

Die Generationenfrage

Vor gut einem Jahr verabschiedete das Abgeordnetenhaus das Berliner Mobilitätsgesetz. Die Architektenkammer begleitet dessen Umsetzung mit einer Arbeitsgruppe.

Text: Torsten Landsberg

Der Verkehr bewegt sich zäh voran. Sogar die Tram, deren Gleise hier vom Mittelstreifen in den Fließverkehr führen, steht an diesem Nadelöhr im Stau: Rushhour in Berlin. In den meisten Autos sitzt nur eine Person – der Klassiker des Individualverkehrs. Das Konzept der autogerechten Stadt stammt aus den 1970er Jahren, aus der guten alten Zeit, als die Spritpreise günstig und die Städte noch nicht überfüllt waren. In einer seit Jahren stetig wachsenden Großstadt wie Berlin ist dieses alte Muster nicht mehr zeitgemäß.

Im Juni 2018 verabschiedete das Abgeordnetenhaus das Berliner Mobilitätsgesetz, das die Verkehrswende einleiten soll. Darin geregelt waren zunächst die übergeordneten Ziele, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Radverkehr, schließlich hat der Senat mit dem Gesetz auf die Forderungen und nicht zuletzt auch die Erfolgsaussichten der Initiative Volksentscheid Fahrrad reagiert. Die Gesetzestexte zu den Themen Fußverkehr, neue Mobilität und Wirtschaftsverkehr sollen im kommenden Jahr ausformuliert sein.

Das Mobilitätsgesetz sieht vor, dass bei künftigen Entscheidungen über Baumaßnahmen nicht mehr der motorisierte Verkehr im Zentrum der Planungen steht, sondern die Interessen der Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer Vorrang genießen. Erklärtes Ziel ist die „Vision Zero“: keine Unfälle mehr mit schweren Personenschäden oder gar Todesfällen. Um die Umsetzung zu begleiten, hat sich im November 2018 in der Architektenkammer die Arbeitsgruppe Mobilitätsgesetz gegründet. Zu ihren Aufgaben zählt die fachliche Bewertung von Referentenentwürfen und die Formulierung von Stellungnahmen.

„Berlin ist im Umbruch“, sagt Hille Bekic, Mitglied in der Arbeitsgruppe und im Vorstand der Architektenkammer Berlin sowie Mitinitiatorin des Fahrrad-Volksentscheids. „Das Gesetz hat Einfluss auf den öffentlichen Raum, Gebäude und Bauprozesse, deshalb können wir eine regulatorische Hilfestellung brauchen.“ Das betrifft die eigene Branche ebenso wie die nachhaltige Stadtentwicklung: „Das Gesetz muss bei Neubauten umgesetzt werden und wir müssen auch überlegen, wie wir den Baustellenverkehr reduzieren oder anders organisieren“, sagt Bekic. Im städtischen Raum seien zudem viele Akteure mit unterschiedlichen Interessen an der Diskussion beteiligt, „die Industrie strebt nach einem auto-

nomen Verkehr“. Es sei wichtig, angesichts der sich abzeichnenden Flächenkonflikte die Argumente aller Seiten zu hören „und dabei den Klimaschutz als übergeordnetes Ziel im Blick zu behalten“.

Wegen der Fokussierung auf die Themen Radverkehr und Elektromobilität sei der Fußverkehr lange stiefmütterlich behandelt worden, sagt Britta Deiwick, die für den Ausschuss Gesetze, Normen und Verordnungen in der Arbeitsgruppe sitzt. „Dabei werden viele Wege zu Fuß zurück gelegt, selbst zum Erreichen des ÖPNV“, sagt Deiwick. Zu beachten seien Gehwegbreiten, eine Reduzierung der Lärmbelastung, die Pflanzung von Bäumen zum Zweck der Verschattung sowie eine



Rushhour in Berlin, Mariendorfer Damm

ausreichende Beleuchtung. „Und es müssen Möglichkeiten zum Verweilen geschaffen werden, ohne Konsumzwang.“ In ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat die Arbeitsgruppe die Bedeutung des Erholungswerts und die Barrierefreiheit unterstrichen.

Britta Deiwick plädiert dafür, nicht alles für den Radverkehr zu opfern und verweist auf den Radschnellweg am Teltowkanal, dessen Planungsphase von den zehn vorgesehenen Trassen am weitesten vorangeschritten ist. Vor dem für 2022 anvisierten Baubeginn müssen dort Bäume gefällt werden, Proteste oder gar Klagen sind nicht ausgeschlossen. „Das Fällen von Bäumen kann auch nicht die Lösung sein, wenn man den Klima-Aspekt mitbetrachtet“, sagt Deiwick, „so führen grundsätzlich positive Entwicklungen zu neuen Problemen.“

Guntram Jankowski aus dem Arbeitskreis Nachhaltiges Planen und Bauen wirkt in der Arbeitsgruppe Mobilitätsgesetz mit, „damit der öffentliche Raum wieder gut funktioniert“. Dazu zählten mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer, die dann nicht mehr auf Gehwege ausweichen und dort Fußgänger bedrängen würden. Auch ästhetische und praktikable Lösungen seien notwendig. Die stark kritisierten und inzwischen auf dem Prüfstand befindlichen Begegnungszonen mit Sitzbänken auf ehemaligen Parkplätzen „haben den Charakter von Experimenten, weil die Politik unter Druck stand, etwas zu machen“. Nun gelte es, bessere Lösungen als die von den Anwohnern nie wirklich akzeptierten Stadtmöbel zu finden.

Im Stadtbild müssten zudem Akteure mit wirtschaftlichen Interessen stärker reguliert werden. „Tankstellen stehen auf privaten Grundstücken, Elektrozapfsäulen dagegen an Parkplätzen im öffentlichen Raum.“ Das sei zu überdenken, es gehe schließlich darum, nicht nur von emissionsstarken Fahrzeugen, sondern allgemein vom Autoverkehr weg zu kommen, sagt Jankowski: „Für den Verkehrsfluss macht es keinen Unterschied, ob E-Autos oder solche mit Verbrennungsmotoren die Straßen verstopfen.“

Das ist grundsätzlich im Sinne der Umwelt- und Verkehrssenatorin Regine Günther, die sich für die Abschaffung privater Autos aus-

spricht. Doch trotz der Blechlawinen, die zu den Stoßzeiten auf der Stadtautobahn und den Hauptverkehrsstraßen mehr stehen als fahren, zeichnet sich kein Abschreckungseffekt ab, im Gegenteil: Die Zahl der in Berlin zugelassenen Autos hat zuletzt von 2008 auf 2009 abgenommen – seitdem ist sie kontinuierlich gestiegen, 2018 knackte sie zum ersten Mal die Marke von 1,2 Millionen Fahrzeugen. Ob die geplante Förderung für mehr Carsharing-Angebote das Problem löst, ist fraglich. Bislang zeigen Studien, dass diese Angebote mehr Autoverkehr zur Folge haben, aber nicht dazu führen, dass Autobesitzer ihr Fahrzeug abschaffen. Auch E-Tretroller werden die Probleme nicht lösen. Ist der Trend weg vom Auto also nur ein gefühlter? Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz argumentiert mit Verweis auf die steigende Bevölkerungszahl, dass der Motorisierungsgrad in Berlin proportional sinkt.

Dass die Verkehrswende einen langen Atem brauchen wird, zeigen die sprichwörtlichen Baustellen: Der öffentliche Nahverkehr muss zuverlässiger und besser getaktet funktionieren, wenn ihn mehr Menschen nutzen sollen. Radwege verlaufen über Baumwurzeln und enden im Nichts; das bloße Streichen von Radspuren mit grüner Farbe schreckt, wie sich zeigt, nur wenige Paket- und Kurierfahrer da-

von ab, auf ihnen zu parken; an Knotenpunkten fehlt es an Abstellplätzen, sowohl für Fahrräder als auch für Autos.

Auch die politische Planung hinkt hinterher. Das Thema Fußverkehr sollte ursprünglich bis Ende 2018 in einen Gesetzestext gegossen sein, die Senatsverwaltung geht derzeit davon aus, dass er im Frühjahr 2020 beschlossen wird. Dann soll auch der Referentenentwurf für Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität vorliegen, beide Felder werden derzeit in Workshops diskutiert, auch unter Teilnahme der Arbeitsgruppe aus der Architektenkammer. Der Netzplan für den Radverkehr, der laut Gesetz ein Jahr nach dessen Inkrafttreten vorliegen sollte, verzögert sich ebenfalls: Es sei vorgesehen, neben dem Netzplan auch ein Handlungskonzept und einen Kostenrahmen zu erstellen, teilt die Senatsverwaltung mit. Die Ergebnisse sollen bis Jahresende mit den Bezirken diskutiert werden.

Hinzu kommt eine über Jahre zusammengesparte Verwaltung. „Es ist auch nicht gerade ideal, dass viele Bauvorhaben, die derzeit umgesetzt werden, dem Mobilitätsgesetz schon nicht mehr entsprechen, weil sie vor dessen Inkrafttreten genehmigt wurden“, sagt Hille Bekic. Ihre Prognose für die Verkehrswende: „Solche Veränderungen überdauern einen Generationswechsel.“ □



Mobilitätsangebote am Nord-Süd-Grünzug in Berlin