



LANDESPARTEITAG DER BERLINER SPD AM 26. OKTOBER 2019

TEIL 5 A

ANTRAGSBUCH

Mobilität • Umwelt/Energie/Tierschutz • Soziales •
Wahlen • Konsensliste

EMPFEHLUNGEN DER ANTRAGSKOMMISSION

*In diesem Buch sind die fehlenden Voten
der Antragskommission sowie die
 Fassungen der Antragskommission
 abgedruckt.*

Inhaltsverzeichnis

Mobilität	461
Antrag 225/I/2018	FA XI - Mobilität
Antrag 225/I/2018 Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	461
Antrag 211/I/2019	KDV Lichtenberg
Antrag 211/I/2019 Kostenloser ÖPNV für Rentnerinnen und Rentner, die Grundsicherung/ Grundrente beziehen	
<i>Ablehnung (Kein Konsens)</i>	462
Antrag 212/I/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 212/I/2019 Entgeltfreier ÖPNV	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Kein Konsens)</i>	463
Antrag 215/I/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 215/I/2019 VBB-Tarifsystem ändern	
<i>Annahme (Konsens)</i>	463
Antrag 217/I/2019	KDV Reinickendorf
Antrag 217/I/2019 Aufnahme eines 10 Minuten Takttes auf der S-Bahnlinie S1 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg	
<i>Annahme (Konsens)</i>	463
Antrag 227/I/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf
Antrag 227/I/2019 Park & Ride ausbauen, dort wo es sinnvoll ist	
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Konsens)</i>	464
Antrag 235/II/2019	FA XI - Mobilität
Antrag 235/II/2019 Änderung des Personenbeförderungsgesetzes	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	465
Antrag 236/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 236/II/2019 Dächer der U5-Bahnhöfe in Marzahn-Hellersdorf mit Photovoltaik ausstatten	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	466
Antrag 237/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 237/II/2019 VBB-Logo an Fahrzeugen der BVG	
<i>Annahme (Konsens)</i>	467
Antrag 238/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 238/II/2019 S-Bahn zukunftsfähig und gleichwertig machen: Klimatisierte Züge auch in den Außenbezirken	
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>	468
Antrag 239/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf
Antrag 239/II/2019 Regelmäßiges Mobilitätstraining bei der BVG und der S-Bahn GmbH	
<i>Annahme (Konsens)</i>	469
Antrag 240/II/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg
Antrag 240/II/2019 Bildliche Erfassung von auf Busspuren und Fahrradwegen stehenden Fahrzeugen durch BVG-Busse	
<i>Erledigt durch Mobilitätsgesetz (Konsens)</i>	470
Antrag 241/II/2019	FA XI - Mobilität
Antrag 241/II/2019 E-Mobilität im Berliner ÖPNV verantwortungsvoll einsetzen	
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>	470

Antrag 242/II/2019	KDV Neukölln	
Antrag 242/II/2019 Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadtanbindung! Verkehrschaos verhindern – U7 verlängern		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Antrag 184/II/2018) (Kein Konsens)</i>		471
Antrag 243/II/2019	AfA Landesvorstand	
Antrag 243/II/2019 Stärkung der Berliner S-Bahn		
<i>vom Antragsteller zurückgezogen</i>		474
Antrag 244/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 244/II/2019 Investitionen in den Schienenverkehr		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		474
Antrag 245/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 245/II/2019 Auch im Bus und Tram bargeldlos bezahlen können		
<i>Annahme (Konsens)</i>		477
Antrag 246/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 246/II/2019 Mobil für 1 Euro am Tag!		
<i>Erledigt (Konsens)</i>		478
Antrag 247/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 247/II/2019 Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		478
Antrag 248/II/2019	AG Selbst Aktiv Berlin	
Antrag 248/II/2019 Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge		
<i>Annahme (Konsens)</i>		481
Antrag 249/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 249/II/2019 Warngeräusche für bereits zugelassene Elektrofahrzeuge		
<i>Erledigt bei Annahme 248/II/2019 (Konsens)</i>		482
Antrag 250/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 250/II/2019 Tempolimit auf Autobahnen		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		483
Antrag 251/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 251/II/2019 Tempo 30 in der Innenstadt!		
<i>Ablehnung (Konsens)</i>		483
Antrag 252/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 252/II/2019 Mobilität als Grundrecht		
<i>Annahme (Konsens)</i>		484
Antrag 253/II/2019	AG 60plus LDK	
Antrag 253/II/2019 Parkverbot an Bordsteinabsenkungen besser kennzeichnen		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		484
Antrag 254/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 254/II/2019 Innovative Mobilitätskonzepte in ganz Berlin ermöglichen – Rechtssicher und stadtverträglich		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		486
Antrag 255/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 255/II/2019 Unser Beitrag für mehr Klimaschutz – mehr öffentlicher Nahverkehr für mehr Menschen!		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		487
Antrag 256/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 256/II/2019 Mobilität für Senior*innen verbessern		
<i>Überweisen an: AH Fraktion (Konsens)</i>		488

Antrag 257/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 257/II/2019 E-Scooter-Chaos beenden!		
<i>Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		488
Antrag 258/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 258/II/2019 Wem gehören Berlins Gehwege? Den Sharing-Trend in die richtigen Bahnen lenken!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		489
Antrag 259/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 259/II/2019 Digitale Infrastruktur als öffentliche Daseinsvorsorge begreifen!		
<i>Überweisen an: ASJ, Forum Netzpolitik (Konsens)</i>		492
Antrag 260/II/2019	FA XI - Mobilität	
Antrag 260/II/2019 Revitalisierung des Nachtzugnetzes der Bahn als klimafreundliche Alternative		
<i>Annahme (Konsens)</i>		495
Antrag 261/II/2019	FA XI - Mobilität	
Antrag 261/II/2019 Emissionen auf den Gewässern		
<i>Annahme (Konsens)</i>		496
Umwelt / Energie/ Tierschutz		497
Antrag 215/II/2018	AGS Berlin	
Antrag 215/II/2018 Innovative Wasserstoffantriebstechnik stärken		
<i>Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		497
Antrag 269/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 269/II/2019 Klimaschutz		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		498
Antrag 270/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 270/II/2019 15 Punkte um die Klimakrise zu bekämpfen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		498
Antrag 271/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 271/II/2019 Einbeziehung der „Fridays for Future“ – Bewegung in die Klimapolitische Diskussion des Abgeordnetenhauses		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		506
Antrag 272/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 272/II/2019 Klimanotstand für Berlin ausrufen!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		506
Antrag 273/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 273/II/2019 Klimanotstand für Berlin ausrufen!		
<i>Erledigt bei Annahme 272/II/2019 (Konsens)</i>		507
Antrag 274/II/2019	KDV Tempelhof-Schöneberg	
Antrag 274/II/2019 Machbarkeitsstudie ernst nehmen - Berlin 2030 eine klimaneutrale Metropole		
<i>Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)</i>		508
Antrag 275/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 275/II/2019 Ausgleich für CO2 bei Flugreisen Klimagerechtes Reisen - sozialverträglich ermöglichen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		509
Antrag 276/II/2019	KDV Marzahn-Hellersdorf	
Antrag 276/II/2019 Reduzierung des Flugverkehrs zum Schutz der Umwelt!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		509

Antrag 277/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 277/II/2019 Besteuerung von Treibstoffen an Klimaziele anpassen		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		511
Antrag 278/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 278/II/2019 Steuerliche Bevorzugung des Luftverkehrs beenden!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		512
Antrag 279/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 279/II/2019 Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst		
<i>Annahme (Konsens)</i>		513
Antrag 280/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 280/II/2019 Bleibt auf dem Boden – Gegen Vielfliegerei im öffentlichen Dienst		
<i>Erledigt bei Annahme 279/II/2019 (Konsens)</i>		516
Antrag 281/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 281/II/2019 Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten.		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019) (Konsens)</i>		518
Antrag 282/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 282/II/2019 Für eine sozial gerechte Klimapolitik: Die Energiewende voranbringen und sozial gerecht gestalten		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (Beschluss LV 16.09.2019) (Konsens)</i>		520
Antrag 283/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 283/II/2019 Gerechtere Belastung der Verkehrsträger mit Steuern und Abgaben nach CO2-Ausstoß		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		522
Antrag 284/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 284/II/2019 Ein funktionierender Luftreinhalteplan für Berlin ist notwendig!		
<i>Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)</i>		523
Antrag 285/II/2019	KDV Steglitz-Zehlendorf	
Antrag 285/II/2019 Den ökologischen Wandel sozial und nachhaltig gestalten - Für einen sozialdemokratischen „Green New Deal“		
<i>Rücküberweisung an Antragsteller (Konsens)</i>		525
Antrag 286/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 286/II/2019 Schadstoffbelastung auf den Berliner Wasserwegen reduzieren - Fahrgastschiffe schneller umrüsten		
<i>Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)</i>		526
Antrag 287/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 287/II/2019 Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor		
<i>Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)</i>		527
Antrag 288/II/2019	KDV Spandau	
Antrag 288/II/2019 Förderung von Wasserstoff im Verkehrssektor		
<i>Erledigt bei Überweisung 215/II/2018 (Konsens)</i>		528
Antrag 289/II/2019	KDV Friedrichshain-Kreuzberg	
Antrag 289/II/2019 Umweltzone auf die Binnenschifffahrt jetzt ausweiten		
<i>Erledigt bei Annahme 261/II/2019 (Konsens)</i>		530
Antrag 290/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 290/II/2019 Ausstieg aus der Kohle vor 2030!		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		531

Antrag 291/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 291/II/2019 Ausbau von Erneuerbaren Energien		
<i>Überweisen an: FA V - Stadt des Wissens, FA X - Natur, Energie, Umweltschutz, FA XI - Mobilität (Konsens)</i>		532
Antrag 292/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 292/II/2019 Haltestelle für Bus, Bahn und Biene		
<i>Erledigt bei Annahme 236/II/2019 (Konsens)</i>		546
Antrag 293/II/2019	KDV Reinickendorf	
Antrag 293/II/2019 Anwohnerschaft bitten, junge Bäume zusätzlich zu wässern		
<i>Vom Antragsteller*in zurückgezogen</i>		547
Antrag 294/II/2019	KDV Charlottenburg-Wilmersdorf	
Antrag 294/II/2019 Spenden statt Schreddern		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		547
Antrag 295/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 295/II/2019 Ausweitung des Pfandsystems		
<i>Überweisen an: FA X - Natur, Energie, Umweltschutz (Konsens)</i>		549
Antrag 296/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 296/II/2019 Lass mal ökologisch! - Für umweltfreundliche Hochschulen im Land Berlin		
<i>Erledigt bei Annahme Antrag 135.1/II/2019 und 279/II/2019 (Konsens)</i>		551
Antrag 297/II/2019	Abt. 04/76 Rund um den Karl-August-Platz	
Antrag 297/II/2019 Artenschutz		
<i>Ablehnung (Konsens)</i>		554
Antrag 298/II/2019	KDV Neukölln	
Antrag 298/II/2019 Sperrmüllablagerung wirksam bekämpfen!		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		554
Antrag 302/II/2019	FA X - Natur, Energie, Umweltschutz	
Antrag 302/II/2019 Daseinsvorsorge statt Abfallexporte		
<i>Annahme (Konsens)</i>		555

Soziales	558
-----------------	------------

Antrag 202/II/2018	KDV Lichtenberg	
Antrag 202/II/2018 Höchsthaltigkeitsrücklage neu definieren		
<i>vom Antragsteller*in zurückgezogen</i>		558
Antrag 262/II/2019	KDV Tempelhof-Schöneberg	
Antrag 262/II/2019 Verschwendung von Lebensmitteln beenden – Containern legalisieren!		
<i>Erledigt durch Beschlusslage (246/I/2019) (Konsens)</i>		558
Antrag 263/II/2019	KDV Lichtenberg	
Antrag 263/II/2019 Einen ersten Schritt ins bedingungslose Grundeinkommen wagen		
<i>Überweisen an: FA IX - Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz, FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)</i>		559
Antrag 264/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 264/II/2019 Für eine starke Engagementlandschaft! Wir setzen uns für eine Verstetigung der Förderung der Freiwilligenagenturen in den Berliner Bezirken ein.		
<i>Annahme (Konsens)</i>		565
Antrag 265/II/2019	AG 60plus Landesvorstand	
Antrag 265/II/2019 Ausbau aufsuchender Unterstützungsangebote für Seniorinnen und Senioren		
<i>Annahme (Konsens)</i>		567

Antrag 266/II/2019	Jusos LDK	
Antrag 266/II/2019 Die Macht von Großinvestor*innen beschränken!		
<i>Überweisen an: FA VII - Wirtschaft und Arbeit (Konsens)</i>		567
Antrag 267/II/2019	KDV Mitte	
Antrag 267/II/2019 Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		569
Antrag 268/II/2019	ASF LFK	
Antrag 268/II/2019 Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II		
<i>Erledigt bei Annahme 267/II/2019 (Konsens)</i>		569

Wahlen **571**

Antrag 216/II/2018	SGK Berlin	
Antrag 216/II/2018 Kommunalpolitisches Engagement durch frühzeitige Personalentwicklung stärken		
<i>Überweisung an Kreise als Material (Konsens)</i>		571
Antrag 299/II/2019	KDV Pankow	
Antrag 299/II/2019 Keine Zusammenarbeit mit rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien		
<i>Annahme in der Fassung der AK (Konsens)</i>		572

Mobilität

Antrag 225/I/2018

FA XI - Mobilität

Der Landesparteitag möge beschließen:

Umsetzung des Entwicklungskonzeptes i2030 beschleunigen!

1 Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland

3

4 Der Fachausschuss Mobilität der SPD Berlin befürwortet
5 die Ziele der von den Ländern Berlin und Brandenburg
6 mit der DB AG geschlossenen „Rahmenvereinbarung über
7 das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ vom
8 Oktober 2017. Er sieht darin einen Meilenstein zur Um-
9 setzung des gemeinsamen Beschlusses “Schienenverkehr
10 zwischen Berlin und Brandenburg” mit dem AK Verkehr
11 der SPD Brandenburg vom 25.01.2017 zur Verbesserung der
12 SPNV-Anbindung in der Hauptstadtregion. Für alle acht
13 untersuchten Projekte sind der schnelle Auf- und Ausbau
14 der Schieneninfrastruktur und die Ausweitung des Zugan-
15 gebots erforderlich.

17

18 Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor
19 allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht er-
20 neut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten.
21 Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbind-
22 liche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbin-
23 dung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstra-
24 tegie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspekti-
25 ven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der
26 Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch
27 ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Ver-
28 kehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität
29 und Fahrplanstabilität zu erreichen.

30

31 In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Pro-
32 jekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und bewor-
33 ben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüf-
34 varianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Pro-
35 jekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungs-
36 reif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Ein-
37 leitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bür-
38 ger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-
39 Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kür-
40 ze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu
41 können.

42

43 Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung
44 ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor al-
45 lem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt
46 und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abge-
47 schlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Rea-
48 lisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optima-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Mehr und besseren SPNV für die Erreichbarkeit von Zentrum und Umland

Die SPD Berlin befürwortet die Ziele der von den Län-
dern Berlin und Brandenburg mit der DB AG geschlos-
senen „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskon-
zept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin
und Brandenburg – i2030“ vom Oktober 2017 und sieht
darin einen Meilenstein zur Umsetzung des gemeinsa-
men Beschlusses “Schienenverkehr zwischen Berlin und
Brandenburg” mit dem AK Verkehr der SPD Brandenburg
vom 25.01.2017 zur Verbesserung der SPNV-Anbindung in
der Hauptstadtregion. Für alle acht untersuchten Projekte
sind der schnelle Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruk-
tur und die Ausweitung des Zugangebots erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist in den Untersuchungen vor
allem zügig das „Wie und Wann“ festzulegen, nicht er-
neut über das „Ob“ bzw. ein „Entweder/Oder“ zu streiten.
Die Berliner Umlandgemeinden benötigen rasch verbind-
liche Zusagen für die Verbesserung der Schienenanbin-
dung mit Berlin. Dazu gehört eine klare Umsetzungsstra-
tegie mit nachvollziehbaren Zeitabläufen und Perspekti-
ven für die einzelnen Strecken. Der Mehrverkehr auf der
Schiene braucht auch langfristig genug Kapazitäten durch
ausreichende Infrastruktur. Schnelle und langsamere Ver-
kehre sind zu entflechten, um eine hohe Betriebsqualität
und Fahrplanstabilität zu erreichen.

In diesem Sinne sollen die schneller realisierbaren Pro-
jekte oder Verbesserungen zügig umgesetzt und bewor-
ben werden. Eine Planung mit einer Vielzahl von Prüf-
varianten ist zu vermeiden. Stattdessen müssen die Pro-
jekte schnellstmöglich entscheidungs- und bewilligungs-
reif sein. Das bedeutet kurze Planungsvorläufe, die Ein-
leitung von Genehmigungsverfahren mit zeitnaher Bür-
ger*innenbeteiligung, sowie die Erstellung von Nutzen-
Kosten-Berechnungen, auch um die vom Bund in Kür-
ze bereitgestellten zusätzlichen GVFG-Mittel erhalten zu
können.

Durch eine frühzeitige Abstimmung und Koordinierung
ist zudem sicherzustellen, dass die Umsetzung vor al-
lem in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgt
und alle Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 abge-
schlossen sind. Das kann auch bedeuten, dass die Rea-
lisierung machbarer Zwischenabschnitte einem optima-
len Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu

49 len Endausbauzustand vorzuziehen ist, sofern dieser zu
 50 einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.
 51
 52 Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
 53 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
 54 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
 55 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
 56 gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
 57 aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
 58 SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
 59 über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
 60 lisierungsmittel einsetzen.
 61
 62 Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
 63 Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
 64 der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
 65 gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
 66 liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
 67 geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
 68 zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
 69 den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
 70 Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
 71 Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
 72 weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
 73 kommt.

einem um Jahre verschobenen Baubeginn führen könnte.

Diese Angebots- und Netzerweiterungen sowie die Ziel-
 setzung beim Klima- und Umweltschutz erfordern, dass
 die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
 durch beide Bundesländer nur noch für den SPNV ein-
 gesetzt werden. Beide Bundesländer sollen darüber hin-
 aus "reine" Landeshaushaltsmittel zur Bestellung von
 SPNV-Leistungen zur Verfügung stellen und sich gegen-
 über der Bundesregierung für eine Erhöhung der Regiona-
 lisierungsmittel einsetzen.

Zur gemeinsamen und abgestimmten Finanzierung von
 Investitionen in die Schieneninfrastruktur (einschließlich
 der Vorplanungen) und der Bestellung von Zugleistun-
 gen müssen Berlin und Brandenburg frühzeitig verbind-
 liche Vereinbarungen treffen, mit denen auch vom ein-
 geübten, aber nicht immer zweckmäßigen Territorialprin-
 zip abgewichen werden kann. Dadurch soll erreicht wer-
 den, dass bei Vorliegen der Planungsreife auch schon die
 Bestellung und Finanzierung der länderübergreifenden
 Fahrleistungen des SPNV geklärt sind und es zu keinen
 weiteren Verzögerungen einzelner Projekte und Strecken
 kommt.

Antrag 212/I/2019

KDV Friedrichshain-Kreuzberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Entgeltfreier ÖPNV

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des AGH und des Se-
 2 nats von Berlin werden aufgefordert, Initiativen zu star-
 3 ten, damit der ÖPNV schrittweise entgeltfrei wird.
 4

Begründung

6 Das ist die beste Motivation zur Nutzung des ÖPNV. Diese
 7 ist notwendig, um all die Umweltzerstörenden Einflüsse
 8 des MIV zurückzudrängen.

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Kein Konsens)

**Wir begrüßen und unterstützen die Einführung des 365€-
 Tickets.** Darüber hinaus fordern wir die sozialdemokra-
 tischen Mitglieder des AGH und Senats auf, Initiativen
 zu starten, **langfristig** und schrittweise einen kostenlosen
 ÖPNV einzuführen.

Antrag 235/II/2019

FA XI - Mobilität

Der Landesparteitag möge beschließen:

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 2 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 3 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 4 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-

5 gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einzusetzen.

7 Dies bedeutet im Einzelnen:

- 8 1. Neue Mobilitätslösungen („Mobility as a Service“/„Mobility on demand“) sollen nur in kommunaler Verantwortung in den öffentlichen Personenverkehr eingebunden werden. Die Kommunen sollen dafür die erforderlichen Instrumente zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.
- 10 11 12 13 14 2. Eine marktliberale Öffnung des PBefG für neue Mobilitätsdienstleister ist abzulehnen. Ein Wettbewerb zwischen öffentlichem Nahverkehr und neuen Mobilitätsdienstleistern muss ausgeschlossen werden.
- 16 17 18 19 20 21 22 23 3. Eine Änderung der Rückkehrpflicht für Mietwagen im Rahmen des PBefG ist abzulehnen. Die Grenze zwischen Mietwagenverkehren und Taxis muss auch in Zukunft gewahrt werden. Vielmehr soll in das PBefG eine Nachweispflicht für die Rückkehr der Mietwagen eingeführt werden.
- 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 4. Mietwagen sind zukünftig mit einer Zulassungsnummer eindeutig zu kennzeichnen.
5. Den Kommunen soll im Rahmen des PBefG die Möglichkeit eingeräumt werden, den Betreibern von Fernbuslinien Haltestellen in ihrem Zuständigkeitsbereich zuzuweisen bzw. beantragte Haltepunkte begründet zu versagen, wenn das öffentliche Interesse beeinträchtigt ist.

35 **Begründung**

36 Gegenwärtig entstehen neue Angebote der Mobilität durch plattformbasierte AnbieterInnen (*MOIA, LYFT, UBER u. a.*), zur Bündelung individueller Fahrtwünsche. Gegen diese „Neue Mobilität“ ist in ländlichen Regionen grundsätzlich nichts einzuwenden, sie bietet aber nur geringe Vorteile für städtische Räume. Die AnbieterInnen dieser neuen Mobilität beabsichtigen jedoch, gerade dem ÖPNV in städtischen Räumen Konkurrenz zu machen.

44 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik muss, zur Sicherung der Daseinsvorsorge, auf eine sozial ausgewogene Weiterentwicklung ausgerichtet sein. Und diese Weiterentwicklung kann nur in einer Kombination des klassischen ÖPNV mit den neuen Angeboten bestehen. Die entsprechende Kompetenz dazu haben die Kommunen. Ihnen müssen die dafür erforderlichen Instrumente an die Hand gegeben werden.

52 Dies trifft auch auf die Regulierung des Fernbusmarktes in Bezug auf die Festlegung von Haltestellen zu. Dieser Bereich des PBefG ist bislang nicht ausreichend reguliert und führt zu mangelnden Einflussmöglichkeiten der Kommunen und zu „Wildwuchs“ bei den Fernbushaltestellen.

gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einzusetzen.

Dies bedeutet im Einzelnen:

1. Neue **ÖPNV-ähnliche** Mobilitätslösungen („Mobility as a Service“/„Mobility on demand“) sollen nur in kommunaler Verantwortung in den öffentlichen Personenverkehr eingebunden werden. Die Kommunen sollen dafür die erforderlichen Instrumente zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.

Punkte 2-4 sind erledigt.

Antrag 236/II/2019**KDV Marzahn-Hellersdorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****Dächer der U5-Bahnhöfe in Marzahn-Hellersdorf mit Photovoltaik ausstatten**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Abge-
 2 ordnetenhauses und des Berliner Senats werden aufge-
 3 fordert, sich dafür einzusetzen, dass die Dächer der Bahn-
 4 hofsgebäude der Linie U5

5

- 6 • Biesdorf-Süd
- 7 • Elsterwerdaer Platz
- 8 • Wuhletal
- 9 • Kaulsdorf-Nord
- 10 • Kienberg (Gärten der Welt)
- 11 • Cottbusser Platz
- 12 • Hellersdorf
- 13 • Louis-Lewin-Straße
- 14 • Hönow

15

16 in einem Pilotprojekt für die ganze Stadt je Bahnhof über-
 17 wiegend mit Solarmodulen (Photovoltaik) zur Strompro-
 18 duktion ausgestattet werden. Die Arbeiten sollen an der
 19 größten Umsteigestation, Bahnhof Wuhletal, beginnen.
 20 Die BVG AöR soll diesen Auftrag erhalten und entspre-
 21 chend ausgestattet werden. Sollten einzelne Flächen aus
 22 technischen Gründen nicht für die Ausstattung mit Photo-
 23 voltaikanlagen geeignet sein, ist alternativ eine extensive
 24 Begrünung der Dächer zu prüfen.

25

Begründung

27 Ohne Verkehrswende keine Energiewende. Ohne Energie-
 28 wende kein Klimaschutz. Die Dächer der genannten Bahn-
 29 höfe sind – das zeigen Satellitenaufnahmen eindrucksvoll
 30 – charakterisiert durch ausgedehnte Flächen, die oberhalb
 31 der Dächer weitgehend ungenutzt sind. Investitionen in
 32 Photovoltaikanlagen werden öffentlich finanziell geför-
 33 dert, die Anschaffungspreise sind in den letzten Jahren ge-
 34 fallen.

35

36 Nach erfolgreichem Pilotprojekt soll das Vorhaben auf al-
 37 le geeigneten Berliner Bahnhofsgebäude in öffentlicher
 38 Hand ausgeweitet werden können. Die Alternative der ex-
 39 tensiven Dachbegrünung ist ebenfalls ein sinnvoller Bei-
 40 trag zum Klimaschutz, beispielsweise durch die Erweite-
 41 rung der Verdunstungsflächen.

**Die sozialdemokratischen Mitglieder des Berliner Abge-
 ordnetenhauses und des Berliner Senats werden aufge-
 fordert, sich bei der BVG dafür einzusetzen, dass unter
 Berücksichtigung des Denkmalschutzes geeignete Dächer
 von U-Bahnhöfen und Bushaltestellen mit Photovoltaik
 ausgestattet werden. Technisch nicht geeignete Dächer
 sollen soweit möglich mit bienenfreundlichen Pflanzen
 begrünt werden.**

Antrag 241/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****E-Mobilität im Berliner ÖPNV verantwortungsvoll einsetzen**

1 Das Land Berlin muss den ökologischen Vorsprung des
 2 ÖPNV, einer wesentlichen Säule im Umweltverbund, der
 3 bereits heute zu großen Teilen mit elektrischem Strom
 4 und ohne lokale Emissionen fährt und eine Vorreiterrolle
 5 bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor hat, sichern und
 6 weiter ausbauen. Ziel muss es jetzt sein, für die Emissio-
 7 nen im Busverkehr bis 2030 CO₂-Neutralität herzustellen.
 8 Dafür ist eine zügige Umstellung auf umweltfreundliche
 9 Antriebe erforderlich.

10

11 Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der
 12 gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellst-
 13 tens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum
 14 Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene
 15 Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffan-
 16 trieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.

17

18 Der Einsatz von Elektrobussen soll weiter im Rahmen ei-
 19 ner klar zu definierenden Erprobungsphase fortgesetzt
 20 werden. Die bisherige Beschaffung von Elektrobussen
 21 wird dafür als ausreichend angesehen. Darüber hinaus
 22 sollen ab sofort keine Elektrobusse mehr angeschafft wer-
 23 den. Denn eine darüber hinausgehende Umstellung der
 24 Busflotte auf E-Antrieb vor Abschluss der Erprobungspha-
 25 se wird abgelehnt.

26

27 Notwendige Ergänzungen/Neubeschaffungen im Bus-
 28 Fuhrpark sollen die aktuell geltende europäische Rechts-
 29 lage abbilden. Ab 2021 ist die Clean-Vehicle-Directive der
 30 EU zu berücksichtigen.

31

Begründung

32 Die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin
 33 (Stand 20.06.2019) sieht als eine der wichtigsten Maßnah-
 34 men die Förderung von sauberen Fahrzeugen an.

35 Der ÖPNV löst pro Fahrgast deutlich geringere Emissionen
 36 als der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus und fährt
 37 zu großen Teilen ohnehin mit elektrischem Strom, verur-
 38 sacht also keine lokale Emissionen. Nachholbedarf gibt es
 39 bei den Bussen.

40
 41 Aktuell wird in Deutschland an unterschiedlichen nach-
 42 haltigen Antriebsarten geforscht, weshalb die alleinige
 43 Festlegung auf E-Busse, wie es vom BVG-Aufsichtsrat be-
 44 schlossen worden ist, mit ihren hohen Anschaffungskos-
 45 ten und den Nachteilen bei der Verfügbarkeit durch ge-
 46 ringere Reichweiten und dichtere Werkstattintervalle ein
 47 Fehler ist. Es gibt erhebliche Zweifel an der ökologischen
 48 Notwendigkeit einer überstürzten Komplettumrüstung
 49 der Busflotte ausschließlich mit E-Bussen. Die Gesamt-
 50 bilanz der CO₂-Emissionen bei E-Bussen ist gegenüber

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Das Land Berlin muss den ökologischen Vorsprung des
 ÖPNV, einer wesentlichen Säule im Umweltverbund, der
 bereits heute zu großen Teilen mit elektrischem Strom
 und ohne lokale Emissionen fährt und eine Vorreiterrolle
 bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor hat, sichern und
 weiter ausbauen. Ziel muss es jetzt sein, für die Emissio-
 nen im Busverkehr bis 2030 CO₂-Neutralität herzustellen.
 Dafür ist eine zügige Umstellung auf umweltfreundliche
 Antriebe erforderlich.

Um eine umfassende Verbesserung der Emissionen der
 gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellst-
 tens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum
 Einsatz kommen. Hierbei muss eine technologieoffene
 Strategie verfolgt werden, die auch den Wasserstoffan-
 trieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im Blick behält.

51 herkömmlichen Euro VI-Diesebussen kaum besser. Hinzu
 52 kommen der problematische Einsatz seltener Erden und
 53 das noch ungeklärte Recycling der Batterien.
 54 Daher erscheint eine maßvolle, technologische Entwick-
 55 lungen einbeziehende Umrüstung, die die europäischen
 56 Vorgaben ab 2021 abbildet, sinnvoll. Hierbei soll eine tech-
 57 nologieoffene Strategie verfolgt werden, die auch den
 58 Wasserstoffantrieb (ggf. über eine Brennstoffzelle) im
 59 Blick behält.

Antrag 247/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Mobilität für Berlin – solidarisch, gerecht, nachhaltig

1 Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 2 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 3 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass
 4 der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 5 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 6 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 7 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 8 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 9 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 10 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 11 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 12 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 13 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 14 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 15 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 16 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 17 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 18 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 19 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 20 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 21 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 22 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 23 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 24 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 25 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 26 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 27 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 28 tig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger
 29 schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch
 30 keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

31
 32 Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig
 33 einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die
 34 bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Indivi-
 35 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 36 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 37 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die wachsende Stadt Berlin stellt die Bürger*innen nicht
 nur beim Thema Mieten und Wohnen vor neue Heraus-
 forderungen. Auch im täglichen Verkehr zeigt sich, dass
 der Platz begrenzt ist und die Nutzer*innenzahlen anstei-
 gen. Die Folge sind verstopfte Straßen, steigende Emis-
 sionen, überfüllte Busse und Bahnen sowie Nutzungskon-
 flikte, die derzeit zu oft zugunsten des motorisierten Ver-
 kehrs gelöst werden. Aktuell sind jedoch alle Träger*innen
 des ÖPNV in Berlin am Limit. Jahrelanger Sparkurs zeigt in
 der wachsenden Stadt seine bitteren Auswirkungen: Vol-
 le Bahnen und Busse, Verspätungen sowie Ausfälle sind
 eher die Regel als die Ausnahme sowie verkürzte Bahnen
 aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel. Die seit Jah-
 ren steigenden Zahlen der erwerbstätigen Berliner*innen
 und Pendler*innen wirken sich auf diesen im besonders
 stark aus. Schon das Umsteigen vieler Fahrradfahrer*in-
 nen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermo-
 naten, stellt diesen vor weitere Herausforderungen. In der
 heutigen Situation ist es kaum vorstellbar, dass der Um-
 stieg weiterer erheblicher Gruppen von Verkehrsteilneh-
 mer*innen auf öffentliche Verkehrsmittel überhaupt tat-
 sächlich möglich wäre geschweige denn ohne dramati-
 sche Qualitätseinbußen realisierbar wäre. Nur durch ver-
 dichtete Taktzeiten, den Ausbau des Streckennetzes sowie
 die Gestaltung des Straßennetzes mit Fokus auf emissi-
 onsfreie Verkehrsträger kann ein sozial und klimagerechte
 Mobilität in unserer Stadt ermöglicht werden. Gleichzei-
 tig kommt der Ausbau der Fahrradinfrastruktur weniger
 schnell als erhofft voran. Neue grüne Farbe schafft noch
 keinen sicheren Verkehrsraum für Fahrradfahrer*innen.

Unsere Vision für Berlin ist klar: Wir streben langfristig
 einen emissionsfreien Verkehr in dieser Stadt und die
 bestmögliche Zurückdrängung des motorisierten Indivi-
 dualverkehrs aus der Innenstadt an. Wir möchten, dass die
 Berliner*innen so flächendeckend wie möglich auf Fahr-
 rad und ÖPNV umsteigen und sie sich den öffentlichen

38 Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 39 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 40 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 41 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 42 griffen wird.

43

44 Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 45 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 46 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 47 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 48 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-
 49 träglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 50 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 51 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 52 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 53 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 54 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 55 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 56 alverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegediens-
 57 te oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt
 58 eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht
 59 adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individu-
 60 alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
 61 lem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder
 62 nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur
 63 dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen
 64 gerecht und nachhaltig reduzieren.

65

66 Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an
 67 die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine
 68 konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können
 69 die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den In-
 70 nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
 71 ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
 72 lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
 73 weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
 74 deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
 75 bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
 76 chergestellt zu stellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
 77 ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
 78 den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
 79 ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
 80 fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekte auch
 81 die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
 82 nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
 83 vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
 84 zeln Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

85

86 Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität
 87 muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen fin-
 88 den, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrrad-
 89 schnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zu-
 90 sätzliche Mittel generieren können.

91

92 Daher fordern wir:

Straßenraum zurückholen und diesen gestalten. Dabei ist
 unser Ansatz, vorgelagert Alternativen zu schaffen, wel-
 che die Mobilität in dieser Stadt allen Menschen ermögli-
 chen und zu erhalten, bevor zu Verbotsinstrumenten ge-
 griffen wird.

Die Diskussion um die zukünftige Mobilität in der Stadt
 wird derzeit viel zu oft verkürzt mit pauschalen Ver-
 botsforderungen erstickt. Umfassende Einschränkungen
 des motorisierten Individualverkehrs ohne klimafreund-
 liche, alternative Angebote halten wir für sozial unver-
 träglich. Dies gilt insbesondere, wenn man die Stadt aus
 der Perspektive älterer und in der Mobilität eingeschränk-
 ter Menschen betrachtet. Aber auch Berliner*innen, die
 nicht im Innenstadtbezirken leben und täglich weite Stre-
 cken zurücklegen müssen, sind unter den jetzigen Gege-
 benheiten im Sinne einer ordnungsgemäßen Organisati-
 on ihres Alltags oftmals noch auf motorisierten Individu-
 alverkehr angewiesen. Auch nehmen mobile Pflegediens-
 te oder der Lieferverkehr im täglichen Leben dieser Stadt
 eine Sonderrolle ein und könnten ohne PKW-Verkehr nicht
 adäquat ersetzt werden. Um den motorisierten Individu-
 alverkehr wirksam zu verringern braucht es daher vor al-
 lem neue Anreize und Impulse, um auf den ÖPNV oder
 nicht-motorisierten Individualverkehr umzusteigen. Nur
 dadurch lässt sich die Zahl der PKWs auf Berlins Straßen
 gerecht und nachhaltig reduzieren.

Der ÖPNV in Berlin muss sich dringend und zwingend an
 die wachsende Stadt anpassen. Dazu gehört auch eine
 konsequente Erschließung der Randbezirke. Wir können
 die Mobilität von Bürger*innen, die vielfach aus den In-
 nenstadtbezirken aufgrund von Mietsteigerungen weg-
 ziehen mussten, nicht privaten Dienstleister*innen über-
 lassen, welche je nach Profitstreben, Sharinggebiete er-
 weitern oder reduzieren. Die Stadt Berlin mit ihrem lan-
 deseigenen Unternehmen BVG ist in der Pflicht, die Mo-
 bilität in gleichwertiger Weise in allen Stadtbezirken si-
 chergestellt zu stellen. Die Ausbaupläne für das Streckennetz des
 ÖPNV dürfen nicht mit Denkverboten angegangen wer-
 den. Die Fokussierung auf einzelne Verkehrsträger*innen
 ist der falsche Ansatz. Vielmehr braucht es einen lang-
 fristigen Ansatz, der neben Nachhaltigkeitsaspekte auch
 die weiter steigenden Nutzer*innenzahlen in den Blick
 nimmt. Die in dieser Diskussion regelmäßig reflexartig
 vorgebrachten Finanzierungsvorbehalte gegenüber ein-
 zeln Verkehrsträgern halten wir für wenig zielführend.

Für einen so grundlegend neuen Ansatz von Mobilität
 muss viel investiert werden. Wir müssen Regelungen fin-
 den, wie wir für den Aus- und Neubau von ÖPNV, Fahrrad-
 schnellstraßen und Anpassungen der Straßenbreite zu-
 sätzliche Mittel generieren können.

Daher fordern wir:

93 - den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-Bahn
 94 sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im be-
 95 stehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den
 96 vollständigen Neubau von Strecken, vor allem in bisher
 97 noch nicht erschlossenen Bezirken, vorsieht.
 98 - den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-, S-
 99 Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinder-
 100 wägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkun-
 101 gen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern
 102 - die Erhöhung der Taktung bei der U- und S-Bahn mit dem
 103 Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
 104 - den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG
 105 für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Ein-
 106 satz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
 107 - Ausbau von Fernbahnhöfen als zusätzlichen Anreiz, auch
 108 bei längeren Reisen auf klimafreundlichere Varianten um-
 109 zusteigen
 110 - politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europa-
 111 ebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des
 112 ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu verkürzen
 113 - eine neue Ausbildungsoffensive bei der BVG, damit auch
 114 in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolle-
 115 ginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
 116 - den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in
 117 Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und
 118 Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
 119 - die Erlaubnis für Radfahrer*innen, auch dann unter
 120 besonderer Vorsicht an Kreuzungen rechts abzubiegen,
 121 wenn die Verkehrsampel rot zeigt
 122 - den Ausbau von Park + Ride Möglichkeiten am Stadtrand
 123 innerhalb des Tarifgebiets B / alternativ die Ausweitung
 124 des Tarifgebiets B auf ausgewählte Bahnhöfe im Unland
 125 mit Park + Ride Möglichkeit
 126 - Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften und Nut-
 127 zung von PKW mit mehreren Personen. Dies kann etwa
 128 durch die Freigabe von Spuren nur für PKW mit mehr als
 129 einer Person erfolgen
 130 - Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf
 131 das gesamte Stadtgebiet

- den konsequenten Streckenausbau bei U- und S-Bahn sowie Tram, der sowohl sinnvolle Lückenschlüsse im bestehenden Netz, Streckenverlängerungen als auch den vollständigen Neubau von Strecken, vor allem in bisher noch nicht erschlossenen Bezirken, vorsieht.
- den flächendeckenden barrierefreien Ausbau von U-, S-Bahn- und Tramstationen, um auch Menschen mit Kinderwägen, Rollstuhl und anderen Mobilitätseinschränkungen einen Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern
- die **langfristige** Erhöhung der Taktung bei der U- und S-Bahn mit dem Ziel eines 90 Sekunden-Takts nach dem Beispiel Moskaus
- den Aufbau von neuen Werkstattkapazitäten bei der BVG für Bus und U-Bahn, um zeitnah einen verlässlicheren Einsatz der Fahrzeuge und Wagen zu gewährleisten
- politische Initiativen auf Landes-, Bundes- und Europaebene, um im extremen Bedarfsfall für den Fuhrpark des ÖPNV das Ausschreibungsverfahren zu verkürzen
- eine neue Ausbildungsoffensive bei der BVG, damit auch in der Zukunft ausreichend sowie gut ausgebildete Kolleginnen und Kollegen die Mobilität in Berlin sicherstellen
- den ambitionierten Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Form von geschützten Radwegen, Radschnellwegen und Radparkhäusern an zentralen Bahnhöfen
- Verpflichtende Ausweitung von Sharing-Angeboten auf das gesamte Stadtgebiet

Antrag 250/II/2019

KDV Marzahn-Hellersdorf

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Tempolimit auf Autobahnen

1 Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion und die SPD-
 2 Kabinettsmitglieder werden aufgefordert, sich für ein ge-
 3 nerelles Tempolimit auf Autobahnen in Deutschland aktiv
 4 einzusetzen.

5

6 **Begründung**

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion und die SPD-
 Kabinettsmitglieder werden aufgefordert, sich **weiterhin**
 für ein generelles Tempolimit **von 130 km/h** auf Autobah-
 nen in Deutschland aktiv einzusetzen.

7 Mit einem Tempolimit auf Autobahnen könnte unmittel-
8 bar ein Beitrag zur Minderung der CO₂-Emission geleistet
9 werden ohne technische Veränderung der Fahrzeuge und
10 ohne soziale Benachteiligung.

11 Die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle ist mit einem
12 Tempolimit geringer. Menschenleben und schwere Verlet-
13 zungen sowie deren Folgen bei den Betroffenen, deren An-
14 gehörigen, den Rettungskräften und der Gesellschaft kön-
15 nen verhindert werden.

16

17 Es ist unethisch, diese einfache Möglichkeit, unnötiges
18 Leid zu mindern, mit Verweis auf persönliche Freiheit aus-
19 zuschlagen. Und der Verweis auf die persönliche Frei-
20 heit im Straßenverkehr ist – naheliegend – auch sachlich
21 falsch.

22 Studien belegen, dass jeder 4. Verkehrstote in Deutsch-
23 land mit einem Tempolimit vermieden werden könnte.

24 Auch die Gewerkschaft der Polizei fordert ein Tempoli-
25 mit auf Autobahnen (<https://www.sueddeutsche.de/au->
26 to/tempolimit-autobahn-deutschland-1.4301820¹).

Antrag 253/II/2019

AG 60plus LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Parkverbot an Bordsteinabsenkungen besser kennzeichnen

1 Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die
2 SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich für
3 die Zustimmung durch die oberste Landesbehörde zur
4 Abweichung von der allgemeinen Verwaltungsvorschrift
5 zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Abschnitt
6 „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen
7 und Verkehrseinrichtungen Punkt 2“, einzusetzen und
8 zwar dahingehend, dass im Land Berlin vor baulichen
9 Borsteinabsenkungen wahrnehmbare Orientierungshil-
10 fen in Form von Bodenmarkierungen (z. B. Zeichen 299)
11 und/oder Verkehrsbeschilderungen am Straßenrand an-
12 gebracht werden können, die dem parkplatzsuchenden
13 Autofahrer signalisieren, dass hier das Parken laut StVO §
14 12, Abs. 3 Nr. 5 unzulässig ist.

15

Begründung

17 An Straßenübergängen, die ohne Querungshilfen, aber
18 mit baulich abgesenkten Borden ausgestattet sind, wer-
19 den Fußgänger häufig durch dort verkehrswidrig parken-
20 de Autos am Übergang gehindert, zumindest aber be-
21 trächtlich behindert. Fußgänger, auch behinderte Men-
22 schen mit Rollstühlen und Rollatoren sowie Personen mit
23 Kinderwagen müssen so oft notgedrungen und unter Ge-
24 fahren auf den Fahrradweg oder auf für Fußgänger nicht
25 geeignete Nebenwege ausweichen, um die Straße über-
26 queren zu können.

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die SPD-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und die
SPD-Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich für
die Zustimmung durch die oberste Landesbehörde zur
Abweichung von der allgemeinen Verwaltungsvorschrift
zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Abschnitt
„Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen
und Verkehrseinrichtungen Punkt 2“, einzusetzen und
zwar dahingehend, dass im Land Berlin vor baulichen
Borsteinabsenkungen wahrnehmbare Orientierungshil-
fen in Form von Bodenmarkierungen (z. B. Zeichen 299)
angebracht werden können, die dem parkplatzsuchenden
Autofahrer signalisieren, dass hier das Parken laut StVO §
12, Abs. 3 Nr. 5 unzulässig ist.

27

28 Eine farbliche Markierung auf der Straße oder ein Hin-
29 weisschild könnte Falschparker davon abhalten, dort ihr
30 KfZ verkehrswidrig abzustellen.

31 Die Straßenverkehrsbehörde beruft sich jedoch bislang
32 auf eine Regelung in der VwV-StVO: „Verkehrszeichen, die
33 lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht
34 anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Ver-
35 kehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtli-
36 che Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder
37 gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird.
38 Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten
39 Landesbehörde.“

40

41 Geradezu zynisch wirkt da eine Stellungnahme der Stra-
42 ßenbaubehörde zu einem entsprechenden Antrag aus
43 Lichtenberg aus dem Jahre 2014: „Ferner kann bei zuge-
44 parkten Gehwegabsenkungen das Ordnungsamt gerufen
45 werden“. Abgesehen davon, dass die Ordnungsämter aus
46 Zeitgründen in der Regel keine Umsetzungen veranlassen,
47 hilft es einem Rollstuhlfahrer nicht, wenn der Parkverstoß
48 zwar sanktioniert wird, er aber seinen Weg gleichwohl
49 nicht zeitnah oder nur auf Umwegen fortsetzen kann

Antrag 254/II/2019

KDV Pankow

Der Landesparteitag möge beschließen:

Innovative Mobilitätskonzepte in ganz Berlin ermöglichen – Rechtssicher und stadtverträglich

1 Die Berliner SPD setzt sich dafür ein, das Car- Bike und
2 Elektrofahrzeuge-Sharing in ganz Berlin zu ermöglichen.

3

4 Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen umzu-
5 setzen

- 6 • Die Verpflichtung der Anbieter ihre Angebote in al-
7 len Teilen des Stadtgebietes von Berlin vorzuhalten
- 8 • Bevorrechtigungen gemäß des Carsharing-Gesetzes
9 (CsgG) für das Parken auf öffentlichen Straßen oder
10 Wegen und im Hinblick auf das Erheben von Gebüh-
11 ren für das Parken bzw. geordnete Abstellen auf öf-
12 fentlichen Straßen oder Wegen, gemäß § 3 CsgG,
13 sollen nur für Anbieter gelten, dessen Geschäftsge-
14 biet ganz Berlin zu einheitlichen Konditionen um-
15 fasst
- 16 • Schaffung verbindlicher und stadtverträglicher Re-
17 gelungen für ein geordnetes Abstellen der Mietfahr-
18 zeuge ohne Behinderung des Fußverkehrs.
- 19 • Erforderlichenfalls ist eine entsprechende Änderung
20 des CsgG anzustreben.

21

22 Der Fachausschuss XI wird gleichzeitig beauftragt, ein
23 Konzept zu entwickeln, das verkehrsmittel- und platt-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die Berliner SPD setzt sich dafür ein, das Car- Bike und
Elektrofahrzeuge-Sharing in ganz Berlin zu ermöglichen.

Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen umzu-
setzen

- Die Verpflichtung der Anbieter ihre Angebote in al-
len Teilen des Stadtgebietes von Berlin vorzuhalten
- Schaffung verbindlicher und stadtverträglicher Re-
gelungen für ein geordnetes Abstellen der Mietfahr-
zeuge ohne Behinderung des Fußverkehrs.
- Erforderlichenfalls ist eine entsprechende Änderung
des CsgG anzustreben.

Der Fachausschuss XI wird gleichzeitig beauftragt, ein
Konzept zu entwickeln, das verkehrsmittel- und platt-
formübergreifende Lösungen ermöglicht und Sharing-
Konzepte im Verkehr nachhaltig und sozial gerecht gestal-
tet.

24 formübergreifende Lösungen ermöglicht und Sharing-
 25 Konzepte im Verkehr nachhaltig und sozial gerecht gestal-
 26 tet.

27

28 **Begründung**

29 Carsharing ist ein sinnvolles Angebot zur Entlastung unse-
 30 rer Stadt. Studien gehen davon aus, dass bis zu acht priva-
 31 ten Fahrzeugen durch ein Carsharingauto ersetzt werden.
 32 Auch Daher hat sich das Carsharing in den vergangenen
 33 Jahren in Berlin sehr positiv entwickelt und wird seit 2017
 34 durch das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings“
 35 durch den Bund unterstützt.

36

37 Allerdings beschränken stationsunabhängige Carsharing-
 38 anbieter ihr Geschäftsgebiet, in dem Fahrzeuge angemie-
 39 tet und abgestellt werden können, auf die Innenstadt Ber-
 40 lins. Die Bewohner der äußeren Ortsteile können dieses
 41 Angebot daher zumeist nur erschwert oder hinsichtlich ei-
 42 nes angemessenen Aufwandes gar nicht nutzen.

43

44 Auch wenn dieses Verhalten betriebswirtschaftlich nach-
 45 vollziehbar ist, so ist es doch gesellschaftlich nachteilig,
 46 da es eine weitere Verbreitung des Carsharings hemmt.
 47 Ein derartiges „Rosinenpicken“ durch gewinnorientierte
 48 Privatunternehmen ist nicht hinnehmbar, zumal Carsha-
 49 ring durch Bevorrechtigung beim Parken und dessen Ge-
 50 bühren öffentlich gefördert wird. Carsharing ist Teil einer
 51 öffentlichen Infrastruktur, deren Bereitstellung einheit-
 52 lich erfolgen muss, insbesondere falls dies durch Privat-
 53 unternehmen erfolgt, die hierfür entsprechende Geneh-
 54 migung und Unterstützung durch die öffentliche Hand er-
 55 halten. Dieser Grundgedanke sozialdemokratischer Infra-
 56 strukturpolitik war relevant bei der Festlegung der Bedin-
 57 gungen für die Vergabe der 5G-Lizenzen.

Antrag 258/II/2019

Jusos LDK

Der Landesparteitag möge beschließen:

Wem gehören Berlins Gehwege? Den Sharing-Trend in die richtigen Bahnen lenken!

1 Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 2 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 3 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäu-
 4 len und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 5 Tretrollern sowie E-Motorrollern.

6 Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 7 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 8 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 9 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 10 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 11 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 12 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Ein gegenwärtiger Blick auf den öffentlichen Raum in
 der Stadt zeigt: Berliner*innen teilen den Gehweg nicht
 nur miteinander, sondern mit Cafétischen, Stromzapfsäu-
 len und seit Neustem auch mit Sharing-Fahrrädern, E-
 Tretrollern sowie E-Motorrollern.

Wie viele Mietfahrräder, E-Tret- und -motorroller in der
 Hauptstadt auf Gehwegen, Plätzen, Parks und Straßen
 stehen, ist nicht bekannt. Allein bei den Mietfahrrädern
 wird von ca. 30.000 ausgegangen. Zum ohnehin maro-
 den Zustand der Gehwege, kommt die stetig wachsende
 Zahl neuer Verkehrsmittel hinzu und führt vielerorts zu
 chaotischen und gefährlichen Zuständen: Neben hochste-

13 henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 14 ten und Cafétischen, stehen Mietfahräder, Elektrotret-
 15 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 16 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 17 Menschen mit beeinträchtiger Sicht oder Sehbehinde-
 18 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 19 Defekte Mietfahräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 20 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 21 ist entstanden.

22 Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 23 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 24 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 25 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 26 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 27 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 28 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 29 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 30 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 31 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 32 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 33 des öffentlichen Raums.

34 Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 35 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 36 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 37 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 38 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 39 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 40 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 41 Allgemeinheit!

42 **Sharing-Economy? Schlecht geteilt!**

43 „Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 44 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 45 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 46 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 47 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 48 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die
 49 meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 50 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 51 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 52 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 53 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 54 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 55 Crowdfunding.

56 Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 57 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 58 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 59 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 60 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 61 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:

62 Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 63 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahräder,
 64 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 65 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 66 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 67 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen

henden Bodenplatten, nicht abgesenkten Bordsteinkan-
 ten und Cafétischen, stehen Mietfahräder, Elektrotret-
 und -motorroller wild auf den Gehwegen und versper-
 ren zusätzlich Kinderwägen und Rollstühlen den Weg. Für
 Menschen mit beeinträchtiger Sicht oder Sehbehinde-
 rung sind sie gefährliche Hindernisse und Stolperfallen.
 Defekte Mietfahräder und Elektrotretroller liegen achtlos
 umher. Ein neuer Nutzungskonflikt auf Berlins Gehwegen
 ist entstanden.

Diese Situation auf den Gehwegen steht sinnbildlich für
 den Wandel und Versuch neue Formen der Mobilität zu
 erschließen. Ausgangspunkt für die verschärfte Situati-
 on auf den Gehwegen ist die veränderte Situation auf
 den Straßen. Die Zunahme an Fahrzeugen bei gleichzeitig
 kaum erfolgter Anpassung der Infrastruktur erhöht den
 Druck auf die Gehwege. Es lässt sich festhalten, dass der
 Mobilitätswandel auf den Straßen auf Kosten des öffent-
 lichen Raums und der Allgemeinheit vorangetrieben wird.
 Wir verstehen den Gehweg als Teil des öffentlichen Raums
 und des Gemeinwohls. Wir verneinen die Kapitalisierung
 des öffentlichen Raums.

Ein Gehweg ist ein Straßenabschnitt, der einzig für den
 Fußverkehr vorgesehen ist. Er wird dem öffentlichen
 Raum zugeordnet, ist somit für alle öffentlich zugänglich
 und dient dem Gemeingebrauch. In Berlin umfasst der
 öffentliche Raum 892 Quadratkilometer. Dabei beträgt
 die Gehwegfläche 34,6 Quadratkilometer. Für uns ist klar:
 kein Profit mit dem öffentlichen Raum und zu Lasten der
 Allgemeinheit!

Sharing-Economy? Schlecht geteilt!

„Sharing-Economy“, zu Deutsch „die Wirtschaft des Tei-
 lens“, ist die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern und
 Dienstleistungen, durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten
 oder Schenken. Der Grundgedanke dieser Wirtschafts-
 form geht von der Prämisse aus, Güter nicht mehr selbst
 zu ihrem*seinem Eigentum zählen zu müssen und die
 meiste Zeit ungenutzt bleiben. Stattdessen sollen sie je
 nach Bedarf jederzeit zur Dauer der Nutzung ausgelie-
 hen werden können. Zur Sharing-Economy gehören Kon-
 sumformen wie Online-Plattformen, Apps, Unterkünfte,
 Transportmittel wie zum Beispiel das Auto, Fahrrad, Tret-
 und Motorroller sowie finanzielle Dienstleistungen wie
 Crowdfunding.

Was auf den ersten Blick eine bessere Alternative zum
 vorherrschenden Kapitalismus zu sein scheint, ist jedoch
 aus sozialistischer und nachhaltiger Perspektive weitaus
 kritischer zu betrachten. Die Schattenseiten der Sharing-
 Economy haben mit unserer Utopie der Gesellschaft der
 Freien und Gleichen nur wenig zu tun:

Statt der öffentlichen Hand, wird das Eigentum der
 Sharing-Angebote wie beispielsweise Sharing-Fahräder,
 E-Tretroller und E-Motorroller hauptsächlich von Privat-
 personen und Interessensgruppen bereitgestellt. Diese
 betreiben ihr Geschäftsmodell ausschließlich mit einem
 hohen Gewinninteresse und Profitdruck im öffentlichen

68 Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
69 den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
70 nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
71 in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
72 schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
73 dung einer Kreditkarte nutzbar.

74 Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
75 Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
76 Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
77 Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
78 laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
79 abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
80 Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
81 von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
82 an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
83 auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
84 eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
85 Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
86 einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
87 und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
88 Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
89 prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
90 Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.

91 Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
92 ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
93 Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
94 Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
95 die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
96 ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
97 den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile
98 erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
99 Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
100 del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
101 schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für
102 Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
103 schen Union!

104 Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
105 kehr und Klimaschutz auf:

106 - eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
107 Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
108 Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
109 durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
110 I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
111 ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
112 den.

113 - ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
114 Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
115 ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
116 deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
117 Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
118 Motorroller umgewandelt werden.

119 - die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
120 tenpflichtig zu vermieten,

121 - in Berlin begrenzte Free-Floating Flotten zu erlauben.

122 Die genaue Begrenzung der sogenannten Free-Floating

Raum. Darüber hinaus erhalten nicht alle Berliner*innen
den gleichen Zugang zu den Sharing-Angeboten. In der In-
nenstadt ist die Dichte der Sharing-Angebote größer als
in anderen Teilen Berlins. Zudem sind die Angebote aus-
schließlich per Smartphone und meist nur unter Verwen-
dung einer Kreditkarte nutzbar.

Des Weiteren müssen die Beschäftigungsformen der
Sharing-Economy kritisch betrachtet werden: Jeden
Abend sammeln vermeintlich Selbstständige die E-
Fahrzeuge von den Gehwegen ein, um sie Zuhause zu
laden und anschließend wieder an vorgegebenen Plätzen
abzustellen. Für Kleinstbeträge transportieren diese
Menschen mit eigenen Fahrzeugen eine begrenzte Zahl
von Tretrollern und hängen sie in der eigenen Wohnung
an ihr privates Stromnetz an. Hier wird der Kapitalismus
auf den Kopf gestellt: die Arbeiter*innen müssen ihr
eigenes Kapital einsetzen, um die Aufträge des Sharing-
Unternehmens auszuführen. Oftmals bleibt dabei nicht
einmal der Mindestlohn übrig. Von Sozialversicherung
und langfristigen Jobperspektiven ganz zu schweigen.
Für uns ist klar - hier wird schlecht geteilt: Arbeit, Risiko,
prekäre Beschäftigung und Ressourceneinsatz bei den
Arbeiter*innen, Profite bei den Unternehmen.

Bei jeder Fahrt erheben zudem Sharing-Anbieter Daten
ihrer Nutzer*innen. Die Benutzung der Mietfahrräder, E-
Tretroller und E-Motorroller erfolgt hauptsächlich über
Smartphone-Apps. Durch die Smartphone-App können
die Sharing-Betreibenden auf den Standort der*des jewei-
ligen Konsumentin*Konsumenten zurückzugreifen. Mit
den erlangten Informationen werden Bewegungsprofile
erstellt, Werbebotschaften geschaltet und die Daten der
Verbraucher*innen vermarktet. Für uns ist klar: kein Han-
del mit Verbraucher*innendaten! Das europäische Daten-
schutzrecht muss eingehalten werden - dies gilt auch für
Sharing-Unternehmen mit Sitz außerhalb der Europäi-
schen Union!

Daher fordern wir die Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-
kehr und Klimaschutz auf:

- eine Bestandsaufnahme zur Ermittlung der aktuell im
Land Berlin stehenden Sharing-Fahrräder, Elektrotret- und
Elektromotorroller sowie die Anzahl der Sharing-Anbieter
durchzuführen. Die Bestandsaufnahme soll zum Ende des
I. Quartals 2020 veröffentlicht und gleichzeitig dem Abge-
ordnetenhaus von Berlin zur Beratung bereitgestellt wer-
den.

- ein Konzept zu Stellplätzen für Sharing-Fahrräder, E-
Tretroller sowie E-Motorroller zu erarbeiten und einzufüh-
ren. Hierzu sollen bereits bestehende Fahrradstellplätze
deutlich ausgebaut und Autoparkplätze im öffentlichen
Raum zu Stellplätzen für Fahrräder, E-Tretroller und E-
Motorroller umgewandelt werden.

- die errichteten Stellplätze an Sharing-Unternehmen kos-
tenpflichtig zu vermieten,

- in Berlin **zu prüfen, inwieweit** begrenzte Free-Floating
Flotten **erlaubt werden**. Die genaue Begrenzung der so-

123 Flotten soll aus der Bestandsaufnahme resultieren. Hier-
 124 bei soll von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
 125 und Klimaschutz eine empfohlene Anzahl an Sharing-
 126 Fahrrädern, E-Tretrollern und E-Motorrollern auf den öf-
 127 fentlichen Gehwegen für die spontane Nutzung zur Verfü-
 128 gung stehen. Nach ihrer Verwendung kann diese begrenz-
 129 te Anzahl wieder auf den Gehwegen abgestellt werden.
 130 Alle darüber hinausgehenden Sharing-Angebote müssen
 131 bei den eigens errichteten Stellplätzen abgestellt werden.
 132 - das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.
 133 - Unerlaubt abgestellte bzw. den Gehweg versperrende E-
 134 Tret- und – motorroller, Fahrräder dürfen vom Land Ber-
 135 lin eingesammelt und verwahrt werden. Für das Einsam-
 136 meln und Verwahren der Sharing-Fahrzeuge müssen die
 137 Sharingunternehmen täglich ein von der Senatsverwal-
 138 tung festgelegtes Bußgeld zahlen. Weitere Maßnahmen
 139 sollen von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
 140 Klimaschutz in Absprache mit der Senatsverwaltung für
 141 Finanzen und dem Rat der Bürgermeister*innen erarbei-
 142 tet werden,
 143 - weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 144 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 145 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 146 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 147 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 148 keiten.
 149 - die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 150 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 151 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 152 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-
 153 wegungsmitteln gewährleistet werden!
 154 - auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-
 155 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
 156 keit!
 157 Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
 158 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-
 159 tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
 160 rein profitorientierte Unternehmen.
 161

genannten Free-Floating Flotten soll aus der Bestands-
 aufnahme resultieren. Hierbei soll von der Senatsverwal-
 tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine emp-
 fohlene Anzahl an Sharing-Fahrrädern, E-Tretrollern und
 E-Motorrollern auf den öffentlichen Gehwegen für die
 spontane Nutzung zur Verfügung stehen. Nach ihrer Ver-
 wendung kann diese begrenzte Anzahl wieder auf den
 Gehwegen abgestellt werden. Alle darüber hinausgehenden
 Sharing-Angebote müssen bei den eigens errichteten
 Stellplätzen abgestellt werden.

- das Bußgeld für ungeordnetes Abstellen zu erhöhen.

- weitere Parkverbotszonen in Berlin zu errichten. Wir be-
 grüßen die Einführung von Parkverbotszonen am Bran-
 denburger Tor und am Holocaust-Mahnmal in Berlin-
 Mitte. Gleichwohl fordern wir die berlinweite Einführung
 von Parkverbotszonen an Mahnmalen und Sehenswürdig-
 keiten. **Weitere Maßnahmen sollen von der Senatsverwal-
 tung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Absprache
 mit der Senatsverwaltung für Finanzen und dem Rat der
 Bürgermeister*innen erarbeitet werden.**

- die Sharing-Dienste zu verpflichten das Angebot in ganz
 Berlin gleichermaßen zu verteilen. Hier muss die Ber-
 liner Sozialdemokratie eingreifen: Allen Berliner*innen
 muss der gleiche Zugang zu gemeinschaftlichen Fortbe-
 wegungsmitteln gewährleistet werden!

- auch in der Sharing-Economy Gute Arbeit zu gewährleis-
 ten: kein Mindestlohndumping, keine Scheinselbständig-
 keit!

Langfristig streben wir an, den Verleih von Fortbewe-
 gungsmitteln in die öffentlichen Hand zu geben. So profi-
 tiert das Gemeinwohl von den Sharing-Angeboten - nicht
 rein profitorientierte Unternehmen.

Umwelt / Energie/ Tierschutz**Antrag 269/II/2019****KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Klimaschutz**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 2 hauses sowie des Senats werden aufgefordert, bei allen
 3 zukünftigen Entscheidungen deren mögliche Auswirkun-
 4 gen auf das Klima und die Umwelt sowie daraus resultie-
 5 rende zusätzliche Treibhausgasemissionen und/oder Ein-
 6 sparpotentiale zu berücksichtigen, um die Klimakrise und
 7 deren Folgen zu begrenzen oder abzuschwächen. Zusätz-
 8 liche Emissionen müssen mit Einsparungen an anderer
 9 Stelle verbunden werden und müssen vereinbar sein mit
 10 den Einsparvorgaben des Pariser Klimaabkommens.

11

Begründung

12 Auch in Berlin sind die Auswirkungen der Klimakrise nicht
 13 erst seit diesem Sommer verstärkt zu spüren. Berlin wird
 14 voraussichtlich sein Ziel einer Einsparung von 40 % CO
 15 bis 2020 bezogen auf das Referenzjahr 1990 verfehlen.
 16 Um das Ziel einer Einsparung von mindestens 85 % bis
 17 2050 zu erreichen, müssen alle Verwaltungseinheiten und
 18 politischen Entscheider*innen in Berlin dieses Ziel unter-
 19 stützen. Insbesondere die Bereiche klimaneutrale Ener-
 20 gieversorgung von Gebäuden, Mobilitätsmanagement im
 21 Bezirk, Energiemanagement für öffentliche Gebäude, Be-
 22 schaffung sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sanie-
 23 rungsrate im Stadtgebiet müssen hierbei besonders ge-
 24 prüft und angegangen werden.
 25

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-
 hauses sowie des Senats werden aufgefordert, bei allen
 zukünftigen Entscheidungen deren mögliche Auswirkun-
 gen auf das Klima und die Umwelt sowie daraus resultie-
 rende zusätzliche Treibhausgasemissionen und/oder Ein-
 sparpotentiale zu berücksichtigen, um **den Klimawandel**
 und deren Folgen zu begrenzen oder abzuschwächen. Zu-
 sätzliche Emissionen müssen mit Einsparungen an ander-
 er Stelle verbunden werden und müssen vereinbar sein
 mit den Einsparvorgaben des Pariser Klimaabkommens.

Antrag 271/II/2019**KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Einbeziehung der „Fridays for Future“ – Bewegung in die Klimapolitische Diskussion des Abgeordnetenhauses**

1 Die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Berliner Abgeord-
 2 neten Haus werden aufgefordert, die Klimaforderungen
 3 der „Fridays for Future“ auf die Tagesordnung zu setzen.
 4 Dabei sollen neben allen Fraktionen des Abgeordneten-
 5 hauses, Berliner Vertreter der „Fridays for Future“- Bewe-
 6 gung eingeladen und ihnen Rederecht eingeräumt wer-
 7 den.

8

Begründung

9 Es ist Zeit die Jugend, in Form der „Fridays for Future“- Be-
 10 wegung in den politischen Prozess einzubeziehen. Vor ei-
 11 niger Zeit hat, die Bewegung konkrete Forderungen de-
 12 finiert. Die es jetzt zu diskutieren und auf Machbarkeit
 13 zu prüfen gilt. Damit dieser Prozess so transparent wie
 14

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Berliner Abgeord-
 netenhaus werden aufgefordert, **den begonnenen Dialog-**
mit „Fridays for Future“ fortzusetzen.

15 möglich erfolgt, sollen Berliner Vertreter*innen der Be-
 16 wegung eingeladen werden. Nur durch aktives Mitgestal-
 17 tungsrecht zeigen wir der jetzigen Generation, dass nicht
 18 an ihnen vorbei entschieden wird und die Politik den Auf-
 19 schrei gehört hat.

Antrag 272/II/2019

KDV Lichtenberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Klimanotstand für Berlin ausrufen!

1 Eine engagierte und progressive Klimapolitik ist zutiefst
 2 solidarisch und sozialdemokratisch. Von den Auswirkun-
 3 gen des menschengemachten Klimawandels werden wir als
 4 Gesellschaft gesamt betroffen sein. Wir brauchen daher
 5 auch gesamtgesellschaftliche Lösungsansätze. Wir for-
 6 dern daher, dass die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 7 und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sich
 8 dafür einsetzen sollen, den Klimanotstand auszurufen
 9 und damit die Klimakrise und ihre Folgen als Probleme von
 10 höchster Priorität anzuerkennen. Dadurch soll bei allen
 11 Entscheidungen des Abgeordnetenhauses und des Senats
 12 die Auswirkungen auf das Klima bedacht und Lösungen
 13 bevorzugt werden, die sich positiv auf den Klimaschutz
 14 auswirken und die ökologische, gesellschaftliche und öko-
 15 nomische Nachhaltigkeit berücksichtigen. Politische Ent-
 16 scheidungen sollen demnach die Ergebnisse des Intergo-
 17 vernmental Panel on Climate Change (IPCC) berücksich-
 18 tigen. Die Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt
 19 sind in jedem Beschluss mitaufzuführen, bei negativen
 20 Auswirkungen muss zwingende Erforderlichkeit des Be-
 21 schlusses begründet werden. In dem Zusammenhang soll-
 22 te Berlin seine Bedeutung als Wissenschaftsstandort noch
 23 weiter ausbauen und mehr Lehrstühle einrichten, die Kli-
 24 maschutz als zentrales Forschungsgebiet haben und sich
 25 mit der Transformation hin zu einer klimaneutralen Ge-
 26 sellschaft beschäftigen.

27

28 Begründung

29 Seit dem Unterzeichnen des Pariser Klimaschutzabkom-
 30 mens 2016 ist wenig Praktisches geschehen, um eine Er-
 31 wärmung des Planeten um 1,5 Grad Celsius zu verhindern,
 32 obwohl wir über die Folgen eines derartigen Temperatur-
 33 anstieges informiert und uns der Auswirkungen für un-
 34 ser Leben bewusst sind. Noch können wir etwas daran än-
 35 dern, dies muss aber schnell und konsequent geschehen.
 36 Es geht darum auch den nachfolgenden Generationen ei-
 37 ne lebenswerte Welt zu überlassen. Deswegen protestie-
 38 ren Organisationen und Bewegungen wie Fridays For Fu-
 39 ture für eine Klimapolitik, die ihren Namen auch verdient,
 40 deswegen opfern Schüler*innen regelmäßig die Schulzeit,
 41 denn für welche Zukunft sollen sie lernen, wenn wir ihnen

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Änderung Überschrift: Konsequente Klimapolitik für Ber- lin!

Eine engagierte und progressive Klimapolitik ist zutiefst
 solidarisch und sozialdemokratisch. Von den Auswirkun-
 gen des menschengemachten Klimawandels werden wir als
 Gesellschaft gesamt betroffen sein. Wir brauchen daher
 auch gesamtgesellschaftliche Lösungsansätze. Wir for-
 dern daher, dass die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
 und die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sich
 dafür einsetzen sollen, **der Klimakrise mit einer entschlos-
 senen Klimapolitik zu begegnen** und damit die Klimakrise
 und ihre Folgen als Probleme von höchster Priorität anzu-
 erkennen. Dadurch soll bei allen Entscheidungen des Ab-
 geordnetenhauses und des Senats die Auswirkungen auf
 das Klima bedacht und Lösungen bevorzugt werden, die
 sich positiv auf den Klimaschutz auswirken und die öko-
 logische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltig-
 keit berücksichtigen. **Nachhaltige Politik bedeutet für uns
 zwingend auch die Beantwortung der sozialen Frage.**

Politische Entscheidungen sollen demnach die Ergebnis-
 se des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)
 berücksichtigen. Die Auswirkungen auf das Klima und die
 Umwelt sind in jedem Beschluss mitaufzuführen, bei ne-
 gativen Auswirkungen muss zwingende Erforderlichkeit
 des Beschlusses begründet werden. In dem Zusammen-
 hang sollte Berlin seine Bedeutung als Wissenschafts-
 standort noch weiter ausbauen und mehr Lehrstühle ein-
 richten, die Klimaschutz als zentrales Forschungsgebiet
 haben und sich mit der Transformation hin zu einer klima-
 neutralen Gesellschaft beschäftigen.

42 diese Zukunft nehmen? Mit ihnen müssen wir uns solida-
43 risch zeigen. Die Zeit des Abwägens ist vorbei, wir müssen
44 jetzt handeln.

Soziales**Antrag 267/II/2019****KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Geld für Menstruationsprodukte im Arbeitslosengeld II**

1 In der Berechnung des Arbeitslosengeld II-Satzes und der
2 Grundsicherung für Frauen* und Mädchen sollen die er-
3 höhten Kosten von Menstruationsprodukten berücksich-
4 tigt werden. Im Durchschnitt kosten Tampons, Binden etc.
5 4 bis 5 Euro. Daher soll der Satz entsprechend um 5 Euro
6 pro Frau* und Mädchen angehoben werden.

7

8 Begründung

9 Derzeit wird im Arbeitslosengeld 2-Regelsatz 16,11 Euro pro
10 Person für Gesundheitspflege berechnet. Die körperliche
11 Hygiene geht in dieser Berechnung mit ein. Frauen* und
12 Mädchen, die monatlich menstruieren, müssen sich - im
13 Gegensatz zu Männern - regelmäßig Hygieneartikel für
14 die Menstruation kaufen. Sowohl Tampons, als auch Bin-
15 den kosten im Schnitt 4 bis 5 Euro pro Packung. Das sind 28
16 % die in der Berechnung für die monatliche Gesundheits-
17 pflege berechnet werden.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Für Frauen und Mädchen im Leistungsbezug des SGB II und in der Grundsicherung soll ein Mehrbedarf geschaffen werden wodurch pauschaliert die durchschnittlichen Kosten für Menstruationsprodukte (rund 5 Euro) ausgeglichen werden sollen.

Der Mehrbedarf ist durch einfachen einmalig zu stellen- den Antrag ohne Nachweise zu bewilligen.

Wahlen

Antrag 299/II/2019

KDV Pankow

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Keine Zusammenarbeit mit rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien

1 Die SPD bekräftigt und erweitert den Beschluss, mit
2 rechtspopulistischen, rechtsradikalen und neofaschisti-
3 schen Parteien in keinsten Form eine Zusammenarbeit
4 anzustreben, einzugehen, zu tolerieren oder zu ermögli-
5 chen. Es kann seitens der SPD keine Verständigung, Zu-
6 sammenarbeit oder auch nur sachlichen Austausch mit
7 Faschist*innen geben.

8

9 Das umfasst auch

- 10 • Koalitionen, Zähl- oder Fraktionsgemeinschaften
11 auf allen politischen Ebenen und in allen politischen
12 Gremien
- 13 • die Wahl von Mandaten, Funktionen, Referent*in-
14 nen, Dezernent*innen, Vorsitzenden von Ausschüs-
15 sen und allen anderen Wahlämtern - auch wenn die-
16 se qua Zahlverfahren oder Proporz von Vertreter*in-
17 nen dieser Parteien zu besetzen sind
- 18 • die Bestellung von Vertreter*innen dieser Parteien
19 in Gremien von Stiftungen, Aufsichtsräten, Träger-
20 versammlungen, Vorständen und ähnlichen Funk-
21 tionen, wenn diese aus politischen Gremien besetzt
22 werden, in Anstalten und Körperschaften des öf-
23 fentlichen Rechts, sämtlichen Betrieben der öffentli-
24 chen Hand, in Sport, Kultur, Erziehung und allen an-
25 deren Bereichen
- 26 • die inhaltliche oder sachliche Unterstützung von
27 Anträgen, die von Gruppierungen, Fraktionen oder
28 Einzelpersonen dieser Parteien eingebracht werden
29

Empfehlung der Antragskommission

Annahme in der Fassung der AK (Konsens)

Die SPD bekräftigt und erweitert den Beschluss, **überall im Bundesgebiet auf allen Ebenen** mit rechtspopulisti-
schen, rechtsradikalen und neofaschistischen Parteien in **keiner Weise** eine Zusammenarbeit anzustreben, einzu-
gehen, zu tolerieren oder zu ermöglichen. Es kann seitens der SPD keine Verständigung, Zusammenarbeit oder auch
nur sachlichen Austausch mit Faschist*innen geben.

Das umfasst auch

- Koalitionen, Zähl- oder Fraktionsgemeinschaften
auf allen politischen Ebenen und in allen politischen
Gremien
- die Wahl von Mandaten, Funktionen, Referent*in-
nen, Dezernent*innen, Vorsitzenden von Ausschüs-
sen und allen anderen Wahlämtern - auch wenn die-
se qua Zahlverfahren oder Proporz von Vertreter*in-
nen dieser Parteien zu besetzen sind
- die Bestellung von Vertreter*innen dieser Parteien
in Gremien von Stiftungen, Aufsichtsräten, Träger-
versammlungen, Vorständen und ähnlichen Funk-
tionen, wenn diese aus politischen Gremien besetzt
werden, in Anstalten und Körperschaften des öf-
fentlichen Rechts, sämtlichen Betrieben der öffentli-
chen Hand, in Sport, Kultur, Erziehung und allen an-
deren Bereichen
- die inhaltliche oder sachliche Unterstützung von
Anträgen, die von Gruppierungen, Fraktionen oder
Einzelpersonen dieser Parteien eingebracht werden