

Ä7 zu A-2: Öffentliche Räume, die Mitte verbinden

Antragsteller*innen Kurt Hildebrand (KV Berlin-Mitte)

Antragstext

Von Zeile 12 bis 15:

Die neue Straßenverkehrsordnung bietet deutlich mehr Spielräume für eine konsequente Weiterentwicklung unserer Mobilität. Mit ~~aller Kraft~~ Nachdruck werden wir weiter die bezirklichen Gestaltungsmöglichkeiten ~~umsetzen—egal~~ nutzen. Dabei ist das Berliner Mobilitätsgesetz für uns der Orientierungsrahmen. Die Mobilitätswende auch im Bezirk wird aber nur neue Kraft gewinnen können mit welcher Landesregierung einem Ende der Blockadepolitik auf Landesebene und damit neuen Mehrheiten im Senat.

Begründung

Der Senat hat seit 2023 in vielerlei Hinsicht die Arbeit auf Bezirksebene blockiert. Zunächst wurden alle Projekte im Radverkehr gestoppt und überprüft. Letztlich sind nur die Projekte weiterverfolgt worden, die bereits vertraglich engagiert waren. Die Arbeit an den Radschnellverbindungen wurden gestoppt. Straßenbahnprojekte wurden auf Eis gelegt. Straßenprojekte wurden dagegen von dem seit 2023 regierenden Senat gepusht und dafür teilweise auch erhebliche Haushaltsmittel bereitgestellt (TVO, Torstraße, Ollenhauerstraße etc.). Die Mittel für Radprojekte wurden deutlich reduziert. Auf Bezirksebene wurde gerade in Mitte die weitere Kiezblockplanung blockiert (wobei in einen laufenden Leistungsvertrag reingegrätscht wurde, für den es eine Finanzierungszusage des Senats gab). Danach wurden alle Projekte (Fahrradstraßen, Kiezblocks, Abstellflächen im Straßenraum) unter den Vorbehalt gestellt, dass keine Poller mehr errichtet werden und keine Parkflächen für Autos verloren gehen. Nur unter diesen Bedingungen wurden dem Bezirk noch Haushaltsmittel in Aussicht gestellt. Mitte hat sich zwar auf einen vorläufigen Kompromiss auf Basis dieser Vorgaben eingelassen, aber wohlwissend, dass letztlich Kiezblocks und viele Fahrradstraßen und schon gar ein flächendeckendes Jelbi-Netz nur funktionieren können, wenn diese

Vorgaben aufgehoben werden. Diese erheblichen und beispiellosen Eingriffe in die bezirkliche Hoheit sind als das zu bezeichnen, was sie sind - eine reine Blockadepolitik. Ändern kann sich daran nur etwas, wenn auch die Mehrheitsverhältnisse auf Senatsebene sich verändern. Das bezirkliche Engagement darzustellen, ohne darauf einzugehen, würde auch gerade die Grüne Anhängerschaft sehr irritieren. Zusätzlich ist an dieser Stelle auch die Erwähnung des Mobilitätsgesetzes als Orientierungsrahmen wichtig (ähnlich wie auch im Landeswahlprogramm).