

Berlin, 26.06. 2019

Bilanz ein Jahr Mobilitätsgesetz: Die Verkehrswende lässt auf sich warten

Am 28. Juni 2018 wurde in Berlin das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands verabschiedet. Der ADFC sieht strukturelle Verbesserungen, kritisiert jedoch, dass Senat und Bezirke die Umsetzung des Gesetzes verschleppen.

Im Februar 2017 trafen sich erstmals Vertreter von ADFC, Volksentscheid Fahrrad und BUND mit Vertretern des Senats und den Regierungsfractionen, um gemeinsam den Radverkehrsabschnitt des Mobilitätsgesetzes zu erarbeiten. Die Verabschiedung des Gesetzes im Juni 2018 stellte einen beispiellosen Erfolg zivilgesellschaftlichen Engagements dar.

ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel: „Das Mobilitätsgesetz ist nicht nur eine Handlungsgrundlage dafür, wie öffentlicher Raum gerechter aufgeteilt, Abgase reduziert und alle Menschen in der Stadt sicher ans Ziel kommen können. Es ist eine grundsätzliche Anleitung dafür, wie wir Mobilität im wachsenden, staugeplagten Berlin überhaupt noch gewährleisten können.“

Einige Entwicklungen machen Hoffnung: Nie arbeiteten im Senat so viele Menschen für den Radverkehr, nie stand so viel Geld zur Verfügung. Mit der infraVelo GmbH hat ein landeseigenes Planungsbüro für den Radverkehr seine Arbeit aufgenommen. Planungen für Radschnellwege nehmen konkrete Formen an. Doch obwohl schon lange vor dem Inkrafttreten des Gesetzes klar war, wo die verkehrspolitische Reise hinget, ist auf den Straßen davon kaum etwas zu spüren.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes ist der Senat weit im Verzug. ADFC und andere Verbände hatten bereits im Herbst letzten Jahres einen detaillierten Entwurf öffentlich vorgelegt. Nach dem Mobilitätsgesetz muss das Radverkehrsnetz bis Ende Juni 2019 definiert sein. Einen neuen Zeitplan gibt es nicht. Eine Verzögerung von einem Jahr wird immer wahrscheinlicher.

Trotz dem Bekenntnis der „Vision Zero“ als Leitlinie aller Planungen wird Radfahren in Berlin nicht sicherer. Unfallschwerpunkte bleiben unverändert, sichere Radwege fehlen. Die Senatsinnenverwaltung verschleppt die Ausweitung der Fahrradstaffel der Polizei. Gefährliche Falschparker auf Radwegen werden allzu oft von der Polizei geduldet, anstatt konsequent abgeschleppt zu werden.

„Das Mobilitätsgesetz ist zwecklos, wenn es ignoriert statt umgesetzt wird. Um der Verkehrswende Schwung zu verleihen, muss die Senatsverwaltung mehr Verantwortung übernehmen und wirkungsvoll koordinieren. Nur so können wichtige Maßnahmen wie temporäre sichere Radverkehrsanlagen, weniger Autoparkplätze im öffentlichen Raum und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung Realität werden“, sagt Frank Masurat, Vorstand des ADFC Berlin.

In einigen Bezirken wie Reinickendorf ist die Einhaltung des Mobilitätsgesetzes politisch nicht gewollt. Mit der Abschaffung des ‚FahrRats‘ wurde dort die Zivilgesellschaft kaltgestellt, es wird sich offen gegen die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes gestellt. Auch in Spandau hat das Mobilitätsgesetz bislang das Radfahren nicht besser gemacht – bis auf eine unerträglich langsame Sanierung des Radwegs auf der Heerstraße passiert nichts. In Treptow-Köpenick, Marzahn-Hellersdorf oder Lichtenberg sieht es ähnlich aus.

Doch die Kluft verläuft nicht unbedingt zwischen Parteien oder der inneren und äußeren Stadt. Auch wo die Verkehrspolitik in den Händen der Grünen liegt, herrscht zum Großteil Stillstand. Der 450 Meter lange Radfahrstreifen an der Holzmarktstraße in Mitte ist eher dem Senat zuzurechnen, die seit Jahren angekündigte Umgestaltung der Fahrradstraße Linienstraße lässt weiter auf sich warten. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg setzt sich über den Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung für die sofortige Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens auf dem Tempelhofer Damm hinweg. Auch Charlottenburg-Wilmersdorf hat keine Bauprojekte auf Grundlage des Mobilitätsgesetzes vorzuweisen, alle öffentlichen Diskussionen dort bleiben ohne Ergebnisse. Viele der Verantwortlichen beziehen sich auf Bearbeitungsstau und fehlendes Personal. Doch einige Bezirke zeigen, dass es auch anders geht. Neukölln und Kreuzberg konnten rasch die neu geschaffenen Stellen für die Radverkehrsplanung besetzen und haben bereits Bauprojekte auf die Straße gebracht. Für die Karl-Marx-Straße wurde eine lange beschlossene Planung kurzfristig geändert, so dass dort nun in Rekordzeit ein teilweise mit Pollern geschützter Radfahrstreifen entsteht.

Masurat: „Die unterschiedliche Situation in den Bezirken zeigt, dass Bezirksbürgermeister und Baustadträte den Umständen nicht hilflos ausgeliefert sind. Wer engagiert ist und Prioritäten setzt, kann im Bezirk viel bewegen – das sehen wir noch viel zu selten.“

Der ADFC Berlin fordert von den Bezirksämtern, das Mobilitätsgesetz einzuhalten und lokal umzusetzen. Durchgangsverkehr in Nebenstraßen reduzieren, Fahrradstraßen ausweisen, Fahrradabstellplätze schaffen und vieles mehr kann ohne weiteres sofort begonnen werden – ohne auf den Senat zu verweisen.

Pressekontakt: (in Vertretung) Philipp Poll, presse@adfc-berlin.de Tel: +49 (0)30 – 44 04 13 06



ADFC Landesgeschäftsstelle: Yorckstraße 25, 10965 Berlin
www.adfc-berlin.de twitter.com/ADFC_Berlin facebook.com/ADFC.Berlin

Der ADFC Berlin e.V. ist ein Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. Getragen von mehr als 15.000 Mitgliedern in der Hauptstadt setzen wir uns seit 1983 für ein fahrradfreundliches Berlin ein.