

Antrag 247/II/2019 Jusos LDK
Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig

Beschluss: Annahme mit Änderungen

Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Herausforderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen ansteigen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emissionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskonflikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Verkehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Volle Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jahren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*innen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermonaten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Umstieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tatsächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramatische Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch verdichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissionsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzeitig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahrrad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, welche die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermöglichen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten gegriffen wird.

Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Verbotsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreundliche, alternative Angebote halten wir für sozial unverträglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränkter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die nicht im Innenstadtbereich leben und täglich weite Strecken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gegebenheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisation ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individualverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegedienste oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individualverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor allem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen gerecht und nachhaltig reduzieren.

Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den Innenstadtbereichen aufgrund von Mietsteigerungen wegziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen überlassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete erweitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem landeseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mobilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken sicherzustellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des ÖPNV dürfen nicht mit Denkverböten angegangen werden. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen langfristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekten auch die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber einzelnen Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen finden, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrradschnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zusätzliche Mittel generieren können.

Daher fordern wir:

- den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-Bahn sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im bestehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den vollständigen Neubau von Strecken, vor allem in bisher noch nicht erschlossenen Bezirken, vorsieht.
- den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-, S-Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinderwägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkungen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern
- die **langfristige** Erhöhung der Taktung bei der U- und S-Bahn mit dem Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
- den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Einsatz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
- politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europaebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu verkürzen
- eine neue Ausbildungsinitiative bei der BVG, damit auch in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolleginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
- den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
- Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf das gesamte Stadtgebiet

Überweisen an

AH Fraktion, Senat

Stellungnahme(n)

- **Stellungnahme der AH-Fraktion 2020:** Die Forderungen zum Streckenausbau, zu den Taktverdichtungen und zum barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen werden im vom Senat beschlossenen Nahverkehrsplan adressiert und mit einem Prioritäten- und Zeitplan operationalisiert. Darüber hinaus fordert die SPD-Fraktion in ihrer Fraktionsresolution vom Januar 2020 sowie in ihrem Fraktionsbeschluss von Juni 2019 den schnelleren Ausbau von U-Bahnlinien. Zudem hat das Abgeordnetenhaus den Koalitionsantrag zum Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Berlin-Stettin im März 2018 beschlossen.

Die Arbeitsbedingungen bei den Fahrdienstleistern sollen durch die Integration der BT Berlin Transport GmbH in die BVG dauerhaft verbessert werden (Fraktionsbeschluss vom April 2020). Die Umsetzung des Radwegeausbaus durch SenUVK – insbesondere die geringe Anzahl neuer Radwege; die langen Planungsphasen für das, als Radwege bereits vorhandene, Radschnellwegenetz; sowie der fehlende Bau von Fahrradparkhäusern trotz Festlegung in der Koalitionsvereinbarung – wird von der SPD-Fraktion kritisch-konstruktiv begleitet. In Bezug auf die Ausweitung von Sharing-Angeboten auf das gesamte Stadtgebiet hat die SPD-Fraktion im November einen Antrag im November 2019 beschlossen, der mit den Koalitionspartnern abgestimmt wird.