

**Antrag 3/II/2023****AfA Tempelhof-Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****AfA-Antrag zur Mobilitätspolitik Berlins**

- 1 Die KDV möge beschließen, dass der LPT be-
- 2 schließt, dass der Landesvorstand, die SPD
- 3 Fraktion im Abgeordnetenhaus und die Mit-
- 4 glieder der SPD im Senat sich dafür einsetzen,
- 5 dass folgende Aspekte in der Mobilitätspoli-
- 6 tik Berlins berücksichtigt werden:
- 7 1. Mobilität in Berlin muss auch aus Sicht
- 8 der arbeitenden Menschen betrach-
- 9 tet werden. Berlin braucht einen gut
- 10 ausgebauten und stabilen ÖPNV. Der
- 11 ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und
- 12 muss daher im Mittelpunkt der Mobili-
- 13 tätswende stehen.
- 14 2. Das Deutschlandticket ist wichtiger
- 15 Bestandteil der Mobilitätswende und
- 16 muss daher weiterhin kostengünstig
- 17 zur Verfügung gestellt werden.
- 18 3. Der ÖPNV muss Vorrang vor anderen,
- 19 individuellen Verkehrsmitteln haben,
- 20 da er u.a. für die höchstmögliche Trans-
- 21 portdichte sorgt und im Verhältnis zu
- 22 anderen motorbetriebenen Transport-
- 23 mitteln ökologischer ist.
- 24 4. Der ÖPNV muss die Außenbezirke und
- 25 die umliegenden Gemeinden zügig mit
- 26 der Innenstadt, aber auch in einem
- 27 Ringsystem untereinander verbinden.
- 28 5. Der Ausbau von schienengebundenen
- 29 Verkehrsmitteln ist zu verstärken. Da-
- 30 bei muss für die Straßenbahn auf der
- 31 Straße eine Vorrangstellung zum Indivi-
- 32 dualverkehr gegeben werden.
- 33 6. Die Taktung des ÖPNV muss verlässlich
- 34 und für die Fahrgäste einfach nachvoll-
- 35 ziehbar sein.
- 36 7. Um den motorisierten Individualver-
- 37 kehr aus der Stadt herauszuhalten, sind
- 38 an den Endbahnhöfen der S- und U-
- 39 Bahnen in Berlin und Brandenburg so-
- 40 wie ausgewählten Endhaltestellen von
- 41 Bus- und Tramlinien mehr park-and-
- 42 ride-Plätze zur Verfügung zu stellen.

**Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)**

Strittig Punkt 18:

Für noch auf das Auto angewiesene Arbeitnehmer/innen, insb. für (Nacht-)Schichtarbeitenden muss es die Möglichkeit geben, ihren Arbeitsplatz in Berlin uneingeschränkt zu erreichen und dort kostenfrei zu parken. Sofern Arbeitgeber dies nicht anbieten können, haben sie die Kosten für das Abstellen eines PKW im öffentlichen Straßenland zu übernehmen.

- 43 8. Die Busverbindung ins Berliner Umland  
44 sind auszubauen und die Taktzeiten zu  
45 verkürzen.
- 46 9. Für Fahrradfahrende sind an den Bahn-  
47 höfen von U- und S- Bahn bedarfsorien-  
48 tiert Fahrradabstellplätze zu bauen, die  
49 ein sicheres Abstellen ermöglichen.
- 50 10. Entsprechend dem Angebot in  
51 Regional- und S-Bahnzügen sind auch  
52 in den U-Bahnzügen die Abstellplätze  
53 für Fahrräder zu erhöhen.
- 54 11. Zum verbesserten Angebot ist der wei-  
55 tere barrierefreie Ausbau von Stationen  
56 bei U- und S-Bahnen notwendig. Be-  
57 sonders an Bahnhöfen mit hohem Fahr-  
58 gastaufkommen müssen mehr als eine  
59 Aufzugsanlage vorhanden sein.
- 60 12. Die Fahrtakte der weiterführenden  
61 Buslinien an Endbahnhöfen und wich-  
62 tigen Knotenpunkten von S- und  
63 U-Bahn sind an die Bahnlinie anzu-  
64 passen. Für Fahrgäste muss der Bus  
65 auch spürbar die Verlängerung der  
66 Bahn sein. Dies gilt insbesondere in  
67 den Tagesrandzeiten. Technische Vor-  
68 richtungen sollten den Busfahrerinnen  
69 und Busfahrer die entsprechenden  
70 Informationen zu den Ankunftszeiten  
71 der Bahnen liefern.
- 72 13. Die Ausdünnung von Fahrzeiten zum  
73 Abend hin, sind erst ab 20.00 Uhr zuläs-  
74 sig.
- 75 14. Wartemöglichkeiten bei Bussen und  
76 Tramlinien müssen so ausgebaut wer-  
77 den, dass Wartende besser vor Regen,  
78 Schnee, Wind und Sonne geschützt  
79 werden.
- 80 15. Die digitale Anzeige von Abfahrzeiten  
81 an Bus- und Tram-Haltestellen sind flä-  
82 chendeckend vorzusehen.
- 83 16. Das von der BVG eingeführte „Jelbi-  
84 System“ muss auch in den Außenbezir-  
85 ken Stationen anbieten. Die Nutzungs-  
86 bedingungen sind zu vereinfachen und  
87 mit anderen Angeboten des ÖPNV (di-  
88 gital) zu vernetzen. Der Begriff „Jelbi“  
89 beschreibt nicht den vorgegebenen In-  
90 halt „Berlins Öffentliche und Sharing-  
91 Angebote“ und ist daher zu überden-

- 92 ken.
- 93 17. Sicherheit in der Stadt ist auch Sicher-  
94 heit für Arbeitnehmer/innen. Daher ist  
95 die Sicherheit im öffentlichen Raum  
96 und in den Fahrzeugen des ÖPNV zu  
97 gewährleisten. Arbeitnehmende müs-  
98 sen auch am frühen Morgen, am spä-  
99 ten Abend und in der Nacht sicher fah-  
100 ren können. Entsprechend sind die Si-  
101 cherheitskräfte, Polizei und Ordnungs-  
102 dienste personell besser auszustatten.  
103 Für S- und U-Bahnhöfe ist ständiges Be-  
104 treuungspersonal vorzusehen, um ins-  
105 besondere in den Abendstunden mehr  
106 Sicherheit bieten zu können.
- 107 18. Für noch auf das Auto angewiesene  
108 Arbeitnehmer/innen, insb. für (Nacht-  
109 )Schichtarbeitenden muss es die Mög-  
110 lichkeit geben, ihren Arbeitsplatz in  
111 Berlin uneingeschränkt zu erreichen  
112 und dort kostenfrei zu parken. Sofern  
113 Arbeitgeber dies nicht anbieten kön-  
114 nen, haben sie die Kosten für das Ab-  
115 stellen eines PKW im öffentlichen Stra-  
116 ßenland zu übernehmen.
- 117 19. Zur Mobilitätswende gehört der Ver-  
118 zicht auf einen weiteren Ausbau der  
119 Autobahnen in Berlin. Der innerstädti-  
120 sche Verkehr muss sich den ökologisch  
121 notwendigen Lebensbedingungen  
122 der Menschen anpassen. Statt mehr  
123 Autobahnen zu bauen, ist zu prüfen,  
124 wo Autobahnabschnitte zurückgebaut  
125 und umweltverträglich neugestaltet  
126 werden können.
- 127 20. Das Land Berlin wird im Rahmen ei-  
128 ner Bundesratsinitiative beantragen,  
129 das Bundesmittel, die für den Auto-  
130 bahnausbau vorgesehen werden, den  
131 Ländern für Maßnahmen zum Ausbau  
132 und Erhalt des ÖPNV zur Verfügung  
133 gestellt werden.

134  
135 **Begründung**

136 Die Neuausrichtung der Berliner Mobilitäts-  
137 politik muss die Interessen der arbeiten-  
138 den Bevölkerung berücksichtigen. Den Ar-  
139 beitnehmenden in Berlin und denen, die  
140 aus Brandenburg pendeln, muss ein attrakti-

141 ves und kostengünstiges ÖPNV Angebot ge-  
142 macht werden, damit sich die Nutzung ei-  
143 nes PKWs nicht mehr lohnt. Klimaziele sind  
144 nur zu erreichen, wenn Politik dafür Sorge  
145 trägt, dass der Umstieg auf den ÖPNV und  
146 auf das Fahrrad von den Arbeitenden als sinn-  
147 voll angesehen und so organisiert werden  
148 kann, dass ihre Interessen, u.a. zügig zum Ar-  
149 beitsort und zurück nach Hause zu kommen,  
150 erfüllt werden.

151 Darüber hinaus muss der ÖPNV Vorrang vor  
152 jedem individuellen Verkehrsmittel haben.  
153 Er garantiert Mobilität für viele. Verkehrs-  
154 mittel müssen den Anforderungen an Bar-  
155 rierfreiheit und Stellplätzen erfüllen und  
156 Bahnhöfe und Haltestellen sichere Orte sein.  
157 Aufenthalts- und Fahrqualität sind wichtige  
158 Punkte, um einen Umstieg vom PKW zum  
159 ÖPNV zu erreichen.

160 Um Arbeitnehmenden viele Mobilitätsange-  
161 bote zu unterbreiten, ist das BVG-Angebot  
162 „Jelbi“ weiter zu vernetzen, kostengünstig  
163 anzubieten und auch in den Außenbezirken  
164 auszubauen.

165 Mit einer Entscheidung, den Ausbau von in-  
166 nerstädtischen Autobahnen in Berlin zu stop-  
167 pen, wird nicht nur das Klima geschützt, son-  
168 dern auch Steuergelder nicht ausgegeben,  
169 die dringend für die Stärkung des ÖPNV ein-  
170 gesetzt werden müssten.