

Antrag 303/II/2023**FA Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilitätspolitik in Berlin**

1 Die SPD-Abgeordnetenhausfraktion und die Mitglieder
2 des Senats werden aufgefordert, die Änderungsvorschlä-
3 ge der CDU-Fraktion am bestehenden Berliner Mobilitäts-
4 gesetz entschieden abzulehnen und sich für eine konse-
5 quente Weiterentwicklung des Mobilitätsgesetz im Sinne
6 einer sozialen und ökologisch nachhaltigen Verkehrswen-
7 de stark zu machen. Dabei sind die drei V's der Verkehrs-
8 planung: Verkehr vermeiden, Verkehr auf den Umweltver-
9 bund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) verlagern und den ver-
10 bleibenden Verkehr verträglich abwickeln, ist nach wie vor
11 gültig.

12

13 Besonders wichtig sind dabei folgende Punkte

- 14 • Der Umweltverbund hat Vorrang. Er bildet das Rück-
15 grat der Verkehrswende und schützt das Klima. Zum
16 Umweltverbund zählen der öffentliche Personen-
17 nahverkehr, der Fußverkehr und der Radverkehr.
- 18 • Die Ziele des Stadtentwicklungsplans Mobilität und
19 Verkehr (u. a. 82% Umweltverbund bis 2030) haben
20 weiterhin ihre Gültigkeit.
- 21 • Straßenbahnen sind für uns wichtiger Bestand-
22 teil einer nachhaltigen Verkehrspolitik, wie sie im
23 Nahverkehrsplan und im Stadtentwicklungsplan
24 Mobilität und Verkehr festgeschrieben sind. Auch
25 Straßenbahn-Vorhalteflächen bleiben bestehen.
- 26 • Der im November 2021 beschlossene Radverkehrs-
27 plan behält im Grundsatz nach wie vor seine Gültig-
28 keit.
- 29 • Sichere und von der Fahrbahn abgetrennte Rad- und
30 Fußwege mit entsprechenden Breiten, wie im Ge-
31 setz festgeschrieben, motivieren die Menschen in
32 unserer Stadt sich zu bewegen, schützen das Kli-
33 ma und tragen zu einer deutlich höheren Verkehrs-
34 sicherheit bei, die vor allem die Schwächsten in den
35 Blick nimmt.
- 36 • Rad- und Fußwege sind getrennt voneinander zu er-
37 richten, damit Menschen sicher auf diesen Wegen
38 unterwegs sein können.
- 39 • Bei Baustellenmarkierungen wird der Umweltver-
40 bund gegenüber dem motorisierten Individualver-
41 kehr bevorzugt.
- 42
- 43 • Ampelschaltungen werden so programmiert, dass
44 eine Querung durch den Fußverkehr nicht durch
45 Mittelinseln unterbrochen werden muss, sondern
46 die komplette Fahrbahn in einer Grünphase sicher
47 überquert werden kann.

48

- 49 • Verbände werden an möglichen Gesetzesänderungen über einen Beteiligungsprozess eingebunden werden.
50
51
52 • Die bezirkliche Planung von Rad- und Fußwegen muss durch ausreichendes Personal sichergestellt werden.
53
54
55 • Es sind ausreichend Haushaltsmittel vorzusehen, um den Bezirken eine konsequente Umsetzung des MobG zu ermöglichen.
56
57

58

59 Hintergrund:

60 Das Mobilitätsgesetz ist eine wichtige Grundlage für die
61 Mobilitätswende. Die SPD hat den Vorschlag für das Ge-
62 setz damals in die Koalitionsverhandlungen eingebracht.
63 Das Gesetz hat national und international gute Presse be-
64 kommen. Es war das erste Gesetz dieser Art in Deutsch-
65 land. Berlin etablierte sich damit zum Vorreiter für die
66 Mobilitätswende in Deutschland. Nun muss dieses Ge-
67 setz konsequent in Richtung sozial gerechter und öko-
68 logisch nachhaltiger Mobilität weiterentwickelt werden.
69 Aufgrund des aktuellen Änderungsvorschläge der CDU-
70 Fraktion am Mobilitätsgesetz und die Notwendigkeit dar-
71 auf angemessen zu reagieren, wird dieser Antrag als In-
72 itiativantrag eingereicht.