

Antrag 247/II/2019**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig**

1 Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 2 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 3 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass
 4 der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 5 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 6 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 7 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 8 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 9 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 10 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 11 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 12 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 13 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 14 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 15 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 16 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 17 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 18 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 19 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 20 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 21 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 22 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 23 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 24 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 25 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 26 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 27 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 28 tig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger
 29 schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch
 30 keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

31
 32 Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig
 33 einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die
 34 bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Indivi-
 35 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 36 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 37 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen
 38 Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 39 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 40 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 41 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 42 griffen wird.

43
 44 Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 45 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 46 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 47 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 48 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass
 der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 tig 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 Indivi-
 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen
 Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 griffen wird.

Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-

49 trächlich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 50 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 51 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 52 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 53 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 54 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 55 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 56 alverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegedienste
 57 oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt
 58 eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht
 59 adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individu-
 60 alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
 61 lem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder
 62 nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur
 63 dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen
 64 gerecht und nachhaltig reduzieren.

65
 66 Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an
 67 die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine
 68 konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können
 69 die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den In-
 70 nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
 71 ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
 72 lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
 73 weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
 74 deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
 75 bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
 76 cherzustellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
 77 ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
 78 den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
 79 ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
 80 fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekte auch
 81 die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
 82 nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
 83 vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
 84 zeln Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

85
 86 Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität
 87 muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen fin-
 88 den, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrrad-
 89 schnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zu-
 90 sätzliche Mittel generieren können.

91
 92 Daher fordern wir:

- 93 - den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-Bahn
 94 sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im be-
 95 stehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den
 96 vollständigen Neubau von Strecken, vor allem in bisher
 97 noch nicht erschlossenen Bezirken, vorsieht.
- 98 - den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-, S-
 99 Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinder-
 100 wägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkun-
 101 gen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern

träglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 alverkehr 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 Individu-
 alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
 lem 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 In-
 nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
 ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
 lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
 weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
 deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
 bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
 cherzustellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
 ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
 den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
 ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
 fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekte auch
 die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
 nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
 vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
 zeln Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

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

Daher fordern wir:

- den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-
 Bahn sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lücken-
 schlüsse im bestehenden Netz, Streckenverlänge-
 rungen als auch den vollständigen Neubau von Stre-
 cken, 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 Mobilitäts-

102 - die Erhöhung der Taktung bei der U- und S-Bahn mit dem
 103 Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
 104 - den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG
 105 für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Ein-
 106 satz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
 107 - Ausbau von Fernbahnhöfen als zusätzlichen Anreiz, auch
 108 bei längeren Reisen auf klimafreundlichere Varianten um-
 109 zusteigen
 110 - politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europa-
 111 ebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des
 112 ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu verkürzen
 113 - eine neue Ausbildungsoffensive bei der BVG, damit auch
 114 in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolle-
 115 ginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
 116 - den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in
 117 Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und
 118 Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
 119 - die Erlaubnis für Radfahrer*innen, auch dann unter
 120 besonderer Vorsicht an Kreuzungen rechts abzubiegen,
 121 wenn die Verkehrsampel rot zeigt
 122 - den Ausbau von Park + Ride Möglichkeiten am Stadtrand
 123 innerhalb des Tarifgebiets B / alternativ die Ausweitung
 124 des Tarifgebiets B auf ausgewählte Bahnhöfe im Unland
 125 mit Park + Ride Möglichkeit
 126 - Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften und Nut-
 127 zung von PKW mit mehreren Personen. Dies kann etwa
 128 durch die Freigabe von Spuren nur für PKW mit mehr als
 129 einer Person erfolgen
 130 - Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf
 131 das gesamte Stadtgebiet

einschränkungen 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 Ausbildungsoffensive 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