

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 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.

14

15 Der Berliner Straßenverkehr ist die Hauptursache für Lärm und Schadstoffbelastung und stellt tagsüber für rund 17 466.000 und nachts 591.000 Menschen eine potenzielle 18 Gesundheitsgefährdung dar. Betroffen sind dabei vor allem diejenigen, die an Hauptstraßen wohnen, häufig zu 19 günstigeren Mieten. Dank des Luftreinhalteplans und der 20 darin beschriebenen Maßnahmen konnte das Problem 21 der Stickstoffdioxidemissionen deutlich reduziert werden, 22 gleichwohl bleibt der Kfz-Verkehr mit Abstand dessen 23 größter Verursacher. Auch die Feinstaubbelastung konnte 24 in diesem Zuge reduziert werden, summiert sich aber 25 auch weiterhin an vielbefahrenen Straßen zu einer erheblichen 26 Konzentration. Der Straßenverkehr ist nach dem 27 Wohnsektor mit über 25 % der zweitgrößte Verursacher 28 der Berliner CO₂-Gesamtemissionen und liegt heute, 29 gemessen in absoluten Zahlen, sogar über dem Ausstoß von 30 1990. Die Zahl der Verkehrstoten erreichte 2024 mit 55 Personen leider den höchsten Stand seit 2016. Besonders auf- 31 fällig dabei ist, dass davon 24 zu Fuß unterwegs waren und 32 sich 27 der Verunglückten im Seniorenalter befanden. Die 33 anhaltend hohen Unfallzahlen auf Berlins Straßen lassen 34 erkennen, dass keine Strategie bisher erfolgreich war, die 35 Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenver- 36 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 öffentlichen 45 Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr als Ganzes zu denken und voranzubringen wurde da- 46 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 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 Mobilitäts- gesetzes 2018 hat sich Berlin deutschlandweit in eine Vor- reiterrolle begeben. Die Idee, den Umweltverbund aus öffentlichen

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 tätssverhaltens 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-
 tätssverhaltens 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 Bedeutung erlangen, dem wollen wir als SPD auf allen Ebenen gerecht werden.

104

105 **III. Städtische Mobilitätswende voranbringen durch politische Maßnahmen des Bundes**

107 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.

111 Wir fordern aktuell von der Bundespolitik:

112 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.

120 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.

130 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.

142 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

lich 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

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 Schritttempo 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 schleunigung 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 bten 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 Schritttempo 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-
schleunigung 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-
bten 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

207 parken in Berlin ist deutlich zu preiswert. Es deckt
 208 weder die entstehenden Verwaltungskosten, noch
 209 spiegelt es den Wert des öffentlichen Raums an-
 210 gemessen wider, noch erfüllt es seine Funktion als
 211 Lenkungsinstrument. Wir unterstützen daher eine
 212 deutliche Erhöhung der Gebühren auf mindestens
 213 20€/Monat. Ergänzend soll die Größe des Fahrzeugs
 214 in der Gesamtgebühr berücksichtigt werden. Eine
 215 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszonen
 216 ist ebenso unverzichtbar wie die rechtliche Grund-
 217 lage und Nutzung neuer Formen der Parkraumkon-
 218 trolle u.a. Scan-Cars.

219 6. Unfallkommission stärken: Der Umbau unfallträch-
 220 tiger Straßen und Kreuzungen sowie die Umset-
 221 zung weiterer verkehrssichernder Maßnahmen ge-
 222 hen kaum voran. Empfehlungen der Unfallkommis-
 223 sion müssen schneller auf die Straßen gebracht
 224 werden und die Kooperation mit den Bezirken ver-
 225 bessert werden, denn die Sicherheit der Menschen
 226 muss an erster Stelle stehen.

227 7. Sharing-Angebote mindestens bis an den Stadt-
 228 rand: In Berlin sind viele Unternehmen aktiv, die
 229 Leihfahrzeuge jeglicher Art anbieten, meist jedoch
 230 nur in zentralen Bereichen der Stadt. Im Bereich
 231 des Free-Floating-Carsharing kann der Senat keine
 232 Vorgaben machen, daher muss er Anreize schaf-
 233 fen, um Anbieter zur Ausweitung ihrer Geschäftsge-
 234 biete zu bewegen, beispielsweise durch reduzierte
 235 Parkgebühren. Beim stationsgebundenen Carsha-
 236 ring ebenso wie bei E-Scootern hat der Senat die
 237 nötigen Steuerungsmöglichkeiten und sollte diese
 238 konsequent nutzen, ebenso wie bei der Kooperation
 239 der Unternehmen mit Jelbi. Eine Einbindung von an-
 240 grenzenden Brandenburger Gemeinden ist zu prü-
 241 fen. Damit einhergeht die zwingende Schaffung von
 242 Abstellflächen, die den Fußverkehr nicht behindern.

243 8. Öffentliches Leihradsystem auch in den Außenbe-
 244 zirken: Die Senatsverwaltung hat Verträge für das
 245 bisherige öffentliche Leihradsystem ersatzlos aus-
 246 laufen lassen mit der Folge, dass dieses Angebot
 247 nunmehr in den zentraleren Bereichen der Stadt zu
 248 finden ist. Eine Neuauflage eines solchen Systems
 249 samt einer stadtweiten Abdeckung müssen drin-
 250 gend erfolgen.

251 9. Umgestaltung des Breitenbachplatzes als stadtweites
 252 Beispiel: Der beschlossene Rückbau der Auto-
 253 bahnbrücken über dem Breitenbachplatz ermög-
 254 licht die freiwerdenden Flächen als Grünanlagen,
 255 Wohnraum und Begegnungsorte umzunutzen und
 256 damit eine deutliche Steigerung der Lebensqualität.
 257 Während der Rückbau so zügig wie nur möglich von-
 258 stattzufinden soll, sind die zuständigen Senatsver-
 259 waltungen dazu angehalten, gemeinsam mit den

stehen.

5. Angemessene Parkgebühren: Das Anwohnenden-
 parken in Berlin ist deutlich zu preiswert. Es deckt
 weder die entstehenden Verwaltungskosten, noch
 spiegelt es den Wert des öffentlichen Raums an-
 gemessen 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 Grund-
 lage und Nutzung neuer Formen der Parkraumkon-
 trolle u.a. Scan-Cars.

6. Unfallkommission stärken: Der Umbau unfallträch-
 tiger Straßen und Kreuzungen sowie die Umset-
 zung weiterer verkehrssichernder Maßnahmen ge-
 hen kaum voran. Empfehlungen der Unfallkommis-
 sion müssen schneller auf die Straßen gebracht
 werden und die Kooperation mit den Bezirken ver-
 bessert werden, denn die Sicherheit der Menschen
 muss an erster Stelle stehen.

7. Sharing-Angebote mindestens bis an den Stadt-
 rand: 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 schaf-
 fen, um Anbieter zur Ausweitung ihrer Geschäftsge-
 biete zu bewegen, beispielsweise durch reduzierte
 Parkgebühren. Beim stationsgebundenen Carsha-
 ring 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 an-
 grenzenden Brandenburger Gemeinden ist zu prü-
 fen. Damit einhergeht die zwingende Schaffung von
 Abstellflächen, die den Fußverkehr nicht behindern.

8. Öffentliches Leihradsystem auch in den Außenbe-
 zirken: Die Senatsverwaltung hat Verträge für das
 bisherige öffentliche Leihradsystem ersatzlos aus-
 laufen 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 drin-
 gend erfolgen.

9. Umgestaltung des Breitenbachplatzes als stadtweites
 Beispiel: Der beschlossene Rückbau der Auto-
 bahnbrücken über dem Breitenbachplatz ermög-
 licht die freiwerdenden Flächen als Grünanlagen,
 Wohnraum und Begegnungsorte umzunutzen und
 damit eine deutliche Steigerung der Lebensqualität.
 Während der Rückbau so zügig wie nur möglich von-

260 angrenzenden Bezirken und den Anlieger*innen vor
261 Ort in Gespräche zu gehen, wie dieser Ort umge-
262 staltet werden kann. Die bisher gefassten Beschlüs-
263 se der KDV sind als Grundlage anzusehen.

264 10. Stärkung der Bezirksamter: 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-
staltet werden kann. Die bisher gefassten Beschlüs-
se der KDV sind als Grundlage anzusehen.

10. Stärkung der Bezirksamter: 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.