

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

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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-

sorge 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

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

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.