



changing cities

**5 Jahre Mobilitätsgesetz Berlin
Pressekonferenz am 28. Juni 2023**



**5 Jahre Mobilitätsgesetz Berlin
Pressekonferenz am 28. Juni 2023**

Jens Steckel & Ragnhild Sørensen

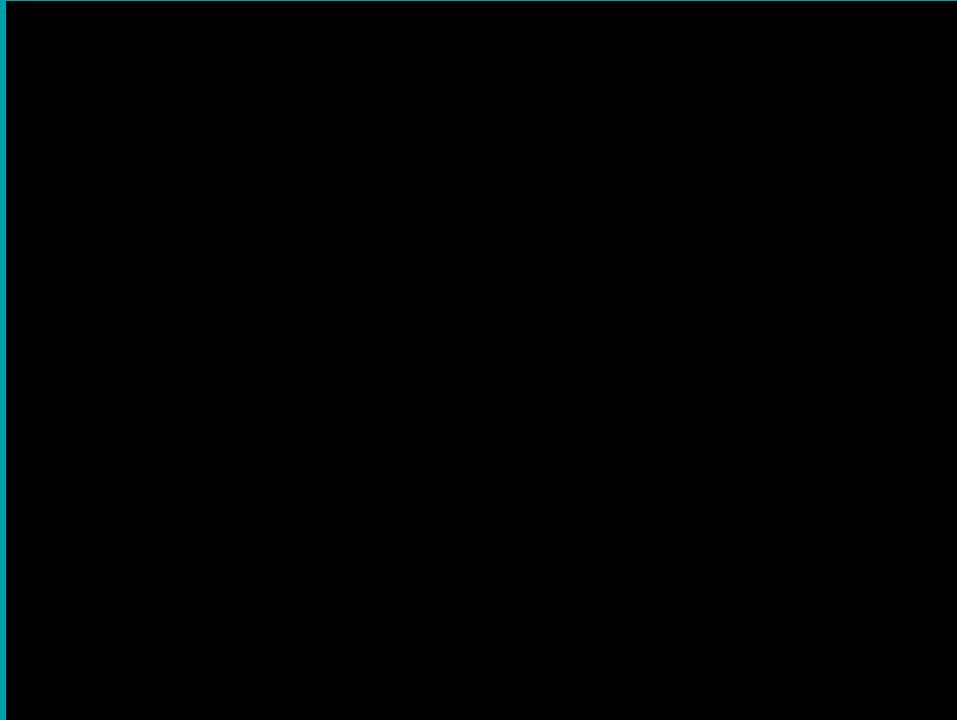
Das gute Leben in der Stadt ist möglich...



changing cities



- aber es wird uns nicht geschenkt



Prüfen und priorisieren



- Das Mobilitätsgesetz, 2018 im AGH beschlossen
- Der Radverkehrsplan, vom Senat 2021 beschlossen

Prüfen und priorisieren



- Das Mobilitätsgesetz, 2018 im AGH beschlossen
- Der Radverkehrsplan, vom Senat 2021 beschlossen

stattdessen...

Prüfen und priorisieren



- Das Mobilitätsgesetz, 2018 im AGH beschlossen
- Der Radverkehrsplan, vom Senat 2021 beschlossen

stattdessen...

- Mitarbeitende im Senat und Bezirk erstellen Listen mit zu streichenden Radprojekten

Das Mobilitätsgesetz 2018



1. Vorrang des Umweltverbundes, also Fuß-, Rad-, und öffentlicher Verkehrs
2. Radverkehrsnetz schaffen bis 2030
3. Vision Zero, also keine Getöteten oder Schwerverletzten

Radverkehrsplan



Rechtsverordnung

- konkretisiert die Ziele des MobG,
- enthält Radverkehrsnetz als Netzplan,
- definiert Netzkategorien (Vorrangnetz, Ergänzungsnetz und Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen) genauer,
- definiert die jeweiligen Qualitätsstandards,
- legt einen Ausbaupfad je Jahr bis 2030 fest.

(Radschnellverbindungen aus Verfahrensgründen ausgespart)



**Ergebnisse des Monitorings
Radverkehrsnetz
Stand 23. Juni 2023**



changing cities



- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

SOLL

RSV



changing cities



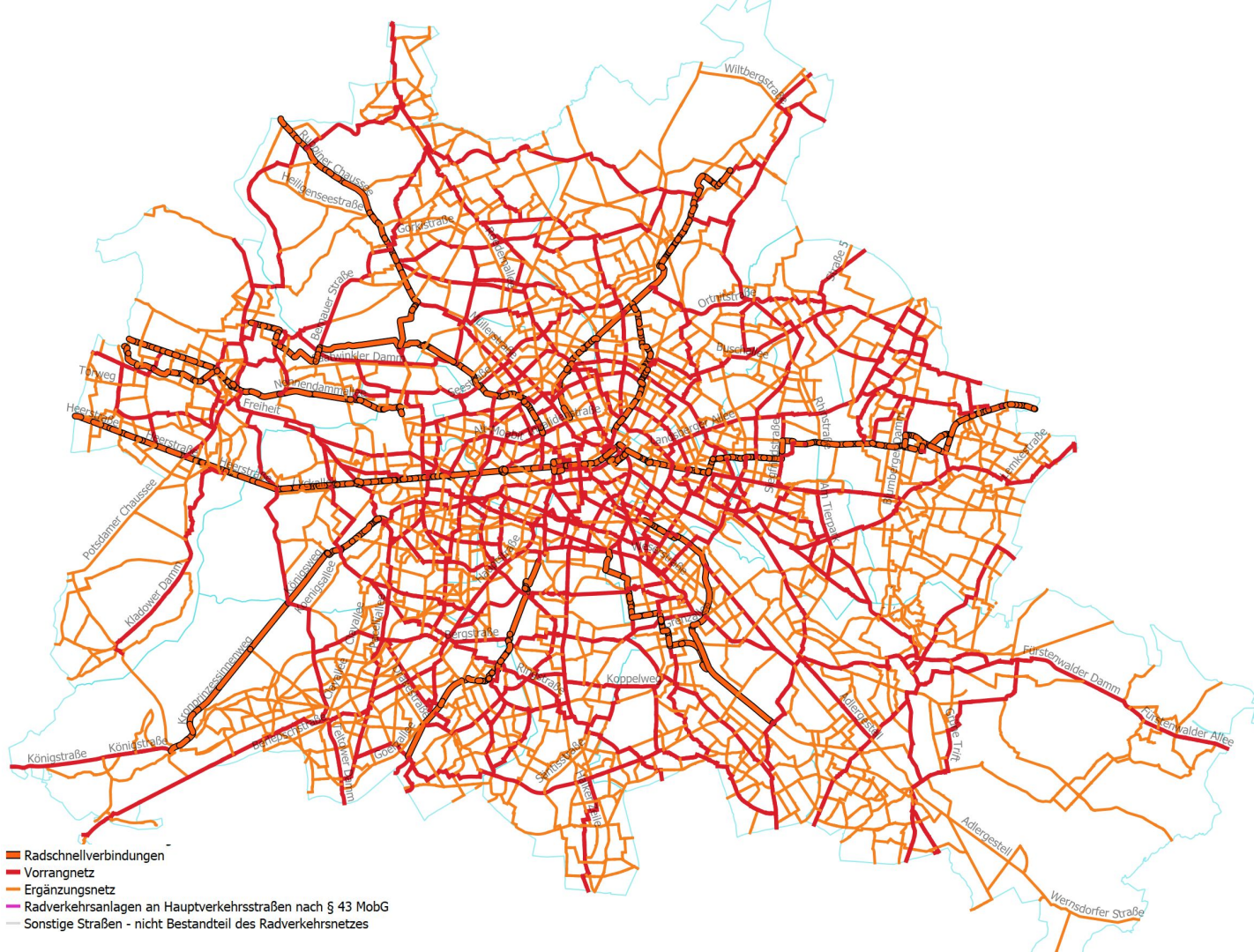
- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

SOLL

RSV
Vorrangnetz



changing cities



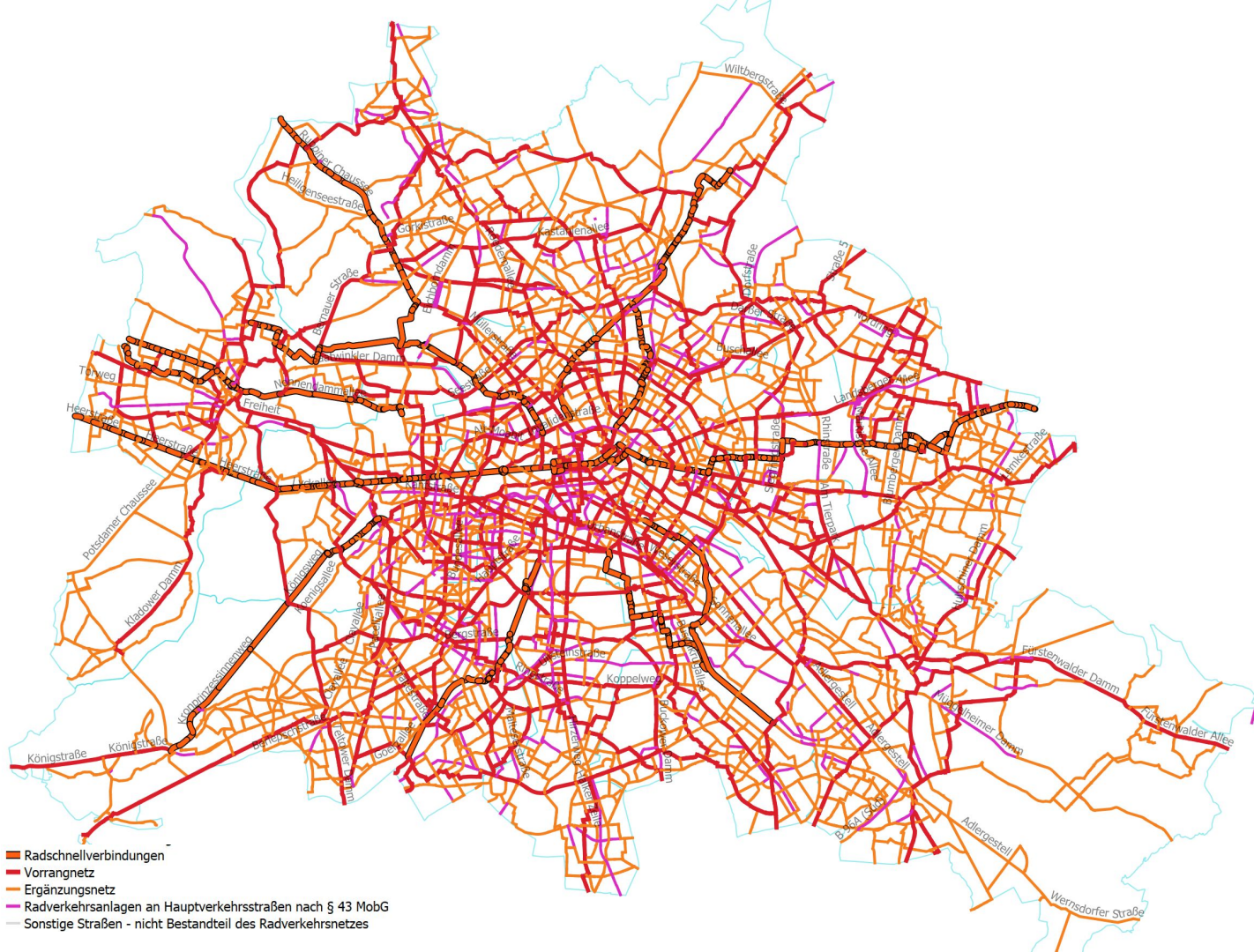
- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

SOLL

RSV
Vorrangnetz
Ergänzungsnetz



changing cities



- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

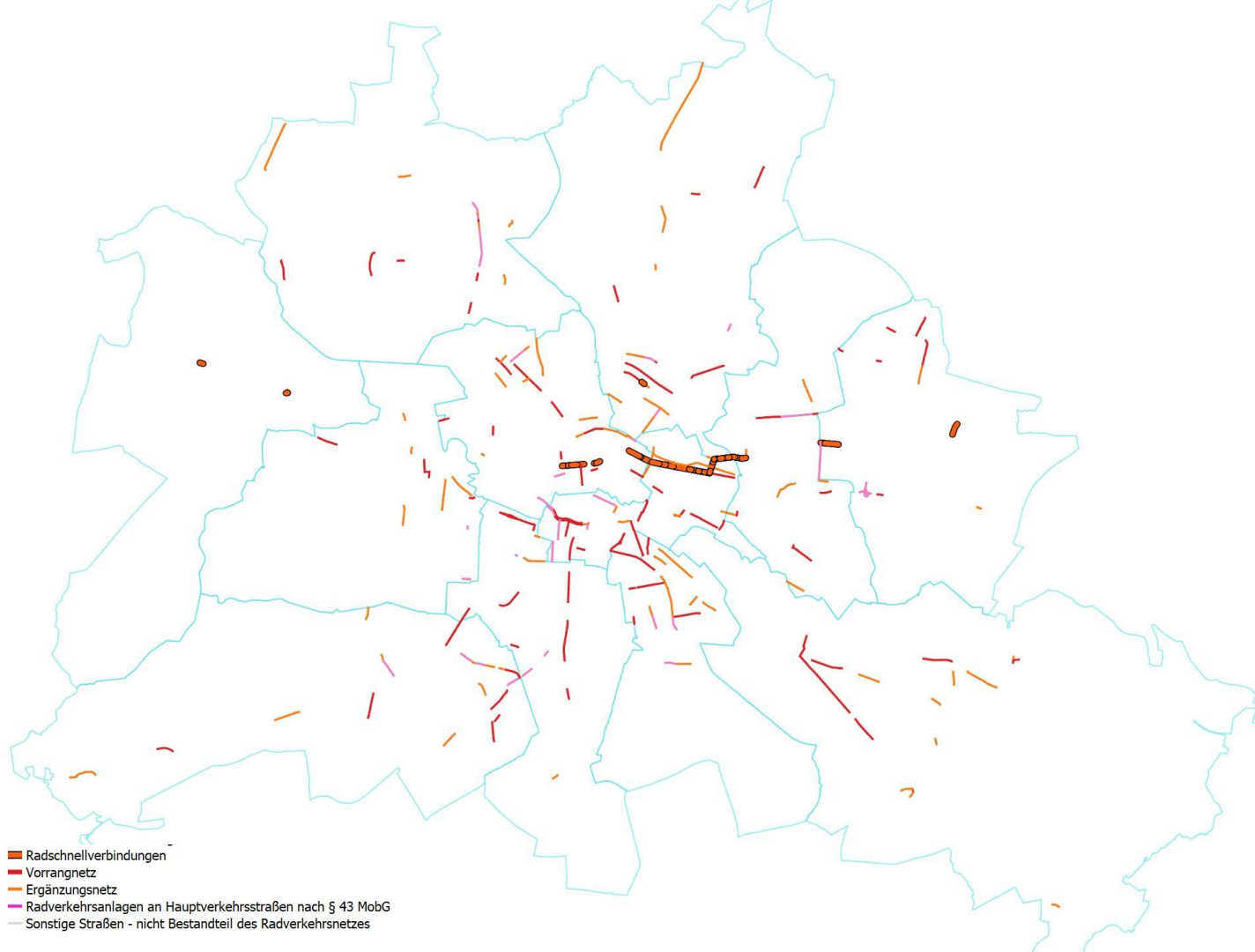
SOLL

RSV
Vorrangnetz
Ergänzungsnetz
RVA an HVS

2.698 km
100 %



changing cities



- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

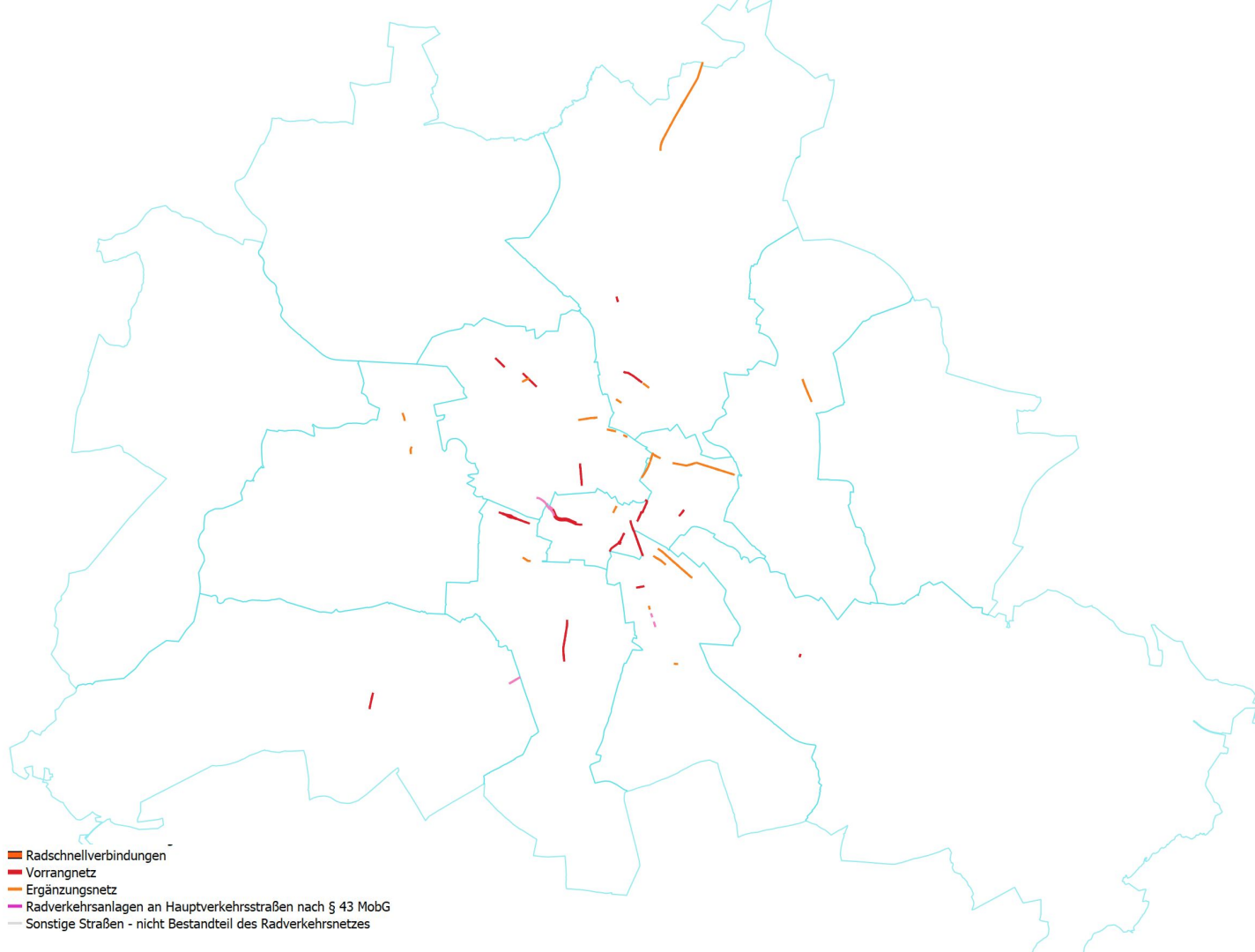
IST

**mindestens ein
baulicher
Standard
teilweise erfüllt
2018 - 2023**

**121 km
4,5 %**



changing cities



- Radschnellverbindungen
- Vorrangnetz
- Ergänzungnetz
- Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen nach § 43 MobG
- Sonstige Straßen - nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes

IST

alle
wesentlichen
baulichen
Standards
erfüllt
2018 - 2023

28 km
1,0 %

SOLL-IST-Vergleich



Netzkategorie	SOLL	IST mindestens ein baulicher Standard teilweise erfüllt	IST alle wesentliche baulichen Standards erfüllt
Radschnellverbindungen	144 km	7 km	0 km
Vorrangnetz	766 km	54 km	14 km
Ergänzungsnetz	1.481 km	44 km	12 km
RVA an Hauptverkehrsstr.	307 km	16 km	2 km
SUMME	2.698 km	121 km	28 km

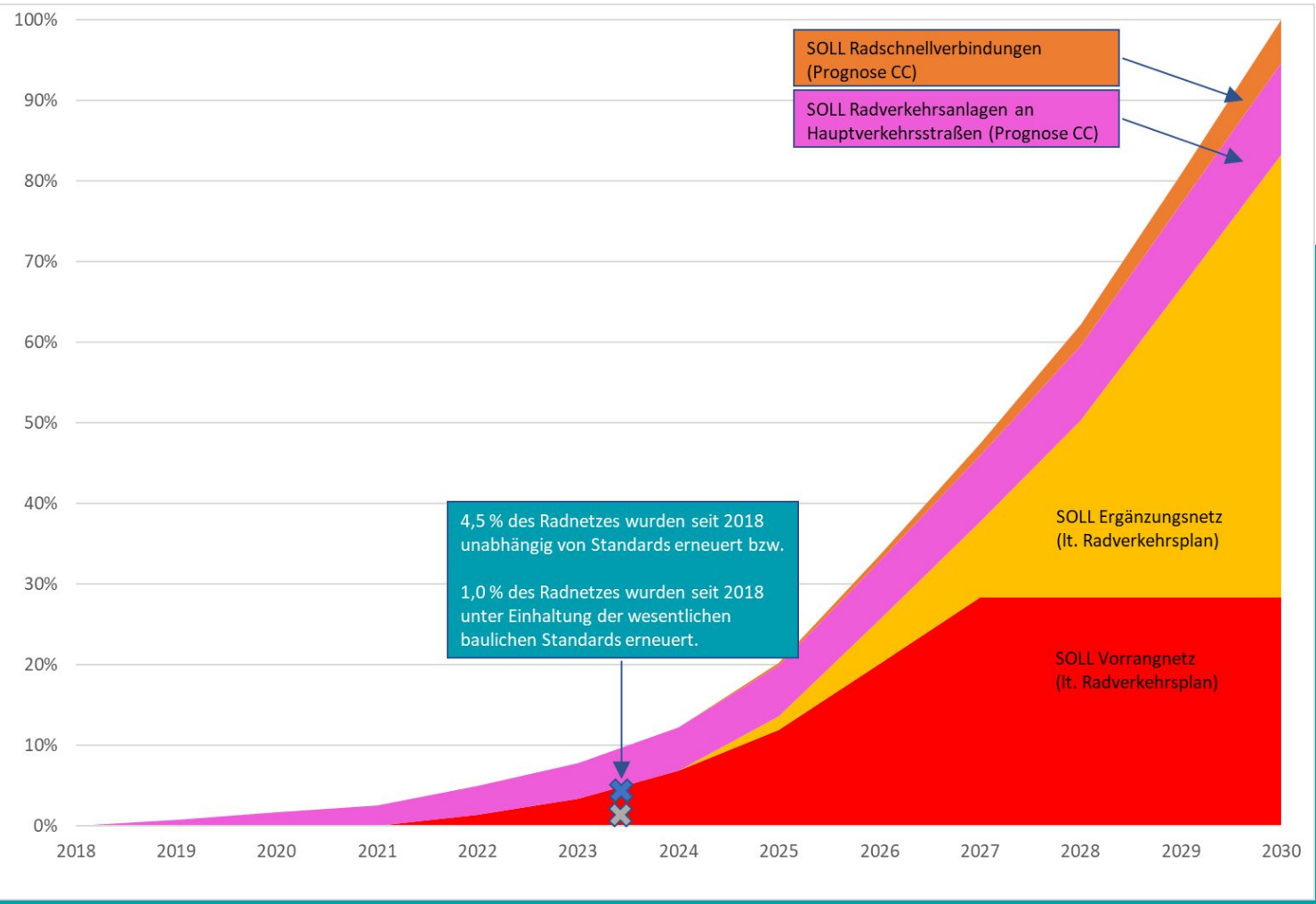
Vergleich Dez 2022 - Juni 2023



Netzkategorie	IST Dezember 2022 mindestens ein baulicher Standard teilweise erfüllt	IST Juni 2023 mindestens ein baulicher Standard teilweise erfüllt	ZUWACHS
Radschnellverbindungen	7 km	7 km	+ 0 km
Vorrangnetz	49 km	54 km	+ 5 km
Ergänzungsnetz	42 km	44 km	+ 2 km
RVA an Hauptverkehrsstr.	15 km	16 km	+ 1 km
SUMME	113 km	121 km	+ 8 km



changing cities



SOLL-IST-Vergleich

Radnetz: Wertung zum IST



Der Zuwachs an erneuerten Radverkehrsanlagen ist weiterhin **viel zu gering**. In diesem Tempo weitergebaut hieße, wir benötigen **110 Jahre bis zur Fertigstellung des Radverkehrsnetzes** (und hätten die Standards nicht eingehalten).

Der Zuwachs ist **in den letzten 6 Monaten bereits erlahmt**. Neben jahreszeitlichen Gründen spiegeln sich hier insbesondere politische Gründe wider.

Der überwiegende ($\frac{3}{4}$) Anteil der erneuerten Radverkehrsanlagen genügt nicht den Standards bzw. ist unvollständig. Das zeigt auch: Eine vermeintliche Blockade durch zu hohe Standards gibt es nicht. **Standards werden schon bei den bestehenden Regeln unterschritten.**

Radnetz: Ausblick 2023 und ff.



Die Senatsverwaltung (Vorgängerregierung) und einige Bezirke hatten seit Jahresbeginn 2023 deutlich mehr und deutlich längere Radverkehrsprojekte in Arbeit als zuvor:

Beispielhaft Tempelhof-Schöneberg:

- Fertigstellungen 2021 (ohne Beachten Standards): 3,64 km
- Fertigstellungen 2022 (ohne Beachten Standards): 1,52 km
- geplante Fertigstellungen 2023: 9,35 km

Die Projekteinheit für den beschleunigten Radwegebau und einige Bezirke hatten im April 2023 Projekte mit einer Länge von 48 km in Arbeit, für die 2023 die verkehrsrechtliche Anordnung geplant war.

Radnetz: Ausblick 2023 und ff.



Aber: Aktuell hat SenMVKU nahezu alle Radverkehrsprojekte gestoppt, indem sie:

- am 15.06.2023 die Anordnungen aussetzte und keine Prüfungen, Stellungnahmen und Anordnungen mehr vornimmt (gilt für Projekte an Hauptverkehrsstraßen) und
- am 20.06.2023 die erteilten Finanzierungs- bzw. Mittelzusagen außer Kraft setzte (gilt für nahezu alle Radverkehrsprojekte, auch im Nebennetz, die von den Bezirken geplant und umgesetzt werden, für die aber Mittelzuweisungen des Landes nötig sind.)

Der Stopp betrifft damit besonders den gewachsenen Planungsvorlauf, der unmittelbar vor der Umsetzung stand.

Stopps



- Neue Planungen können nicht vergeben werden.
- Laufende Planungen sind blockiert, weil Mitwirkungshandlungen SenMVKU unterbleiben.
- Bauleistungen können nicht vergeben werden.
- Förderanträge können nicht gestellt werden.
- Bereits erteilte Förderzusagen verfallen.
- Geplante Finanzierungen fallen somit in sich zusammen.
- Daran arbeitendes Personal in der Verwaltung wird demotiviert und fluktuiert.
- Personalressourcen Dritter bei Planung und Bauausführung wandern ab.

Fazit: Der Stopp wirkt sich auch mittelfristig verheerend aus. SenMVKU betreibt einen langwirkenden Kahlschlag rund um Radverkehrsprojekte und Verkehrswende.

Stopp und Vermeidung

Auswege

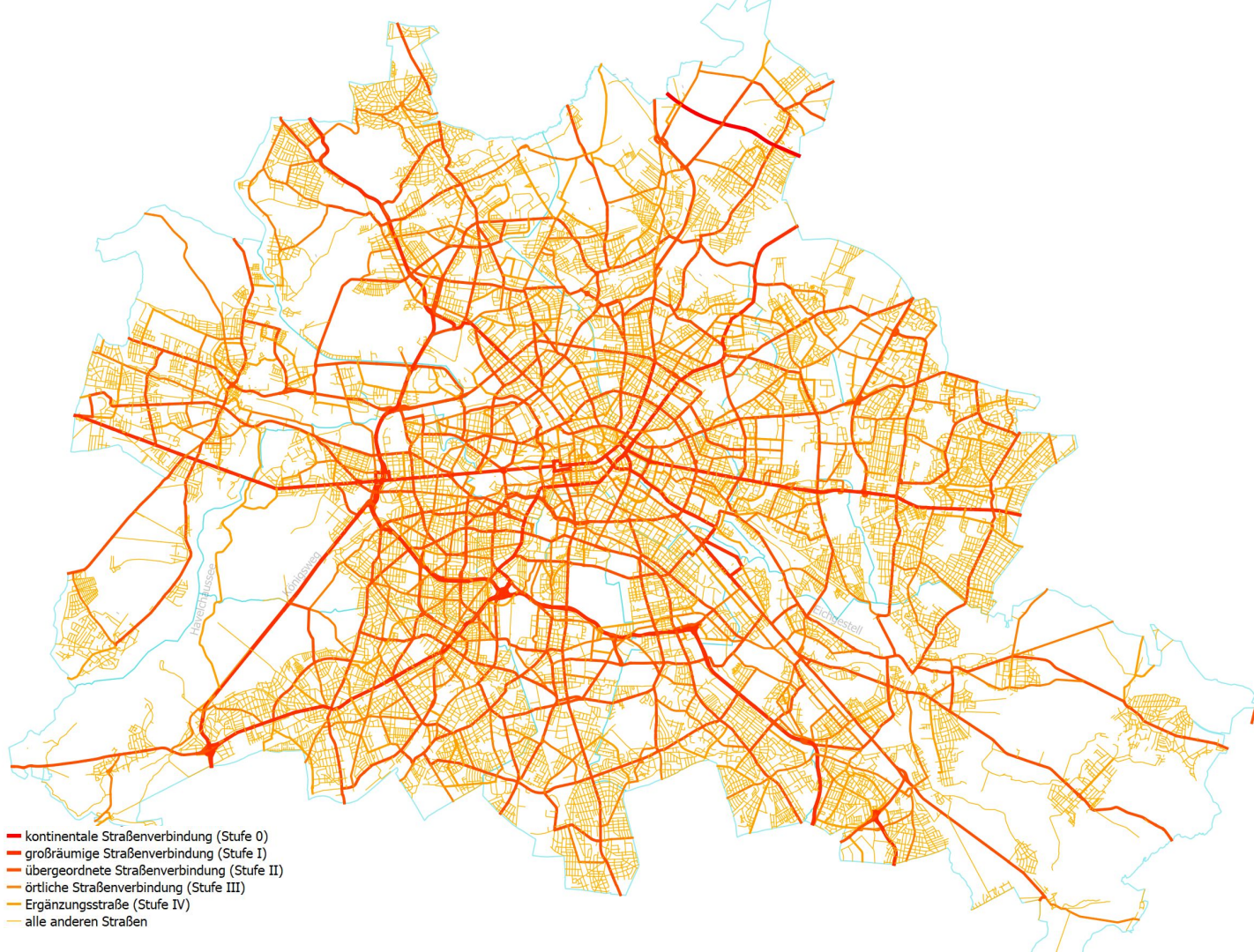


SenMVKU und SPD/CDU tun so, als wären die gestoppten Radverkehrsprojekte besonders “ideologiebehaftet” (also autofeindlich) und hoffen, dass sie nun Radverkehrsprojekte finden, bei denen Kfz keine Fahrstreifen oder Parkplätze einbüßen. Das ist eine Illusion:

- Bereits die Vorgängerregierung hat sich einfache, schnell umzusetzende Projekte ausgesucht.
- Es gibt keine Brachflächen im Verkehrsraum, Flächen können nur umverteilt werden. Weil Grün- und Fussverkehrsflächen nicht in Frage kommen, muss Kfz-Fläche verwendet werden.
- Wer jetzt jahrelange Planungen wegwirft und woanders neu beginnt, braucht Jahre bis zur Baureife.
- Man begibt sich sehenden Auges in eine Sackgasse!
- Die vagen Versprechen, man baut mehr als die Vorgängerregierung, sind populistisch.



changing cities



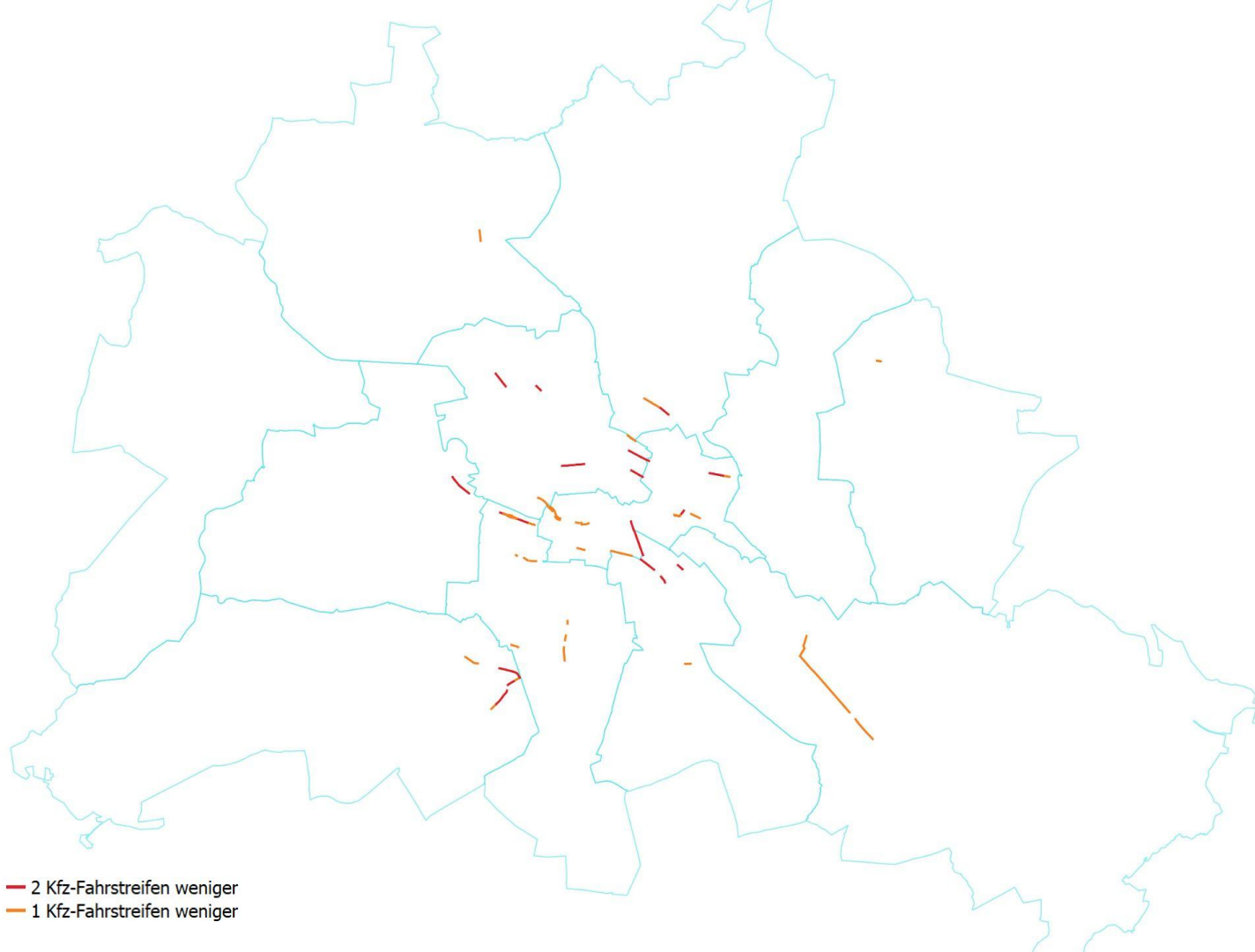
- kontinentale Straßenverbindung (Stufe 0)
- großräumige Straßenverbindung (Stufe I)
- übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II)
- örtliche Straßenverbindung (Stufe III)
- Ergänzungsstraße (Stufe IV)
- alle anderen Straßen

Von Kfz
nutzbares
Straßen-
netz

5.342 km



changing cities



Reduktion
Kfz-Fahr-
streifen
durch RVA

9,7 km -2
13,9 km -1
0,4 %



Die Kahlschlag

Der Kahlschlag



- 9. Mai SenMVKU stoppt parlamentarische Beratung in AGH von Teilen des MobG zum
Wirtschaft und Neue Mobilität
- 15. Juni SenMVKU stoppt Radprojekte (Vorrang fahrende und parkende Kfz)
- 20. Juni SenMVKU stoppt Finanzierung aller nicht im Bau befindlichen Radprojekte
- 27. Juni SenMVKU legt neuen Gesetzesentwurf vor: ohne Parkraummanagement, Neuverteilung
der Verkehrsflächen, Stadtzentrum ohne Verbrennermotoren, Reduktion des MIV und
Verkehrsvermeidung

- Bis Juli Berliner Haushalt 2024/25
- ca. 7. Juli Prüfungsergebnisse Radprojekte, Ultimatum Stadträt*innen: 5. Juli

„Law and Order“



SenMVKU:

ignoriert Vorrang Umweltverbund (Präampel)
ignoriert Standards (Radverkehrsplan)

ignoriert Beteiligung Fahrrad, Bezirke (§19)
ignoriert Doppelhaushalt 22/23
ignoriert Abwägungsprinzip

- >> Vorrang fahrenden und ruhenden Kfz
- >> Standorte depriorisieren, Sanierung statt Neubau
- >> Alleingang
- >> ohne Begründung
- >> Kfz-Parkplätze/Fahrstreifen VOR Verkehrssicherheit

Der Kahlschlag



- **Verschleppung:** Alles, was nicht in den nächsten sechs Wochen in Vergabe geht, wird dieses Jahr nicht mehr umgesetzt
- **Einzelprüfung:** Standards helfen
- **Demotivierung:** Mitarbeitende
- **Vertrauen:** Bezirke
- **Strahlkraft** Berlins: Nachahmeffekt

Vertrauen



SenMVKU torpediert mit den Stopps das Vertrauensverhältnis zu den Bezirken und erschwert damit eine Verwaltungsreform, die das Berlintypische Hin- und Herschieben der Verantwortung zwischen Land und Bezirken hätte beenden können, z. B. mit einheitlicher Verantwortlichkeit für Hauptverkehrsstraßen beim Land.

Das Missverständnis



**Gleichberechtigung sieht
für Privilegierte nach
Benachteiligung aus**

Das Missverständnis



- Hat das MobG 2018 mit verabschiedet
- Saleh nennt Radwegestopp ein „Kommunikationsdesaster“
- Vier Bezirks-SPD-Fraktionen nehmen Abstand

- Hat das MobG 20128 mitverabschiedet
 - Saleh nennt Radwegestopp ein „Kommunikationsdesaster“
 - Vier Bezirks-SPD-Fraktionen nehmen Abstand
- >>> SPD muss sich zum Mobilitätsgesetz bekennen und den Kahlschlag verhindern

- **Wie soll Dekarbonisierung des Berliner Verkehrs jemals gelingen? >> Antriebswende reicht nicht**
- **Verkehrssicherheit für wen? >> Es ist nur eine Frage der Zeit, bis der nächste Radfahrende stirbt**
- **Wenn alles, was nach „grüner Politik“ aussieht, verteufelt wird, gewinnt die AfD an Zulauf**

Klimaschutz

und die dazugehörige Verkehrswende
ist eine Aufgabe aller Parteien

#NichtMitUns



**RADWEGESTOPP? NICHT MIT UNS!
DAS MOBILITÄTSGESETZ GILT!**



**2. JULI, 14 UHR
FAHRRADDEMO AB FALKPLATZ**



Power
Shift



Danke



changing-cities.org
twitter.com/CCitiesOrg
facebook.com/ChangingCities
instagram.com/CCitiesorg
verkehrswende.social/@CCitiesOrg

