



**KREISDELEGIERTENVERSAMMLUNG  
FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG**

# **BESCHLUSSBUCH**

**der Kreisdelegiertenkonferenz  
am 15.02.2020**

Stand: 27.02.2020

zusammengestellt  
von  
Nicole Groß  
Vorsitzende der Antragskommission

1	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
	Kreisdelegiertenversammlung.....	3

2

## Kreisdelegiertenversammlung

### 1 **„Mobilität in Friedrichshain-Kreuzberg neu denken!**

### 2 **Sozialdemokratisch, klimaneutral, gerecht!”**

3

4 Die Mobilität in einer Metropole muss neu gedacht werden. Eine vollständige  
5 Fokussierung auf das Auto ist in Zeiten, in denen es auf den Straßen immer  
6 voller wird und in Zeiten des Klimawandels nicht mehr zeitgemäß. Der Platz  
7 im Verkehrsraum ist beschränkt, gleichzeitig steigt die Zahl der  
8 Teilnehmenden. Daher bedarf es einer Interessensabwägung aller Beteiligten  
9 im Verkehr.

10

11 Wir wollen deshalb sinnvolle Alternativen schaffen. Den notwendigen Umstieg  
12 auf eine klimaverträgliche Mobilität auch sozial gerecht zu erreichen, ist  
13 Aufgabe der SPD. Die SPD Friedrichshain-Kreuzberg will berlinweit eine  
14 Vorreiterrolle einnehmen. Die nachfolgenden Grundsätze und Vorschläge sollen  
15 Eingang in die Wahlprogramme der SPD auf Landes- und Kreisebene finden  
16 sowie Richtschnur des Handelns der SPD-Fraktion in der  
17 Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg werden.

18

19 Die Realität in der inneren Stadt (innerhalb des S-Bahn-Rings) sieht derzeit so  
20 aus: Staus zu den Hauptverkehrszeiten, voll geparkte Wohnstraßen in den  
21 Kiezen, zugeparkte Rad- und Fußwege, überfüllte S- und U-Bahnen gerade in  
22 den Hauptverkehrszeiten, zunehmende Aggressivität und Rücksichtslosigkeit  
23 im Straßenverkehr, regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen und  
24 Verkehrsunfälle sowie fehlende Fußgängerüberwege, insbesondere an Schulen  
25 und Kitas.

26

27 Vor allem Auto-, Bus- und LKW-Verkehr belasten die Umwelt und die  
28 Menschen. Das ist nicht nur eine Frage von Lärm, Dreck und Unfällen, sondern  
29 auch eine grundsätzliche Frage wie wir den immer knapper werden öffentlichen  
30 Raum zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer\*innen aufteilen. Der  
31 notwendige Wohnungsbau, der auch in Friedrichshain-Kreuzberg  
32 vorangetrieben wird, schafft zusätzliche Kapazitätskonflikte in den einzelnen  
33 Wohnquartieren und Kiezen. Wo Ressourcen knapp werden, haben häufig die  
34 Schwächsten das Nachsehen.

35

36 In Anbetracht dieser klimatischen aber auch sozialen Herausforderungen darf  
37 ein modernes Mobilitätskonzept nicht dem klassischen Leitgedanken einer  
38 Verkehrsplanung - immer mehr Verkehr, der immer weitere Strecken in immer  
39 kürzerer Zeit überwinden muss - folgen.

40

1 Wir sehen in modernen Mobilitätskonzepten die Chance einer sozial gerechten  
2 Stadtentwicklung. Dank bezahlbarer Mieten in den Innenstädten und funktional  
3 durchmischter Stadtquartiere sollen die für die alltäglichen Grundbedürfnisse  
4 notwendigen Einrichtungen auf kurzen Wegen erreichbar sein. Ein Recht auf  
5 mobiles Arbeiten kann hier auch einen Beitrag leisten, denn auch damit wird  
6 für eine geringere Zahl an Pendler\*innen gesorgt.

7  
8 Deswegen muss eine zeitgemäße Mobilitätspolitik stets auch eine sozial  
9 verträgliche und umfassende Wohnungs- und Städtebaupolitik berücksichtigen,  
10 um ein modernes Mobilitätskonzept im „Kiez der kurzen Wege“ zu ermöglichen.

11  
12 Das Bedürfnis der Menschen nach mehr Lebensqualität und weniger Autos im  
13 öffentlichen Raum steigt. Das haben die Aktionen der einzelnen Abteilungen im  
14 Kreis und die Rückmeldungen der Anwohner\*innen gezeigt: Es gibt Wünsche  
15 nach mehr Verkehrsberuhigung in den Kiezen, nach mehr Fuß- und  
16 Schulwegsicherheit sowie nach mehr Radwegen.

17  
18 Die Initiativen der SPD-Fraktionen in der Bezirksverordnetenversammlung von  
19 Friedrichshain-Kreuzberg und im Abgeordnetenhaus zur Verkehrsberuhigung  
20 und Schulwegsicherheit sind ein Schritt in die richtige Richtung, genauso wie  
21 die begonnene Stärkung und der Ausbau des ÖPNV in den vergangenen  
22 Jahren.

### 23 24 **Was wollen wir?**

25 Wir wollen Mobilität für alle. Eine sozialdemokratische Verkehrspolitik hat  
26 immer auch die Schwächsten im Blick, d.h. Menschen mit niedrigem  
27 Einkommen, Menschen mit Behinderung, ältere bewegungseingeschränkte  
28 Menschen, Kinder, und alldiejenigen hart arbeitenden Menschen, die auf  
29 Mobilität angewiesen sind. Mobilität muss für jede und jeden zugänglich sein.  
30 Mobilität ist kein Luxus, sondern ein Grundrecht!

31  
32 Sozialdemokratische Verkehrspolitik bedeutet deshalb, dass sich jeder bequem  
33 und sicher mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen kann. Unsere Mobilität  
34 sichert nicht nur ein Mindestmaß, sondern bietet ein bedarfsgerechtes  
35 attraktives Angebot für alle. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist als  
36 Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge ein Herzensanliegen der  
37 Sozialdemokratie in einer funktionierenden Verkehrspolitik! Unser langfristiges  
38 Ziel ist daher die kostenlose Bereitstellung von Bus, Bahn und Tram innerhalb  
39 der Stadt. Erreichbarkeit im Sinne von Daseinsvorsorge reicht nicht aus.

40  
41 Die Teilhabe für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen muss auch auf  
42 dem Gebiet der Verkehrspolitik sichergestellt werden. Wir setzen uns dafür ein,

1 dass im gesamten Bezirk zusammenhängende und barrierefreie Wegenetze  
2 geplant und umgesetzt werden. Dabei sollen insbesondere die Bedürfnisse von  
3 sehbehinderten Menschen berücksichtigt werden. Es entspricht unserem  
4 Menschenbild, dass dabei nicht nur grundlegende Versorgung, wie der Gang zu  
5 Arztpraxen und Ämtern oder sozialen Einrichtungen berücksichtigt wird,  
6 sondern auch die Erreichbarkeit zu Bibliotheken, Freizeiteinrichtungen und  
7 barrierefreier Gastronomie oder Clubs.

8  
9 Wir sehen in modernen Mobilitätskonzepten die Chance einer sozial gerechten  
10 Stadtentwicklung. Durch funktional durchmischte Kieze werden kurze Strecken  
11 zwischen Wohn- Arbeitsstätte und Einrichtungen der täglichen  
12 Grundbedürfnisse möglich. Es ist besser, den Verkehr zu vermeiden, anstatt  
13 diesen zu lenken.

14  
15 Wir wollen den Umstieg auf umwelt- und klimaverträgliche Mobilität. Dabei  
16 steht der Ausbau von Radwegen und des Öffentlichen Personennahverkehrs  
17 (ÖPNV) im Mittelpunkt, sowie der Umstieg auf emissionsfreie Antriebe,  
18 alternative "Antriebsstoffe", insbesondere beim motorisierten Individualverkehr  
19 (MIV) und bei Bussen. Unser Ziel ist es, eine klimaverträgliche Mobilität in  
20 Friedrichshain-Kreuzberg spätestens im Jahr 2030 zu erreichen!

21  
22 Ein zuverlässiger, eng getakteter und barrierefreier ÖPNV ist das Herzstück für  
23 moderne Mobilität. S- und U-Bahnen sollten deshalb zumindest während des  
24 Berufsverkehrs im 2,5-Minuten-Takt verkehren. Durch eine Verbesserung der  
25 Sicherheit und Sauberkeit in den Bahnhöfen soll zudem die Hemmschwelle  
26 sinken und die Attraktivität des ÖPNV weiter steigen.

27  
28 Wir wollen eine neue Aufteilung des öffentlichen Raums und eine Erhöhung der  
29 Lebensqualität in der Großstadt durch eine Verminderung des motorisierten  
30 Individualverkehrs. Das private Auto soll nicht mehr das dominierende  
31 Fahrzeug in der Stadt sein. Unser Ziel ist es, mehr Raum für Fußgänger\*innen,  
32 Radfahrer\*innen und den ÖPNV zu schaffen. Unsere Kieze sollen vor allem Orte  
33 für Anwohner\*innen, Familien und Nutzer\*innen der örtlichen Infrastruktur,  
34 Kultur und Gastronomie sein - kurzum: ein Ort zum Leben, Wohlfühlen und  
35 Verweilen. Wenn der Parkplatz von heute die Café-Terrasse von morgen ist,  
36 haben Fußgänger auch endlich wieder mehr Platz auf den Bürgersteigen in  
37 unseren Kiezen. Eine Voraussetzung dafür ist die Schaffung von alternativen  
38 Stellplätzen wie Parkhäusern oder Tiefgaragen, um diejenigen, die auf ein Auto  
39 angewiesen sind, dies wohnortnah zu ermöglichen.

40  
41 Darüber hinaus soll der Grün- und Straßenbaumbestand in Friedrichshain-  
42 Kreuzberg bis 2030 deutlich erhöht werden, insbesondere an den Magistralen.

1 Begrünung und Tempo 30 tragen zur Erhöhung der Lebensqualität für alle  
2 Bewohner\*innen erheblich bei!

3

4 Eine Steigerung der Lebensqualität bedarf integrierter Gesamtkonzepte. Es  
5 reicht nicht, in einzelnen Straßenabschnitten oder Kiezen zu denken. Weniger  
6 Schadstoff- und Lärmbelastung, mehr Grün und mehr Aufenthaltsqualität soll  
7 nicht nur dort geschaffen werden, wo eine sich politisch stark artikulierende  
8 Bewohner\*innenschaft vorhanden ist, sondern insbesondere in Kiezen mit  
9 niedrigeren Sozialdaten. Dazu wollen wir niedrigschwellige  
10 Beteiligungsformate, die alle Schichten mitnehmen.

11

12 Unser Ziel ist es, Friedrichshain-Kreuzberg zu einem Modellbezirk zu machen,  
13 in dem flächendeckend Tempo 30 gilt. Durch systematische Erfassung der  
14 Flächenpotentiale, die für Rad- und Fußverkehr ausgebaut werden können,  
15 zielgenauen Ausbau des ÖPNV (insbesondere Bus- und Tramlinien) im Bezirk  
16 und ein zusammenhängendes Netz barrierefreier Wege, soll das Auto  
17 verzichtbar werden.

18

19 Dazu gehört auch mehr gegenseitige Rücksichtnahme aller  
20 Verkehrsteilnehmer\*innen untereinander sowie eine Sensibilisierung und  
21 gesteigerte Achtsamkeit. Regeln dürfen nicht nur aufgestellt, sie müssen auch  
22 durchgesetzt werden. Kontrollen des Ordnungsamts und der Polizei sollen sich  
23 besonders dort konzentrieren, wo sich Kinder oder mobilitätseingeschränkte  
24 Menschen aufhalten. Bauliche Sicherungsmaßnahmen sollen immer für die  
25 schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen eingerichtet werden.

26

27 Wir wollen die Menschen mitnehmen und sie von der Notwendigkeit von und  
28 den Verbesserungen durch eine Mobilitätswende überzeugen. Nur dann können  
29 wir nachhaltig erfolgreich sein! Lasst uns dabei weiterhin kreativ sein. Ein  
30 Projekt soll nicht von oben aufoktroiert werden. Projekte können auch  
31 zunächst mit Experimenten und Erprobungen starten. Wenn etwas nicht  
32 funktioniert, dann muss es auch wieder rückgängig gemacht werden. Dabei  
33 sollte vielmehr das Interesse des Gemeinwohls im Mittelpunkt und über den  
34 stehen als die Interessen Einzelner stehen.

35

36 Zur Umsetzung dieser Ideen wollen wir eine ämterübergreifende  
37 Mobilitätsplanung schaffen.

38

39 **Konkret fordern wir:**

40

41 **ÖPNV**

42

1 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gehört zur öffentlichen  
2 Daseinsvorsorge und wird für jede und jeden zur Verfügung gestellt! Die SPD  
3 setzt sich für einen modernen ÖPNV ein, der so attraktiv ausgestaltet ist, dass  
4 er eine ernsthafte Alternative für das eigene Auto darstellt. Dabei wollen wir  
5 erreichen, dass die beiden Bezirksteile Friedrichshain und Kreuzberg auch  
6 verkehrlich besser zusammengeschlossen werden. In einer wachsenden Stadt  
7 wie Berlin ist mit einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen zu rechnen.

### 8 9 **Deshalb fordern wir:**

- 10  
11 • als Zwischenschritt zu einem vollständig kostenfreien ÖPNV sollen  
12 Menschen mit geringem Einkommen den ÖPNV kostenlos nutzen können.
- 13 • keine Privatisierung und Zerschlagung der Berliner S-Bahn. Den  
14 entsprechenden Senatsbeschluss lehnen wir ab. Die Ausschreibung für  
15 die neuen Fahrzeuge für den landeseigenen Fahrzeugpool muss davon  
16 unabhängig schnellstmöglich erfolgen.
- 17 • den konsequenten Ausbau des S- und U-Bahnnetzes. Dabei begrüßen wir  
18 die bereits im Bau befindliche Verlängerung der U5, die Friedrichshain  
19 eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof ermöglicht; sowie den  
20 Ausbau der U1 zum Ostkreuz. S- und U-Bahnen sollten zumindest  
21 während des Berufsverkehrs im 2,5-Minuten-Takt verkehren.
- 22 • den weiteren Ausbau und die Verlängerungen von Tram-Linien, wie der  
23 Tram 21 über das Ostkreuz bei einer mindestens 10-minütigen Taktung  
24 und Tram 10 zum Hermannplatz, gleichzeitig fordern wir den verstärkten  
25 Einsatz moderner Tram-Fahrzeuge - ohne Oberleitung bzw. ohne  
26 Schienen, um auch in schwierig erschließbaren Terrain den Einsatz von  
27 Tram-Fahrzeugen zu ermöglichen.
- 28 • den ausschließlichen Einsatz von Bussen ohne Verbrennungsmotoren in  
29 Friedrichshain-Kreuzberg bis 2025 und fordern die BVG und das Land  
30 Berlin auf dafür notwendige Vorbereitungen zu ergreifen.
- 31 • dass am Berliner Stadtrand ein System von gemeinschaftlich genutzten  
32 Arbeitsräumen (Co-Working-Spaces) eingerichtet werden sollen, um den  
33 Verkehr von Pendler\*innen in die Innenstadtbereiche zu reduzieren und  
34 Wegstrecken von Pendler\*innen zum Arbeitsplatz zu verkürzen.
- 35 • eine Änderung im Personenbeförderungsgesetz, so dass Städte eigene  
36 Regelungen treffen können (z.B. keine Haltestellen an innerstädtischen  
37 Haltestellen für Fernbusse wie bspw. Ostkreuz), denn wir lehnen den Halt  
38 von Fernbussen im Innenstadtring ab. Dafür gibt es einen Zentralen  
39 Omnibusbahnhof.
- 40 • konsequenter barrierefreier Ausbau aller Bus- und Tramhaltestellen  
41 insbesondere im Bezirk, sowie den Wegen zu Haltestellen. Darüber  
42 hinaus fordern wir zusätzliche Fahrstühle an den Knotenpunkten im

- 1           Bezirk, wie dem Hermannplatz, dem Kottbusser Tor oder dem Halleschen  
2           Tor.
- 3           • mehr Personal für die Sicherheit und Sauberkeit in den S- und U-  
4           Bahnhöfen einzusetzen. Zudem ist ein umfängliches Konzept für mehr  
5           Sicherheit zu erarbeiten, das soziale Fragen berücksichtigt,  
6           beispielsweise durch Mitarbeitenden-Schulungen.
  - 7           • die intensivere Fortführung eines Busbeschleunigungsprogramms analog  
8           zu Hamburg (z.B. durch Busspuren und Einsatz von Buscups) zu prüfen
  - 9           • insbesondere die Fortführung der Busspur des M 41 bis Mitte.
  - 10          • dass die Erreichbarkeit des inneren S-Bahnringes für Menschen aus den  
11          Außenbezirken und aus Brandenburg mit dem ÖPNV verbessert wird wie  
12          etwa durch zusätzliche Express-S-Bahnlinien.
  - 13          • zudem begrüßen wir den Bau einer neuen Straßenbahnstrecke vom  
14          Ostbahnhof entlang des nördlichen Spreeufers bis zum S- und U-Bahn-  
15          Knoten Warschauer Straße via Ostbahnhof bis zum Molkenmarkt, um  
16          eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz zu ermöglichen.
  - 17          • zu einer sozialdemokratischen Verkehrspolitik gehören auch die  
18          Beschäftigungsbedingungen derjenigen, die den ÖPNV ermöglichen: Ihre  
19          Sicherheit vor Lohn- und Sozialdumping muss zukünftig Teil einer  
20          nachhaltigen Politik in Berlin sein und ein wichtiger Aspekt in der  
21          Vergabe. Aus diesem Grund fordern wir außerdem eine Eingliederung  
22          von Berlin Transport in die BVG.

23  
24          Das Taxiwesen gehört ebenfalls zum ÖPNV und bedarf einer Modernisierung.  
25          Es muss möglich sein, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf  
26          das Taxi für Fahrten angewiesen sind, diese Fahrten mit dem Taxi mit  
27          günstigeren Sondertarifen und zeitnah unternehmen können bzw.  
28          Abrechnungsmöglichkeiten der (noch einzuführenden) Bürgerversicherung  
29          nutzen können. Darüber hinaus werden die Taxiverbände in Berlin aufgerufen,  
30          gemeinsam moderne technische Voraussetzungen zu schaffen, z.B. mittels  
31          einer App, dass Fahrgäste problemlos auch während einer Fahrt in ein  
32          besetztes Taxi zusteigen können, wenn sie dasselbe Fahrziel haben. Zudem  
33          sollen mit diesen technischen Voraussetzungen lange Standzeiten von Taxen  
34          vermieden werden.

35  
36          Die SPD wird sich dafür einsetzen, dass das Personenbeförderungsgesetz  
37          dahingehend geändert wird, dass das darin derzeit noch enthaltene  
38          fahrergeführte Mietwagensystem abgeschafft wird.

39  
40          Neue Sammeltaxi-Dienste sollen keinesfalls bestehenden ÖPNV und  
41          Taxiverkehr ersetzen oder mit ihm konkurrieren. Wir fordern die  
42          Senatsverwaltung für Umwelt, ViaVan und die BVG auf, gemäß der



1 Vereinbarung die zweite Testphase zu starten und das Projekt „BerlKönig“ über  
2 insgesamt vier Jahre zu testen.

3

#### 4 **Auto / Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

5

6 Es gibt Menschen, die beruflich oder privat auch weiterhin auf individuelle  
7 Mobilität angewiesen sein werden, wie z.B. ambulante Pflegekräfte oder  
8 bewegungseingeschränkte Menschen. Die Automobilindustrie ist Arbeitgeber\*in  
9 für fast eine Million Menschen und ein wesentlicher Grundpfeiler unseres  
10 wirtschaftlichen Wohlstandes. Allerdings fordert die SPD, dass der Staat wieder  
11 mehr Regeln schafft um die Automobilindustrie im Sinne von  
12 Klimafreundlichkeit zu lenken.

13

14 Die SPD setzt sich daher dafür ein bzw. schafft ein gesetzliches bzw.  
15 steuerliches Regelwerk, dass in der deutschen Automobilindustrie ein  
16 Umdenken einsetzt, hin zu einer Produktion kleinerer, energiesparender,  
17 klimafreundlicher Fahrzeuge in denen nur Teile verbaut werden, die  
18 klimaschonend und wieder verwertbar sind: automobile Innovation, also nicht  
19 im Sinne von höher, schneller und weiter, sondern im Sinne von  
20 klimaschonend, nachhaltig und ökologisch. Dafür setzt sich die SPD auf  
21 europäischer Ebene für die weitere Verschärfung von Emissionsgrenzwerten  
22 ein.

23

24 Das bedeutet aber auch, den öffentlichen Raum so zu gestalten und zu  
25 regulieren, dass es für schwere, große und PS-starke Autos zunehmend  
26 schwieriger und unattraktiver wird, innerstädtisch unterwegs zu sein. Und  
27 parallel Konzepte für eine autofreie Innenstadt zu entwickeln, die gleichzeitig  
28 die Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt für diejenigen, die auf Mobilität  
29 angewiesen sind.

30

#### 31 **Deshalb fordern wir:**

32

- 33 • Durchgangsverkehr raus aus den Kiezen, rauf auf die Magistralen.
- 34 • max. Tempo 30 auf allen Straßen in Friedrichshain-Kreuzberg mit  
35 erhöhter Blitzerdichte.
- 36 • mehr Begrünung an den stark befahrenen Straßen zum  
37 Emissionsausgleich.
- 38 • den Ausbau von Wohnstraßen zu verkehrsberuhigten Bereichen.
- 39 • Busspuren und Fahrradwege auf allen Magistralen.
- 40 • ein Verbot von durchfahrendem Schwerlastverkehr in Wohnstraßen.

- 1 • den Bau von Park und Ride-Angeboten am Stadtrand in der Nähe von S-  
2 und U-Bahnhöfen, so dass das Pendeln mit Bus, Bahn und Tram in die  
3 Stadt erleichtert wird.
- 4 • den Bau von kommunalen Tiefgaragen, um den öffentlichen Raum  
5 nutzen zu können.
- 6 • eine Erhöhung von Parkgebühren für Anwohner\*innen-Parkausweise. Die  
7 Gebühr soll gestaffelt sein, nach Einkommen und Fahrzeuggröße.
- 8 • Parkraumbewirtschaftung innerhalb des ganzen Bezirks so schnell wie  
9 möglich.
- 10 • Erhöhung der Gebühren für Parktickets in den Zonen der  
11 Parkraumbewirtschaftung.
- 12 • PKW-Parkplätze vermehrt in Fahrradstellplätze, insbesondere nach  
13 Kreuzungen und in der Nähe von Personenübergängen, umzuwandeln.
- 14 • Parkplätze vermehrt in Parkplätze für stationäre Carsharing-Angebote  
15 umzuwandeln.
- 16 • den weiteren Ausbau von Ladestationen für Elektroautos.
- 17 • dass Falschparken nicht billiger sein darf als Schwarzfahren.
- 18 • 50 Blitzer im Bezirk.
- 19 • der Lieferverkehr soll bis 2025 ohne Verbrennungsmotoren abgewickelt  
20 werden.

21  
22 Wir stehen weiterhin zu unserem Beschluss, dass der Weiterbau der A 100  
23 abzulehnen ist.

24  
25 Eine gravierende Belastung von Anwohner\*innen besteht auch in  
26 Wirtschaftsverkehren. Eine besondere Rolle spielen dabei Gegenden im Bezirk,  
27 die besonders von Tourist\*innen frequentiert werden. Anwohner\*innen leiden  
28 unter den Folgeerscheinungen des Warenumschlages, ohne davon profitieren  
29 zu können. Um diese Effekte zu reduzieren setzen wir uns für die Erstellung  
30 von Lieferkonzepten mit zeitlicher Beschränkung für Anlieferverkehr ein,  
31 insbesondere an Hotspots wie in der Simon-Dach-Straße oder rund um die  
32 Markthalle Neun. Aber auch die zunehmende Tendenz zum Onlineshopping  
33 führt zu mehr Lieferverkehr und Zweite-Reihe-Parken. Es muss langfristig  
34 zudem bequemer sein, den Laden um die Ecke zu unterstützen, als Waren bei  
35 Amazon zu bestellen.

### 36 37 **Radverkehr**

38  
39 Ein zentraler Baustein für eine funktionierende Verkehrswende ist der Ausbau  
40 von Fahrradwegen und die Verbesserung der Sicherheit von  
41 Fahrradfahrer\*innen. Spätestens mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad aus

1 dem Jahr 2015 besteht in Berlin eine ausgesprochen hohe Akzeptanz für den  
2 Ausbau von Radwegen und Fahrradstraßen.

3  
4 **Deshalb fordern wir:**

- 5
- 6 • schnellstmöglich eine konsequente Schaffung von Radspuren durch  
7 Markierungen an/auf allen Hauptverkehrsstraßen. Diese sollen durch  
8 bauliche Maßnahmen von der Autospur getrennt sein (bspw. durch Poller,  
9 sprich mehr Protected Bike Lanes), um so mehr Verkehrssicherheit  
10 herstellen zu können. Wo es notwendig ist, sollen dafür auch Parkplätze  
11 entfallen.
  - 12 • Fahrradwege so auszustatten, dass Radfahrende außerhalb des  
13 Türöffnungsbereiches (sprich neben parkenden Autos) sicher fahren  
14 können. Des Weiteren sollen sich Fahrradfahrer\*innen auf der Radspur  
15 sicher überholen können.
  - 16 • Fahrradstraßen als Mittel zur Förderung nachhaltiger Mobilität weiter  
17 auszubauen. Bereits beschlossene Fahrradstraßen (bspw. Revaler Straße  
18 und Colbestraße) sollen bis zum Ende dieser Legislaturperiode  
19 eingerichtet sein. Es ist unverzüglich zu prüfen, wo weitere  
20 Fahrradstraßen entstehen können.
  - 21 • die Einrichtung einer Fahrradstraße von der Rigaer Straße über den  
22 Weidenweg zur Palisadenstraße mit Anschluss zur  
23 Mollstraße/Landsberger Allee unverzüglich umzusetzen.
  - 24 • den Aufbau der Brommybrücke als FußgängerInnen- und Fahrradbrücke  
25 mit der Option für ÖPNV-Angebote.
  - 26 • die Einrichtung einer Fahrradstraße von der Mainzer Straße über die  
27 Modernsohnstraße mit Anschluss zur Stralauer Allee zeitnah umzusetzen.
  - 28 • des Weiteren soll geprüft werden, wie mittels einer Fahrrad- &  
29 Fußgängerbrücke und die Einrichtung einer Fahrradstraße vom Am  
30 Flutgraben über Lohmühlenstraße und Weichselstraße bis zum Anschluss  
31 Karl-Marx-Allee, Friedrichshain, Kreuzberg und Neukölln näher  
32 zueinander gebracht werden können.
  - 33 • in Berlin in den nächsten Jahren mindestens 100 Kilometer  
34 Radschnellverbindungen zu bauen, wie sie im Berliner Mobilitätsgesetz  
35 verankert sind. Drei davon betreffen Friedrichshain-Kreuzberg. Das sind  
36 die Trasse 1: Von Schönefeld nach Neukölln und Kreuzberg mit den  
37 Zielpunkten Südsterne und Görlitzer Park. Die Trasse 6: Teltowkanalroute  
38 mit Ende in Kreuzberg und die Trasse 9: Bezirke Marzahn-Hellersdorf  
39 und Lichtenberg. Hier muss die sinnvolle Weiterführung der Routen im  
40 Bezirk geprüft und geplant werden.
  - 41 • die zügige Einrichtung eines durchgängigen Fahrradweges zwischen  
42 Kottbusser Tor und Möckernbrücke unter besonderer Berücksichtigung

- 1 der Kreuzungen. Zusätzlich fordern wir die Entwicklung adäquater  
2 Schutzmaßnahmen für Fahrradfahrer.
- 3 • die Vorhaben zur Errichtung einer Radschnellbahn unter der U1.
  - 4 • den Bau eines Radweges am Kottbusser Damm sowie den Ausbau der  
5 Radwege an der Frankfurter Allee.
  - 6 • PKW-Parkplätze vermehrt in überdachte bzw. abschließbare  
7 Zweirad/Fahrrad-Parkplätze, die von Anwohner\*innen genutzt werden  
8 können, umzuwandeln. Erste Modellprojekte sollen bis Ende der  
9 Legislatur angestoßen werden. Dadurch können total überfüllte  
10 Innenhöfe entlastet werden. Des Weiteren fördert es die Anschaffung  
11 von Zweirädern (Fahrrad, Roller/Mofa & Lastenrädern) die von  
12 Anwohner\*innen angemietet werden können.
  - 13 • PKW-Parkplätze vermehrt in Parkplätze für Share-Zweiräder  
14 umzuwandeln.
  - 15 • neben Fahrradwegen perspektivisch nur noch Längsparkplätze und keine  
16 Querparkplätze, um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Dies  
17 könnte beispielsweise um den Boxhagener Platz modellhaft erprobt  
18 werden.
  - 19 • Stärkung der bezirklichen Jugendverkehrsschulen.
  - 20 • höhere Bußgelder für das Parken auf Fahrradstreifen, um das Parken auf  
21 Radwegen zu vermeiden. Die Ordnungsämter müssen zur Überprüfung  
22 entsprechendes Personal bereithalten. Bei den Ordnungsämtern sollen  
23 vermehrt Fahrradstreifen zum Einsatz kommen.
  - 24 • die Fahrradstaffel der Polizei weiter auszubauen (personell und in ganz  
25 Berlin) und Kontrollen zu verstärken.
  - 26 • die Nutzung von Lastenrädern und entsprechenden Parkplätze weiter zu  
27 fördern und zusätzliche Standorte zum Verleih einzurichten.
  - 28 • den Ausbau von Fahrradständern/-bügel für normale Fahrräder.
  - 29 • die flächendeckende Errichtung von überdachten Fahrradparkhäusern an  
30 schienenbetriebenen ÖPNV-Stationen, beginnend mit Knotenpunkten,  
31 wie z.B. am Ostkreuz oder an dem Kottbusser Tor. Zusätzlich zur  
32 Errichtung eines Fahrradparkhauses am Ostkreuz befürworten wir dort  
33 die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt und die Installation eines  
34 Automaten für Fahrradschläuche und Flickwaren.
  - 35 • die Installation von öffentlich zugänglichen und kostenfreien  
36 Luftstationen, mindestens an allen oben genannten Fahrradparkhäusern  
37 und an öffentlichen Einrichtungen.
  - 38 • bei Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen wie LKWs und Bussen elektronische  
39 Warnsysteme bis 2021 berlinweit verpflichtend zum Einsatz kommen zu  
40 lassen, die die FahrerInnen rechtzeitig warnen, wenn sich  
41 Fahrradfahrer\*Innen neben ihnen bzw. neben ihrem Fahrzeug befinden,  
42 sogenannten Abbiegeassistenten.

- 1 • Autohersteller aufzufordern, den Einbau von automatischen Stopp-  
2 Systemen für Autotüren schnellstmöglich standardmäßig einzubauen  
3 • zusätzliche Blinker an Fahrradampeln, die für mehr Aufmerksamkeit der  
4 Autofahrer\*innen sorgen, insbesondere für Rechtsabbieger. Modellhaft  
5 könnte das an der Kreuzung Mehringdamm/Gneisenaustraße erprobt  
6 werden.  
7 • Fahrradampeln sollen stets früher auf Grün und auf Rot schalten als die  
8 parallelen Autoampeln, um Radfahrer\*innen einen Vorsprung zu  
9 garantieren.  
10 • prioritäre Behandlung von schon jetzt erfassten Unfallschwerpunkten.  
11 • Friedrichshain-Kreuzberg soll auch Modellgebiet für neue Verfahren  
12 werden, die Straßen mit Kopfsteinpflaster erhalten und gleichzeitig die  
13 Fahrbahn für Zweiradfahrer\*innen passierbar machen, um  
14 Radfahrer\*innen davon abzuhalten, auf Bürgersteigen zu fahren.  
15 • die Anwendung des Grünpfeils für den Radverkehr an allen geeigneten  
16 Kreuzungen im Bezirk.  
17 • ein tragfähiges Gesamtkonzept des Senats für ein berlinweites  
18 Leihfahrradsystem.  
19 • die Einführung einer BVG-Fahrradjahreskarte. Inhaber\*innen von  
20 Jahreskarten sollen die Möglichkeit eines kostengünstigen Upgrades für  
21 ihr Fahrrad erhalten. Dies ist auch für Monatskarten zu prüfen.  
22 • die BVG auf, Möglichkeiten für die Fahrradmitnahme bei Busfahrten zu  
23 prüfen.

24

## 25 **Verkehrsberuhigte Kieze/Fußgänger**

26

27 Fußgänger\*innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen, aber jeder  
28 von uns ist, wenn er sein Zuhause verlässt, Fußgänger\*in. Gut ausgebaute  
29 sichere Fußwege sind die Voraussetzung für einen maximal genutzten ÖPNV.  
30 Die SPD setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen im Straßenverkehr so  
31 gestaltet sind, dass für Fußgänger\*innen maximale Sicherheit besteht und  
32 Wohnquartiere und Kieze zu Orten des Wohnens, Verweilens und Spielens  
33 werden.

34 Dabei leiten uns drei Grundsätze: Erhöhung der Sicherheit, Entschleunigung  
35 der Verkehrsströme und Verringerung des Durchgangsverkehrs in den Kiezen  
36 und auf den Magistralen.

37

## 38 **Deshalb fordern wir:**

39

- 40 • einen kurzfristigen und vermehrten Einsatz von mobilen Blitzern.  
41 • flächendeckende Tempo 30-Zonen.

- 1 • konsequente bauliche Veränderungen wie Berliner Kissen, Einengung von
- 2 Kreuzungsbereichen für eine bessere Einsicht, Einsatz von Pollern.
- 3 • designierte Bereiche, um Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Roller und
- 4 Motorräder abzustellen (in jeder Straße und nicht auf dem Gehweg).
- 5 Dazu gehört die Abkehr von der „Berliner Linie“, Motorräder auf
- 6 Gehwegen zu parken.
- 7 • temporäre Fußgängerzonen und Spielstraßen, verkehrsberuhigte Zonen,
- 8 z.B. um den Boxhagener Platz herum (alle Straßen am Boxhagener Platz
- 9 (außer die Grünberger) für den Verkehr sperren); hier fordern wir als
- 10 Testphase: autofrei an bestimmten Tagen; das entlastet den Verkehr
- 11 und sorgt für mehr Sicherheit insbesondere an Markttagen; der Markt
- 12 könnte somit auch erweitert werden und damit Platz für die
- 13 Lieferfahrzeuge bieten, sowie den Bereich der
- 14 Kopernikusstraße/Wühlischstraße zwischen Libauer Straße und Gabriel-
- 15 Max-Straße als temporäre verkehrsberuhigte Zone testweise zu
- 16 deklarieren. Bei Erfolg können diese Konzepte verstetigt werden.
- 17 • zu analysieren, welche Umgehungswege in den Kiezen von
- 18 Autofahrer\*innen genutzt werden, um einen Zielverkehr zu
- 19 gewährleisten und einen Durchgangsverkehr konsequent zu vermeiden.
- 20 • Zebrastreifen und stark reduzierte Geschwindigkeit (Schritttempo) vor
- 21 jeder Schule, vor jedem Altenheim/Seniorenresidenz oder ähnlichem.
- 22 • mehr Verkehrssicherheit für Menschen mit Behinderung, z.B.
- 23 Straßenschilder für Sehbehinderte, so wie sie es in Wedel gibt und
- 24 • mehr Schulwegsicherheit durch die Einführung von Schulwegpat\*innen
- 25 sowie Stärkung der Jugendverkehrsschulen. Vor Schuleingängen ist das
- 26 Halten auf der gesamten Straßenseite grundsätzlich verboten.
- 27 • ein Konzept unter Einbezug von Verwaltung, Schulleitungen und
- 28 Elternvertretungen zu entwickeln, um „Elterntaxis“ zu reduzieren.
- 29 • Ausstattung und Priorisierung von Ordnungsamt und Polizei mit
- 30 ausreichend Personal, um beschlossene Maßnahmen wie Tempo 10 oder
- 31 30, Park- und Halteverstöße vor Schulen mit hinreichendem
- 32 Kontrolldruck durchzusetzen.
- 33 • mehr Packstationen, die etwa von Lastenfahrrädern oder E-Fahrzeugen
- 34 angefahren werden.
- 35 • wo die Abteilung für Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung nicht
- 36 schnell genug eingreift und akute Bedarfe sind, wie z.B. vor sozialen
- 37 Einrichtungen, Schulen etc., soll der Bezirk proaktiv temporäre
- 38 Zebrastreifen anbringen.
- 39 • ein systematisches Netz barrierefreier Wege.
- 40 • dass alle Übergänge auch von mobilitätseingeschränkten oder älteren
- 41 Menschen in einem Zug sicher und ohne Hast überquert werden können.
- 42 Dazu fordern wir eine Verlängerung von Ampelphasen,

- 1           zusammenhängende und bezirks- bis landeseinheitliche  
2           Blindenleitsysteme und die parallele Anordnung von  
3           Bordsteinabsenkungen.
- 4           • Gehwege sollen witterungsresistenter ausgebaut werden; insbesondere  
5           Kieswege sollen in kürzeren Abständen ausgebessert werden, sodass  
6           Pflüzen besser abfließen. Reparaturbedürftige Gehwegplatten müssen  
7           umgehend ausgebessert werden, um Stürze zu vermeiden.
  - 8           • eine Gehwegbreite von 2,50m soll konsequent eingehalten, wo  
9           notwendig, ausgebaut und häufiger kontrolliert werden. Gastronomische  
10          Angebote sollen – wenn möglich – in die Bereiche ausgegliedert werden,  
11          die bislang als Parkraum benutzt werden. Wenn Baustellen den  
12          Bürgersteig schmälern, sollen etwaige Konzessionen für  
13          Außengastronomie oder ähnliches für die Dauer der Baustelle  
14          aufgehoben werden.
  - 15          • Ferner setzen wir uns für die Festlegung eines einheitlichen Mindest-Lux-  
16          wertes ein, um eine ausreichende Straßenbeleuchtung in allen Kiezteilen  
17          sicherzustellen.
  - 18          • Die Senatskanzlei richtet eine Konferenz aus, zu der sowohl die  
19          Bürger\*innen als auch Vertreter\*innen der Innenstadtbezirke eingeladen  
20          werden und auf der das Konzept der autofreien Innenstadt diskutiert  
21          wird.

22

### 23 **Digital-gestützte Mobilitätsangebote**

24

25 Grundsätzlich begrüßen wir neue Gemeinschafts- und Sharing-Angebote, die  
26 ein alternatives Mobilitätsangebot zum eigenen Auto darstellen, wie zum  
27 Beispiel Leih-E-Roller, (Lasten-)Fahrräder und Carsharing. Wir glauben, dass  
28 diese Angebote einen wichtigen Baustein zu einem Umstieg vom eigenen Auto  
29 und somit zu einer echten Mobilitätswende leisten können. Gleichzeitig sehen  
30 wir zahlreiche Probleme. Wild fahrende und abgestellte Fahrzeuge führen zu  
31 einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer\*innen. Das aktuelle  
32 Überangebot führt zu einem verstärkten Flächenkonflikt um den knappen  
33 öffentlichen Raum. Dieses Problem wird dadurch verstärkt, dass sich aktuelle  
34 Angebote oft auf wenige Bezirke fokussieren und diese dadurch zusätzlich  
35 belasten. Klar ist aber, Angebote, die nur innerhalb des ohnehin gut vernetzten  
36 S-Bahnringes nutzbar sind, können kaum einen Beitrag zu einer Verkehrswende  
37 leisten.

38 Als überaus problematisch sehen wir die schlechten Arbeitsbedingungen der  
39 prekär Beschäftigten und die mangelhafte ökologische Nachhaltigkeit der  
40 Angebote.

41 Diesen Problemen wollen wir durch eine stärkere Regulierung des Marktes  
42 entgegenwirken! Gleichzeitig sollen auch der Senat und die Bezirke in die

1 Pflicht genommen werden stärker auf die Bedürfnisse der Sharing-Economy  
2 einzugehen. Durch das Zusammenspiel dieser beiden Ansätze soll ein Rahmen  
3 geschaffen werden, der den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer\*innen  
4 gerecht werden kann.

5  
6 **Deshalb fordern wir:**

- 7
- 8 • eine Genehmigungspflicht für alle kommerziellen Anbieter, deren  
9 Angebote den öffentlichen Straßenverkehr betreffen. Hierzu soll geprüft  
10 werden, ob eine solche Genehmigungspflicht bereits jetzt auf Basis des  
11 Berliner Straßengesetzes BerlStrG §11 Sondernutzung möglich ist. Sollte  
12 eine Gesetzesänderung notwendig sein, so fordern wir die  
13 sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats  
14 auf, eine entsprechende Gesetzesänderung zu forcieren. Die Erteilung  
15 einer Genehmigung soll an folgende Voraussetzungen geknüpft werden:  
16
  - 17 a) Die Unternehmen schaffen gute, sozialversicherungspflichtige Jobs. Wir  
18 Sozialdemokrat\*innen lehnen alle Geschäftsmodelle ab, die auf der  
19 Ausbeutung ihrer Beschäftigten oder Scheinselbstständigkeit beruhen.
  - 20 b) Die Bereitschaft in grüne Technologien zu investieren und das Angebot  
21 darauf umzustellen. Neben der Art des Antriebs soll hier auch die  
22 Lebensdauer, sowie der potentiell recyclebare Anteil der eingesetzten  
23 Fahrzeuge berücksichtigt werden.
  - 24 c) Das Geschäftsgebiet der jeweiligen Anbieter muss mindestens auf ganz  
25 Berlin ausgeweitet werden.
  - 26 d) Alle gesammelten Daten müssen in anonymisierter Form der  
27 Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Diese Daten sollen zum einen  
28 in der Verkehrsplanung und Forschung eingesetzt werden. Zum anderen  
29 wollen wir so verhindern, dass Unternehmen ein Datenmonopol aufbauen  
30 können um so Mitbewerber\*innen vom Markt zu drängen. Unsere  
31 Position ist: Daten, die im öffentlichen Raum erhoben werden, gehören  
32 allen!
  - 33 e) Start-Ups sollen über einen zeitlich begrenzten Zeitraum und  
34 umsatzbezogen von den Voraussetzungen unter c) und d) ausgenommen  
35 werden können.

36  
37 **Gleichzeitig fordern wir den Bezirk und den Senat auf:**

- 38
- 39 • Es sollen gekennzeichnete Abstellflächen für Sharing-Angebote an  
40 wichtigen Verkehrsknotenpunkten geschaffen werden und der Ausbau  
41 von Mobilitäts-Hubs forciert werden. Sind in den Bezirken geregelte  
42 Abstellflächen für die angebotene Fahrzeugklasse vorhanden, müssen



- 1 sich Anbieter zur Nutzung dieser Flächen verpflichten. Dies kann auch  
2 ordnungsrechtlich auferlegt werden.
- 3 • Im Bezirk sollen Reallabore für moderne Mobilitäts- und Logistikkonzepte  
4 entstehen. Diese könnten beispielsweise Teststrecken für eine digitale  
5 grüne Welle, smarte Ampeln für Fahrräder oder die Entwicklung von  
6 digitalen Kommunikationssystemen sein.
  - 7 • Verknüpfungsmöglichkeiten von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV sind  
8 zu schaffen. Hierbei soll insbesondere Wert auf die Sozialverträglichkeit  
9 der Angebote gelegt werden. Beispielhaft ist hier die Mobilitätsflatrate  
10 (Tickets nicht nur für den ÖPNV, sondern auch für e-Scooter,  
11 Leihfahrräder etc.) wie sie Flensburg jüngst eingeführt hat.
  - 12 • Das Land soll Anreizprogramme für gemeinnützige Geschäftsmodelle  
13 schaffen, die Parameter wie Tarifbindungen und Datenschutz beachten.
  - 14 • Bei falsch abgestellten Fahrzeugen von Sharing-Angeboten soll das  
15 Ordnungsamt strenger als bisher durchgreifen. Ausgestellte Strafzettel  
16 sollen hierzu direkt an die Anbieter\*innen der Sharing-Angebote  
17 insbesondere bei wild abgestellten E-Scootern und E-Bikes ausgestellt  
18 werden. Die Verteilung der Last zwischen Anbieter\*innen und  
19 Kund\*innen ist keine politische Frage, sondern muss im entsprechenden  
20 Innenverhältnis gelöst werden.

## 21 **Fazit**

22  
23 Friedrichshain-Kreuzberg ist ein lebenswerter Bezirk, der durch eine  
24 sozialdemokratische, klimafreundliche Mobilitätswende noch attraktiver werden  
25 kann. Dabei ist es uns sehr wichtig, dass wir die Bürger\*innen von  
26 Friedrichshain-Kreuzberg bei allen Ideen und Entscheidungen mitnehmen,  
27 anhören und beteiligen. Friedrichshain-Kreuzberg kann und will dabei eine  
28 Vorreiterrolle für Berlin (und ganz Deutschland) einnehmen. Denn hier gibt es  
29 bereits eine hohe Akzeptanz für alternative Verkehrskonzepte.

30  
31 Mit diesem Papier ist daher nicht Schluss. Wir wollen stetig weiterdenken und  
32 die Situation in Friedrichshain-Kreuzberg und ganz Berlin im Sinne aller  
33 kontinuierlich verbessern.

34  
35 Dafür ist es wichtig, dass alle staatlichen Ebenen deutlich stärker miteinander  
36 arbeiten und auch deutlich mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt  
37 werden. Denn Mobilität und die Auswirkungen einer verschleppten  
38 Verkehrswende sind vor allem eine soziale Frage. Wir wollen nicht, dass sich  
39 nur die vermeintlich Starken aus der Mobilitätskrise "heraus kaufen" können.  
40 Wir wollen Mobilität für alle. Denn Mobilität ist ein Grundrecht und kein Luxus!