

Antrag 1/II/2023**GKV und Redaktionsgruppe zum Leitantrag Mobilität****Die KDV möge beschließen:****Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg**

1 *Leitantrag zum Schwerpunkt Mobilität (hier*
 2 *als Initiativantrag des GKV und Redaktions-*
 3 *gruppe zum Leitantrag Mobilität)*

4
 5 Die Mobilitätspolitik ist nicht erst seit dem
 6 Wahlkampf zur Wiederholungswahl 2023 in
 7 das Zentrum der bezirks- und stadtpoliti-
 8 schen Debatten gerückt. Wie mittlerweile
 9 kaum ein anderes Thema polarisieren Fra-
 10 gen der Mobilitätspolitik. Die Gründe da-
 11 für sind vielfältig: Mobilität ist Vorausset-
 12 zung für die Teilnahme am gesellschaftlichen
 13 Leben und betrifft insoweit das Leben al-
 14 ler Menschen in Tempelhof-Schöneberg und
 15 Berlin. Zugleich befindet sich Mobilität im
 16 Umbruch: Der Kampf gegen den Klimawan-
 17 del, das fortschreitende Wachstum unserer
 18 Stadt, neue Mobilitätsformen und bisher un-
 19 berücksichtigt gebliebene Perspektiven ha-
 20 ben die Erwartungen vieler Menschen an Mo-
 21 bilitätspolitik verändert. So sehr viele Berli-
 22 ner*innen die Abkehr von einer jahrzehnte-
 23 lang praktizierten Politik der autogerechten
 24 Stadt begrüßen, so sehr stößt sie bei nicht
 25 wenigen auf vehemente Ablehnung.

26
 27 Anders als politische Mitbewerber verstehen
 28 wir uns nicht als Lobbyistin einer bestimmten
 29 Mobilitätsform. Neben dem Ziel, schnellst-
 30 möglich Klimaneutralität im Verkehrssektor
 31 zu erreichen, soll Mobilitätspolitik vor allem
 32 sozial gerecht sein. Denn eine schlechte An-
 33 bindung an den ÖPNV und die Umweltaus-
 34 wirkungen des motorisierten Individualver-
 35 kehrs belasten auch in Berlin insbesondere
 36 Menschen mit geringem Einkommen.

37

38 Mobilität im Miteinander

39

40 Die SPD Tempelhof-Schöneberg steht zum
 41 Berliner Mobilitätsgesetz, das die frühere re-
 42 gulative Benachteiligung des Rad- und Fuß-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der Antragskommis-
sion (Konsens)****Neufassung Zeilen 55-61**

Die zunehmende Klientelpolitik und Partei-
 nahme exklusiv für einzelne Mobilitätsan-
 gebote hat insbesondere seit dem letzten
 Wahlkampf eine aggressive Konkurrenzsitua-
 tion auf der Straße befördert, bei der mehre-
 re konkurrierende Verkehrsteilnehmende auf
 ihrem Recht beharren oder Regeln bewusst
 missachten.

Neufassung Zeile 140:

Vorrang für den Umweltverbund

**Ergänzung in Zeile 203 nach dem Wort „Auf-
züge“:**

und eine barrierefreie Ausgestaltung an allen
 U-, S- und Fernbahnhöfen
 und **Streichung:** „allen Bahnhöfen“.

Einfügen in Zeile 210:

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

**Ergänzung in Zeile 324 nach den Worten „Ta-
rifgebiet B.“:**

Die Tarifzone B soll auf die ersten Stationen
 im jetzigen Tarifbereich C ausgeweitet wer-
 den, wenn diese einen nennenswert großen
 P&R-Parkplatz aufweisen.

43 verkehrs sowie des ÖPNV beendet und den
44 Ausbau der Angebote des Umweltverbun-
45 des stärkt. Nur so kann die Flächengerechtig-
46 keit in unserer Stadt verbessert werden. Das
47 politische Ziel eines sicheren, barrierefreien,
48 sozial- und klimaverträglichen Verkehrssys-
49 tems auch in unserem Bezirk, dass die Mobi-
50 litätsbedürfnisse aller Menschen berücksich-
51 tigt, kann jedoch nur durch eine breite Akzep-
52 tanz der damit einhergehenden Veränderun-
53 gen erreicht werden.

54

55 Die zunehmende Klientelpolitik und Partei-
56 nahme exklusiv für einzelne Mobilitätsange-
57 bote hat insbesondere seit dem letzten Wahl-
58 kampf eine aggressive Konkurrenzsituation
59 auf der Straße befördert, bei der Verkehrsteil-
60 nehmende auf ihrem Recht beharren oder Re-
61 geln bewusst missachten. Dieses zunehmend
62 spürbare Gegeneinander im Straßenverkehr
63 birgt ein hohes Gefahren- und Unfallpoten-
64 zial und muss umgehend beendet werden.
65 Die SPD Tempelhof-Schöneberg wirbt des-
66 halb verstärkt für ein konstruktives Miteinan-
67 der und Rücksichtnahme.

68

69 Transparente Kommunikation und viele und
70 frühzeitige Beteiligungschancen bei den nö-
71 tigen Veränderungen vor Ort ist uns beson-
72 ders wichtig. Diese wichtige Kernkompetenz
73 unserer sozialdemokratischen Mobilitätspo-
74 litik wollen wir weiter ausbauen. Wenn die
75 Nutzer*innen der Mobilitätsangebote und
76 die Anwohner*innen gut informiert sind und
77 ihre Einschätzung von der Verwaltung ernst
78 genommen wird, steigt die Wahrscheinlich-
79 keit einer zügigen Umsetzung der Maß-
80 nahme und einer nachhaltigen Unterstüt-
81 zung in der Bevölkerung, selbst wenn diese
82 für manche mit Einschränkungen verbunden
83 sein sollten. Städtebauliche und verkehrs-
84 planerische Veränderungen dürfen deshalb
85 nicht den Eindruck erwecken, ausgewähl-
86 te Mobilitätsangebote gegeneinander aus-
87 zuspieren, sondern sollen grundsätzlich die
88 Mobilitätsbedürfnisse der schwächsten Ver-
89 kehrsteilnehmer*innen berücksichtigen, den
90 Mehrwert für alle benennen und sich da-
91 bei an den lokalen Gegebenheiten orientie-

92 ren. Insbesondere auch mit den unterschied-
93 lichen verkehrspolitischen Interessenverbän-
94 den wollen wir in einem ständigen konstruk-
95 tiven Austausch stehen. Denn nur gemein-
96 sam können wir die Verkehrswende in Berlin
97 gestalten.

98

99 **Mobilität so vielfältig wie unsere Ortsteile**

100

101 In Tempelhof-Schöneberg treffen Ortsteile
102 der Innenstadt auf Ortsteile der Peripherie
103 mit einer jeweils völlig unterschiedlich ausge-
104 statteten Verkehrsinfrastruktur.

105

106 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik steht
107 deshalb nicht nur für die Einsicht in die
108 Notwendigkeit von Kompromissen und die
109 Akzeptanz solcher Aushandlungsergebnisse,
110 sondern auch für die flexible Herangehens-
111 weise je nach regionaler Ausgangssituation.
112 Kurze Wege, ein dichtes Netz an wohn-
113 ortnahen Mobilitätsangeboten und Sharing-
114 punkten, Hauptverkehrsstraßen und eine ho-
115 he Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung
116 führen zu anderen Fragestellungen und Be-
117 darfen als weitläufige Strecken zu Haltestel-
118 len von selten getakteten Buslinien. In den
119 Ortsteilen, die mit Angeboten des Umwelt-
120 verbunds deutlich unterversorgt sind und
121 in denen kaum P-&-R-Angebote vorgehalten
122 werden, werden darüber hinaus weder Pen-
123 delverkehr aus dem Umland noch motorisier-
124 ter Individualverkehr der Anwohner*innen
125 spürbar abnehmen. In den Randlagen muss
126 der Ausbau des Straßenbahnnetzes, die Ver-
127 längerung von U-Bahnlinien, die Frequenzer-
128 höhung der Busse und die Schaffung von Park
129 & Ride sowie Parkflächen z.B. an der B96 mit
130 Priorität verfolgt werden.

131

132 Die SPD Tempelhof-Schönberg berücksichtigt
133 diese Vielfalt der ortsteilbezogenen Perspek-
134 tiven auf verkehrspolitische Maßnahmen,
135 weil Mobilität ein Grundrecht und Grundbe-
136 dürfnis der Menschen ist, unabhängig davon,
137 welche Verkehrsangebote ihnen zur Verfü-
138 gung stehen.

139

140 **Umweltverbund first**

141 Wir wollen ermöglichen, dass möglichst vie-
142 le Wege in Tempelhof-Schöneberg im Um-
143 weltverbund (= ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
144 zurückgelegt werden und der motorisierte
145 Individualverkehr auf diese Weise an Rele-
146 vanz verliert. Denn der Verkehr im Umwelt-
147 verbund ist dem motorisierten Individual-
148 verkehr hinsichtlich des Flächenverbrauchs,
149 der Umweltauswirkungen und des Einsatzes
150 öffentlicher Mittel überlegen. Der öffentlich
151 verfügbare Verkehrsraum muss deshalb auch
152 in unserem Bezirk neu aufgeteilt werden. Der
153 ÖPNV muss Priorität haben und schnell vor-
154 ankommen. Außerdem wollen wir die Sicher-
155 heit im Fuß- und Radverkehr und die Barrie-
156 refreiheit gewährleisten. Der motorisierte In-
157 dividualverkehr behält dabei seine Berechti-
158 gung und für viele seine Notwendigkeit. Un-
159 ser Ziel ist es aber, Prioritäten umzukehren:
160 Weg vom Vorrang des motorisierten Individu-
161 alverkehrs, hin zum Vorrang des Umweltver-
162 bundes.

163

164 So sollen sich beispielsweise Ampelschaltun-
165 gen grundsätzlich am Umweltverbund aus-
166 richten und die Sicherheit in den Mittel-
167 punkt stellen, Tempo 30 auf Hauptstraßen
168 soll ausgebaut werden. Lieferverkehre müs-
169 sen dabei gewährleistet und durch innova-
170 tive Konzepte ebenfalls möglichst zukunfts-
171 orientiert gestaltet werden. Wir wollen im
172 Einklang mit dem Mobilitätsgesetz sichere
173 und möglichst baulich getrennte Radwege an
174 Hauptstraßen und setzen uns gleichzeitig für
175 die Planung und den Ausbau des Fahrrad-
176 Nebenroutennetzes im gesamten Bezirk und
177 besonders in Lichtenrade ein. Wege für den
178 Fußverkehr müssen gut und sicher nutzbar
179 sein, barrierefrei und ohne Störungen und
180 Hindernisse wie Baustellen, illegal abgestell-
181 te E-Scooter oder ausweichenden Radverkehr
182 funktionieren.

183

184 **Barrierefreiheit als Grundlage**

185

186 Barrierefreiheit muss in der Mobilitätspolitik
187 stets mitgedacht werden. Dies macht sowohl
188 für mobilitätseingeschränkte Menschen als
189 auch oft für Ältere oder Eltern mit Kinderwa-

190 gen den Alltag besser und Mobilität zugäng-
191 licher.

192

193 Im öffentlichen Raum sind insbesondere Hin-
194 dernisse abzubauen und Zugänge zu schaf-
195 fen. Breitere Gehwege, abgesenkte Bordstei-
196 ne, Parkplätze für Menschen mit Behinderun-
197 gen, kein Eckenparken an Kreuzungen, bes-
198 sere Markierungen und Leitsysteme sind nur
199 einige unserer Ziele für mehr Barrierefreiheit
200 im öffentlichen Raum.

201

202 Auch der ÖPNV muss barrierefrei gestaltet
203 sein. Wir brauchen Aufzüge an allen Bahnhö-
204 fen, insbesondere und schnell an Umsteige-
205 punkten. Bus- und Tramhaltestellen müssen
206 ebenso barrierefrei gestaltet sein wie die Ver-
207 kehrsmittel selbst. Informationen müssen al-
208 len zugänglich sein. U.a. durch leichte Spra-
209 che, Brailleschrift, akustische und optische
210 Leit- und Informationssysteme.

211

212 **ÖPNV attraktiv und mit Priorität für einen**
213 **schnellen Tramausbau**

214

215 Wir wollen ein verlässliches und engmaschi-
216 ges ÖPNV-Angebot für alle Berliner*innen
217 schaffen. Nur so gelingt es, dass immer we-
218 niger Menschen den motorisierten Individu-
219 alverkehr bevorzugen. Wir brauchen dafür ei-
220 nen deutlichen Ausbau des ÖPNVs. Das be-
221 inhaltet neue Strecken ebenso wie erhöh-
222 te Kapazitäten insbesondere auf Pendlerstre-
223 cken, mehr Wagen, mehr barrierefreie Halte-
224 stellen und eine engere Taktung.

225

226 Die Bezahlbarkeit steht bei unserer sozial-
227 demokratischen Mobilitätspolitik im Mittel-
228 punkt, damit alle teilhaben können. Dem Ziel
229 von maximal 1 Euro am Tag für den ÖPNV
230 werden wir mit 29 Euro Ticket gerecht. Das
231 günstige Sozialticket ist hier eine wichtige Er-
232 gänzung. Auf der Bundesebene ist eine Fort-
233 setzung und Finanzierung des 49 Euro Ti-
234 ckets entscheidend für eine nachhaltige Mo-
235 bilitätswende.

236

237 Wir setzen uns für einen Ausbau aller ÖPNV-
238 Verkehrsmittel ein, denn für eine sozialdemo-

239 kreative Mobilitätspolitik werden sie alle ge-
240 braucht. Regionalbahnen, S-, U- sowie Stra-
241 ßenbahnen und auch Busse haben jeweils
242 optimale Einsatzgebiete. Wo eine hohe Reise-
243 geschwindigkeit zur Anbindung der äußeren
244 Bezirksteile notwendig ist, sollte auch der U-
245 Bahn-Ausbau weiter vorangetrieben werden.
246

247 Gerade der relativ schnelle und in der Errich-
248 tung auch vergleichsweise günstige (Wieder-
249) Aufbau eines Straßenbahnnetzes in unse-
250 rem Bezirk stellt für uns aber eine wichtige
251 Priorität dar. Als Ergänzung und Entlastung
252 bestehender U-/S- und Bus-Linien spricht sich
253 die SPD Tempelhof-Schöneberg für den vor-
254 rangigen Bau von Straßenbahnen aus, deren
255 Netz sich schneller und günstiger erweitern
256 lässt als das U-Bahn-Netz. Dabei wollen wir
257 auch wo möglich ein Auge auf das Straßenbe-
258 gleitgrün werfen: Denn wir wollen mehr und
259 nicht weniger Stadtbäume in Berlin.

260

261 Der Fachausschuss XI Mobilität hat bereits
262 2016 festgestellt, dass die Straßenbahn allen
263 modernen verkehrsplanerischen und städte-
264 baulichen Anforderungen entspricht und bei
265 den Bau- und Betriebskosten sowie der Stadt-
266 vertraglichkeit (Barrierefreiheit, Stadtraum-
267 gestaltung) viele Vorteile bietet.

268

269 Da der Norden des Bezirks, vor allem in Schö-
270 neberg, mit U- und S-Bahn bereits gut ver-
271 sorgt ist, kann ein Tramausbau hier vor allem
272 stark ausgelastete Buslinien ersetzen. Ein Bei-
273 spiel ist die Reaktivierung der Straßenbahn-
274 verbindung vom Potsdamer Platz in Richtung
275 Steglitz. Der Tram-Ausbau durch die Leipzi-
276 ger Straße bis zum Kulturforum ist dafür eine
277 wichtige Voraussetzung.

278

279 Der Süden des Bezirks ist mangelhaft an das
280 Schnellbahnnetz angebunden. Neben neuen
281 S-Bahnhöfen und einem langfristigen Aus-
282 bau von U6 und U9 sollte hier der Tramaus-
283 bau daher Priorität haben. Hier könnte Ma-
284 rienfelde von einer seit langem geforderten
285 Tangentialverbindung zwischen der Gropius-
286 stadt und Steglitz profitieren. Eine Reaktivie-
287 rung der früheren Straßenbahnlinie auf dem

288 Mittelstreifen entlang der B96 würde den
289 Pendlerverkehr in Lichtenrade reduzieren und
290 die überfüllten Buslinien erheblich entlasten.

291

292 Die SPD Tempelhof-Schöneberg sieht die
293 Tram nicht in Konkurrenz zu anderen Ver-
294 kehrsmitteln, sondern als kurz- bzw. mittel-
295 fristige Alternative im Vergleich zu langfristi-
296 gen und teuren Planungs- und Bauzeiten der
297 U-Bahn.

298

299 **Pendeln mit dem Umweltverbund attraktiver**
300 **gestalten**

301

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

312

313 Auch unter dem Aspekt Platz müssen wir Al-
314 ternativen zum Pendeln mit dem Auto attrak-
315 tiver machen. Beispielsweise durch lücken-
316 lose Parkraumbewirtschaftung in der Innen-
317 stadt wachsen Anreize, das Auto stehen zu
318 lassen und andere Wege zur Arbeit zu nutzen.
319 Dabei müssen wir gleichzeitig immer auch
320 eine zusätzliche Belastung in den außenge-
321 legenen Ortsteilen vermeiden. Wir müssen
322 an Knotenpunkten die Umstiegsoptionen at-
323 traktiver machen. Wir brauchen Park&Ride
324 auch im Tarifgebiet B. Wir brauchen gerade
325 an Umsteigepunkten für Pendler*innen die
326 Möglichkeit, das Auto, aber auch verstärkt
327 das Fahrrad sicher abzustellen. Und Sharing-
328 angebote müssen auch außerhalb des S-
329 Bahn-Rings flächendeckend vorhanden sein.

330

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

333

334 **Kiezblocks mit guter Kommunikation beglei-**
335 **ten**

336

337 Kiezblock-Initiativen sind so unterschiedlich
338 wie unsere Kieze. Was ihnen gemein ist: Sie
339 wollen Durchgangsverkehre aus Wohngebie-
340 ten heraushalten. Sie suchen passende Lö-
341 sungen für die Bedürfnisse und Gegebenhei-
342 ten vor Ort. Und sie beziehen die Breite der
343 Nachbarschaft mit ein. Das unterstützen wir
344 als SPD Tempelhof-Schöneberg.

345

346 Denn der öffentliche Raum ist nicht nur Ver-
347 kehrsraum. Für eine verdichtete und wach-
348 sende Stadt ist der öffentliche Raum auch ein
349 Begegnungsort und ein Aufenthaltsort. Lo-
350 kale Anwohnende, die sich vor ihrer eigenen
351 Haustür für die Verkehrswende engagieren,
352 wollen wir als Unterstützer*innen unserer Po-
353 litik gewinnen.

354

355 Bei den vielfältigen Kiezblock-Initiativen ist
356 uns ein enger Austausch zu den konkreten
357 Vorstellungen vor Ort wichtig. Übergeordne-
358 te Überlegungen können Kompromisse und
359 Anpassungen notwendig machen. Gute Kom-
360 munikation auf Augenhöhe ist auch hier ent-
361 scheidend.

362

363 **Antriebswende vor Ort braucht Ladeinfra-** 364 **struktur**

365

366 Die Antriebswende hin zur E-Mobilität senkt
367 sowohl CO₂-Emissionen als auch weitere
368 Emissionen im Verkehrssektor und verrin-
369 gert die Lärmbelastung. Voraussetzung für
370 eine funktionierende Antriebswende ist der
371 bedarfs- und nutzungsgerechte Ausbau der
372 Ladeinfrastruktur.

373

374 Die Ladeinfrastruktur ist so auszubauen,
375 dass sie der Verkehrswende (z.B. einer Neu-
376 verteilung der öffentlichen Flächen) nicht
377 entgegensteht. Wichtige Bausteine sind
378 die Ausstattung der Tankstellen mit Ultra-
379 Schnellladesäulen und die Ausstattung von
380 großen öffentlich zugänglichen Parkplätzen
381 und Parkhäusern mit Ladepunkten. Dabei ist
382 ein barrierefreier Zugang zu gewährleisten.
383 Öffentliches Laden ist auch eine soziale
384 Frage.

385 Bei einer Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur

386 dürfen keine weißen Flächen entstehen. För-
387 derprogramme für Private sind entsprechen
388 zu nutzen, dass Ladeinfrastruktur für die All-
389 gemeinheit entsteht. Im Gespräch mit Part-
390 nern wie den städtischen Wohnungsbau-
391 unternehmen, Genossenschaften, Unterneh-
392 men, der IHK oder auch Kirchengemeinden
393 wollen wir aufzeigen, wo zusätzliche Infra-
394 struktur entstehen kann, z.B. auf vorhande-
395 nen und zukünftigen Mieter- oder Kunden-
396 parkplätzen.

397 Die konkrete Umsetzung soll auch in der Be-
398 zirksverordnetenversammlung (BVV) nach-
399 gehalten werden, u.a. über halbjährliche Be-
400 richte über die konkret geplanten, genehmig-
401 ten und umgesetzten Vorhaben durch das Be-
402 zirksamt.

403

404 **Unsere sozialdemokratische Mobilitätspoli-**
405 **tik in Tempelhof-Schöneberg hat den ganzen**
406 **Bezirk in seiner Verschiedenheit im Blick und**
407 **fördert das Miteinander.**

408 Wir setzen unsere Schwerpunkte bei sozial
409 gerechter und bezahlbarer Mobilität.

410 Zum Mobilitätsgesetz stehen wir und räu-
411 men dem Umweltverbund Vorrang ein.

412 Beteiligung und Kommunikation auf Augen-
413 höhe sind uns bei allen Projekten wichtig. Das
414 ist ein Baustein, um das Gegeneinander in der
415 Mobilitätspolitik aufzulösen.

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

422 Mit diesen Leitlinien kommen wir zu einer so-
423 zialdemokratischen Antwort für die Mobili-
424 tätspolitik in unserem Bezirk.