

3/II/2023

## Beschluss

Mobilitätspolitik Berlin

### AfA-Antrag zur Mobilitätspolitik Berlins

Der Landesvorstand, die SPD Fraktion im Abgeordnetenhaus und die Mitglieder der SPD im Senat setzen sich dafür ein, dass folgende Aspekte in der Mobilitätspolitik Berlins berücksichtigt werden:

1. Mobilität in Berlin muss auch aus Sicht der arbeitenden Menschen betrachtet werden. Berlin braucht einen gut ausgebauten und stabilen ÖPNV. Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und muss daher im Mittelpunkt der Mobilitätswende stehen.
2. Das Deutschlandticket ist wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende und muss daher weiterhin kostengünstig zur Verfügung gestellt werden.
3. Der ÖPNV muss Vorrang vor anderen, individuellen Verkehrsmitteln haben, da er u.a. für die höchstmögliche Transportdichte sorgt und im Verhältnis zu anderen motorbetriebenen Transportmitteln ökologischer ist.
4. Der ÖPNV muss die Außenbezirke und die umliegenden Gemeinden zügig mit der Innenstadt, aber auch in einem Ringsystem untereinander verbinden.
5. Der Ausbau von schienengebundenen Verkehrsmitteln ist zu verstärken. Dabei muss für die Straßenbahn auf der Straße eine Vorrangstellung zum Individualverkehr gegeben werden.
6. Die Taktung des ÖPNV muss verlässlich und für die Fahrgäste einfach nachvollziehbar sein.
7. Um den motorisierten Individualverkehr aus der Stadt herauszuhalten, sind an den Endbahnhöfen der S- und U-Bahnen in Berlin und Brandenburg sowie ausgewählten Endhaltestellen von Bus- und Tramlinien mehr park-and-ride-Plätze zur Verfügung zu stellen.
8. Die Busverbindung ins Berliner Umland sind auszubauen und die Taktzeiten zu verkürzen.
9. Für Fahrradfahrende sind an den Bahnhöfen von U- und S- Bahn bedarfsorientiert Fahrradabstellplätze zu bauen, die ein sicheres Abstellen ermöglichen.
10. Entsprechend dem Angebot in Regional- und S-Bahnzügen sind auch in den U-Bahnzügen die Abstellplätze für Fahrräder zu erhöhen.
11. Zum verbesserten Angebot ist der weitere barrierefreie Ausbau von Stationen bei U- und S-Bahnen notwendig. Besonders an Bahnhöfen mit hohem Fahrgastaufkommen müssen mehr als eine Aufzugsanlage vorhanden sein.
12. Die Fahrtakte der weiterführenden Buslinien an Endbahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten von S- und U-Bahn sind an die Bahnlinie anzupassen. Für Fahrgäste muss der Bus auch spürbar die Verlängerung der Bahn sein. Dies gilt insbesondere in den Tagesrandzeiten. Technische Vorrichtungen sollten den Busfahrerinnen und Busfahrer die entsprechenden Informationen zu den Ankunftszeiten der Bahnen liefern.
13. Die Ausdünnung von Fahrzeiten zum Abend hin, sind erst ab 20.00 Uhr zulässig.

14. Wartemöglichkeiten bei Bussen und Tramlinien müssen so ausgebaut werden, dass Wartende besser vor Regen, Schnee, Wind und Sonne geschützt werden.
15. Die digitale Anzeige von Abfahrzeiten an Bus- und Tram-Haltestellen sind flächendeckend vorzusehen.
16. Das von der BVG eingeführte „Jelbi-System“ muss auch in den Außenbezirken Stationen anbieten. Die Nutzungsbedingungen sind zu vereinfachen und mit anderen Angeboten des ÖPNV (digital) zu vernetzen. Der Begriff „Jelbi“ beschreibt nicht den vorgegebenen Inhalt „Berlins Öffentliche und Sharing-Angebote“ und ist daher zu überdenken.
17. Sicherheit in der Stadt ist auch Sicherheit für Arbeitnehmer/innen. Daher ist die Sicherheit im öffentlichen Raum und in den Fahrzeugen des ÖPNV zu gewährleisten. Arbeitnehmende müssen auch am frühen Morgen, am späten Abend und in der Nacht sicher fahren können. Entsprechend sind die Sicherheitskräfte, Polizei und Ordnungsdienste personell besser auszustatten. Für S- und U-Bahnhöfe ist ständiges Betreuungspersonal vorzusehen, um insbesondere in den Abendstunden mehr Sicherheit bieten zu können.
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.
19. Zur Mobilitätswende gehört der Verzicht auf einen weiteren Ausbau der Autobahnen in Berlin. Der innerstädtische Verkehr muss sich den ökologisch notwendigen Lebensbedingungen der Menschen anpassen. Statt mehr Autobahnen zu bauen, ist zu prüfen, wo Autobahnabschnitte zurückgebaut und umweltverträglich neugestaltet werden können.
20. Das Land Berlin wird im Rahmen einer Bundesratsinitiative beantragen, das Bundesmittel, die für den Autobahnausbau vorgesehen werden, den Ländern für Maßnahmen zum Ausbau und Erhalt des ÖPNV zur Verfügung gestellt werden.