

**Antrag 141/II/2025 KDV Steglitz-Zehlendorf
Mobilitätswende - Berlin Fit und Mobil für die Zukunft machen - BPT**

Beschluss:

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

I. Ausgangslage

Mobilität ist für alle ein Grundbedürfnis und ihre Gewährleistung ist unsere politische Aufgabe. Sie bestimmt die Lebensqualität der Menschen wesentlich mit und ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie ist essenziell für unser Zusammenleben und die wirtschaftliche Entwicklung. Doch unser Verkehrssystem, geschaffen nach dem Leitbild der autogerechten Stadt, stößt an seine Grenzen und hat Entwicklungen in Gang gesetzt, die einer Korrektur bedürfen.

Der Berliner Straßenverkehr ist die Hauptursache für Lärm und Schadstoffbelastung und stellt tagsüber für rund 466.000 und nachts 591.000 Menschen eine potenzielle Gesundheitsgefährdung dar. Betroffen sind dabei vor allem diejenigen, die an Hauptstraßen wohnen, häufig zu günstigeren Mieten. Dank des Luftreinhalteplans und der darin beschriebenen Maßnahmen konnte das Problem der Stickstoffdioxidemissionen deutlich reduziert werden, gleichwohl bleibt der Kfz-Verkehr mit Abstand dessen größter Verursacher. Auch die Feinstaubbelastung konnte in diesem Zuge reduziert werden, summiert sich aber auch weiterhin an vielbefahrenen Straßen zu einer erheblichen Konzentration. Der Straßenverkehr ist nach dem Wohnsektor mit über 25 % der zweitgrößte Verursacher der Berliner CO₂-Gesamtemissionen und liegt heute, gemessen in absoluten Zahlen, sogar über dem Ausstoß von 1990. Die Zahl der Verkehrstoten erreichte 2024 mit 55 Personen leider den höchsten Stand seit 2016. Besonders auffällig dabei ist, dass davon 24 zu Fuß unterwegs waren und sich 27 der Verunglückten im Seniorenalter befanden. Die anhaltend hohen Unfallzahlen auf Berlins Straßen lassen erkennen, dass keine Strategie bisher erfolgreich war, die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr wirksam zu senken.

Mit diesen Gegebenheiten dürfen und können wir uns als Sozialdemokratie nicht abfinden! Ein Anfang wurde dabei bereits gemacht: Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes 2018 hat sich Berlin deutschlandweit in eine Vorreiterrolle begeben. Die Idee, den Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr als Ganzes zu denken und voranzubringen wurde dabei maßgeblich von uns, der SPD Berlin, vorangetrieben. Damit haben wir die Grundlagen für ein effizientes und zukunftsgerechtes Mobilitätssystem gelegt, das Mobilität für alle garantieren, ein hohes Maß an Verkehrssicherheit bieten, seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten und Flächengerechtigkeit sicherstellen soll. Für uns als SPD steht dabei ganz klar fest: Gute Verkehrspolitik muss zu mehr Mobilität und darf nicht zu weniger Mobilität führen. Dabei ist es wichtig, möglichst allen Menschen die Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen, wo immer diese Autofahrten ersetzen können. Die Planung und Realisierung der Mobilität und ihrer Infrastruktur muss für alle Verkehrsteilnehmer*innen gelten.

Mit der Veröffentlichung der Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ wurden die neuesten Zahlen bzgl. des Mobilitätsverhaltens der Deutschen und auch der Berliner*innen publik und geben Aufschluss darüber, welche Entwicklungen sich seit 2018 vollzogen haben. Besonders augenfällig ist dabei die Veränderung des Modal Split, die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel: Entfielen 2018 noch 26% der Wege in Berlin auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), waren es fünf Jahre später nur noch 22%. Umgekehrt verlief die Entwicklung auf dem Gehweg: 2023 wurden 34% der Wege zu Fuß erledigt und damit vier Prozent mehr als 2018. Der Anteil des Fahrrads stagniert dabei bei 18%, während der ÖPNV 2023 für 26% der Wege genutzt wurde und damit leicht verloren (2018: 27%), allerdings auch nach einem coronabedingt noch größeren Rückgang der Fahrgäste. Diese Verläufe lassen sich im selben Maße auch in Steglitz-Zehlendorf beobachten. Hier spielt der MIV eine größere Rolle als im Gesamtberliner Durchschnitt, aber auch da ging innerhalb der fünf Jahre der Wert von 34% auf 30% zurück. Zu Fuß wurden nun nicht mehr 26%, sondern 31% der Wege zurückgelegt. Der ÖPNV hat etwas an Zulauf verloren (2018: 25%, 2023: 23%), das Fahrrad wird etwas häufiger genutzt (2018: 15%, 2023: 16%).

In Berlin und ebenso in unserem Bezirk sinkt die Bedeutung des MIV, während das Zufußgehen eine Renaissance erlebt. Diesem Prozess Ausdruck verleiht auch der Umstand, dass 2024 erstmals seit 2009 die Anzahl der in Berlin gemeldeten Pkw wieder gefallen ist und auch die Zahl an Neuzulassungen sinkt, in Zeiten stetigen Bevölkerungswachstums.

Die gegenwärtigen Entwicklungen belegen klar, dass sich die Mobilität der Berliner*innen wandelt und eine Neuausrichtung der Politik notwendig ist – um den Bedürfnissen der Bürger*innen gerecht zu werden und auch um die Stadt als Ganzes sozial, ökologisch nachhaltig, wirtschaftlich stark und damit insgesamt attraktiv zu halten. Ein zukunftsgerechtes Mobilitätssystem als Teil der Daseinsvorsorge muss im Politikkanon der Zukunft eine größere Bedeutung erlangen, dem wollen wir als SPD auf allen Ebenen gerecht werden.

III. Städtische Mobilitätswende voranbringen durch politische Maßnahmen des Bundes

Die neue Bundesregierung hat sich die Modernisierung des Landes vorgenommen. Mit erheblichen Finanzmitteln soll in die Verkehrsinfrastruktur investiert und die Mobilität der Menschen verbessert werden.

Wir fordern aktuell von der Bundespolitik:

1. Schnelle Umsetzung des angekündigten „Modernisierungspakt ÖPNV“: Die Bundesregierung will die Anzahl der ÖPNV-Fahrgäste bis 2030 verdoppeln. Entscheidend für die Verkehrsleistung auf der Schiene in den Ländern sind die Regionalisierungsmittel des Bundes. Diese müssen erhöht und in dem Maße dynamisiert steigen, dass das Ziel für 2030 erreicht werden kann.
2. Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG): Das GVFG ist eines der wichtigsten Finanzierungsinstrumente für den Ausbau des ÖPNV in Städten. Um mehr Projekte schneller realisieren zu können braucht es neben der Vereinfachung und Lockerung der Nutzen-Kosten-Untersuchung und höheren Förderanteilen auch die Möglichkeit, räumlich verzahnte, jedoch funktional unabhängige Verkehrsprojekte als ein in sich schlüssiges, integriertes Mobilitätskonzept fördern zu lassen.
3. Verantwortung für das Deutschlandticket wahrnehmen: Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell und hat in Berlin überproportional viele Nutzer*innen, das Fortbestehen des Tickets muss auch weiter garantiert sein. Der Bund muss an dieser Stelle seiner Verantwortung nachkommen und eventuelle Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen übernehmen. Ticketpreisseigerungen dürfen keine Option sein, vielmehr ist der Ticketpreis wieder zu senken. Ferner ist der Bund dazu angehalten, einheitliche Tarifsysteme für Studierende, Azubis und Senior*innen im Deutschlandtickettarif zu vereinbaren.
4. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit: Die letzte StVO-Reform hat Verbesserungen hinsichtlich der Einrichtung von Tempo 30-Abschnitten mit sich gebracht, gehen jedoch nicht weit genug. Tempo 30 soll als neue Regelgeschwindigkeit innerorts festgesetzt, Tempo 50 hingegen in zu begründenden Ausnahmefällen ermöglicht werden. Mit der Umkehrung der bisherigen Rechtslage muss so nun argumentiert werden, inwiefern ein höheres Maß an Lärm und Unsicherheit vertretbar ist. Mindestens jedoch ist den Kommunen eine eigenständigere und flexiblere Handhabe bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen zu ermöglichen.

Überweisen an

2027-Bundesparteitag