

Beschlussbuch der KDV am 11.11.2023

Inhaltsverzeichnis

Mobilität	1
1/II/2023 Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren <i>Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren</i>	1
2/II/2023 Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßenbahnnetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg <i>Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßenbahnnetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg</i>	2
3/II/2023 AfA-Antrag zur Mobilitätspolitik Berlins <i>Mobilitätspolitik Berlin</i>	3
4/II/2023 Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen <i>Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen</i>	5
5/II/2023 Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Geofencing regeln und Flächen definieren <i>Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Geofencing regeln und Flächen definieren</i>	6
6/II/2023 Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm <i>Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm</i>	7
7/II/2023 Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen <i>Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen</i>	8
8/II/2023 „Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt <i>„Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt</i>	9
10/II/2023 Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“ <i>Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“</i>	10
11/II/2023 Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden <i>Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden</i>	11
13/II/2023 LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken <i>LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken</i>	12
14/II/2023 Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen <i>Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen</i>	13
15/II/2023 Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen! <i>Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!</i>	14

16/II/2023 Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren	
<i>Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren</i>	15
17/II/2023 Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen	
<i>Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen</i>	16

Anträge **17**

1/II/2023 Zusätzliche Partner*innenmonate für Mehrlingseltern	
<i>Zusätzliche Partner*innenmonate für Mehrlingseltern</i>	17
2/II/2023 Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann	
<i>Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann</i>	18
3/II/2023 Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer	
<i>Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer</i>	19
4/II/2023 Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen	
<i>Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen</i>	20
5/II/2023 Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen	
<i>Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen</i>	21
6/II/2023 Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer	
<i>Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer</i>	22

Initiativanträge **23**

1/II/2023 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg	
<i>Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg</i>	23

Mobilität

1/11/2023

Beschluss

Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren

Mobilität für alle nachhaltig sichern und Ressourcenverschleiß reduzieren

Die sozialdemokratischen Mitglieder der Berliner Abgeordnetenhausfraktion und des Senats werden dazu aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass dem Abgeordnetenhaus mindestens alle fünf Jahre ein Bericht (perspektivisch fortlaufend) über die Mobilität im Land Berlin mit folgenden Inhalten vorgelegt wird:

- Flächenverbrauch des ruhenden und des fließenden Verkehrs,
- ökonomische Lasten für die Steuerzahler:innen und die die Nutzer:innen
- ökologische Fußabdrücke der verschiedenen Arten von Mobilität (wie u.a. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Lieferverkehr, Individualverkehr) und dies
- für die gesamte Stadt sowie die Bezirke im Einzelnen transparent dargestellt wird.

In dem Bericht wird zudem dargestellt, welche Maßnahmen zu Verbesserungen bei der Mobilität ergriffen wurden, um Flächenverbrauch, ökonomische Belastungen und ökologische Fußabdrücke nachhaltig zu reduzieren. Die Entwicklungen bei den jeweiligen Arten von Mobilität und das Gesamtergebnis aus den vergangenen zwanzig Jahren soll anhand von Messergebnissen offengelegt werden.

Des Weiteren soll in dem Bericht darauf eingegangen werden, welche städteplanerischen Maßnahmen ergriffen wurden, um durch die Verkürzung notwendiger Wege (15-Minuten-Stadt, polyzentrische Stadt, Regionalplanung) Entlastungen bei Flächenverbrauch, ökonomischen Belastungen und ökologischem Fußabdruck zu erreichen.

Insbesondere werden in dem Bericht die Entwicklung der Berufsverkehre (Arbeitswege und Lieferverkehre) und der Vernetzung bei der Nutzung von Verkehrsmitteln transparent gemacht.

2/11/2023

Beschluss

Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßenbahnnetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg

Klimafreundlich, wirtschaftlich und gut für die Kieze: Ausbau des Straßenbahnnetzes nach und in Tempelhof-Schöneberg

Die sozialdemokratischen Mitglieder der Berliner Abgeordnetenhausfraktion, die Mitglieder der SPD-Fraktion in der Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg und die sozialdemokratischen Mitglieder des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg werden dazu aufgefordert, sich auf Bezirks- und Landesebene für einen raschen Ausbau des BVG-Straßenbahnnetzes in unseren Bezirk einzusetzen. Sie setzen sich insbesondere für die unverzügliche Umsetzung der fertigen Planung der Neubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum ein, um im Norden von Tempelhof-Schöneberg einen Anschluss an das bestehende Straßenbahnnetz herzustellen. Darüber hinaus werden die Genannten aufgefordert, sich für eine Straßenbahnlinie auf der Potsdamer Straße bis zur Schlossstraße einzusetzen und dabei Möglichkeiten für weitere Anschlüsse für die südlichen Bezirksteile an diese an diese Linie mit zu planen. Im Süden von Tempelhof-Schöneberg soll ein Anschluss an das bestehende Netz nach Köpenick hergestellt werden.

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.

4/11/2023

Beschluss

Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen

Verkehrswende im Süden des Bezirks ermöglichen

Wir fordern die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats auf, eine bessere und schnellere Anbindung Lichtenrades jenseits der Busverbindungen mit dem Ausbau der U6 oder eine Straßenbahnlinie längs der B96 zu schaffen.

Für eine bessere und schnellere Anbindung Marienfeldes fordern wir den Ausbau der U9 oder die Weiterführung der Straßenbahnlinie von der Johannisthaler Chaussee bis zur Waldsassener Straße.

5/11/2023

Beschluss

Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Geofencing regeln und Flächen definieren

Abstellpunkte für E-Roller und E-Fahrräder von Sharing-Dienstleistern durch Geofencing regeln und Flächen definieren

Bei der Neuvergabe der Konzessionen für E-Roller und E-Fahrräder an Sharing-Dienstleister ist vom Senat abzusichern, dass ein Leihvorgang von E-Rollern und E-Fahrrädern technisch nur dann abgeschlossen bzw. beendet werden kann, wenn die Fahrzeuge flächendeckend an definierten Abstellpunkten zurückgegeben werden. Die Anbieter von entsprechenden Leihsystemen sollen deshalb vertraglich dazu verpflichtet werden, den Leihvorgang mit einem Geofencing zu verbinden, d.h. GPS basiert nur offizielle Abstellflächen zuzulassen. Die Abstellpunkte sollen zur Vermeidung von Unfällen und der Behinderung von Fußgängern grundsätzlich nicht auf Gehwegen angelegt werden und nach Möglichkeit mit einer festen Ladestation kombiniert werden, damit zusätzliche Transporte der Elektrofahrzeuge für den Ladevorgang reduziert werden. Die Abstellpunkte sollen barrierefrei gestaltet werden und mit taktilen Elementen begrenzt werden.

6/II/2023

Beschluss

Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm

Zusätzliche Fahrradbügel / Fahrradstellplätze an der Kreuzung Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm

Die Mitglieder der SPD-Fraktion in der BVV Tempelhof-Schöneberg sollen sich gegenüber dem Bezirksamt für die Errichtung zusätzlicher Fahrradbügel im Kreuzungsbereich Buckower Chaussee / Mariendorfer Damm, z.B. auf dem Mittelstreifen im Kreuzungsbereich, einsetzen.

7/II/2023

Beschluss

Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen

Baustellenkoordination in Berlin ermöglichen

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wird aufgefordert, eine frühzeitige und funktionierende Baustellenkoordination in Berlin sicherzustellen, wenn Baumaßnahmen an gleicher Stelle oder im räumlich-verkehrlichen Wirkungszusammenhang zeitlich zusammenfallen. Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenland sind so zu koordinieren, dass bereits in der Planungsphase mit allen beteiligten Bauunternehmen eine verbindliche Absprache über Baubeginn und Bauende vereinbart wird. Dazu gehört es auch, dass für die anstehenden Arbeitsvorgänge eine bestimmte Zahl von Arbeitenden vorhanden ist, die mit genügend zeitlichem Vorlauf disponiert werden. Ebenso muss spezielles Gerät verlässlich terminiert werden. Leerphasen auf den Baustellen wegen fehlendem Personal oder Gerät müssen durch entsprechende Disposition vermieden werden. Ziel muss es sein, die durch Baustellen bedingten verkehrlichen Beeinträchtigungen so gut es geht zu minimieren.

8/II/2023

Beschluss

„Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt

„Futureblock“ - Die Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes neu ordnen und gerecht verteilen für eine lebenswerte Stadt

Wir fordern die Neugestaltung von Wohnstraßen zu sogenannten “Futureblocks”. Dabei fordern wir insbesondere:

1. Neuordnung von Kreuzungsbereichen durch:
 - Schaffung klar zugeordneter Nutzungszonen in Wohnstraßen
 - Schutz vor Falschparker*innen in Kreuzungsbereichen durch die Schaffung von zusätzlichen Fußgänger*innenübergängen
 - Der unmittelbare Kreuzungsbereich soll für die Verkehrsmittel der letzten Meile wie E-Roller und Fahrräder vorgesehen werden
 - Anschließend soll ein begrenzter Bereich zur 24h Serviceparkzone für Paketdienste, Pflegedienste, Geburtshelfer*innen, Handwerker*innen umgewandelt werden.
 - Schaffung von ausreichend Ladesäulen und Car-Sharing-Stellplätzen
2. Neuordnung des Verkehrs in Wohnstraßen durch:
 - verstärkte Umwandlung von Wohnstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche.
 - Reduzierung des Platzes für Autos zugunsten von Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen
 - Dabei ist ein Wegfall von Parkplätzen zu akzeptieren
3. Klimaresiliente Neuordnung von Wohnstraßen durch:
 - Die Pflanzung von Straßenbäumen und Straßenbeeten
 - Durch Wegfall von Parkplätzen soll neben Fußwegen Vorgartenzonen und Mulden-Rigolensystemen entstehen, um das Regenwasser vor Ort zur Versickerung zu bringen. Diese Maßnahme bedarf einer intensiven Beteiligung der Bewohner in einer Straße, aber auch einer Abstimmung der Haushalte. Wenn 2/3 der Haushalte einer Wohnstraße dieser Maßnahme zustimmen, soll die Straße in das Programm mit aufgenommen werden.
 - Die Maßnahmen sollen aus dem „Klimasondervermögen“ als Modellvorhaben finanziert werden.

10/II/2023

Beschluss

Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“

Umsetzung des Leitbildes „15-Minuten Stadt“

Wir fordern die SPD-BVV-Fraktion auf, beim Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg die Prüfung dazu anzuregen, inwieweit die Umsetzung der “15-Minuten-Stadt” in Tempelhof-Schöneberg erfolgt ist.

11/11/2023

Beschluss

Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden

Pendlerströme sollen stadtverträglich geleitet werden

Wir fordern den Ausbau des länderübergreifenden ÖPNV zwischen Berlin und Brandenburg. Dies schließt eine Verlängerung der S-, U- und Regionalbahnen mit ein. Außerdem sollen außerhalb der Berlinerstadtgrenze verstärkt Park and Ride Angebote geschaffen werden, damit Brandenburger*innen nicht mehr mit dem Auto nach Berlin fahren müssen.

13/II/2023

Beschluss

LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken

LKW-Mautumgehungsverkehr entgegenwirken

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und des Berliner Abgeordnetenhauses werden aufgefordert, sich gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr für die Errichtung von Mautsäulen an den Bundesstraßen 96 und 101 im Berliner Stadtgebiet einzusetzen und damit den LKW-Mautumgehungsverkehr einzudämmen.

14/II/2023

Beschluss

Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen

Familiencarsharing in Parkraumbewirtschaftungszonen ermöglichen

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

15/II/2023

Beschluss

Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!

Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus werden aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den 12 Bezirksämtern geeignete Maßnahmen zu ergreifen bzw. landesweit abzustimmen, um den Fußverkehr im Zuge der notwendigen Mobilitätswende zu stärken. Hierzu sollen prioritär die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Umsetzung eines stationsgebundenen Systems und eines flächendeckenden Netzes für Sharing-Angebote (z.B. E-Scooter, Leihfahrräder) nach dem Prinzip der Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte.
- Untersagung des Abstellens nicht stationsgebundener E-Scooter und Leihfahrräder auf den Gehwegen.
- Einrichtung von Sharing-Stationen und Sharing-Punkten vorrangig neben Kreuzungsbereichen auf der Fläche des jeweils letzten zulässigen Parkplatzes vor Kreuzungsbereichen zur Verhinderung des sogenannten „Eckenparkens“.
- Verbesserung der personellen Ausstattung der Bezirke zur Prüfung, Bescheidung und Kontrolle von Sondernutzungsgenehmigungen auf öffentlichem Straßenland

16/II/2023

Beschluss

Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren

Stärkung des ÖPNV: Mobilitätshilfsdienste als Regelangebot des VBB etablieren

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus werden aufgefordert, Angebote wie „Mobilitätshilfsdienste“ oder den „VBB – Begleitservice“ (VBB: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) als festen Bestandteil des Regelangebots der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und der S-Bahn zu etablieren und damit einen Beitrag zum Barriereabbau im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) einerseits und zu mehr Personalpräsenz auf den Bahnhöfen andererseits zu leisten.

Eine entsprechende Finanzierung soll über die BVG und S-Bahn bzw. die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt abgesichert werden.

17/II/2023

Beschluss

Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen

Regeln durchsetzen: Gegen Raserei und illegale Autorennen

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats und die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus werden aufgefordert, die Verkehrsüberwachung durch stationäre und mobile Geschwindigkeitskontrollen deutlich auszuweiten und Schwerpunktaktionen der Berliner Polizei an besonders belasteten Orten durchführen zu lassen. Ziel ist es, insbesondere nächtliche Raserei bis hin zu illegalen Autorennen wirksam zu bekämpfen.

Im Rahmen einer Intensivierung der Verkehrsüberwachung soll parallel zur laufenden Erprobung eines so genannten Akustikradars („Lärmblitzer“) am Kurfürstendamm die Schaffung einer Rechtsgrundlage zum regelhaften Einsatz der Geräte in der Straßenverkehrsordnung angeregt und erwirkt werden.

Anträge

1/11/2023

Beschluss

Zusätzliche Partner*innenmonate für Mehrlingseltern

Zusätzliche Partner*innenmonate für Mehrlingseltern

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).

2/II/2023

Beschluss

Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann

Vaterschaftsanerkennung nach Trennung – kein Automatismus für den Noch-Ehemann

Die Mitglieder der sozialdemokratischen Bundestagsfraktion werden dazu aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die gesetzlichen Regelungen dahingehend geändert werden, dass die Anerkennung einer Vaterschaft durch den leiblichen Vater eines Kindes nicht mehr der Zustimmung des Ehemannes bedarf, der zum Zeitpunkt der Geburt mit der Kindesmutter verheiratet ist.

3/II/2023

Beschluss

Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer

Kernpunkte für eine deutschland- und EU-weite Finanztransaktionssteuer

Die SPD setzt sich ein für eine EU-weite Finanztransaktionssteuer, welche folgende Kernpunkte erfüllt:

- Erhebung der Steuer auf zumindest den Erwerb börslich gehandelter und außerbörslich gehandelter (OTC-) Derivate, Devisen, Anleihen und Aktien
- Ansetzen des Wertes der Steuer auf Transaktionen im Bereich von 0,05 bis 0,1% des Nominalwertes

4/II/2023

Beschluss

Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen

Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen

Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert,

1. im Bundestag die Einsetzung einer Enquête-Kommission zum Problem „Vereinsamung in der modernen Gesellschaft“ zu beantragen. Die Kommission soll zur Sensibilisierung für das Thema beitragen und bis spätestens zur Mitte der nächsten Legislaturperiode die komplexen Gründe für Vereinsamung bei den verschiedenen Altersgruppen analysieren sowie Handlungsempfehlungen erarbeiten, wie der Vereinsamung entgegengewirkt und der gesellschaftliche Zusammenhalt gestärkt werden kann.
2. sich dafür einzusetzen, dass die Bundesregierung dem Bundestag in jeder Legislaturperiode einen Bericht zum gesellschaftlichen Zusammenhalt und den zu seiner Förderung ergriffenen Maßnahmen – einschließlich der Aktivitäten zur Überwindung von Vereinsamung – vorlegt.

5/II/2023

Beschluss

Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen

Vereinsamung verhindern – Maßnahmen überprüfen

Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus wird aufgefordert,

1. darauf hinzuwirken, dass der Senat eine Evaluierung der Maßnahmen vornimmt, die auf Bezirksebene darauf abzielen, Vereinsamung entgegenzuwirken,
2. sich über den Bundesrat für einen länderübergreifenden „best practices“-Informationsaustausch einzusetzen und neue Ansätze zur Bekämpfung von Vereinsamung im Rahmen von Pilotprojekten zu unterstützen,
3. sich dafür einzusetzen, dass der Senat einmal in jeder Legislaturperiode einen Evaluierungsbericht zu den Förderungsmaßnahmen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt in der Stadt – einschließlich der Aktivitäten zur Überwindung von Vereinsamung – vorlegt.

6/II/2023

Beschluss

Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer

Digitale Teilhabe und Verbraucherschutz Älterer

Wir bitten die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus, die Bezirke in die Lage zu versetzen, in geeigneten bezirklichen Liegenschaften öffentlich zugängliche Terminals mit persönlicher Assistenz zur Nutzung der Geräte und zur Unterstützung im Umgang, insbesondere nur online zugänglicher Anbieter, bereitstellen und vorhalten können.

Initiativanträge

1/11/2023

Beschluss

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik in Tempelhof-Schöneberg

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

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

Mobilität im Miteinander

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

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

Transparente Kommunikation und viele und frühzeitige Beteiligungschancen bei den nötigen Veränderungen vor Ort ist uns besonders wichtig. Diese wichtige Kernkompetenz unserer sozialdemokratischen Mobilitätspolitik wollen wir weiter ausbauen. Wenn die Nutzer*innen der Mobilitätsangebote und die Anwohner*innen gut informiert sind und ihre Einschätzung von der Verwaltung ernst genommen wird, steigt die Wahrscheinlichkeit einer zügigen Umsetzung der Maßnahme und einer nachhaltigen Unterstützung in der Bevölkerung, selbst wenn diese für manche mit Einschränkungen verbunden sein sollten. Städtebauliche und verkehrsplanerische Veränderungen dürfen deshalb

nicht den Eindruck erwecken, ausgewählte Mobilitätsangebote gegeneinander auszuspielen, sondern sollen grundsätzlich die Mobilitätsbedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigen, den Mehrwert für alle benennen und sich dabei an den lokalen Gegebenheiten orientieren. Insbesondere auch mit den unterschiedlichen verkehrspolitischen Interessenverbänden wollen wir in einem ständigen konstruktiven Austausch stehen. Denn nur gemeinsam können wir die Verkehrswende in Berlin gestalten.

Mobilität so vielfältig wie unsere Ortsteile

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

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

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

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

Vorrang für den Umweltverbund

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

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

Barrierefreiheit als Grundlage

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

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

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

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

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

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

ÖPNV attraktiv und mit Priorität für einen schnellen Tramausbau

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

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

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

Gerade der relativ schnelle und in der Errichtung auch vergleichsweise günstige (Wieder-) Aufbau eines Straßenbahnnetzes in unserem Bezirk stellt für uns aber eine wichtige Priorität dar. Als Ergänzung und Entlastung bestehender U-/S- und Bus-Linien spricht sich die SPD Tempelhof-Schöneberg für den vorrangigen Bau von Straßenbahnen aus, deren Netz sich schneller und günstiger erweitern

lässt als das U-Bahn-Netz. Dabei wollen wir auch wo möglich ein Auge auf das Straßenbegleitgrün werfen: Denn wir wollen mehr und nicht weniger Stadtbäume in Berlin.

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

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

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

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

Pendeln mit dem Umweltverbund attraktiver gestalten

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

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

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

Kiezblocks mit guter Kommunikation begleiten

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

Denn der öffentliche Raum ist nicht nur Verkehrsraum. Für eine verdichtete und wachsende Stadt ist der öffentliche Raum auch ein Begegnungsort und ein Aufenthaltsort. Lokale Anwohnende, die

sich vor ihrer eigenen Haustür für die Verkehrswende engagieren, wollen wir als Unterstützer*innen unserer Politik gewinnen.

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

Antriebswende vor Ort braucht Ladeinfrastruktur

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

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

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

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

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

Wir setzen unsere Schwerpunkte bei sozial gerechter und bezahlbarer Mobilität.

Zum Mobilitätsgesetz stehen wir und räumen dem Umweltverbund Vorrang ein.

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

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

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