

Antrag 141/II/2025**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Mobilitätswende - Berlin Fit und Mobil für die Zukunft machen - BPT**

1 Der Bundesparteitag der SPD möge beschließen (Teil: I,
2 III):
3

4 **I. Ausgangslage**

5 Mobilität ist für alle ein Grundbedürfnis und ihre Gewähr-
6 leistung ist unsere politische Aufgabe. Sie bestimmt die
7 Lebensqualität der Menschen wesentlich mit und ermög-
8 licht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie ist es-
9 senziell für unser Zusammenleben und die wirtschaftli-
10 che Entwicklung. Doch unser Verkehrssystem, geschaffen
11 nach dem Leitbild der autogerechten Stadt, stößt an seine
12 Grenzen und hat Entwicklungen in Gang gesetzt, die einer
13 Korrektur bedürfen.

14
15 Der Berliner Straßenverkehr ist die Hauptursache für Lärm
16 und Schadstoffbelastung und stellt tagsüber für rund
17 466.000 und nachts 591.000 Menschen eine potenzielle
18 Gesundheitsgefährdung dar. Betroffen sind dabei vor al-
19 lem diejenigen, die an Hauptstraßen wohnen, häufig zu
20 günstigeren Mieten. Dank des Luftreinhalteplans und der
21 darin beschriebenen Maßnahmen konnte das Problem
22 der Stickstoffdioxidemissionen deutlich reduziert werden,
23 gleichwohl bleibt der Kfz-Verkehr mit Abstand dessen
24 größter Verursacher. Auch die Feinstaubbelastung konn-
25 te in diesem Zuge reduziert werden, summiert sich aber
26 auch weiterhin an vielbefahrenen Straßen zu einer erheb-
27 lichen Konzentration. Der Straßenverkehr ist nach dem
28 Wohnsektor mit über 25 % der zweitgrößte Verursacher
29 der Berliner CO₂-Gesamtemissionen und liegt heute, ge-
30 messen in absoluten Zahlen, sogar über dem Ausstoß von
31 1990. Die Zahl der Verkehrstoten erreichte 2024 mit 55 Per-
32 sonen leider den höchsten Stand seit 2016. Besonders auf-
33 fällig dabei ist, dass davon 24 zu Fuß unterwegs waren und
34 sich 27 der Verunglückten im Seniorenalter befanden. Die
35 anhaltend hohen Unfallzahlen auf Berlins Straßen lassen
36 erkennen, dass keine Strategie bisher erfolgreich war, die
37 Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenver-
38 kehr wirksam zu senken.

39
40 Mit diesen Gegebenheiten dürfen und können wir uns als
41 Sozialdemokratie nicht abfinden! Ein Anfang wurde dabei
42 bereits gemacht: Mit der Verabschiedung des Mobilitäts-
43 gesetzes 2018 hat sich Berlin deutschlandweit in eine Vor-
44 reiterrolle begeben. Die Idee, den Umweltverbund aus öf-
45 fentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radver-
46 kehr als Ganzes zu denken und voranzubringen wurde da-
47 bei maßgeblich von uns, der SPD Berlin, vorangetrieben.

48 Damit haben wir die Grundlagen für ein effizientes und
49 zukunftsgerechtes Mobilitätssystem gelegt, das Mobilität
50 für alle garantieren, ein hohes Maß an Verkehrssicherheit
51 bieten, seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten und Flä-
52 chengerechtigkeit sicherstellen soll. Für uns als SPD steht
53 dabei ganz klar fest: Gute Verkehrspolitik muss zu mehr
54 Mobilität und darf nicht zu weniger Mobilität führen. Da-
55 bei ist es wichtig, möglichst allen Menschen die Nutzung
56 des Umweltverbunds zu ermöglichen, wo immer diese
57 Autofahrten ersetzen können. Die Planung und Realisie-
58 rung der Mobilität und ihrer Infrastruktur muss für alle
59 Verkehrsteilnehmer*innen gelten.

60
61 Mit der Veröffentlichung der Studie „Mobilität in Deutsch-
62 land 2023“ wurden die neuesten Zahlen bzgl. des Mobili-
63 tätsverhaltens der Deutschen und auch der Berliner*innen
64 publik und geben Aufschluss darüber, welche Entwicklun-
65 gen sich seit 2018 vollzogen haben. Besonders augenfällig
66 ist dabei die Veränderung des Modal Split, die Aufteilung
67 der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel: Entfie-
68 len 2018 noch 26% der Wege in Berlin auf den motorisier-
69 ten Individualverkehr (MIV), waren es fünf Jahre später
70 nur noch 22%. Umgekehrt verlief die Entwicklung auf dem
71 Gehweg: 2023 wurden 34% der Wege zu Fuß erledigt und
72 damit vier Prozent mehr als 2018. Der Anteil des Fahrrads
73 stagniert dabei bei 18%, während der ÖPNV 2023 für 26%
74 der Wege genutzt wurde und damit leicht verloren (2018:
75 27%), allerdings auch nach einem coronabedingt noch grö-
76 ßeren Rückgang der Fahrgastzahlen. Diese Verläufe las-
77 sen sich im selben Maße auch in Steglitz-Zehlendorf be-
78 obachten. Hier spielt der MIV eine größere Rolle als im Ge-
79 samtberliner Durchschnitt, aber auch da ging innerhalb
80 der fünf Jahre der Wert von 34% auf 30% zurück. Zu Fuß
81 wurden nun nicht mehr 26%, sondern 31% der Wege zu-
82 rückgelegt. Der ÖPNV hat etwas an Zulauf verloren (2018:
83 25%, 2023: 23%), das Fahrrad wird etwas häufiger genutzt
84 (2018: 15%, 2023: 16%).

85
86 In Berlin und ebenso in unserem Bezirk sinkt die Bedeu-
87 tung des MIV, während das Zufußgehen eine Renaissance
88 erlebt. Diesem Prozess Ausdruck verleiht auch der Um-
89 stand, dass 2024 erstmals seit 2009 die Anzahl der in
90 Berlin gemeldeten Pkw wieder gefallen ist und auch die
91 Zahl an Neuzulassungen sinkt, in Zeiten stetigen Bevölke-
92 rungswachstums.

93
94 Die gegenwärtigen Entwicklungen belegen klar, dass sich
95 die Mobilität der Berliner*innen wandelt und eine Neu-
96 ausrichtung der Politik notwendig ist – um den Bedürfnis-
97 sen der Bürger*innen gerecht zu werden und auch um die
98 Stadt als Ganzes sozial, ökologisch nachhaltig, wirtscha-
99 fisch stark und damit insgesamt attraktiv zu halten. Ein zu-
100 kunftsgerechtes Mobilitätssystem als Teil der Daseinsvor-

101 sorge muss im Politikkanon der Zukunft eine größere Be-
102 deutung erlangen, dem wollen wir als SPD auf allen Ebe-
103 nen gerecht werden.

104

105 **III. Städtische Mobilitätswende voranbringen durch poli-
106 tische Maßnahmen des Bundes**

107 Die neue Bundesregierung hat sich die Modernisierung
108 des Landes vorgenommen. Mit erheblichen Finanzmitteln
109 soll in die Verkehrsinfrastruktur investiert und die Mobili-
110 tät der Menschen verbessert werden.

111 Wir fordern aktuell von der Bundespolitik:

112 1. Schnelle Umsetzung des angekündigten „Moderni-
113 sierungspakt ÖPNV“: Die Bundesregierung will die
114 Anzahl der ÖPNV-Fahrgäste bis 2030 verdoppeln.
115 Entscheidend für die Verkehrsleistung auf der Schie-
116 ne in den Ländern sind die Regionalisierungsmittel
117 des Bundes. Diese müssen erhöht und in dem Maße
118 dynamisiert steigen, dass das Ziel für 2030 erreicht
119 werden kann.

120 2. Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgeset-
121 zes (GVFG): Das GVFG ist eines der wichtigsten Fi-
122 nanzierungsinstrumente für den Ausbau des ÖPNV
123 in Städten. Um mehr Projekte schneller realisieren
124 zu können braucht es neben der Vereinfachung und
125 Lockerung der Nutzen-Kosten-Untersuchung und
126 höheren Förderanteilen auch die Möglichkeit, räum-
127 lich verzahnte, jedoch funktional unabhängige Ver-
128 kehrsprojekte als ein in sich schlüssiges, integriertes
129 Mobilitätskonzept fördern zu lassen.

130 3. Verantwortung für das Deutschlandticket wahrneh-
131 men: Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell
132 und hat in Berlin überproportional viele Nutzer*in-
133 nen, das Fortbestehen des Tickets muss auch wei-
134 ter garantiert sein. Der Bund muss an dieser Stelle
135 seiner Verantwortung nachkommen und eventuel-
136 le Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen über-
137 nehmen. Ticketpreisseigerungen dürfen keine Op-
138 tion sein, vielmehr ist der Ticketpreis wieder zu sen-
139 ken. Ferner ist der Bund dazu angehalten, einheitli-
140 che Tarifsysteme für Studierende, Azubis und Seni-
141 or*innen im Deutschlandtickettarif zu vereinbaren.

142 4. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit: Die letzte
143 StVO-Reform hat Verbesserungen hinsichtlich der
144 Einrichtung von Tempo 30-Abschnitten mit sich ge-
145 bracht, gehen jedoch nicht weit genug. Tempo 30
146 soll als neue Regelgeschwindigkeit innerorts fest-
147 gesetzt, Tempo 50 hingegen in zu begründenden
148 Ausnahmefällen ermöglicht werden. Mit der Um-
149 kehrung der bisherigen Rechtslage muss so nun ar-
150 gumentiert werden, inwiefern ein höheres Maß an
151 Lärm und Unsicherheit vertretbar ist. Mindestens
152 jedoch ist den Kommunen eine eigenständigere und
153 flexiblere Handhabe bei der Einrichtung von Tempo

154 **30-Zonen zu ermöglichen.**

155