

Beschluss Sicher, bezahlbar und bequem unterwegs: Gute Mobilität für alle!

Gremium: Landesmitgliederversammlung
Beschlussdatum: 23.03.2025
Tagesordnungspunkt: 17. Verschiedene Anträge

Antragstext

- 1 Wir alle brauchen gute Mobilität. Täglich gehen oder fahren wir zum Einkaufen,
2 zur Arbeit, zur Schule oder zu Freund*innen. Alle wünschen sich, dass wir diese
3 Wege möglichst einfach, sicher und bequem zurücklegen können. Doch dutzende
4 Baustellen, rasende Autos und eine kaputt gekürzte Infrastruktur machen das oft
5 schwer.
- 6 Als GRÜNE JUGEND Berlin sind wir davon überzeugt, dass eine sichere und
7 bezahlbare Mobilität für alle möglich ist und wollen deshalb gemeinsam dafür
8 eintreten.
- 9 Busse und Bahnen für alle!
- 10 Ohne die Beschäftigten der BVG sowie die Beschäftigten der S-Bahn Berlin fährt
11 in Berlin weder ein Bus, S-Bahn noch eine Straßenbahn. Deshalb müssen die
12 Beschäftigten für ihre wichtige Arbeit anständig entlohnt werden. Neben guten
13 Löhnen braucht es auch gute Arbeitsbedingungen wie saubere Toiletten,
14 ausreichend Zeit an den Wendestellen, damit die Fahrer*innen ausreichend Pause
15 machen können oder Ampelschaltungen, die auf den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)
16 ausgelegt sind. Da der Job als Fahrer*in gerade in einer Großstadt wie Berlin
17 sehr viel Konzentration benötigt, ist es wichtig, dass die Fahrer*innen
18 mindestens 14 Stunden Zeit zwischen ihren Schichten haben und das Blockmodell
19 zum Standard wird. Um die Arbeitsbedingungen bei der BVG attraktiver zu machen,
20 sollen außerdem wieder Betriebswohnungen mit bezahlbaren Mieten gebaut und
21 Kinderbetreuung in Laufnähe der Betriebshöfe eingerichtet werden. Solange diese
22 Angebote nicht bestehen, braucht es kostenlose Parkplätze für die Beschäftigten
23 an den Ablösepunkten, da viele Beschäftigte mittlerweile gezwungen sind, lange
24 Arbeitswege auf sich zu nehmen.
- 25 Der ÖPNV muss Vorrang haben, denn er ist die sicherste Fortbewegungsmöglichkeit
26 und kann von fast allen Menschen genutzt werden. Das bedeutet zum Beispiel
27 eigene Busspuren und dass Störungen an Ampeln, Weichen oder den Gleisen zeitnah
28 repariert werden.
- 29 Damit er noch für mehr Menschen zu einer echten Option wird, muss der ÖPNV
30 gerade in den Außenbezirken ausgebaut und die Taktung mindestens auf einen 10-
31 min-Takt erhöht werden. Gerade im Osten der Stadt brauchen wir mehr
32 Mobilitätsangebote innerhalb der Kieze - mit neuen Verbindungen, Taktungen und
33 neuen Straßenbahn-, Bus- und S-Bahnverbindungen. Auch die Verlängerung
34 bestehender S- und U-Bahnlinien muss für eine bessere Anbindung der Außenbezirke
35 mitgedacht werden - nur so können wir eine gute Anbindung garantieren ohne lange
36 Umsteigezeiten zu riskieren. Es braucht eine langfristige Betrachtung und ein
37 Konzept, wo neue U-Bahnlinien sinnvoll sind und langfristig geplant werden
38 sollten. Um die letzte Strecke von Straßenbahn, S- oder U-Bahn zu verkürzen,
39 soll das Nachtbusnetz sowie Angebote für Rufbusse, besonders in Außenbezirken,
40 ausgebaut werden. Nur so können wir gerade älteren und in der Mobilität
41 eingeschränkten Menschen Teilhabe und Mobilität ermöglichen.

42

43 Viele FINTA*-Personen fühlen sich nachts im ÖPNV unsicher. Um ihre Mobilität zu
44 gewährleisten, fordern wir:

45

46

47 Nachttaxi extra für FINTA*-Personen, um eine sichere Heimfahrt zu ermöglichen.
48 Mehr Nachtbuslinien und dichtere Takte für eine bessere Erreichbarkeit außerhalb
49 der Hauptverkehrszeiten.

50

51 Hilfenknöpfe in Bahnen und an Haltestellen, die mit geschultem Hilfspersonal
52 verbunden sind.

53 Mobilität für Berlin und Brandenburg

54

55 Wir wollen allen Berliner*innen die Möglichkeit geben, sich bequem, zuverlässig
56 und sicher ohne Auto in der Stadt zu bewegen. Dafür braucht es ein
57 leistungsfähiges Netz aus U-Bahnen, S-Bahnen, Trams und Express-Bussen. Alle
58 Berliner*innen müssen an die Schiene angebunden sein. Neben guten Verbindungen
59 ins Zentrum legen wir besonderen Fokus auf leistungsfähige Querverbindungen
60 zwischen den Bezirken.

61

62 Doch Mobilität endet nicht an der Stadtgrenze. Berlin ist eine wachsende Stadt
63 in einer dynamischen Hauptstadtregion. Immer mehr Menschen pendeln täglich
64 zwischen Berlin und Brandenburg. Deshalb müssen beide Bundesländer ihre enge
65 Zusammenarbeit beim Ausbau des S- und Regionalbahnnetzes fortsetzen. Die
66 Maßnahmen des Projekts i2030 müssen zügig umgesetzt werden, bestehende Strecken
67 – wie der Südring – brauchen eine Elektrifizierung und den Ausbau zu einem
68 dichten Regionalbahnnetz mit kürzeren Fahrzeiten. Neue Regionalbahnhöfe an
69 wichtigen Umsteigepunkten sollen zudem die Regionalbahn als schnelle
70 innerstädtische Verbindung in den Berliner Nahverkehr integrieren.

71

72 Unser Ziel ist eine klimafreundliche, bezahlbare und zuverlässige Mobilität für
73 Berlin und Brandenburg – damit alle Menschen sicher und bequem ans Ziel kommen.

74 Der ÖPNV muss barriereärmer werden. Bis 2030 sollen an alle S- und U-Bahnhöfen
75 Fahrstühle vorhanden sein. Gehen sie kaputt, muss ihre schnellstmöglichste
76 Reparatur Priorität haben. Außerdem braucht es mehr Platz für Kinderwagen,
77 Rollstühle und Fahrräder im ÖPNV. Bushaltestellen müssen Umsteigehilfen und
78 barrierefreie Beschilderung, sowie auditive Anzeigen für Blinde und
79 Sehbehinderte und weitere Angebote für eine ganzheitlichen barrierearmen ÖPNV
80 bieten. Keine Umleitungen über Schotterwege, reine Feldwege oder gepflasterte
81 Wege mit Sandabschnitten.

82 Alle neuen und umgerüsteten Fahrzeuge im Berliner ÖPNV sollen elektronische
83 Rampen erhalten, die automatisch ausklappen, wenn Menschen mit
84 Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen oder Rollatoren einsteigen. So wird
85 sichergestellt, dass auch an Haltestellen ohne Hochbahnsteig oder Aufzug ein
86 barrierefreier Zugang besteht.

87

88 Zudem fordern wir:

89 • Kopfsteinpflasterstraßen und grob zugeteerte Straßenübergänge durch
90 glattere Pflastersteine mit wasserdurchlässiger Oberfläche zu ersetzen.

91 • Abgesenkte Bordsteine an allen Zebrastreifen und Straßenübergängen
92 verpflichtend einzuführen.

93 Die Barrierefreiheit muss sichtbarer gemacht und stärker ins Bewusstsein gerückt
94 werden. Daher fordern wir eine Aufklärungskampagne:

95 • Informationsveranstaltungen in Schulen, bei Führerscheinprüfungen und
96 Fahrradtrainings, um das Bewusstsein für barrierefreie Mobilität zu
97 schärfen.

98 • Klare Kennzeichnung barrierefreier Routen und Haltestellen im ÖPNV

99 Fahrgäste sowie Beschäftigte der BVG sollen regelmäßig die Möglichkeit bekommen,
100 ihre Bedarfe anzumelden.

101 Der ÖPNV muss für alle bezahlbar sein. Deshalb setzen wir uns als GRÜNE JUGEND
102 Berlin für einen einkommensabhängigen umlagefinanzierten ÖPNV ein. Kinder und
103 Jugendliche sollen damit automatisch kostenlos mitfahren dürfen, sowie alle
104 anderen ohne steuerpflichtiges Einkommen. Idealerweise soll das mit anderen
105 Ländern koordiniert werden, sodass für andere Länder die gleichen Konditionen
106 gelten.

107 Klar ist: für einen gut funktionierenden und ausgebauten ÖPNV braucht es mehr
108 Geld! Das die CDU gerade hier kürzt, ist eine Frechheit. Die BVG muss noch mal
109 deutlich besser finanziell ausgestattet werden.

110 Macht endlich die Fußwege sicher!

111 Egal ob auf dem Weg zum Einkauf, zur Schule, zur U-Bahnstation oder zum Auto:
112 Alle Verkehrsteilnehmer*innen nutzen Fußwege. Immer breitere Autostraßen haben
113 vor allem das Zufußgehen immer anstrengender, enger und gefährlicher gemacht.
114 Damit muss Schluss sein! Wir brauchen sichere und breite Gehwege sowie mehr
115 sichere Fußgänger*innenüberquerungen. Bordsteine müssen überall so abgesenkt
116 werden, dass sie barrierearm werden und Gehwege so breit gestaltet werden, dass
117 sie auch für Kinderwagen oder Rollatoren nutzbar sind. Dafür muss unser
118 Straßenraum wieder umverteilt werden. Nur so können Unfälle und Konflikte
119 zwischen Radfahrenden, Fußgänger*innen und Gewerbebetreiber*innen vermieden
120 werden. Wir müssen unsere Straßen neu denken, bei Bedarf Parkplätze abschaffen
121 und Fahrstreifen umwidmen. Die Einrichtung von Kiezblöcken ist dafür ein
122 zentraler Bestandteil. Langfristig wollen wir eine möglichst autofreie Stadt.

123 Dazu gehört auch, dass Parkuhren wieder von Gehwegen entfernt werden, die
124 Reinigung von Gehwegen im Winter Priorität hat und für ihre konsequente Räumung
125 mehr Personal eingestellt wird. Gerade vor Schulen und Kindergärten braucht es
126 Tempo-20-Zonen und sichere Fußgänger*innenübergänge.

127 Durchgängige Fahrradinfrastruktur auch für die Außenbezirke!

128 Das Netz an Fahrradwegen muss weiter ausgebaut werden. Gerade an Bezirksgrenzen
129 braucht es dafür eine bessere Zusammenarbeit. Um das Fahrradfahren attraktiver
130 zu machen brauchen wir mehr sichere und breite Radwege , Radschnellwege sowie
131 Fahrradstraßen, bei denen Fahrradfahrer*innen Vorrang haben und der Grüne Pfeil
132 für Radfahrer*innen an möglichst vielen passenden Stellen eingeführt wird.

133 Außerdem fordern wir mehr Pedelecs und E-Lastenräder Angebote, sowie
134 Förderprogramme für Studis und Azubis für den Kauf von Pedelecs. Bike-Sharing
135 Angebote müssen auch endlich in Außenbezirken flächendeckend angeboten werden.

136 Um Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten, braucht es neben sicheren
137 Fahrradwegen auch mehr Angebote, das sichere Fahrradfahren zu erlernen. Dafür
138 müssen die Jugendverkehrsschulen finanziell besser ausgestattet sein und für
139 alle Altersgruppen passende Angebote bieten. Begleitet werden soll das durch
140 eine Kampagne für mehr Sicherheit im Radverkehr.

141 Klimaneutraler Lieferverkehr

142 Der Schienenverkehr soll eine zentrale Rolle in der Versorgung Berlins
143 einnehmen. Logistikzentren und Gewerbegebiete müssen einen Bahnanschluss
144 bekommen und durch diesen einen Großteil ihrer Waren beziehen können.
145 Bahnanschlüsse müssen deshalb für neue Gewerbegebiete geplant und bei
146 bestehenden Gebieten reaktiviert werden. Innerhalb der Stadt müssen Lastenräder
147 eine zentrale Rolle beim Lieferverkehr einnehmen. Elektrische Kleintransporter
148 dürfen nur in unausweichlichen Fällen eingesetzt werden.

149 Die Mobilitätswende schaffen wir nur gemeinsam!

150 Es gibt Menschen in Berlin, die auf ein Auto angewiesen sind. Ziel muss es sein,
151 die Zahl derer auf ein Minimum zu verkleinern. Menschen, die langfristig auf ein
152 Auto angewiesen sein werden, müssen dabei unterstützt werden ein E-Auto zu
153 erwerben. Außerdem muss eine entsprechende Ladeinfrastruktur ausgebaut werden.

154 Damit Menschen auf den ÖPNV umsteigen, muss dieser attraktiver werden. Mit guten
155 Bürger*innenbeteiligungsformate auf Bezirks- und Landesebene muss ermöglicht
156 werden, dass verschiedenen Bedürfnisse in dem Prozess hin zu einer echten
157 Mobilitätswende miteinfließen.

158 Wir brauchen ein Konzept, wie der Autoverkehr Stück für Stück reduziert werden
159 kann, das gemeinsam mit der Zivilgesellschaft in aufsuchender Beteiligung
160 erarbeitet wird. Zentral ist zum Beispiel die Ausweitung von Carsharingangeboten
161 auf die Außenbezirke, damit weniger Autos gebraucht werden.

162 Das aktuell ein Großteil aller Berliner Parkplatzflächen für Autos kostenlos
163 nutzbar ist, ist eine ungerechte Subventionierung gegenüber dem ÖPNV und führt
164 zu einer enormen Förderung des Autoverkehrs. Für Menschen, die nicht nachweisen,
165 dass sie auf das Auto aus gesundheitlichen oder gewerblichen Gründen angewiesen
166 sind, muss flächendeckend eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Die
167 Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen soll nach Kopenhagener Modell zugunsten
168 von Carsharing-Parkplätzen, Ladestationen, Fahrradabstellplätzen sowie
169 Sitzgelegenheiten geschehen.

170 Ehemalige Autobesitzer*innen sollen abhängig vom Kaufpreis eine einmalige
171 Geldsumme gutgeschrieben bekommen, die sie entweder für ein ÖPNV-
172 (Familien)ticket, stationäres Car-Sharing, Bike-Sharing oder den Kauf eines

173 Fahrrads, Lastenrads oder E-Bikes nutzen können. Neu geplante Kieze und
174 Quartiere müssen ab sofort möglichst autoarm mit dem Vorbild der Stadt der
175 kurzen Wege geplant werden. Wichtige Infrastruktur, wie Spielplätze, Parks,
176 Grundschulen oder Kitas sind fußläufig zu erreichen und bieten öffentlichen Raum
177 zur Erholung. Nur wenn sowohl in der Planung von Kiezen, als auch in der
178 allgemeinen verkehrspolitischen Strategie einfache Kombinationen von
179 verschiedenen, umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Zentrum stehen, können
180 diese eine attraktive Alternative darstellen. Außerdem setzen wir uns für eine
181 flächendeckende Einführung von Tempo 30 Zonen und Spielstraßen ein.

182 Da neue Autostraßen immer zu mehr Autoverkehr führen, setzen wir uns gegen den
183 Weiterbau der A100 sowie der TVO ein. Wir lassen nicht zu, dass Autostraßen
184 Clubs, Wohnungen, die Wuhlheide oder wichtige soziale Infrastruktur zerstören.
185 Ebenso müssen wir Relikte der autogerechten Stadt überdenken. Wir befürworten
186 den Rückbau der A104, der Potenzial für Wohnungsbau bietet. Dieser muss vor
187 allem sozial und bezahlbar gestaltet werden.

188 Flugverkehr unattraktiv machen

189 Menschen, die in der Einflugschneise vom BER wohnen, leiden enorm unter dem
190 ständigem Fluglärm. Damit ihnen zumindest eine ruhige Nacht gegönnt ist, setzen
191 wir uns dafür ein, dass das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ausgeweitet wird.
192 Berlin soll sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass kommerzielle
193 Kurzstreckenflüge innerhalb Deutschlands langfristig verboten werden.
194 Gleichzeitig muss der Ausbau von Bahnstrecken von und nach Berlin konsequent
195 vorangetrieben werden, damit die Bahn durch Aus- und Neubau sowie mehr
196 Nachtzügen – insbesondere durch Aus- und Neubau sowie mehr Nachtzüge – zur zum
197 günstigsten und attraktivsten Mobilitätsoption wird.
198 Während der Flugsport weiterhin erlaubt bleiben soll, dürfen große Privatjets
199 nicht länger auf Kosten unserer Zukunft die Klimakrise anheizen. Deshalb fordern
200 wir ein Verbot großer Privatjets am BER!