterschriften sammeln, um überhaupt diesen Volksentscheid einzuleiten. Und dann gibt es eine neunmonatige Prüfungsphase. Da geht der Volksentscheid mit - in unserem Fall auch dem Gesetz - in den Senat und ins Abgeordnetenhaus und wird dort nochmal geprüft, ob er verfassungswidrig ist und ob das Abgeordnetenhaus den nicht einfach annehmen möchte. Wir glauben, dass das nicht passiert. Und dann, wenn das nicht der Fall ist, es aber als verfassungskonform eingeordnet wird, dann gibt es eine zweite Unterschriftenphase, wo man eben 175.000 gültige Unterschriften braucht. Das ist natürlich eine immense Anzahl. Und erst danach gibt es dann eine Abstimmung. Und bei dieser Abstimmung muss man dann auch nochmal eine bestimmte Prozentzahl an Wahlberechtigten zur Wahl kriegen, weil nicht alle jetzt für einen Volksentscheid extra zu den Wahlurnen gehen.

[Zeit: 08:43]

Wir befinden uns ja direkt nach der Wahl, jetzt gerade, wo wir uns unterhalten. Wenn wir jetzt darüber sprechen, wie können wir solche Veränderungen wie die Klimakrise angehen und eine Mobilitätswende schaffen? Wie können die auf den Weg gebracht werden? Warum ist das für Sie und

für die Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ der richtige Weg mit einem Volksentscheid?

Anna Baatz:

*Ich finde, das ist der richtige Weg erstens, weil man eine Chance hat, wirklich etwas zu bewegen, und auch einen konkreten Vorschlag einbringen kann mit dem Gesetz. Also ich mache da wirklich mit und stecke da wahnsinnig viel Zeit und Energie rein, weil ich glaube, dass das der beste Vorschlag ist aktuell. Und ich glaube, dass es wirklich sehr schlau ist, die ..., die Parameter festzulegen, zu sagen: Nicht, man macht irgendwie eine City-Maut und am Ende fahren dann die reichen Leute weiter, sondern wer hat den Bedarf im Auto zu sitzen und wer nicht? Und so dann die Verkehrswende zu gestalten. Und natürlich ist es auch für uns sehr attraktiv, so ein demokratisches Instrument zu nutzen. Wir müssen zwar viel Überzeugungsarbeit leisten, aber genau das wollen wir ja auch. Wir wollen ja nicht den Berliner*innen irgendetwas aufdrücken, was sie gar nicht wollen, sondern wir wollen die gemeinsame Vision entwickeln, wie cool das sein kann.*

Zum Zeitpunkt unseres Gespräches im Oktober 2021 befand sich der Volksentscheid zwischen der ersten und zweiten Stufe, lag also mit mehr als 50.000 Unterzeichnern zur Beratung bei der Berliner Landesregierung. Wann die sich nach den Koalitionsgesprächen und der Regierungsbildung diesem Thema widmet, ist unklar.

Frage 3: Was ist das größte Hindernis bei dieser Veränderung?

Ich selbst komme aus Wolfsburg, aus der Autostadt Deutschlands, und da ist die Autoliebe sehr, sehr groß. Und man muss in Deutschland, aber trotzdem auch außerhalb Wolfsburgs, nicht lange suchen, bis man jemanden findet, der Autos genauso gerne mag wie man selbst. Also die deutsche Autoliebe. Steht die diesem Vorhaben auch ein bisschen so im Weg?

[Zeit: 10:33]

Anna Baatz:

Ja, auf jeden Fall. Genau, also das ist halt nicht nur Normalität aus einer rationalen Perspektive, sondern es ist auch ganz viel Emotion und Affekt, der da mit reinspielt. Aber ich habe das Gefühl, dass sich

das durchaus auch auflöst, und zwar durch alle Generationen hinweg und gerade in Städten. Wir haben ja auch keine perfekte Lösung für jedes kleine Dorf, was halt auch nicht gut angebunden ist im ÖPNV. Aber gerade in Städten wird jetzt nach und nach wahrgenommen, dass Autos da doch ziemlich obsolet sind.

Was ist denn die Hoffnung auch von einer Strahlkraft, wenn das in Berlin Realität werden sollte, der Volksentscheid durchgeht und das Gesetz kommt? Was erhofft sich vielleicht auch Ihre Initiative davon, was dann vielleicht folgen könnte?

die Strahlkraft:

Das Wort „Strahlkraft“ beschreibt die Hoffnung, dass eine Person oder eine Entscheidung, wie hier die Übernahme des Gesetzesentwurfs, ein Vorbild für andere werden könnte.

Anna Baatz:

Ja, toll wäre es natürlich, wenn gerade andere innerdeutsche Städte einfach das Gesetz ein bisschen abwandeln, sich selber überlegen, für welchen Raum das gelten soll und das dann anwenden, das geht. Also man muss ja bei Volksentscheiden und auch bei Mietendeckeln übrigens ein bisschen darauf achten, was Landes- und was Bundesrecht ist und ... und unsers muss eben übers Landesrecht laufen. Und deswegen geht es um Straßenrecht und nicht die Straßenverkehrsordnung. Und so wie das Gesetz jetzt aber geschrieben ist, könnten das durchaus andere Städte total nutzen und darüber abstimmen lassen. Und was ich aber noch viel mehr hoffen würde, ist, dass diese Idee, dass man eine soziale Verkehrswende macht und dass man über Bedarfe überlegt, wer mit welchem Verkehrsmittel unterwegs sein kann, dass sich das auch in Europa oder gern auch darüber hinaus verbreitet.

Die Initiative „Berlin autofrei“ will mit einem Volksentscheid die Verkehrswende ein ganzes Stück voranbringen. Für viele ist ihr Vorschlag zu radikal aber einige, nämlich über 50.000 Menschen können sich der Vision eines autofreien S-Bahn rings in Berlin anschließen. Was die Zukunft bringt, ist ungewiss. Für Anna Baatz und die Initiative „autofrei“ aber ist sicher, es muss sich etwas ändern. Das wird auch bei dem Lieblingswort von Anna Baatz deutlich:

[Zeit: 12:47]

275 *Anna Baatz:*
276 *Ich habe noch so ein Wort von Katja Diehl, die also als Mobilitätsex-*
277 *pertin mit eigenem Podcast auch sehr bekannt ist, und die schreibt*
278 *immer von Autokorrektur. Das ist natürlich ein sehr schönes Wort,*
279 *weil es sowohl so „auto“ im Sinne von automatisch, als auch „Auto-*
280 *mobil“ anspricht und Korrektur so im Sinne auch das Bild, was wir*
281 *von Autos haben, versucht zu verändern. Und das finde ich sehr*
282 *schön. So als leicht aggressive, aber irgendwie auch korrigierende,*
283 *in die richtige Richtung gehende Idee davon, was passieren muss.*
284
285 Ich bin Linda Achtermann und jetzt sind Sie gefragt. Schauen Sie sich
286 doch einmal auf der Internetseite des Goethe-Instituts und des Europa-
287 netzwerk Deutsch um. Das Skript, eine Vokabelliste und ein Arbeits- und
288 Lösungsblatt zu dieser Folge gibt es wie immer unter
289 www.goethe.de/kurzundbuendig.
290
291 Ich hoffe, dass Sie Lust haben auch in der nächsten Folge wieder eine
292 spannende Person kennenzulernen und würde mich freuen, wenn wir uns
293 wiederhören. - Tschüss!

** Das Skript basiert auf dem gesprochenen Wort und kann deshalb sprachliche Fehler aufweisen.*