

Antrag 169.1/II/2022
Neufassung zu den Anträgen 169/I/2022 + 179/II/2022 und 190/II/2022

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

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

1 **Klimafreundlich und sozial gerecht: Turbo anwerfen für**
2 **die Mobilitätswende in Berlin!**
3
4 Die Bedrohung durch den menschengemachten Klima-
5 wandel, der anhaltende Trend der Urbanisierung und
6 die fortschreitende Gentrifizierung machen eine radika-
7 le Wende in der Mobilitätspolitik erforderlich. Seit den
8 50er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dem motorisier-
9 ten Individualverkehr (MIV) auch in unserer Stadt absolu-
10 ter Vorrang gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln
11 und dem Fuß- und Radverkehr eingeräumt. Auch wenn
12 das Konzept der autogerechten Stadt seit einiger Zeit zu-
13 nehmend kritisch betrachtet wird, hat sich am Vorrang
14 des motorisierten Individualverkehrs auch in Berlin bisher
15 wenig geändert.
16
17 Zwar müssen wir uns eingestehen: Auch der motorisier-
18 te Individualverkehr hat seine Berechtigung und Notwen-
19 digkeit. Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit kör-
20 perlichen Einschränkungen, der Transport von Waren und
21 Gütern, aber auch die Wahrnehmung öffentlicher Aufga-
22 ben wird auch in der Zukunft motorisierten Individualver-
23 kehr in einem gewissen Maß erforderlich machen, wenn
24 auch in einem eklatant verringerten Umfang. Eine gänz-
25 lich "autofreie" Stadt wird es nicht geben. Für uns ist aber
26 klar: In dicht besiedelten Räumen und insbesondere in
27 Millionenstädten wie Berlin ist der motorisierte Individu-
28 alverkehr aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive kein
29 effektives Verkehrsmittel. Die Mobilität im Umweltver-
30 bund, also öffentlicher Personennah- und -fernverkehr so-
31 wie Fuß- und Radverkehr, ist dem MIV hinsichtlich des Flä-
32 chenverbrauchs, der Umweltauswirkungen und des Ein-
33 satzes öffentlicher Mittel überlegen. Wir wollen daher,
34 dass möglichst viele Wege in Berlin im Umweltverbund
35 zurückgelegt werden und der motorisierte Individualver-
36 kehr für einen Großteil der Berliner*innen im alltäglichen
37 Mobilitätsverhalten keine Relevanz mehr hat. Mobilitäts-
38 wende bedeutet daher nicht lediglich, den motorisierten
39 Individualverkehr zu elektrifizieren und ansonsten unan-
40 getastet zu lassen. Ziel der Mobilitätswende ist es, die
41 Prioritäten umzukehren: Weg vom Vorrang des motori-
42 sierten Individualverkehrs, hin zum Vorrang des Umwelt-
43 verbundes.
44
45 Wir wollen, dass der Verkehrssektor in Berlin so zügig wie
46 möglich klimaneutral wird. Für uns als **demokratische** So-
47 zialist*innen dient die Mobilitätswende jedoch nicht nur
48 dem Klimaschutz. Mobilität ist Grundvoraussetzung für

49 die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Eine schlech-
50 te Anbindung an den ÖPNV und die Umweltauswirkun-
51 gen des motorisierten Individualverkehrs belasten auch in
52 Berlin insbesondere Menschen mit geringem Einkommen.
53 Die immer weiter fortschreitende Verdrängung von Men-
54 schen mit geringem- und auch mittlerem Einkommen aus
55 den an den ÖPNV gut angebundenen Quartieren unserer
56 Stadt verstärkt dies weiter.

57

58 Das Voranbringen der Mobilitätswende ist für uns in ers-
59 ter Linie eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und keine
60 Frage individuellen Konsumverhaltens oder "Verzichts".
61 Sie wird nur dann Erfolg haben, wenn sie Mobilität für
62 einen Großteil der Gesellschaft angenehmer macht und
63 die Belastungen durch Lärm und Abgase sowie Gefahren
64 des Verkehrs gerade auch für Menschen mit geringem Ein-
65 kommen verringert. Die Mobilitätswende wird dagegen
66 keinen Erfolg haben, wenn sie vor allem der weiteren Auf-
67 wertung von Innenstadtkiezen dient, in denen einkom-
68 mensstarke Bevölkerungsgruppen zunehmend unter sich
69 bleiben.

70

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

77

78 **1. Vielfältige Stadt, vielfältige Mobilitätsbedürfnisse**

79

80 Ein gerechter Zugang zu Mobilität ermöglicht jedem Men-
81 schen am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Er stellt
82 auch sicher, dass, je nach Bedürfnis, allen unterschiedli-
83 chen Auswahlmöglichkeiten der Fortbewegung zur Ver-
84 fügung stehen. Gegenwärtig sehen wir jedoch, dass Mo-
85 bilität jahrzehntelang an den Bedürfnissen des Autom-
86 obils und der Automobilindustrie ausgerichtet wurde. Wir
87 kämpfen dafür, dass aus der autogerechten Stadt eine
88 Stadt wird, die sich an den verschiedenen, vielfältigen Mo-
89 bilitätsbedürfnissen der Berliner*innen orientiert.

90

91 Noch heute werden in der Verkehrs- und Mobilitätspla-
92 nung patriarchale Machtstrukturen zementiert. Hierbei
93 geht es nicht um die biologischen Geschlechter, sondern
94 um das gesellschaftliche Konstrukt von Frau und Mann,
95 die sich auch in der Gestaltung des öffentlichen Raums
96 wiederfindet. Aktuell wird in der Mobilitätsplanung zu-
97 meist für die autofahrende, mittelalte, vollzeitbeschäftig-
98 te männliche Person gedacht, die längere Strecken zurück-
99 legt und früh zur Arbeit und spät von der Arbeit nach Hau-
100 se fährt. Nach diesem linearen Wegeverhalten wurde der
101 öffentliche Raum Jahrzehnte um das Auto herum gebaut.

102 Statistiken zeigen, dass Frauen ein vielschichtiges Mobili-
103 tätsverhalten haben. Für ihre Wegstrecken verbinden sie
104 den Arbeits- und Nachhauseweg mit Besorgungen für ih-
105 re Sorgearbeit, wie z. B. Angehörige zu Ärzt*innenpraxen
106 zu begleiten, Einkäufe erledigen und Kinder aus der Schule
107 abholen. Sie greifen zudem öfter auf den Umweltverbund
108 und das Fahrrad zurück. Wohingegen Männer vermehrt
109 zum Auto greifen und dadurch höhere CO2-Emissionen
110 erzeugen.

111

112 Darüber hinaus sind BIPOC (Black, Indigenous and Peop-
113 le of Color) im Öffentlichen Raum, insbesondere im ÖPNV,
114 in besonderer Weise von Rassismus, Diskriminierung und
115 Gewalt betroffen. Das kann dazu führen, dass sie be-
116 stimmte Mobilitätsangebote nicht nutzen bzw. meiden.
117 Im ÖPNV sind sie zudem verstärkt von Racial Profiling be-
118 troffen.

119

120 **Trotz der Vorgaben der UN-Behindertenkonvention und**
121 **des Berliner Mobilitätsgesetzes zeigt der Teilhabebericht**
122 **zum Stand der Umsetzung sehr deutlich, dass bislang**
123 **nicht ausreichend auf die Bedürfnisse von Personen mit**
124 **Behinderungen eingegangen wurde.** Beengte Fußwege,
125 Kopfsteinpflaster und erhöhte Bürger*innensteige, **feh-**
126 **lende oder defekte Fahrstühle, nicht markierte Treppen-**
127 **stufen, farblich nicht abgesetzte Eingangstüren, fehlen-**
128 **de Leitsysteme für blinde Personen, mangelnde oder un-**
129 **verständliche akustische Informationen, fehlende Infor-**
130 **mationen in Braille-Schrift, zu wenige und oft zugeparkte**
131 **Behinderten-Parkplätze und vieles mehr** sind Herausfor-
132 derungen mit denen **Menschen mit Behinderungen und**
133 **mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit**
134 **Behinderungen** täglich zu kämpfen haben.

135

136 Um eine gerechte Mobilitätswende mit vielfältigen Be-
137 dürfnissen mitdenken zu können, brauchen wir in der Mo-
138 bilitätsplanung einen Paradigmenwechsel. Die Straßen
139 und der öffentliche Verkehr, die nach den männlichen Be-
140 dürfnissen gestaltet wurden, müssen hinterfragt und u.a.
141 nach feministischen Gesichtspunkten gestaltet werden.

142

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

145 • Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur, der Ge-
146 staltung des öffentlichen Raums, der Konzeptionie-
147 rung von ÖPNV-Angeboten und allen anderen Be-
148 langen im Kontext von Mobilität sind die Bedürfni-
149 se aller Menschen zu berücksichtigen, insbesonde-
150 re auch diejenigen von FINTA*, Menschen mit Be-
151 hinderungen, queeren Menschen und BIPOC, wes-
152 halb wir eine detailliertere und geschlechtsspezifi-
153 sche Verkehrs- und Mobilitätsdatenerfassung for-
154 dern.

- 155 • Der öffentliche Raum und insbesondere der ÖPNV
 156 müssen umfassend barrierefrei gestaltet sein. Die-
 157 ser muss allen Bürger*innen zugänglich sein. Zu-
 158 gang und Umstieg haben sowohl für das Be-
 159 treten als auch die Orientierung barrierefrei zu
 160 sein. **Darüber hinaus fordern wir umgehend die**
 161 **Wiederauflage der staatlichen Förderung für Taxi-**
 162 **Unternehmen, um bei deren Flottenmodernisie-**
 163 **rung vermehrt Inklusions-Fahrzeuge anzuschaffen.**
 164 Die Barrierefreiheit von S- und U-Bahnstationen ist
 165 bis 2025, diejenige aller Verkehrsmittel ist bis 2030
 166 zu erreichen.
- 167 • Berlin muss neben formaler auch situativ nutzba-
 168 re Barrierefreiheit bieten, das bedeutet, dass Bar-
 169 rierefreiheit keine großen Umwege generieren darf,
 170 sondern einfach nutzbar sein muss und den Nut-
 171 zungsanfragen dienen soll. **Für Menschen, die auf-**
 172 **grund fehlender Barrierefreiheit im ÖPNV auf einen**
 173 **eigenen PKW angewiesen sind, sollen vorhande-**
 174 **ne Parkflächen als personenungebundene Sonder-**
 175 **parkplätze besonders vor Ärzt*innenhäusern, Ge-**
 176 **meinschaftseinrichtungen und Verwaltungen so-**
 177 **wie im direkten Zugangsbereich des Einzelhandels**
 178 **umgewidmet werden.**
- 179 • Digitale Angebote im ÖPNV sollen möglichst nied-
 180 rigschwellig gestaltet sein. Der Transformationspro-
 181 zess muss von vorneherein integrativ die Belange al-
 182 ler Menschen mitdenken. So kann Teilhabe aller und
 183 folglich auch Akzeptanz und Attraktivität gelingen.
 184

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

186
 187 Attraktiver ÖPNV für alle Berliner*innen
 188
 189 Berlin ist mit einer Fläche von 892 Quadratkilometern
 190 etwa viermal so groß wie Amsterdam und zehnmal so
 191 groß wie Kopenhagen. Viele der in Berlin zurückgelegten
 192 Wege sind lang und für einen erheblichen Teil der Ver-
 193 kehrsteilnehmer*innen nicht zu Fuß oder mit dem Fahr-
 194 rad zurückzulegen. Das Fundament unserer Mobilitäts-
 195 wende ist daher der öffentliche Personennahverkehr. Für
 196 alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbeiten muss
 197 es ein attraktives ÖPNV-Angebot geben, was ihnen er-
 198 möglicht, den privaten PKW vollständig stehen zu lassen.
 199 Dies zu erreichen ist eine immense politische Herausfor-
 200 derung, die differenzierte Konzepte und massive Investi-
 201 tionen erfordert. Um eine optimale Anbindung für Alle zu
 202 erreichen, gibt es keine pauschalen Lösungen: Wir wol-
 203 len, dass die Priorität bei der Angebotsverbesserung auf
 204 den Gebieten liegt, die derzeit noch nicht ausreichend an
 205 den ÖPNV angebunden sind. Voraussetzung dafür ist aber
 206 auch, dass die Kapazität des schienengebundenen Nah-
 207 verkehrs in der Innenstadt ausgebaut wird. Wir wollen,

208 dass das ÖPNV-Angebot möglichst kurzfristig verbessert
209 wird, gleichzeitig dürfen dadurch langfristige Lösungen
210 nicht in Vergessenheit geraten oder sogar blockiert wer-
211 den.

212

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

- 215 • Für alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbei-
216 ten muss ein attraktives ÖPNV-Angebot geschaffen
217 werden. Voraussetzung dafür ist ein flächendecken-
218 der Anschluss der gesamten Stadt sowie des Um-
219 lands an den schienengebundenen öffentlichen Per-
220 sonennahverkehr, also S-, U- und Regionalbahn so-
221 wie Tram.
- 222 • **Vor der Erschließung neuer Wohnquartiere muss**
223 **stadtplanerisch und konsequent der ÖPNV mitbe-**
224 **dacht werden.**
- 225 • Die bereits vorhandene Infrastruktur ist an vielen
226 Stellen sanierungsbedürftig. Daher muss ein beson-
227 deres Augenmerk auf der Sanierung des Bestands
228 liegen. Dies ist Basis aller weiteren Ausbaustufen.
- 229 • Die Metropolregion Berlin-Brandenburg benötigt
230 ein massives Ausbauprogramm für den schienenge-
231 bundenen Personennahverkehr. Qualität, Taktung,
232 Kapazität und Streckenangebot müssen schnellst-
233 möglich flächendeckend und bedarfsgerecht deut-
234 lich verbessert werden.
- 235 • Beim Ausbau des ÖPNV müssen kurz- und langfristi-
236 ge Lösungen kombiniert werden. Die verschiedenen
237

238 Verkehrsmittel des ÖPNV sollen nicht gegeneinander aus-
239 gespielt, sondern je nach der Situation vor Ort kombiniert
240 werden.

- 241 • Kurz- und mittelfristig kann insbesondere der flä-
242 chendeckende Ausbau des Tramnetzes zur Verbes-
243 serung des ÖPNV-Angebots beitragen. Tangential-
244 verbindungen, also Tramlinien, die keine direkte Ver-
245 bindung mit dem Stadtzentrum schaffen, aber eine
246 Zuführungsfunktion zum S-Bahn-Ring einnehmen
247 können außerhalb des S-Bahn-Rings sollen priori-
248 siert realisiert werden. Mittelfristig fordern wir, alle
249 bisherigen Metrobuslinien durch Tramlinien zu er-
250 setzen. Grundsätzlich sollte der Fahrweg der Tram
251 dabei so ausgestaltet werden, dass dieser vom mo-
252 torisierten Individualverkehr baulich getrennt ist.
- 253 • Neben dem Ausbau der Tram ist auch ein massi-
254 ver Ausbau bei S-, U- und Regionalbahn erforder-
255 lich. Angesichts der teilweise sehr langen Fahrwe-
256 ge setzt ein attraktives ÖPNV-Angebot insbeson-
257 dere am Stadtrand und im Umland schnelle Quer-
258 schnittsverbindungen voraus.
- 259 • Die bestehenden U-Bahn-Strecken sollen, wo es ver-
260 kehrlich sinnvoll ist, an den Stadtrand verlängert

- 261 werden, um dortige Wohnquartiere anzubinden.
262 Durch sinnvolle Lückenschlüsse sollen neue Umstei-
263 geverbindungen geschaffen werden.
- 264 • Bei der S-Bahn sollen bestehende Strecken in den
265 wachsenden “Speckgürtel” verlängert und bisher
266 eingleisige Strecken ausgebaut werden. Zudem
267 müssen auf den Stammstrecken in der Innenstadt
268 die Kapazitäten für eine deutliche Takterhöhung ge-
269 schaffen werden.
 - 270 • Durch eine Ausbauoffensive im Regionalbahnver-
271 kehr sollen mehr schnelle Verbindungen aus dem
272 Tarifbereich C in die Berliner Innenstadt geschaffen
273 werden. Das Programm i2030 kann dabei nur der
274 Anfang sein.
 - 275 • Als kurzfristige Übergangslösung sollen in den Tarif-
276 gebieten B und C auch Busverbindungen verstärkt
277 werden. Dies kann durch Verdichtung des Takts, aber
278 auch durch die Schaffung neuer Linien geschehen.
 - 279 • Um dünner besiedelte Gegenden, in denen (noch)
280 keine allzu hohe Nachfrage am ÖPNV existiert,
281 trotzdem angemessen anzubinden, sollen verstärkt
282 On-Demand-Sammeltaxis angeboten werden, wel-
283 che ebenfalls im Verkehrsbund einbezogen sind
 - 284 • Zudem sollen alle straßengebundenen Fahrzeuge
285 des ÖPNV schnellstmöglich elektrifiziert werden. **Al-**
286 **le neu beschafften Fahrzeuge müssen barrierefrei**
287 **sein.** Es ist zu prüfen, wie Taxi-Unternehmen und
288 private Busbetreiber dabei infrastrukturell oder fi-
289 nanziell unterstützt werden können.
 - 290 • **Sammeltaxis sind dabei barrierefrei zu gestalten.**
291 **Darüber hinaus muss die Mobilität von Menschen**
292 **mit Behinderungen sowie Menschen mit Einschrän-**
293 **kungen sichergestellt werden. Hierzu eignen sich**
294 **beispielsweise Inklusionstaxis. Für deren Fortbe-**
295 **trieb fordern wir sowohl die Landes- als auch die**
296 **Bundesebene auf.**
 - 297 • Um die Ausbauziele so schnell wie möglich zu errei-
298 chen, müssen die Planungskapazitäten nachhaltig
299 ausgebaut und effektiver eingesetzt werden. Dazu
300 gehört auch eine strukturell verbesserte Koordinati-
301 on mit Brandenburg.
 - 302 • Um den Ausbau zu beschleunigen fordern wir ein
303 “Bündnis Schienenbau”, an dem alle relevanten Ak-
304 teure sowie die Zivilgesellschaft beteiligt ist. Das
305 Bündnis soll u.a. Vorschläge zur Vereinfachung und
306 Straffung der Planungs- und Genehmigungsverfah-
307 ren machen.
 - 308 • Voraussetzung für einen dichteren Takt und neue
309 Strecken ist neben der Planung und Realisierung der
310 erforderlichen Infrastruktur auch eine vorausschau-
311 ende Beschaffungs- und Personalpolitik. Die erfor-
312 derlichen Fahrzeuge müssen frühzeitig beschafft
313 werden, Werkstatt- und Depotkapazitäten müssen

- 314 mitwachsen. Zudem ist es erforderlich, die Arbeits-
315 bedingungen in der ÖPNV-Branche nachhaltig zu
316 verbessern. Dazu gehört neben guter Bezahlung
317 und einem angenehmen Arbeitsumfeld auch lang-
318 fristige Arbeitsplatzsicherheit. Auch deshalb lehnen
319 wir die Zerschlagung der Berliner S-Bahn weiterhin
320 ab.
- 321 • Für FINTA* Personen sollen in den Nachtstunden
322 gesonderte ÖPNV-Angebote gemacht werden, dazu
323 kann auch der Einsatz von vergünstigten Nachttaxi-
324 en gehören.
 - 325 • Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im ÖPNV soll
326 zügig verbessert werden, unter der besonderen Be-
327 rücksichtigung der Bedürfnisse von FINTA*, queeren
328 Menschen und BIPOC. Dazu gehört flächendeckend
329 ausreichende Beleuchtung und digitale Anzeigeta-
330 feln an den ÖPNV-Haltestellen und verstärkte Prä-
331 senz von Sicherheitspersonal in den Nachtstunden.
 - 332 • **Der bedarfsgerechte Ausbau der Fahrdienste für**
333 **Menschen mit Behinderungen sowie die verbindliche**
334 **Einführung barrierefreier Taxen.**
 - 335 • **Der barrierefreie Ausbau aller Bereiche des ÖPNV**
336 **umfasst alle Ebenen. Dies heißt beispielsweise, dass**
337 **Fahrstühle, farbig abgesetzte Eingangstüren und**
338 **Treppenstufen, Leitsysteme für blinde Personen,**
339 **akustische und optische Informationen in leich-**
340 **ter Sprache, Informationen auch in Brailleschrift**
341 **schnellstmöglich bereitgestellt werden müssen.**
 - 342 • Wir befürworten die Ausweitung von flexiblen
343 nachfrageorientierten und – wo geeignet – autonomen
344 Konzepten im ÖPNV. Sharing-Angebote dürfen
345 nicht als Konkurrenz zum ÖPNV im S-Bahnring fun-
346 gieren. Vielmehr muss Sharing als Zubringer zum
347 ÖPNV gedacht werden. Voraussetzung für den Be-
348 trieb von Sharing-Angeboten muss sein, dass die-
349 se auch außerhalb des S-Bahnringes angeboten wer-
350 den und in nachhaltiges Gesamtkonzept des öffent-
351 lichen Nahverkehrs eingebunden sind.
 - 352 • Die Verknüpfung von Mobilitäts-Angeboten an den
353 Knotenpunkten mit Umstiegsoptionen muss weiter
354 verbessert werden, etwa durch P+R im Tarifgebiet
355 B, Fahrradparkhäuser und Bündelung von Sharing-
356 Diensten.

357 **ÖPNV sozial gerecht finanzieren**

358
359 Eine ambitionierte Angebotsverbesserung erfordert den
360 Einsatz massiver finanzieller Ressourcen. Gleichzeitig ist
361 Mobilität eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am-
362 gesellschaftlichen Leben. Mobilität zu ermöglichen ist da-
363 her Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, deren Finanzie-
364 rung sozial gerecht ausgestaltet sein muss. Eine pauscha-
365 le Verteilung der Kosten – entweder auf die Nutzer*innen
366

367 über die Ticketpreise oder auf alle Berliner*innen über ei-
368 ne einheitliche Mobilitätsabgabe – lehnen wir weiter als
369 ungerecht ab, da diese Systeme die finanzielle Leistungs-
370 fähigkeit des Einzelnen nicht berücksichtigen.

371

372 Gleichzeitig ist uns klar, dass unter den herrschenden
373 politischen Verhältnissen, unter welchen mit der Schul-
374 denbremse eine künstliche Verknappung öffentlicher Res-
375 sourcen stattfindet, das Ziel eines fahrscheinlosen ÖPNV
376 mit dem Erfordernis steigender Investitionen für Ange-
377 botsverbesserungen konkurrieren.

378

379 Zur Kompensation der wegfallenden Ticketerlöse fordern
380 wir daher eine Nahverkehrsabgabe nach französischem
381 Vorbild. Die Taxe Versement de Transport (VT) können
382 Kommunen ab 20.000 Einwohnern zweckgebunden zur
383 ÖPNV-Finanzierung erheben. Die französische Nahver-
384 kehrsabgabe ist von Arbeitgeber*innen mit mehr als zehn
385 Mitarbeiter*innen und vom Einzelhandel als Nutznießer
386 des ÖPNV-Angebots zu entrichten. Die Nahverkehrsab-
387 gabe wird inzwischen in den meisten zur Erhebung be-
388 rechtigten Kommunen eingenommen. Im Jahr 2010 wur-
389 den 44,2 % der Ausgaben für den französischen ÖPNV
390 über die Nahverkehrsabgabe finanziert, die neben den
391 Fahrgeldeinnahmen damit das wichtigste Finanzierungs-
392 instrument ist.

393

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

- 396 • Um Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV zu
397 schaffen, soll der fahrscheinlose ÖPNV eingeführt
398 werden. Die entfallenden Ticketerlöse sollen durch
399 Steuermittel ersetzt werden, da auf diese Weise ei-
400 ne sozial gerechte Verteilung der Kosten möglich
401 ist.
- 402 • Zugleich müssen die öffentlichen Investitionen in
403 den ÖPNV massiv steigern. Dabei ist neben den Län-
404 dern Berlin und Brandenburg auch der Bund ge-
405 fragt.
- 406 • Als neue Einnahmesäule fordern wir die Einführung
407 einer Nahverkehrsabgabe nach französischem Vor-
408 bild, die von Arbeitgeber*innen in Berlin und Bran-
409 denburg zu entrichten ist.

410

411 **Smarter ÖPNV**

412

413 Die Digitalisierung des ÖPNVs hat für uns höchste Prio-
414 rität, um die Effizienz und damit auch die Attraktivität
415 des ÖPNVs zu steigern. Digitalisierung macht Verkehrs-
416 informationen in Echtzeit verfügbar und ermöglicht es
417 Mobilitätsanbietern den Verkehr je nach Bedarf flexibel
418 zu steuern. Der Auf- und Ausbau dieser als Verkehrsma-
419 nagementsysteme bezeichneten Steuerungsinstrumente

420 ist ein elementarer Baustein für die Mobilität von mor-
421 gen. Gleichzeitig können die Echtzeitinformationen den
422 Benutzer*innen für mehr Komfort zur Verfügung gestellt
423 werden. Berlin nimmt hier bereits heute eine Vorreiter*in-
424 nenrolle ein: In Bussen und Bahnen werden Umsteigein-
425 formationen auf großen Anzeigetafeln dargestellt und
426 Apps wie Jelbi bündeln Echtzeitinformationen für mehre-
427 re Verkehrsträger. Diese starke Position wollen wir weiter
428 ausbauen, um den ÖPNV für alle Berliner*innen attrakti-
429 ver zu machen.

430

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

433

- 434 • Bis 2030 soll es vollständige und vernetzte digita-
435 le Leit-, Informations- und Bezahlssysteme in Berlin
436 geben. Auch Mobilfunk- und Internetversorgung im
437 unterirdischen S- und U-Bahn-Netz sind störungs-
438 frei bis 2030 auszuweiten.
- 439 • Alle digitalen Systeme sind barrierefrei zu gestalten.
440 Trotz aller Digitalisierung müssen umfassende ana-
441 loge Zugangs- und Informationsmöglichkeiten er-
442 halten bleiben. Niemand darf ausgegrenzt werden.
- 443 • Für alle Digitalisierungsmaßnahmen müssen
444 höchste Datenschutzstandards und Privacy-
445 byDesign eingehalten werden und sie müssen sich
446 an Nachhaltigkeitskriterien orientieren. Außerdem
447 setzen wir uns für die anonymisierte Verfügbarma-
448 chung der geschlechtsspezifischen Mobilitätsdaten
449 für Öffentlichkeit und Wissenschaft ein.
- 450 • Die bereits heute technologisch mögliche Auto-
451 matisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn,
452 S+UBahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und
453 perspektivisch flächendeckend umgesetzt werden.
454 Für S- und Regionalbahnen im Eigentum des Bundes
455 sind entsprechende Kooperationen zwischen dem
456 Senat und der DB AG zu vereinbaren.
- 457 • Berufsfelder im ÖPNV, deren Tätigkeiten durch eine
458 wandelnde Arbeitswelt ersetzt werden könn-
459 ten, müssen frühzeitig identifiziert werden. Es sind
460 vorausschauend geeignete Umschulungs- und Wei-
461 terbildungskonzepte im Rahmen der Personalent-
462 wicklung vorzusehen.

463

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

466

467 Das Konzept der autogerechten Stadt hat zu massiv un-
468 gerechter Verteilung des öffentlichen Raums in unserer
469 Stadt geführt: Während dem motorisierten Individualver-
470 kehr gerade einmal 30 Prozent der in Berlin zurückge-
471 legten Wege zugerechnet werden können, sind diesem
472 knapp 60 Prozent der Verkehrsflächen gewidmet. Auf vie-

473 len Straßen unserer Stadt wird dem ruhenden Individu-
474 alverkehr mehr Platz eingeräumt, als dem Fuß- und Rad-
475 verkehr zusammen. Jahrzehnte der autofixierten Mobili-
476 tätspolitik haben sich auch in den Köpfen festgesetzt. In
477 der medial wahrnehmbaren öffentlichen Debatte wird es
478 häufig als völlig selbstverständlich angesehen, das indivi-
479 duelle Bedürfnis nach Parkplätzen im öffentlichen Raum
480 höherrangiger zu bewerten als die Sicherheit von Fußgän-
481 ger*innen und Radfahrer*innen. Viele Menschen haben
482 sich daran gewöhnt, dass sie für ein 18 Quadratmeter gro-
483 ßes WG-Zimmer 600 Euro bezahlen, aber ihren nur weni-
484 ge Stunden am Tag genutzten PKW quasi kostenfrei auf
485 einer ebenso großen Fläche im öffentlichen Raum abstel-
486 len können. Neben der Verteilung ist auch die Gestaltung
487 des öffentlichen Raums bisher in erster Linie daran orien-
488 tiert, dem motorisierten Individualverkehr ein möglichst
489 schnelles Zurücklegen von Wegen zu ermöglichen. Wege
490 für den Fuß- und Radverkehr sind an vielen Stellen nicht
491 so gestaltet, dass sie ihren Nutzer*innen die erforderliche
492 Sicherheit bieten, sondern so, dass sie den motorisierten
493 Individualverkehr möglichst wenig stören.

494

495 Für uns ist klar: Die Mobilität im Umweltverbund, al-
496 so ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, muss künftig klaren Vor-
497 rang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Dies
498 muss sich auch im öffentlichen Raum niederschlagen, wir
499 wollen die Flächenwende: Der Straßenraum muss primär
500 so gestaltet sein, dass der ÖPNV zügig vorankommt und
501 die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr sowie die Barrie-
502 refreiheit gewährleistet ist. Nur nachrangig ist dem moto-
503 risierten Individualverkehr Platz einzuräumen.

504

505 Der öffentliche Raum ist jedoch nicht nur Verkehrsraum.
506 In Zeiten der wachsenden und sich verdichtenden Stadt
507 konkurrieren auch andere Nutzungsarten um den öffent-
508 lichen Raum. Die Straße ist Treffpunkt, Kommunikations-
509 und Spielort. Für uns steht fest, dass Nutzungen, die dem
510 Gemeinwohl im Kiez dienen, Vorrang haben, sowohl ge-
511 genüber dem Interesse Einzelner an einem kostengünsti-
512 gen Parkplatz, als auch gegenüber kommerziellen Interes-
513 sen.

514

515 Flächengerechtigkeit ist auch eng verknüpft mit Konzep-
516 ten von wohnortnahe Arbeiten und fußläufige Versor-
517 gungsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege oder „15-
518 Minuten-Stadt“). Bei der Flächenwende ist Aspekten der
519 Umweltgerechtigkeit und der Belastung mit Lärm und
520 anderen Emissionen Rechnung zu tragen. Häufig leben
521 in besonders und vielfach belasteten Räumen Menschen
522 mit geringem Einkommen. Die Flächenwende führt daher
523 auch zu mehr sozialer Gerechtigkeit. Voraussetzung dafür
524 ist, dass sie nicht auf bereits jetzt privilegierte Quartiere
525 begrenzt bleibt. Zudem müssen gleichzeitig Maßnahmen

526 ergriffen werden, um zu verhindern, dass die mit der Fläch-
527 wende verbundene Aufwertung von Kiezen nicht zu
528 Verdrängung der bisherigen Bewohner*innen führt.

529

530 Wir begrüßen das Engagement von Bürger*inneninitiati-
531 ven, die sich für mehr Flächengerechtigkeit in ihrem Kiez
532 einsetzen. Sie sind an vielen Stellen Treiber*in der Mobili-
533 tätswende und drängen zögerlich reagierende Verwaltun-
534 gen zum Handeln. Uns ist jedoch bewusst, dass diese In-
535 itiativen insbesondere in den Innenstadtquartieren aktiv
536 sind und oft von privilegierten Milieus geprägt sind. Dies
537 mindert nicht deren Wert. Angesichts knapper finanzieller
538 und personeller Ressourcen der öffentlichen Hand darf die
539 Mobilitätswende aber nicht davon abhängen, ob sich vor
540 Ort eine Initiative bildet oder nicht.

541

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

544

- 545 • Die Mobilität im Umweltverbund und öffentliche
546 Nutzungen müssen bei der Verteilung und Gestal-
547 tung des öffentlichen Raums klaren Vorrang vor
548 dem motorisierten Individualverkehr haben. Der
549 Straßenraum muss primär so gestaltet sein, dass
550 der ÖPNV zügig vorankommt und die Sicherheit von
551 Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit ge-
552 währleistet ist. Nur nachrangig ist dem motorisier-
553 ten Individualverkehr Platz einzuräumen. Um dies
554 zu realisieren, ist der teilweise Rück- und Umbau von
555 Straßen und Plätzen und eine sachgerechte Neuver-
556 teilung der Flächen erforderlich.
- 557 • Erforderlich ist an vielen Stellen eine Entflechtung
558 der Verkehrsströme. Menschen sind im öffentlichen
559 Raum Gefahren ausgesetzt und agieren mitunter
560 fehlerhaft. Daher muss die Umgebung so aufge-
561 baut sein, dass Fehler vermieden werden. Am besten
562 gelingt das, wenn Mobilitätswege baulich getrennt
563 geführt werden.
- 564 • Überall dort, wo die Entflechtung von Verkehrsströ-
565 men nicht erfolgen kann, sind bauliche Maßnah-
566 men zur Verbesserung der Übersichtlichkeit der Bar-
567 rierefreiheit und Verkehrssicherheit vorzunehmen.
568 An Kreuzungen sollen geradeaus fahrende Verkeh-
569 re von Abbiegeverkehren grundsätzlich zeitlich ge-
570 trennt werden. Wo das nicht gelingt, gilt: Je getrennter
571 und je näher der Winkel, mit dem sich Auto ein-
572 nerseits und Fuß- und Fahrradverkehr andererseits
573 begegnen, einem rechten Winkel entspricht, des-
574 to besser. Umbaumaßnahmen dürfen dabei nicht
575 zulasten des Fußverkehrs gehen. Zur Erhöhung der
576 Verkehrssicherheit sollen für Fußverkehr sogenann-
577 te Vorstreckungen realisiert werden.
- 578 • Wir fordern in berlinweites flächendeckendes Fahr-

- 579 radstraßennetz in allen Kiezen. Auf Fahrradstra-
580 ßen soll nur Auto-Anliegerverkehr, klimaverträgli-
581 cher Lieferverkehr und Services wie Feuerwehr, Po-
582 lizei, Wertstoffabfuhr, etc. stattfinden. An kürze-
583 ren oder engeren Fahrradstraßenabschnitten soll
584 der Durchgangsverkehr ausschließlich für Fahrräder
585 ausgewiesen werden, um die Sicherheit der Fahr-
586 radfahrenden zu gewähren.
- 587 • **Fahrradwege auf übergeordneten Straßen müssen**
588 **so breit gestaltet werden, dass Einsatzkräfte wie die**
589 **Feuerwehr, Polizei usw. bei Einsätzen diese benut-**
590 **zen können**
 - 591 • Die im Berliner Mobilitätsgesetz vorgesehen Rad-
592 verkehrsanlagen auf oder an allen Hauptverkehrs-
593 straßen mit erschütterungsarmem, gut befahrba-
594 rem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraft-
595 fahrzeugen und ausreichender Breite sollen mög-
596 lichst zeitnah realisiert werden. • In der gesamten
597 Stadt sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu
598 ergreifen, etwa eine Sperrung von Kiezen für den
599 Durchgangsverkehr (z.B. Kiezblocks, Diagonalsper-
600 ren). Die rechtlichen Befugnisse der Bezirksämter
601 sind dazu konsequent zu nutzen. Die Verkehrsbe-
602 ruhigung darf sich nicht nur auf Kieze beschrän-
603 ken, in denen zuvor eine Bürger*inneninitiative ent-
604 sprechende Forderungen an die Behörden getragen
605 hat. Vielmehr sind gerade auch dort Maßnahmen zu
606 treffen, wo vermehrt Menschen mit niedrigem Ein-
607 kommen und hoher Verkehrsbelastung leben.
 - 608 • Wir fordern mehr Busspuren und Spuren des
609 Umweltverbundes, auch durch Ausweisung von
610 “PopUp-Busspuren”.
 - 611 • Ampelschaltungen sind grundsätzlich an Zufußge-
612 henden auszurichten und dem Umweltverbund an
613 Ampeln Vorrang einzuräumen. **Bei Straßen, bei de-**
614 **nen eine Vorrangschaltung kurzfristig nicht mög-**
615 **lich ist, ist die Sicherheit der Fußgänger*innen so-**
616 **wie insbesondere von Menschen mit Behinderun-**
617 **gen und Einschränkungen und Kindern sicherzuste-**
618 **llen. Dies bedeutet beispielsweise, dass Verkehrs-**
619 **seln entsprechend groß zu gestalten sind, sodass**
620 **dort viele Menschen sicher warten können.**
 - 621 • Wir fordern für den Fußverkehr eine verbesserte Ori-
622 entierung mittels flächendeckender optischer, akus-
623 tischer und digitaler Leitsysteme.
 - 624 • Tempo 30 soll zur Regelgeschwindigkeit in Berlin
625 werden. **Dafür setzen wir uns auf Bundesebene ein.**
626 Im Ausnahmefall soll davon abgewichen werden
627 können. Dies wäre eine Umkehrung der bisherigen
628 Praxis. Dabei ist nach den Straßenarten und de-
629 ren Aufgaben zu differenzieren. Zudem sollen Aus-
630 nahmen für den straßengebundenen ÖPNV möglich
631 sein, damit sich die Reisezeit nicht erhöht.

- 632 • Nutzungen, die dem Gemeinwohl im Kiez dienen,
633 müssen Vorrang haben, sowohl gegenüber dem In-
634 teresse Einzelner an einem kostengünstigen Park-
635 platz, als auch gegenüber kommerziellen Interes-
636 sen.
- 637 • Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet
638 werden. Die für den Anwohner*innenparkausweis
639 fällige Gebühr soll in moderaten Schritten nach
640 und nach steigen. Dabei soll für besonders um-
641 weltschädliche und große Fahrzeuge eine höhere
642 Gebühr berechnet werden. Für Menschen mit
643 körperlichen Einschränkungen soll es Ausnahmen
644 geben. Dies gilt ebenso für Familien, die über ein
645 geringes Einkommen verfügen.
- 646 • Die Anzahl der Parkplätze im Straßenland soll ab so-
647 fort schrittweise reduziert werden. Die freigeworde-
648 nen Flächen sollen für den Umweltverbund oder an-
649 dere öffentliche Nutzungen umgewidmet werden.
- 650 • Als erster Schritt sollen in jeder Parkzeile der vor-
651 derste PKW-Parkplatz wegfallen und stattdessen ein-
652 ne Stellfläche für Fahrräder oder ein öffentlicher
653 Verweilraum geschaffen werden. So wird auch eine
654 bessere Einsehbarkeit in den Kreuzungsbereich ge-
655 schaffen. **Als sichere Abstellorte für Fahrräder sind**
656 **auch Fahrradparkhäuser auszubauen. Die Bereit-**
657 **stellung und Nutzung dieser muss kostenlos sein.**
- 658 • Für den Wirtschaftsverkehr sollen konsequent ge-
659 sonderte Ladezonen eingerichtet werden. Zur Re-
660 duktion von Lieferverkehren sollen Konzepte zur
661 Bündelung von Warenströmen (Terminals/CityLo-
662 gistik/Mini-Hubs) gestärkt und Anreize für Umstie-
663 ge auf klimaverträgliche Verteilsysteme (z.B. Las-
664 tenrad) gesetzt werden. Regionaler Netzwerke und
665 Cluster mit kürzeren Lieferketten sollen gefördert
666 werden. **Hier ist auch der Güterverkehr mitzuden-**
667 **ken. Mittel- und langfristig muss der Wirtschafts-**
668 **verkehr vom Lastverkehr weg zum Schienennetz-**
669 **verkehr (U-Bahn und Straßenbahn) transportiert**
670 **werden.**
- 671 • Parkhäuser müssen effektiver genutzt werden. In
672 Neubauquartieren sind Kiezzgaragen und Mobili-
673 tätstationsstationen zu prüfen, damit nicht mehr jede Im-
674 mobilie von Straßenverkehr ansteuerbar sein muss.
- 675 • Wir fordern, dass die Festlegung der technischen
676 Parameter für den deutschen Straßenverkehr und
677 damit das Verkehrsverhalten in Deutschland nicht
678 mehr einseitig auf Richtlinien der Forschungsgesell-
679 schaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. beruht.
680 Dieser Verein versammelt zwar Expertise, ist aber
681 sehr männlich geprägt, starken monetären Einflüs-
682 sen der Straßenwirtschaft unterworfen und lässt
683 viele gesellschaftlichen Nutzer*innengruppen nur
684 in Ausnahmefällen teilhaben.

685

686 **4. Smart Mobility und E Mobilität: Technologien für eine**
687 **gemeinwohl- und zukunftsorientierte Mobilitätswende**

688

689 Zur Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes, welches Nach-
690 haltigkeit mit Gemeinwohl verbindet, dürfen wir uns
691 nicht vor neuen Technologien verschließen. Vielmehr
692 müssen wir diese nutzen und sicherstellen, dass alle Ber-
693 liner*innen in gleichem Maße davon profitieren. Dabei
694 ist es wichtig sich nicht nur auf eine Technologie kon-
695 zentrieren. Es müssen den unterschiedlichen Mobilitäts-
696 bedarfen entsprechende Angebote zur Verfügung stellen,
697 damit ein flächendeckendes Angebot geschaffen werden
698 kann. Sharing-Angebote tragen dazu
699 bei, dass Menschen einfacher auf ein eigenes Auto ver-
700 zichten können und sinnvollere, rationalere Mobilitäts-
701 entscheidungen treffen sowie schlussendlich ein umwelt-
702 , stadt- und verkehrsverträglicheres Mobilitätsverhalten
703 ausüben. Sie verbessern das Angebot an Mobilität für alle
704 Menschen erheblich und stärken den Umweltverbund.

705

706 Aus diesem Grund sollten Sharing-Angebote einen Teil
707 der Daseinsvorsorge darstellen, ebenso wie der ÖPNV und
708 diesen sinnvoll ergänzen. Daher muss Sharing zukünftig
709 enger mit dem ÖPNV verzahnt und als Teil der öffentlichen
710 Daseinsvorsorge insbesondere in den Außengebieten ge-
711 fördert und unterstützt werden. Plattformen wie die Jel-
712 biApp der BVG stellen dafür ein positives Beispiel dar und
713 sollen weiterverbreitet sowie unter Einbezug aller Anbie-
714 ter weiterentwickelt werden. **Fahrzeuge, die möglichst**
715 **auch von mobilitätseingeschränkten Personen (Rollstuhl-**
716 **fahrer*innen) genutzt werden können, sind in ausreichen-**
717 **der Anzahl vorzuhalten.** Sharing-Mobilität erfährt im Ver-
718 gleich zum privaten Pkw aktuell eine unverhältnismä-
719 ßige Diskriminierung und Benachteiligung, z.B. hinsicht-
720 lich Abstellflächen und Bepreisung. Diese muss zugun-
721 sten einer stärkeren Förderung und Bevorrechtigung von
722 Sharing-Angeboten beendet werden. Stattdessen muss
723 die Nutzung des privaten Pkw unter allen Umständen zu-
724 gunsten der Alternativen eingeschränkt werden.

725

726 Im Vergleich mit anderen Formen von Sharing-Mobilität
727 wird Carsharing in der Regel nicht intermodal (also in
728 Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) als Zubringer
729 für den ÖPNV genutzt, sondern im Rahmen von StartZiel-
730 Verkehren meist ohne Umstieg für ausgewählte Wege
731 und Anlässe. Dennoch führt auch Carsharing zu multi-
732 modalem Mobilitätsverhalten (also der Wahl zwischen
733 verschiedenen Verkehrsmitteln je nach Anlass). Dadurch
734 trägt es kurzfristig dazu bei einem Zweitwagen oder gene-
735 rell Autofahrten mit dem privaten Pkw zu ersetzen. Lang-
736 fristig führt es zur Abschaffung des eigenen Autos. Für
737 nicht-Pkw-Besitzende erhöht es die Mobilitätsoptionen

738 und belohnt somit multimodales, anlassbezogenes Ver-
739 kehrsverhalten.

740

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

- 743 • **Allgemein muss sich die Smart-City-Strategie der**
744 **Stadt Berlin mit dem Einsatz digitaler Technologien**
745 **zur Förderung der Sicherheit von FINTA*-Personen**
746 **und BIPoCs sowie von Menschen mit Behinderun-**
747 **gen im öffentlichen Raum befassen. Hierfür ist im**
748 **ersten Schritt eine Datenerfassung über die Mobili-**
749 **tät dieser Gruppen notwendig. Dabei muss absolut**
750 **sichergestellt sein, dass der Zugriff auf diese Bewe-**
751 **gungsdaten durch Dritte nicht möglich ist. Die Da-**
752 **ten dürfen nur anonymisiert und zusammengefasst**
753 **betrachtet werden, sodass ein Rückschluss auf Ein-**
754 **zelpersonen ausgeschlossen ist.**
- 755 • Eine konsistente Landesstrategie im Hinblick auf
756 Sharing-Mobility. Die Angebotemüssen gemeinsam
757 gedacht werden und auf dieselben verkehrspoliti-
758 schen Ziele einzahlen. In Bezug auf die Reglementie-
759 rung bei der Nutzung des öffentlichen Raums soll-
760 te aber eine getrennte Betrachtung von Fahrrad-
761 sharing, Scootersharing und Carsharing erfolgen.
- 762 • Fahrradsharing sollte per se nicht zusätzlich zusätz-
763 lich von Landesseite bepreist werden. Das Ange-
764 bot in Landeskooperation (aktuell Nextbike) soll-
765 te über mehr und qualitativ hochwertigere Statio-
766 nen, insbesondere an ÖPNV-Umsteigepunkten, ver-
767 fügen. Daneben sollten die eigenwirtschaftlichen
768 Anbieter im stationsungebundenen Sharing in ei-
769 ne gemeinsame App, z.B. Jelbi, integriert sein und
770 Gesamtzahl sowie Geschäftsgebiet durch eine Aus-
771 schreibung gesteuert werden können.
- 772 • Scootersharing (E-Moped und E-Tretroller) sollte
773 dagegen zusätzlich eine nicht-betriebsschädigende
774 Sondernutzungsgebühr für die Nutzung des öffent-
775 lichen Raums (ÖR) entrichten, aus der unter ande-
776 rem die Einrichtung von Abstellflächen im ÖR finan-
777 ziert werden. Ähnlich wie beim Fahrradsharing er-
778 gibt die Steuerung des Angebots über einen Aus-
779 schreibungsprozess Sinn, der das Einzahlen auf aus-
780 gewählte und messbare verkehrspolitische Landes-
781 ziele unterstützt.
- 782 • Die Berliner Verwaltung soll zusammen mit den Be-
783 zirken jährlich eine feste Quote von PkwParkplät-
784 zen für Sharing-Abstellflächen umwandeln. Solange
785 kein dichtes, flächendeckendes Angebot an öffent-
786 lichen Abstellflächen existiert, muss das flexible,
787 aber korrekte Abstellen weiterhin möglich sein. Per-
788 spektivisch sollen Sharing-Abstellflächen ein eng-
789 maschiges Netz bilden und in Wohngebieten für alle
790 Menschen in Laufweite erreichbar sein.

- 791 • Carsharing darf gegenüber dem privaten Pkw-Besitz
 792 nicht benachteiligt, sondern muss priorisiert wer-
 793 den und dazu dienen, Menschen mit Auto den Um-
 794 stieg auf Sharing und den Umweltverbund zu ver-
 795 einfachen.
- 796 • Da Carsharing die bereits vorhandene und von der
 797 öffentlichen Hand bewirtschafteten Straßen- und
 798 Abstellflächen nutzt, entstehen keine signifikanten
 799 zusätzlichen Kosten, die eine Sondernutzungsge-
 800 bühr für die Nutzung des öffentlichen Raums rech-
 801 tigen. Die maximalen Parkgebühren für Carsha-
 802 ring sollten sich an denen eines Bewohnerparkaus-
 803 weises orientieren.
- 804 • Gesonderte, bevorzugte Stellplätze für Carsharing
 805 sind in jedem Straßenzug zu schaffen, der weiterhin
 806 auch Parkplätze für private Pkws bereitstellt.
- 807 • Das Land Berlin soll die Carsharing-Anbieter dabei
 808 unterstützen schnellstmöglich auf eine komplett
 809 elektrische Flotte umzustellen. Exklusiv zugängliche
 810 Ladeinfrastruktur ist in Kooperation mit den Anbie-
 811 tern zu schaffen und gemeinsam zu finanzieren.
- 812 • Mehr Anstrengungen des Senats im Bereich von
 813 "Mobilität als Service": Die Standorte von Sharin-
 814 gund andere Mobilitätsanbietern sollen im Sin-
 815 ne der multimodalen Mobilität berlinweit verteilt
 816 werden. Ferner sollen deren Angebote umfassend
 817 in einer App integriert werden. Die App soll die
 818 SharingKultur beflügeln und die effiziente Vernet-
 819 zung der Verkehrsmittel fördern. Es braucht einheit-
 820 liche Datenschnittstellen, welche anbieterübergrei-
 821 fene Routenplaner und Buchungsapps für alle For-
 822 men der geteilten Mobilität (ÖPNV, Rufbus, Taxi und
 823 Sharingdienste) ermöglichen.

825 **E Mobilität & Ladeinfrastruktur**

826

827 Wir machen in diesem Antrag deutlich, dass es eine tief-
 828 greifende Verkehrswende zugunsten des Umweltverbun-
 829 des braucht. Zur Realität gehört aber auch, dass der moto-
 830 risierte Individualverkehr (MIV) mittelfristig (noch) nicht
 831 verschwinden wird. Der verbleibende Autoverkehr muss
 832 aber so schnell wie möglich an die Bedürfnisse einer mo-
 833 dernen Stadt angepasst werden. Um ein solches Mobili-
 834 tätsangebot zu schaffen, welches flächendeckend die Mo-
 835 bilitätsbedürfnisse der Berliner*innen abdeckt und gleich-
 836 zeitig klimafreundlich ist, müssen wir uns auf die batte-
 837 rielektrische Elektromobilität fokussieren. Es ist nachge-
 838 wiesen, dass diese den höchsten Wirkungsgrad und damit
 839 einhergehend den geringsten Energiebedarf im Vergleich
 840 mit anderen Technologien hat. Erneuerbar gewonnener
 841 Strom kann direkt genutzt werden, wobei der ohnehin
 842 notwendige Netzausbau für erneuerbare Energien Hand
 843 in Hand gehen kann mit dem Aufbau intelligent steuerba-

844 rer Ladeinfrastruktur. Die Batterie- und Akkuentwicklung
845 befindet sich zudem noch im Anfangsstadium und bereits
846 heute ist abzusehen, dass zukünftig durch die Forschung
847 deutlich umweltfreundlichere Batterien verfügbar sein
848 werden, die leistungsfähiger sind und nur einen Bruchteil
849 an Ressourcen benötigen. Unternehmen müssen darüber
850 hinaus verpflichtet werden sozial- und umweltstandards
851 auch in der Rohstoffgewinnung einzuhalten und dabei
852 streng kontrolliert werden. Die Möglichkeit Batterien voll-
853 ständig zu recyceln oder als SecondLife-Stromspeicher zu
854 nutzen muss ebenfalls Berücksichtigung finden. Daneben
855 ist batterieelektrische Mobilität in vielen Fällen auch die
856 langfristig preisgünstigste Lösung, die bereits heute im
857 nötigen Umfang umgesetzt werden kann. Das ist wichtig,
858 um die Ziele hinsichtlich einer Dekarbonisierung bis 2030
859 zu erreichen, da insbesondere die Beschaffung und Er-
860 neuerung von Fahrzeugflotten in Unternehmen eine ent-
861 sprechend lange Planungs- und Vorlaufzeit hat.

862

863 Wir fordern daher:

- 864 • Die Verwendung von Brennstoffzellenfahrzeugen
865 nur dort, wo keine geeignete Lösung mit batte-
866 rieelektrischen Fahrzeugen möglich ist, da grüner
867 Wasserstoff dringender in anderen Wirtschaftsbe-
868 reichen, wie z.B. der Industrie, gebraucht wird.
- 869 • Berlin im Bereich Forschung und Entwicklung von
870 Batterietechnologien und E-Mobilität etablieren
871 und neue Forschungskapazitäten ausbauen.
- 872 • Erarbeitung eines Masterplans Ladeinfrastruktur,
873 der den privaten und öffentlichen Ladeinfrastruk-
874 turaufbau koordiniert und vereint. Dabei sollen
875 künftig zu schaffende autofreie Zonen, insbesonde-
876 re in der Innenstadt berücksichtigt werden und dort
877 bereits präventiv vom Aufbau abgesehen werden.
- 878 • Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zudem nur
879 dort bereitzustellen, wo gewährleistet ist, dass die
880 Flächen in den nächsten Jahren nicht für den Aus-
881 bau von ÖPNV, Radverkehr und Grünanlagen vorge-
882 sehen sind.
- 883 • Tankstellen sollen perspektivisch zu Schnelllade-
884 hubs umfunktioniert werden. **Ausnahme machen**
885 **wir dabei am Stadtrand. Bis zum Ausbau der**
886 **Sharingdienste, werden diese Ladesäulen kurz- und**
887 **mittelfristig auch Privathaushalten zur Verfügung**
888 **gestellt.**
- 889 • Aufbauverpflichtung für Ladeinfrastruktur bei Un-
890 ternehmen mit großen Parkplätzen, die ihre Park-
891 plätze perspektivisch auch beibehalten werden, z.B.
892 Supermärkte, Baumärkte und Möbelgeschäfte • Er-
893 gänzender Aufbau von netzdienlich zu managender
894 Ladeinfrastruktur (AC) an Orten mit hohen Stand-
895 zeiten, z.B. Park-and-Ride, Flughafen und Bahnhof
- 896 • Stromnetze da wo notwendig ertüchtigen, insbe-

897 sondere Ausbau des Mittelspannungsnetzes und
898 Einsatz von Lade- und Energiemanagement. Koordini-
899 nierung im Rahmen des Masterplans, um den Aus-
900 bau sinnvoll und planmäßig zu steuern.
901