KREISDELEGIERTENVERSAMMLUNG
FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

BESCHLUSSBUCH

der Kreisdelegiertenkonferenz
am 15.02.2020

Stand: 27.02.2020

zusammengestellt
von
Nicole Groß
Vorsitzende der Antragskommission

Inhaltsverzeichnis

Kreisdelegiertenversammlung..... 3

Kreisdelegiertenversammlung

"Mobilität in Friedrichshain-Kreuzberg neu denken! Sozialdemokratisch, klimaneutral, gerecht!"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Was wollen wir?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zur Umsetzung dieser Ideen wollen wir eine ämterübergreifende Mobilitätsplanung schaffen.

Konkret fordern wir:

ÖPNV

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

Deshalb fordern wir:

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

Bezirk, wie dem Hermannplatz, dem Kottbusser Tor oder dem Halleschen Tor.

- mehr Personal für die Sicherheit und Sauberkeit in den S- und U-Bahnhöfen einzusetzen. Zudem ist ein umfängliches Konzept für mehr Sicherheit zu erarbeiten, das soziale Fragen berücksichtigt, beispielsweise durch Mitarbeitenden-Schulungen.
- die intensivere Fortführung eines Busbeschleunigungsprogramms analog zu Hamburg (z.B. durch Busspuren und Einsatz von Buscups) zu prüfen
- insbesondere die Fortführung der Busspur des M 41 bis Mitte.
- dass die Erreichbarkeit des inneren S-Bahnrings für Menschen aus den Außenbezirken und aus Brandenburg mit dem ÖPNV verbessert wird wie etwa durch zusätzliche Express-S-Bahnlinien.
- zudem begrüßen wir den Bau einer neuen Straßenbahnstrecke vom Ostbahnhof entlang des nördlichen Spreeufers bis zum S- und U-Bahn-Knoten Warschauer Straße via Ostbahnhof bis zum Molkenmarkt, um eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz zu ermöglichen.
- zu einer sozialdemokratischen Verkehrspolitik gehören auch die Beschäftigungsbedingungen derjenigen, die den ÖPNV ermöglichen: Ihre Sicherung vor Lohn- und Sozialdumping muss zukünftig Teil einer nachhaltigen Politik in Berlin sein und ein wichtiger Aspekt in der Vergabe. Aus diesem Grund fordern wir außerdem eine Eingliederung von Berlin Transport in die BVG.

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

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

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

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

Auto / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

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

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

Deshalb fordern wir:

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

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

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

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

Radverkehr

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

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

Deshalb fordern wir:

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

der Kreuzungen. Zusätzlich fordern wir die Entwicklung adäquater Schutzmaßnahmen für Fahrradfahrer.

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

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

<u>Verkehrsberuhigte Kieze/Fußgänger</u>

Fußgänger*innen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, aber jeder von uns ist, wenn er sein Zuhause verlässt, Fußgänger*in. Gut ausgebaute sichere Fußwege sind die Voraussetzung für einen maximal genutzten ÖPNV. Die SPD setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen im Straßenverkehr so gestaltet sind, dass für Fußgänger*innen maximale Sicherheit besteht und Wohnquartiere und Kieze zu Orten des Wohnens, Verweilens und Spielens werden.
Dabei leiten uns drei Grundsätze: Erhöhung der Sicherheit, Entschleunigung der Verkehrsströme und Verringerung des Durchgangsverkehrs in den Kiezen und auf den Magistralen.

Deshalb fordern wir:

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

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

zusammenhängende und bezirks- bis landeseinheitliche Blindenleitsysteme und die parallele Anordnung von Bordsteinabsenkungen.

- Gehwege sollen witterungsresistenter ausgebaut werden; insbesondere Kieswege sollen in kürzeren Abständen ausgebessert werden, sodass Pfützen besser abfließen. Reparaturbedürftige Gehwegplatten müssen umgehend ausgebessert werden, um Stürze zu vermeiden.
- eine Gehwegbreite von 2,50m soll konsequent eingehalten, wo notwendig, ausgebaut und häufiger kontrolliert werden. Gastronomische Angebote sollen – wenn möglich – in die Bereiche ausgegliedert werden, die bislang als Parkraum benutzt werden. Wenn Baustellen den Bürgersteig verschmälern, sollen etwaige Konzessionen für Außengastronomie oder ähnliches für die Dauer der Baustelle aufgehoben werden.
- Ferner setzen wir uns für die Festlegung eines einheitlichen Mindest-Lux-Wertes ein, um eine ausreichende Straßenbeleuchtung in allen Kiezteilen sicherzustellen.
- Die Senatskanzlei richtet eine Konferenz aus, zu der sowohl die Bürger*innen als auch Vertreter*innen der Innenstadtbezirke eingeladen werden und auf der das Konzept der autofreien Innenstadt diskutiert wird.

Digital-gestützte Mobilitätsangebote

Grundsätzlich begrüßen wir neue Gemeinschafts- und Sharing-Angebote, die ein alternatives Mobilitätsangebot zum eigenen Auto darstellen, wie zum Beispiel Leih-E-Roller, (Lasten-)Fahrräder und Carsharing. Wir glauben, dass diese Angebote einen wichtigen Baustein zu einem Umstieg vom eigenen Auto und somit zu einer echten Mobilitätswende leisten können. Gleichzeitig sehen wir zahlreiche Probleme. Wild fahrende und abgestellte Fahrzeuge führen zu einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer*innen. Das aktuelle Überangebot führt zu einem verstärkten Flächenkonflikt um den knappen öffentlichen Raum. Dieses Problem wird dadurch verstärkt, dass sich aktuelle Angebote oft auf wenige Bezirke fokussieren und diese dadurch zusätzlich belasten. Klar ist aber, Angebote, die nur innerhalb des ohnehin gut vernetzten S-Bahnrings nutzbar sind, können kaum einen Beitrag zu einer Verkehrswende leisten.
Als überaus problematisch sehen wir die schlechten Arbeitsbedingungen der prekär Beschäftigten und die mangelhafte ökologische Nachhaltigkeit der Angebote.
Diesen Problemen wollen wir durch eine stärkere Regulierung des Marktes entgegenwirken! Gleichzeitig sollen auch der Senat und die Bezirke in die

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

Deshalb fordern wir:

- eine Genehmigungspflicht für alle kommerziellen Anbieter, deren Angebote den öffentlichen Straßenverkehr betreffen. Hierzu soll geprüft werden, ob eine solche Genehmigungspflicht bereits jetzt auf Basis des Berliner Straßengesetzes BerlStrG §11 Sondernutzung möglich ist. Sollte eine Gesetzesänderung notwendig sein, so fordern wir die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und des Senats auf, eine entsprechende Gesetzesänderung zu forcieren. Die Erteilung einer Genehmigung soll an folgende Voraussetzungen geknüpft werden:

a) Die Unternehmen schaffen gute, sozialversicherungspflichtige Jobs. Wir Sozialdemokrat*innen lehnen alle Geschäftsmodelle ab, die auf der Ausbeutung ihrer Beschäftigten oder Scheinselbstständigkeit beruhen.
b) Die Bereitschaft in grüne Technologien zu investieren und das Angebot darauf umzustellen. Neben der Art des Antriebs soll hier auch die Lebensdauer, sowie der potentiell recyclebare Anteil der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden.
c) Das Geschäftsgebiet der jeweiligen Anbieter muss mindestens auf ganz Berlin ausgeweitet werden.
d) Alle gesammelten Daten müssen in anonymisierter Form der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Diese Daten sollen zum einen in der Verkehrsplanung und Forschung eingesetzt werden. Zum anderen wollen wir so verhindern, dass Unternehmen ein Datenmonopol aufbauen können um so Mitbewerber*innen vom Markt zu drängen. Unsere Position ist: Daten, die im öffentlichen Raum erhoben werden, gehören allen!
e) Start-Ups sollen über einen zeitlich begrenzten Zeitraum und umsatzbezogen von den Voraussetzungen unter c) und d) ausgenommen werden können.

Gleichzeitig fordern wir den Bezirk und den Senat auf:

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

sich Anbieter zur Nutzung dieser Flächen verpflichten. Dies kann auch ordnungsrechtlich auferlegt werden.

- Im Bezirk sollen Reallabore für moderne Mobilitäts- und Logistikkonzepte entstehen. Diese könnten beispielsweise Teststrecken für eine digitale grüne Welle, smarte Ampeln für Fahrräder oder die Entwicklung von digitalen Kommunikationssystemen sein.
- Verknüpfungsmöglichkeiten von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV sind zu schaffen. Hierbei soll insbesondere Wert auf die Sozialverträglichkeit der Angebote gelegt werden. Beispielhaft ist hier die Mobilitätsflatrate (Tickets nicht nur für den ÖPNV, sondern auch für e-Scooter, Leihfahrräder etc.) wie sie Flensburg jüngst eingeführt hat.
- Das Land soll Anreizprogramme für gemeinnützige Geschäftsmodelle schaffen, die Parameter wie Tarifbindungen und Datenschutz beachten.
- Bei falsch abgestellten Fahrzeugen von Sharing-Angeboten soll das Ordnungsamt strenger als bisher durchgreifen. Ausgestellte Strafzettel sollen hierzu direkt an die Anbieter*innen der Sharing-Angebote insbesondere bei wild abgestellten E-Scootern und E-Bikes ausgestellt werden. Die Verteilung der Last zwischen Anbieter*innen und Kund*innen ist keine politische Frage, sondern muss im entsprechenden Innenverhältnis gelöst werden.

Fazit

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

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

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