

Fernab der großen Bundespolitik und ihrer farbenfrohen Koalitionsverhandlungen will der Berliner Senat im Dezember ein Gesetz beschließen, das ebenfalls bundesweit politische Folgen haben könnte. Das Mobilitätsgesetz, das am 1. Januar 2018 in Kraft treten und neben dem ÖPNV vor allem den Radverkehr stärken soll, ist aus mehreren Gründen bemerkenswert. In dem Gesetz artikuliert sich erstmals eine von vielen Menschen auch außerhalb Berlins gestellte Forderung nach einem Mobilitätswandel, die auf Bundesebene bisher kaum Widerhall fand. Bekanntermaßen beschäftigte sich das Verkehrsministerium lieber mit Mautplänen und dem Kleinhalten von Abgas-Skandalen. Dass das Mobilitätsgesetz kein reines Hauptstadt-Phänomen bleiben wird, zeigen ähnliche Vorhaben in Hamburg, München und Köln.

Das Gesetz wurde wesentlich durch die Initiative Volksentscheid Fahrrad angestoßen. Statt einer im Nichts verhallenden Konfrontation mit der Initiative zeigten sich Senatsverwaltung und rot-rot-grüne Landesregierung offen, weite Teile der Forderungen umzusetzen. Auch wenn Streit beim Gesetzesentwurf nicht ausblieb, kommen hier Initiatoren, Verbände und Politik erstaunlich eng zusammen. Nicht zuletzt gibt das Gesetz inhaltlich eine klare Richtung vor, indem es den Radverkehr innerhalb der städtischen Umweltzone von derzeit 13 auf 30 Prozent bis 2025 erhöhen will. Dafür ist der Bau von hundert Kilometern Radschnellwegen geplant, die breit genug sind für Überholmanöver. Nebenstraßen sollen zu Fahrradstraßen werden. Hinzu kommen 50.000 Radstellplätze an Haltestellen und 50.000 Stellplätze an Schulen, vor Geschäften und Kulturstätten. An S-Bahnhöfen sollen Fahrradparkhäuser inklusive Reparaturservice errichtet werden. Die hierfür nötigen architektonischen Lösungen könnten ebenfalls bundesweit Vorbildcharakter erhalten. Eine erste Inspiration wurde gerade im holländischen Utrecht fertiggestellt: das weltgrößte Fahrradparkhaus, über das wir in der kommenden Ausgabe berichten werden.

Bleibt abschließend zu hoffen, dass der Mobilitätswandel nicht den Städten allein überlassen wird, sondern in Zukunft auch von der fernen, großen Bundespolitik spürbar Rückenwind erhält.

Eine Rolle vorwärts

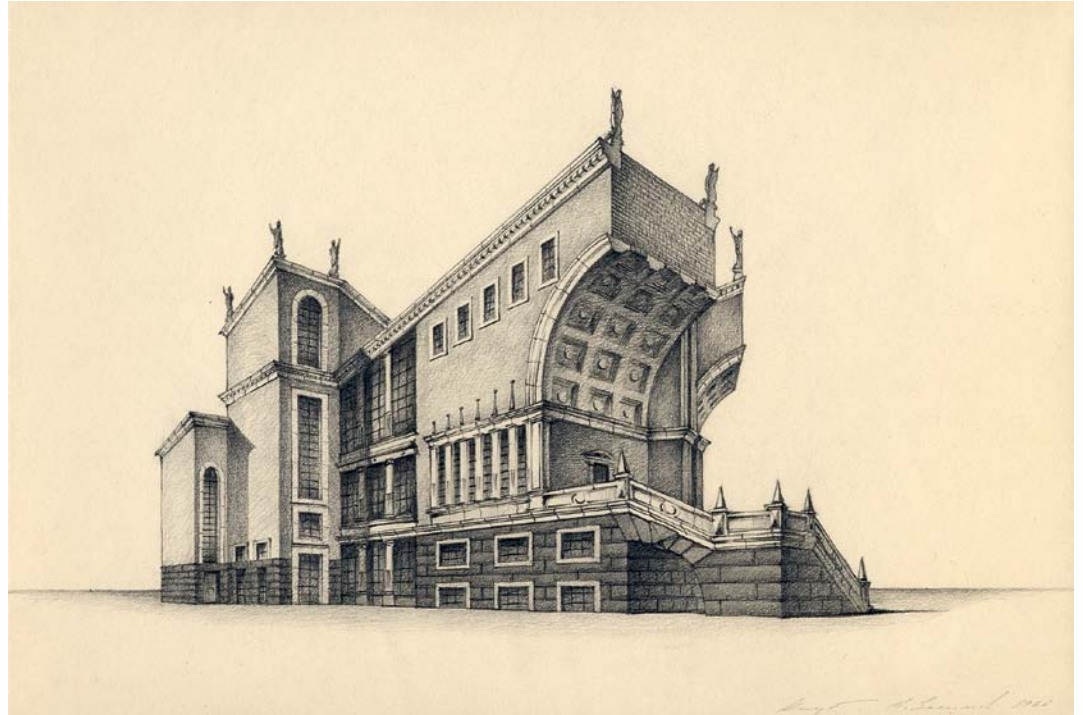
Benedikt Crone

über ein lokales Mobilitätsgesetz mit bundesweiten Folgen



Spaß und Dissidenz

Text **Wolfgang Kil**



Alexander Sossimow, Club, 1986, Bleistift auf Papier, 30 × 45 cm © Alexander Sossimow

Das Berliner Museum für Architekturzeichnung erinnert an die kurze, aber triumphale Karriere jener Nonkonformisten, die schon vor dem Ende der Sowjetunion nach eigenen Wegen suchten. Unser Autor traf Juri Awwakumow, Mitbegründer der Moskauer „Papierarchitekten“ und Kurator der Schau, und schrieb unter dem Eindruck eines Gesprächs über Langeweile, vergessene Avantgarden und den Ehrgeiz, endlich im weltweiten Architekturzirkus mitzuspielen

Es zählt zu den Folgen des Kalten Krieges, dass Architekturphänomene der östlichen Hemisphäre bis heute kaum Aufnahme in den internationalen Baugeschichtsskanon finden. Selbst die kürzliche „Entdeckung“ einer verwegenen Ostmoderne konnte das ewige Klischee von der Plattenbaustristesse nicht wirklich erschüttern. Den grafischen Kabinettstückchen der Papierarchitektur ergeht es kaum besser. Dabei waren sie Teil jener nonkonformistischen Kultur, die in den 80er

Jahren erste Risse im erstarrten Sowjetsystem erkennen ließ. Bei aller Verschiedenartigkeit können die Phantasieprojekte doch generell als Vorahnungen fundamentaler Gesellschaftsumbrüche gelten. Zugleich waren sie Exportschlager für den Markt architektonischer Eitelkeiten in Westeuropa und Übersee. Wie ging das zusammen?

Die ab den späten 70er Jahren in Moskau wirkenden Papierarchitekten beeindrucken nicht