

Das Rad neu erfinden

Die Infrastruktur in den Städten steckt noch im Automobilzeitalter fest, trotzdem wird die Verkehrswende immer sichtbarer. Es gibt drei große Trends

Eine dicht befahrene Berliner Straße im Jahr 2012: Da gibt es Busse, Bahnen, Fahrräder, vor allem aber Autos – und zwar angetrieben vom klassischen Verbrennungsmotor. Heute sieht es anders aus. Es gibt immer viele Autos, allerdings immer mehr, bei denen das Nummernschild mit einem „E“ (für Elektrofahrzeug) endet: 2021 hatte jeder zweite neu zugelassene Pkw in Berlin einen alternativen Antrieb.

Neben der Elektromobilität gibt es einen zweiten großen Mobilitätstrend in Berlin: Sharing-Fahrzeuge, vom E-Scooter bis zum Transporter. Laut einer Studie des Analyseunternehmens Fluctuo sind Berlin und Paris die Städte mit den meisten Sharing-Fahrzeugen in Europa: Es sind rund 50 000. Vor allem die Elektro-Roller sorgen aber immer wieder für Unmut, etwa wenn sie auf Gehwegen herumliegen, Radwege oder Einfahrten versperren oder auch waghalsig gefahren werden. Hier stellt sich mitunter die Frage, ob Sharing-Fahrzeuge für den innerstädtischen Verkehr überhaupt einen Mehrwert haben. Mit Themen wie diesen beschäftigt sich Mobilitätsforscher Maximilian Werner vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO in Stuttgart. Werner erklärt: „Das Versprechen der sogenannten Mikromobile ist, die sogenannte ‚letzte Meile‘ abzudecken, also etwa den Weg von der U-Bahn nach Hause.“ In der Realität sähe das allerdings anders aus: „Auswertungen der Nutzungszeiten zeigen, dass die Scooter vor allem abends und am Wochenende geliehen werden – und nicht zu den typischen Pendlerzeiten morgens und abends.“ Die E-Roller würden vielleicht den Freizeitwert einer Stadt erhöhen, so Werner, „ein akutes Mobilitätsbedürfnis decken sie aber nicht.“

Problematisch sei außerdem, dass Scooter häufig auf Strecken genutzt werden, die ansonsten zu Fuß gegangen werden. Werner sieht das kritisch: „Das Gehen zu Fuß ist ein wichtiger Mobilitätsträger und zudem gesund.“

Neben der Elektromobilität und dem Sharing gibt es einen dritten großen Mobilitätstrend: Das gute alte Fahrrad – oder anders genannt, die „Xycles“, also verschiedene Formen von Fahrrädern: Neben City-, Rennrädern und Mountainbikes sind mehr und mehr E-Bikes und vor allem Lastenräder auf Berlins Straßen zu sehen. Eine globale Mobilitätsstudie des britischen Marktforschungsinstituts Kantar kommt zum Ergebnis, dass der Fahrradverkehr weltweit bis 2030 um 18 Prozent ansteigt. Kein anderes Verkehrsmittel weist derart hohe Zuwächse auf.

Doch kann die Infrastruktur in Berlin den Trends zu E-Autos, Sharing-Fahrzeugen und Fahrrädern gerecht werden? Anders als vor zehn Jahren gibt es mehr und bessere Fahrradwege, häufig rot oder grün markiert und damit sichtbar von der Autospur abgegrenzt. An vielen Stellen verschwinden Parkplätze zugunsten von neuen Radwegen, etwa Unter den Eichen in Steglitz, wo vor Kurzem eine ganze Fahrspur zum Radweg geworden ist. Und auch der Trend zur Elektromobilität wird im Stadtbild sichtbar: Es finden sich immer mehr E-Ladesäulen. Insgesamt dominiert aber eine Infrastruktur, die zu großen Teilen in der Nachkriegszeit entstanden ist und das Leitziel der „autogerechten Stadt“ verfolgt hat.

Tobias Nöfer, Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg, sieht das kritisch: „Die autozentrierte Infrastruktur passt weder

mit der Verkehrswende noch mit unseren heutigen Bedürfnissen an urbanes Leben zusammen.“ Das Problem ist erkannt: Die neue Berliner Landesregierung will – so steht es im Koalitionsvertrag – den schrittweisen Rückbau der Autobahnen A 103 und A 104 prüfen, beides Betonschneisen aus den 1970er Jahren, die demnächst an ihr Lebensende kommen. Architekt Tobias Nöfer hat auf Einladung der SPD an den Koalitionsverhandlungen teilgenommen und fordert mit Blick auf den Rückbau: „Hier müssen wir jetzt vom Wollen ins Machen kommen.“

An anderer Stelle wird die Mobilität von morgen bereits eingeleitet: Es geht um sogenannte „Fahrradautobahnen“ wie es sie beispielsweise in Kopenhagen bereits gibt. Über die Projektgesellschaft **infraVelo** lässt der Senat derzeit den Bau von Radschnellverbindungen ausloten. Mindestens 100 Kilometer sollen entwickelt, geplant und gebaut werden – mit vier Meter breiten, beleuchteten Spuren, die mit gut berolldbarem Belag versehen und vom Fuß- oder Autoverkehr getrennt sind. Doch aktuell läuft erst die Vorplanung, Realität werden die Fahrradautobahnen erst bis 2030. Am weitesten vorangeschritten ist die Planung der 38-Kilometer-langen Ost- und West-Route durch Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau. Hier werden die Planungsunterlagen ab 2023 eingereicht.

Warum geht das so langsam? Die Projektgesellschaft spricht von einem komplexen Vorhaben, sie müsse unterschiedlichste Beteiligte ins Boot holen, darunter Bezirksverwaltungen, und den Denkmal-, Arten- und Naturschutz berücksichtigen. „100 Kilometer Radschnellverbindungen in einer Großstadt mit begrenzten räumlichen Möglichkeiten zu planen und zu bauen ist ein echter Meilenstein für die Mobilität der Zukunft“, so InfraVelo-Geschäftsführerin Katja Krause. Die Vorzugstrassen der Ost- und West-Route zeigen schon anschaulich, „wie eine Neuverteilung der Verkehrsflächen für mehr Klimaschutz und sichere Mobilität und attraktive Radwege gelingen kann.“

SIMONE DYLLICK-BREZNINGER

**Rund 100 km
Autobahn
fürs Fahrrad
sollen in
Berlin gebaut
werden**

Spitzenreiter.

Um bis zu 18 Prozent soll der Fahrradverkehr weltweit bis 2030 zunehmen, so viel wie bei keinem anderen Verkehrsmittel. Auch Lastenräder sind immer häufiger zu sehen.

Foto: Janine Schmitz/Imago

