

**Antrag 258/I/2024****KDV Tempelhof-Schöneberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Mobilitätswende gestalten: Fußverkehr nicht vergessen!**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Senats  
2 und die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus wer-  
3 den aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den 12 Bezirks-  
4 ämtern geeignete Maßnahmen zu ergreifen bzw. landes-  
5 weit abzustimmen, um den Fußverkehr im Zuge der not-  
6 wendigen Mobilitätswende zu stärken. Hierzu sollen prio-  
7 ritär die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- 8 • Umsetzung eines stationsgebundenen Systems  
9 und eines flächendeckenden Netzes für Sharing-  
10 Angebote (z.B. E-Scooter, Leihfahrräder) nach dem  
11 Prinzip der Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte.
- 12 • Untersagung des Abstellens nicht stationsgebunde-  
13 ner E-Scooter und Leihfahrräder auf den Gehwegen.
- 14 • Einrichtung von Sharing-Stationen und Sharing-  
15 Punkten vorrangig neben Kreuzungsbereichen auf  
16 der Fläche des jeweils letzten zulässigen Parkplat-  
17 zes vor Kreuzungsbereichen zur Verhinderung des  
18 sogenannten „Eckenparkens“.
- 19 • Verbesserung der personellen Ausstattung der Be-  
20 zirke zur Prüfung, Bescheidung und Kontrolle von  
21 Sondernutzungsgenehmigungen auf öffentlichem  
22 Straßenland

23

24

**25 Begründung**

26 Die wichtigsten Verkehrswege in einer Stadt sind und blei-  
27 ben die Gehwege. Hier findet das eigentliche Leben statt.  
28 Deshalb müssen Gehwege ausreichend breit, barrierefrei  
29 und frei von allem sein, was Räder hat.

30

31 E-Roller, E-Scooter oder Leihfahrräder sind ein attraktives  
32 Angebot, um für kurze Wege Alternativen zum Auto zu  
33 bieten. Sie haben nur auf den Gehwegen weder fahrend,  
34 stehend noch liegend etwas zu suchen. Durch den zü-  
35 gigen Aufbau eines flächendeckenden, stationsgebunde-  
36 nen Systems soll ein leistungsfähiges Angebot geschaffen  
37 und gleichzeitig der Wildwuchs privater Anbieter auf den  
38 Gehwegen unterbunden werden.

39

40 Für den Fußverkehr ist essenziell, dass Kreuzungsberei-  
41 che nicht zugeparkt sind. Das so genannte Eckenparken ist  
42 schon deshalb gefährlich, weil in engen Wohnstraßen grö-  
43 ßere Rettungsfahrzeuge blockiert werden können. Gleich-  
44 zeitig gefährdet es sichere Überwege für den Fußver-  
45 kehr, insbesondere für Kinder. Die Einrichtung von Fahr-  
46 radbügeln oder Sharing-Punkten neben Kreuzungsberei-  
47 chen anstelle des letzten zulässigen Parkplatzes auf der  
48 Fahrbahn hilft wirksam, Eckenparken zu verhindern.

49  
50 Straßencafés, Schankvorgärten oder Auslageflächen für  
51 den Einzelhandel können Aufenthaltsqualität schaffen.  
52 Sie dürfen aber die notwendige Breite für den barriere-  
53 freien Verkehr auf Gehwegen nicht beschränken und sie  
54 müssen klar definiert sein, um eine wahllose Kommerzia-  
55 lisierung des öffentlichen Raums zu verhindern. Die not-  
56 wendigen Regeln dafür existieren, nur müssen die Bezirke  
57 personell in die Lage versetzt werden, die Nutzung des öf-  
58 fentlichen Raums wirksam kontrollieren und Sondernut-  
59 zungsgenehmigungen in angemessener Zeit erteilen oder  
60 eben versagen zu können.