

**Antragsbuch der  
Kreisdelegiertenversammlung der  
SPD Tempelhof-Schöneberg am 11.11.2023  
mit den Kommentierungen der  
Antragskommission**

# Inhaltsverzeichnis

<b>Mobilität</b>		<b>1</b>
<b>1/11/2023</b>	<b>Abt. 7 - Schöneberg</b>	
1/11/2023 Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>1</b>
<b>2/11/2023</b>	<b>Abt. 7 - Schöneberg</b>	
2/11/2023 Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßennetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>3</b>
<b>3/11/2023</b>	<b>AfA Tempelhof-Schöneberg</b>	
3/11/2023 AfA-Antrag zur Mobilitätspolitik Berlins		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>5</b>
<b>4/11/2023</b>	<b>Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde</b>	
4/11/2023 Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>9</b>
<b>5/11/2023</b>	<b>Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde</b>	
5/11/2023 Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Gefencing regeln und Flächen definieren		
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (Konsens)</i> . . . . .		<b>10</b>
<b>6/11/2023</b>	<b>Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde</b>	
6/11/2023 Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>12</b>
<b>7/11/2023</b>	<b>Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde</b>	
7/11/2023 Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>13</b>
<b>8/11/2023</b>	<b>Abt. 1 - Tempelhof</b>	
8/11/2023 „Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt		
<i>Bitte um Erklärung, auf welcher Grundlage die Distanz von 12 Metern genommen wird. Des Weiteren bitte um Erläuterung, warum in diesem Antrag zum Thema Wohnstraßen der Rückbau der A103 thematisiert wird.</i> . . . . .		<b>15</b>
<b>9/11/2023</b>	<b>Abt. 1 - Tempelhof</b>	
9/11/2023 Öffentlicher Raum ist auch lebensnotwendige Stadtnatur und soll durch eine Baumschule des Landes Berlin offensiv bestückt werden.		
<i>Bitte um Konkretisierung (Konsens)</i> . . . . .		<b>17</b>
<b>10/11/2023</b>	<b>Abt. 1 - Tempelhof</b>	
10/11/2023 Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“		
<i>Bitte um Konkretisierung, wer aufgefordert werden soll, die Umsetzung des Prinzips der 15-Minuten-Stadt zu prüfen.</i> . . . . .		<b>18</b>

<b>11/II/2023</b>	<b>Abt. 1 - Tempelhof</b>	
11/II/2023 Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>19</b>
<b>12/II/2023</b>	<b>Abt. 1 - Tempelhof</b>	
12/II/2023 Kurzzeitparken zur Stärkung von kleinen Stadtteilzentren		
<i>Ablehnung (Konsens)</i> . . . . .		<b>20</b>
<b>13/II/2023</b>	<b>Abt. 2 - Mariendorf</b>	
13/II/2023 LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>21</b>
<b>14/II/2023</b>	<b>Abt. 2 - Mariendorf</b>	
14/II/2023 Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>22</b>
<b>15/II/2023</b>	<b>Abt. 2 - Mariendorf</b>	
15/II/2023 Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>24</b>
<b>16/II/2023</b>	<b>Abt. 2 - Mariendorf</b>	
16/II/2023 Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>26</b>
<b>17/II/2023</b>	<b>Abt. 2 - Mariendorf</b>	
17/II/2023 Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>27</b>
<b>Anträge</b>		<b>28</b>
<b>1/II/2023</b>	<b>Abt. 7 - Schöneberg</b>	
1/II/2023 Zusätzliche Partner*innenmonate für Mehrlingseltern		
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (Konsens)</i> . . . . .		<b>28</b>
<b>2/II/2023</b>	<b>Abt. 7 - Schöneberg</b>	
2/II/2023 Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>30</b>
<b>3/II/2023</b>	<b>Abt. 8 - Friedenau</b>	
3/II/2023 Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>32</b>
<b>4/II/2023</b>	<b>AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg</b>	
4/II/2023 Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>34</b>
<b>5/II/2023</b>	<b>AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg</b>	
5/II/2023 Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen		
<i>Annahme (Konsens)</i> . . . . .		<b>36</b>

<b>6/11/2023</b>	<b>AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg</b>	
6/11/2023 Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer		
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (Kein Konsens)</i>		<b>38</b>
<b>7/11/2023</b>	<b>Jusos Tempelberg</b>	
7/11/2023 Der Preis gelebter Solidarität		
<i>Ablehnung (Kein Konsens)</i>		<b>40</b>
<b>Initiativanträge</b>		<b>42</b>
<b>1/11/2023</b>	<b>GKV und Redaktionsgruppe zum Leitantrag Mobilität</b>	
1/11/2023 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg		
<i>Annahme in der Fassung der Antragskommission (Konsens)</i>		<b>42</b>

## Mobilität

Antrag 1/II/2023

Abt. 7 - Schöneberg

Die KDV möge beschließen:

Der Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission

Annahme (Konsens)

### Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder der  
2 Berliner Abgeordnetenhausfraktion und des  
3 Senats werden dazu aufgefordert, sich dafür  
4 einzusetzen, dass dem Abgeordnetenhaus  
5 mindestens alle fünf Jahre ein Bericht (per-  
6 spektivisch fortlaufend) über die Mobilität im  
7 Land Berlin mit folgenden Inhalten vorgelegt  
8 wird:

- 9 • Flächenverbrauch des ruhenden und  
10 des fließenden Verkehrs,
- 11 • ökonomische Lasten für die Steuerzah-  
12 ler:innen und die die Nutzer:innen
- 13 • ökologische Fußabdrücke der verschie-  
14 denen Arten von Mobilität (wie u.a.  
15 Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Liefer-  
16 verkehr, Individualverkehr) und dies  
17 • für die gesamte Stadt sowie die Bezir-  
18 ke im Einzelnen transparent dargestellt  
19 wird.

20 In dem Bericht wird zudem dargestellt, wel-  
21 che Maßnahmen zu Verbesserungen bei der  
22 Mobilität ergriffen wurden, um Flächenver-  
23 brauch, ökonomische Belastungen und öko-  
24 logische Fußabdrücke nachhaltig zu reduzie-  
25 ren. Die Entwicklungen bei den jeweiligen Ar-  
26 ten von Mobilität und das Gesamtergebnis  
27 aus den vergangenen zwanzig Jahren soll an-  
28 hand von Messergebnissen offengelegt wer-  
29 den.

30 Des Weiteren soll in dem Bericht darauf  
31 eingegangen werden, welche städteplane-  
32 rischen Maßnahmen ergriffen wurden, um  
33 durch die Verkürzung notwendiger Wege  
34 (15-Minuten-Stadt, polyzentrische Stadt, Re-  
35 gionalplanung) Entlastungen bei Flächenver-  
36 brauch, ökonomischen Belastungen und öko-  
37 logischem Fußabdruck zu erreichen.

38 Insbesondere werden in dem Bericht die Ent-  
39 wicklung der Berufsverkehre (Arbeitswege  
40 und Lieferverkehre) und der Vernetzung bei

41 der Nutzung von Verkehrsmitteln transpa-  
42 rent gemacht.

43

44 **Begründung**

45 Zugängliche und erschwingliche Mobili-  
46 tät für alle Bevölkerungskreise und eine  
47 vernetzte („intermodale“) Nutzung der  
48 Verkehrsmittel, verminderte Berufsverkehre  
49 und gesicherte Versorgung lebenswerter  
50 Kieze und ein besseres Stadtklima benötigen  
51 Sachstandsberichte und eine Gesamtschau  
52 anhand derer nachhaltige Planungen vorge-  
53 nommen, belastbar bewertet und modifiziert  
54 werden können.

55 Inzwischen gibt es zwar Studien, die regel-  
56 mäßig die Entwicklung der wichtigsten Ar-  
57 ten von Mobilität (Fußverkehr, Radverkehr,  
58 ÖPNV, motorisierter Individualverkehr) allge-  
59 mein erfassen.

60 Wenig transparent für die Bezirke, die ge-  
61 samte Stadt und die Metropolregion sind je-  
62 doch bisher der damit zusammenhängende  
63 Verbrauch an Ressourcen (Flächenverbrauch,  
64 ökonomische Belastungen und ökologische  
65 Fußabdrücke), die Entwicklungen bei Berufs-  
66 verkehren sowie die nachhaltigen Wirkungen  
67 von ergriffenen Maßnahmen.

68 Auch die Planungen und Entwicklungen bei  
69 der Optimierung von intermodalen Nutzun-  
70 gen der Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV,  
71 PKW) am Stadtrand, in der Stadt und in den  
72 Bezirken sind noch kaum auf zusammenfas-  
73 ssende Weise transparent nachvollziehbar.

74 Kaum regelmäßig, zusammenfassend und bi-  
75 lanzierend dargestellt sind bislang die Maß-  
76 nahmen zur Verbesserung des Stadtklimas  
77 durch die Planung und infolge der Gestaltung  
78 von Mobilität und Infrastrukturen.

79 Als Datengrundlage können dabei die vom  
80 Berliner Senat und im Geoportal (FIS-Broker)  
81 erhobenen Daten dienen.

**Antrag 2/II/2023****Abt. 7 - Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßenbahnnetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder der  
2 Berliner Abgeordnetenhausfraktion, die Mit-  
3 glieder der SPD-Fraktion in der Bezirksverord-  
4 netenversammlung Tempelhof-Schöneberg  
5 und die sozialdemokratischen Mitglieder  
6 des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg  
7 werden dazu aufgefordert, sich auf Bezirks-  
8 und Landesebene für einen raschen Ausbau  
9 des BVG-Straßenbahnnetzes in unseren  
10 Bezirk einzusetzen. Sie setzen sich insbe-  
11 sondere für die unverzügliche Umsetzung  
12 der fertigen Planung der Neubaustrecke  
13 Alexanderplatz-Kulturforum ein, um im  
14 Norden von Tempelhof-Schöneberg einen  
15 Anschluss an das bestehende Straßenbahn-  
16 netz herzustellen. Darüber hinaus werden  
17 die Genannten aufgefordert, sich für eine  
18 Straßenbahnlinie auf der Potsdamer Straße  
19 bis zur Schlossstraße einzusetzen und da-  
20 bei Möglichkeiten für weitere Anschlüsse  
21 für die südlichen Bezirksteile an diese an  
22 diese Linie mit zu planen. Im Süden von  
23 Tempelhof-Schöneberg soll ein Anschluss  
24 an das bestehende Netz nach Köpenick  
25 hergestellt werden.

26

**Begründung**

28 Für uns als SPD ist ein guter, komfortabler  
29 und klimafreundlicher ÖPNV der Schlüssel  
30 für die moderne Mobilität in unserer Metro-  
31 pole. Sein Ausbau ist eine gute Antwort auf  
32 die Herausforderungen der Klimakrise und  
33 gleichzeitig eine soziale Maßnahme, da er al-  
34 len Berliner:innen gleichermaßen eine barriere-  
35 rearme, selbstbestimmte und kostengünsti-  
36 ge Mobilität ermöglicht.  
37 Straßenbahnen (Trams) sind besonders ge-  
38 eignet, dichter besiedelte Gegenden mit häu-  
39 figen Haltepunkten zuverlässig zu versorgen.

40 Sie sind als Anschluss an ein bestehendes  
41 Netz im Vergleich zu neuen U-Bahn-Linien  
42 kostengünstig und in kürzerer Zeit zu errich-  
43 ten.

44 Die Route Potsdamer Straße bis Schlossstra-  
45 ße gehört heute zu den am meisten über-  
46 lasteten Busstrecken in Berlin. Hier wäre die  
47 Ausweitung der Straßenbahn eine geeignete  
48 Entlastung und würde die ÖPNV-Anbindung  
49 zuverlässig erweitern. Für die betroffenen  
50 Stadtteile ist zudem besonders interessant,  
51 dass Straßenbahnen durch ihre ebenerdige  
52 Führung positive Auswirkungen auf das an-  
53 liegende Gewerbe und die Gastronomie ha-  
54 ben.

55 Die südlichen Teile unseres Bezirkes haben  
56 angesichts der Mobilitätswende bisher eher  
57 zu wenige ÖPNV-Angebote. Hier sind ins-  
58 besondere Ost-West-Verbindungen, die die  
59 Wohngebiete aber auch Gewerbegebiete an  
60 die schnellen Regional- und S-Bahnlinien an-  
61 binden, ein großes Potenzial.

**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

**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.

- 41 Bus- und Tramlinien mehr park-and-  
42 ride-Plätze zur Verfügung zu stellen.
- 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 rierefreiheit 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.

---

**Antrag 4/II/2023**

**Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde**

**Die KDV möge beschließen:**

**Der Landesparteitag möge beschließen:**

**Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen**

- 1 Wir fordern die Abgeordneten der SPD-
- 2 Fraktion im Abgeordnetenhaus und die
- 3 sozialdemokratischen Mitglieder des Senats
- 4 auf, eine bessere und schnellere Anbindung
- 5 Lichtenrades jenseits der Busverbindun-
- 6 gen mit dem Ausbau der U6 oder eine
- 7 Straßenbahnlinie längs der B96 zu schaffen.
- 8
- 9 Für eine bessere und schnellere Anbindung
- 10 Marienfeldes fordern wir den Ausbau der U9
- 11 oder die Weiterführung der Straßenbahnli-
- 12 nie von der Johannisthaler Chaussee bis zur
- 13 Waldsassener Straße.

**Empfehlung der Antragskommission**

**Annahme (Konsens)**

**Antrag 5/II/2023****Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Geofencing regeln und Flächen definieren**

1 Bei der Neuvergabe der Konzessionen  
 2 für E-Roller und E-Fahrräder an Sharing-  
 3 Dienstleister ist vom Senat abzusichern,  
 4 dass ein Leihvorgang von E-Rollern und  
 5 E-Fahrrädern technisch nur dann abgeschlos-  
 6 sen bzw. beendet werden kann, wenn die  
 7 Fahrzeuge flächendeckend an definierten  
 8 Abstellpunkten zurückgegeben werden. Die  
 9 Anbieter von entsprechenden Leihsystemen  
 10 sollen deshalb vertraglich dazu verpflich-  
 11 tet werden, den Leihvorgang mit einem  
 12 Geofencing zu verbinden, d.h. GPS basiert  
 13 nur offizielle Abstellflächen zuzulassen. Die  
 14 Abstellpunkte sollen zur Vermeidung von  
 15 Unfällen und der Behinderung von Fußgän-  
 16 gern grundsätzlich nicht auf Gehwegen oder  
 17 in unmittelbarer Nähe von Gehwegen ange-  
 18 legt werden und nach Möglichkeit mit einer  
 19 festen Ladestation kombiniert werden, damit  
 20 zusätzliche Transporte der Elektrofahrzeuge  
 21 für den Ladevorgang reduziert werden.

22

**Begründung**

24 E-Roller und E-Fahrzeuge gehören zum Ka-  
 25 non der Sharingangebote und ermöglichen  
 26 den Nutzenden bei Bedarf spontane Mobili-  
 27 tät. Das Abstellen der entliehenen Fahrzeu-  
 28 ge mitten auf dem Gehweg oder in Grünan-  
 29 lagen stellt jedoch eine Behinderung und Ge-  
 30 fährdung anderer Verkehrsteilnehmer\*innen  
 31 bzw. eine Vermüllung des öffentlichen Rau-  
 32 mes dar. Die GPS-basierte Steuerung der Ab-  
 33 stellflächen ermöglicht diese Form der Mobi-  
 34 lität auch in Zukunft, reduziert aber gleich-  
 35 zeitig Behinderungen und Unfälle und ver-  
 36 ringert im besten Fall den Transportverkehr  
 37 der Anbieter, die bisher alle unkontrolliert ab-  
 38 gestellten Fahrzeuge auch in Nebenstraßen  
 39 oder Parkanlagen zum Aufladen einsammeln

**Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der Antragskommis-  
sion (Konsens)**

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sollen sich dafür einsetzen, bei der Neuvergabe der Konzessionen an Sharing-Dienstleister für E-Roller und E-Fahrräder vertragliche Regelungen und bei Verstößen empfindliche Sanktionsmaßnahmen dafür vorzusehen, dass ein Leihvorgang GPS-/satellitenunterstützt nur dann abgeschlossen bzw. beendet werden kann, wenn die Fahrzeuge innerhalb markierter Abstellpunkte bzw. Abstellbereiche zurückgegeben werden. Solche Abstellbereiche sollen flächendeckend auch in den Außenbezirken eingerichtet werden. Die Anbieter von entsprechenden Leihsystem sollen also vertraglich dazu verpflichtet werden, den Vorgang des Ausloggens berlinweit mit sogenannten Geofencing-Techniken zu verbinden.

Die Abstellpunkte sollen zur Vermeidung von Unfällen und der Behinderung von Fußgängern grundsätzlich nicht auf Gehwegen oder in unmittelbarer Nähe von Gehwegen angelegt werden und nach Möglichkeit mit einer festen Ladestation kombiniert werden, damit zusätzliche Transporte der Elektrofahrzeuge für den Ladevorgang reduziert werden.

40 und im Anschluss erneut verteilen müssen |

**Antrag 6/II/2023****Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde****Die KDV möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm**

- 1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion in der BVV
- 2 Tempelhof-Schöneberg sollen sich gegen-
- 3 über dem Bezirksamt für die Errichtung zu-
- 4 sätzlicher Fahrradbügel im Kreuzungsbereich
- 5 Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm,
- 6 z.B. auf dem Mittelstreifen im Kreuzungsbe-
- 7 reich, einsetzen.

8

**9 Begründung**

- 10 Der Verkehrsknotenpunkt an der Kreuzung
- 11 Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm
- 12 wird gern genutzt, um aus den umliegenden
- 13 Wohngebieten, in denen es keine unmittel-
- 14 bare Anbindung an den ÖPNV gibt, mit dem
- 15 Rad bis zur Kreuzung zu fahren, es dort ab-
- 16 zustellen und im Anschluss die Buslinien M11,
- 17 X11, M76 und X76 sowie X71 zu nutzen. Die bis-
- 18 her vor der Esso-Tankstelle befindlichen drei
- 19 Fahrradbügel sind nicht ausreichend und dar-
- 20 über hinaus mit permanent von defekten und
- 21 dauerhaft abgestellten Rädern („Fahrradlei-
- 22 chen“) belegt, so dass Radfahrer\*innen ihre
- 23 Räder regelmäßig auf dem Gehweg neben
- 24 den Bügeln bzw. im Fußgängerbereich abstel-
- 25 len. Die so abgestellten Räder sind nicht dieb-
- 26 stahlgesichert und behindern außerdem oft-
- 27 mals den Fußverkehr.

**Antrag 7/II/2023****Abt. 4 - Lichtenrade-Mariendfelde****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen**

1 Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,  
2 Klimaschutz und Umwelt wird aufgefordert,  
3 eine frühzeitige und funktionierende Bau-  
4 stellenkoordination in Berlin sicherzustellen,  
5 wenn Baumaßnahmen an gleicher Stelle  
6 oder im räumlich-verkehrlichen Wirkungszu-  
7 sammenhang zeitlich zusammenfallen. Bau-  
8 maßnahmen im öffentlichen Straßenland  
9 sind so zu koordinieren, dass bereits in der  
10 Planungsphase mit allen beteiligten Bauun-  
11 ternehmen eine verbindliche Absprache über  
12 Baubeginn und Bauende vereinbart wird. Da-  
13 zu gehört es auch, dass für die anstehenden  
14 Arbeitsvorgänge eine bestimmte Zahl von Ar-  
15 beitenden vorhanden ist, die mit genügend  
16 zeitlichem Vorlauf disponiert werden. Eben-  
17 so muss spezielles Gerät verlässlich termi-  
18 niert werden. Leerphasen auf den Baustellen  
19 wegen fehlendem Personal oder Gerät müs-  
20 sen durch entsprechende Disposition vermie-  
21 den werden. Ziel muss es sein, die durch Bau-  
22 stellen bedingten verkehrlichen Beeinträchti-  
23 gungen so gut es geht zu minimieren.

24

**25 Begründung**

26 Eine Baustellenkoordination ist, sofern es  
27 diese überhaupt im Land Berlin gibt, drin-  
28 gend zu optimieren. Baumaßnahmen sind in  
29 einer so großen Stadt selbstverständlich und  
30 nicht zu vermeiden. Aber geplante Baumaß-  
31 nahmen müssen so koordiniert werden, dass  
32 Absperrungen und Umleitungen auf Straßen,  
33 Geh- und Radwege in der kürzest möglichen  
34 Zeit wieder entfernt werden. Negativbeispiel  
35 in Tempelhof Schöneberg ist seit zwei Jahren  
36 die Baustelle auf der Brücke über den Teltow-  
37 kanal am U-Bahnhof Ullsteinstraße oder der  
38 Umbau der Bahnhofstr. in Lichtenrade in drei  
39 Bauabschnitten. Fertigstellung war voraus-  
40 sichtlich für 2023 angekündigt. Aber dadurch,

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

41 dass sich die Prüfung der fertigen Planunter-  
42 lagen durch den Senat verzögert hat und es  
43 zudem Schwierigkeiten beim Grunderwerb  
44 gab, haben die Bauarbeiten erst im Septem-  
45 ber 2022 und nicht wie angedacht 2020 be-  
46 gonnen. An dieser Baustelle, im ersten von  
47 drei Bauabschnitten und auch nur die eine  
48 Straßenseite, wird nunmehr seit mehr als ei-  
49 nem Jahr rumgewerkelt. Wirkliche Bautätig-  
50 keiten können - wenn überhaupt - nur selten  
51 mit zwei bis drei Bauarbeitern wahrgenom-  
52 men werden. Solche Beispiele gibt es viele in  
53 Berlin, sie behindern den fließenden Verkehr,  
54 gefährden Fußgänger und Radfahrer und ver-  
55 ärgern die Bürgerinnen und Bürger. Andere  
56 Städte machen es vor und zeigen, dass Bau-  
57 stellenkoordinierung kein Hexenwerk ist.

**Antrag 8/II/2023****Abt. 1 - Tempelhof****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Bitte um Erklärung, auf welcher Grundlage die Distanz von 12 Metern genommen wird. Des Weiteren bitte um Erläuterung, warum in diesem Antrag zum Thema Wohnstraßen der Rückbau der A103 thematisiert wird.****„Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt**

- 1 Wir fordern die Neugestaltung von Wohn-
- 2 straßen zu sogenannten “Futureblocks”. Da-
- 3 bei fordern wir insbesondere:
- 4
- 5 1. Neuordnung von Kreuzungsbereichen
- 6 durch:
- 7 • Schaffung klar zugeordneter Nutzungs-
- 8 zonen in Wohnstraßen
- 9 • Schutz vor Falschparker\*innen durch
- 10 Fußgänger\*innenübergänge
- 11 • Die ersten 12 Meter im Kreuzungsbe-
- 12 reich soll für die Verkehrsmittel der letz-
- 13 ten Meile wie E-Roller und Fahrräder
- 14 vorgesehen werden
- 15 • Die nächsten 12 Meter soll in eine 24h
- 16 Serviceparkzone für Paketdienste, Pfl-
- 17 gedienste, Geburtshelfer\*innen, Hand-
- 18 werker\*innen und anderen systemrele-
- 19 vanten Jobs umgewandelt werden
- 20 • Schaffung von ausreichend Ladesäulen
- 21 und Car-Sharing-Stellplätzen
- 22
- 23 2. Neuordnung des Verkehrs in Wohnstraßen
- 24 durch:
- 25 • verstärkte Umwandlung von Wohn-
- 26 straßen in Spielstraßen
- 27 • Reduzierung des Platzes für Autos zu-
- 28 gunsten von Fahrradfahrer\*innen und
- 29 Fußgänger\*innen
- 30 • der Wegfall von Parkplätzen
- 31
- 32 3. Klimaresiliente Neuordnung von Wohn-
- 33 straßen durch:
- 34 • Die Pflanzung von Straßenbäumen und
- 35 Straßenbeeten
- 36 • Durch Wegfall von Parkplätzen soll
- 37 neben Fußwegen Vorgartenzonen

38 und Mulden-Rigolensystemen ent-  
39 stehen, um das Regenwasser vor Ort  
40 zur Versickerung zu bringen und den  
41 Grundwasserhaushalt der Stadt zu  
42 sanieren. Diese Maßnahme bedarf  
43 einer intensiven Beteiligung der Be-  
44 wohner in einer Straße, aber auch einer  
45 Abstimmung der Haushalte. Wenn 2/3  
46 der Haushalte einer Wohnstraße dieser  
47 Maßnahme zustimmen, soll die Straße  
48 in das Programm mit aufgenommen  
49 werden.

- 50 • Die Maßnahmen sollen aus dem „Kli-  
51 masondervermögen“ als Modellvorha-  
52 ben finanziert werden.

53

54 4. Rückbau der A103 zur Schaffung von Fläche  
55 für sozialen Wohnraum, Parks, Freizeit- und  
56 Sportzentren sowie sozialer Infrastruktur

57

#### 58 **Begründung**

59 Die Mobilitätswende ist einer der größten  
60 Verteilungskämpfe im öffentlichen Raum,  
61 unseren Straßen und Plätzen – direkt vor un-  
62 serer Haustür. Begreifen wir den öffentlichen  
63 Raum als eine Ressource, die dem Allgemein-  
64 wohl dient, sind wir schnell bei den Begrif-  
65 fen der Verteilungsgerechtigkeit, Nachhaltig-  
66 keit und Konsensfähigkeit. Für die Sozialde-  
67 mokratie ein anspruchsvolles Handlungsfeld,  
68 für das man Mehrheiten gewinnen muss.  
69 Vor diesem Hintergrund brauchen wir einen  
70 klar strukturierten Straßenraum, der von al-  
71 len Nutzer\*innen klar gelesen werden kann.  
72 Die vier Mobilitätsangebote sollen uns hel-  
73 fen, die Begegnung im öffentlichen Raum  
74 konfliktfreier zu gestalten und die Verkehrs-  
75 mittelwahl vom Auto wegzuführen.

**Antrag 9/II/2023****Abt. 1 - Tempelhof****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Bitte um Konkretisierung (Konsens)****Öffentlicher Raum ist auch lebensnotwendige Stadtnatur und soll durch eine Baumschule des Landes Berlin offensiv bestückt werden.**

- 1 Analog zu den „Bauhütten“ soll vom Land
- 2 Berlin eine „Forsthütte“ mit maßgeblicher
- 3 Managementstruktur aus den „Berliner Fors-
- 4 ten“ eingerichtet werden.

5

6 **Begründung**

- 7 „Bauhütte“ hat die Deutsche Stiftung Denk-
- 8 malschutz mit ihren Jugendbauhütten auf-
- 9 gegriffen. Diese organisieren das Freiwillige
- 10 Jahr in der Denkmalpflege für Jugendliche
- 11 und junge Erwachsene. 2020 wurde das Bau-
- 12 hüttenwesen in das Register guter Praxisbei-
- 13 spiele der UNESCO eingetragen. (Quelle Wi-
- 14 kipedia, 10/2023). Dieses Modell ist wegwei-
- 15 send für eine „Forsthütte Berlin“, die nicht
- 16 nur ein Angebot an junge Menschen sein
- 17 soll, dem Klimawandel sinnvoll etwas entge-
- 18 genzusetzen, sondern in einem großen ex-
- 19 perimentellen Maßstab eine hitzeresistente
- 20 Stadt zu entwickeln und zu pflegen. Dies
- 21 schließt einen neuen Ausbildungsberuf nicht
- 22 aus, der sich mit der tätigen Pflege von
- 23 Stadtnatur beschäftigt. Vor diesem Hinter-
- 24 grund ist auch ein gesteuertes zivilgesell-
- 25 schaftliches Engagement bei der Stadtnatur-
- 26 /Baumpflege zu sehen. Eine angeleitete Tä-
- 27 tigkeit und die Möglichkeit der Bewohner hier
- 28 (endlich) auch tätig sein zu können kann hier
- 29 zu mehr Identität und Verantwortung für das
- 30 Wohnumfeld führen.

**Antrag 10/II/2023****Abt. 1 - Tempelhof****Die KDV möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Bitte um Konkretisierung, wer aufgefordert werden soll, die Umsetzung des Prinzips der 15- Minuten-Stadt zu prüfen.****Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“**

1 Wir fordern, dass die SPD-BVV-Fraktion prüft,  
2 wie weit die Umsetzung der “15-Minuten-  
3 Stadt” in Tempelhof-Schöneberg umgesetzt  
4 wurde. Darüber soll im Kreisvorstand berich-  
5 tet werden.

6

**7 Begründung**

8 n der „15-Minutenstadt“ werden die Din-  
9 ge des täglichen Bedarfs: Arbeiten, Wohnen,  
10 Freizeit, Versorgung und Bildung mit den Ver-  
11 kehrsmitteln Öffis, Rad- und Fußverkehr in  
12 15 Minuten erreicht. Berlin verfügt über sei-  
13 ne vielen unterschiedlich großen Zentren (Po-  
14 lyzentralität), weil es eben auch mal „Berlin  
15 ist viele Dörfer“ war. Die Nutzungsmischung  
16 mit Beseitigung der Wohnungsnot und ein  
17 lebenswertes Umfeld ist die Lösung, um die  
18 großen Pendler\*innenströme ins Umland zu  
19 vermeiden. Der Beschluss zur 15-Minuten-  
20 Stadt wurde von der SPD bereits häufiger ge-  
21 fasst. Bisher fehlt es jedoch an einem kon-  
22 kreten Umsetzungskonzept sowie einer Be-  
23 standsaufnahme der Entwicklung.

**Antrag 11/II/2023****Abt. 1 - Tempelhof****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden**

1 Wir fordern den Ausbau des länderübergrei-  
2 fenden ÖPNV zwischen Berlin und Branden-  
3 burg. Dies schließt eine Verlängerung der S-  
4 , U- und Regionalbahnen mit ein. Außerdem  
5 sollen außerhalb der Berlinerstadtgrenze ver-  
6 stärkt Park and Ride Angebote geschaffen  
7 werden, damit Brandenburger\*innen nicht  
8 mehr mit dem Auto nach Berlin fahren müs-  
9 sen.

10

**11 Begründung**

12 Insbesondere der individuelle Pendler\*innen-  
13 verkehr aus Brandenburg verursacht eine  
14 starke Überlastung der Straßen in Berlin. Ab-  
15 hilfe schafft nur eine verbesserte Zusammen-  
16 arbeit mit Brandenburg zum massiven Aus-  
17 bau des ÖPNV.

**Antrag 12/II/2023****Abt. 1 - Tempelhof****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Ablehnung (Konsens)****Kurzzeitparken zur Stärkung von kleinen Stadtteilzentren**

1 Wir fordern die Schaffung einer "Brötchen-  
2 taste" für das Kurzzeitparken in Geschäfts-  
3 und Seitenstraßen. Auch vor Einrichtungen  
4 der medizinischen Versorgung sollen Kurz-  
5 zeitparkflächen geschaffen werden.

6

**7 Begründung**

8 Die lokale Wirtschaft soll zusätzlich durch  
9 dieses Parkangebot für „Vorbeifahrer\*innen“  
10 gestärkt werden. Von besonderer Bedeutung  
11 ist diese Maßnahme vor dem großen Um-  
12 bau des lokalen Zentrums „Manfred-von-  
13 Richthofen-Straße“. Hier sollten zur „Ein-  
14 übung“ des neuen Parkverhaltens weit vor  
15 der Baumaßnahme ein Kurzzeitparken von 1  
16 Stunde zu den Geschäftszeiten ausgewiesen  
17 werden. Weiterhin werden Arztbesuche in ei-  
18 ner überalterten Gesellschaft zunehmend zu  
19 einer logistischen Herausforderung und Par-  
20 ken in

**Antrag 13/II/2023****Abt. 2 - Mariendorf****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-  
2 liner Senats und des Berliner Abgeordne-  
3 tenhauses werden aufgefordert, sich gegen-  
4 über dem Bundesamt für Güterverkehr für  
5 die Errichtung von Mautsäulen an den Bun-  
6 desstraßen 96 und 101 im Berliner Stadt-  
7 gebiet einzusetzen und damit den LKW-  
8 Mautumgehungsverkehr einzudämmen.

9

**10 Begründung**

11 Die LKW-Maut, die in Abhängigkeit von der  
12 Anzahl der Achsen, der Emissionsklasse und  
13 dem zulässigen Gesamtgewicht der Fahr-  
14 zeugkombination zwischen 9,8 Cent/km und  
15 35,4 Cent/km kostet, ist auch bei Benutzung  
16 von Bundesstraßen fällig.

17

18 Allerdings fehlen im Stadtgebiet Berlins die  
19 Mautsäulen, die die LKW-Fahrten registrie-  
20 ren. Dies macht es einfach die Mautgebühren  
21 zu umgehen und sich, statt über die Bundes-  
22 autobahnen seinem Ziel zu nähern die Bun-  
23 desstraßen zu nutzen.

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

**Antrag 14/II/2023****Abt. 2 - Mariendorf****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des  
2 Berliner Senats und die SPD-Fraktion im  
3 Berliner Abgeordnetenhaus werden aufge-  
4 fordert, Rechtssicherheit zur Ermöglichung  
5 von „Familiencarsharing“ in Parkraumbewirtschaftungszonen zu schaffen und eine  
6 einheitliche Vorgehensweise der 12 Bezirke  
7 zu initiieren. Ferner sollen die Bezirke  
8 aufgefordert werden, von der bereits bestehenden  
9 Möglichkeit, Straßenzüge, die  
10 zwei angrenzende Parkraumbewirtschaftungszonen trennen, mit Zusatzschildern  
11 zu versehen, die den Straßenzug beiden  
12 Parkzonen gleichzeitig zuordnen.

15

**16 Begründung**

17 Parkraumbewirtschaftung das zentrale Instrument, um Anwohner\*innen einen  
18 Vorsprung bei der Parkplatzsuche zu verschaffen. Der Anwohner\*innenparkausweis, die  
19 „Parkvignette“, kostet derzeit in Berlin für eine  
20 zweijährige Geltungsdauer 20,40 €, d.h.  
21 10,20 € im Jahr. Gleichwohl gibt es in den Details  
22 Optimierungspotential.

23 Beispiel Familiencarsharing: Derzeit muss  
24 ein\*e Antragsteller\*in bei Beantragung eines  
25 Bewohnerparkausweises versichern, dass für  
26 das beantragte Fahrzeug bisher kein Parkausweis  
27 ausgestellt wurde. Damit soll verhindert  
28 werden, dass einzelne Zulassungsinhaber\*innen  
29 ihr Fahrzeug in mehreren Parkraumbewirtschaftungszonen  
30 anmelden. Gleichzeitig  
31 werden dadurch Carsharing-Modelle benachteiligt,  
32 bei denen sich mehrere Bürger\*innen mit unterschiedlichen  
33 Wohnsitzen in verschiedenen Parkzonen ein Fahrzeug teilen.  
34 Ein geteiltes Fahrzeug kann nur an einem der  
35 Wohnsitze der Sharing-Gemeinschaft angemeldet  
36 werden. In letzter Konsequenz kann dies dazu führen,  
37 dass ein funktionierendes

41 familiäres Carsharing beendet und ein zwei-  
42 tes Fahrzeug angeschafft wird, um an beiden  
43 Wohnsitzen von den Vorteilen des Bewohner-  
44 parkausweises profitieren zu können.  
45 Beispiel „Zonenrandgebiete“: Parkzonen  
46 müssen überschaubar groß sein, um einen  
47 echten Vorteil für Anwohner\*innen darzu-  
48 stellen. Deshalb werden einzelne Kieze und  
49 Ortsteile in mehrere Parkzonen „zerlegt“. Da  
50 Anwohner\*innen zurecht nur eine Vignette  
51 für eine Parkzone beantragen können, kann  
52 es an den Grenzen zweier Zonen durchaus zu  
53 der Situation kommen, dass der freie Park-  
54 platz rechts von der Haustür liegt, die eigene  
55 Parkvignette aber nur links der Haustür gilt.  
56 Die Bezirke haben bereits die Möglichkeit,  
57 Straßenzüge, die zwei Parkraumzonen tren-  
58 nen, mit Zusatzschildern zu versehen und  
59 beiden Parkzonen gleichzeitig zuzuordnen.  
60 Hiervon sollte stärker Gebrauch gemacht  
61 werden.

**Antrag 15/II/2023****Abt. 2 - Mariendorf****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-  
2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Berli-  
3 ner Abgeordnetenhaus werden aufgefordert,  
4 in Zusammenarbeit mit den 12 Bezirksämtern  
5 geeignete Maßnahmen zu ergreifen bzw. lan-  
6 desweit abzustimmen, um den Fußverkehr  
7 im Zuge der notwendigen Mobilitätswende  
8 zu stärken. Hierzu sollen prioritär die folgen-  
9 den Maßnahmen umgesetzt werden:

- 10 • Umsetzung eines stationsgebundenen  
11 Systems und eines flächendecken-  
12 den Netzes für Sharing-Angebote  
13 (z.B. E-Scooter, Leihfahrräder) nach  
14 dem Prinzip der Jelbi-Stationen und  
15 Jelbi-Punkte.
- 16
- 17 • Untersagung des Abstellens nicht sta-  
18 tionsgebundener E-Scooter und Leih-  
19 fahrräder auf den Gehwegen.
- 20
- 21 • Einrichtung von Sharing-Stationen  
22 und Sharing-Punkten vorrangig neben  
23 Kreuzungsbereichen auf der Fläche des  
24 jeweils letzten zulässigen Parkplatzes  
25 vor Kreuzungsbereichen zur Verhinde-  
26 rung des sogenannten „Eckenparkens“.
- 27
- 28 • Verbesserung der personellen Aus-  
29 stattung der Bezirke zur Prüfung,  
30 Bescheidung und Kontrolle von Son-  
31 dernutzungsgenehmigungen auf  
32 öffentlichem Straßenland
- 33

**34 Begründung**

35 Die wichtigsten Verkehrswege in einer Stadt  
36 sind und bleiben die Gehwege. Hier findet  
37 das eigentliche Leben statt. Deshalb müssen  
38 Gehwege ausreichend breit, barrierefrei und  
39 frei von allem sein, was Räder hat.  
40 E-Roller, E-Scooter oder Leihfahrräder sind ein

41 attraktives Angebot, um für kurze Wege Al-  
42 ternativen zum Auto zu bieten. Sie haben nur  
43 auf den Gehwegen weder fahrend, stehend  
44 noch liegend etwas zu suchen. Durch den zü-  
45 gigen Aufbau eines flächendeckenden, stati-  
46 onsgebundenen Systems soll ein leistungs-  
47 fähiges Angebot geschaffen und gleichzei-  
48 tig der Wildwuchs privater Anbieter auf den  
49 Gehwegen unterbunden werden.

50 Für den Fußverkehr ist essenziell, dass Kreuz-  
51 ungsbereiche nicht zugeparkt sind. Das so  
52 genannte Eckenparken ist schon deshalb ge-  
53 fährlich, weil in engen Wohnstraßen größere  
54 Rettungsfahrzeuge blockiert werden können.  
55 Gleichzeitig gefährdet es sichere Überwege  
56 für den Fußverkehr, insbesondere für Kin-  
57 der. Die Einrichtung von Fahrradbügeln oder  
58 Sharing-Punkten neben Kreuzungsbereichen  
59 anstelle des letzten zulässigen Parkplatzes  
60 auf der Fahrbahn hilft wirksam, Eckenparken  
61 zu verhindern.

62 Straßencafés, Schankvorgärten oder Ausla-  
63 geflächen für den Einzelhandel können Auf-  
64 enthaltsqualität schaffen. Sie dürfen aber  
65 die notwendige Breite für den barrierefrei-  
66 en Verkehr auf Gehwegen nicht beschränken  
67 und sie müssen klar definiert sein, um ei-  
68 ne wahllose Kommerzialisierung des öffent-  
69 lichen Raums zu verhindern. Die notwendi-  
70 gen Regeln dafür existieren, nur müssen die  
71 Bezirke personell in die Lage versetzt werden,  
72 die Nutzung des öffentlichen Raums wirksam  
73 kontrollieren und Sondernutzungsgenehmi-  
74 gungen in angemessener Zeit erteilen oder  
75 eben versagen zu können.

**Antrag 16/II/2023****Abt. 2 - Mariendorf****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-  
2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Berliner  
3 Abgeordnetenhaus werden aufgefordert,  
4 Angebote wie „Mobilitätshilfsdienste“  
5 oder den „VBB – Begleitservice“ (VBB:  
6 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) als  
7 festen Bestandteil des Regelangebots der  
8 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und der  
9 S-Bahn zu etablieren und damit einen Bei-  
10 trag zum Barriereabbau im Öffentlichen  
11 Personen-Nahverkehr (ÖPNV) einerseits und  
12 zu mehr Personalpräsenz auf den Bahnhöfen  
13 andererseits zu leisten.

14 Eine entsprechende Finanzierung soll über  
15 die BVG und S-Bahn bzw. die Senatsverwal-  
16 tung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und  
17 Umwelt abgesichert werden.

18

**19 Begründung**

20 Das leistungsfähigste Sharing-Angebot aller  
21 Zeiten ist der Öffentliche Personennahver-  
22 kehr. Wir werden die Zahl der in Berlin fahren-  
23 den PKW nicht reduzieren, ohne den ÖPNV  
24 massiv auszubauen. BVG und S-Bahn liefern  
25 ein Angebot, von dem man außerhalb Berlins  
26 nur träumen kann.

27 Im Bereich der Qualität gibt es allerdings  
28 noch Luft nach oben, wobei die schnellere  
29 Herstellung von Barrierefreiheit und der Ein-  
30 satz von Personal auf den Bahnhöfen zen-  
31 trale Aspekte darstellen. Angebote wie „Mo-  
32 bilitätshilfsdienste“ oder der „VBB – Begleit-  
33 service“ kombinieren eine arbeitsmarktpoli-  
34 tische Zielstellung mit einer verkehrspoliti-  
35 schen Dienstleistung. Es wird angestrebt, das  
36 Angebot in das reguläre Angebotsportfolio  
37 von BVG und S-Bahn zu übernehmen.

**Antrag 17/II/2023****Abt. 2 - Mariendorf****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Ber-  
2 liner Senats und die SPD-Fraktion im Berliner  
3 Abgeordnetenhaus werden aufgefordert, die  
4 Verkehrsüberwachung durch stationäre und  
5 mobile Geschwindigkeitskontrollen deutlich  
6 auszuweiten und Schwerpunktaktionen der  
7 Berliner Polizei an besonders belasteten Or-  
8 ten durchführen zu lassen. Ziel ist es, insbe-  
9 sondere nächtliche Raserei bis hin zu illegalen  
10 Autorennen wirksam zu bekämpfen.

11 Im Rahmen einer Intensivierung der Ver-  
12 kehrsüberwachung soll parallel zur laufen-  
13 den Erprobung eines so genannten Akustikra-  
14 dars („Lärmblitzer“) am Kurfürstendamm die  
15 Schaffung einer Rechtsgrundlage zum regel-  
16 haften Einsatz der Geräte in der Straßenver-  
17 kehrsordnung angeregt und erwirkt werden.

18

**19 Begründung**

20 Heulende Motoren und quietschende Reifen  
21 sind für viele Bürger\*innen ein Ärgernis, ge-  
22 rade in den Nachtstunden. Gleichzeitig stellt  
23 Raserei bis hin zu illegalen Autorennen ei-  
24 ne Gefährdung für Leib und Leben dar. Ein  
25 Schwerpunkt der Verkehrsüberwachung soll-  
26 te auf der Bekämpfung besonders schwer-  
27 wiegender – und vorsätzlicher – Verstöße lie-  
28 gen.

29 So genannte Akustikblitzer wurden vor Jah-  
30 ren zunächst im Schweizer Kanton Genf er-  
31 probt und werden mittlerweile auch in Paris  
32 eingesetzt. Die Geräte messen nicht die Ge-  
33 schwindigkeit eines Fahrzeugs, sondern lösen  
34 aus, wenn durch ein Fahrzeug ein zulässiger  
35 Richtwert für den Lärmpegel überschritten  
36 wird. Der erste in Berlin eingesetzte „Lärm-  
37 blitzer“ wird derzeit am Kurfürstendamm auf  
38 Höhe der Gedächtniskirche erprobt und löst  
39 ab einem Schwellenwert von 82 dB(A) aus.

## Anträge

### Antrag 1/II/2023

#### Abt. 7 - Schöneberg

Die KDV möge beschließen:

Der Landesparteitag möge beschließen: Der Bundesparteitag möge beschließen:

#### Zusätzliche Partner\*innenmonate für Mehrlingseltern

1 Die Mitglieder der sozialdemokratischen  
2 Bundestagsfraktion werden dazu aufgefor-  
3 dert, sich dafür einzusetzen, dass Eltern von  
4 Mehrlingen vier Monate zusätzlich Eltern-  
5 geld gezahlt wird, sofern sich beide in die  
6 Kinderbetreuung einbringen (Partnermona-  
7 te).

8

#### 9 Begründung

10 In Deutschland gebären jedes Jahr etwa  
11 14.000 Frauen Mehrlinge (1,7% aller Gebären-  
12 den). Die ersten Wochen und Monate mit ei-  
13 nem Säugling ist herausfordernd. Die erste  
14 Zeit mit Mehrlingen ist allein jedoch kaum zu  
15 stemmen.

16 Erstens ist allein das Stillen bereits ein Voll-  
17 zeitjob. Mütter von Einlingen stillen im Mit-  
18 tel 27 Stunden pro Woche, wobei auch Zeiten  
19 von 41 Stunden pro Woche noch normal sind  
20 (Q1). Nicht alle Mehrlingsmütter können oder  
21 wollen ihre Kinder gleichzeitig stillen (sog.  
22 Tandemstillen). Entsprechend kann ihre Still-  
23 zeit bis zu 80 Stunden pro Woche betragen.  
24 Nebenbei andere Sorge- und Hausarbeit zu  
25 leisten, ist für sie kaum möglich. Im Gegen-  
26 teil: Um überhaupt die Chance zu haben, ih-  
27 re Kinder zu stillen, brauchen sie weitgehen-  
28 de Unterstützung. In den ersten sechs Mona-  
29 ten, in denen von der WHO empfohlen wird  
30 ausschließlich zu stillen, verringert sich zwar  
31 die Stillzeit meist – allerdings nur moderat,  
32 im Mittel auf 20 Stunden pro Woche (Q1).

33 Zweitens brauchen Säuglinge noch häufig die  
34 ungeteilte Aufmerksamkeit eines Elternteils,  
35 insbesondere wenn sie schreien und wei-  
36 nen. Einer Metastudie zufolge schreien Babys  
37 in den ersten Wochen durchschnittlich zwei  
38 Stunden am Tag. 17 bis 25 Prozent aller Säug-  
39 linge sind aber auch sogenannte Schreiba-

### Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der Antragskommission (Konsens)

Die Mitglieder der sozialdemokratischen Bundestagsfraktion werden dazu aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass Eltern von Mehrlingen vier Monate zusätzlich Elterngeld gezahlt wird, sofern sich beide in die Kinderbetreuung einbringen (Partner\*innenmonate).

40 bys und weinen mehr als drei Stunden am  
41 Tag (Q2). Da in den ersten Lebensmonaten  
42 die Kopfkontrolle fehlt und der Kopf entspre-  
43 chend gestützt werden muss, ist ein sicheres  
44 Tragen und beruhigendes Wiegen von Mehr-  
45 lingen meist nicht allein möglich. Es benötigt  
46 eine zweite Person, um weinende Mehrlinge  
47 zu beruhigen.

48 Drittens ist ein Mehrlingselternteil häufig  
49 in der Mobilität eingeschränkt. Nicht weni-  
50 ge Babys verweigern den Kinderwagen. Bei  
51 Mehrlingseltern führt dies dazu, dass sie al-  
52 lein nicht das Haus oder die Wohnung verlas-  
53 sen können. Arztbesuche, Einkäufe oder so-  
54 ziale Teilhabe stellen sich in diesen Fällen als  
55 unüberwindbare Hürden dar.

56 Seit 1. Januar 2015 erhalten Mehrlingseltern  
57 nicht mehr das doppelte Elterngeld. Sie erhal-  
58 ten lediglich 300 Euro zusätzlich pro Monat.  
59 Dies löst die beschriebenen Probleme nicht.  
60 Eine Erhöhung des Bezugszeitraumes für das  
61 Elterngeld auf 18 Monate würde Mehrlingsel-  
62 tern mehr Flexibilität bieten und insbesonde-  
63 re Gebärende entlasten. Es würde sie in die  
64 Lage versetzen, die ersten sechs Monate ge-  
65 meinsam zu bestreiten und damit auch die  
66 extremen Hürden zum sechsmonatigen aus-  
67 schließlichen Stillen abbauen.

68

69 Quelle 1: Saki, Azadeh et al. (2012): Patterns  
70 of daily duration and frequency of breastfee-  
71 ding among exclusively breastfed infants in  
72 Shiraz, Iran, a 6-month follow-up study using  
73 Bayesian generalized linear mixed models.  
74 Global journal of health science vol. 5,2 123-  
75 33. 19 Dec. 2012, doi:10.5539/gjhs.v5n2p1

76

77 Quelle 2: Wolke, Dieter et al. (2017): System-  
78 atic Review and Meta-Analysis: Fussing and  
79 Crying Durations and Prevalence of Colic in In-  
80 fants. Journal of Pediatrics.185.10.1016.

**Antrag 2/II/2023****Abt. 7 - Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen: Der Bundesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann**

1 Die Mitglieder der sozialdemokratischen  
2 Bundestagsfraktion werden dazu aufge-  
3 fordert, sich dafür einzusetzen, dass die  
4 gesetzlichen Regelungen dahingehend ge-  
5 ändert werden, dass die Anerkennung einer  
6 Vaterschaft durch den leiblichen Vater eines  
7 Kindes nicht mehr der Zustimmung des  
8 Ehemannes bedarf, der zum Zeitpunkt der  
9 Geburt mit der Kindesmutter verheiratet ist.

10

**11 Begründung**

12 Ist eine Frau verheiratet, zeugt jedoch mit ei-  
13 nem anderen Mann ein Kind, ist ihr Ehemann  
14 rechtlich gesehen automatisch der Vater des  
15 Kindes.

16 Dies mag für Ehepaare, die gemeinsam ein  
17 Kind erwarten, eine praktikable Lösung oh-  
18 ne Verwaltungsaufwand sein. Für Frauen, die  
19 sich von ihrem Ehemann bereits getrennt ha-  
20 ben, jedoch noch nicht geschieden sind, stellt  
21 es ein Problem dar. Dies gilt besonders dann,  
22 wenn sich der Noch-Ehemann weigert, die  
23 Vaterschaft an den leiblichen Vater des Kin-  
24 des abzutreten.

25 Insbesondere in Fällen, in denen die Frau  
26 und/oder in der Ehe geborene Kinder Gewalt  
27 durch den Noch-Ehemann erfahren haben, ist  
28 dies ein untragbarer Zustand.

29 Hinzu kommt, dass der leibliche Vater des  
30 Kindes keinerlei Rechte an seinem Kind hat.  
31 Der Noch-Ehemann kann bspw. Entscheidun-  
32 gen über ärztliche Behandlungen des Kindes  
33 sowie das Aufenthaltsbestimmungsrecht be-  
34 treffen.

35 Sollte eine Frau die Vaterschaft eines Mannes  
36 anerkennen lassen wollen, sollte dies nicht  
37 länger von ihrem Familienstand abhängen.

38 Der Noch-Ehemann der Frau wird hier nicht  
39 benachteiligt, da für ihn die Möglichkeit der

- 40 Anfechtung der Vaterschaft nach § 1600 BGB
- 41 II Nr. 2 besteht.

**Antrag 3/II/2023****Abt. 8 - Friedenau****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen: Der Bundesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer**

- 1 Die SPD setzt sich ein für eine EU-weite
- 2 Finanztransaktionssteuer, welche folgende
- 3 Kernpunkte erfüllt:
- 4 • Erhebung der Steuer auf zumindest den
- 5 Erwerb börslich gehandelter und au-
- 6 ßerbörslich gehandelter (OTC-) Deriva-
- 7 te, Devisen, Anleihen und Aktien
- 8 • Ansetzen des Wertes der Steuer auf
- 9 Transaktionen im Bereich von 0,05 bis
- 10 0,1% des Nominalwertes

11

**12 Begründung**

13 Mit der Finanztransaktionssteuer wird Ge-  
14 rechtigkeit im Finanzsystem eingebracht und  
15 die Bürger\*innen fair entlastet sowie ein sub-  
16 stanzieller Beitrag zur Sicherheit und Stabili-  
17 tät unseres Finanzsystems geleistet.

18 Inflation und die damit einhergehende Ver-  
19 minderung der Kaufkraft der Privathaushalte  
20 sowie gestiegene Energiepreise sind schwer-  
21 wiegende Auswirkungen, welche der Krieg in  
22 der Ukraine auf unsere Wirtschaft hat. Um  
23 auf makroökonomischer Ebene Gleichheit, Si-  
24 cherheit und Stabilität zu gewährleisten for-  
25 dern wir die Einführung einer deutschland-  
26 und europaweiten Finanztransaktionssteuer.  
27 Mit dieser Steuer soll ein seit langem gefor-  
28 dertes Mittel zur Gleichstellung von Verant-  
29 wortung und Macht für die Stabilität des Fi-  
30 nanzsystems und damit auch dem unserer  
31 gesamten Volkswirtschaft eingeführt wer-  
32 den. Aus der Finanzkrise des Jahres 2008 ler-  
33 nen wir, dass die Spekulanten und Banken  
34 nicht immer zur Kasse gebeten werden, wenn  
35 sie durch Eigenverschuldung drastische Fluk-  
36 tuation im Finanzmarkt auslösen und viele  
37 Menschen in Armut treiben.

38 Um dem entgegen zu wirken muss der Hoch-  
39 frequenzhandel von Derivaten, welcher maß-

40 geblichen Anteil an der Fluktuation hat, so-  
41 wie für Banken unberechenbar ist, und da-  
42 mit das Risiko der Insolvenz der Bank und  
43 damit eines Domino Effektes birgt, einge-  
44 schränkt und besteuert werden und wird  
45 durch die Steuer auch härter getroffen, als  
46 kurz-, mittel-, oder langfristige Investitio-  
47 nen. Um Gleichberechtigung zu gewährleis-  
48 ten und ein Gleichgewicht im Markt aufrecht  
49 zu erhalten, muss genauso der Aktien- und  
50 Anleihenhandel besteuert werden, welcher  
51 auch Subjekt des unsicheren Hochfrequenz-  
52 handels ist. Dies stellt eine Verminderung der  
53 Liquidität der Banken dar und damit auch  
54 des Handelsvolumens und der Liquidität von  
55 Unternehmen, was bei zu hoher Ansetzung  
56 der Steuer die Inflation zwangsläufig anhei-  
57 zen wird. Die hieraus resultierenden Steuer-  
58 einnahmen bewegen sich im mehrstelligen  
59 Milliardenbereich und können krisenabhän-  
60 gig in Krisenfonds landen oder als Finanzie-  
61 rung des Nebenhaushalts zur Umsetzung der  
62 Gaspreisbremse genutzt werden und damit  
63 einen wertvollen Beitrag zur Entlastung der  
64 Bürger\*innen leisten.

65 Die Finanztransaktionssteuer sollte mit den  
66 gleichen Bedingungen auf EU-Ebene einge-  
67 führt werden mit möglichst vielen Solidar-  
68 staaten, um Ausweicheffekte der Wirtschaft,  
69 wie Umsiedlung von Unternehmen und die  
70 Bildung von vergleichsweisen Steueroasen zu  
71 umgehen.

**Antrag 4/II/2023****AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen: Der Bundesparteitag möge beschließen:****Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)**

1 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert,  
2 dert,

- 3 1. im Bundestag die Einsetzung einer  
4 Enquête-Kommission zum Problem  
5 „Vereinsamung in der modernen  
6 Gesellschaft“ zu beantragen. Die Kommission soll zur Sensibilisierung für das  
7 Thema beitragen und bis spätestens  
8 zur Mitte der nächsten Legislaturperiode die komplexen Gründe für  
9 Vereinsamung bei den verschiedenen  
10 Altersgruppen analysieren sowie  
11 Handlungsempfehlungen erarbeiten,  
12 wie der Vereinsamung entgegen  
13 gewirkt und der gesellschaftliche  
14 Zusammenhalt gestärkt werden kann.
- 17 2. sich dafür einzusetzen, dass die Bundesregierung dem Bundestag in jeder  
18 Legislaturperiode einen Bericht zum  
19 gesellschaftlichen Zusammenhalt und  
20 den zu seiner Förderung ergriffenen  
21 Maßnahmen – einschließlich der Aktivitäten zur Überwindung von Vereinsamung – vorlegt.

25

**26 Begründung**

27 Unsere moderne Gesellschaft bietet unzählige  
28 Möglichkeiten, Menschen miteinander in  
29 Kontakt zu bringen, jeder Einzelne verfügt  
30 über Freiheiten, deren Umfang in der bisherigen  
31 Menschheitsgeschichte beispiellos ist.  
32 Obwohl wir heute mehr Möglichkeiten haben,  
33 mit anderen Menschen – auch virtuell –  
34 in Kontakt zu treten, führen diese Beziehungen  
35 oft nicht zu einer erfüllenden, nicht nur  
36 oberflächlichen sozialen Verbindung.

37 Vereinsamung hat vielfältige Ursachen: zum  
38 Beispiel der Verlust sozialer Bindungen, das  
39 Fehlen von Unterstützungssystemen oder

40 auch die Schwierigkeit, neue Kontakte zu  
41 knüpfen. Das Problem hat keineswegs nur  
42 individuelle Auswirkungen auf das Wohlbe-  
43 finden der Betroffenen, sondern zunehmend  
44 auch gesellschaftliche Konsequenzen.  
45 Wissenschaftliche Studien belegen, dass Ver-  
46 einsamung negative Auswirkungen auf die  
47 physische und psychische Gesundheit ha-  
48 ben kann. Einsamkeit kann zu einem erhöh-  
49 ten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen,  
50 Depressionen, Angstzuständen und einem  
51 geschwächten Immunsystem führen. Men-  
52 schen, die sich einsam fühlen, haben oft auch  
53 ein höheres Risiko für einen vorzeitigen Tod.  
54 Der demografische Wandel spielt ebenso ei-  
55 ne Rolle bei der Vereinsamung in der heuti-  
56 gen Gesellschaft. Die steigende Lebenserwar-  
57 tung und die sinkende Geburtenrate führen  
58 dazu, dass immer mehr ältere Menschen al-  
59 lein leben. Einsamkeit im Alter kann zu einer  
60 Verschlechterung der körperlichen und geis-  
61 tigen Gesundheit führen.  
62 Auch sozioökonomische Faktoren haben Ein-  
63 fluss auf die Vereinsamung: Menschen, die  
64 in sozial benachteiligten Gebieten leben oder  
65 finanzielle Schwierigkeiten haben, sind oft  
66 stärker von Vereinsamung betroffen. Sie ha-  
67 ben möglicherweise weniger Zugang zu so-  
68 zialen Aktivitäten und Unterstützungssyste-  
69 men, was zu einem Gefühl der Isolation füh-  
70 ren kann.  
71 Es betrifft keineswegs nur den älteren Teil  
72 unserer Gesellschaft. Auch viele junge Men-  
73 schen fühlen sich heute einsam, flüchten sich  
74 in virtuelle Welten, was das Problem jedoch  
75 nur verstärkt; oft bleibt nur noch Verzweif-  
76 lung, Resignation bis hin zur Depression.  
77 In dieser Situation geht es vordringlich dar-  
78 um, das Bewusstsein für das Thema Verein-  
79 samung zu schärfen und die Stigmatisierung  
80 von Einsamkeit zu reduzieren. Wir als Gesell-  
81 schaft müssen dieses Problem ernst nehmen.  
82 Vereinsamung vieler Menschen spaltet letzt-  
83 lich die Gesellschaft und lässt sie auseinan-  
84 derdriften.

**Antrag 5/II/2023****AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen**

- 1 Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus wird
- 2 aufgefordert,
- 3 1. darauf hinzuwirken, dass der Senat ei-
- 4 ne Evaluierung der Maßnahmen vor-
- 5 nimmt, die auf Bezirksebene darauf ab-
- 6 zielen, Vereinsamung entgegenzuwir-
- 7 ken,
- 8 2. sich über den Bundesrat für einen
- 9 länderübergreifenden „best practices“-
- 10 Informationsaustausch einzusetzen
- 11 und neue Ansätze zur Bekämpfung
- 12 von Vereinsamung im Rahmen von
- 13 Pilotprojekten zu unterstützen,
- 14 3. sich dafür einzusetzen, dass der Se-
- 15 nat einmal in jeder Legislaturperiode
- 16 einen Evaluierungsbericht zu den
- 17 Förderungsmaßnahmen für den ge-
- 18 sellschaftlichen Zusammenhalt in der
- 19 Stadt – einschließlich der Aktivitäten
- 20 zur Überwindung von Vereinsamung –
- 21 vorlegt.

**22 Begründung**

24 Unsere moderne Gesellschaft bietet unzähli-  
25 ge Möglichkeiten, Menschen miteinander in  
26 Kontakt zu bringen, jeder Einzelne verfügt  
27 über Freiheiten, deren Umfang in der bishe-  
28 rigen Menschheitsgeschichte beispiellos ist.  
29 Obwohl wir heute mehr Möglichkeiten ha-  
30 ben, mit anderen Menschen – auch virtuell –  
31 in Kontakt zu treten, führen diese Beziehun-  
32 gen oft nicht zu einer erfüllenden, nicht nur  
33 oberflächlichen sozialen Verbindung.  
34 Vereinsamung hat vielfältige Ursachen, zum  
35 Beispiel der Verlust sozialer Bindungen, das  
36 Fehlen von Unterstützungssystemen oder  
37 auch die Schwierigkeit, neue Kontakte zu  
38 knüpfen. Das Problem hat keineswegs nur  
39 individuelle Auswirkungen auf das Wohlbe-  
40 finden der Betroffenen, sondern zunehmend

41 auch gesellschaftliche Konsequenzen.  
42 Wissenschaftliche Studien belegen, dass Ver-  
43 einsamung negative Auswirkungen auf die  
44 physische und psychische Gesundheit ha-  
45 ben kann. Einsamkeit kann zu einem erhöh-  
46 ten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen,  
47 Depressionen, Angstzuständen und einem  
48 geschwächten Immunsystem führen. Men-  
49 schen, die sich einsam fühlen, haben oft auch  
50 ein höheres Risiko für einen vorzeitigen Tod.  
51 Der demografische Wandel spielt ebenso ei-  
52 ne Rolle bei der Vereinsamung in der heuti-  
53 gen Gesellschaft. Die steigende Lebenserwar-  
54 tung und die sinkende Geburtenrate führen  
55 dazu, dass immer mehr ältere Menschen al-  
56 lein leben. Einsamkeit im Alter kann zu einer  
57 Verschlechterung der körperlichen und geis-  
58 tigen Gesundheit führen.  
59 Auch sozioökonomische Faktoren haben Ein-  
60 fluss auf die Vereinsamung: Menschen, die  
61 in sozial benachteiligten Gebieten leben oder  
62 finanzielle Schwierigkeiten haben, sind oft  
63 stärker von Vereinsamung betroffen. Sie ha-  
64 ben möglicherweise weniger Zugang zu so-  
65 zialen Aktivitäten und Unterstützungssyste-  
66 men, was zu einem Gefühl der Isolation füh-  
67 ren kann.  
68 Es betrifft keineswegs nur den älteren Teil  
69 unserer Gesellschaft. Auch viele junge Men-  
70 schen fühlen sich heute einsam, flüchten sich  
71 in virtuelle Welten, was das Problem jedoch  
72 nur verstärkt; oft bleibt nur noch Verzweif-  
73 lung, Resignation bis hin zur Depression.  
74 In dieser Situation geht es vordringlich dar-  
75 um, das Bewusstsein für das Thema Verein-  
76 samung zu schärfen und die Stigmatisierung  
77 von Einsamkeit zu reduzieren. Wir als Gesell-  
78 schaft müssen dieses Problem ernst nehmen.  
79 Vereinsamung vieler Menschen spaltet die  
80 Gesellschaft und lässt sie auseinanderdriften.

**Antrag 6/II/2023****AG 60Plus Tempelhof-Schöneberg****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen:****Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer**

1 Wir bitten die Fraktion in der BVV dafür zu  
 2 sorgen, dass in den Rathäusern des Bezirkes  
 3 öffentlich zugängliche Terminals mit persön-  
 4 licher Assistenz zur Nutzung der Geräte und  
 5 zur Unterstützung im Umgang, insbesonde-  
 6 re nur online zugänglicher Anbieter, bereitge-  
 7 stellt und vorgehalten werden.

8

**9 Begründung**

10 Immer mehr Dienstleister, die für die sozia-  
 11 le, finanzielle und kulturelle Infrastruktur ver-  
 12 antwortlich sind, sind nur noch online er-  
 13 reichbar. Der Kontakt findet über Chatbots,  
 14 Onlineformulare, Telefonautomaten oder In-  
 15 ternetzugänge statt. Diese Zugänge sind ins-  
 16 besondere für ältere Menschen, Menschen  
 17 mit Einschränkungen, finanziell benachteilig-  
 18 te Menschen oder Menschen die nicht über  
 19 die notwendigen Geräte im häuslichen Be-  
 20 reich verfügen, nicht erreichbar. Sie sind da-  
 21 mit von vielen Angeboten ausgeschlossen  
 22 oder können diese nur mit Mühe nutzen.  
 23 Gleichzeitig sind sie durch mangelnde Praxis,  
 24 Kompetenz und Kenntnis Missbrauch schutz-  
 25 los ausgesetzt. Dem gilt es entgegenzuwir-  
 26 ken um gesellschaftliche Teilhabe insgesamt  
 27 zu ermöglichen und zu gewährleisten.

28

29 Der Einzelhandel ist diesem Problem in-  
 30 zwischen entgegengekommen. Hier sind in  
 31 vielen Läden, die sogenannte „Selbstbedie-  
 32 nungskassen“ vorhalten und anbieten, je-  
 33 weils Beschäftigte abgestellt, die unterstüt-  
 34 zend, beratend und erklärend die Kundinnen  
 35 und Kunden durch den Prozess führen oder  
 36 sie bei Problemen unterstützen.

37

38 Der ältere Mensch ist insbesondere bei Bank-  
 39 geschäften, bei der Buchung kultureller An-  
 40 gebote und bei Problemen mit Telekommuni-

**Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der Antragskommis-  
sion (Kein Konsens)****Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Äl-  
terer**

Wir bitten die Fraktion im Abgeordnetenhaus  
 zu sorgen, dass die BVV'en der Bezirke in den  
 Rathäusern öffentlich zugängliche Terminals  
 mit persönlicher Assistenz zur Nutzung der  
 Geräte und zur Unterstützung im Umgang,  
 insbesondere nur online zugänglicher Anbie-  
 ter, bereitstellen und vorhalten können.

41 kationsanbietern auf sich allein gestellt. Wer  
42 jemals in Warteschleifen von Banken, Tele-  
43 fonanbietern oder Terminvergaben der Bür-  
44 gerämter gewartet hat weiß, dass dies Tole-  
45 ranz, Geduld und Gelassenheit als mensch-  
46 liche Kategorie auf eine große Probe stellt.  
47 Insbesondere Ältere oder Beeinträchtigte sto-  
48 ßen hier an ihre Grenzen.

49

50 Hinzukommt, dass bei Falscheingaben oder  
51 Fehlversuchen Zugänge gesperrt werden und  
52 die damit verbundenen Einschränkungen zu  
53 immer weiteren Verwicklungen führen. Wei-  
54 terhin ist mitunter schwer zu erkennen, ob  
55 der Leistungsanbieter seriös ist oder in betrü-  
56 gerischer Absicht handelt.

57

58 Um hier die erforderliche Unterstützung zu  
59 bieten, ist in den Rathäusern ggf. Bürgeräm-  
60 tern ein entsprechendes Terminal vorzuhal-  
61 ten, eine geeignete persönliche Beratung be-  
62 reitzustellen und eine dafür erforderliche Fi-  
63 nanzierung einzustellen. Diese Stelle sollte  
64 als „Beauftragte“ bei der Bürgermeisterei an-  
65 gesiedelt sein.

**Antrag 7/II/2023****Jusos Tempelberg****Die KDV möge beschließen:****Der Preis gelebter Solidarität**

1 Als Genoss\*innen setzen wir uns für eine ge-  
2 rechte und vielfältige Vertretung in der Politik  
3 ein. Um diesem Ziel näher zu kommen, for-  
4 dern wir eine stärkere Berücksichtigung von  
5 jungen und Erstkandidierenden auf den Lis-  
6 tenplätzen bei Wahlen, dies gilt vor allem für  
7 BIPOCs und FINTA\*-Personen. BIPOC ist die Ab-  
8 kürzung von Black, Indigenous, People of Co-  
9 lor und bedeutet auf Deutsch Schwarz, In-  
10 digen und der Begriff People of Color wird  
11 nicht übersetzt. FINTA\* steht als Abkürzung  
12 für Frauen, inter, non-binäre Personen, trans\*  
13 und agender Personen.

14 Die politische Teilhabe von jungen Menschen  
15 und Erstkandidierenden in der Politik ist von  
16 großer Bedeutung für eine lebendige Demo-  
17 kratie. Junge Menschen bringen neue und in-  
18 novative Ideen und Perspektiven in die Poli-  
19 tik ein und tragen dazu bei, dass die Interes-  
20 sen aller Bevölkerungsgruppen angemessen  
21 berücksichtigt werden. Aus diesem Grund ist  
22 es umso wichtiger, auch junge Menschen und  
23 Erstkandidierende auf vorderen Listenplät-  
24 zen zu sehen. Dabei sollten vor allem Mitglie-  
25 der marginalisierter Gruppen berücksichtigt  
26 werden (FINTA\*-Personen, BIPOCs). Dies soll  
27 dazu beitragen, dass junge Menschen und  
28 Neueinsteiger\*innen in der Politik eine reelle  
29 Chance haben, in die Parlamente einzuziehen  
30 und somit aktiv an der Gestaltung der politi-  
31 schen Landschaft mitzuwirken.

32 Wir sind davon überzeugt, dass eine stärke-  
33 re Berücksichtigung von jungen und Erstkan-  
34 didierenden auf den Listenplätzen ein wichti-  
35 ger Schritt hin zu einer gerechteren und viel-  
36 fältigeren politischen Vertretung in Deutsch-  
37 land ist.

38 Vor allem nach den schlechten Ergebnissen  
39 der Wiederholungswahl ist es eine nahezu lo-  
40 gische Schlussfolgerung, neben inhaltlichen  
41 Konsequenzen auch personelle zu ziehen. An-

**Empfehlung der Antragskommission****Ablehnung (Kein Konsens)**

42 statt es sich auf bequemen Listenplätzen aus-  
43 zuruhen, sollten privilegierte Genoss\*innen,  
44 die Solidarität, die sie predigen, auch ausle-  
45 ben und Platz für neue Gesichter machen.

46 Darum fordern wir:

- 47 • eine stärkere Berücksichtigung von jun-  
48 gen und Erstkandidierenden auf den  
49 Listenplätzen bei anstehenden Wahlen  
50 jeglicher Art.
- 51 • Unter den ersten 10 Listenplätzen zur  
52 BVV-Wahl sollen mindestens 4 jun-  
53 ge (im Alter bis 35 Jahre am Wahl-  
54 tag) und/oder 4 Erstkandidierende plat-  
55 ziert sein. Diese Quote von mindestens  
56 40% soll auf den weiteren Listenplätzen  
57 in jedem Zehnerblock fortgeführt wer-  
58 den.
- 59 • Unter den ersten 7 Listenplätzen zur  
60 AGH-Wahl sollen mindestens 3 jun-  
61 ge (im Alter bis 35 Jahre am Wahl-  
62 tag) und/oder 3 Erstkandidierende plat-  
63 ziert sein. Diese Quote von mindestens  
64 40% soll auf den weiteren Listenplätzen  
65 fortgeführt werden.
- 66 • Für BIPOC-Kandidierende soll ebenso ei-  
67 ne Quote von mindestens 35% gelten,  
68 angelehnt an die Quote für Menschen  
69 mit Migrationshintergrund im öffentli-  
70 chen Dienst.

## Initiativanträge

### 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 Klimawandel,  
17 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

### Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der Antragskommission (Konsens)

#### Neufassung Zeilen 55-61

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.

#### Neufassung Zeile 140:

Vorrang für den Umweltverbund

#### Ergänzung in Zeile 203 nach dem Wort „Aufzüge“:

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 „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.

41 Berliner Mobilitätsgesetz, das die frühere re-  
42 gulative Benachteiligung des Rad- und Fuß-  
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 zuspielen, 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 che 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 kratische 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 Wohngebiete-  
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 CO<sub>2</sub>-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 **itik 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.