

**Antrag 169.1/II/2022 Neufassung zu den Anträgen 169/1/2022 + 179/II/2022 und 190/II/2022  
Klimafreundlich und sozial gerecht: Turbo anwerfen für die Mobilitätswende in Berlin!**

**Beschluss:** Beschluss des Parteitages

**Klimafreundlich und sozial gerecht: Turbo anwerfen für die Mobilitätswende in Berlin!**

Die Bedrohung durch den menschengemachten Klimawandel, der anhaltende Trend der Urbanisierung und die fortschreitende Gentrifizierung machen eine radikale Wende in der Mobilitätspolitik erforderlich. Seit den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch in unserer Stadt absoluter Vorrang gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fuß- und Radverkehr eingeräumt. Auch wenn das Konzept der autogerechten Stadt seit einiger Zeit zunehmend kritisch betrachtet wird, hat sich am Vorrang des motorisierten Individualverkehrs auch in Berlin bisher wenig geändert.

Zwar müssen wir uns eingestehen: Auch der motorisierte Individualverkehr hat seine Berechtigung und Notwendigkeit. Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit körperlichen Einschränkungen, der Transport von Waren und Gütern, aber auch die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben wird auch in der Zukunft motorisierten Individualverkehr in einem gewissen Maß erforderlich machen, wenn auch in einem eklatant verringerten Umfang. Eine gänzlich "autofreie" Stadt wird es nicht geben. Für uns ist aber klar: In dicht besiedelten Räumen und insbesondere in Millionenstädten wie Berlin ist der motorisierte Individualverkehr aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive kein effektives Verkehrsmittel. Die Mobilität im Umweltverbund, also öffentlicher Personennah- und -fernverkehr sowie Fuß- und Radverkehr, ist dem MIV hinsichtlich des Flächenverbrauchs, der Umweltauswirkungen und des Einsatzes öffentlicher Mittel überlegen. Wir wollen daher, dass möglichst viele Wege in Berlin im Umweltverbund zurückgelegt werden und der motorisierte Individualverkehr für einen Großteil der Berliner\*innen im alltäglichen Mobilitätsverhalten keine Relevanz mehr hat. Mobilitätswende bedeutet daher nicht lediglich, den motorisierten Individualverkehr zu elektrifizieren und ansonsten unangetastet zu lassen. Ziel der Mobilitätswende ist es, die Prioritäten umzukehren: Weg vom Vorrang des motorisierten Individualverkehrs, hin zum Vorrang des Umweltverbundes.

Wir wollen, dass der Verkehrssektor in Berlin so zügig wie möglich klimaneutral wird. Für uns als **demokratische** Sozialist\*innen dient die Mobilitätswende jedoch nicht nur dem Klimaschutz. Mobilität ist Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Eine schlechte Anbindung an den ÖPNV und die Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs belasten auch in Berlin insbesondere Menschen mit geringem Einkommen. Die immer weiter fortschreitende Verdrängung von Menschen mit geringem- und auch mittlerem Einkommen aus den an den ÖPNV gut angebundenen Quartieren unserer Stadt verstärkt dies weiter.

Das Voranbringen der Mobilitätswende ist für uns in erster Linie eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und keine Frage individuellen Konsumverhaltens oder "Verzichts". Sie wird nur dann Erfolg haben, wenn sie Mobilität für einen Großteil der Gesellschaft angenehmer macht und die Belastungen durch Lärm und Abgase sowie Gefahren des Verkehrs gerade auch für Menschen mit geringem Einkommen verringert. Die Mobilitätswende wird dagegen keinen Erfolg haben, wenn sie vor allem der weiteren Aufwertung von Innenstadtkiezen dient, in denen einkommensstarke Bevölkerungsgruppen zunehmend unter sich bleiben.

Berlin braucht die Mobilitätswende: In der gesamten Stadt und im Umland. So schnell wie möglich, nicht erst in einigen Jahrzehnten. Auf den Straßen unserer Stadt, nicht lediglich als Idealvorstellung in den Köpfen. Dabei setzen wir auf Effektivitätssteigerungen, Verkehrsreduktion und Flächengerechtigkeit.

**1. Vielfältige Stadt, vielfältige Mobilitätsbedürfnisse**

Ein gerechter Zugang zu Mobilität ermöglicht jedem Menschen am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Er stellt auch sicher, dass, je nach Bedürfnis, allen unterschiedlichen Auswahlmöglichkeiten der Fortbewegung zur Verfügung stehen. Gegenwärtig sehen wir jedoch, dass Mobilität jahrzehntlang an den Bedürfnissen des Automobils und der Automobilindustrie ausgerichtet wurde. Wir kämpfen dafür, dass aus der autogerechten Stadt eine Stadt wird, die sich an den verschiedenen, vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen der Berliner\*innen orientiert.

Noch heute werden in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung patriarchale Machtstrukturen zementiert. Hierbei geht es nicht um die biologischen Geschlechter, sondern um das gesellschaftliche Konstrukt von Frau und Mann, die sich auch in der Gestaltung des öffentlichen Raums wiederfindet. Aktuell wird in der Mobilitätsplanung zumeist für die autofahrende, mittelalte, vollzeitbeschäftigte männliche Person gedacht, die längere Strecken zurücklegt und früh zur Arbeit und spät von der Arbeit nach Hause fährt. Nach diesem linearen Wegeverhalten wurde der öffentliche Raum Jahrzehnte um das Auto herum gebaut. Statistiken zeigen, dass Frauen ein vielschichtiges Mobilitätsverhalten haben. Für ihre Wegstrecken verbinden sie den Arbeits- und Nachhauseweg mit Besorgungen für ihre Sorgearbeit, wie z. B. Angehörige zu Ärzt\*innenpraxen zu begleiten, Einkäufe erledigen und Kinder aus der Schule abholen. Sie greifen zudem öfter auf den Umweltverbund und das Fahrrad zurück. Wohingegen Männer vermehrt zum Auto greifen und dadurch höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen erzeugen.

Darüber hinaus sind BIPOC (Black, Indigenous and People of Color) im Öffentlichen Raum, insbesondere im ÖPNV, in besonderer Weise von Rassismus, Diskriminierung und Gewalt betroffen. Das kann dazu führen, dass sie bestimmte Mobilitätsangebote nicht nutzen bzw. meiden. Im ÖPNV sind sie zudem verstärkt von Racial Profiling betroffen.

**Trotz der Vorgaben der UN-Behindertenkonvention und des Berliner Mobilitätsgesetzes zeigt der Teilhabebericht zum Stand der Umsetzung sehr deutlich, dass bislang nicht ausreichend auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen eingegangen wurde.** Beengte Fußwege, Kopfsteinpflaster und erhöhte Bürger\*innensteige, **fehlende oder defekte Fahrstühle, nicht markierte Treppenstufen, farblich nicht abgesetzte Eingangstüren, fehlende Leitsysteme für blinde Personen, mangelnde oder unverständliche akustische Informationen, fehlende Informationen in Braille-Schrift, zu wenige und oft zugeparkte Behinderten-Parkplätze und vieles mehr** sind Herausforderungen mit denen **Menschen mit Behinderungen und** mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit Behinderungen täglich zu kämpfen haben.

Um eine gerechte Mobilitätswende mit vielfältigen Bedürfnissen mitdenken zu können, brauchen wir in der Mobilitätsplanung einen Paradigmenwechsel. Die Straßen und der öffentliche Verkehr, die nach den männlichen Bedürfnissen gestaltet wurden, müssen hinterfragt und u.a. nach feministischen Gesichtspunkten gestaltet werden.

Wir fordern daher **die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur, der Gestaltung des öffentlichen Raums, der Konzeptionierung von ÖPNV-Angeboten und allen anderen Belangen im Kontext von Mobilität sind die Bedürfnisse aller Menschen zu berücksichtigen, insbesondere auch diejenigen von FINTA\*, Menschen mit Behinderungen, queeren Menschen und BIPOC, weshalb wir eine detailliertere und geschlechtsspezifische Verkehrs- und Mobilitätsdatenerfassung fordern.
- Der öffentliche Raum und insbesondere der ÖPNV müssen umfassend barrierefrei gestaltet sein. Dieser muss allen Bürger\*innen zugänglich sein. Zugang und Umstieg haben sowohl für das Betreten als auch die Orientierung barrierefrei zu sein. **Darüber hinaus fordern wir umgehend die Wiederauflage der staatlichen Förderung für Taxi-Unternehmen, um bei deren Flottenmodernisierung vermehrt Inklusions-Fahrzeuge anzuschaffen.** Die Barrierefreiheit von S- und U-Bahnstationen ist bis 2025, diejenige aller Verkehrsmittel ist bis 2030 zu erreichen.

- Berlin muss neben formaler auch situativ nutzbare Barrierefreiheit bieten, das bedeutet, dass Barrierefreiheit keine großen Umwege generieren darf, sondern einfach nutzbar sein muss und den Nutzungsanfragen dienen soll. **Für Menschen, die aufgrund fehlender Barrierefreiheit im ÖPNV auf einen eigenen PKW angewiesen sind, sollen vorhandene Parkflächen als personenungebundene Sonderparkplätze besonders vor Ärzt\*innenhäusern, Gemeinschaftseinrichtungen und Verwaltungen sowie im direkten Zugangsbereich des Einzelhandels umgewidmet werden.**
- Digitale Angebote im ÖPNV sollen möglichst niedrigschwellig gestaltet sein. Der Transformationsprozess muss von vorneherein integrativ die Belange aller Menschen mitdenken. So kann Teilhabe aller und folglich auch Akzeptanz und Attraktivität gelingen.

## 2. Im Zentrum der Mobilitätswende: ÖPNV auf ein neues Level bringen

### Attraktiver ÖPNV für alle Berliner\*innen

Berlin ist mit einer Fläche von 892 Quadratkilometern etwa viermal so groß wie Amsterdam und zehnmal so groß wie Kopenhagen. Viele der in Berlin zurückgelegten Wege sind lang und für einen erheblichen Teil der Verkehrsteilnehmer\*innen nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das Fundament unserer Mobilitätswende ist daher der öffentliche Personennahverkehr. Für alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbeiten muss es ein attraktives ÖPNV-Angebot geben, was ihnen ermöglicht, den privaten PKW vollständig stehen zu lassen. Dies zu erreichen ist eine immense politische Herausforderung, die differenzierte Konzepte und massive Investitionen erfordert. Um eine optimale Anbindung für Alle zu erreichen, gibt es keine pauschalen Lösungen: Wir wollen, dass die Priorität bei der Angebotsverbesserung auf den Gebieten liegt, die derzeit noch nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden sind. Voraussetzung dafür ist aber auch, dass die Kapazität des schienengebundenen Nahverkehrs in der Innenstadt ausgebaut wird. Wir wollen, dass das ÖPNV-Angebot möglichst kurzfristig verbessert wird, gleichzeitig dürfen dadurch langfristige Lösungen nicht in Vergessenheit geraten oder sogar blockiert werden.

Wir fordern daher **die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- Für alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbeiten muss ein attraktives ÖPNV-Angebot geschaffen werden. Voraussetzung dafür ist ein flächendeckender Anschluss der gesamten Stadt sowie des Umlands an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, also S-, U- und Regionalbahn sowie Tram.
- **Vor der Erschließung neuer Wohnquartiere muss stadtplanerisch und konsequent der ÖPNV mitbedacht werden.**
- Die bereits vorhandene Infrastruktur ist an vielen Stellen sanierungsbedürftig. Daher muss ein besonderes Augenmerk auf der Sanierung des Bestands liegen. Dies ist Basis aller weiteren Ausbaustufen.
- Die Metropolregion Berlin-Brandenburg benötigt ein massives Ausbauprogramm für den schienengebundenen Personennahverkehr. Qualität, Taktung, Kapazität und Streckenangebot müssen schnellstmöglich flächendeckend und bedarfsgerecht deutlich verbessert werden.
- Beim Ausbau des ÖPNV müssen kurz- und langfristige Lösungen kombiniert werden. Die verschiedenen

Verkehrsmittel des ÖPNV sollen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern je nach der Situation vor Ort kombiniert werden.

- Kurz- und mittelfristig kann insbesondere der flächendeckende Ausbau des Tramnetzes zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots beitragen. Tangentialverbindungen, also Tramlinien, die keine direkte Verbindung mit dem Stadtzentrum schaffen, aber eine Zuführungsfunktion zum S-Bahn-Ring einnehmen können außerhalb des S-Bahn-Rings sollen priorisiert realisiert werden. Mittelfristig fordern wir, alle bisherigen Metrobuslinien durch Tramlinien zu ersetzen. Grundsätzlich sollte der Fahrweg der Tram dabei so ausgestaltet werden, dass dieser vom motorisierten Individualverkehr baulich getrennt ist.

- Neben dem Ausbau der Tram ist auch ein massiver Ausbau bei S-, U- und Regionalbahn erforderlich. Angesichts der teilweise sehr langen Fahrwege setzt ein attraktives ÖPNV-Angebot insbesondere am Stadtrand und im Umland schnelle Querschnittsverbindungen voraus.
- Die bestehenden U-Bahn-Strecken sollen, wo es verkehrlich sinnvoll ist, an den Stadtrand verlängert werden, um dortige Wohnquartiere anzubinden. Durch sinnvolle Lückenschlüsse sollen neue Umsteigeverbindungen geschaffen werden.
- Bei der S-Bahn sollen bestehende Strecken in den wachsenden "Speckgürtel" verlängert und bisher eingleisige Strecken ausgebaut werden. Zudem müssen auf den Stammstrecken in der Innenstadt die Kapazitäten für eine deutliche Takterhöhung geschaffen werden.
- Durch eine Ausbauoffensive im Regionalbahnverkehr sollen mehr schnelle Verbindungen aus dem Tarifbereich C in die Berliner Innenstadt geschaffen werden. Das Programm i2030 kann dabei nur der Anfang sein.
- Als kurzfristige Übergangslösung sollen in den Tarifgebieten B und C auch Busverbindungen verstärkt werden. Dies kann durch Verdichtung des Takts, aber auch durch die Schaffung neuer Linien geschehen.
- Um dünner besiedelte Gegenden, in denen (noch) keine allzu hohe Nachfrage am ÖPNV existiert, trotzdem angemessen anzubinden, sollen verstärkt On-Demand-Sammeltaxis angeboten werden, welche ebenfalls im Verkehrsbund einbezogen sind
- Zudem sollen alle straßengebundenen Fahrzeuge des ÖPNV schnellstmöglich elektrifiziert werden. **Alle neu beschafften Fahrzeuge müssen barrierefrei sein.** Es ist zu prüfen, wie Taxi-Unternehmen und private Busbetreiber dabei infrastrukturell oder finanziell unterstützt werden können.
- **Sammeltaxis sind dabei barrierefrei zu gestalten. Darüber hinaus muss die Mobilität von Menschen mit Behinderungen sowie Menschen mit Einschränkungen sichergestellt werden. Hierzu eignen sich beispielsweise Inklusionstaxis. Für deren Fortbetrieb fordern wir sowohl die Landes- als auch die Bundesebene auf.**
- Um die Ausbauziele so schnell wie möglich zu erreichen, müssen die Planungskapazitäten nachhaltig ausgebaut und effektiver eingesetzt werden. Dazu gehört auch eine strukturell verbesserte Koordination mit Brandenburg.
- Um den Ausbau zu beschleunigen fordern wir ein "Bündnis Schienenbau", an dem alle relevanten Akteure sowie die Zivilgesellschaft beteiligt ist. Das Bündnis soll u.a. Vorschläge zur Vereinfachung und Straffung der Planungs- und Genehmigungsverfahren machen.
- Voraussetzung für einen dichteren Takt und neue Strecken ist neben der Planung und Realisierung der erforderlichen Infrastruktur auch eine vorausschauende Beschaffungs- und Personalpolitik. Die erforderlichen Fahrzeuge müssen frühzeitig beschafft werden, Werkstatt- und Depotkapazitäten müssen mitwachsen. Zudem ist es erforderlich, die Arbeitsbedingungen in der ÖPNV-Branche nachhaltig zu verbessern. Dazu gehört neben guter Bezahlung und einem angenehmen Arbeitsumfeld auch langfristige Arbeitsplatzsicherheit. Auch deshalb lehnen wir die Zerschlagung der Berliner S-Bahn weiterhin ab.
- Für FINTA\* Personen sollen in den Nachtstunden gesonderte ÖPNV-Angebote gemacht werden, dazu kann auch der Einsatz von vergünstigten Nachttaxen gehören.
- Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im ÖPNV soll zügig verbessert werden, unter der besonderen Berücksichtigung der Bedürfnisse von FINTA\*, queeren Menschen und BIPOC. Dazu gehört flächendeckend ausreichende Beleuchtung und digitale Anzeigetafeln an den ÖPNV-Haltestellen und verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in den Nachtstunden.
- **Der bedarfsgerechte Ausbau der Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen sowie die verbindliche Einführung barrierefreier Taxen.**
- **Der barrierefreie Ausbau aller Bereiche des ÖPNV umfasst alle Ebenen. Dies heißt beispielsweise, dass Fahrstühle, farbige abgesetzte Eingangstüren und Treppenstufen, Leitsysteme für blinde Personen, akustische und optische Informationen in leichter Sprache, Informationen auch in Brailleschrift schnellstmöglich bereitgestellt werden müssen.**

- Wir befürworten die Ausweitung von flexiblen nachfrageorientierten und – wo geeignet – autonomen Konzepten im ÖPNV. Sharing-Angebote dürfen nicht als Konkurrenz zum ÖPNV im S-Bahnring fungieren. Vielmehr muss Sharing als Zubringer zum ÖPNV gedacht werden. Voraussetzung für den Betrieb von Sharing-Angeboten muss sein, dass diese auch außerhalb des S-Bahnring angeboten werden und in nachhaltiges Gesamtkonzept des öffentlichen Nahverkehrs eingebunden sind.
- Die Verknüpfung von Mobilitäts-Angeboten an den Knotenpunkten mit Umstiegsoptionen muss weiter verbessert werden, etwa durch P+R im Tarifgebiet B, Fahrradparkhäuser und Bündelung von Sharing-Diensten.

### **ÖPNV sozial gerecht finanzieren**

Eine ambitionierte Angebotsverbesserung erfordert den Einsatz massiver finanzieller Ressourcen. Gleichzeitig ist Mobilität eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Mobilität zu ermöglichen ist daher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, deren Finanzierung sozial gerecht ausgestaltet sein muss. Eine pauschale Verteilung der Kosten – entweder auf die Nutzer\*innen über die Ticketpreise oder auf alle Berliner\*innen über eine einheitliche Mobilitätsabgabe – lehnen wir weiter als ungerecht ab, da diese Systeme die finanzielle Leistungsfähigkeit des Einzelnen nicht berücksichtigen.

Gleichzeitig ist uns klar, dass unter den herrschenden politischen Verhältnissen, unter welchen mit der Schuldenbremse eine künstliche Verknappung öffentlicher Ressourcen stattfindet, das Ziel eines fahrscheinlosen ÖPNV mit dem Erfordernis steigender Investitionen für Angebotsverbesserungen konkurrieren.

Zur Kompensation der wegfallenden Ticketerlöse fordern wir daher eine Nahverkehrsabgabe nach französischem Vorbild. Die Taxe Versement de Transport (VT) können Kommunen ab 20.000 Einwohnern zweckgebunden zur ÖPNV-Finanzierung erheben. Die französische Nahverkehrsabgabe ist von Arbeitgeber\*innen mit mehr als zehn Mitarbeiter\*innen und vom Einzelhandel als Nutznießer des ÖPNV-Angebots zu entrichten. Die Nahverkehrsabgabe wird inzwischen in den meisten zur Erhebung berechtigten Kommunen eingezogen. Im Jahr 2010 wurden 44,2 % der Ausgaben für den französischen ÖPNV über die Nahverkehrsabgabe finanziert, die neben den Fahrgeldeinnahmen damit das wichtigste Finanzierungsinstrument ist.

**Wir fordern daher die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- Um Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen, soll der fahrscheinlose ÖPNV eingeführt werden. Die entfallenden Ticketerlöse sollen durch Steuermittel ersetzt werden, da auf diese Weise eine sozial gerechte Verteilung der Kosten möglich ist.
- Zugleich müssen die öffentlichen Investitionen in den ÖPNV massiv steigern. Dabei ist neben den Ländern Berlin und Brandenburg auch der Bund gefragt.
- Als neue Einnahmesäule fordern wir die Einführung einer Nahverkehrsabgabe nach französischem Vorbild, die von Arbeitgeber\*innen in Berlin und Brandenburg zu entrichten ist.

### **Smarter ÖPNV**

Die Digitalisierung des ÖPNVs hat für uns höchste Priorität, um die Effizienz und damit auch die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern. Digitalisierung macht Verkehrsinformationen in Echtzeit verfügbar und ermöglicht es Mobilitätsanbietern den Verkehr je nach Bedarf flexibel zu steuern. Der Auf- und Ausbau dieser als Verkehrsmanagementsysteme bezeichneten Steuerungsinstrumente ist ein elementarer Baustein für die Mobilität von morgen. Gleichzeitig können die Echtzeitinformationen den Benutzer\*innen für mehr Komfort zur Verfügung gestellt werden. Berlin nimmt hier bereits heute eine Vorreiter\*innenrolle ein: In Bussen und Bahnen werden Umsteigeinformationen auf großen Anzeigetafeln dargestellt und Apps wie Jelbi bündeln

Echtzeitinformationen für mehrere Verkehrsträger. Diese starke Position wollen wir weiter ausbauen, um den ÖPNV für alle Berliner\*innen attraktiver zu machen.

Wir fordern daher **die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- Bis 2030 soll es vollständige und vernetzte digitale Leit-, Informations- und Bezahlssysteme in Berlin geben. Auch Mobilfunk- und Internetversorgung im unterirdischen S- und U-Bahn-Netz sind störungsfrei bis 2030 auszuweiten.
- Alle digitalen Systeme sind barrierefrei zu gestalten. Trotz aller Digitalisierung müssen umfassende analoge Zugangs- und Informationsmöglichkeiten erhalten bleiben. Niemand darf ausgegrenzt werden.
- Für alle Digitalisierungsmaßnahmen müssen höchste Datenschutzstandards und Privacy-byDesign eingehalten werden und sie müssen sich an Nachhaltigkeitskriterien orientieren. Außerdem setzen wir uns für die anonymisierte Verfügbarmachung der geschlechtsspezifischen Mobilitätsdaten für Öffentlichkeit und Wissenschaft ein.
- Die bereits heute technologisch mögliche Automatisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+UBahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und perspektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für S- und Regionalbahnen im Eigentum des Bundes sind entsprechende Kooperationen zwischen dem Senat und der DB AG zu vereinbaren.
- Berufsfelder im ÖPNV, deren Tätigkeiten durch eine sich wandelnde Arbeitswelt ersetzt werden könnten, müssen frühzeitig identifiziert werden. Es sind vorausschauend geeignete Umschulungs- und Weiterbildungskonzepte im Rahmen der Personalentwicklung vorzusehen.

### **3. Flächenwende: Für eine gerechte Verteilung und sichere Gestaltung des öffentlichen Raums**

Das Konzept der autogerechten Stadt hat zu massiv ungerechter Verteilung des öffentlichen Raums in unserer Stadt geführt: Während dem motorisierten Individualverkehr gerade einmal 30 Prozent der in Berlin zurückgelegten Wege zugerechnet werden können, sind diesem knapp 60 Prozent der Verkehrsflächen gewidmet. Auf vielen Straßen unserer Stadt wird dem ruhenden Individualverkehr mehr Platz eingeräumt, als dem Fuß- und Radverkehr zusammen. Jahrzehnte der autofixierten Mobilitätspolitik haben sich auch in den Köpfen festgesetzt. In der medial wahrnehmbaren öffentlichen Debatte wird es häufig als völlig selbstverständlich angesehen, das individuelle Bedürfnis nach Parkplätzen im öffentlichen Raum höherrangiger zu bewerten als die Sicherheit von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Viele Menschen haben sich daran gewöhnt, dass sie für ein 18 Quadratmeter großes WG-Zimmer 600 Euro bezahlen, aber ihren nur wenige Stunden am Tag genutzten PKW quasi kostenfrei auf einer ebenso großen Fläche im öffentlichen Raum abstellen können. Neben der Verteilung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Raums bisher in erster Linie daran orientiert, dem motorisierten Individualverkehr ein möglichst schnelles Zurücklegen von Wegen zu ermöglichen. Wege für den Fuß- und Radverkehr sind an vielen Stellen nicht so gestaltet, dass sie ihren Nutzer\*innen die erforderliche Sicherheit bieten, sondern so, dass sie den motorisierten Individualverkehr möglichst wenig stören.

Für uns ist klar: Die Mobilität im Umweltverbund, also ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, muss künftig klaren Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Dies muss sich auch im öffentlichen Raum niederschlagen, wir wollen die Flächenwende: Der Straßenraum muss primär so gestaltet sein, dass der ÖPNV zügig vorankommt und die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit gewährleistet ist. Nur nachrangig ist dem motorisierten Individualverkehr Platz einzuräumen.

Der öffentliche Raum ist jedoch nicht nur Verkehrsraum. In Zeiten der wachsenden und sich verdichtenden Stadt konkurrieren auch andere Nutzungsarten um den öffentlichen Raum. Die Straße ist Treffpunkt, Kommunikations- und Spielort. Für uns steht fest, dass Nutzungen, die dem Gemeinwohl im Kiez dienen, Vorrang haben, sowohl gegenüber dem Interesse Einzelner an einem kostengünstigen Parkplatz, als auch gegenüber kommerziellen Interessen.

Flächengerechtigkeit ist auch eng verknüpft mit Konzepten von wohnortnahe Arbeit und fußläufige Versorgungsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege oder „15-Minuten-Stadt“). Bei der Flächenwende ist Aspekten der Umweltgerechtigkeit und der Belastung mit Lärm und anderen Emissionen Rechnung zu tragen. Häufig leben in besonders und vielfach belasteten Räumen Menschen mit geringem Einkommen. Die Flächenwende führt daher auch zu mehr sozialer Gerechtigkeit. Voraussetzung dafür ist, dass sie nicht auf bereits jetzt privilegierte Quartiere begrenzt bleibt. Zudem müssen gleichzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, dass die mit der Flächenwende verbundene Aufwertung von Kiezen nicht zu Verdrängung der bisherigen Bewohner\*innen führt.

Wir begrüßen das Engagement von Bürger\*inneninitiativen, die sich für mehr Flächengerechtigkeit in ihrem Kiez einsetzen. Sie sind an vielen Stellen Treiber\*in der Mobilitätswende und drängen zögerlich reagierende Verwaltungen zum Handeln. Uns ist jedoch bewusst, dass diese Initiativen insbesondere in den Innenstadtquartieren aktiv sind und oft von privilegierten Milieus geprägt sind. Dies mindert nicht deren Wert. Angesichts knapper finanzieller und personeller Ressourcen der öffentlichen Hand darf die Mobilitätswende aber nicht davon abhängen, ob sich vor Ort eine Initiative bildet oder nicht.

Wir fordern daher **die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- Die Mobilität im Umweltverbund und öffentliche Nutzungen müssen bei der Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums klaren Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Der Straßenraum muss primär so gestaltet sein, dass der ÖPNV zügig vorankommt und die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit gewährleistet ist. Nur nachrangig ist dem motorisierten Individualverkehr Platz einzuräumen. Um dies zu realisieren, ist der teilweise Rück- und Umbau von Straßen und Plätzen und eine sachgerechte Neuverteilung der Flächen erforderlich.
- Erforderlich ist an vielen Stellen eine Entflechtung der Verkehrsströme. Menschen sind im öffentlichen Raum Gefahren ausgesetzt und agieren mitunter fehlerhaft. Daher muss die Umgebung so aufgebaut sein, dass Fehler vermieden werden. Am besten gelingt das, wenn Mobilitätswege baulich getrennt geführt werden.
- Überall dort, wo die Entflechtung von Verkehrsströmen nicht erfolgen kann, sind bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit vorzunehmen. An Kreuzungen sollen geradeaus fahrende Verkehre von Abbiegeverkehren grundsätzlich zeitlich getrennt werden. Wo das nicht gelingt, gilt: Je getrennter und je näher der Winkel, mit dem sich Auto einerseits und Fuß- und Fahrradverkehr andererseits begegnen, einem rechten Winkel entspricht, desto besser. Umbaumaßnahmen dürfen dabei nicht zulasten des Fußverkehrs gehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen für Fußverkehr sogenannte Vorstreckungen realisiert werden.
- Wir fordern in berlinweites flächendeckendes Fahrradstraßennetz in allen Kiezen. Auf Fahrradstraßen soll nur Auto-Anliegerverkehr, klimaverträglicher Lieferverkehr und Services wie Feuerwehr, Polizei, Wertstoffabfuhr, etc. stattfinden. An kürzeren oder engeren Fahrradstraßenabschnitten soll der Durchgangsverkehr ausschließlich für Fahrräder ausgewiesen werden, um die Sicherheit der Fahrradfahrenden zu gewähren.
- **Fahrradwege auf übergeordneten Straßen müssen so breit gestaltet werden, dass Einsatzkräfte wie die Feuerwehr, Polizei usw. bei Einsätzen diese benutzen können**
- Die im Berliner Mobilitätsgesetz vorgesehen Radverkehrsanlagen auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite sollen möglichst zeitnah realisiert werden. • In der gesamten Stadt sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen, etwa eine Sperrung von Kiezen für den Durchgangsverkehr (z.B. Kiezblocks, Diagonalsperren). Die rechtlichen Befugnisse der Bezirksämter sind dazu konsequent zu nutzen. Die Verkehrsberuhigung darf sich nicht nur auf Kieze beschränken, in denen zuvor eine Bürger\*inneninitiative entsprechende Forderungen an die Behörden getragen hat. Vielmehr sind gerade auch dort Maßnahmen zu treffen, wo vermehrt Menschen mit niedrigem Einkommen und hoher Verkehrsbelastung leben.
- Wir fordern mehr Busspuren und Spuren des Umweltverbundes, auch durch Ausweisung von “PopUp-Busspuren”.

- Ampelschaltungen sind grundsätzlich an Zufußgehenden auszurichten und dem Umweltverbund an Ampeln Vorrang einzuräumen. **Bei Straßen, bei denen eine Vorrangschaltung kurzfristig nicht möglich ist, ist die Sicherheit der Fußgänger\*innen sowie insbesondere von Menschen mit Behinderungen und Einschränkungen und Kindern sicherzustellen. Dies bedeutet beispielsweise, dass Verkehrsinseln entsprechend groß zu gestalten sind, sodass dort viele Menschen sicher warten können.**
- Wir fordern für den Fußverkehr eine verbesserte Orientierung mittels flächendeckender optischer, akustischer und digitaler Leitsysteme.
- Tempo 30 soll zur Regelgeschwindigkeit in Berlin werden. **Dafür setzen wir uns auf Bundesebene ein.** Im Ausnahmefall soll davon abgewichen werden können. Dies wäre eine Umkehrung der bisherigen Praxis. Dabei ist nach den Straßenarten und deren Aufgaben zu differenzieren. Zudem sollen Ausnahmen für den straßengebundenen ÖPNV möglich sein, damit sich die Reisezeit nicht erhöht.
- Nutzungen, die dem Gemeinwohl im Kiez dienen, müssen Vorrang haben, sowohl gegenüber dem Interesse Einzelner an einem kostengünstigen Parkplatz, als auch gegenüber kommerziellen Interessen.
- Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet werden. Die für den Anwohner\*innenparkausweis fällige Gebühr soll in moderaten Schritten nach und nach steigen. Dabei soll für besonders umweltschädliche und große Fahrzeuge eine höhere Gebühr berechnet werden. Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen soll es Ausnahmen geben. Dies gilt ebenso für Familien, die über ein geringes Einkommen verfügen.
- Die Anzahl der Parkplätze im Straßenland soll ab sofort schrittweise reduziert werden. Die freigewordenen Flächen sollen für den Umweltverbund oder andere öffentliche Nutzungen umgewidmet werden.
- Als erster Schritt sollen in jeder Parkzeile der vorderste PKW-Parkplatz wegfallen und stattdessen eine Stellfläche für Fahrräder oder ein öffentlicher Verweilraum geschaffen werden. So wird auch eine bessere Einsehbarkeit in den Kreuzungsbereich geschaffen. **Als sichere Abstellorte für Fahrräder sind auch Fahrradparkhäuser auszubauen. Die Bereitstellung und Nutzung dieser muss kostenlos sein.**
- Für den Wirtschaftsverkehr sollen konsequent gesonderte Ladezonen eingerichtet werden. Zur Reduktion von Lieferverkehren sollen Konzepte zur Bündelung von Warenströmen (Terminals/CityLogistik/Mini-Hubs) gestärkt und Anreize für Umstiege auf klimaverträgliche Verteilsysteme (z.B. Lastenrad) gesetzt werden. Regionaler Netzwerke und Cluster mit kürzeren Lieferketten sollen gefördert werden. **Hier ist auch der Güterverkehr mitzudenken. Mittel- und langfristig muss der Wirtschaftsverkehr vom Lastverkehr weg zum Schienennetzverkehr (U-Bahn und Straßenbahn) transportiert werden.**
- Parkhäuser müssen effektiver genutzt werden. In Neubauquartieren sind Kiezgaragen und Mobilitätsstationen zu prüfen, damit nicht mehr jede Immobilie von Straßenverkehr ansteuerbar sein muss.
- Wir fordern, dass die Festlegung der technischen Parameter für den deutschen Straßenverkehr und damit das Verkehrsverhalten in Deutschland nicht mehr einseitig auf Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. beruht. Dieser Verein versammelt zwar Expertise, ist aber sehr männlich geprägt, starken monetären Einflüssen der Straßewirtschaft unterworfen und lässt viele gesellschaftlichen Nutzer\*innengruppen nur in Ausnahmefällen teilhaben.

#### 4. Smart Mobility und E Mobilität: Technologien für eine gemeinwohl- und zukunftsorientierte Mobilitätswende

Zur Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes, welches Nachhaltigkeit mit Gemeinwohl verbindet, dürfen wir uns nicht vor neuen Technologien verschließen. Vielmehr müssen wir diese nutzen und sicherstellen, dass alle Berliner\*innen in gleichem Maße davon profitieren. Dabei ist es wichtig sich nicht nur auf eine Technologie konzentrieren. Es müssen den unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen entsprechende Angebote zur Verfügung stellen, damit ein flächendeckendes Angebot geschaffen werden kann. Sharing-Angebote tragen dazu bei, dass Menschen einfacher auf ein eigenes Auto verzichten können und sinnvollere, rationalere Mobilitätsentscheidungen treffen sowie schlussendlich ein umwelt-, stadt- und verkehrsverträglicheres Mobilitätsverhalten ausüben. Sie verbessern das Angebot an Mobilität für alle Menschen erheblich und stärken den Umweltverbund.



Aus diesem Grund sollten Sharing-Angebote einen Teil der Daseinsvorsorge darstellen, ebenso wie der ÖPNV und diesen sinnvoll ergänzen. Daher muss Sharing zukünftig enger mit dem ÖPNV verzahnt und als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge insbesondere in den Außengebieten gefördert und unterstützt werden. Plattformen wie die JelbiApp der BVG stellen dafür ein positives Beispiel dar und sollen weiterverbreitet sowie unter Einbezug aller Anbieter weiterentwickelt werden. **Fahrzeuge, die möglichst auch von mobilitätseingeschränkten Personen (Rollstuhlfahrer\*innen) genutzt werden können, sind in ausreichender Anzahl vorzuhalten.** Sharing-Mobilität erfährt im Vergleich zum privaten Pkw aktuell eine unverhältnismäßige Diskriminierung und Benachteiligung, z.B. hinsichtlich Abstellflächen und Bepreisung. Diese muss zugunsten einer stärkeren Förderung und Bevorrechtigung von Sharing-Angeboten beendet werden. Stattdessen muss die Nutzung des privaten Pkw unter allen Umständen zugunsten der Alternativen eingeschränkt werden.

Im Vergleich mit anderen Formen von Sharing-Mobilität wird Carsharing in der Regel nicht intermodal (also in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) als Zubringer für den ÖPNV genutzt, sondern im Rahmen von StartZiel-Verkehren meist ohne Umstieg für ausgewählte Wege und Anlässe. Dennoch führt auch Carsharing zu multimodalem Mobilitätsverhalten (also der Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln je nach Anlass). Dadurch trägt es kurzfristig dazu bei einem Zweitwagen oder generell Autofahrten mit dem privaten Pkw zu ersetzen. Langfristig führt es zur Abschaffung des eigenen Autos. Für nicht-Pkw-Besitzende erhöht es die Mobilitätsoptionen und belohnt somit multimodales, anlassbezogenes Verkehrsverhalten.

Wir fordern daher **die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf:**

- **Allgemein muss sich die Smart-City-Strategie der Stadt Berlin mit dem Einsatz digitaler Technologien zur Förderung der Sicherheit von FINTA\*-Personen und BIPOCs sowie von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Raum befassen. Hierfür ist im ersten Schritt eine Datenerfassung über die Mobilität dieser Gruppen notwendig. Dabei muss absolut sichergestellt sein, dass der Zugriff auf diese Bewegungsdaten durch Dritte nicht möglich ist. Die Daten dürfen nur anonymisiert und zusammengefasst betrachtet werden, sodass ein Rückschluss auf Einzelpersonen ausgeschlossen ist.**
- Eine konsistente Landesstrategie im Hinblick auf Sharing-Mobility. Die Angeboten müssen gemeinsam gedacht werden und auf dieselben verkehrspolitischen Ziele einzahlen. In Bezug auf die Reglementierung bei der Nutzung des öffentlichen Raums sollte aber eine getrennte Betrachtung von Fahrradsharing, Scootersharing und Carsharing erfolgen.
- Fahrradsharing sollte per se nicht zusätzlich von Landesseite bepreist werden. Das Angebot in Landeskooperation (aktuell Nextbike) sollte über mehr und qualitativ hochwertigere Stationen, insbesondere an ÖPNV-Umsteigepunkten, verfügen. Daneben sollten die eigenwirtschaftlichen Anbieter im stationsungebundenen Sharing in eine gemeinsame App, z.B. Jelbi, integriert sein und Gesamtzahl sowie Geschäftsgebiet durch eine Ausschreibung gesteuert werden können.
- Scootersharing (E-Moped und E-Tretroller) sollte dagegen zusätzlich eine nicht-betriebsschädigende Sondernutzungsgebühr für die Nutzung des öffentlichen Raums (ÖR) entrichten, aus der unter anderem die Einrichtung von Abstellflächen im ÖR finanziert werden. Ähnlich wie beim Fahrradsharing ergibt die Steuerung des Angebots über einen Ausschreibungsprozess Sinn, der das Einzahlen auf ausgewählte und messbare verkehrspolitische Landesziele unterstützt.
- Die Berliner Verwaltung soll zusammen mit den Bezirken jährlich eine feste Quote von PkwParkplätzen für Sharing-Abstellflächen umwandeln. Solange kein dichtes, flächendeckendes Angebot an öffentlichen Abstellflächen existiert, muss das flexible, aber korrekte Abstellen weiterhin möglich sein. Perspektivisch sollen Sharing-Abstellflächen ein engmaschiges Netz bilden und in Wohngebieten für alle Menschen in Laufweite erreichbar sein.
- Carsharing darf gegenüber dem privaten Pkw-Besitz nicht benachteiligt, sondern muss priorisiert werden und dazu dienen, Menschen mit Auto den Umstieg auf Sharing und den Umweltverbund zu vereinfachen.
- Da Carsharing die bereits vorhandene und von der öffentlichen Hand bewirtschafteten Straßen- und Abstellflächen nutzt, entstehen keine signifikanten zusätzlichen Kosten, die eine Sondernutzungsgebühr für die Nutzung des öffentlichen Raums rechtfertigen. Die maximalen Parkgebühren für Carsharing sollten sich an denen eines Bewohnerparkausweises orientieren.

- Gesonderte, bevorzugte Stellplätze für Carsharing sind in jedem Straßenzug zu schaffen, der weiterhin auch Parkplätze für private Pkws bereitstellt.
- Das Land Berlin soll die Carsharing-Anbieter dabei unterstützen schnellstmöglich auf eine komplett elektrische Flotte umzustellen. Exklusiv zugängliche Ladeinfrastruktur ist in Kooperation mit den Anbietern zu schaffen und gemeinsam zu finanzieren.
- Mehr Anstrengungen des Senats im Bereich von "Mobilität als Service": Die Standorte von Sharing und andere Mobilitätsanbietern sollen im Sinne der multimodalen Mobilität berlinweit verteilt werden. Ferner sollen deren Angebote umfassend in einer App integriert werden. Die App soll die Sharingkultur beflügeln und die effiziente Vernetzung der Verkehrsmittel fördern. Es braucht einheitliche Datenschnittstellen, welche anbieterübergreifene Routenplaner und Buchungssapps für alle Formen der geteilten Mobilität (ÖPNV, Rufbus, Taxi und Sharingdienste) ermöglichen.

## E Mobilität & Ladeinfrastruktur

Wir machen in diesem Antrag deutlich, dass es eine tiefgreifende Verkehrswende zugunsten des Umweltverbundes braucht. Zur Realität gehört aber auch, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) mittelfristig (noch) nicht verschwinden wird. Der verbleibende Autoverkehr muss aber so schnell wie möglich an die Bedürfnisse einer modernen Stadt angepasst werden. Um ein solches Mobilitätsangebot zu schaffen, welches flächendeckend die Mobilitätsbedürfnisse der Berliner\*innen abdeckt und gleichzeitig klimafreundlich ist, müssen wir uns auf die batterieelektrische Elektromobilität fokussieren. Es ist nachgewiesen, dass diese den höchsten Wirkungsgrad und damit einhergehend den geringsten Energiebedarf im Vergleich mit anderen Technologien hat. Erneuerbar gewonnener Strom kann direkt genutzt werden, wobei der ohnehin notwendige Netzausbau für erneuerbare Energien Hand in Hand gehen kann mit dem Aufbau intelligent steuerbarer Ladeinfrastruktur. Die Batterie- und Akkuentwicklung befindet sich zudem noch im Anfangsstadium und bereits heute ist abzusehen, dass zukünftig durch die Forschung deutlich umweltfreundlichere Batterien verfügbar sein werden, die leistungsfähiger sind und nur einen Bruchteil an Ressourcen benötigen. Unternehmen müssen darüber hinaus verpflichtet werden sozial- und umweltstandards auch in der Rohstoffgewinnung einzuhalten und dabei streng kontrolliert werden. Die Möglichkeit Batterien vollständig zu recyceln oder als SecondLife-Stromspeicher zu nutzen muss ebenfalls Berücksichtigung finden. Daneben ist batterieelektrische Mobilität in vielen Fällen auch die langfristig preisgünstigste Lösung, die bereits heute im nötigen Umfang umgesetzt werden kann. Das ist wichtig, um die Ziele hinsichtlich einer Dekarbonisierung bis 2030 zu erreichen, da insbesondere die Beschaffung und Erneuerung von Fahrzeugflotten in Unternehmen eine entsprechend lange Planungs- und Vorlaufzeit hat.

Wir fordern daher:

- Die Verwendung von Brennstoffzellenfahrzeugen nur dort, wo keine geeignete Lösung mit batterieelektrischen Fahrzeugen möglich ist, da grüner Wasserstoff dringender in anderen Wirtschaftsbereichen, wie z.B. der Industrie, gebraucht wird.
- Berlin im Bereich Forschung und Entwicklung von Batterietechnologien und E-Mobilität etablieren und neue Forschungskapazitäten ausbauen.
- Erarbeitung eines Masterplans Ladeinfrastruktur, der den privaten und öffentlichen Ladeinfrastrukturaufbau koordiniert und vereint. Dabei sollen künftig zu schaffende autofreie Zonen, insbesondere in der Innenstadt berücksichtigt werden und dort bereits präventiv vom Aufbau abgesehen werden.
- Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zudem nur dort bereitzustellen, wo gewährleistet ist, dass die Flächen in den nächsten Jahren nicht für den Ausbau von ÖPNV, Radverkehr und Grünanlagen vorgesehen sind.
- Tankstellen sollen perspektivisch zu Schnellladehubs umfunktioniert werden. **Ausnahme machen wir dabei am Stadtrand. Bis zum Ausbau der Sharingdienste, werden diese Ladesäulen kurz- und mittelfristig auch Privathaushalten zur Verfügung gestellt.**

- Aufbauverpflichtung für Ladeinfrastruktur bei Unternehmen mit großen Parkplätzen, die ihre Parkplätze perspektivisch auch beibehalten werden, z.B. Supermärkte, Baumärkte und Möbelgeschäfte • Ergänzender Aufbau von netzdienlich zu managender Ladeinfrastruktur (AC) an Orten mit hohen Standzeiten, z.B. Park-and-Ride, Flughafen und Bahnhof
- Stromnetze da wo notwendig ertüchtigen, insbesondere Ausbau des Mittelspannungsnetzes und Einsatz von Lade- und Energiemanagement. Koordinierung im Rahmen des Masterplans, um den Ausbau sinnvoll und planmäßig zu steuern.

#### **Überweisen an**

AH Fraktion, Senat

#### **Stellungnahme(n)**

##### **Stellungnahme Senat 2024:**

Zu diesem Antrag kann keine Stellungnahme seitens des Senats abgegeben werden, da dieser keinem SPD-geführten Ressort zuzuordnen ist.

##### **Stellungnahme AH-Fraktion 2024:**

Der umfang- und detailreiche Antrag stellt sowohl wichtige Grundsätze für die Mobilitätswende in Berlin auf und definiert gleichzeitig Maßnahmenpakete zur Umsetzung der benannten politischen Ziele. Der Vorrang des Umweltverbunds ist durch das Berliner Mobilitätsgesetz manifestiert. Ebenso ist das klare Bekenntnis zum Ausbau und Weiterentwicklung des ÖPNV Leitlinie in der Verkehrspolitik der SPD-Fraktion. Zusätzlich definiert der Antrag Maßnahmen, die im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Kapitel Neue Mobilität im Mobilitätsgesetz bedeutsam sind.