

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

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.

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)****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 Gewähr-
leistung ist unsere politische Aufgabe. Sie bestimmt die
Lebensqualität der Menschen wesentlich mit und ermög-
licht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie ist es-
senziell für unser Zusammenleben und die wirtschaftli-
che 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 al-
lem 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 konn-
te in diesem Zuge reduziert werden, summiert sich aber
auch weiterhin an vielbefahrenen Straßen zu einer erheb-
lichen Konzentration. Der Straßenverkehr ist nach dem
Wohnsektor mit über 25 % der zweitgrößte Verursacher
der Berliner CO₂-Gesamtemissionen und liegt heute, ge-
messen in absoluten Zahlen, sogar über dem Ausstoß von
1990. Die Zahl der Verkehrstoten erreichte 2024 mit 55 Per-
sonen leider den höchsten Stand seit 2016. Besonders auf-
fällig 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 Straßenver-
kehr 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 Mobilitäts-
gesetzes 2018 hat sich Berlin deutschlandweit in eine Vor-
reiterrolle begeben. Die Idee, den Umweltverbund aus öf-

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 verliert (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, wirtschaft-
 99 lich stark und damit insgesamt attraktiv zu halten. Ein zu-
 100 kunftsgerechtes Mobilitätssystem als Teil der Daseinsvor-

fentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radver-
 kehr als Ganzes zu denken und voranzubringen wurde da-
 bei 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 Flä-
 chengerechtigkeit sicherstellen soll. Für uns als SPD steht
 dabei ganz klar fest: Gute Verkehrspolitik muss zu mehr
 Mobilität und darf nicht zu weniger Mobilität führen. Da-
 bei ist es wichtig, möglichst allen Menschen die Nutzung
 des Umweltverbunds zu ermöglichen, wo immer diese
 Autofahrten ersetzen können. Die Planung und Realisie-
 rung der Mobilität und ihrer Infrastruktur muss für alle
 Verkehrsteilnehmer*innen gelten.

Mit der Veröffentlichung der Studie „Mobilität in Deutsch-
 land 2023“ wurden die neuesten Zahlen bzgl. des Mobili-
 tätsverhaltens der Deutschen und auch der Berliner*innen
 publik und geben Aufschluss darüber, welche Entwicklun-
 gen sich seit 2018 vollzogen haben. Besonders augenfällig
 ist dabei die Veränderung des Modal Split, die Aufteilung
 der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel: Entfie-
 len 2018 noch 26% der Wege in Berlin auf den motorisier-
 ten 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 verliert (2018:
 27%), allerdings auch nach einem coronabedingt noch grö-
 ßeren Rückgang der Fahrgastzahlen. Diese Verläufe lassen
 sich im selben Maße beobachten. Hier spielt der MIV ei-
 ne 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%, son-
 dern 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 Bedeu-
 tung des MIV, während das Zufußgehen eine Renaissance
 erlebt. Diesem Prozess Ausdruck verleiht auch der Um-
 stand, 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 Bevölke-
 rungswachstums.

Die gegenwärtigen Entwicklungen belegen klar, dass sich
 die Mobilität der Berliner*innen wandelt und eine Neu-
 ausrichtung der Politik notwendig ist – um den Bedürfnis-
 sen der Bürger*innen gerecht zu werden und auch um die
 Stadt als Ganzes sozial, ökologisch nachhaltig, wirtschaft-

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. Ticketpreissteigerungen 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

lich stark und damit insgesamt attraktiv zu halten. Ein zu-
 kunftsgerechtes Mobilitätssystem als Teil der Daseinsvor-
 sorge muss im Politikkanon der Zukunft eine größere Be-
 deutung erlangen, dem wollen wir als SPD auf allen Ebe-
 nen gerecht werden.

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

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

Wir fordern aktuell von der Bundespolitik:

1. Schnelle Umsetzung des angekündigten „Moderni-
 sierungspakt ÖPNV“: Die Bundesregierung will die
 Anzahl der ÖPNV-Fahrgäste bis 2030 verdoppeln.
 Entscheidend für die Verkehrsleistung auf der Schie-
 ne 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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgeset-
 zes (GVFG): Das GVFG ist eines der wichtigsten Fi-
 nanzierungsinstrumente 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, räum-
 lich verzahnte, jedoch funktional unabhängige Ver-
 kehrsprojekte als ein in sich schlüssiges, integriertes
 Mobilitätskonzept fördern zu lassen.
3. Verantwortung für das Deutschlandticket wahrneh-
 men: Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell
 und hat in Berlin überproportional viele Nutzer*in-
 nen, das Fortbestehen des Tickets muss auch wei-
 ter garantiert sein. Der Bund muss an dieser Stelle
 seiner Verantwortung nachkommen und eventuel-
 le Mehrkosten für die Verkehrsunternehmen über-
 nehmen. Ticketpreissteigerungen dürfen keine Op-
 tion sein, vielmehr ist der Ticketpreis wieder zu sen-
 ken. Ferner ist der Bund dazu angehalten, einheitli-
 che Tarifsysteme für Studierende, Azubis und Seni-
 or*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 ge-
 bracht, gehen jedoch nicht weit genug. Tempo 30
 soll als neue Regelgeschwindigkeit innerorts fest-
 gesetzt, Tempo 50 hingegen in zu begründenden
 Ausnahmefällen ermöglicht werden. Mit der Um-
 kehrung der bisherigen Rechtslage muss so nun ar-
 gumentiert werden, inwiefern ein höheres Maß an
 Lärm und Unsicherheit vertretbar ist. Mindestens

154 30-Zonen zu ermöglichen.

155

156

157 **IV. Mobilitätswende voranbringen durch politische Maß-**
 158 **nahmen des Landes Berlin**

159 Mit dem Mobilitätsgesetz hat Berlin einen Anfang ge-
 160 macht, das Schrittempo der Umsetzung muss allerdings
 161 deutlich erhöht werden.

162 Wir fordern aktuell von der Landespolitik:

- 163 1. Verwendung des Sondervermögens Infrastruktur
 164 für ÖPNV und Brücken: Das Sondervermögen Infra-
 165 struktur des Bundes ist wichtig, um unterlassene In-
 166 vestitionen nachzuholen. Berlin hat im Bereich der
 167 Sanierung und Modernisierung des ÖPNV und von
 168 Brücken einen großen Handlungsbedarf, weshalb
 169 diese prioritär aus dem Berliner Anteil des Sonder-
 170 vermögens finanziert werden sollen. Straßenneu-
 171 bau soll nicht aus diesem Topf finanziert werden.
- 172 2. StVO-Reform nutzen, ÖPNV beschleunigen: Mit
 173 der novellierten StVO wurde die Einrichtung von
 174 Busspuren und anderweitige Maßnahmen zur Be-
 175 beschleunigung des ÖPNV erleichtert. Bisher ist ei-
 176 ne Verweigerungshaltung der Senatsverwaltung in
 177 dieser Angelegenheit festzustellen, wobei dies eine
 178 einfache und schnelle Abhilfe wäre, den ÖPNV zu-
 179 verlässiger und damit attraktiver zu gestalten. Die
 180 von der BVG erarbeiteten Vorschläge dazu sollen da-
 181 her umgesetzt werden.
- 182 3. Zukunftsgerichteter ÖPNV durch automatisiertes
 183 Fahren: Linienausweitungen und Taktverdichtun-
 184 gen sind dringend notwendig, doch schon heute
 185 fehlt es an ausreichend Fahrpersonal, um diese um-
 186 zusetzen. Daher ist es wichtig, dass die BVG das
 187 Thema automatisiertes und autonomes Fahren und
 188 dessen Weiterentwicklung konsequent vorantreibt.
 189 Hierfür ist v.a. die Umrüstung der Infrastruktur, so-
 190 wie die Berücksichtigung bei zukünftigen Bauvorha-
 191 ben notwendig, um perspektivisch automatisiertes
 192 Fahren in U-Bahn, Straßenbahn und Bus zu ermögli-
 193 chen. Ziel ist es, durch den Einsatz moderner Tech-
 194 nologien die Taktung zu verdichten, den Personal-
 195 mangel abzufedern und neue, flexible Mobilitätsan-
 196 gebote zu schaffen.
- 197 4. „Schneller-Mobil-Gesetz“: Mit dem Schneller-
 198 Bauen-Gesetz hat die SPD effektive Maßnahmen
 199 getroffen, um die Schaffung von Wohnraum in
 200 Berlin deutlich zu erleichtern und zu beschleunigen.
 201 Eine ähnliche Initiative mit einer Vereinfachung
 202 von Prozessen braucht es auch für den Ausbau des
 203 ÖPNV und von Radinfrastruktur, damit den Men-
 204 schen Mobilitätsangebote schneller zur Verfügung
 205 stehen.
- 206 5. Angemessene Parkgebühren: Das Anwohnenden-

jedoch ist den Kommunen eine eigenständigere und
 flexiblere Handhabe bei der Einrichtung von Tempo
 30-Zonen zu ermöglichen.

IV. Mobilitätswende voranbringen durch politische Maß-
nahmen des Landes Berlin

Mit dem Mobilitätsgesetz hat Berlin einen Anfang ge-
 macht, 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 Infra-
 struktur des Bundes ist wichtig, um unterlassene In-
 vestitionen 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 Sonder-
 vermögens finanziert werden sollen. Straßenneu-
 bau 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 Be-
 beschleunigung des ÖPNV erleichtert. Bisher ist ei-
 ne Verweigerungshaltung der Senatsverwaltung in
 dieser Angelegenheit festzustellen, wobei dies eine
 einfache und schnelle Abhilfe wäre, den ÖPNV zu-
 verlässiger und damit attraktiver zu gestalten. Die
 von der BVG erarbeiteten Vorschläge dazu sollen da-
 her umgesetzt werden.
3. Zukunftsgerichteter ÖPNV durch automatisiertes
 Fahren: Linienausweitungen und Taktverdichtun-
 gen sind dringend notwendig, doch schon heute
 fehlt es an ausreichend Fahrpersonal, um diese um-
 zusetzen. 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, so-
 wie die Berücksichtigung bei zukünftigen Bauvorha-
 ben notwendig, um perspektivisch automatisiertes
 Fahren in U-Bahn, Straßenbahn und Bus zu ermögli-
 chen. Ziel ist es, durch den Einsatz moderner Tech-
 nologien die Taktung zu verdichten, den Personal-
 mangel abzufedern und neue, flexible Mobilitätsan-
 gebote 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 Men-
 schen Mobilitätsangebote schneller zur Verfügung

parken 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 umzunutzen und damit eine deutliche Steigerung der Lebensqualität. Während der Rückbau so zügig wie nur möglich vorantgetrieben soll, sind die zuständigen Senatsverwaltungen dazu angehalten, gemeinsam mit den

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 umzunutzen und damit eine deutliche Steigerung der Lebensqualität. Während der Rückbau so zügig wie nur möglich vorantgetrieben soll, sind die zuständigen Senatsverwaltungen dazu angehalten, gemeinsam mit den

260 angrenzenden Bezirken und den Anlieger*innen vor
261 Ort in Gespräche zu gehen, wie dieser Ort umge-
262 stellt werden kann. Die bisher gefassten Beschlüs-
263 se der KDV sind als Grundlage anzusehen.
264 10. Stärkung der Bezirksämter: Die Realität in den Stra-
265 ßenämtern der Bezirke ist oft die, dass wichtige Stel-
266 len nicht besetzt werden können, Maßnahmen für
267 Rad- und Fußverkehr, sowie für Schulwegsicherheit
268 ziehen sich damit lange hin oder bleiben auf der
269 Strecke. Häufiger Grund für die Nichtbesetzung die-
270 ser Stellen ist die niedrige Besoldung, Land und Be-
271 zirk haben daher für verbesserte Bedingungen auf
272 Bezirksebene zu sorgen.
273
274
275

stattengehen soll, sind die zuständigen Senatsver-
waltungen dazu angehalten, gemeinsam mit den
angrenzenden Bezirken und den Anlieger*innen vor
Ort in Gespräche zu gehen, wie dieser Ort umge-
stellt werden kann. Die bisher gefassten Beschlüs-
se der KDV sind als Grundlage anzusehen.
10. Stärkung der Bezirksämter: Die Realität in den Stra-
ßenämtern der Bezirke ist oft die, dass wichtige Stel-
len 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 die-
ser Stellen ist die niedrige Besoldung, Land und Be-
zirk haben daher für verbesserte Bedingungen auf
Bezirksebene zu sorgen.