

Antrag 242/I/2024**KDV Tempelhof-Schöneberg****Mobilitätspolitik Berlin**

- 1 Der Landesvorstand, die SPD Fraktion im Abgeordneten-
2 haus und die Mitglieder der SPD im Senat setzen sich da-
3 für ein, dass folgende Aspekte in der Mobilitätspolitik Ber-
4 lins berücksichtigt werden:
- 5 1. Mobilität in Berlin muss auch aus Sicht der arbeiten-
6 den Menschen betrachtet werden. Berlin braucht ein-
7 en gut ausgebauten und stabilen ÖPNV. Der ÖPNV
8 ist Teil der Daseinsvorsorge und muss daher im Mit-
9 telpunkt der Mobilitätswende stehen.
 - 10 2. Das Deutschlandticket ist wichtiger Bestandteil der
11 Mobilitätswende und muss daher weiterhin kosten-
12 günstig zur Verfügung gestellt werden.
 - 13 3. Der ÖPNV muss Vorrang vor anderen, individuellen
14 Verkehrsmitteln haben, da er u.a. für die höchst-
15 mögliche Transportdichte sorgt und im Verhält-
16 nis zu anderen motorbetriebenen Transportmitteln
17 ökologischer ist.
 - 18 4. Der ÖPNV muss die Außenbezirke und die umlie-
19 genden Gemeinden zugänglich mit der Innenstadt, aber
20 auch in einem Ringsystem untereinander verbind-
21 en.
 - 22 5. Der Ausbau von schienengebundenen Verkehrsmit-
23 teln ist zu verstärken. Dabei muss für die Straßen-
24 bahn auf der Straße eine Vorrangstellung zum Indi-
25 vidualverkehr gegeben werden.
 - 26 6. Die Taktung des ÖPNV muss verlässlich und für die
27 Fahrgäste einfach nachvollziehbar sein.
 - 28 7. Um den motorisierten Individualverkehr aus der
29 Stadt herauszuhalten, sind an den Endbahnhöfen
30 der S- und U-Bahnen in Berlin und Brandenburg
31 sowie ausgewählten Endhaltestellen von Bus- und
32 Tramlinien mehr park-and-ride-Plätze zur Verfü-
33 gung zu stellen.
 - 34 8. Die Busverbindung ins Berliner Umland sind auszu-
35 bauen und die Taktzeiten zu verkürzen.
 - 36 9. Für Fahrradfahrende sind an den Bahnhöfen von U-
37 und S- Bahn bedarfsorientiert Fahrradabstellplätze
38 zu bauen, die ein sicheres Abstellen ermöglichen.
 - 39 10. Entsprechend dem Angebot in Regional- und S-
40 Bahnzügen sind auch in den U-Bahnzügen die Ab-
41 stellplätze für Fahrräder zu erhöhen.
 - 42 11. Zum verbesserten Angebot ist der weitere barrie-
43 refreie Ausbau von Stationen bei U- und S-Bahnen
44 notwendig. Besonders an Bahnhöfen mit hohem
45 Fahrgastaufkommen müssen mehr als eine Auf-
46 zugsanlage vorhanden sein.
 - 47 12. Die Fahrtakte der weiterführenden Buslinien an
48 Endbahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten von
49 S- und U-Bahn sind an die Bahnlinie anzupassen. Für

- 50 Fahrgäste muss der Bus auch spürbar die Verlänge-
51 rung der Bahn sein. Dies gilt insbesondere in den
52 Tagesrandzeiten. Technische Vorrichtungen sollten
53 den Busfahrerinnen und Busfahrer die entsprechen-
54 den Informationen zu den Ankunftszeiten der Bah-
55 nen liefern.
- 56 13. Die Ausdünnung von Fahrzeiten zum Abend hin,
57 sind erst ab 20.00 Uhr zulässig.
- 58 14. Wartemöglichkeiten bei Bussen und Tramlinien
59 müssen so ausgebaut werden, dass Wartende bes-
60 ser vor Regen, Schnee, Wind und Sonne geschützt
61 werden.
- 62 15. Die digitale Anzeige von Abfahrzeiten an Bus- und
63 Tram-Haltestellen sind flächendeckend vorzusehen.
- 64 16. Das von der BVG eingeführte „Jelbi-System“ muss
65 auch in den Außenbezirken Stationen anbieten. Die
66 Nutzungsbedingungen sind zu vereinfachen und
67 mit anderen Angeboten des ÖPNV (digital) zu ver-
68 netzen. Der Begriff „Jelbi“ beschreibt nicht den vor-
69 gegebenen Inhalt „Berlins Öffentliche und Sharing-
70 Angebote“ und ist daher zu überdenken.
- 71 17. Sicherheit in der Stadt ist auch Sicherheit für Arbeit-
72 nehmer/innen. Daher ist die Sicherheit im öffentli-
73 chen Raum und in den Fahrzeugen des ÖPNV zu ge-
74 währleisten. Arbeitnehmende müssen auch am frü-
75 hen Morgen, am späten Abend und in der Nacht si-
76 cher fahren können. Entsprechend sind die Sicher-
77 heitskräfte, Polizei und Ordnungsdienste personell
78 besser auszustatten. Für S- und U-Bahnhöfe ist stän-
79 diges Betreuungspersonal vorzusehen, um insbe-
80 sondere in den Abendstunden mehr Sicherheit bie-
81 ten zu können.
- 82 18. Für noch auf das Auto angewiesene Arbeitneh-
83 mer/innen, insb. für (Nacht-)Schichtarbeitenden
84 muss es die Möglichkeit geben, ihren Arbeitsplatz in
85 Berlin uneingeschränkt zu erreichen und dort kos-
86 tenfrei zu parken. Sofern Arbeitgeber dies nicht an-
87 bieten können, haben sie die Kosten für das Abstel-
88 len eines PKW im öffentlichen Straßenland zu über-
89 nehmen.
- 90 19. Zur Mobilitätswende gehört der Verzicht auf einen
91 weiteren Ausbau der Autobahnen in Berlin. Der in-
92 nerstädtische Verkehr muss sich den ökologisch not-
93 wendigen Lebensbedingungen der Menschen an-
94 passen. Statt mehr Autobahnen zu bauen, ist zu prü-
95 fen, wo Autobahnabschnitte zurückgebaut und um-
96 weltverträglich neugestaltet werden können.
- 97 20. Das Land Berlin wird im Rahmen einer Bundesrats-
98 initiative beantragen, das Bundesmittel, die für den
99 Autobahnausbau vorgesehen werden, den Ländern
100 für Maßnahmen zum Ausbau und Erhalt des ÖPNV
101 zur Verfügung gestellt werden.
- 102

103 Begründung

104 Die Neuausrichtung der Berliner Mobilitätspolitik muss
105 die Interessen der arbeitenden Bevölkerung berücksichti-
106 gen. Den Arbeitnehmenden in Berlin und denen, die aus
107 Brandenburg pendeln, muss ein attraktives und kosten-
108 günstiges ÖPNV Angebot gemacht werden, damit sich die
109 Nutzung eines PKWs nicht mehr lohnt. Klimaziele sind nur
110 zu erreichen, wenn Politik dafür Sorge trägt, dass der Um-
111 stieg auf den ÖPNV und auf das Fahrrad von den Arbei-
112 tenden als sinnvoll angesehen und so organisiert werden
113 kann, dass ihre Interessen, u.a. zügig zum Arbeitsort und
114 zurück nach Hause zu kommen, erfüllt werden.

115

116 Darüber hinaus muss der ÖPNV Vorrang vor jedem indivi-
117 duellen Verkehrsmittel haben. Er garantiert Mobilität für
118 viele. Verkehrsmittel müssen den Anforderungen an Bar-
119 rierfreiheit und Stellplätzen erfüllen und Bahnhöfe und
120 Haltestellen sichere Orte sein. Aufenthalts- und Fahrqua-
121 lität sind wichtige Punkte, um einen Umstieg vom PKW
122 zum ÖPNV zu erreichen.

123

124 Um Arbeitnehmenden viele Mobilitätsangebote zu unter-
125 breiten, ist das BVG-Angebot „Jelbi“ weiter zu vernetzen,
126 kostengünstig anzubieten und auch in den Außenbezir-
127 ken auszubauen.

128

129 Mit einer Entscheidung, den Ausbau von innerstädtischen
130 Autobahnen in Berlin zu stoppen, wird nicht nur das Klima
131 geschützt, sondern auch Steuergelder nicht ausgegeben,
132 die dringend für die Stärkung des ÖPNV eingesetzt wer-
133 den müssten.

134