

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

**Beschluss:** Annahme mit Änderungen

**Änderung Überschrift: Mobilitätswende - Berlin Fit und Mobil für die Zukunft machen**

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 CO<sub>2</sub>-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 Fahrgästzahlen. Diese Verläufe lassen sich im selben Maße 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. Ticketpreissteigerungen 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.

### **IV. Mobilitätswende voranbringen durch politische Maßnahmen des Landes Berlin**

Mit dem Mobilitätsgesetz hat Berlin einen Anfang gemacht, das Schrittempo der Umsetzung muss allerdings deutlich erhöht werden.

Wir fordern aktuell von der Landespolitik:

1. Verwendung des Sondervermögens Infrastruktur für ÖPNV und Brücken: Das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes ist wichtig, um unterlassene Investitionen nachzuholen. Berlin hat im Bereich der Sanierung und Modernisierung des ÖPNV und von Brücken einen großen Handlungsbedarf, weshalb diese prioritär aus dem Berliner Anteil des Sondervermögens finanziert werden sollen. Straßenneubau soll nicht aus diesem Topf finanziert werden.
2. StVO-Reform nutzen, ÖPNV beschleunigen: Mit der novellierten StVO wurde die Einrichtung von Busspuren und anderweitige Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV erleichtert. Bisher ist eine Verweigerungshaltung der Senatsverwaltung in dieser Angelegenheit festzustellen, wobei dies eine einfache und schnelle Abhilfe wäre, den ÖPNV zuverlässiger und damit attraktiver zu gestalten. Die von der BVG erarbeiteten Vorschläge dazu sollen daher umgesetzt werden.
3. Zukunftsgerichteter ÖPNV durch automatisiertes Fahren: Linienausweitungen und Taktverdichtungen sind dringend notwendig, doch schon heute fehlt es an ausreichend Fahrpersonal, um diese umzusetzen. Daher ist es wichtig, dass die BVG das Thema automatisiertes und autonomes Fahren und dessen Weiterentwicklung konsequent vorantreibt. Hierfür ist v.a. die Umrüstung der Infrastruktur, sowie die Berücksichtigung bei zukünftigen Bauvorhaben notwendig, um perspektivisch automatisiertes Fahren in U-Bahn, Straßenbahn und Bus zu ermöglichen. Ziel ist es, durch den Einsatz moderner Technologien die Taktung zu verdichten, den Personalmangel abzufedern und neue, flexible Mobilitätsangebote zu schaffen.
4. „Schneller-Mobil-Gesetz“: Mit dem Schneller-Bauen-Gesetz hat die SPD effektive Maßnahmen getroffen, um die Schaffung von Wohnraum in Berlin deutlich zu erleichtern und zu beschleunigen. Eine ähnliche Initiative mit einer Vereinfachung von Prozessen braucht es auch für den Ausbau des ÖPNV und von Radinfrastruktur, damit den Menschen Mobilitätsangebote schneller zur Verfügung stehen.
5. Angemessene Parkgebühren: Das Anwohnendenparken in Berlin ist deutlich zu preiswert. Es deckt weder die entstehenden Verwaltungskosten, noch spiegelt es den Wert des öffentlichen Raums angemessen wider, noch erfüllt es seine Funktion als Lenkungsinstrument. Wir unterstützen daher eine deutliche Erhöhung der Gebühren auf mindestens 20€/Monat. Ergänzend soll die Größe des Fahrzeugs in der Gesamtgebühr berücksichtigt werden. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen ist ebenso unverzichtbar wie die rechtliche Grundlage und Nutzung neuer Formen der Parkraumkontrolle u.a. Scan-Cars.
6. Unfallkommission stärken: Der Umbau unfallträchtiger Straßen und Kreuzungen sowie die Umsetzung weiterer verkehrssichernder Maßnahmen gehen kaum voran. Empfehlungen der Unfallkommission müssen schneller auf die Straßen gebracht werden und die Kooperation mit den Bezirken verbessert werden, denn die Sicherheit der Menschen muss an erster Stelle stehen.
7. Sharing-Angebote mindestens bis an den Stadtrand: In Berlin sind viele Unternehmen aktiv, die Leihfahrzeuge jeglicher Art anbieten, meist jedoch nur in zentralen Bereichen der Stadt. Im Bereich des Free-Floating-Carsharing kann der Senat keine Vorgaben machen, daher muss er Anreize schaffen, um Anbieter zur Ausweitung ihrer Geschäftsgebiete zu bewegen, beispielsweise durch reduzierte Parkgebühren. Beim stationsgebundenen Carsharing ebenso wie bei E-Scootern hat der Senat die nötigen Steuerungsmöglichkeiten und sollte diese konsequent nutzen, ebenso wie bei der Kooperation der Unternehmen mit Jelbi. Eine Einbindung von angrenzenden Brandenburger Gemeinden ist zu prüfen. Damit einhergeht die zwingende Schaffung von Abstellflächen, die den Fußverkehr nicht behindern.
8. Öffentliches Leihradsystem auch in den Außenbezirken: Die Senatsverwaltung hat Verträge für das bisherige öffentliche Leihradsystem ersatzlos auslaufen lassen mit der Folge, dass dieses Angebot nunmehr in den zentraleren Bereichen der Stadt zu finden ist. Eine Neuauflage eines solchen Systems samt einer stadtweiten Abdeckung müssen dringend erfolgen.
9. Umgestaltung des Breitenbachplatzes als stadtweites Beispiel: Der beschlossene Rückbau der Autobahnbrücken über dem Breitenbachplatz ermöglicht die freiwerdenden Flächen als Grünanlagen, Wohnraum und Begegnungsorte umzu nutzen und damit eine deutliche Steigerung der Lebensqualität. Während der Rückbau so zügig wie nur möglich vonstatten gehen soll, sind die zuständigen Senatsverwaltungen dazu angehalten, gemeinsam mit den angrenzenden Bezirken und den Anlieger\*innen vor Ort in Gespräche zu gehen, wie dieser Ort umgestaltet werden kann. Die bisher gefassten Beschlüsse der KDV sind als Grundlage anzusehen.
10. Stärkung der Bezirksamter: Die Realität in den Straßenämtern der Bezirke ist oft die, dass wichtige Stellen nicht besetzt werden können, Maßnahmen für Rad- und Fußverkehr, sowie für Schulwegsicherheit ziehen sich damit lange hin oder

bleiben auf der Strecke. Häufiger Grund für die Nichtbesetzung dieser Stellen ist die niedrige Besoldung, Land und Bezirk haben daher für verbesserte Bedingungen auf Bezirksebene zu sorgen.

**Überweisen an**

AGH-Fraktion+Senat