

## **Warum der BUND Berlin das geplante Volkbegehren Fahrrad zwar konstruktiv begleiten, aber weder mittragen noch aktiv unterstützen wird**

Berlin 17.3.2016

Um berlinweit endlich gute Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen, handeln Senat und Bezirke zu zögerlich und unzureichend. Trotz der ehrgeizigen Radverkehrsstrategie des Senats mit Zeithorizont 2025 mangelt es an der stringenten Umsetzung konkreter Maßnahmen, um die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, gefährliche Kreuzungen zu entschärfen, sichere Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl anzubieten oder einfach nur Schlaglöcher zügig zu beseitigen.

Abgesehen von den nicht ausreichenden Personal- und Planungskapazitäten fehlt insbesondere bei der konkreten Umsetzung auf Senats-, aber auch Bezirksebene der politische Wille, dem Autoverkehr Platz zu entziehen und seine beherrschende Stellung in Frage zu stellen. Dabei ist klar: Eine lebenswerte, gesunde und klimafreundliche Stadt ist nur möglich mit weniger fahrenden und stehenden Autos und mehr Raum für den Radverkehr, aber auch für Fußgänger und den Öffentlichen Verkehr. Dies durchzusetzen, braucht starken öffentlichen Druck. Notwendig ist jedoch auch einiges an Überzeugungsarbeit, um die breite Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner für die Vision einer menschengerechten und fahrradfreundlichen Stadt zu gewinnen.

### **Gute Radverkehrspolitik braucht mehr öffentlichen Druck**

Da sich der BUND Berlin für eine konsequente Stärkung des Umweltverbundes und insbesondere auch des Radverkehrs engagiert, teilen wir die grundsätzlichen Ziele des geplanten Volksbegehrens und auch die Ungeduld seiner Initiatoren. Damit Senat und Bezirke endlich engagiert die Berliner Radverkehrsstrategie umsetzen, ist mehr öffentlicher Druck notwendig – generell, aber auch bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen vor Ort. Insofern freuen wir uns, wenn auf Landes- und auf bezirklicher Ebene die bisherigen (ehrenamtlichen) Fahrradaktiven der Verbände stärker von vielen weiteren Menschen dabei unterstützt werden, Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs gegenüber der Politik und den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen und aktiv in den Dialog mit Anwohnenden, Geschäftstreibenden und Autofahrenden vor Ort zu treten.

### **Volksinitiative wäre geeigneter**

Ein Volksbegehren nach Art. 62 Abs. 1 Satz 1 der Berliner Verfassung mit der Vorlage eines Gesetzentwurfs ist naturgemäß hervorragend geeignet, maximale öffentliche Aufmerksamkeit und hohen politischen Druck für ein Thema zu erzeugen. **Jedoch halten wir ein Volksbegehren** – im Gegensatz zu einer Volksinitiative nach Art. 61 – **für ungeeignet**, eine stringente Umsetzung der Radverkehrspolitik voranzubringen. Ein Volksbegehren ist für uns kein Kampagneninstrument, sondern

ein zentrales und wertvolles direktdemokratisches Instrument, um im Zweifelsfall gegen die Mehrheit des Abgeordnetenhauses mit breiter Unterstützung der Berlinerinnen und Berliner eine grundsätzliche politische Entscheidung durchzusetzen (Energietisch, Tempelhofer Feld).

Ein Volksbegehren, das darauf angelegt ist, nach der ersten Stufe einen Kompromiss mit der Mehrheit des Abgeordnetenhauses zu finden, ist kein Volksbegehren, sondern eine Volksinitiative. Diese würde zudem die Möglichkeit bieten, deutlich konkretere Forderungen zu stellen (Personal, Haushaltsmittel etc.) und diese durch eine hohe Anzahl von Unterschriften zu untermauern. Eine solche Volksinitiative würde der BUND Berlin tatkräftig unterstützen und mittragen (mit einem breiteren Forderungskatalog).

### **Warum der BUND Berlin das Volksbegehren nicht mitträgt**

Der BUND Berlin unterstützt ein Volksbegehren, wenn der Inhalt des Gesetzentwurfes unseren Satzungszielen entspricht, in sich stimmig ist, den Senat und die Bezirke zu einer anderen Politik zwingt und Aussicht auf Erfolg bei einem Volksentscheid hat. Kurz gesagt: um einen Gesetzentwurf zu unterstützen, müssen wir als Verband voll dahinter stehen.

Dies ist nach dem Stand der Dinge jedoch nicht der Fall:

1. Fußgänger und ÖPNV-Nutzer ebenso wie die Themen Barrierefreiheit oder Aufenthaltsqualität des Öffentlichen Raumes werden durch den Gesetzentwurf nur indirekt adressiert. Wir teilen zwar das Ziel einer Neuaufteilung des Straßenraums zu Lasten des Autoverkehrs, das betrifft aber alle umweltfreundlichen Verkehrsträger.

2. Das Volksbegehren zum Radverkehr steht nicht in einem grundsätzlichen Konflikt zur Senatspolitik, sondern unterlegt lediglich einige ausgewählte Punkte der Berliner Radverkehrsstrategie mit griffigen Zielen. Die Verankerung dieser Ziele in einem durch Volksentscheid zu Stande gekommenen Gesetz hat zwar eine hohe symbolische, jedoch keine konkrete faktische bzw. rechtliche Wirkung (z.B. Nicht-Bebauung Tempelhof, Neugründung Stadtwerk), ihre Umsetzung ist auch nicht einklagbar.

3. Hinzu kommt: Der Gesetzestext ist kampagnentechnisch formuliert (100 km Radschnellwege, 350 km Fahrradstraßen, 50 grüne Wellen etc.), nicht aber auf die tatsächliche Umsetzung eines sinnvollen Radverkehrskonzeptes ausgerichtet. Die Zielmarken sind zum einen so zum Teil gar nicht umsetzbar wegen fehlender Zuständigkeiten des Senats (z.B. Fahrradstraßen), fehlender bundesgesetzliche Grundlagen (Anordnung von Fahrradstraßen), Gründen, die in der Stadtgeographie liegen (bspw. Realisierbarkeit von Radschnellwegen) und auch technischen Gründen. Zum anderen ist die mit der Auswahl der Ziele vorgenommene Prioritätensetzung tatsächlich nur bedingt sinnvoll.

### **Radschnellwege:**

Wer 100 km Radschnellwege in der im Gesetzentwurf definierten Qualität fordert, sollte zumindest ansatzweise definieren können, wo und wie diese im Berliner Stadtgefüge sinnvoll realisiert werden können.

In Berlin sind nach Einschätzung des BUND Berlin Radschnellwege in der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definierten bzw. in

dem im Gesetzentwurf davon abweichendem Standard nur an wenigen Stellen möglich, weil dafür berlinweit die kreuzungsfreien Trassen fehlen (insbes. entwidmete Bahntrassen)<sup>1</sup>. Im Unterschied zu den von der FGSV definierten Standards für Radschnellverbindungen fordert der Entwurf für ein Berliner Radverkehrsgesetz BerlIRG (§4, Abs. 2) *durchgehend ampel- und autofrei(e) sowie grundsätzlich kreuzungsfrei(e)* Strecken. Über eine getrennte (FGSV-Definition) oder gemeinsame Führung des Rad- mit dem Fußverkehr wird keine Aussage getroffen. Der (unabhängig vom Volksentscheid) vorgeschlagene Multifunktionsweg auf der Stammbahn zwischen Gasometer Schöneberg und Lichterfelde-West (ca. 5,3 km) wäre für den Radverkehr durchaus ein sehr attraktives Angebot. Die Stammbahntrasse wird aber schon kurz- bis mittelfristig für den Regionalverkehr zwischen Potsdam, Kleinmachnow, Zehlendorf und Berlin benötigt.

Zudem: Im Zweifelsfall räumen wir gegenüber teuren Infrastrukturmaßnahmen wie kreuzungsfreien Radschnellwegen angesichts der flächendeckenden Defizite derzeit „einfachen Maßnahmen“ für die Verbesserung und den Ausbau des Radverkehrsnetzes den Vorrang ein (gute Radverkehrsinfrastruktur für Alle).

### **Fahrradstraßen:**

Für Fahrradstraßen (§3) sind die Bezirke zuständig, und selbst, wenn es dazu einen unterstützenden BVV-Antrag gibt, muss/kann die Verwaltung diesen nicht umsetzen, weil teilweise die Ausführungsvorschrift der StVO dagegen stehen könnte. Diese legt fest, dass es in der Straße "mehrheitlich" Radverkehr gibt oder dies alsbald zu erwarten ist. Um bis 2025 350 km Fahrradstraßen zusätzlich zu den bestehenden ca. 24 km umzusetzen, müsste also erstmal das Bundesrecht geändert werden. Entscheidend ist für den BUND Berlin zudem nicht primär die km-Zahl der als Fahrradstraßen gewidmeten Nebenstraßen, sondern dass endlich die Infrastruktur im Haupt- und Nebenroutennetz verbessert wird (z.B. Asphaltierung gepflasterter Straßen, Abbau von Ampeln im untergeordneten Straßennetz, Vorfahrtsregelungen für Fahrradrouten etc.). Oder anders ausgedrückt: Berlin muss endlich systematisch ein zusammenhängendes Berliner Radverkehrsnetz realisieren wird, dabei aber ebenso auch vermehrt Begegnungszonen, Spielstraßen etc. einrichten.

### **Grüne Wellen:**

Grüne Wellen (§7) sind laut Gesetzentwurf an mind. 50 Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen bis 2020 zu realisieren. Abgesehen vom Mangel an konkreten Vorschlägen: Laut Definition (§2, Abs. 7) sollen mind. 3 aufeinander folgende Lichtverkehrsanlagen so koordiniert werden, dass *mind. 85% des Radverkehrs ohne Halt* passieren können. Zugleich soll die Räumzeit für Fußgänger von 0,8 m/s gewährleistet werden (heute: 1,2 m/s) und zugleich die Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger möglichst gering gehalten werden. Verlängert man jedoch die Zwischenzeiten (Rot für alle), so verlängern sich auch die Wartezeiten für alle, also auch für Radfahrer und Fußgänger. Für den BUND Berlin hat im Übrigen an allen Ampeln in Berlin eine „grüne Welle“ für die Querung von Straßen durch Fußgänger

---

<sup>1</sup> Hinweis: Der BUND Berlin untersucht derzeit an konkreten Beispielen, in welchen Einzelfällen Radschnellverbindungen nach FGSV-Standard in Berlin angelegt werden können, und wie ansonsten für die nachfragestarken innerstädtischen Pendler Routen der Ausbau-Standard deutlich angehoben werden kann, ohne die FGSV-Definition der Radschnellverbindung in Frage zu stellen.

Priorität. Notwendig ist zudem insbesondere der Abbau von Ampeln im untergeordneten Straßennetz (s.o.).

### **Weitere kritische Anmerkungen**

Diese kritischen Anmerkungen lassen sich zu den weiteren Punkten des Gesetzentwurfs ergänzen. So sind z.B. Fahrradstaffeln der Polizei sind sicher eine zielführende Maßnahme, noch wichtiger ist aber für uns die Absicherung der Radverkehrsausbildung in den Schulen. Folgt man der Logik, eine Stabsstelle Radverkehr bei der politischen Leitung anzusiedeln, müsste analog auch eine Stabsstelle Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr etc. geschaffen werden – eine effiziente und durchsetzungsfähige Verwaltungsorganisation sieht anders aus. Auch lassen sich leider selbst bei Entfall aller Parkplätze und Reduzierung von Gehwegbreiten nicht an allen Hauptstraßen die in § 6 definierten Anforderungen („Radverkehrsanlagen mit leicht befahrbarem Belag, in sicherem Abstand zu parkenden Autos und in ausreichender Breite, dass sich Radfahrende gegenseitig sicher überholen können“) realisieren.

### **Fazit des BUND:**

Der Gesetzentwurf ist als solcher weder faktisch noch sinnvoll umsetzbar. Tatsächlich ist es auf Grund der rechtlichen Rahmenbedingungen auch nur schwer machbar, ein wirksames Gesetz zu formulieren, welches Senat und Bezirke zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie zwingt.

Ein entschärftes Gesetz dürfte – da es weitgehend der Radverkehrsstrategie entspricht – problemlos nach der ersten Stufe des Volksbegehrens vom Abgeordnetenhaus angenommen werden. Mit einer Volksinitiative ließen sich dagegen weitergehende Forderungen formulieren und durchsetzen (s.o.).

Ein faktisch nicht umsetzbares Gesetz dürfte bei einem Volksentscheid nur bedingt eine Chance auf Erfolg haben. Es besteht sogar die Gefahr, dass sich der Senat (und die Mehrheit des Abgeordnetenhauses) ihr zögerliches und unzureichendes Handeln durch ein Scheitern des Volksentscheides bei der Abstimmung quasi absegnen lassen. Das allerdings wäre ein Fiasko nicht nur für den Radverkehr. Welche Abfangmöglichkeiten durch die Vorlage einer light-Version eines Gesetzes und die Festlegung des Abstimmungstermins dem Senat und der Mehrheit im Abgeordnetenhaus zur Verfügung stehen, hat leider bereits der Volksentscheid des Energietisches gezeigt.