

1 DIE LINKE. Berlin  
2 5. Landesparteitag  
3 2. Tagung  
4 30.05.2015

## 6 **Antrag A 1 – neu**

7 Mit (Teil-)Übernahmen von ÄA 3.1.1., 3.1.2, 3.1.3, 1.3, 3.1.4, 2.1) – strittige Änderungsanträge  
8 markiert

9 Einreichender: Landesvorstand

10

11 Der Parteitag möge beschließen:

12

### 13 **Der Mobilität Beine machen**

14

#### 15 **1. Mobilität ist ein Grundrecht**

16

17 Sich frei durch die Stadt bewegen zu können stellt eine Voraussetzung zur gesellschaftlichen  
18 Teilhabe dar. Wem der Besuch von Kultureinrichtungen, der Weg zur Arbeit oder die Fahrt ins Grüne  
19 unmöglich ist, der fühlt sich ausgeschlossen. Die uneingeschränkte Gewährleistung von Mobilität für  
20 alle, vom Kind bis zur Seniorin - auch für gesundheitlich Eingeschränkte und Menschen mit geringem  
21 Einkommen - ist Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge.

22

23 Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist daher auch unter  
24 öffentlicher Kontrolle zu organisieren. Nur so kann Mobilität demokratisch, ökologisch und  
25 barrierefrei weiterentwickelt, können die Kosten gerecht verteilt, und die Vernetzung der  
26 verschiedenen Verkehrsmittel vorangetrieben werden. Doch der öffentliche Nahverkehr soll nicht  
27 nur öffentlich finanziert und kontrolliert werden, sondern die Berlinerinnen und Berliner sollen auch  
28 bei Planung und Ausbau mitreden dürfen. Alle Möglichkeiten zur Beteiligung der Bevölkerung an der  
29 weiteren Entwicklung des ÖPNV im umweltgerechten Zusammenspiel der Verkehrsmittel, dem  
30 „Umweltverbund“, müssen genutzt werden.

31 Schon 2008 verzichteten über 45 % der Berliner Haushalte auf ein eigenes Auto. Dieses positive  
32 Verhalten gilt es zu unterstützen. Dazu ist es erforderlich, den „Umweltverbund“ so weiter zu  
33 entwickeln, dass die Attraktivität in Quantität und Qualität der Verkehrsdienstleistungen den  
34 Verzicht auf ein eigenes Auto unterstützen. Die Fahrpreise müssen dauerhaft und spürbar gesenkt  
35 werden und der BVG, der S-Bahn GmbH und den Regionalverkehrsunternehmen sind im Rahmen  
36 einer bedarfsgerechten Finanzierung anspruchsvolle und klare Aufgaben zu stellen.

37

38 Auch in Berlin orientiert sich die Verkehrspolitik *allerdings* immer noch viel zu sehr am motorisierten  
39 Individualverkehr (MIV). Der Motor-Verkehr ist zu rund einem Viertel Verursacher der immer noch  
40 fortschreitenden Umweltzerstörung und des Klimawandels. Der größte Teil davon entfällt auf den  
41 MIV, von der Autoproduktion über den Flächenbedarf bis zur Entsorgung. Die begrenzten finanziellen  
42 Mittel der Verkehrspolitik fließen dennoch weiterhin zu stark in umweltbelastende Verkehrsarten  
43 und zu zögerlich in die Sicherung und den Ausbau umweltschonender Mobilität.

44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69

## 2. DIE LINKE Berlin stellt fest

- Trotz einer guten Fußverkehrs- und Fahrradverkehrsstrategie in Berlin bleibt der Ausbau der Fuß- und Radwege und der Radstreifen weit hinter den gewachsenen Anforderungen zurück. Neuere Trends wie der verstärkte Einsatz von Lastenrädern und die Elektrifizierung des Radverkehrs finden bisher überhaupt keine Berücksichtigung
- *Die körperliche Bewegung ist ein menschliches Grundbedürfnis und dient dem Erhalt der Gesundheit. Das Erschließen der Stadt und ihrer Kieze muss deshalb auch bequem und gefahrlos fußläufig und per Rad möglich sein. (mod. ÜN 3.1.1. )*
- Nachdem einige der teilungsbedingt unterbrochenen Schienenwege wiederhergestellt und eine neue Nord-Süd-Achse errichtet wurden, gibt es seit vielen Jahren keine wesentlichen Fortschritte beim Netzausbau der Eisenbahn und der Straßenbahn in Berlin und seinem Umland. Die Instandhaltung von Eisenbahnstrecken und -brücken wurde vernachlässigt. Hierfür ist in erster Linie die DB Netz verantwortlich.
- Das Angebot an öffentlichem Verkehr und die Möglichkeiten umweltschonender Mobilität halten nicht Schritt mit der steigenden Anzahl der Einwohner\*innen, Pendler\*innen und Besucher\*innen und ihren unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, je nach Alter, Gesundheitszustand und Wegezweck.
- Der öffentliche Nahverkehr lässt in Sachen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit viel zu wünschen übrig. Zu oft stehen Busse und Bahnen im Stau. Die Fahrpreise sind zu hoch, die Zugänge trotz vieler Verbesserungen in der Vergangenheit noch immer nicht durchgängig barrierefrei und bedarfsgerecht.
- Der öffentliche Straßenraum wird vom MIV beherrscht. Die verschiedenen zaghaften Ansätze zu einer gerechteren und umweltschonenderen Aufteilung des öffentlichen Raumes sind Stückwerk ohne eine konsistente Umbaustrategie.

▪ *Hier gegebenenfalls streitig, wenn keine Akzeptanz der Teil-ÜN in Zeile 109 ÄA 3.1.2: Eine verkehrsmindernde und flächenschonende Stadtplanung mit aufeinander bezogenen Wohn-, Arbeitsstätten, Grünflächen und sozialer Infrastruktur in vom öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Gebieten gehört nicht zum Standard.*

70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84

## 3. Unsere Vorschläge für eine sozial gerechte und ökologische Mobilität orientieren sich daher u.a. an folgenden Grundsätzen:

- Öffentlich vor gemeinschaftlich, gemeinschaftlich vor individuell
- Schwächere vor stärkere Verkehrsteilnehmer
- Schiene vor Wasser, Wasser vor Straße, Straße vor Luft
- Elektrischer Antrieb vor Verbrennungsmotoren
- umfassende Barrierefreiheit
- leise vor laut
- motorfrei vor motorisiert
- geringer Energieverbrauch vor hohem Energieverbrauch
- Schadstofffrei vor umweltschädlich
- Oberirdisch vor Tunnel
- Grün vor Beton und Asphalt

- 85       ▪ regionaler vor überregionalem Gütertransport

86

87 Daraus ergeben sich folgende zentrale Perspektiven auf die Gestaltung von Mobilität in Berlin

- 88       ▪ Weiterer Ausbau des ÖPNV – Erhöhung seines Anteils gegenüber dem motorisierten  
89 Individualverkehr

- 90       ▪ Fahrpreise runter mit dem langfristigen Ziel eines fahrscheinlosen ÖPNV

- 91       ▪ Stadtentwicklung mit menschlichen Maß: für Fußgänger, Fahrrad und ÖPNV, weg vom Auto

- 92       ▪ Moderne Mobilität ist im Einklang mit Umwelt- und Gesundheitsschutz zu ermöglichen

93

94 **4. Für die Förderung des umweltschonenden Personenverkehrs ist es daher u.a. erforderlich**

- 95       ▪ *eine Zusammenarbeit von Senats- und Bezirksverwaltungen, Verkehrsunternehmen mit*  
96 *organisierten Initiativen und sachkundigen Bürgern durchzusetzen (ÜN 3.1.3 )*

- 97       ▪ die Fußverkehrsstrategie von 2011 sowie die Radverkehrsstrategie von 2013 konsequent  
98 umzusetzen und weiterzuentwickeln. Die dafür notwendigen finanziellen und personellen  
99 Ressourcen müssen bereitgestellt werden.

- 100       ▪ bei den Verkehrsunternehmen mehr Leistungen zu bestellen für Taktverdichtungen auf stark  
101 genutzten Strecken. Das Angebot in den Aussenbezirken, in den Randzeiten sowie am  
102 Wochenende muss ausgeweitet werden.

- 103       ▪ den Finanzierungsanteil des Landes Berlin insbesondere bei der BVG für Instandhaltung der  
104 Infrastruktur, Fahrzeugbeschaffung und Angebotsausweitungen, Erweiterungen des  
105 Streckennetzes sowie von Haltestellen, Barrierefreiheit sowie Fahrgastbetreuung und  
106 Sicherheit absolut zu erhöhen.

- 107       ▪ Die Verkehrsmittel baulich mit dem Ziel kurzer, sicherer und barrierefreier Wege und  
108 über ein Anschlussmanagement zur Vermeidung langer Wartezeiten zu verknüpfen und die  
109 Fahrradmitnahme zu erleichtern.

- 110       ▪ Grundsätze einer verkehrsmindernden und flächenschonenden (Teil-ÜN 3.1.2 an anderer  
111 Stelle) Stadtplanung aufzustellen und konkrete Projekte zu entwickeln und umzusetzen.

- 112       ▪ den Regionalbahnverkehr sowie die Zubringerverkehre in enger Abstimmung mit  
113 Brandenburg zur Vermeidung der automobilen Pendlerverkehre auszubauen.

- 114       ▪ die Fahrpreise zu senken und insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen  
115 die Nutzung des ÖPNV erschwinglich zu machen, statt die Preise jährlich zu erhöhen.

- 116       ▪ Carsharing und andere Formen des gemeinschaftlichen Autoverkehrs zu befördern und mit  
117 dem Angebot des ÖPNV zu verknüpfen.

- 118       ▪ die Umgestaltung von Bahnhöfen zu Mobilitätzentren mit attraktiver Gestaltung des  
119 öffentlichen Raumes, kurzen Umstiegen und Zugang zu allen Verkehrsträgern zu  
120 intensivieren.

121

122 **5. Der Landesparteitag bittet die Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus sich schon in der**  
123 **laufenden Legislaturperiode dafür einzusetzen, dass**

124

- 125       ▪ der S- Bahnbetrieb aus einer Hand erfolgt. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass der S-Bahn-  
126 Betrieb künftig unter kommunaler Kontrolle erfolgt, da die Deutsche Bahn AG keine am  
127 Gemeinwohl orientierte Geschäftspolitik verfolgt.

- 128       ▪ die BVG mit zusätzlichen Investitionsmitteln in Höhe von 270 Mio. € bis 2018 für  
129 Instandhaltung und Fahrzeugbeschaffung ausgestattet wird.

- 130       ▪ das System der automatisch indexierten Preisanpassungen abgeschafft wird und keine
- 131       weiteren Preissteigerungen im ÖPNV erfolgen. Kostensteigerungen müssen durch eine
- 132       Erhöhung des Landeszuschusses aufgefangen werden.
- 133       ▪ die Vorrangschaltung für die Straßenbahn und Busbeschleunigung konsequent umgesetzt
- 134       und ausgeweitet wird.
- 135       ▪ das gesamte Straßenbahn-Netz zu erhalten und zu erweitern ist
- 136       ▪ *es angesichts begrenzter Investitionsmittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur keine*
- 137       *Verlängerung der U1 zum Ostkreuz geben soll (ÜN ÄA 1.3)*
- 138       ▪ die Verkehrslenkung Berlin strukturell und personell so ausgestattet wird, dass von ihrer
- 139       Tätigkeit abhängige Baumaßnahmen zügig genehmigt werden können. Die Verkehrsströme
- 140       müssen so gelenkt werden, dass der Umweltverbund stets den Vorrang vor dem MIV hat.
- 141       ▪ Störungen des Radverkehrs durch zugeparkte Radwege- und streifen besser durch die
- 142       Ordnungsämter überwacht und beseitigt werden.
- 143       ▪ die Einrichtung von Radwegen- und streifen bei baustellenbedingten Einengungen stets
- 144       berücksichtigt wird.
- 145       ▪ die Investitionsmittel für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur deutlich erhöht und deren
- 146       Ausschöpfung sichergestellt wird.
- 147       ▪ *Die Unfallschwerpunkte insbesondere im Straßenverkehr durch geeignete Maßnahmen*
- 148       *beseitigt werden.*
- 149       ▪ *Die Verkehrserziehung in den Bezirken finanziell sichergestellt wird. (ÜN ÄA 3.1.4 )*

150  
151  
152  
153

**6. Der Landesparteitag bittet die Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus darüber hinaus, folgende Projekte und Maßnahmen zu verfolgen:**

**Hier streitig: ÄA 3.1.5: Beim Ausbau des U-Bahnnetzes: die Verlängerung der U 7 in kostengünstiger und umweltschonender Bauweise als Zubringer für den Flughafen Schönefeld/BER ÄA 3.1.5 BV Neukölln**

154       **Beim Ausbau des Straßenbahnnetzes:**

155

- 156       ▪ die Aufnahme konkreter Planungen für die Straßenbahnerweiterungen nach Steglitz, zum
- 157       Herrmannplatz, zum künftig ehemaligen Flughafen Tegel und für den Lückenschluss
- 158       Hellersdorf – Mahlsdorf
- 159       ▪ Baubeginn für die Straßenbahnerweiterungen zum Kulturforum und nach Moabit

160

161       **Bei Angebotsverdichtungen**

162

- 163       ▪ auf der Straßenbahnlinie M1 nach Niederschönhausen und Rosenthal
- 164       ▪ auf der S-Bahn zwischen Ostkreuz und Westkreuz, auf dem Ring und von der Stadtbahn über
- 165       die wieder entstehende Südkurve Ostkreuz Richtung Schöneweide
- 166       ▪ auf der Regionalbahn zwischen Lichterfelde Ost - Südkreuz und Gesundbrunnen/Spandau
- 167       sowie auf der wieder entstehenden inneren Osttangente zwischen Hohenschönhausen,
- 168       Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide sowie zwischen Hauptbahnhof und Gesundbrunnen
- 169       / Spandau

170

171       **Im S-Bahn und Regionalverkehr**

172

- 173       ▪ Baubeginn der Fern- und Regionalstrecke Südkreuz – Blankenfelde mit einem
- 174       Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee (Dresdner Bahn)
- 175       ▪ Beschleunigung der Planungen zum Ausbau der Kremmener Bahn Hennigsdorf – Tegel –
- 176       Schönholz für Regionalverkehr und dichteren S-Bahn-Takt
- 177       ▪ Aufnahme konkreter Planungen *entsprechend den aktuellen (2015 ff.) technischen Regeln für*
- 178       *den Gleisbau* für den Wiederaufbau der Heidekrautbahn Basdorf – Wilhelmsruh-
- 179       Gesundbrunnen *Hierbei sind die Interessen der unmittelbar Betroffenen im Ortsteil*
- 180       *Wilhelmsruh hinsichtlich Schall- und Erschütterungsschutz umfassend zu berücksichtigen*
- 181       *(mod. ÜN ÄA 2.1)*
- 182       ▪ Aufnahme konkreter Planungen für eine Nahverkehrsinfrastruktur auf dem östlichen
- 183       Eisenbahnring Hohenschönhausen – Wuhlheide – Grünau / Schönefeld (Schienen-TVO)
- 184       ▪ Den zügigen Bau eines Regionalbahnhofs in Köpenick zu unterstützen

#### 185

#### 186 **7. Darüber hinaus regt der Landesparteitag die Prüfung folgender Modellprojekte an:**

- 187
- 188       ▪ Ein Mobilitätskonzept für einen Aussenbezirk mit hohem MIV-Anteil mit dem Ziel, durch
- 189       einen passgenauen Ausbau von Angeboten des ÖPNV in Verknüpfung mit Car-Sharing, sowie
- 190       eines Ausbaus der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, die Attraktivität des
- 191       Umweltverbundes signifikant zu erhöhen.
- 192       ▪ Ein MIV-unabhängiges Mobilitätsangebot für mobilitätseingeschränkte Menschen zu
- 193       entwickeln.
- 194       ▪ Die Anregung und Unterstützung zum Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements mit
- 195       einem großen Landesunternehmen.
- 196       ▪ Die Implementierung von E-Lastenrädern im innerstädtischen Lieferverkehr.
- 197       ▪ Straßenbahngütertransport außerhalb der Betriebszeiten für den Fahrgastverkehr auf
- 198       ausgewählten Strecken.
- 199       ▪ Förderung nichtkommerzieller Fahrgemeinschaften.
- 200       ▪ Einen Modellversuch für den Einsatz von Obussen z. B. in Spandau.
- 201       ▪ Projekte für autofreie und autoarme Wohngebiete in unterschiedlichen Ortsteilen
- 202       ▪ die Einrichtung von Radschnellwegen, um die Bewältigung längerer Strecken auch aus dem
- 203       Umland und den Randbezirken zu befördern

#### 204

#### 205 **8. Die LINKE. Berlin entwickelt für das Wahlprogramm 2016 einen Programm-Punkt "Mobilität in**

#### 206 **Berlin"**

207

208 Dazu beauftragt der Landesparteitag den Landesvorstand, sowie die Landesarbeitsgemeinschaften

209 und die Parteigliederungen, das Thema Mobilität zu vertiefen und dabei insbesondere die Aktualität

210 des sozial-ökologischen Umbaus heraus zu arbeiten.

211

212 Er beauftragt den Landesvorstand und die Fraktion die LINKE im Abgeordnetenhaus von Berlin,

213 Workshops / Veranstaltungen mit Fahrgast- und Umweltverbänden zu den genannten

214 Themenfeldern zu organisieren, um im gegenseitigen Austausch tragfähige Grundlagen einer sozialen

215 und ökologischen Mobilität für Berlin zu entwickeln und zu popularisieren

#### 216

#### 217 **9. Modell für den fahrscheinlosen ÖPNV**

218

219 Der Landesparteitag unterstützt das Modell eines solidarisch finanzierten Berlintickets („Öffi-

220 Flatrate“) und beauftragt den Landesvorstand und die Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus

221 gemeinsam mit interessierten Akteur\*innen der Stadtgesellschaft ein tragfähiges Konzept zu

222 erarbeiten und für das Wahlprogramm 2016 einen Vorschlag zu unterbreiten.

223

224 **10. Leitbild „Mobilität für Berlin“**

225

226 Der Landesparteitag nimmt das von der IG Nahverkehr, Mitgliedern des Landesvorstands, der  
227 Abgeordnetenhausfraktion in Abstimmung mit der LAG selbstbestimmte Behindertenpolitik, der LAG  
228 Umwelt sowie das LAG Senior\*innen und vielen mehr erarbeitete „Leitbild Mobilität in Berlin“ zur  
229 Kenntnis. Die darin enthaltenen Vorschläge werden wir beginnen umzusetzen und weiter  
230 diskutieren.