



Das Berliner Mobilitätsgesetz

Prof. Dr. Sophia Becker | TU Berlin | IASS Potsdam

06.10.2022 EXPERI Fachtagung



Inhalte

- Berlin in der Verkehrswende
- Das Berliner Mobilitätsgesetz: Drei Erfolgsstrategien des Berliner Volksentscheid Fahrrad
- Das Berliner Mobilitätsgesetz: Evaluation und Empfehlungen

Anzahl Pkw in Berlin von 2012 bis 2022

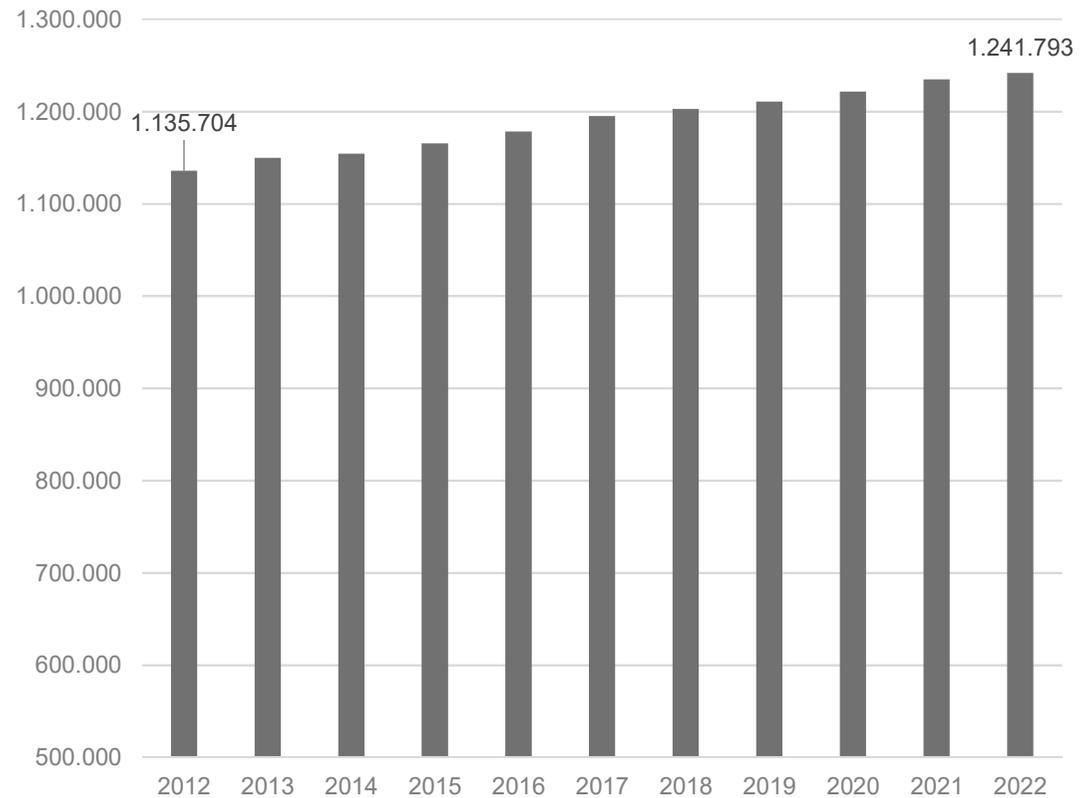
Anzahl Autos in Berlin +9%

Einwohner*innen +10%

Zielwert UBA:
150 Pkws/1000 Einwohner*innen

Berlin 2019:
335 Pkws/1000 Einwohner*innen

Registrierte Pkws in Berlin



Daten: Kraftfahrtbundesamt

Politischer Rahmen

Berlin:

- Mobilitätsgesetz
- Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm
- Innovative Beteiligungsprozesse wie Klimabürger*innen-Rat



Bottom-up: Zivilgesellschaftliches Engagement für nachhaltige Mobilität in Berlin



Volksentscheid Fahrrad (VEF):
Volksentscheid für sichere Radinfrastruktur
→ Mobilitätsgesetz



Berlin autofrei: Volksentscheid für deutliche
Reduktion der erlaubten Pkw-Fahrten



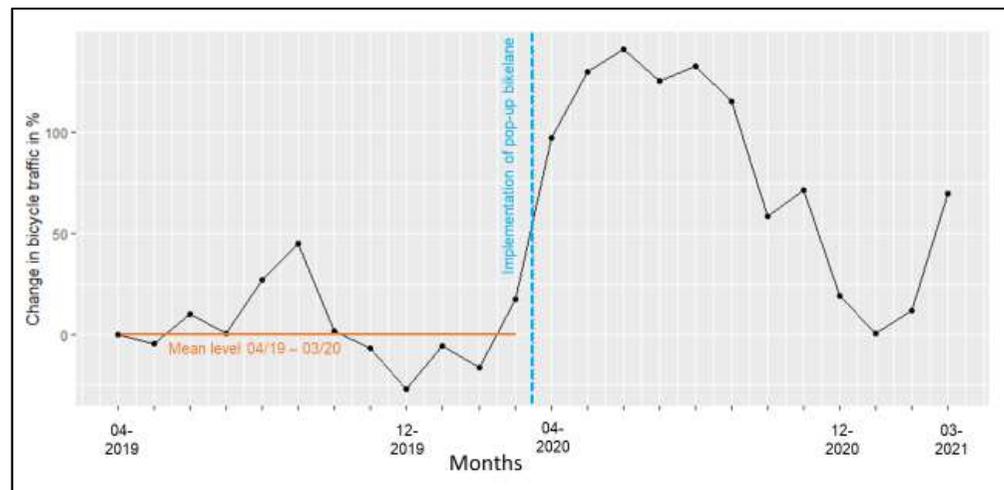
Klimaneustart Berlin: Volksentscheid für
Klimaneutralität bis 2030



Foto: qimby.net [Peter Broytman]

Pop-Up Radinfrastruktur seit 2020

Fallbeispiel Kottbusser Damm



Daten: STRAVA METRO; eigene Darstellung
aus: Becker et al. (2022)

Anzahl der Fahrradfahrten auf dem Kottbusser Damm hat in den 12 Monaten seit Einrichtung des Pop-Up Radwegs um durchschnittlich 73 % zugenommen.

Drei Erfolgsstrategien des Berliner Volksentscheid Fahrrad für das MobG BE



Becker, S., Bögel, P., Upham, P., 2021. The role of social identity in institutional work for sociotechnical transitions: The case of transport infrastructure in Berlin. *Technological Forecasting and Social Change* 162, 120385. Open Access

Eine neue, integrative Mobilitätsidentität aufbauen

Kernbotschaft des Berliner Volksentscheid Fahrrad: "Alle, die es wollen, sollen in Berlin sicher und entspannt radfahren können."



Leonhard Lenz, CC0, via Wikimedia Commons

→ Auch diejenigen mitdenken, die noch keine Radfahrer*innen sind.

→ „*Mobilitätsgesetz*“ statt „*Radgesetz*“

Reframing von tödlichen Unfällen

Getötete Radfahrer*innen sind kein „tragisches“ Schicksal, sondern wären vermeidbar durch sichere Infrastruktur – und dafür ist die Politik verantwortlich.



Fotos: © Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons) ; Twitter



→ Handlungsmacht und Verantwortung für Verkehrssicherheit der Politik zuordnen

Aufbau von normativen Netzwerken mit Schlüsselakteuren

Fahrradpolizei: law enforcement,
Verhaltensänderung im Verkehr



Berliner Verkehrsbetriebe: möglichst keine
Flächenkonkurrenz von ÖPNV und Rad



Fotos: Leonhard Lenz, CC0, via Wikimedia Commons / Kurt Rasmussen, Attribution, via Wikimedia Commons

→ Gemeinsame Vision und Ziele sind wichtiger als ein riesiges
Netzwerk von offiziell unterstützenden Organisationen.

Das Berliner Mobilitätsgesetz (2018)



SupapleX, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons

Fahrradinfrastruktur nach dem Vorbild von Kopenhagen; baulich getrennte Radwege an allen Hauptstraßen und Fahrradstraßennetz auf Nebenstraßen

100.000 neue Radabstellplätze



Berlin location map.svg: TUBSMichaelBueker, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons

Verkehrssicherheit: Vision Zero.
Entschärfung von Unfall-schwerpunkten;
Polizei-Fahrradstaffel

Stärkung des ÖPNV und des Fußverkehrs

Umweltschonender Wirtschaftsverkehr



Evaluation des Mobilitätsgesetzes

Becker, S., & Sterz, A. (2021). Drei Jahre Berliner Mobilitätsgesetz: Wie der institutionelle Umbau die Berliner Verwaltung handlungsfähig für die Umsetzung macht. *Internationales Verkehrswesen*, 73(3), 10-16.

<https://www.experi-forschung.de/drei-jahre-berliner-mobilitaetsgesetz-wie-der-institutionelle-umbau-die-berliner-verwaltung-handlungsfahig-fuer-die-umsetzung-macht/>

■ Umsetzungsbilanz der Aufträge - Der Radverkehrsplan (RVP)

RVP war bis Juli 2020 aufzustellen

- 7.9.2021: erste Lesung im Berliner Abgeordnetenhaus und Übersendung an den Rat der Bürgermeister
- 16.11.2021: Beschluss des RVP durch den Senat
- RVP ist veröffentlicht und am 4.12.21 in Kraft getreten:
<https://www.berlin.de/sen/justiz/service/gesetze-und-verordnungen/2021/>

Planung

- Vorrangnetz: 865 km Länge mit 2,5m breiten Radwegen
- Ergänzungsnetz: 1506 km Länge mit 2-2,3m breiten Radwegen
- Radwegen auf Hauptstraßen: 550 km mit Standard Ergänzungsnetz
- Radschnellverbindungen: 100km

■ Umsetzungsbilanz der Aufträge - Der Radverkehrsplan (RVP)

Planungsziele

- Vorrangnetz: 865 km Länge mit 2,5m breiten Radwegen
- Ergänzungsnetz: 1506 km Länge mit 2-2,3m breiten Radwegen
- Radwegen auf Hauptstraßen: 550 km mit Standard Ergänzungsnetz
- Radschnellverbindungen: 100km

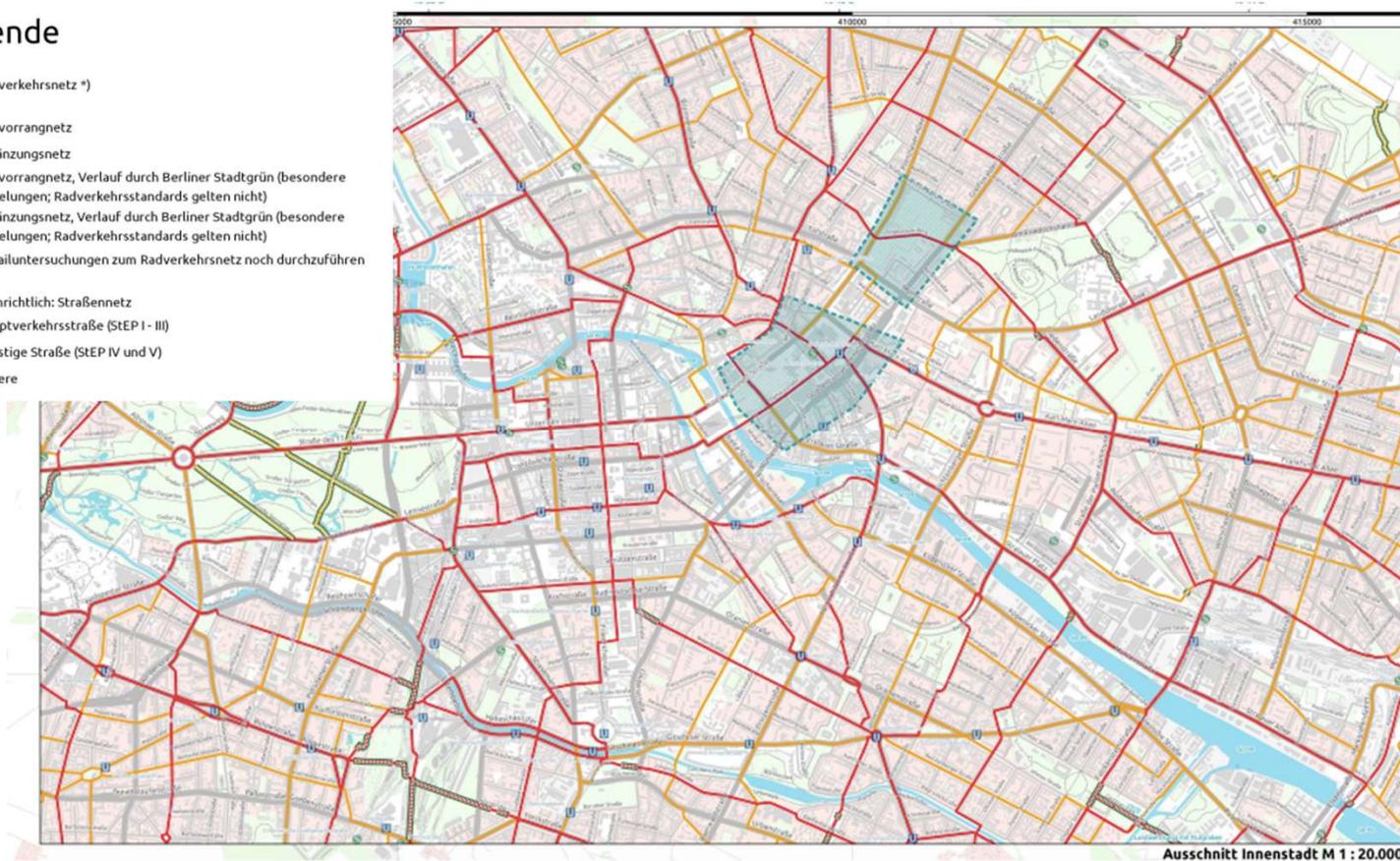
RVP ist veröffentlicht und am 4.12.21 in Kraft getreten:

- RVP war bis Juli 2020 aufzustellen, aber einige Widrigkeiten im Prozess
<https://www.berlin.de/sen/justiz/service/gesetze-und-verordnungen/2021/>

Auszug Entwurf Netzplan Radverkehrsnetz

Legende

- Radverkehrsnetz *)
- Radvorrangnetz
 - Ergänzungsnetz
 - Radvorrangnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
 - Ergänzungsnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
 - Detailuntersuchungen zum Radverkehrsnetz noch durchzuführen
- nachrichtlich: Straßennetz
- Hauptverkehrsstraße (STEP I - III)
 - Sonstige Straße (STEP IV und V)
 - andere



Fazit: den großen Wurf wagen und vom Endergebnis her denken.

Notwendige und hinreichende Prozesskomponenten

1. Institutionelle Umstrukturierung & Personalaufbau
2. Planwerke
3. Finanzielle Ressourcen
4. Beteiligung und Kommunikation
5. Bauliche Maßnahmen

Empfehlungen

- Realistisches Erwartungsmanagement & Pop-Up Maßnahmen
- Klare Zuständigkeiten und Kompetenzverteilung der öffentl. Akteure
- Ministerieller Akteur erhält zentrale und übergeordnete Steuerungskompetenz, um durchgehendes Radwegenetz zu ermöglichen.
- Frühe Einbindung und Kooperation mit kommunaler Ebene bei der Planung
- Juristisch verbindlichere Formulierungen (weniger „soll“-Formulierungen)
- Neue Mobilitätsgesetze: alle Abschnitte gleichzeitig verabschieden
- Koordination mit jeweiliger Klimagesetzgebung

Bundesweite Bewegung: sichere Infrastrukturen für den Radverkehr



Grafik: bundesrad.org

Ausblick

- 29€-Ticket von Oktober bis Dezember →
Kontinuität, soziale Nachhaltigkeit



- Mögliche Wahlwiederholung
- Es bleibt: Spannungsfeld mit
Bundesgesetzgebung
 - Entwurf Bundesmobilitätsgesetz des VCD
 - Expertenbeirat Klimaschutz in der
Mobilität des BMDV



Wikimedia-User Jivee Blau, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Prof. Dr. Sophia Becker | TU Berlin | IASS Potsdam

Professorin für Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden

sophia.becker@tu-berlin.de
