

Antrag 169/I/2022**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt bei Annahme Neufassung 169.1.2022 (Konsens)****Klimafreundlich und sozial gerecht: Turbo anwerfen für die Mobilitätswende in Berlin!**

1 Die Bedrohung durch den menschengemachten Klima-
2 wandel, der anhaltende Trend der Urbanisierung und
3 die fortschreitende Gentrifizierung machen eine radika-
4 le Wende in der Mobilitätspolitik erforderlich. Seit den
5 50er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dem motorisier-
6 ten Individualverkehr (MIV) auch in unserer Stadt absolu-
7 ter Vorrang gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln
8 und dem Fuß- und Radverkehr eingeräumt. Auch wenn
9 das Konzept der autogerechten Stadt seit einiger Zeit zu-
10 nehmend kritisch betrachtet wird, hat sich am Vorrang
11 des motorisierten Individualverkehrs auch in Berlin bisher
12 wenig geändert.

13

14 Zwar müssen wir uns eingestehen: Auch der motorisier-
15 te Individualverkehr hat seine Berechtigung und Notwen-
16 digkeit. Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit kör-
17 perlichen Einschränkungen, der Transport von Waren und
18 Gütern, aber auch die Wahrnehmung öffentlicher Aufga-
19 ben wird auch in der Zukunft motorisierten Individualver-
20 kehr in einem gewissen Maß erforderlich machen, wenn
21 auch in einem eklatant verringerten Umfang. Eine gänz-
22 lich "autofreie" Stadt wird es nicht geben. Für uns ist aber
23 klar: In dicht besiedelten Räumen und insbesondere in
24 Millionenstädten wie Berlin ist der motorisierte Individu-
25 alverkehr aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive kein
26 effektives Verkehrsmittel. Die Mobilität im Umweltverbund,
27 also öffentlicher Personennah- und -fernverkehr so-
28 wie Fuß- und Radverkehr, ist dem MIV hinsichtlich des Flä-
29 chenverbrauchs, der Umweltauswirkungen und des Ein-
30 satzes öffentlicher Mittel überlegen. Wir wollen daher,
31 dass möglichst viele Wege in Berlin im Umweltverbund
32 zurückgelegt werden und der motorisierte Individualver-
33 kehr für einen Großteil der Berliner*innen im alltäglichen
34 Mobilitätsverhalten keine Relevanz mehr hat. Mobilitäts-
35 wende bedeutet daher nicht lediglich, den motorisierten
36 Individualverkehr zu elektrifizieren und ansonsten unan-
37 getastet zu lassen. Ziel der Mobilitätswende ist es, die
38 Prioritäten umzukehren: Weg vom Vorrang des motori-
39 sierten Individualverkehrs, hin zum Vorrang des Umwelt-
40 verbundes.

41

42 Wir wollen, dass der Verkehrssektor in Berlin so zügig
43 wie möglich klimaneutral wird. Für uns als Sozialist*innen
44 dient die Mobilitätswende jedoch nicht nur dem Klima-
45 schutz. Mobilität ist Grundvoraussetzung für die Teilha-
46 be am gesellschaftlichen Leben. Eine schlechte Anbindung
47 an den ÖPNV und die Umweltauswirkungen des motori-
48 sierten Individualverkehrs belasten auch in Berlin insbe-

**LPT I-2022 - Überweisen an: AG Selbst Aktiv, FA XI - Mobi-
lität****Stellungnahme FA XI - ist formal kein Antrag. Enthält teil-
weise bereits Beschlossenes. Wurde nicht beraten.**

49 sondere Menschen mit geringem Einkommen. Die immer
50 weiter fortschreitende Verdrängung von Menschen mit
51 geringem- und auch mittlerem Einkommen aus den an
52 den ÖPNV gut angebundenen Quartieren unserer Stadt
53 verstärkt dies weiter.

54

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

67

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

74

75 **1. 1. Vielfältige Stadt, vielfältige Mobilitätsbedürfnis-** 76 **se**

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

87

88 Noch heute werden in der Verkehrs- und Mobilitätspla-
89 nung patriarchale Machtstrukturen zementiert. Hierbei
90 geht es nicht um die biologischen Geschlechter, sondern
91 um das gesellschaftliche Konstrukt von Frau und Mann,
92 die sich auch in der Gestaltung des öffentlichen Raums
93 wiederfindet. Aktuell wird in der Mobilitätsplanung zu-
94 meist für die autofahrende, mittelalte, vollzeitbeschäftig-
95 te männliche Person gedacht, die längere Strecken zurück-
96 legt und früh zur Arbeit und spät von der Arbeit nach Hau-
97 se fährt. Nach diesem linearen Wegeverhalten wurde der
98 öffentliche Raum Jahrzehnte um das Auto herum gebaut.
99 Statistiken zeigen, dass Frauen ein vielschichtiges Mobili-
100 tätsverhalten haben. Für ihre Wegstrecken verbinden sie
101 den Arbeits- und Nachhauseweg mit Besorgungen für ih-

102 re Sorgearbeit, wie z. B. Angehörige zu Ärzt*innenpraxen
103 zu begleiten, Einkäufe erledigen und Kinder aus der Schule
104 abholen. Sie greifen zudem öfter auf den Umweltverbund
105 und das Fahrrad zurück. Wohingegen Männer vermehrt
106 zum Auto greifen und dadurch höhere CO₂-Emissionen
107 erzeugen.

108

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

116

117 Auch wurde bei der bisherigen Verkehrsplanung nicht auf
118 die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen einge-
119 gangen. Beengte Fußwege, Kopfsteinpflaster und erhöh-
120 te Bürger*innensteige sind Herausforderungen mit de-
121 nen mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen
122 mit Behinderungen täglich zu kämpfen haben.

123

124 Um eine gerechte Mobilitätswende mit vielfältigen Be-
125 dürfnissen mitdenken zu können, brauchen wir in der Mo-
126 bilitätsplanung einen Paradigmenwechsel. Die Straßen
127 und der öffentliche Verkehr, die nach den männlichen Be-
128 dürfnissen gestaltet wurden, müssen hinterfragt und u.a.
129 nach feministischen Gesichtspunkten gestaltet werden.

130

131 **Wir fordern daher:**

- 132 • Bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur, der Ge-
133 staltung des öffentlichen Raums, der Konzeptionie-
134 rung von ÖPNV-Angeboten und allen anderen Be-
135 langen im Kontext von Mobilität sind die Bedürfnis-
136 se aller Menschen zu berücksichtigen, insbesonde-
137 re auch diejenigen von FINTA*, Menschen mit Be-
138 hinderung, queeren Menschen und BIPOC, weshalb
139 wir eine detailliertere und geschlechtsspezifische
140 Verkehrs- und Mobilitätsdatenerfassung fordern.
- 141 • Der öffentliche Raum und insbesondere der ÖPNV
142 müssen umfassend barrierefrei gestaltet sein. Die-
143 ser muss allen Bürger*innen zugänglich sein. Zu-
144 gang und Umstieg haben sowohl für das Betreten
145 als auch die Orientierung barrierefrei zu sein. Die
146 Barrierefreiheit von S- und U-Bahnstationen ist bis
147 2025, diejenige aller Verkehrsmittel ist bis 2030 zu
148 erreichen.
- 149 • Berlin muss neben formaler auch situativ nutzbare
150 Barrierefreiheit bieten, das bedeutet, dass Barriere-
151 freiheit keine großen Umwege generieren darf, son-
152 dern einfach nutzbar sein muss und den Nutzungs-
153 anfragen dienen soll.
- 154 • Digitale Angebote im ÖPNV sollen möglichst nied-

155 rigschwellig gestaltet sein. Der Transformationspro-
156 zess muss von vorneherein integrativ die Belange al-
157 ler Menschen mitdenken. So kann Teilhabe aller und
158 folglich auch Akzeptanz und Attraktivität gelingen.

159

160 **2. Im Zentrum der Mobilitätswende: ÖPNV auf ein neues** 161 **Level bringen**

162

163 **Attraktiver ÖPNV für alle Berliner*innen**

164 Berlin ist mit einer Fläche von 892 Quadratkilometern
165 etwa viermal so groß wie Amsterdam und zehnmal so
166 groß wie Kopenhagen. Viele der in Berlin zurückgelegten
167 Wege sind lang und für einen erheblichen Teil der Ver-
168 kehrsteilnehmer*innen nicht zu Fuß oder mit dem Fahr-
169 rad zurückzulegen. Das Fundament unserer Mobilitäts-
170 wende ist daher der öffentliche Personennahverkehr. Für
171 alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbeiten muss
172 es ein attraktives ÖPNV-Angebot geben, was ihnen er-
173 möglicht, den privaten PKW vollständig stehen zu lassen.
174 Dies zu erreichen ist eine immense politische Herausfor-
175 derung, die differenzierte Konzepte und massive Investi-
176 tionen erfordert. Um eine optimale Anbindung für Alle zu
177 erreichen, gibt es keine pauschalen Lösungen: Wir wol-
178 len, dass die Priorität bei der Angebotsverbesserung auf
179 den Gebieten liegt, die derzeit noch nicht ausreichend an
180 den ÖPNV angebunden sind. Voraussetzung dafür ist aber
181 auch, dass die Kapazität des schienengebundenen Nah-
182 verkehrs in der Innenstadt ausgebaut wird. Wir wollen,
183 dass das ÖPNV-Angebot möglichst kurzfristig verbessert
184 wird, gleichzeitig dürfen dadurch langfristige Lösungen
185 nicht in Vergessenheit geraten oder sogar blockiert wer-
186 den.

187

188 **Wir fordern daher:**

- 189 • Für alle Menschen, die in Berlin wohnen und arbei-
190 ten muss ein attraktives ÖPNV-Angebot geschaffen
191 werden. Voraussetzung dafür ist ein flächendecken-
192 der Anschluss der gesamten Stadt sowie des Um-
193 lands an den schienengebundenen öffentlichen Per-
194 sonennahverkehr, also S-, U- und Regionalbahn so-
195 wie Tram.
- 196 • Die bereits vorhandene Infrastruktur ist an vielen
197 Stellen sanierungsbedürftig. Daher muss ein beson-
198 deres Augenmerk auf der Sanierung des Bestands
199 liegen. Dies ist Basis aller weiteren Ausbaustufen.
- 200 • Die Metropolregion Berlin-Brandenburg benötigt
201 ein massives Ausbauprogramm für den schienenge-
202 bundenen Personennahverkehr. Qualität, Taktung,
203 Kapazität und Streckenangebot müssen schnellst-
204 möglich flächendeckend und bedarfsgerecht deut-
205 lich verbessert werden.
- 206 • Beim Ausbau des ÖPNV müssen kurz- und langfristi-
207 ge Lösungen kombiniert werden. Die verschiedenen

- 208 Verkehrsmittel des ÖPNV sollen nicht gegeneinander
209 ausgespielt, sondern je nach der Situation vor
210 Ort kombiniert werden.
- 211 • 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.
 - 223 • 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.
 - 229 • 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 Umsteigerbindungen geschaffen werden.
 - 234 • 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.
 - 240 • 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.
 - 245 • 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.
 - 249 • 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
 - 254 • Zudem sollen alle straßengebundenen Fahrzeuge des ÖPNV schnellstmöglich elektrifiziert werden. Es ist zu prüfen, wie Taxi-Unternehmen und private Busbetreiber dabei infrastrukturell oder finanziell unterstützt werden können.
 - 259 • Um die Ausbauziele so schnell wie möglich zu erreichen, müssen die Planungskapazitäten nachhaltig

- 261 ausgebaut und effektiver eingesetzt werden. Dazu
 262 gehört auch eine strukturell verbesserte Koordinati-
 263 on mit Brandenburg.
- 264 • Um den Ausbau zu beschleunigen fordern wir ein
 265 “Bündnis Schienenbau”, an dem alle relevanten Ak-
 266 teure sowie die Zivilgesellschaft beteiligt ist. Das
 267 Bündnis soll u.a. Vorschläge zur Vereinfachung und
 268 Straffung der Planungs- und Genehmigungsverfah-
 269 ren machen.
 - 270 • Voraussetzung für einen dichteren Takt und neue
 271 Strecken ist neben der Planung und Realisierung der
 272 erforderlichen Infrastruktur auch eine vorausschau-
 273 ende Beschaffungs- und Personalpolitik. Die erfor-
 274 derlichen Fahrzeuge müssen frühzeitig beschafft
 275 werden, Werkstatt- und Depotkapazitäten müssen
 276 mitwachsen. Zudem ist es erforderlich, die Arbeits-
 277 bedingungen in der ÖPNV-Branche nachhaltig zu
 278 verbessern. Dazu gehört neben guter Bezahlung
 279 und einem angenehmen Arbeitsumfeld auch lang-
 280 fristige Arbeitsplatzsicherheit. Auch deshalb lehnen
 281 wir die Zerschlagung der Berliner S-Bahn weiterhin
 282 ab.
 - 283 • Für FINTA* Personen sollen in den Nachtstunden
 284 gesonderte ÖPNV-Angebote gemacht werden, dazu
 285 kann auch der Einsatz von vergünstigten Nachttaxen
 286 gehören.
 - 287 • Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im ÖPNV soll
 288 zügig verbessert werden, unter der besonderen Be-
 289 rücksichtigung der Bedürfnisse von FINTA*, queeren
 290 Menschen und BIPOC. Dazu gehört flächendeckend
 291 ausreichende Beleuchtung und digitale Anzeigeta-
 292 feln an den ÖPNV-Haltestellen und verstärkte Prä-
 293 senz von Sicherheitspersonal in den Nachtstunden.
 - 294 • Wir befürworten die Ausweitung von flexiblen
 295 nachfrageorientierten und – wo geeignet – autono-
 296 men Konzepten im ÖPNV. Sharing-Angebote dürfen
 297 nicht als Konkurrenz zum ÖPNV im S-Bahnring fun-
 298 gieren. Vielmehr muss Sharing als Zubringer zum
 299 ÖPNV gedacht werden. Voraussetzung für den Be-
 300 trieb von Sharing-Angeboten muss sein, dass die-
 301 se auch außerhalb des S-Bahnring angeboten wer-
 302 den und in nachhaltiges Gesamtkonzept des öffent-
 303 lichen Nahverkehrs eingebunden sind.
 - 304 • Die Verknüpfung von Mobilitäts-Angeboten an den
 305 Knotenpunkten mit Umstiegsoptionen muss weiter
 306 verbessert werden, etwa durch P+R im Tarifgebiet
 307 B, Fahrradparkhäuser und Bündelung von Sharing-
 308 Diensten.

310 **ÖPNV sozial gerecht finanzieren**

311 Eine ambitionierte Angebotsverbesserung erfordert den
 312 Einsatz massiver finanzieller Ressourcen. Gleichzeitig ist
 313 Mobilität eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am

314 gesellschaftlichen Leben. Mobilität zu ermöglichen ist da-
315 her Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, deren Finanzie-
316 rung sozial gerecht ausgestaltet sein muss. Eine pauscha-
317 le Verteilung der Kosten – entweder auf die Nutzer*innen
318 über die Ticketpreise oder auf alle Berliner*innen über ei-
319 ne einheitliche Mobilitätsabgabe – lehnen wir weiter als
320 ungerecht ab, da diese Systeme die finanzielle Leistungs-
321 fähigkeit des Einzelnen nicht berücksichtigen.

322

323 Gleichzeitig ist uns klar, dass unter den herrschenden
324 politischen Verhältnissen, unter welchen mit der Schul-
325 denbremse eine künstliche Verknappung öffentlicher Res-
326 sourcen stattfindet, das Ziel eines fahrscheinlosen ÖPNV
327 mit dem Erfordernis steigender Investitionen für Ange-
328 botsverbesserungen konkurrieren.

329

330 Zur Kompensation der wegfallenden Ticketerlöse fordern
331 wir daher eine Nahverkehrsabgabe nach französischem
332 Vorbild. Die Taxe Versement de Transport (VT) können
333 Kommunen ab 20.000 Einwohnern zweckgebunden zur
334 ÖPNV-Finanzierung erheben. Die französische Nahver-
335 kehrsabgabe ist von Arbeitgeber*innen mit mehr als zehn
336 Mitarbeiter*innen und vom Einzelhandel als Nutznießer
337 des ÖPNV-Angebots zu entrichten. Die Nahverkehrsab-
338 gabe wird inzwischen in den meisten zur Erhebung be-
339 rechtigten Kommunen eingenommen. Im Jahr 2010 wur-
340 den 44,2 % der Ausgaben für den französischen ÖPNV
341 über die Nahverkehrsabgabe finanziert, die neben den
342 Fahrgeldeinnahmen damit das wichtigste Finanzierungs-
343 instrument ist.

344

345 **Wir fordern daher:**

- 346 • Um Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV zu
347 schaffen, soll der fahrscheinlose ÖPNV eingeführt
348 werden. Die entfallenden Ticketerlöse sollen durch
349 Steuermittel ersetzt werden, da auf diese Weise ei-
350 ne sozial gerechte Verteilung der Kosten möglich ist.
- 351 • Zugleich müssen die öffentlichen Investitionen in
352 den ÖPNV massiv steigern. Dabei ist neben den Län-
353 dern Berlin und Brandenburg auch der Bund gefragt.
- 354 • Als neue Einnahmesäule fordern wir die Einführung
355 einer Nahverkehrsabgabe nach französischem Vor-
356 bild, die von Arbeitgeber*innen in Berlin und Bran-
357 denburg zu entrichten ist.

358 •

359 **Smarter ÖPNV**

360 Die Digitalisierung des ÖPNVs hat für uns höchste Prio-
361 rität, um die Effizienz und damit auch die Attraktivität
362 des ÖPNVs zu steigern. Digitalisierung macht Verkehrs-
363 informationen in Echtzeit verfügbar und ermöglicht es
364 Mobilitätsanbietern den Verkehr je nach Bedarf flexibel
365 zu steuern. Der Auf- und Ausbau dieser als Verkehrsma-
366 nagementsysteme bezeichneten Steuerungsinstrumente

367 ist ein elementarer Baustein für die Mobilität von mor-
368 gen. Gleichzeitig können die Echtzeitinformationen den
369 Benutzer*innen für mehr Komfort zur Verfügung gestellt
370 werden. Berlin nimmt hier bereits heute eine Vorreiter*in-
371 nenrolle ein: In Bussen und Bahnen werden Umsteigein-
372 formationen auf großen Anzeigetafeln dargestellt und
373 Apps wie Jelbi bündeln Echtzeitinformationen für mehre-
374 re Verkehrsträger. Diese starke Position wollen wir weiter
375 ausbauen, um den ÖPNV für alle Berliner*innen attrakti-
376 ver zu machen.

377

378 **Wir fordern daher:**

- 379 • Bis 2030 soll es vollständige und vernetzte digita-
380 le Leit-, Informations- und Bezahlssysteme in Berlin
381 geben. Auch Mobilfunk- und Internetversorgung im
382 unterirdischen S- und U-Bahn-Netz sind störungs-
383 frei bis 2030 auszuweiten.
- 384 • Trotz aller Digitalisierung müssen umfassende ana-
385 loge Zugangs- und Informationsmöglichkeiten er-
386 halten bleiben. Niemand darf ausgegrenzt werden.
- 387 • Für alle Digitalisierungsmaßnahmen müssen
388 höchste Datenschutzstandards und Privacy-by-
389 Design eingehalten werden und sie müssen sich
390 an Nachhaltigkeitskriterien orientieren. Außerdem
391 setzen wir uns für die anonymisierte Verfügbarma-
392 chung der geschlechtsspezifischen Mobilitätsdaten
393 für Öffentlichkeit und Wissenschaft ein.
- 394 • Die bereits heute technologisch mögliche Automa-
395 tisierung des Schienenverkehrs (Straßenbahn, S+U-
396 Bahn) muss zeitnah auf ersten Strecken und per-
397 spektivisch flächendeckend umgesetzt werden. Für
398 S- und Regionalbahnen im Eigentum des Bundes
399 sind entsprechende Kooperationen zwischen dem
400 Senat und der DB AG zu vereinbaren.
- 401 • Berufsfelder im ÖPNV, deren Tätigkeiten durch eine
402 sich wandelnde Arbeitswelt ersetzt werden könn-
403 ten, müssen frühzeitig identifiziert werden. Es sind
404 vorausschauend geeignete Umschulungs- und Wei-
405 terbildungskonzepte im Rahmen der Personalent-
406 wicklung vorzusehen.

407

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

410 Das Konzept der autogerechten Stadt hat zu massiv un-
411 gerechter Verteilung des öffentlichen Raums in unserer
412 Stadt geführt: Während dem motorisierten Individualver-
413 kehr gerade einmal 30 Prozent der in Berlin zurückge-
414 legten Wege zugerechnet werden können, sind diesem
415 knapp 60 Prozent der Verkehrsflächen gewidmet. Auf vie-
416 len Straßen unserer Stadt wird dem ruhenden Individu-
417 alverkehr mehr Platz eingeräumt, als dem Fuß- und Rad-
418 verkehr zusammen. Jahrzehnte der autofixierten Mobili-
419 tätspolitik haben sich auch in den Köpfen festgesetzt. In

420 der medial wahrnehmbaren öffentlichen Debatte wird es
421 häufig als völlig selbstverständlich angesehen, das indivi-
422 duelle Bedürfnis nach Parkplätzen im öffentlichen Raum
423 höherrangiger zu bewerten als die Sicherheit von Fußgän-
424 ger*innen und Radfahrer*innen. Viele Menschen haben
425 sich daran gewöhnt, dass sie für ein 18 Quadratmeter gro-
426 ßes WG-Zimmer 600 Euro bezahlen, aber ihren nur weni-
427 ge Stunden am Tag genutzten PKW quasi kostenfrei auf
428 einer ebenso großen Fläche im öffentlichen Raum abstel-
429 len können. Neben der Verteilung ist auch die Gestaltung
430 des öffentlichen Raums bisher in erster Linie daran orien-
431 tiert, dem motorisierten Individualverkehr ein möglichst
432 schnelles Zurücklegen von Wegen zu ermöglichen. Wege
433 für den Fuß- und Radverkehr sind an vielen Stellen nicht
434 so gestaltet, dass sie ihren Nutzer*innen die erforderliche
435 Sicherheit bieten, sondern so, dass sie den motorisierten
436 Individualverkehr möglichst wenig stören.

437

438 Für uns ist klar: Die Mobilität im Umweltverbund, al-
439 so ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, muss künftig klaren Vor-
440 rang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Dies
441 muss sich auch im öffentlichen Raum niederschlagen, wir
442 wollen die Flächenwende: Der Straßenraum muss primär
443 so gestaltet sein, dass der ÖPNV zügig vorankommt und
444 die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr gewährleistet ist.
445 Nur nachrangig ist dem motorisierten Individualverkehr
446 Platz einzuräumen.

447

448 Der öffentliche Raum ist jedoch nicht nur Verkehrsraum.
449 In Zeiten der wachsenden und sich verdichtenden Stadt
450 konkurrieren auch andere Nutzungsarten um den öffent-
451 lichen Raum. Die Straße ist Treffpunkt, Kommunikations-
452 und Spielort. Für uns steht fest, dass Nutzungen, die dem
453 Gemeinwohl im Kiez dienen, Vorrang haben, sowohl ge-
454 genüber dem Interesse Einzelner an einem kostengünsti-
455 gen Parkplatz, als auch gegenüber kommerziellen Interes-
456 sen.

457

458 Flächengerechtigkeit ist auch eng verknüpft mit Konzep-
459 ten von wohnortnahem Arbeiten und fußläufige Versor-
460 gungsmöglichkeiten (Stadt der kurzen Wege oder „15-
461 Minuten-Stadt“). Bei der Flächenwende ist Aspekten der
462 Umweltgerechtigkeit und der Belastung mit Lärm und
463 anderen Emissionen Rechnung zu tragen. Häufig leben
464 in besonders und vielfach belasteten Räumen Menschen
465 mit geringem Einkommen. Die Flächenwende führt daher
466 auch zu mehr sozialer Gerechtigkeit. Voraussetzung dafür
467 ist, dass sie nicht auf bereits jetzt privilegierte Quartiere
468 begrenzt bleibt. Zudem müssen gleichzeitig Maßnahmen
469 ergriffen werden, um zu verhindern, dass die mit der Flä-
470 chenwende verbundene Aufwertung von Kiezen nicht zu
471 Verdrängung der bisherigen Bewohner*innen führt.

472

473 Wir begrüßen das Engagement von Bürger*inneninitiati-
474 ven, die sich für mehr Flächengerechtigkeit in ihrem Kiez
475 einsetzen. Sie sind an vielen Stellen Treiber*in der Mobili-
476 tätswende und drängen zögerlich reagierende Verwaltun-
477 gen zum Handeln. Uns ist jedoch bewusst, dass diese In-
478 itiativen insbesondere in den Innenstadtquartieren aktiv
479 sind und oft von privilegierten Milieus geprägt sind. Dies
480 mindert nicht deren Wert. Angesichts knapper finanzieller
481 und personeller Ressourcen der öffentlichen Hand darf die
482 Mobilitätswende aber nicht davon abhängen, ob sich vor
483 Ort eine Initiative bildet oder nicht.

484

485 **Wir fordern daher:**

- 486 • Die Mobilität im Umweltverbund und öffentliche
487 Nutzungen müssen bei der Verteilung und Gestal-
488 tung des öffentlichen Raums klaren Vorrang vor
489 dem motorisierten Individualverkehr haben. Der
490 Straßenraum muss primär so gestaltet sein, dass
491 der ÖPNV zügig vorankommt und die Sicherheit von
492 Fuß- und Radverkehr gewährleistet ist. Nur nach-
493 rangig ist dem motorisierten Individualverkehr Platz
494 einzuräumen. Um dies zu realisieren, ist der teilwei-
495 se Rück- und Umbau von Straßen und Plätzen und
496 eine sachgerechte Neuverteilung der Flächen erfor-
497 derlich.
- 498 • Erforderlich ist an vielen Stellen eine Entflechtung
499 der Verkehrsströme. Menschen sind im öffentlichen
500 Raum Gefahren ausgesetzt und agieren mitunter
501 fehlerhaft. Daher muss die Umgebung so aufge-
502 baut sein, dass Fehler vermieden werden. Am besten
503 gelingt das, wenn Mobilitätswege baulich getrennt
504 geführt werden.
- 505 • Überall dort, wo die Entflechtung von Verkehrsströ-
506 men nicht erfolgen kann, sind bauliche Maßnah-
507 men zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und
508 Verkehrssicherheit vorzunehmen. An Kreuzungen
509 sollen geradeaus fahrende Verkehre von Abbiege-
510 verkehren grundsätzlich zeitlich getrennt werden.
511 Wo das nicht gelingt, gilt: Je getrennter und je nä-
512 her der Winkel, mit dem sich Auto einerseits und
513 Fuß- und Fahrradverkehr andererseits begegnen, ei-
514 nem rechten Winkel entspricht, desto besser. Um-
515 baumaßnahmen dürfen dabei nicht zulasten des
516 Fußverkehrs gehen. Zur Erhöhung der Verkehrssi-
517 cherheit sollen für Fußverkehr sogenannte Vorstre-
518 ckungen realisiert werden.
- 519 • Wir fordern in berlinweites flächendeckendes Fahr-
520 radstraßennetz in allen Kiezen. Auf Fahrradstra-
521 ßen soll nur Auto-Anliegerverkehr, klimaverträgli-
522 cher Lieferverkehr und Services wie Feuerwehr, Po-
523 lizei, Wertstoffabfuhr, etc. stattfinden. An kürze-
524 ren oder engeren Fahrradstraßenabschnitten soll
525 der Durchgangsverkehr ausschließlich für Fahrräder

- 526 ausgewiesen werden, um die Sicherheit der Fahr-
527 radfahrenden zu gewähren.
- 528 • Die im Berliner Mobilitätsgesetz vorgesehen Rad-
529 verkehrsanlagen auf oder an allen Hauptverkehrs-
530 straßen mit erschütterungsarmem, gut befahrba-
531 rem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraft-
532 fahrzeugen und ausreichender Breite sollen mög-
533 lichst zeitnah realisiert werden.
 - 534 • In der gesamten Stadt sind Maßnahmen zur Ver-
535 kehrsberuhigung zu ergreifen, etwa eine Sperrung
536 von Kiezen für den Durchgangsverkehr (z.B. Kiez-
537 blocks, Diagonalsperren). Die rechtlichen Befugnis-
538 se der Bezirksämter sind dazu konsequent zu nut-
539 zen. Die Verkehrsberuhigung darf sich nicht nur auf
540 Kieze beschränken, in denen zuvor eine Bürger*in-
541 neninitiative entsprechende Forderungen an die Be-
542 hörden getragen hat. Vielmehr sind gerade auch
543 dort Maßnahmen zu treffen, wo vermehrt Men-
544 schen mit niedrigem Einkommen und hoher Ver-
545 kehrsbelastung leben.
 - 546 • Wir fordern mehr Busspuren und Spuren des Um-
547 weltverbundes, auch durch Ausweisung von “Pop-
548 Up-Busspuren”.
 - 549 • Ampelschaltungen sind grundsätzlich an Zufußge-
550 henden auszurichten und dem Umweltverbund an
551 Ampeln Vorrang einzuräumen.
 - 552 • Wir fordern für den Fußverkehr eine verbesserte Ori-
553 entierung mittels flächendeckender optischer, akus-
554 tischer und digitaler Leitsysteme.
 - 555 • Tempo 30 soll zur Regelgeschwindigkeit in Berlin
556 werden. Im Ausnahmefall soll davon abgewichen
557 werden können. Dies wäre eine Umkehrung der
558 bisherigen Praxis. Dabei ist nach den Straßenarten
559 und deren Aufgaben zu differenzieren. Zudem sol-
560 len Ausnahmen für den straßengebundenen ÖPNV
561 möglich sein, damit sich die Reisezeit nicht erhöht.
 - 562 • Nutzungen, die dem Gemeinwohl im Kiez dienen,
563 müssen Vorrang haben, sowohl gegenüber dem In-
564 teresse Einzelner an einem kostengünstigen Park-
565 platz, als auch gegenüber kommerziellen Interes-
566 sen.
 - 567 • Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet
568 werden. Die für den Anwohner*innenparkausweis
569 fällige Gebühr soll in moderaten Schritten nach
570 und nach steigen. Dabei soll für besonders um-
571 weltschädliche und große Fahrzeuge eine höhere
572 Gebühr berechnet werden. Für Menschen mit
573 körperlichen Einschränkungen soll es Ausnahmen
574 geben. Dies gilt ebenso für Familien, die über ein
575 geringes Einkommen verfügen.
 - 576 • Die Anzahl der Parkplätze im Straßenland soll ab so-
577 fort schrittweise reduziert werden. Die freigeworde-
578 nen Flächen sollen für den Umweltverbund oder an-

- 579 dere öffentliche Nutzungen umgewidmet werden.
- 580 • Als erster Schritt sollen in jeder Parkzeile der vor-
- 581 derste PKW-Parkplatz wegfallen und stattdessen ein-
- 582 ne Stellfläche für Fahrräder oder ein öffentlicher
- 583 Verweilraum geschaffen werden. So wird auch eine
- 584 bessere Einsehbarkeit in den Kreuzungsbereich ge-
- 585 schaffen.
- 586 • Für den Wirtschaftsverkehr sollen konsequent
- 587 gesonderte Ladezonen eingerichtet werden. Zur
- 588 Reduktion von Lieferverkehren sollen Konzepte zur
- 589 Bündelung von Warenströmen (Terminals/City-
- 590 Logistik/Mini-Hubs) gestärkt und Anreize für
- 591 Umstiege auf klimaverträgliche Verteilsysteme
- 592 (z.B. Lastenrad) gesetzt werden. Regionaler Netz-
- 593 werke und Cluster mit kürzeren Lieferketten sollen
- 594 gefördert werden.
- 595 • Parkhäuser müssen effektiver genutzt werden. In
- 596 Neubauquartieren sind Kiezgaragen und Mobili-
- 597 tätstationsstationen zu prüfen, damit nicht mehr jede Im-
- 598 mobilie von Straßenverkehr ansteuerbar sein muss.
- 599 • Wir fordern, dass die Festlegung der technischen
- 600 Parameter für den deutschen Straßenverkehr und
- 601 damit das Verkehrsverhalten in Deutschland nicht
- 602 mehr einseitig auf Richtlinien der Forschungsgesell-
- 603 schaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. beruht.
- 604 Dieser Verein versammelt zwar Expertise, ist aber
- 605 sehr männlich geprägt, starken monetären Einflüs-
- 606 sen der Straßenwirtschaft unterworfen und lässt
- 607 viele gesellschaftlichen Nutzer*innengruppen nur
- 608 in Ausnahmefällen teilhaben.

609

610 **4. Smart Mobility und E Mobilität: Technologien für eine**

611 **gemeinwohl- und zukunftsorientierte Mobilitätswende**

612 Zur Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes, welches Nach-

613 haltigkeit mit Gemeinwohl verbindet, dürfen wir uns

614 nicht vor neuen Technologien verschließen. Vielmehr

615 müssen wir diese nutzen und sicherstellen, dass alle Ber-

616 liner*innen in gleichem Maße davon profitieren. Dabei ist

617 es wichtig sich nicht nur auf eine Technologie konzentrie-

618 ren. Es müssen den unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen

619 entsprechende Angebote zur Verfügung stellen, damit ein

620 flächendeckendes Angebot geschaffen werden kann.

621

622 **Sharing-Angebote**

623 Sharing-Angebote tragen dazu bei, dass Menschen ein-

624 facher auf ein eigenes Auto verzichten können und sinn-

625 vollere, rationalere Mobilitätsentscheidungen treffen so-

626 wie schlussendlich ein umwelt-, stadt- und verkehrsver-

627 träglicheres Mobilitätsverhalten ausüben. Sie verbessern

628 das Angebot an Mobilität für alle Menschen erheblich und

629 stärken den Umweltverbund.

630

631 Aus diesem Grund sollten Sharing-Angebote einen Teil

632 der Daseinsvorsorge darstellen, ebenso wie der ÖPNV und
633 diesen sinnvoll ergänzen. Daher muss Sharing zukünftig
634 enger mit dem ÖPNV verzahnt und als Teil der öffentlichen
635 Daseinsvorsorge insbesondere in den Außengebieten ge-
636 fördert und unterstützt werden. Plattformen wie die Jelbi-
637 App der BVG stellen dafür ein positives Beispiel dar und
638 sollen weiterverbreitet sowie unter Einbezug aller Anbie-
639 ter weiterentwickelt werden. Sharing-Mobilität erfährt im
640 Vergleich zum privaten Pkw aktuell eine unverhältnismä-
641 ßige Diskriminierung und Benachteiligung, z.B. hinsicht-
642 lich Abstellflächen und Bepreisung. Diese muss zuguns-
643 ten einer stärkeren Förderung und Bevorrechtigung von
644 Sharing-Angeboten beendet werden. Stattdessen muss
645 die Nutzung des privaten Pkw unter allen Umständen zu-
646 gunsten der Alternativen eingeschränkt werden.

647

648 Im Vergleich mit anderen Formen von Sharing-Mobilität
649 wird Carsharing in der Regel nicht intermodal (also in
650 Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) als Zubringer
651 für den ÖPNV genutzt, sondern im Rahmen von Start-
652 Ziel-Verkehren meist ohne Umstieg für ausgewählte We-
653 ge und Anlässe. Dennoch führt auch Carsharing zu mul-
654 timodalem Mobilitätsverhalten (also der Wahl zwischen
655 verschiedenen Verkehrsmitteln je nach Anlass). Dadurch
656 trägt es kurzfristig dazu bei einem Zweitwagen oder gene-
657 rell Autofahrten mit dem privaten Pkw zu ersetzen. Lang-
658 fristig führt es zur Abschaffung des eigenen Autos. Für
659 nicht-Pkw-Besitzende erhöht es die Mobilitätsoptionen
660 und belohnt somit multimodales, anlassbezogenes Ver-
661 kehrsverhalten.

662

663 **Wir fordern daher:**

- 664 • Eine konsistente Landesstrategie im Hinblick auf
665 Sharing-Mobility. Die Angebote müssen gemeinsam
666 gedacht werden und auf dieselben verkehrspoliti-
667 schen Ziele einzahlen. In Bezug auf die Reglementie-
668 rung bei der Nutzung des öffentlichen Raums soll-
669 te aber eine getrennte Betrachtung von Fahrrad-
670 sharing, Scootersharing und Carsharing erfolgen.
- 671 • Fahrradsharing sollte per se nicht zusätzlich zusätz-
672 lich von Landesseite bepreist werden. Das Ange-
673 bot in Landeskooperation (aktuell Nextbike) soll-
674 te über mehr und qualitativ hochwertigere Statio-
675 nen, insbesondere an ÖPNV-Umsteigepunkten, ver-
676 fügen. Daneben sollten die eigenwirtschaftlichen
677 Anbieter im stationsungebundenen Sharing in ei-
678 ne gemeinsame App, z.B. Jelbi, integriert sein und
679 Gesamtzahl sowie Geschäftsgebiet durch eine Aus-
680 schreibung gesteuert werden können.
- 681 • Scootersharing (E-Moped und E-Tretroller) sollte
682 dagegen zusätzlich eine nicht-betriebsschädigende
683 Sondernutzungsgebühr für die Nutzung des öffent-
684 lichen Raums (ÖR) entrichten, aus der unter ande-

685 rem die Einrichtung von Abstellflächen im ÖR finan-
686 ziert werden. Ähnlich wie beim Fahrradsharing er-
687 gibt die Steuerung des Angebots über einen Aus-
688 schreibungsprozess Sinn, der das Einzahlen auf aus-
689 gewählte und messbare verkehrspolitische Landes-
690 ziele unterstützt.

- 691 • Die Berliner Verwaltung soll zusammen mit
692 den Bezirken jährlich eine feste Quote von Pkw-
693 Parkplätzen für Sharing-Abstellflächen umwandeln.
694 Solange kein dichtes, flächendeckendes Angebot
695 an öffentlichen Abstellflächen existiert, muss das
696 flexible, aber korrekte Abstellen weiterhin möglich
697 sein. Perspektivisch sollen Sharing-Abstellflächen
698 ein engmaschiges Netz bilden und in Wohnge-
699 bieten für alle Menschen in Laufweite erreichbar
700 sein.
- 701 • Carsharing darf gegenüber dem privaten Pkw-Besitz
702 nicht benachteiligt, sondern muss priorisiert wer-
703 den und dazu dienen, Menschen mit Auto den Um-
704 stieg auf Sharing und den Umweltverbund zu ver-
705 einfachen.
- 706 • Da Carsharing die bereits vorhandene und von der
707 öffentlichen Hand bewirtschafteten Straßen- und
708 Abstellflächen nutzt, entstehen keine signifikanten
709 zusätzlichen Kosten, die eine Sondernutzungsge-
710 gebühr für die Nutzung des öffentlichen Raums rech-
711 fertigen. Die maximalen Parkgebühren für Carsha-
712 ring sollten sich an denen eines Bewohnerparkaus-
713 weises orientieren.
- 714 • Gesonderte, bevorzugte Stellplätze für Carsharing
715 sind in jedem Straßenzug zu schaffen, der weiterhin
716 auch Parkplätze für private Pkws bereitstellt.
- 717 • Das Land Berlin soll die Carsharing-Anbieter dabei
718 unterstützen schnellstmöglich auf eine komplett
719 elektrische Flotte umzustellen. Exklusiv zugängliche
720 Ladeinfrastruktur ist in Kooperation mit den Anbie-
721 tern zu schaffen und gemeinsam zu finanzieren.
- 722 • Mehr Anstrengungen des Senats im Bereich von
723 "Mobilität als Service": Die Standorte von Sharing-
724 und andere Mobilitätsanbietern sollen im Sinne der
725 multimodalen Mobilität berlinweit verteilt werden.
726 Ferner sollen deren Angebote umfassend in einer
727 App integriert werden. Die App soll die Sharing-
728 Kultur beflügeln und die effiziente Vernetzung
729 der Verkehrsmittel fördern. Es braucht einheitli-
730 che Datenschnittstellen, welche anbieterübergrei-
731 fene Routenplaner und Buchungssapps für alle For-
732 men der geteilten Mobilität (ÖPNV, Rufbus, Taxi und
733 Sharingdienste) ermöglichen.

734

735 **E Mobilität & Ladeinfrastruktur**

736 Wir machen in diesem Antrag deutlich, dass es eine tief-
737 greifende Verkehrswende zugunsten des Umweltverbun-

738 des braucht. Zur Realität gehört aber auch, dass der moto-
739 risierte Individualverkehr (MIV) mittelfristig (noch) nicht
740 verschwinden wird. Der verbleibende Autoverkehr muss
741 aber so schnell wie möglich an die Bedürfnisse einer mo-
742 dernen Stadt angepasst werden. Um ein solches Mobili-
743 tätsangebot zu schaffen, welches flächendeckend die Mo-
744 bilitätsbedürfnisse der Berliner*innen abdeckt und gleich-
745 zeitig klimafreundlich ist, müssen wir uns auf die batte-
746 rieelektrische Elektromobilität fokussieren. Es ist nachge-
747 wiesen, dass diese den höchsten Wirkungsgrad und damit
748 einhergehend den geringsten Energiebedarf im Vergleich
749 mit anderen Technologien hat. Erneuerbar gewonnener
750 Strom kann direkt genutzt werden, wobei der ohnehin
751 notwendige Netzausbau für erneuerbare Energien Hand
752 in Hand gehen kann mit dem Aufbau intelligent steuer-
753 barer Ladeinfrastruktur. Die Batterie- und Akkuentwick-
754 lung befindet sich zudem noch im Anfangsstadium und
755 bereits heute ist abzusehen, dass zukünftig durch die For-
756 schung deutlich umweltfreundlichere Batterien verfü-
757 bar sein werden, die leistungsfähiger sind und nur einen
758 Bruchteil an Ressourcen benötigen. Unternehmen müs-
759 sen darüber hinaus verpflichtet werden sozial- und um-
760 weltstandards auch in der Rohstoffgewinnung einzuhal-
761 ten und dabei streng kontrolliert werden. Die Möglich-
762 keit Batterien vollständig zu recyceln oder als Second-
763 Life-Stromspeicher zu nutzen muss ebenfalls Berücksich-
764 tigung finden. Daneben ist batterieelektrische Mobilität
765 in vielen Fällen auch die langfristig preisgünstigste Lö-
766 sung, die bereits heute im nötigen Umfang umgesetzt
767 werden kann. Das ist wichtig, um die Ziele hinsichtlich ei-
768 ner Dekarbonisierung bis 2030 zu erreichen, da insbeson-
769 dere die Beschaffung und Erneuerung von Fahrzeugflot-
770 ten in Unternehmen eine entsprechend lange Planungs-
771 und Vorlaufzeit hat.

772

773 **Wir fordern daher:**

- 774 • Die Verwendung von Brennstoffzellenfahrzeugen
775 nur dort, wo keine geeignete Lösung mit batte-
776 rieelektrischen Fahrzeugen möglich ist, da grüner
777 Wasserstoff dringender in anderen Wirtschaftsbe-
778 reichen, wie z.B. der Industrie, gebraucht wird.
- 779 • Berlin im Bereich Forschung und Entwicklung von
780 Batterietechnologien und E-Mobilität etablieren
781 und neue Forschungskapazitäten ausbauen.
- 782 • Erarbeitung eines Masterplans Ladeinfrastruktur,
783 der den privaten und öffentlichen Ladeinfrastruk-
784 turaufbau koordiniert und vereint. Dabei sollen
785 künftig zu schaffende autofreie Zonen, insbesonde-
786 re in der Innenstadt berücksichtigt werden und dort
787 bereits präventiv vom Aufbau abgesehen werden.
- 788 • Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zudem nur
789 dort bereitzustellen, wo gewährleistet ist, dass die
790 Flächen in den nächsten Jahren nicht für den Aus-

- 791 bau von ÖPNV, Radverkehr und Grünanlagen vorge-
792 sehen sind.
- 793 • Tankstellen sollen perspektivisch zu Schnelllade-
794 hubs umfunktioniert werden.
 - 795 • Aufbauverpflichtung für Ladeinfrastruktur bei Un-
796 ternehmen mit großen Parkplätzen, die ihre Park-
797 plätze perspektivisch auch beibehalten werden, z.B.
798 Supermärkte, Baumärkte und Möbelgeschäfte
 - 799 • Ergänzender Aufbau von netzdienlich zu mana-
800 gender Ladeinfrastruktur (AC) an Orten mit ho-
801 hen Standzeiten, z.B. Park-and-Ride, Flughafen und
802 Bahnhof
 - 803 • Stromnetze da wo notwendig ertüchtigen, insbe-
804 sondere Ausbau des Mittelspannungsnetzes und
805 Einsatz von Lade- und Energiemanagement. Koordi-
806 nierung im Rahmen des Masterplans, um den Aus-
807 bau sinnvoll und planmäßig zu steuern.
- 808
809
810