

1/11/2023

Beschluss

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg

Die Mobilitätspolitik ist nicht erst seit dem Wahlkampf zur Wiederholungswahl 2023 in das Zentrum der bezirks- und stadtpolitischen Debatten gerückt. Wie mittlerweile kaum ein anderes Thema polarisieren Fragen der Mobilitätspolitik. Die Gründe dafür sind vielfältig: Mobilität ist Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und betrifft insoweit das Leben aller Menschen in Tempelhof-Schöneberg und Berlin. Zugleich befindet sich Mobilität im Umbruch: Der Kampf gegen den Klimawandel, das fortschreitende Wachstum unserer Stadt, neue Mobilitätsformen und bisher unberücksichtigt gebliebene Perspektiven haben die Erwartungen vieler Menschen an Mobilitätspolitik verändert. So sehr viele Berliner*innen die Abkehr von einer jahrzehntlang praktizierten Politik der autogerechten Stadt begrüßen, so sehr stößt sie bei nicht wenigen auf vehemente Ablehnung.

Anders als politische Mitbewerber verstehen wir uns nicht als Lobbyistin einer bestimmten Mobilitätsform. Neben dem Ziel, schnellstmöglich Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen, soll Mobilitätspolitik vor allem sozial gerecht sein. Denn eine schlechte Anbindung an den ÖPNV und die Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs belasten auch in Berlin insbesondere Menschen mit geringem Einkommen.

Mobilität im Miteinander

Die SPD Tempelhof-Schöneberg steht zum Berliner Mobilitätsgesetz, das die frühere regulative Benachteiligung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV beendet und den Ausbau der Angebote des Umweltverbundes stärkt. Nur so kann die Flächengerechtigkeit in unserer Stadt verbessert werden. Das politische Ziel eines sicheren, barrierefreien, sozial- und klimaverträglichen Verkehrssystems auch in unserem Bezirk, dass die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen berücksichtigt, kann jedoch nur durch eine breite Akzeptanz der damit einhergehenden Veränderungen erreicht werden.

Die zunehmende Klientelpolitik und Parteinahme exklusiv für einzelne Mobilitätsangebote hat insbesondere seit dem letzten Wahlkampf eine aggressive Konkurrenzsituation auf der Straße befördert, bei der mehrere konkurrierende Verkehrsteilnehmende auf ihrem Recht beharren oder Regeln bewusst missachten. Dieses zunehmend spürbare Gegeneinander im Straßenverkehr birgt ein hohes Gefahren- und Unfallpotenzial und muss umgehend beendet werden. Die SPD Tempelhof-Schöneberg wirbt deshalb verstärkt für ein konstruktives Miteinander und Rücksichtnahme.

Transparente Kommunikation und viele und frühzeitige Beteiligungschancen bei den nötigen Veränderungen vor Ort ist uns besonders wichtig. Diese wichtige Kernkompetenz unserer sozialdemokratischen Mobilitätspolitik wollen wir weiter ausbauen. Wenn die Nutzer*innen der Mobilitätsangebote und die Anwohner*innen gut informiert sind und ihre Einschätzung von der Verwaltung ernst genommen wird, steigt die Wahrscheinlichkeit einer zügigen Umsetzung der Maßnahme und einer nachhaltigen Unterstützung in der Bevölkerung, selbst wenn diese für manche mit Einschränkungen verbunden sein sollten. Städtebauliche und verkehrsplanerische Veränderungen dürfen deshalb nicht den Eindruck erwecken, ausgewählte Mobilitätsangebote gegeneinander auszuspielen, sondern sollen grundsätzlich die Mobilitätsbedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigen, den Mehrwert für alle benennen und sich dabei an den lokalen Gegebenheiten orientieren.

tieren. Insbesondere auch mit den unterschiedlichen verkehrspolitischen Interessenverbänden wollen wir in einem ständigen konstruktiven Austausch stehen. Denn nur gemeinsam können wir die Verkehrswende in Berlin gestalten.

Mobilität so vielfältig wie unsere Ortsteile

In Tempelhof-Schöneberg treffen Ortsteile der Innenstadt auf Ortsteile der Peripherie mit einer jeweils völlig unterschiedlich ausgestatteten Verkehrsinfrastruktur.

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik steht deshalb nicht nur für die Einsicht in die Notwendigkeit von Kompromissen und die Akzeptanz solcher Aushandlungsergebnisse, sondern auch für die flexible Herangehensweise je nach regionaler Ausgangssituation.

Kurze Wege, ein dichtes Netz an wohnortnahen Mobilitätsangeboten und Sharingpunkten, Hauptverkehrsstraßen und eine hohe Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung führen zu anderen Fragestellungen und Bedarfen als weitläufige Strecken zu Haltestellen von selten getakteten Buslinien. In den Ortsteilen, die mit Angeboten des Umweltverbunds deutlich unterversorgt sind und in denen kaum P-&-R-Angebote vorgehalten werden, werden darüber hinaus weder Pendelverkehr aus dem Umland noch motorisierter Individualverkehr der Anwohner*innen spürbar abnehmen. In den Randlagen muss der Ausbau des Straßenbahnnetzes, die Verlängerung von U-Bahnlagen, die Frequenzerhöhung der Busse und die Schaffung von Park & Ride sowie Parkflächen z.B. an der B96 mit Priorität verfolgt werden.

Die SPD Tempelhof-Schöneberg berücksichtigt diese Vielfalt der ortsteilbezogenen Perspektiven auf verkehrspolitische Maßnahmen, weil Mobilität ein Grundrecht und Grundbedürfnis der Menschen ist, unabhängig davon, welche Verkehrsangebote ihnen zur Verfügung stehen.

Vorrang für den Umweltverbund

Wir wollen ermöglichen, dass möglichst viele Wege in Tempelhof-Schöneberg im Umweltverbund (= ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zurückgelegt werden und der motorisierte Individualverkehr auf diese Weise an Relevanz verliert. Denn der Verkehr im Umweltverbund ist dem motorisierten Individualverkehr hinsichtlich des Flächenverbrauchs, der Umweltauswirkungen und des Einsatzes öffentlicher Mittel überlegen. Der öffentlich verfügbare Verkehrsraum muss deshalb auch in unserem Bezirk neu aufgeteilt werden. Der ÖPNV muss Priorität haben und schnell vorankommen. Außerdem wollen wir die Sicherheit im Fuß- und Radverkehr und die Barrierefreiheit gewährleisten. Der motorisierte Individualverkehr behält dabei seine Berechtigung und für viele seine Notwendigkeit. Unser Ziel ist es aber, Prioritäten umzukehren: Weg vom Vorrang des motorisierten Individualverkehrs, hin zum Vorrang des Umweltverbundes.

So sollen sich beispielsweise Ampelschaltungen grundsätzlich am Umweltverbund ausrichten und die Sicherheit in den Mittelpunkt stellen, Tempo 30 auf Hauptstraßen soll ausgebaut werden. Lieferverkehre müssen dabei gewährleistet und durch innovative Konzepte ebenfalls möglichst zukunftsorientiert gestaltet werden. Wir wollen im Einklang mit dem Mobilitätsgesetz sichere und möglichst baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen und setzen uns gleichzeitig für die Planung und den Ausbau des Fahrrad-Nebenroutennetzes im gesamten Bezirk und besonders in Lichtenrade ein. Wege für den Fußverkehr müssen gut und sicher nutzbar sein, barrierefrei und ohne Störungen und Hindernisse wie Baustellen, illegal abgestellte E-Scooter oder ausweichenden Radverkehr funktionieren.

Barrierefreiheit als Grundlage

Barrierefreiheit muss in der Mobilitätspolitik stets mitgedacht werden. Dies macht sowohl für mobilitätseingeschränkte Menschen als auch oft für Ältere oder Eltern mit Kinderwagen den Alltag besser und Mobilität zugänglicher.

Im öffentlichen Raum sind insbesondere Hindernisse abzubauen und Zugänge zu schaffen. Breitere Gehwege, abgesenkte Bordsteine, Parkplätze für Menschen mit Behinderungen, kein Eckenparken an Kreuzungen, Parkmöglichkeiten für Pflegebedürftige oder behinderungsbedingt notwendige haushaltsnahe Dienstleistungen (Einkaufshilfe) bessere Markierungen und Leitsysteme sind nur einige unserer Ziele für mehr Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Es sind Parkflächen für schwerbehinderte Menschen vor Stadtteilzentren und Begegnungsstätten, vor bezirklichen Einrichtungen abzusichern.

Bei der Vergabe von Parkausweisen für schwerbehinderte Menschen sollen Ermessungsspielräume der Verwaltung immer im Sinne der Menschen mit Behinderungen ausgeübt werden. Erziehungsrechtigte von Kindern mit Behinderungen sollten grundsätzlich ebenfalls Parkausweise für schwerbehinderte Menschen bewilligt bekommen.

Auch der ÖPNV muss barrierefrei gestaltet sein. Wir brauchen Aufzüge und eine barrierefreie Ausgestaltung an allen U-, S- und Fernbahnhöfen, insbesondere und schnell an Umsteigepunkten. Bus- und Tramhaltestellen müssen ebenso barrierefrei gestaltet sein wie die Verkehrsmittel selbst. Informationen müssen allen zugänglich sein. U.a. durch leichte Sprache, Brailleschrift, akustische und optische Leit- und Informationssysteme.

Die Fahrweise der Busse soll Handicaps der Fahrgäste berücksichtigen und insbesondere beim Anfahren und Bremsen die erforderliche Umsicht zeigen.

ÖPNV attraktiv und mit Priorität für einen schnellen Tramausbau

Wir wollen ein verlässliches und engmaschiges ÖPNV-Angebot für alle Berliner*innen schaffen. Nur so gelingt es, dass immer weniger Menschen den motorisierten Individualverkehr bevorzugen. Wir brauchen dafür einen deutlichen Ausbau des ÖPNVs. Das beinhaltet neue Strecken ebenso wie erhöhte Kapazitäten insbesondere auf Pendlerstrecken, mehr Wagen, mehr barrierefreie Haltestellen und eine engere Taktung.

Die Bezahlbarkeit steht bei unserer sozialdemokratischen Mobilitätspolitik im Mittelpunkt, damit alle teilhaben können. Dem Ziel von maximal 1 Euro am Tag für den ÖPNV werden wir mit 29 Euro Ticket gerecht. Das günstige Sozialticket ist hier eine wichtige Ergänzung. Auf der Bundesebene ist eine Fortsetzung und Finanzierung des 49 Euro Tickets entscheidend für eine nachhaltige Mobilitätswende.

Wir setzen uns für einen Ausbau aller ÖPNV-Verkehrsmittel ein, denn für eine sozialdemokratische Mobilitätspolitik werden sie alle gebraucht. Regionalbahnen, S-, U- sowie Straßenbahnen und auch Busse haben jeweils optimale Einsatzgebiete. Wo eine hohe Reisegeschwindigkeit zur Anbindung der äußeren Bezirksteile notwendig ist, sollte auch der U-Bahn-Ausbau weiter vorangetrieben werden.

Gerade der relativ schnelle und in der Errichtung auch vergleichsweise günstige (Wieder-) Aufbau eines Straßenbahnnetzes in unserem Bezirk stellt für uns aber eine wichtige Priorität dar. Als Ergänzung und Entlastung bestehender U-/S- und Bus-Linien spricht sich die SPD Tempelhof-Schöneberg für den vorrangigen Bau von Straßenbahnen aus, deren Netz sich schneller und günstiger erweitern lässt als das U-Bahn-Netz. Dabei wollen wir auch wo möglich ein Auge auf das Straßenbegleitgrün werfen: Denn wir wollen mehr und nicht weniger Stadtbäume in Berlin.

Der Fachausschuss XI Mobilität hat bereits 2016 festgestellt, dass die Straßenbahn allen modernen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen entspricht und bei den Bau- und Betriebskosten sowie der Stadtvertraglichkeit (Barrierefreiheit, Stadtraumgestaltung) viele Vorteile bietet.

Da der Norden des Bezirks, vor allem in Schöneberg, mit U- und S-Bahn bereits gut versorgt ist, kann ein Tramausbau hier vor allem stark ausgelastete Buslinien ersetzen. Ein Beispiel ist die Reaktivierung der Straßenbahnverbindung vom Potsdamer Platz in Richtung Steglitz. Der Tram-Ausbau durch die Leipziger Straße bis zum Kulturforum ist dafür eine wichtige Voraussetzung.

Der Süden des Bezirks ist mangelhaft an das Schnellbahnnetz angebunden. Neben neuen S-Bahnhöfen und einem langfristigen Ausbau von U6 und U9 sollte hier der Tramausbau daher Priorität haben. Hier könnte Marienfelde von einer seit langem geforderten Tangentialverbindung zwischen der Gropiusstadt und Steglitz profitieren. Eine Reaktivierung der früheren Straßenbahnlinie auf dem Mittelstreifen entlang der B96 würde den Pendlerverkehr in Lichtenrade reduzieren und die überfüllten Buslinien erheblich entlasten.

Die SPD Tempelhof-Schöneberg sieht die Tram nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, sondern als kurz- bzw. mittelfristige Alternative im Vergleich zu langfristigen und teuren Planungs- und Bauzeiten der U-Bahn.

Pendeln mit dem Umweltverbund attraktiver gestalten

Wer in Berlin lebt und/der arbeitet, braucht ein attraktives und bezahlbares ÖPNV-Angebot. Das gilt insbesondere für Pendler*innen, die so verstärkt vom Auto zum ÖPNV umsteigen können. Wir müssen daher mit dem Ausbau von U- und S-Bahn auf der einen Seite und Tram-Ausbau auf der anderen Seite alle Möglichkeiten nutzen, um Kapazitäten zu erhöhen und Strecken- und Umstiegsoptionen auszubauen.

Auch unter dem Aspekt Platz müssen wir Alternativen zum Pendeln mit dem Auto attraktiver machen. Beispielsweise durch lückenlose Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt wachsen Anreize, das Auto stehen zu lassen und andere Wege zur Arbeit zu nutzen. Dabei müssen wir gleichzeitig immer auch eine zusätzliche Belastung in den außengelegenen Ortsteilen vermeiden. Wir müssen an Knotenpunkten die Umstiegsoptionen attraktiver machen. Wir brauchen Park&Ride auch im Tarifgebiet B. Die Tarifzone B soll auf die ersten Stationen im jetzigen Tarifbereich C ausgeweitet werden, wenn diese einen nennenswert großen P&R-Parkplatz aufweisen. Wir brauchen gerade an Umsteigepunkten für Pendler*innen die Möglichkeit, das Auto, aber auch verstärkt das Fahrrad sicher abzustellen. Und Sharingangebote müssen auch außerhalb des S-Bahn-Rings flächendeckend vorhanden sein.

Gleichzeitig muss der ÖPNV bezahlbar und barrierefrei nutzbar sein für alle.

Kiezblocks mit guter Kommunikation begleiten

Kiezblock-Initiativen sind so unterschiedlich wie unsere Kieze. Was ihnen gemein ist: Sie wollen Durchgangsverkehr aus Wohngebieten heraushalten. Sie suchen passende Lösungen für die Bedürfnisse und Gegebenheiten vor Ort. Und sie beziehen die Breite der Nachbarschaft mit ein. Das unterstützen wir als SPD Tempelhof-Schöneberg.

Denn der öffentliche Raum ist nicht nur Verkehrsraum. Für eine verdichtete und wachsende Stadt ist der öffentliche Raum auch ein Begegnungsort und ein Aufenthaltsort. Lokale Anwohnende, die sich vor ihrer eigenen Haustür für die Verkehrswende engagieren, wollen wir als Unterstützer*innen unserer Politik gewinnen.

Bei den vielfältigen Kiezblock-Initiativen ist uns ein enger Austausch zu den konkreten Vorstellungen vor Ort wichtig. Übergeordnete Überlegungen können Kompromisse und Anpassungen notwendig machen. Gute Kommunikation auf Augenhöhe ist auch hier entscheidend.

Antriebswende vor Ort braucht Ladeinfrastruktur

Die Antriebswende hin zur E-Mobilität senkt sowohl CO₂-Emissionen als auch weitere Emissionen im Verkehrssektor und verringert die Lärmbelastung. Voraussetzung für eine funktionierende Antriebswende ist der bedarfs- und nutzungsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Die Ladeinfrastruktur ist so auszubauen, dass sie der Verkehrswende (z.B. einer Neuverteilung der öffentlichen Flächen) nicht entgegensteht. Wichtige Bausteine sind die Ausstattung der Tankstellen mit Ultra-Schnellladesäulen und die Ausstattung von großen öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Parkhäusern mit Ladepunkten. Dabei ist ein barrierefreier Zugang zu gewährleisten. Öffentliches Laden ist auch eine soziale Frage.

Bei einer Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur dürfen keine weißen Flächen entstehen. Förderprogramme für Private sind entsprechen zu nutzen, dass Ladeinfrastruktur für die Allgemeinheit entsteht. Im Gespräch mit Partnern wie den städtischen Wohnungsbauunternehmen, Genossenschaften, Unternehmen, der IHK oder auch Kirchengemeinden wollen wir aufzeigen, wo zusätzliche Infrastruktur entstehen kann, z.B. auf vorhandenen und zukünftigen Mieter- oder Kundenparkplätzen.

Die konkrete Umsetzung soll auch in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) nachgehalten werden, u.a. über halbjährliche Berichte über die konkret geplanten, genehmigten und umgesetzten Vorhaben durch das Bezirksamt.

Unsere sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg hat den ganzen Bezirk in seiner Verschiedenheit im Blick und fördert das Miteinander.

Wir setzen unsere Schwerpunkte bei sozial gerechter und bezahlbarer Mobilität.

Zum Mobilitätsgesetz stehen wir und räumen dem Umweltverbund Vorrang ein.

Beteiligung und Kommunikation auf Augenhöhe sind uns bei allen Projekten wichtig. Das ist ein Baustein, um das Gegeneinander in der Mobilitätspolitik aufzulösen.

Beim Ausbau des ÖPNV werden wir eine Priorität auf den Tramausbau setzen ohne dabei den langfristigen Ausbau von U- und S-Bahn-Strecken oder Regionalbahnen aus dem Blick zu lassen. Barrierefreiheit ist der rote Faden unserer Mobilitätspolitik.

Mit diesen Leitlinien kommen wir zu einer sozialdemokratischen Antwort für die Mobilitätspolitik in unserem Bezirk.