



Der Volksentscheid Fahrrad konnte dem Berliner Senat schon nach drei statt 26 Wochen mehr als 100.000 Unterschriften übergeben.

## Der Volksentscheid Fahrrad in Berlin

### Bürgerinnen und Bürger erzwingen den Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

VON PETER FELDKAMP UND RAGNHILD SØRENSEN

91 Prozent der Deutschen wünschen sich ein Leben ohne Auto.<sup>1</sup> Der Volksentscheid Fahrrad in Berlin ist angetreten, um dieses Ergebnis einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes in konkrete Politik zu überführen. Durch modernes Campaigning, eine gezielte Aktivierung von Aktivistinnen und Aktivisten und eine professionelle Medienarbeit wurde etwas Einmaliges geschaffen. In Deutschlands erstem Mobilitätsgesetz wird der Vorrang des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad) vor dem Autoverkehr festgeschrieben: ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Durch den Volksentscheid Fahrrad konnte Berlin die Kehrtwende einleiten und schließt im Wettstreit der Metropolen um Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Lebensqualität langsam wieder zu seinen europäischen und nordamerikanischen Partnerstädten auf. Gleichzeitig hat der Erfolg des Projektes viele Nachahmer in ganz Deutschland gefunden – eine Bewegung, von der man in Zukunft noch häufiger hören wird.

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2017).

## Deutschland hinkt hinterher

Es gibt in Deutschland im Jahre 2018 keine Großstadt, in der Nachhaltigkeit in der Verkehrspolitik nicht unter der schweren Last von Blech und Beton erdrückt wird. In der großen Nutzerbefragung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) kommen selbst die Spitzenreiter Münster, Karlsruhe und Freiburg nicht über die Note 3 hinaus.<sup>2</sup> Die Städte in der *Autorepublik Deutschland*<sup>3</sup> schauen tatenlos zu, wie Ihre europäischen und nordamerikanischen Partner massiv in den Radverkehr investieren und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausbauen, um mindestens die größten Fehler zu beheben, die das Dogma der autogerechten Stadt in den Jahrzehnten seit 1950 verursacht hat. Während diese Städte eine Rückkehr der Lebensqualität verbuchen können und sich die Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen deutlich bemerkbar macht, regiert in deutschen Städten eine lähmende Angst vor der Veränderung. Keine deutsche Stadt hat die Klimaneutralität bis 2025 angekündigt (wie bspw. Kopenhagen), kein deutsches Ballungszentrum baut ein Netz aus Radschnellwegen (wie London) und keine deutsche Metropole baut dauerhaft den Autoverkehr auf den Schnellstraßen ab (wie Paris).

Das Verhalten der Bevölkerung zeigt ein gespaltenes Bild zu diesem Thema. Auf der einen Seite stehen die Lippenbekenntnisse von 91 Prozent der Deutschen, dass sie ohne Auto besser dastünden und eine andere Politik wünschten.<sup>4</sup> Folgerichtig setzen in den urbanen Zentren immer mehr Menschen aufs Fahrrad als primäres Alltagsverkehrsmittel. Gleichzeitig steigen deutschlandweit die gefahrenen Autokilometer wieder, der PKW-Bestand wächst und von einer Trendwende hin zu kleineren, verbrauchsärmeren oder gar lokal emissionsfreien Elektroautos kann nicht die Rede sein. Dabei besteht Einigkeit darüber, dass die Klimaziele krachend verfehlt werden, wenn der Verkehrssektor nicht das Steuer komplett herumreißt. Und zwar jetzt, und nicht erst in 10 Jahren. Das haben nicht nur Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler erkannt.

<sup>2</sup> Vgl. [www.fahrradklima-test.de/](http://www.fahrradklima-test.de/). Daten für 2016.

<sup>3</sup> Vgl. Resch (2017).

<sup>4</sup> Umweltbundesamt (2017).

Auch weite Teile der Bevölkerung, der Medien und natürlich der Verbände fordern im Zusammenhang mit der drohenden Klimakatastrophe eine neue Verkehrspolitik.

Menschen, die sich für einen Umstieg entscheiden, sehen sich mit zusätzlichen, negativen Folgen konfrontiert. Zwar ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr insgesamt rückläufig, trotzdem sterben immer noch jeden Tag zehn Menschen auf deutschen Straßen. Bei den Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, steigen die Opferzahlen, da der Zuwachs an Crashesicherheit, Gewicht und Größe der Autos vor allem dem Schutz derjenigen dient, die in ihnen sitzen. Zu den Klimaauswirkungen, Atemluftvergiftungen und Lebensgefahren für die Menschen in der Stadt kommen weitere klassische Probleme des automobilen Verkehrs. Der Flächenfraß für Straßen und Parkplätze ist enorm und steht in engem Zusammenhang mit der Mietpreisentwicklung. Seit der Deindustrialisierung der Städte sind Motorfahrzeuge dort die dauerhafteste und lauteste Lärmquelle. Die Verfügbarkeit von Schnellstraßen führt zu Suburbanisierung und weiterer Versiegelung der Peripherie. Besonders betroffen von dieser Entwicklung sind Kinder, die mittlerweile fast vollständig aus dem Stadtbild der Metropolen verschwunden sind. Diese Dominanz des Automobils im städtischen Raum verliert rasant an Akzeptanz in weiten Teilen der Bevölkerung.

In gleicher Ambivalenz zeigt sich das Bild von Berlin, wo wir den ersten Radentscheid Deutschlands im Jahre 2016 initiiert haben: Alleine der durch Zuzug erzeugte Zuwachs im PKW-Bestand bräuchte in nur zehn Jahren die gesamte Fläche des ehemaligen Flughafens Tempelhof (330 Hektar), wenn diese Autos nur geparkt und nie gefahren würden. Gleichzeitig verzeichnen die automatischen Zählstellen des Radverkehrs jährlich zweistellige Zuwachsraten. An einzelnen Punkten sind Steigerungen von fast 25 Prozent in nur einem Jahr zu beobachten.

Die Voraussetzungen könnten also nicht besser sein, um ein Verkehrssystem mit Hilfe einer konsequenten Förderung des Radverkehrs umzubauen. Dabei heißt Radverkehrsförderung nicht vor-

nehmlich, den Menschen, die ohnehin schon mit dem Rad unterwegs sind, mehr Komfort zu bieten. Das ist nur ein gewollter Nebeneffekt. Vielmehr geht es darum, mehr Menschen und vor allem ganz neuen Nutzergruppen die Möglichkeit zu geben, das Fahrrad gerne als ihr Alltagsverkehrsmittel zu verwenden. Dies kann nur dann geschehen, wenn die Rahmenbedingungen der Mobilität konsequent neu gestaltet werden: Der einseitige Vorrang des motorisierten Verkehrs wird aberkannt, um gezielt andere Mobilitätsangebote zu fördern. So ist konsequente Radverkehrsförderung auch eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Diesem sollte die Hauptlast des Stadtverkehrs zukommen und ein ambitionierter Ausbau ist dringend geboten. Im Gegensatz zum Radverkehr ist dieser jedoch sehr teuer (aber immer noch wesentlich preiswerter als Straßeninfrastruktur) und vor allem sehr zeitintensiv. Auf einer heute entschiedenen Straßenbahnstrecke wird in frühestens 10 Jahren der erste Passagier transportiert. Die Vorläufe bei U- und S-Bahnen sind noch länger. Radwege hingegen können mit entsprechendem politischen Mut und einer willigen Verwaltung in wesentlich kürzerer Zeit befahrbar sein und entlasten damit den ÖPNV auf den innerstädtischen Kurzstrecken. Das kommt den Einpendler aus dem Umland zugute und entlastet die Innenstädte von deren Autos.

### Per Volksentscheid zur Verkehrswende

Diese auf dem Tisch liegenden Fakten wurden bis 2015 von der Berliner Landespolitik vollständig ignoriert. Für den Radverkehr wurden nur wenige Euro pro Kopf investiert und in der 3,6-Millionenstadt Berlin standen nicht mehr als 1,5 Stellen in der Verwaltung zur Verfügung. Während der Radverkehr für die Berlinerinnen und Berliner ein drängendes Alltagsthema wurde, blieb er für die Koalitionen der letzten Jahre nur ein bedeutungsloses Nischenphänomen. Wir vom Volksentscheid Fahrrad wollten das ändern – und das haben wir geschafft.

Ziel des Volksentscheids Fahrrad war es, die 91 Prozent in politische Mehrheiten zu überführen. Die Berliner Landesverfassung sieht hierfür das Instrument des Volksentscheides vor. Unsere Vision ist, dass jeder Punkt der Stadt mit jedem anderen

Punkt über komfortable und sicherer Radwege, Radschnellwege oder Fahrradstraßen verbunden ist. Ein Radgesetz, über das die Berlinerinnen und Berliner abstimmen sollten, sollte die rechtliche Verbindlichkeit dafür herstellen. Kernelement dieses Gesetzes war die Verpflichtung zu einem flächendeckenden Radwegenetz für Menschen, die gerne Fahrrad fahren wollen, es sich aber heute noch nicht trauen. Nur ein solches sicheres Netz wird Menschen zum Umstieg zu bewegen. Nichts verhindert Radverkehr mehr als ein Gefühl von Gefahr und Unsicherheit im Mischverkehr mit den Motorfahrzeugen. Auf diese Angst muss eine geschützte Infrastruktur die Antwort sein.

Für diese sichere Infrastruktur hat der Volksentscheid Fahrrad Demonstrationen organisiert. Bis heute erhält jeder getötete Radfahrer eine Mahnwache, die das Opfer aus der Anonymität einer Polizeimeldung befreit. Wir arbeiten mit eigenen Datenerhebungen, Petitionen, Visualisierungen, teils straßenspezifischen Planungen und können auf prominente Fürsprecher, eine professionelle Medienarbeit und ein breites Unterstützer\*innennetzwerk zurückgreifen. Mittlerweile erlauben es uns über 400 Fördermitglieder auch, ein kleines Büroteam zu bezahlen. Zum Volksentscheid kam es nicht. Das Ziel wurde allein mithilfe des politischen Drucks erreicht, den diese Kampagne in Berlin erzeugt hat. Dass wir dem Senat schon nach drei statt 26 Wochen mehr als 100.000 Unterschriften statt den erforderlichen 20.000 überreichen konnten, hat sehr deutlich gemacht, dass die Organisation von Verkehr und Mobilität in den Städten ein Thema ist, in der Politik sehr häufig an den Interessen der Einwohnerinnen und Einwohnern vorbei agiert.

Die Verhandlungen mit der rot-rot-grünen Koalition fanden gegen Ende 2017 ihren Abschluss. Es sollte aber noch bis zum Juni 2018 dauern, bis das Gesetz im verabschiedet wurde. Heute gibt es in der Hauptverwaltung zwölf Stellen für den Radverkehr. Jeder der zwölf Berliner Bezirke hat Mittel für zwei weitere Planerinnen oder Planer. In einer landeseigenen GmbH wurden fast zwanzig Stellen für größere Radverkehrsprojekte geschaffen.

Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes endet die Arbeit des Teams vom Volksentscheid Fahrrad nicht, sie wird in unserem Verein Changing Cities e.V. weitergeführt. Schon früh haben wir die Strukturen aufgebaut, um dauerhaft eine Stimme für die urbane Verkehrswende sein zu können und auch über das Thema Fahrrad hinaus für eine Rückeroberung des städtischen Lebensraumes und eine urbane Lebensqualität zu kämpfen. Der Verein ist heute Träger verschiedener anderer Volksentscheid- und Radentscheid-Initiativen in Berlin und anderen Städten. Von Rostock bis Stuttgart bilden sich bundesweit Radentscheide. So ist eine Bewegung entstanden, die lokal die Verkehrswende von unten erkämpft und die von Changing Cities unterstützt, koordiniert und beraten wird. Bei den Radentscheiden zeigen sich die Erfolge deutlich – und damit auch die Bestätigung der 91 Prozent.

Dort, wo Menschen auf die Straße gehen, sich organisieren und Unterschriften für den Radverkehr sammeln, fahren sie bisher ausnahmslos ein vielfaches des benötigten Zuspruchs ein. In einigen Fällen, wie bei uns in Berlin, gelingt dies über eine Konfrontation mit der Politik. In anderen Fällen organisieren die Bewegungen Rückenwind für Entscheidungsträger, die die Zeichen der Zeit lange erkannt haben, aber den Mut zur Umsetzung noch vermissen lassen. Mit dem „Aufbruch Fahrrad“ wagt sich in NRW erstmals eine Initiative an die Verkehrspolitik eines Flächenlandes; niemand zweifelt an einem Erfolg. Ein geschickt koordiniertes Bündnis dieser Initiativen wird auch zur Bundestagswahl 2021 das Thema Radverkehrswende als aktives Wahlkampfthema auflegen. Das Ziel: Die Transformation des Lippenbekenntnisses der 91 Prozent in eine Wahlentscheidung an der Urne.



**Peter Feldkamp**  
war bis vor Kurzem Vorstand  
bei Changing Cities e.V.



**Ragnhild Sørensen**  
ist im Büroteam von Changing  
Cities e.V. zuständig für die  
Pressearbeit.

#### Literatur

Resch, Jürgen (2017): Autorepublik Deutschland. In: CorA et al. (Hrsg.): Deutschland und die globale Nachhaltigkeitsagenda 2017 – Großbaustelle Nachhaltigkeit. Berlin et al., S. 46–51.  
[www.2030report.de/de/bericht/1400/kapitel/autorepublik-deutschland](http://www.2030report.de/de/bericht/1400/kapitel/autorepublik-deutschland)

Umweltbundesamt (2017): Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein. Pressemitteilung vom 12. April 2017. Dessau-Roßlau.  
[www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark](http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/mehrheit-der-deutschen-will-nicht-mehr-so-stark)



Weitere Informationen und Kontakt unter  
<https://volksentscheid-fahrrad.de/>  
[www.aufbruch-fahrrad.de](http://www.aufbruch-fahrrad.de)