

Antrag 132/I/2026**Jusos LDK****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Ablehnung (Kein Konsens)****Mobilität neu ordnen, weg vom Autoverkehr, hin zu Öffentlicher Mobilität**

1 Berlin braucht eine konsequente soziale und ökologische
2 Mobilitätswende. Der motorisierte Individualverkehr do-
3 miniert den öffentlichen Raum, verursacht Lärm, Abga-
4 se, Unfälle und hohe volkswirtschaftliche Kosten während
5 viele Berliner*innen gar kein eigenes Auto besitzen. Be-
6 sonders Menschen mit geringem Einkommen leben häu-
7 fig an stark befahrenen Straßen und tragen die gesund-
8 heitlichen Folgen dieser Politik, ohne von ihr zu profitie-
9 ren.
10
11 Angesichts der Klimakrise ist klar: Eine bloße Antriebs-
12 wende reicht nicht aus. Auch Elektroautos beanspruchen
13 Fläche, verursachen Unfälle und Feinstaub. Die zentrale
14 Frage ist nicht, welches Auto fährt, sondern wie viel Au-
15 toverkehr unsere Stadt verträgt. Eine gerechte Mobilitäts-
16 politik muss deshalb vor allem den motorisierten Indivi-
17 dualverkehr und den knappen Stadtraum neu verteilen.
18 Vor diesem Hintergrund gründete sich eine Initiative, wel-
19 che die Mobilitätspolitik in Berlin deutlich anders ge-
20 gestalten will. Dabei setzt der anvisierte Gesetzesentwurf
21 auf einen ermöglichenden Ansatz. Das heißt, dass die-
22 ser lediglich alle Straßen des Landes Berlin innerhalb des
23 S-Bahn Ringes zu einer autoberuhigten Zone umwan-
24 deln möchte. Hierdurch dürfen Kraftfahrzeuge lediglich
25 ausnahmsweise innerhalb dieser Zone fahren. Dabei gilt
26 grundsätzlich, dass jeder Mensch, welcher auf die Nut-
27 zung des Autos nachweislich angewiesen ist, weiterhin
28 innerhalb des Rings fahren kann. Ähnliches gilt beispiele-
29 wise für den ÖPNV oder Rettungsdienste. Alle anderen
30 Menschen sollen sich an insgesamt 12 Tagen pro Jahr un-
31 bürokratisch eine Erlaubnis geben lassen können, um sich
32 mit einem Auto innerhalb des Ringes bewegen zu kön-
33 nen. Reguliert soll dies über empfindliche Sanktionen im
34 Falle der Missachtung dieser Regelungen werden. Für die
35 Umsetzung gilt eine Übergangsphase von vier Jahren. Alle
36 weiteren Fragen müssen politisch gestaltet werden.
37 Voraussetzung für diesen Umbau ist ein leistungsfähi-
38 ger öffentlicher Personennahverkehr als Rückgrat der Mo-
39 bilitätswende. Der ÖPNV muss ausgebaut, zuverlässiger
40 und attraktiver werden, sowohl in der Innenstadt als
41 auch in den Außenbezirken. Kurzfristig braucht es zusätz-
42 liche Busangebote und Taktverdichtungen, mittelfristig
43 den Ausbau von Tram- und Schienenverbindungen. Nur so
44 kann der Umstieg vom Auto gelingen, ohne Mobilität ein-
45 zuschränken. Dabei muss darauf geachtet werden auch
46 die Bezirke und Räume außerhalb des S-Bahn Rings nicht
47 allein zu lassen. Auch hier muss ein neues Konzept grei-
48 fen, welches auf Menschen- und nicht Autofreundlichkeit

49 setzt.
50 Ergänzend zum ÖPNV braucht es niedrighschwellige, flexi-
51 ble Angebote für kurze Wege. Hier spielen beispielswei-
52 se Leihfahrräder eine wichtige Rolle. Sie schließen Lücken
53 im Verkehrsnetz, ermöglichen spontane Fahrten und sind
54 besonders für Menschen ohne eigenes Auto oder Fahr-
55 rad relevant. Umso problematischer ist es, dass der Ber-
56 liner Senat aktuell kein öffentlich unterstütztes Leihfahr-
57 radsystem mehr ausschreiben will. Dabei ist wichtig, dass
58 wir als barrierefreie Stadt uns für barrierefreie Fuß- und
59 Gehwege einsetzen müssen. Dazu gehört bei Leihfahrrä-
60 der Systemen auch, dass diese nicht auf Gehwegen ab-
61 gestellt werden, sondern in gekennzeichneten Parkberei-
62 chen. Hierfür ist die Schaffung von mehr Parkbereichen
63 erforderlich und ein konsequentes Verbot von Parken auf
64 Geh- und Fußwegen unerlässlich.

65
66 Ein rein privatwirtschaftlicher Betrieb führt absehbar zu
67 höheren Preisen und einem Rückzug aus weniger profita-
68 blen Bezirken (meist den Außenbezirken) und damit zu ei-
69 ner sozialen Spaltung der Mobilitätsangebote.
70 Eine Mobilitätswende, die den Autoverkehr reduziert, oh-
71 ne öffentliche Alternativen abzusichern, ist zum Scheitern
72 verurteilt. Mobilität ist Teil der öffentlichen Daseinsvor-
73 sorge und darf nicht allein Marktlogiken überlassen wer-
74 den, um die Bezahlbarkeit für alle Menschen sicherzustel-
75 len. Daher unterstützen wir die Initiative zum Verkehrs-
76 entscheid ausdrücklich. Hierzu zählt unter anderem die
77 Unterstützung beim Sammeln der nötigen Unterschriften
78 sowie das Agieren als Bündnispartner der Initiative. Denn
79 die Berliner Sozialdemokratie ist bereit, die Berliner Mo-
80 bilitätswende, ähnlich wie andere Metropolen Europas es
81 bereits tun, aktiv zu gestalten. Die Zukunft ist jetzt, also
82 lasst sie uns gemeinsam gestalten für eine sichere, klima-
83 verträgliche und saubere Mobilität in unserer Stadt!

84

85 **Deshalb fordern wir:**

86

87 • Die Unterstützung der Initiative Berlin Autofrei und
88 langfristig die Abkehr vom motorisierten Individual-
89 verkehr

90

91 • Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus sowie die
92 SPD-Mitglieder des Berliner Senats auf den Geset-
93 zesentwurf in das Abgeordnetenhaus einzubringen
94 und umzusetzen mit einem Mindestregelungsge-
95 halt eines kostenlosen Leihfahrradsystems für alle
96 Personen, die sich in Berlin aufhalten und einer Min-
97 destbereitstellung von ausreichenden Mitteln für
98 den Ausbau des öffentlichen Berliner Verkehrsnet-
99 zes

100

101 • Den Ausbau des ÖPNV und des Fahrradverkehrs

- 102
- 103 • Die Sicherung eines öffentlich unterstützten Leih-
- 104 fahrradsystems in allen Berliner Bezirken