

Berlin dreht sich! Der Berliner Volksentscheid Fahrrad – Von der Graswurzelbewegung zum Mobilitätsgesetz

Denis Petri

Am 28. Juni verabschiedete das Berliner Abgeordnetenhaus das Mobilitätsgesetz (MobiG) mit dem offiziellen Namen »Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung«. Der Verabschiedung ging eine über **zweieinhalb Jahre** dauernde Kampagne der Initiative Volksentscheid Fahrrad in Berlin und ihres Trägervereins **Changing Cities e.V.** voraus.

Was sich hinter dem etwas sperrigen Titel verbirgt, ist dabei nicht weniger als die erfolgreichste Graswurzelkampagne im Bereich der Verkehrspolitik, die die Bundesrepublik in den vergangenen Jahren erlebt hat. Zum ersten Mal gelang es ehrenamtlich engagierten Bürger*innen, die gesetzliche Grundlage für den Umbau des Verkehrssystems einer Großstadt zu erkämpfen.

Rückblick

Es begann im Sommer 2015...

Im Sommer 2015 gäerte es bereits an verschiedenen Stellen in Berlin. Die **Initiative Clevere Städte** stellte erste Überlegungen zu einem Volksentscheid an, im **Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln** trafen sich Aktivist*innen außerhalb der bis dato bekannten Verbände und mit der **Fahrradbande** trat eine Gruppe auf, die die Vernetzung der »freien Szene« vorantreiben wollte. Auch innerhalb des ADFC gab es Stimmen, die ein stärkeres und politisch schlagkräftigeres Engagement forderten. Kurz: Die Zeit war reif.



Abb. 1: Start der Unterschriftensammlung

Zehn Ziele für ein Fahrradgesetz

Auf einer Klausurtagung im November 2015, an der fahrradpolitisch Engagierte mit und ohne Verbandshintergrund teilnahmen, wurden **zehn Ziele** beschlossen, die mit einem Volksentscheid durchgesetzt werden sollten. Den Auftakt der Kampagne bildete eine Aktion, bei der ein goldenes Fahrrad mit den Zielen am Roten Rathaus festgekettet wurde. Schnell wuchs die Initiator*innengruppe, zu der niemand aus den etablierten Verbänden wie ADFC und VCD gehörte, auf 70 Personen an, die die Kampagne arbeitsteilig durchführten. Während eine Gruppe mit dem Schreiben eines Gesetzentwurfs für das Berliner Radverkehrsgesetz (RadG) beschäftigt war, erstellten andere Grafiken und Bilder, betreuten Presse- und SocialMedia-Arbeit, feilten an der **Argumentation**, und eine weitere Gruppe bereitete die Unterschriftensammlung vor. In Berlin muss für einen erfolgreichen Volksentscheid ein dreistufiges Verfahren durchlaufen werden. In der ersten Stufe, dem Antrag auf Einleitung eines Volksbegehrens, sind 20.000 Unterschriften in sechs Monaten zu sammeln.

Unterschriftensammlung und Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus

Die Sammlung der Unterschriften fand während des Vorwahlkampfs zum Berliner Abgeordnetenhaus 2016 statt. Innerhalb von etwas mehr als drei Wochen unterschrieben **105.425 Berliner*innen** für das RadG. Die Unterschriften wurden zum Teil von der aktiven Kerngruppe, aber ganz überwiegend von über 1.000 Helfer*innen, die sich vorher zur Unterstützung bereit erklärt hatten, gesammelt. Im Ergebnis stand Berlins schnellster und erfolgreichster Volksentscheid. Das Ergebnis der Unterschriftensammlung war dementsprechend auch im Wahlkampf zur Abgeordnetenhauswahl am 18. September 2016.



Abb. 2: Auszählung der Unterschriften

Initiative verhandelt mit Senat und Parlament

Die Rot-Rot-Grüne Berliner Regierungskoalition versprach im Koalitionsvertrag die Übernahme von Zielen des Volksentscheid Fahrrad in ein Mobilitätsgesetz, mit dem die Abkehr von der autozentrierten Stadtplanung eingeleitet werden sollte. Der Volksentscheid Fahrrad war mit einem Radgesetz gestartet und hat erreicht, dass es ein Verkehrswendegesetz für Berlin gibt. Die Verhandlungen über die Inhalte des Mobilitätsgesetzes begannen

im Frühjahr 2017. Wiederum beispiellos: Vertreter*innen des Senats, des Abgeordnetenhauses und der Zivilgesellschaft in Form des Volksentscheid Fahrrad, des ADFC und des BUND entwickelten miteinander den Gesetzesentwurf. Das geschah weder im stillen Kämmerlein noch konfliktfrei.

Von der Flächenungerechtigkeit zur Vision des entspannten Fahrradfahrens

Der Erfolg des Radentscheids ist ganz wesentlich darauf zurückzuführen, dass es gelungen ist, den politischen Gehalt der derzeitigen Flächenungerechtigkeit bei den Verkehrsflächen aufzunehmen und diesen in eine Vision zu transformieren, die es allen ermöglichen soll, sicher und entspannt Fahrrad zu fahren. Das ist gleichzeitig gut für die Luft, das Klima und die ganze Stadt, weil Menschen durch gute Infrastruktur zum Radfahren geführt werden.

Das Mobilitätsgesetz

Das Berliner [Mobilitätsgesetz](#) gliedert sich in mehrere Abschnitte. Derzeit enthält es einen allgemeinen Teil, einen Abschnitt zum ÖPNV und einen zum Radverkehr. Der allgemeine Teil stellt übergeordnete Ziele und Vorgaben dar. Hier wird der Vorrang für den Umweltverbund, d.h. Radfahrende, Fußgänger*innen und ÖPNV, bei der Planung festgeschrieben und es liegen Regelungen vor, welche Abwägungskriterien bei Interessenskonflikten zu gelten haben, so z.B. der Vorrang des fließenden gegenüber dem ruhenden Verkehr.

*Vision Zero und Mahnwachen für getötete Radfahrer*innen*

Als oberste Leitlinie der Planung wird die »Vision Zero« festgeschrieben: Die Verkehrsplanung muss grundsätzlich darauf ausgerichtet sein, schwere Personenschäden zu vermeiden. Auch wenn das Thema Verkehrssicherheit nicht von Beginn an im Radgesetz des Volksentscheid expliziert war, so stellt es einen Schwerpunkt der Arbeit der Initiative dar. Mit Mahnwachen für getötete Radfahrer*innen wurde das Thema auf die politische Tagesordnung gehoben: Tote und Schwerverletzte sind keine Zahlen in der Statistik, sondern Menschen mit Angehörigen und Freund*innen, für die ein Unfall das ganze Leben jäh verändert.



Abb. 3: Mahnwache

Breite Radwege an allen Hauptstraßen

Im Radverkehrsteil des Mobilitätsgesetzes finden sich die meisten der zehn Ziele der Volksentscheid wieder. Es wird bis 2030 ein dichtes Netz aus Radverkehrsanlagen in der gesamten Stadt geben, zusammengesetzt aus Radschnellverbindungen mit ausreichend breiten Radwegen an allen Hauptstraßen, die gegen das Befahren und Parken durch Kraftfahrzeuge geschützt sind. Hinzu kommt ein für den Radverkehr qualifiziertes Netz aus Nebenstraßen. Bis 2025 werden 100.000 neue Radabstellmöglichkeiten geschaffen, Baustellen radverkehrssicher gestaltet und ein umfangreiches Monitoring über den Fortschritt eingeführt. Bereits vor der Verabschiedung des Gesetzes wurden in Berlin 50 bis 60 neue Stellen für Radverkehrsplaner*innen geschaffen und im Haushalt gut 50 Millionen Euro jährlich für den Radverkehr bereitgestellt.

Nächste Ziele: Fußverkehr und »intelligente Mobilität«

Das Gesetz selbst wird weiter wachsen. Derzeit wird in einem weiteren, breiten Beteiligungsprozess ein Abschnitt zum Fußverkehr verhandelt. Ferner soll es bis Ende 2018 noch um einen Abschnitt zur intelligenten Mobilität - was auch immer das ist - erweitert werden.

Wir haben gewonnen? - Ein Ausblick

Politik vor allem für die, die sich noch nicht aufs Rad trauen

Das Mobilitätsgesetz ist ein Erfolg der Zivilgesellschaft. Genese und Inhalt haben gezeigt, dass Verkehrspolitik zu lange als TINA-Politik (there is no alternative) aufs Auto ausgerichtet war. Jahrzehntlang haben Städte immer wieder davon geredet, dass sie den Radverkehr fördern wollen, aber niemand hat sich an die Neuaufteilung von Flächen gewagt. Heraus kamen sogenannte Schutzstreifen in der Reichweite aufgehender Autotüren, die niemanden, schon gar nicht Eltern mit Kindern oder Umsteiger*innen, zum Radfahren animieren. Der Volksentscheid Fahrrad ist angetreten mit dem Anspruch, nicht allein Politik für die existierenden Radfahrer*innen zu machen, sondern auch für die, die es gerne werden wollen, sich aber nicht trauen.

Aber: Es dauert alles viel zu lange

Die Arbeit ist mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes noch lange nicht erledigt. Es bleiben elfeinhalb Jahre, bis das Radverkehrsnetz dem Gesetz entsprechend fertig gestellt sein soll. Gleichzeitig dauert es in Berlin derzeit im Durchschnitt noch immer vier Jahre, um einen Radweg zu bauen - mit einer reinen Bauphase am Ende von wenigen Wochen. Die Prozesse in der Berliner Verwaltung sind noch an vielen Stellen unklar. Es gibt Merhfachzuständigkeiten, was dazu führt, dass sich entweder alle oder keine Stelle für verantwortlich erklärt, beides eignet sich nicht zur Verfahrensbeschleunigung. In einzelnen Bezirken gibt es Widerstände gegen das Gesetz und Teile der Verwaltung und der Stadtgesellschaft kämpfen weiterhin um jeden Parkplatz.

Wir kämpfen weiter: Changing Cities als Bewegung

Changing Cities, der Trägerverein der Initiative Volksentscheid Fahrrad, begleitet die Umsetzung des MobiG, macht fantasievoll Druck und steht auch der Politik in Berlin mit Rat und Expertise zur Seite. Angeleitet wird dies vor allem durch die [Netzwerke für Fahrradfreundlichkeit](#), die sich in vielen Bezirken gegründet haben. Sie

bündeln Berlins wertvollste und smarteste Ressource: Menschen, die sich in ihrer Freizeit für die Verbesserung der Lebensbedingungen in ihrer Stadt einsetzen.

Damit allerdings nicht genug: Bereits im Frühjahr 2016 folgte dem Radentscheid Berlin die erste vergleichbare Initiative in einer anderen Stadt: [Bamberg](#). Inzwischen wächst die Zahl der Radentscheide zu einer immer stärkeren Bewegung heran: kommunale Radentscheide (z.B. in [Darmstadt](#), [Frankfurt](#), [Kassel](#), [Stuttgart](#), [Hamburg](#) und viele andere mehr, (die mir verzeihen mögen, dass ich sie hier nicht aufgeführt habe), sowie eine [Volksinitiative](#) auf Landesebene in Nordrhein-Westfalen. Sie alle werden getragen vom Bewusstsein, dass Verkehrspolitik von unten gestaltbar ist, ja dass dies der einzige Weg ist, sie gestaltbar zu machen. Der Radverkehr wird derzeit vor allem von der Zivilgesellschaft auf die politische Tagesordnung gesetzt.

Baukastensystem für Radentscheide in jeder Stadt

Und je mehr dieser Initiativen sich finden, desto leichter wird es für die nachfolgenden. Schon jetzt existiert eine Art Baukastensystem mit verschiedenen möglichen Forderungen, die auf unterschiedliche Stadtgrößen skalierbar sind. Es existiert ein Portfolio an Argumentationsfiguren und Aktionsformen, die überwiegend in Berlin entwickelt, aber von den anderen Radentscheiden ganz im Sinne einer quelloffenen Software, aufgenommen, weiterentwickelt und verbessert werden.

Mit jeder Stadt, in der sich eine Radentscheid-Initiative zusammenfindet, wächst auch die Bewegung für den Wandel der Städte. Changing Cities steht für diesen Wandel und für ein Kampagnennetzwerk, das die Verkehrswende von unten voranbringen wird. Vernetzung, Austausch und pragmatische Herangehensweisen an Meinungsverschiedenheiten sind dafür Voraussetzungen.



Abb. 4: Fahrraddemonstration

www.fahrrad-initiativen.de = vernetzen und den öffentlichen Diskurs mitbestimmen

Diese Plattform verfolgt den Anspruch, die vielfältigen und wunderbaren, kleinen und großen, in Verbände integrierte und freie, explizit politische und vermeintlich unpolitische Initiativen im Bereich Verkehrswende

bundesweit zu vernetzen. Voraussetzung ist, dass alle bereit sind, von allen zu lernen. Jede einzelne dieser Initiativen hat Stärken, die es zu bündeln gilt. Ausschlaggebend ist nicht die Frage, ob Poller rot oder blau sein sollten. Auch wenn sich über die Frage trefflich streiten lässt. Auf dieser Website werden Gruppen und Initiativen ihr Arbeitsspektrum darstellen und einen Kontakt bereitstellen, um ihr Können mit anderen Akteuren zu teilen. Die Plattform ist eine Basis für Vernetzung und Austausch.

Eine weitere Voraussetzung ist die Möglichkeit der Intervention in den öffentlichen Diskurs. Expert*innen sind wichtige Stimmen in diesem Diskurs: Sie werden angefragt für Veranstaltungen, von Medien, von Parteien und Verwaltungen. Diese Website stellt den Kontakt zu Expert*innen bereit, die für die Verkehrswende von unten und lebenswerte Städte sprechen können. Wiederum sind hier Kontaktdaten und Arbeitsschwerpunkte zusammengestellt. Wir wollen, dass es künftig eben nicht allein dem Zufall überlassen ist, wer öffentlich zum Thema Verkehrswende spricht.

Zusammenfassung

Es ist möglich, mittels direktdemokratischer Instrumente die verkrusteten Strukturen der Verkehrsplanung aufzubrechen und die Verkehrspolitik zu politisieren. Das kann und muss nicht immer konfliktfrei ablaufen. Die Verhandlungen zum Mobilitätsgesetz standen zwischendurch vor dem Scheitern und die Initiative Volksentscheid Fahrrad bereitete sich intern bereits auf die zweite Unterschriftensammlung vor, ähnlich erging es dem Radentscheid Bamberg. Zentral ist der Verteilungskonflikt um die Verkehrsflächen in den Städten. Diesen Konflikt geht niemand in der Politik freiwillig ein, sondern man muss die Politik dazu bewegen. Dazu eignen sich direktdemokratische Verfahren, denn sie sind wie kein anderes Mittel geeignet, breite Zustimmung zu organisieren und zu belegen. Und auch nach der Durchsetzung der Ziele sind weitere Jahre des Engagements notwendig, um diese dann auch tatsächlich auf die Straße zu bringen.

Zum »Drehen« - Schlussbemerkung

Der Volksentscheid Fahrrad zog mit dem Motto »Berlin dreht sich!« in die politische Auseinandersetzung. Es begann mit einem Zuruf in einer der ersten Sitzungen. Mit der Zeit erschlossen sich immer mehr Bedeutungsdimensionen: Drehen bedeutet Bewegung, Kraft und dennoch eine gewisse Leichtigkeit. Ein Rad dreht sich oder die Kraft von Engagierten dreht die Politik, das Verkehrssystem einer Stadt. Unter den Aktiven des Radentscheids ist die Floskel zum geflügelten Wort auch außerhalb der Initiative geworden. In der großen Gruppe herrschte immer ein munteres Kommen und Gehen mit Brüchen und inhaltlichen Erneuerungen, mit Konflikten und neuen Freundschaften. Auch dies ist Teil dessen, was das Drehen ausmacht. Direktdemokratische Verkehrspolitik ist ein intensives Erlebnis. Es lohnt sich immer, eine Stadt zu drehen!

Autor

Denis Petri ist Chemiker sowie Stadt- und Mobilitätshistoriker. Für den Volksentscheid Fahrrad Berlin organisierte er die Unterschriftensammlung. Als politischer Referent von Changing Cities dreht er ehrenamtlich Städte und kämpft für stadt- und lebensfreundliche Mobilität sowie die De-Privatisierung des öffentlichen Raums. Derzeit verdient er sein Geld als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Berliner Abgeordnetenhaus im Bereich Stadtentwicklung und Smart City.

Kontakt

changing cities

Denis Petri

Lychener Straße 74

10437 Berlin

Email: denis.petri@changing-cities.org

Web: www.changing-cities.org

Redaktion

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Eva-Maria Antz, Ulrich Rüttgers

Ellerstr. 67

53119 Bonn

E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de