

Betreff: Fw: Wahlprüfsteine
Datum: 28.08.2021 17:36
Von: Susanne Klose <klosesusanne@gmx.de>
An: Henning.Voet@ADFC-Berlin.de

Sehr geehrter Herr Voget,

in der Anlage übersenden wir Ihnen unsere Antworten auf ihre Fragen. Bitte entschuldigen Sie, dass die Beantwortung etwas länger gedauert hat.

Mit freundlichen Grüßen
Susanne Klose

Susanne Klose
Fraktionsvorsitzende der CDU - Fraktion Charlottenburg - Wilmersdorf
E-Mail: info@cdu-fraktion-charlottenburg-wilmersdorf.de

Grundsätzliche radpolitische Fragen an die Parteien in Charlottenburg-Wilmersdorf

G1 Angenommen, Ihre Partei erlangt die Mehrheit in der BVV, welche konkreten Schwerpunkte werden Sie für eine effektive Umsetzung der Ziele der Mobilitätswende in Charlottenburg-Wilmersdorf setzen?

Wir wollen eine nachfrageorientierte Balance aller Verkehrsmittel herstellen. Das Ausspielen einzelner Mobilitätsformen gegeneinander lehnen wir ab. Stattdessen gilt es, ein gleichberechtigtes und sicheres Miteinander für alle zu schaffen. Hierbei soll keine Mobilitätsform bevorteilt oder benachteiligt werden. Stattdessen wollen wir den Umstieg zwischen den Mobilitätsformen ermöglichen und attraktiv gestalten. Die Alternativen zum motorisieren Individualverkehr sind dabei ideologiefrei zu fördern.

G2 Woran liegt es aus Ihrer Sicht, dass andere Bezirke in Berlin in den letzten Jahren weit mehr im Sinne der Verkehrswende erreicht haben als Charlottenburg-Wilmersdorf?

Wir haben erlebt, dass Rot-Grün-Rot im Bezirk mit großen Ankündigungen gestartet ist und die Verkehrswende angepriesen hat. Noch größer war dann die Enttäuschung, als die Verkehrswende lediglich aus gelben Linien bestand. Kluge und durchdachte Konzepte fehlten genauso wie eine konsequente Umsetzung.

G3 Was werden Sie in der nächsten Legislaturperiode besser oder anders machen? Bitte beschreiben Sie in Ihrer Antwort konkrete Ziele, Maßnahmen und Aktivitäten.

Bei der Schaffung neuer Mobilitätsinfrastruktur setzen wir auf die Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohnern und Gewerbetreibenden vor Ort. Wir wollen alle Meinungen hören und fordern daher transparente Anliegerbefragungen. Infrastrukturmaßnahmen sind – wenn entschieden – konsequent und nachhaltig umzusetzen.

G4 Welche Maßnahmen werden Sie zur Umsetzung des Ziels der Gerechtigkeit der Verkehrsraumnutzung und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Charlottenburg-Wilmersdorf ergreifen?

Die CDU Charlottenburg-Wilmersdorf setzt sich für eine moderne Verkehrspolitik ein, die das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicher, nachhaltig und effizient organisiert. Wir sind überzeugt von einem sozialen Grundrecht auf bestmögliche Mobilität für alle. Die Menschen in unserem Bezirk wollen und müssen beweglich bleiben, ob mit dem ÖPNV, dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß. Unser Ziel ist es, die verschiedenen Mobilitätsformen sinnvoll miteinander zu vernetzen.

G5 Wie werden Sie sicherstellen, dass Beschlüsse der BVV schneller und umfassender durch eine zusammenarbeitende Verwaltung einschließlich des Berliner Senats - statt des historisch erlebten „Behörden Ping-Pong“- umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln werden Sie ein transparentes Nachverfolgen der Umsetzung der Vorhaben gewährleisten?

Doppelzuständigkeiten müssen beseitigt werden. Die Zuständigkeiten müssen zwischen den Bezirken und dem Land klar geregelt sein und sind vom Senat konsequent zu beachten. Wir

unterstützen alle Maßnahmen der öffentlichen Verwaltung, komplizierte Verfahren zu vereinheitlichen und zu verschlanken. Durch den Ausbau einer landeseinheitlichen Digitalisierung muss die Verwaltung schneller, leistungsfähiger und kundenorientierter werden.

G6 Wie werden Sie sicherstellen, dass Verstöße gegen bestehendes und ggf. geändertes Recht konsequent durch das Ordnungsamt und die Polizei verfolgt werden?

Um ein ausgewogenes und faires Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, bedarf es der Durchsetzung von Sanktionen gegen Regelwidrigkeit und Rücksichtslosigkeit. Polizei und Ordnungsamt bleiben aufgefordert, Verkehrsverstöße, die zu einer Behinderung oder Gefährdung anderer am Straßenverkehr Beteiligter führen, konsequent zu ahnden. Das gilt sowohl für den fahrenden und ruhenden motorisierten Verkehr als auch z. B. für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, die Verkehrsregeln ignorieren und damit die Sicherheit auf Straßen und Gehwegen in Frage stellen. Daher fordern wir, die Fahrradstaffel der Polizei auch auf die City-West auszudehnen.

G7 Bitte beschreiben Sie, wie Sie relevante Verbände und Interessenvertretungen in die Abstimmung von Planungsvorhaben einbeziehen werden, und die Stellungnahmen solcher Verbände und Interessenvertretungen transparenter in die Erstellung von Beschlussvorlagen und den Entscheidungsprozess einfließen lassen werden.

Bei der Schaffung neuer Mobilitätsinfrastruktur setzen wir auf die Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibenden vor Ort. Wir wollen alle Meinungen hören und fordern daher transparente Anliegerbefragungen. Eine wichtige Voraussetzung für ein funktionierendes Miteinander von Politik und Stadtgesellschaft ist es, einander auf Augenhöhe zu begegnen. Wir streben an, neue und verbindliche Formen der Teilhabe im Bezirk zu etablieren. Wesentliche Elemente sind für uns dabei beiderseitig überprüfbare Zielvereinbarungen zwischen der Verwaltung und engagierten Bürgerinnen und Bürgern bzw. Bürgerinitiativen.

G8 Halten Sie die Reduktion des MIV für sinnvoll? Ist eine City-Maut sinnvoll?

Auch zukünftig werden wir auf einen motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Wir verwehren uns daher gegen eine ideologisch getriebene Mobilitätswende, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ausschließlich gegeneinander ausspielt, ohne eine Verbesserung der Mobilität für alle zu erzielen. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs selbst ist durch den Ausbau des ÖPNV, der Radwege, der Sharing-Systeme und eine verbesserte Vernetzung der Mobilitätsformen zu erreichen. Eine City-Maut lehnen wir klar ab. Eine solche Zwangsabgabe würde Mobilität weiter verteuern. Viele Berlinerinnen und Berliner sind auf den eigenen Pkw angewiesen. Die Maut wäre unsozial, weil sie gerade Menschen mit kleinem Geldbeutel besonders hart treffen würde.

Fragen zu konkreten Projekten in Charlottenburg-Wilmersdorf

P1 In welchen Hauptverkehrsstraßen und in welchen weiteren Straßen, die zum Vorrangnetz gehören sollen, wollen Sie bis spätestens 2026 Radverkehrsanlagen einrichten oder wesentlich ertüchtigen?

Das Radwegenetz im Bezirk muss ausgebaut und weiterentwickelt werden. Dazu setzen wir uns für eine fahrradfreundliche Gestaltung und einen entsprechenden Ausbau relevanter Straßen ein. Grundsätzlich soll der Radverkehr vom restlichen Verkehr separiert werden, um Konflikte zu vermeiden. Wo der Radverkehr nicht sicher auf Hauptstraßen geführt werden kann, sind die Nebenstraßen als durchgängiges Radwegenetz zu verbinden. Dadurch wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erhöht und ein schnelleres Fortkommen ermöglicht.

P2 Wie werden Sie die Bedarfe der Rettungsdienste in die Planung von Radwegen und Radstraßen einbeziehen (schnelle Räumzeiten)?

Wir erachten es als zwingend erforderlich, bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, sondern neben Verkehrsplanern auch alle übrigen Anlieger sowie BSR, BVG und eben auch Rettungsdienste und die Polizei einzubeziehen.

P3 Braucht motorisierter Verkehr innerstädtisch Überholspuren / Mehrstreifigkeit? Braucht Radverkehr innerstädtisch Überholspuren / sichere Breite? Ihre Beispiele:

Um einen fließenden Verkehr zu ermöglichen, sind auf Hauptstraßen Passiermöglichkeiten unabdingbar. Dies gilt sowohl für den Auto- als auch Radverkehr. Ein gefahrloses Überholen muss dabei jedoch stets gewährleistet sein.

P4 Wie stellen Sie sich die Konfliktlösungen bei gemeinsamer Nutzung von Fahrspuren durch Busse und Radfahrende vor? Beispiel Kurfürstendamm.

Gemäß § 1 der StVO gilt im Straßenverkehr die gegenseitige Rücksichtnahme als oberstes Gebot. So sollen sich Radfahrerinnen und Radfahrer auch auf Busspuren an das Rechtsfahrgebot halten, Busfahrerinnen und -fahrer wiederum müssen beim Überholen den Mindestabstand einhalten.

P5 Werden Sie die Verstetigung der bestehenden Pop-Up Radwege umsetzen? Welche weiteren Pop-up Radwege werden Sie der SenUVK vorschlagen, und sich für deren zeitnahe Umsetzung im Bezirk einsetzen?

Grundsätzlich soll der Radverkehr vom restlichen Verkehr separiert werden, um Konflikte zu vermeiden. Die zu kurz gedachte Umsetzung von Pop-Up-Radwegen lehnen wir ab, da diese keine effektives Mehr an Sicherheit für die Radfahrerinnen und Radfahrer bietet.

P6 Welche Pläne haben Sie für weitere Fahrradstraßen und Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes?

Wo der Radverkehr nicht sicher auf Hauptstraßen geführt werden kann, sind die Nebenstraßen als durchgängiges Radwegenetz zu verbinden.

P7 Welche Maßnahmen ergreifen Sie für die stärkere, gefähndungsfreie Nutzung des #RadzurSchule? Wie werden Sie die Umsetzung des Schulwegkonzeptes konkretisieren?

Ein sicherer Schulweg für unsere Kinder ist oberstes Gebot. Einzubeziehen in die Schulwegkonzepte sind dabei auch die Wege, die die Kinder hin zur Schule und zurück nutzen. Um hierbei die Sicherheit zu gewährleisten, betrachten wir stets den Einzelfall vor Ort, um etwaigen Gefahrensituationen individuell begegnen zu können. So sind die Verbesserung von Sichtachsen vor Schulen oder auch die Einrichtung von Kiss-and-Go-Zonen nur zwei Beispiele von vielen.

P8 Wie stehen Sie zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen (aber nicht Radschnellwegen) durch Parks und Grünanlagen durch Fußgänger:innen und Fahrrad-Fahrende? Welche Wege im Bezirk können Sie für Rad-Ausflüge „ins Grüne“ empfehlen?

Parks und Grünanlagen dienen der Erholung von Fußgängerinnen und Fußgängern. Das Radfahren in Parks und Grünanlagen lehnen wir daher ab.

P9 Halten Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen für nötig, und wo im Bezirk wollen Sie diese ausprobieren (z.B. mit „Kiezblocks“), insbesondere an bekannten Schwerpunkten für Durchgangsverkehr? Setzen Sie sich für die Verstetigung der Sperrung am Karl-August-Platz ein?

Die zielführende Steuerung des Verkehrsflusses soll, wo notwendig, durch die Schaffung eines Einbahnstraßensystems erreicht werden.

P10 Welche Pläne verfolgen Sie für die Einrichtung von markierten Fahrradwegen in Kreuzungsbereichen (Rotfärbung) und im Straßenverlauf (Grünfärbung)?

Maßnahmen, die die gegenseitige Rücksichtnahme erhöhen, sind zu unterstützen. Hierbei setzen wir jedoch auf eine nachhaltige und konsequente Umsetzung statt partiellem Stückwerk.

P11 Unterstützen Sie die Umnutzung und Rückgewinnung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand, z.B. für Abstellflächen für Fahrräder, Fahrradbügel oder Fahrradgaragen?

Das unerlaubte Zuparken von Straßenecken ist konsequent zu unterbinden, da es das sichere Überqueren der Straßen beispielsweise für Familien mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Menschen deutlich erschwert. An besonderen Schwerpunkten setzen wir uns für eine Sicherung der Straßenecken mittels Poller ein und ermöglichen so neben dem sicheren Queren auch die Schaffung von Abstellplätzen für andere Mobilitätsformen.

P12 Wie werden Sie zukünftig räumliche und zeitliche Bedarfe für Ladezonen erheben, und solche Ladezonen umsetzen – ggf. durch Umnutzung bestehender Parkflächen?

Der Bezirk soll für Gewerbebetreibende und Einzelhändler ein Pilotprojekt mit Bundes- und EU-Mitteln initiieren, um die Belieferung mit stadtverträglichen Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Mit Gewerbebetreibern und Einzelhändlern sind gemeinsam Konzepte für Lieferzonen zu entwickeln, um das Be- und Entladen in 2. Spur zu reduzieren.

P13 Sehen Sie für Aufstellflächen vor den Autos an Kreuzungen („ARAS“) Verbesserungspotential, und wenn ja, wo und wie würden Sie die Schaffung unterstützen bzw. forcieren?

Die Einrichtung von Aufstellflächen für Radfahrerinnen und Radfahrer unterliegt stets der Einzelfallprüfung.

P14 Wie stehen Sie zu der Anlage von gesicherten Fahrradwegen in der Konstanzer Straße?

Wir setzen uns für eine fahrradfreundliche Gestaltung und einen entsprechenden Ausbau relevanter Straßen ein. Grundsätzlich soll der Radverkehr vom restlichen Verkehr separiert werden, um Konflikte zu vermeiden. Ein nachhaltiger und konsequenter Umbau der Konstanzer Straße muss daher geprüft werden, um allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern die sichere Nutzung der Straße zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang müssen ebenso Möglichkeiten der sicheren Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger berücksichtigt werden. Hierbei soll der Einsatz von Querungshilfen und Gehwegvorstreckungen sowie die Verbesserung von Sichtachsen geprüft werden. Grundständiges Ziel muss die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der Konstanzer Straße sein.

P15 Wie wollen Sie die grundsätzliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung gemäß bestehendem Leitfaden, ggf. mit Ausnahmen in begründeten Fällen, voranbringen?

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr unterliegt stets der Einzelfallprüfung.

P16 Wie würden Sie sich für verbesserte Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrende einsetzen und dies umsetzen wollen, z. B. Wilmersdorfer Straße/Bismarckstraße oder auch Grüne Welle für Radfahrende?

Wo nötig, werden wir uns für eine fußgängerfreundliche Anpassung der Ampelschaltungen einsetzen. Mitunter liegt hierbei die Zuständigkeit jedoch nicht beim Bezirk.

P17 Wie stehen Sie zu dem bereits konkret unterbreiteten Vorschlag des ADFC, die Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge des Umbaus auch für den Radverkehr nutzbar zu machen?

Wir setzen uns dafür ein, den Bezirk in die Planungen einzubeziehen und werden soweit wie möglich alle Interessen berücksichtigen. Ob die Einbeziehung des Radverkehrs an dieser Stelle möglich ist, können wir gegenwärtig jedoch noch nicht abschließend beurteilen.

P18 Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen, Verkehrsknotenpunkte und andere infrastrukturell unzureichende Stellen in Charlottenburg-Wilmersdorf für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen? Als Beispiele seien genannt:

- Bismarckstraße und Kaiserdamm
- Bundesallee mit Joachimsthaler, Bundesallee am Volkspark
- Bundesallee / Hohenzollerndamm / Spichernstraße - Knoten und Querung
- Ernst-Reuter Platz (zwei-Richtungs-Radweg, Schnellverbindung)
- Heerstraße (RadSchnellVerb.5 versus behindernde Einmündungen Nebenstraßen)
- Kaiser-Friedrich-Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Kantstraße (ausreichende Breite für Rettungsfahrzeuge – das sollte die Regel sein)
- Konstanzer Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Lietzenburger Straße
- Luisenplatz, Schloßbrücke, Tegeler Weg (sicher und zügig gen Norden?)
- Messedamm / Kreuzung Neue Kantstraße (RVA als Randerscheinung)
- Otto-Suhr-Allee (Ihr persönl. Rad - Weg zum Rathaus, auch mal gegen die Richtung?)
- Spandauer Damm (Bereich Schloss und Bereich RadSchnellverbindung 7)
- Theodor-Heuss-Platz
- „Ihre“ Problemstraße / Problemkreuzung:

Grundsätzlich soll der Radverkehr vom restlichen Verkehr separiert werden, um Konflikte zu vermeiden. Wo der Radverkehr nicht sicher auf Hauptstraßen geführt werden kann, sind die Nebenstraßen als durchgängiges Radwegenetz zu verbinden. Dadurch wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erhöht und ein schnelleres Fortkommen ermöglicht.

ADFC City West

Herrn Sprecher Henning Voget

Henning.Voget@ADFC-Berlin.de

**Bündnis 90/Die Grünen
Charlottenburg-Wilmersdorf**
Windscheidstr. 16
10627 Berlin
Tel. 030 407 43 779

kv@gruene-cw.de
www.gruene-cw.de

Berlin, am 30. August 2021

Sehr geehrter Herr Voget, lieber Henning,

Wir danken herzlich für das Interesse an unserer Politik im Bezirk.

Anbei senden wir Ihnen/Euch die Antworten zu den Fragen zur Radpolitik im Bezirk.

Für Rückfragen und einen weiterführenden Dialog stehen wir gerne zur Verfügung und wünschen dem ADFC auch viel Erfolg bei seiner Arbeit.

Mit freundlichen Grüßen,



Vorstandsmitglied von Bündnis 90/Die Grünen Charlottenburg-Wilmersdorf



Grundsätzliche radpolitische Fragen an die Parteien in Charlottenburg-Wilmersdorf Antworten von Bündnis 90/Die Grünen

G1. Angenommen, Ihre Partei erlangt die Mehrheit in der BVV, welche konkreten Schwerpunkte werden Sie für eine effektive Umsetzung der Ziele der Mobilitätswende in Charlottenburg-Wilmersdorf setzen?

Wir wollen die Mobilitätswende im Bezirk voranbringen. Dazu wollen wir die Verkehrsbehörde und das Tiefbauamt besser ausstatten und die Maßnahmen verstärken, geeignetes Personal hierfür zu bekommen, um den Aufholprozess anzugehen. Dazu haben wir folgenden Antrag eingebracht, der zur Aufstellung des Haushaltes 2022/2023 beraten wird:

Verkehrsbehörde und Tiefbauamt für die Verkehrswende weiter stärken

[https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-](https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=7951)

[wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=7951](https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=7951)

G2. Woran liegt es aus Ihrer Sicht, dass andere Bezirke in Berlin in den letzten Jahren weit mehr im Sinne der Verkehrswende erreicht haben als Charlottenburg-Wilmersdorf?

Die Ausstattung mit Mitteln wie Personal für Verkehrsbehörde und Tiefbauamt muss verbessert werden, damit diese Ämter der Erwartungen erfüllt werden können. Dass es drei Jahre gebraucht hat, bis die Stellen der Radplanenden trotz mehrmaliger Ausschreibung besetzt werden, zeigt, dass die Stellen auf Bezirksebene wenig konkurrenzfähig sind. Dazu kommt der Fachkräftemangel, der nach dem jahrelangen Sparkurs Berlins umso stärker sich auswirkt, weil viele Strukturen völlig neu aufgebaut werden müssen.

Dazu kam, dass in unserem Bezirk die Verkehrsbehörde erst 2018 zum grünen Stadtrat gewechselt hat und dadurch eine effektivere Zielsetzung hier erst später angefangen werden konnte. In Friedrichshain-Kreuzberg zeigt das Bezirksamt mit 3 Stadträt*innen der Grünen, dass es schneller geht, wenn alle die gleichen Ziele verfolgen.

Jedoch sind Maßnahmen angeschoben worden, so z.B. das Fahrradabstellanlagenkonzept für die Bereiche im S-Bahnring.

Charlottenburg-Wilmersdorf hat einige Konzepte entwickelt. Dazu zählt das Projekt am Breitscheidplatz mit mehr Platz für die Menschen und weniger Verkehr wie die Einführung von Logistik-Hubs für E-Lastenräder, um den motorisierten Lieferverkehr im Bezirk zu reduzieren. Ebenso gehört dazu die kombinierte Ausschreibung von Mobilitätsstationen, um nicht nur privilegierte Standorte in der Innenstadt zu vergeben, sondern auch die Außenbereiche mitzunehmen.

Auch wenn die Diagonalsperre in der Prinzregentenstraße lange gedauert hat, so ist es doch unseres Wissens die erste in Berlin, bei der Radfahrende Vorfahrt haben. Die Planung für die bessere Ausgestaltung wurde derweil dem Fahr-Rat vorgelegt.

G3. Was werden Sie in der nächsten Legislaturperiode besser oder anders machen? Bitte beschreiben Sie in Ihrer Antwort konkrete Ziele, Maßnahmen und Aktivitäten.

Wir wollen die Stellen im Bezirksamt weiter attraktiver gestalten und das ausreizen, was an Zuschlägen oder Gehaltshochstufungen möglich ist, um Fachkräfte gewinnen zu können. Zudem wollen wir erreichen, dass die Personalstelle und die jeweiligen Fachabteilungen besser zusammenarbeiten, um offene wie neue Stellen rascher besetzen zu können. Um geeignete



Fachkräfte gewinnen zu können, wollen wir Partnerschaften mit Ausbildungsstätten arrangieren bzw. die mit der TU-Berlin im Rahmen des Campus Charlottenburg ausbauen.

Außerdem wollen wir die Projekte, die oben zu G2 beschrieben sind, umsetzen.

G4. Welche Maßnahmen werden Sie zur Umsetzung des Ziels der Gerechtigkeit der Verkehrsraumnutzung und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Charlottenburg-Wilmersdorf ergreifen?

Wir wollen den Straßenraum für den Umweltverbund aus zu Fuß Gehen, Radfahren, Bahn und Bus umverteilen. Dazu werden wie u.a. Fahrradabstellanlagen auch an den Fahrbahnrand stellen, wie es jetzt in der Uhlandstraße geschehen ist. Sukzessive wollen wir an Kreuzungen das Falschparken durch Fahrradabstellanlagen, Gehwegvorstreckungen und/oder Poller erschweren, um hier bessere Sichtbeziehungen zu schaffen. Parkplätze wollen wir reduzieren.

Außergastronomie soll nicht noch mehr Bürgersteige versperren, sondern die Parkbuchten vor den Restaurants nutzen.

G5. Wie werden Sie sicherstellen, dass Beschlüsse der BVV schneller und umfassender durch eine zusammenarbeitende Verwaltung einschließlich des Berliner Senats - statt des historisch erlebten „Behörden Ping-Pong“- umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln werden Sie ein transparentes Nachverfolgen der Umsetzung der Vorhaben gewährleisten?

Zusammen mit der Landesebene eine Reform der Verwaltungsstruktur an, die eine klarere Aufteilung der Zuständigkeiten für Straßen schafft. Für die Hauptstraßen soll zukünftig die Senatsverwaltung, für die Bezirksstraßen das Bezirksamt zuständig sein.

G6. Wie werden Sie sicherstellen, dass Verstöße gegen bestehendes und ggf. geändertes Recht konsequent durch das Ordnungsamt und die Polizei verfolgt werden?

Wir haben dem Ordnungsamt in der laufenden Wahlperiode mehr Stellen bewilligt. Wir setzen uns regelmäßig in der BVV dafür ein, dass z.B. das Falschparken konsequenter geahnt wird und Fahrzeuge, die an Querungen oder auf Radinfrastruktur abgestellt wurden, abgeschleppt werden. Dies werden wir weiter verfolgen.

G7. Bitte beschreiben Sie, wie Sie relevante Verbände und Interessenvertretungen in die Abstimmung von Planungsvorhaben einbeziehen werden, und die Stellungnahmen solcher Verbände und Interessenvertretungen transparenter in die Erstellung von Beschlussvorlagen und den Entscheidungsprozess einfließen lassen werden.

Unsere Fraktion ist immer wieder im Austausch mit den Verbänden und Interessenvertretungen. Zudem werden wir daran festhalten, unseren Bürgerdeputiertenplatz im Verkehrsausschuss gemeinsam mit den Verkehrsverbänden im Bezirk zu besetzen. Wir wollen den Fahr-Rat für den Austausch zu Planvorhaben verstärkt nutzen und Vorschläge der Verbände vor der eigentlichen Planung einfließen lassen. Der Fahr-Rat soll zum Mobilitätsrat weiterentwickelt werden.

G8. Halten Sie die Reduktion des MIV für sinnvoll? Ist eine City-Maut sinnvoll?

Wir wollen den motorisierten Individualverkehr in der City West reduzieren und setze uns dafür ein, dass der Umweltverbund im Gegenzug weiter ausgebaut wird. Für Bahnen und Busse hat Berlin unter rot-rot-grün 28 Milliarden Euro bis 2035 eingeplant.

Als erstes wollen wir die Parkraumbewirtschaftung auf den gesamten Bereich des Innenrings von Berlin ausdehnen. Eine City-Maut kann eine weitere Maßnahme sein. Mit den Mitteln hieraus wollen wir den Umweltverbund ausbauen.

Fragen zu konkreten Projekten in Charlottenburg-Wilmersdorf



P1. In welchen Hauptverkehrsstraßen und in welchen weiteren Straßen, die zum Vorrangnetz gehören sollen, wollen Sie bis spätestens 2026 Radverkehrsanlagen einrichten oder wesentlich ertüchtigen?

Da die Route Brandenburgische Straße, Lewishamstraße, Kaiser-Friedrich-Straße bisher keine oder eine zu geringe Radinfrastruktur haben, wollen wir auf dieser Nord-Süd-Verbindung als erstes eine Radinfrastruktur einrichten. Um schneller voran zu kommen, kann dies erstmal als Pop-Up geschehen. Darauf streben wir eine langfristige Verstetigung an.

In dessen Folge wollen wir weitere Hauptstraßen wie die Bundesallee angehen. Dazu wollen wir uns gern mit den Radverbänden austauschen, um die Prioritäten festzulegen.

Wesentliche Fortschritte im Bereich der dauerhaften Einrichtung von Radverkehrsanlagen sind an eine erhebliche Aufstockung an Mitteln und Personal im entsprechenden Etat gebunden.

P2. Wie werden Sie die Bedarfe der Rettungsdienste in die Planung von Radwegen und Radstraßen einbeziehen (schnelle Räumzeiten)?

Wenn Pop-Up-Radwege eingerichtet werden, werden Polizei und Feuerwehr in der Regel beteiligt. Bei der Planung der Radinfrastruktur werden und müssen deren Belange im Planverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren berücksichtigt bzw. sind zu berücksichtigen. In Gesprächen der Senatsverwaltung mit der Feuerwehr sind hier entsprechende Standards, die praktikabel sind, zu entwickeln.

P3. Braucht motorisierter Verkehr innerstädtisch Überholspuren / Mehrstreifigkeit? Braucht Radverkehr innerstädtisch Überholspuren / sichere Breite? Ihre Beispiele:

Meistens reicht ein Fahrstreifen pro Richtung für den motorisierten Individualverkehr ausreichen, so lange an Kreuzungen und Knotenpunkten der Verkehr gut abfließen kann.

Busspuren können den Busverkehr erleichtern und beschleunigen.

Radstreifen und -wege sollten breiter angelegt werden, damit sich Radfahrende sicher überholen können. Da, wo dies nicht möglich ist, weil hier Bäume stehen, sollten wenn möglich mehr Platz am Fahrbahnrand geschaffen werden. Ist auch dies nicht möglich, sind Kompromisse auszuloten.

P4. Wie stellen Sie sich die Konfliktlösungen bei gemeinsamer Nutzung von Fahrspuren durch Busse und Radfahrende vor? Beispiel Kurfürstendamm.

Wo möglich, sollten Busstreifen und Radstreifen eingerichtet werden. Wenn das nicht möglich ist, können überbreite Bus- und Radspuren eingerichtet werden. Ist auch dies nicht möglich, ist für den jeweiligen Einzelfall ein Kompromiss zu finden.

Wir begrüßen zudem die Bestrebungen in der City West, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und damit zur Verkehrssicherheit beizutragen. Wir können uns daher Teile des Kurfürstendamm und der Tauentzienstraße ohne private Autos vorstellen.

P5. Werden Sie die Verstetigung der bestehenden Pop-Up Radwege umsetzen? Welche weiteren Pop-up Radwege werden Sie der SenUVK vorschlagen, und sich für deren zeitnahe Umsetzung im Bezirk einsetzen?

Wir wollen den Radstreifen auf der Kantstraße erhalten und in einem nächsten Schritt verstetigen. Dem folgen kann die Kaiser-Friedrich-Straße und im Weiteren die Lewishamstraße wie Brandenburgische Straße. Die weiteren Routen stimmen wir gern mit den Radverbänden und im Fahr-Rat ab.

P6. Welche Pläne haben Sie für weitere Fahrradstraßen und Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes?



Wir wollen die Teile der Fasanenstraße zwischen Lietzenburger Straße und Hardenbergstraße als Fahrradstraße weiterentwickeln. Auch die Xantener Straße kann nach unseren Vorstellungen eine Fahrradstraße werden. Als Vorlage für weitere Fahrradstraßen dient uns das Radnetz von ADFC City West, BUND, NFCW und VCD Nordost für unseren Bezirk. Welche weiteren Straßen wir prioritär angehen, stimmen wir gern mit den Radverbänden und im Fahr-Rat ab.

P7. Welche Maßnahmen ergreifen Sie für die stärkere, gefährdungsfreie Nutzung des #RadzurSchule? Wie werden Sie die Umsetzung des Schulwegkonzeptes konkretisieren?

Der Bezirk hat die Schulwegsicherheit an allen Schulen im Bezirk untersuchen lassen. Wir setzen uns für eine konsequente Umsetzung des Konzeptes ein. Da dieses höhere Kosten verursacht, als das der Bezirk sie allein stemmen kann, fordern wir dafür weitere Gelder. Unser Ziel ist, dass Schüler*innen sicher zu Fuß, mit dem Rad, Bahn und Bus zu Schule gelangen. Entsprechende Projekte des ADFC, des BUND und des VCD unterstützen wir.

P8. Wie stehen Sie zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen (aber nicht Radschnellwegen) durch Parks und Grünanlagen durch Fußgänger:innen und Fahrrad-Fahrende?

Welche Wege im Bezirk können Sie für Rad-Ausflüge „ins Grüne“ empfehlen?

Auf bestimmten Routen wie im Schlosspark Charlottenburg oder im Volkspark Wilmersdorf ist die gemeinsame Nutzung durch zu Fuß Gehende und Radfahrende möglich. Dies unterstützen wir. Da, wo genügend breite Wege vorhanden oder möglich sind, kann das zusätzlich ermöglicht werden. Wichtig ist die gegenseitige Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden. Da, wo viele zu Fuß Gehende unterwegs sind oder die Wege nicht breit genug sind, wollen wir diese weiter dem Fußverkehr widmen.

P9. Halten Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen für nötig, und wo im Bezirk wollen Sie diese ausprobieren (z.B. mit „Kiezblocks“), insbesondere an bekannten Schwerpunkten für Durchgangsverkehr? Setzen Sie sich für die Verstärkung der Sperrung am Karl-August-Platz ein?

Wir können uns Kiezblocks am Karl-August-Platz und nahe dem Rüdesheimer Platz vorstellen und wollen hier sukzessive diese umsetzen. Auch die Giesebrechtstraße und am Leon-Jessel-Platz, im Bereich der Prinzregentenstraße und Babelsberger Straße sind von uns Maßnahmen beantragt oder in der Planung. Wir wollen keinen Durchgangsverkehr durch Wohngebiete. Unsere Fraktion hat den Antrag eingebracht, dass der Modalfilter in der Krumme Straße in Höhe des Karl-August-Platzes erhalten bleibt. Daher unterstützen wir dieses Anliegen.

P10. Welche Pläne verfolgen Sie für die Einrichtung von markierten Fahrradwegen in Kreuzungsbereichen (Rotfärbung) und im Straßenverlauf (Grünfärbung)?

Wir wollen sukzessive Radwege und Radstreifen in Kreuzungsbereichen rot markieren, um die Sichtbarkeit zu erhöhen. Als nächster Radstreifen kann unserer Sicht die Uhlandstraße grün markiert werden. Darüber hinaus ist zu planen, wie die Radstreifen über die Markierung hinaus gesichert werden können.

P11. Unterstützen Sie die Umnutzung und Rückgewinnung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand, z.B. für Abstellflächen für Fahrräder, Fahrradbügel oder Fahrradgaragen?

Mit dem vom grünen Stadtrat eingebrachten Konzept Fahrradparken werden weitere Fahrradabstellanlagen für Fahrräder am Fahrbahnrand ausgewiesen und sukzessive umgesetzt. Ein Beispiel hierfür sind die Fahrrad- und Lastenradabstellanlagen an der Uhlandstraße Ecke



Wilhelmsaue. Dieses wollen wir die kommende Wahlperiode auch über den Innenring hinaus angehen. Derzeit werden 9.800 Abstellbügel Stück für Stück installiert.

P12. Wie werden Sie zukünftig räumliche und zeitliche Bedarfe für Ladezonen erheben, und solche Ladezonen umsetzen – ggf. durch Umnutzung bestehender Parkflächen?

Da, wo Lieferverkehr ist, hat dieser für uns Vorrang und wir wollen dort entsprechende Ladezonen ausweisen lassen und rufen die Geschäftstreibenden auf, diese zu beantragen.

P13. Sehen Sie für Aufstellflächen vor den Autos an Kreuzungen („ARAS“)

Verbesserungspotential, und wenn ja, wo und wie würden Sie die Schaffung unterstützen bzw. forcieren?

ARAS-Flächen haben sich bereits in anderen Städten, **aber auch in der Belziger Straße** bewährt und wir unterstützen diese.

P14. Wie stehen Sie zu der Anlage von gesicherten Fahrradwegen in der Konstanzer Straße?

Es ist bedauerlich, dass die vor dem Umbau der Konstanzer Straße dort angedachte Radinfrastruktur vom damaligen Bezirksamt nicht beauftragt wurde. Sonst wären wir hier weiter. Als eine Zwischenlösung kann uns hier ein Pop-Up-Radstreifen weiterhelfen. In Folge dessen wollen wir eine geschützte Radverkehrsanlage auf der Konstanzer Straße. Beides ist vorab mit der BVG abzustimmen, da auch der Bus für uns Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr hat.

P15. Wie wollen Sie die grundsätzliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung gemäß bestehendem Leitfaden, ggf. mit Ausnahmen in begründeten Fällen, voranbringen?

Unser Ziel ist, dass alle Einbahnstraßen von Radfahrenden entgegen der Fahrtrichtung genutzt werden können.

P16. Wie würden Sie sich für verbesserte Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrende einsetzen und dies umsetzen wollen, z. B. Wilmersdorfer Straße/Bismarckstraße oder auch Grüne Welle für Radfahrende?

Dank der Novelle des Mobilitätsgesetzes sind längere Ampelphasen für zu Fuß Gehende vorgesehen. Das unterstützen wir und setzen uns dafür ein, dass dies umgesetzt wird. Primäres Ziel von uns ist die Verkehrssicherheit der Ampelphasen wie z.B. getrennte Phasen, damit Radfahrende Kreuzungen sicher insbesondere gegenüber dem Abbiegeverkehr queren können.

P17. Wie stehen Sie zu dem bereits konkret unterbreiteten Vorschlag des ADFC, die Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge des Umbaus auch für den Radverkehr nutzbar zu machen?

Wir begrüßen den Vorschlag des ADFC, mit dem Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke auch eine Radinfrastruktur mit anzulegen. Sollte es dazu nicht kommen, werden wir uns für eine weitere Querung für zu Fuß Gehende und Radfahrende über die Spree einsetzen, die eine gute Anbindung an das Radnetz der Verbände ermöglicht.

P18. Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen, Verkehrsknotenpunkte und andere infrastrukturell unzureichende Stellen in Charlottenburg-Wilmersdorf für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen? Als Beispiele seien genannt:

- Bismarckstraße und Kaiserdamm
- Bundesallee mit Joachimsthaler, Bundesallee am Volkspark
- Bundesallee / Hohenzollerndamm / Spichernstraße - Knoten und Querung
- Ernst-Reuter Platz (zwei-Richtungs-Radweg, Schnellverbindung)



- Heerstrasse (RadSchnellVerb.5 versus behindernde Einmündungen Nebenstraßen)
- Kaiser-Friedrich-Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Kantstraße (ausreichende Breite für Rettungsfahrzeuge – das sollte die Regel sein)
- Konstanzer Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Lietzenburger Straße
- Luisenplatz, Schloßbrücke, Tegeler Weg (sicher und zügig gen Norden?)
- Messedamm / Kreuzung Neue Kantstraße (RVA als Randerscheinung)
- Otto-Suhr-Allee (Ihr persönl. Rad - Weg zum Rathaus, auch mal gegen die Richtung?)
- Spandauer Damm (Bereich Schloss und Bereich RadSchnellVerbindung 7)
- Theodor-Heuss-Platz
- „Ihre“ Problemstraße / Problemkreuzung:

Auf der Bismarckstraße/Kaiserdamm wird die West-Radschnellverbindung (RSV) geplant, die bis 2026 fertig sein sollte. Da diese auch über den Ernst-Reuter-Platz geht, wird es auch mehr Platz für Radfahrende geben. Zugleich soll unserer Meinung nach auch der Bereich Heerstraße damit für ein komfortables Radfahren gelöst werden.

Die Bundesallee kann gut einen Radstreifen bekommen. Dieser kann erst als Pop-Up erfolgen. Wir wollen im Bereich des Volksparks Wilmersdorf eine ebenerdige Querung für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Zur Konstanzer Straße und Kaiser-Friedrich-Straße haben wir bereits oben unsere Position dargestellt.

An der Kantstraße unterstützen wir die Lösungsfindung für die Rettungswege und wollen die Radstreifen erhalten.

Zum Spandauer Damm gab es eine Abfrage für die zukünftige Gestaltung im Fahr-Rat. Wir unterstützen hier eine gute Radinfrastruktur, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs geht.

Wir forcieren als ‚unser Problem‘ eine Lösung für die Kreuzung Berliner Straße/Prinzregentenstraße. Der Motorisierte Verkehr soll hier die Berliner Straße nicht mehr kreuzen können und der Mittelinselbereich für Radfahrende sicherer gestaltet werden.

Wir diskutieren gern mit Ihnen, wie der weitere Ausbau der Radinfrastruktur an den von Ihnen vorgeschlagenen Orten am besten erfolgen kann. Mögliche Lösungen können beispielsweise (Pop-Up-)Radstreifen auf der Lietzenburger Straße, Messedamm, Otto-Suhr-Allee oder überbreite Bus- und Radstreifen sein.



Betreff:Wahlprüfsteine DIE LINKE Charlottenburg-Wilmersdorf

Datum:13.09.2021 09:51

Von:Frederike-Sophie Gronde-Brunner <frederike.gronde-brunner@linksfraktion-cw.de>

An:Henning Voget <Henning.Voget@ADFC-Berlin.de>

Lieber Henning,

hier nun endlich die Beantwortung der Wahlprüfsteine der LINKEN Charlottenburg-Wilmersdorf. Die enorme Verspätung bitte ich zu entschuldigen.

Viele Grüße

Frederike

Grundsätzliche radpolitische Fragen an die Parteien in Charlottenburg-Wilmersdorf

G1. Angenommen, Ihre Partei erlangt die Mehrheit in der BVV, welche konkreten Schwerpunkte werden Sie für eine effektive Umsetzung der Ziele der Mobilitätswende in Charlottenburg-Wilmersdorf setzen?

Beantwortung mit G3 und G4.

Wir wollen die Verwaltungseinheiten für klimagerechte Mobilität personell aufstocken und mit attraktiven Stellen und einer aktiven Personalplanung frischen Wind in die Verwaltung bringen. Außerdem sollten eigene kommunale Baukapazitäten für kleine infrastrukturelle Maßnahmen aufgebaut werden. Der Radweg entlang der Spree muss endlich fertiggebaut werden, ebenso wie der Abschnitt vom Schloss Charlottenburg in Richtung Spandau. Wir setzen uns dafür ein, dass die Havelchaussee künftig zur Fahrradstraße wird, um hier die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Wir möchten, dass die gesetzten Ziele für den Ausbau von Radschnellwegen sichergestellt werden. Trassenkonflikte mit dem Fußverkehr sowie Grünanlagen sollen weitgehend vermieden werden.

Bis heute existiert kein Fahrradparkhaus in Berlin. Das wollen wir endlich ändern und ein solches im Bezirk errichten. Wir setzen uns für mehr temporäre Maßnahmen wie Pop-up-Radwege ein. Diese tragen dazu bei, die Mobilitätswende schneller zu verwirklichen, machen sie für die Menschen erfahr- und erlebbar.

Die Verwaltung muss mit mehr temporären Projekten neue Ansätze der Verkehrsplanung ausprobieren und bereit sein, diese bei Änderungsbedarfen anzupassen. Dafür bedarf es einer agileren Verwaltung und einer neuen Kultur, Fehler auch einzugestehen und anzupacken, statt sich hinter „Behörden-Ping-Pong“ zu verstecken, Zuständigkeiten abzustreiten und Planungsprozesse unnötig zu verlängern. Dafür würden wir uns mit einer modernen Amtsführung und Umgestaltung der gesamten Straßenverkehrsbehörde und des Tiefbauamts einsetzen. Diese muss innovativ, effizient und vor allem offen für Belange der Bürger:innen sein. Das bedeutet für uns sowohl eine transparente Planung, verbesserte Öffentlichkeitsarbeit und insbesondere eine verbesserte Zusammenarbeit mit den Verbänden und Initiativen im Bezirk. Diese müssen mit ihrem gebündelten Sachverstand viel stärker in die Planungen mit einbezogen werden. Der bezirkliche Fahr-Rat soll ein echtes Beteiligungsgremium werden, in dem Verbände ernst genommen werden.

Innovation und Politik des Ausprobierens bedeuten auch eine Einbeziehung der Forschung: Das Bezirksamt wird unter uns im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung viel stärker mit Forschungseinrichtungen und Wissenschaftler:innen zusammenarbeiten. Wir brauchen viel mehr statistische Daten über die Wende im Mobilitätsverhalten der Menschen. Innovative Projektideen der Infrastrukturplanung müssen in Kooperation mit der Verwaltung umgesetzt werden. Forschende sollen leichten Zugang zur Verkehrsplanungsbehörde erhalten. Genauso bedarf es eines stetigen Austauschs. Hier werden wir uns für Kooperationen und Weiterbildungen bspw. mit der TU Berlin, aber auch mit Initiativen und Stiftungen einsetzen.

Grundlage allen Handelns der bezirklichen Planungsbehörden muss das Berliner Mobilitätsgesetz sein. Wir werden uns dafür einsetzen, dass alle Planungen bis hin zu Anweisungen und Umsetzung von Baustellen auch den geltenden gesetzlichen Grundlagen entsprechen. Potentielle Todesfallen für Fußgänger:innen wie Radfahrer:innen an Baustellen wie Radwegverlegung auf den Fußweg, abrupt im rollenden Autoverkehr endende Radstreifen wird es mit uns nicht geben.

Die Kooperation mit der für Hauptstraßen und Gesamtplanung zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr werden wir verbessern. An Projekten zur Umsetzung der Mobilitätswende muss gemeinsam gearbeitet werden, statt sich gegenseitig auszubremsen. Alle wichtigen Hauptverkehrsstraßen müssen zumindest über einen Radstreifen verfügen. Wo dieser nicht vorhanden ist, wird ein Pop-Up-Radweg errichtet. Vorhandene Radstreifen sollen soweit möglich zu Geschützten Radstreifen ertüchtigt werden. Gemeinsam geführte Rad- und Fußwege sollen insbesondere in hochfrequentierten Bereichen entzerrt und für Radstreifen vorhandene Autospuren umgestaltet werden. Der Radverkehr gehört nicht auf den Fußweg, mit dieser stadtplanerischen Haltung der 1950er Jahre werden wir radikal brechen.

Das Ordnungsamt muss konsequent gegen falschparkende Autofahrer:innen vorgehen. Falschparken darf kein Kavaliersdelikt mehr sein, Fahrzeuge müssen bei gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr konsequent umgesetzt werden. Dazu sind mehr Brennpunktkontrollen genauso notwendig wie die personelle Aufstockung und Weiterbildung der Ordnungsamtskräfte.

Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum ist für uns kein Lippenbekenntnis. Wir werden in Charlottenburg-Wilmersdorf zahlreiche Kiezblocks umsetzen, den motorisierten Individualverkehr aus den Kiezen fernhalten und Durchgangsverkehr durch Nachbarschaften unterbinden – Kieze sind zum Leben und nicht zur Stauumfahrung da. Autofreie Begegnungszonen sollen durch Anwohner:innen frei gestaltet werden. Der öffentliche Raum soll für nachbarschaftliche Projekte, Feste und Orte der Begegnung genutzt werden. Überall dort, wo sich Anwohner:innen für verkehrsberuhigte, sichere und lebenswerte Kieze engagieren, sollen Kiezblocks gemeinsam mit den Anwohner:innen geplant und umgesetzt werden.

Unser Ziel ist die spürbare Verringerung der Zahl der zugelassenen Autos in der Stadt. Dies möchten wir durch die Verbesserung der Anbindung und der Taktzeiten des ÖPNV, der Radinfrastruktur sowie eines verbesserten Sharing-Angebots erreichen. Ein Großteil des öffentlichen Raums ist noch immer für das Abstellen des Autos reserviert. Wir werden Parkplätze zurückbauen und die Flächen der Allgemeinheit als Geh- und Fahrradwege sowie Stadträume zurückgeben. Das Sharing-Angebot möchten wir menschen- und nicht profitorientiert ausbauen. Wir wollen die gesetzliche Voraussetzung für die Regulierung von Sharing-Angeboten (Carsharing, Bikesharing, E-Scooter) schaffen, damit sie in ganz Berlin verfügbar werden und das Angebot für die Verkehrswende gesteuert werden kann.

Wir streben an, Lizenzen und Aufträge für Anbieter:innen von Mobilitätsdienstleistungen am Ziel der Verkehrswende und auf Flächengerechtigkeit orientiert zu vergeben, und wollen das Berliner Straßengesetz zu einem gemeinwohlorientierten Straßennutzungsrecht weiterentwickeln. Dazu gehört auch, dass wir stadtweit anbieterneutrale Abstellflächen für Mietfahrzeuge ausweisen wollen. Die Anbieter:innen sollen diese dann auch nutzen müssen, regelmäßig für Beschwerden erreichbar sein und diese in angemessener Zeit beheben sowie Altfahrzeuge im Falle der Geschäftsaufgabe entsorgen.

Unser Ziel ist, die Akzeptanz für den Rückbau der autogerechten Stadt zu verstärken; temporäre Maßnahmen wollen wir bei ihrer positiven Annahme verstetigen. Pop-up-Radwege wollen wir zu geschützten Radstreifen umwandeln. Dafür sollen vor allem Autoparkflächen weichen.

Für uns soll das Motto der Verkehrsplanung und des Tiefbauamts lauten: mehr nachhaltige Mobilität wagen!

G2. Woran liegt es aus Ihrer Sicht, dass andere Bezirke in Berlin in den letzten Jahren weit mehr im Sinne der Verkehrswende erreicht haben als Charlottenburg-Wilmersdorf?

Charlottenburg-Wilmersdorf bildet das Schlusslicht aller Bezirke hinsichtlich des Ausbaus und der Sanierung neuer Radwege, woran liegt das?

- Fehlende Personalplanung: Vom zuständigen Stadtrat Oliver Schruoffeneger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) wurde es versäumt, rechtzeitig im erheblichen Umfang Radplaner:innen einzustellen. Das von ihm vorgetragene Argument, die Umsetzung der Verkehrswende dauere hier so lange, da er nicht genügend Personal finde, scheint vorgeschoben: er selbst hätte die Stellen frühzeitig besetzen, attraktiv ausgestalten und entlohnen müssen. Radplaner:innen bewerben sich aber nicht in Charlottenburg-Wilmersdorf, sondern in Friedrichshain-Kreuzberg und beim Berliner Senat, da die Stellen hier viel attraktiver sind.
- „Dienst nach Vorschrift“ und nicht vorhandene Fehlerkultur in der Verwaltung: Weiterhin muss für eine effektive Umsetzung der Mobilitätswende bei den Verantwortlichen die „Auto-Perspektive“ aus den Köpfen – das trifft sowohl für den Stadtrat als auch die Leitung seiner Abteilung zu. Statt mutiger Entscheidungen, auch mal etwas Neues zu versuchen und dabei eventuell auch zu scheitern, herrscht hier „Dienst nach Vorschrift“. Es braucht aber die Bereitschaft, mutig die Verkehrsplanung komplett umzukrempeln und neu aufzustellen.
- „Behörden-Ping-Pong“: Der zuständige Stadtrat und seine Abteilung beherrschen dieses Spiel perfekt – statt Verantwortung zu übernehmen, werden Zuständigkeiten abgestritten, auf die Senatsverwaltung verwiesen und Verfahren unnötig in die Länge gezogen. Für uns ist klar, dass sich hier gezielt hinter der komplizierten Berliner Doppelstruktur der Verwaltung versteckt wird, da die eigenen Kapazitäten für die notwendigen, umfangreichen Planungen durch die selbst verschuldete Personalnot äußerst gering ist.
- Fehlende Expertise: Die mangelhafte und langwierige Umsetzung des Pop-Up-Radwegs in der Kantstraße hat gezeigt, dass es in der Verwaltung auch an der nötigen Qualität der Planung von Radinfrastruktur mangelt: Falsch aufgetragene Farbmarkierungen, einige Häuser sind für die Feuerwehr nicht mehr erreichbar. Statt den Radweg, wie von unserer Fraktion in der BVV gefordert, durch bauliche Maßnahmen zu verstetigen, wird erneut Farbe aufgetragen. Farbe ist aber keine Infrastruktur.
- Fehlende Kommunikation mit Verbänden und Bürger:innen: Statt Anregungen von fachkundigen Bürger:innen und den Verbänden wie ADFC, Changing Cities, Fuss e.V. u.a. zu nutzen, wird seitens der Verwaltung Beteiligung als lästig empfunden. Ein gutes Beispiel ist hier der bezirkliche „Fahr-Rat“: Das Gremium, welches eigentlich einen direkten Austausch zwischen Verbänden, Stadtrat und Planer:innen ermöglichen soll, wird vom Stadtrat nur mit wenig Motivation betrieben. Einladungen erfolgen zu spät, Anregungen werden nicht aufgegriffen, Protokolle sind nicht einsehbar. Besonders perfide empfinden wir es, dass die Schuld für Fehlplanungen, wie bspw. der Modalfilter in der Prinzregentenstraße, von Stadtrat Schruoffeneger teilweise auf die Verbände abgeschoben wird – diese hätten angeblich die Aufstellung von Pollern mit zu weiten Abständen selbst gefordert. Siehe Abschnitt nicht vorhandene Fehlerkultur.
- Zahnloses Ordnungsamt: Gegen dauerhaft zugeparkte Radstreifen, Ladezonen, Einfahrten und Fußgängerüberwege hilft nur Umsetzen! Statt der Beseitigung von Verkehrsbehinderungen durch rigoroses Abschleppen falsch geparkter Fahrzeuge, setzt das Ordnungsamt des zuständigen Stadtrats Arne Herz (CDU) vor allem auf das Erteilen von Knöllchen. Damit wird jedoch kein Falschparkender abgeschreckt, Falschparken und die Gefährdung von Menschenleben bleibt ein Kavaliersdelikt. Erst wer (mehrmals) abgeschleppt wurde, begreift, dass sein Handeln nicht nur teuer, sondern vor allem auch illegal und gefährlich ist.

G3. Was werden Sie in der nächsten Legislaturperiode besser oder anders machen? Bitte beschreiben Sie in Ihrer Antwort konkrete Ziele, Maßnahmen und Aktivitäten.

Siehe Antwort G1.

G4. Welche Maßnahmen werden Sie zur Umsetzung des Ziels der Gerechtigkeit der Verkehrsraumnutzung und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Charlottenburg-Wilmersdorf ergreifen?

Siehe Antwort G1.

G5. Wie werden Sie sicherstellen, dass Beschlüsse der BVV schneller und umfassender durch eine zusammenarbeitende Verwaltung einschließlich des Berliner Senats - statt des historisch erlebten „Behörden Ping-Pong“- umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln werden Sie ein transparentes Nachverfolgen der Umsetzung der Vorhaben gewährleisten?

Zur Umsetzung der Beschlüsse der BVV bedarf es in der Verwaltung vor allem erstens politischen Willen und zweitens Personal zur Umsetzung. Beides mussten wir in der vergangenen Legislaturperiode vermissen. Aus unserer Sicht hilft hier vor allem eine aktive Personalplanung, die unsere Fraktion in der BVV forderte ([DS 0920/5](#)) sowie die attraktive Ausgestaltung neuer Stellen. Der politische Wille zur Umsetzung von BVV-Beschlüssen der/des zuständigen Stadträt:in muss zudem auf eine ebenso dazu bereite Amtsleitung treffen. Hier werden wir dafür sorgen, dass an der Spitze der Verkehrsverwaltung und im Tiefbauamt fachliche Kompetenz, insbesondere in der Radverkehrsplanung als zentrales Einstellungsmerkmal endlich Berücksichtigung findet – genauso wie persönliches Engagement bei der Umsetzung der Berliner Mobilitätswende. Im gesamten Haus bedarf es einer neuen Führungskultur und mehr Mut zu verkehrspolitischen Experimenten zugunsten von Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen. Die „Autoperspektive“ möchten wir bei Neueinstellung von Planer:innen aktiv reduzieren. So können wir sicherstellen, dass BVV-Beschlüsse nicht weiter als „lästig“ für die Arbeit der Verwaltung behandelt werden, sondern als Leitfaden für die aktive Umgestaltung der autorgerechten Stadt durch die Bezirksverwaltung dienen und schneller umgesetzt werden.

Mit uns wird es einen direkten Draht in die Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr geben: Die Kooperation muss sich hier dringend verbessern. An Projekten zur Umsetzung der Mobilitätswende muss gemeinsam gearbeitet werden, statt sich gegenseitig auszubremsen. Das erreichen wir durch die aktive Einbindung der Senatsverwaltung in die Durchführung von relevanten BVV-Beschlüssen von Beginn an. Zuständigkeitswirrwarr und Behörden-Ping-Pong soll durch die Leitung aktiv entgegengetreten werden: Clearing von Zuständigkeiten statt Aussitzen und Warten, bis sich die Gegenseite meldet. Mit der Senatsverwaltung soll darüber hinaus direkt nach der Wahl über die Vereinfachung von Abstimmungsprozessen und Zuständigkeiten beraten werden und eine gemeinsame Zielvereinbarung getroffen werden, bürokratische Prozesse zu vereinfachen und Verfahren zu beschleunigen.

Wir möchten mehr Transparenz über den Umsetzungsstand von Bauvorhaben einerseits über direkte Information im zuständigen Ausschuss als auch den bezirklichen Fahr-Rat erzielen – hier sollen Informationen zukünftig unaufgefordert erfolgen. Die Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilitätswende im Bezirk muss dringend verbessert, bzw. erst geschaffen werden. Wir wollen, dass die Verwaltung hier vermehrt über Social Media über Bauvorhaben informiert und Planungen digital zusammenfasst und über gängige Online-Tools, wie bspw. *fixmyberlin* nachvollziehbar zusammenfasst. Nach dem Vorbild von Friedrichshain-Kreuzberg sollen diese Plattformen auch für Hinweise und Eingaben von Bürger:innen genutzt werden. Egal ob Straßenschäden, Meldung von Bedarfen für Fahrradbügel oder Anmeldung von Straßennutzungen für Feste oder Gastronomie. Alles soll unkompliziert und unbürokratisch ermöglicht werden und die Verwaltung soll lernen, die Möglichkeiten von Bürger:innenbeteiligung für die Verbesserung ihrer Arbeit zu nutzen. Dies fordert unsere Fraktion bereits in der noch laufenden Wahlperiode ([DS 2053/5](#)).

G6. Wie werden Sie sicherstellen, dass Verstöße gegen bestehendes und ggf. geändertes Recht konsequent durch das Ordnungsamt und die Polizei verfolgt werden?

Das Ordnungsamt muss konsequent gegen falschparkende Autofahrer:innen vorgehen. Falschparken darf kein Kavaliersdelikt mehr sein, Fahrzeuge müssen bei gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr konsequent umgesetzt werden. Dazu sind mehr Brennpunktkontrollen genauso notwendig wie die personelle Aufstockung und Weiterbildung der Ordnungsamtskräfte. Das Ordnungsamt muss befähigt werden, bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung schneller abschleppen zu lassen. Wir werden uns für die Anpassung der gesetzlichen Regelungen hierzu einsetzen. Dazu wäre etwa auch die Einrichtung einer Task-Force „Abschleppgruppe“ bei Polizei und Ordnungsamt zu bedenken. Dass nun auch die BVG mit eigener Flotten abschleppen kann, begrüßen wir. Das darf aber nicht dazu führen, dass die Polizei dies als Anlass für die Reduktion des eigenen Engagements gegen Falschparker:innen nutzt. Polizei und BVG möchten wir über Gremien wie beispielsweise den Fahr-Rat stärker mit Verbänden und der Verwaltung zusammenbringen und das Thema „Umsetzung“ stärker als Schwerpunktaufgabe mehrerer Instanzen im Bezirk verzahnen.

G7. Bitte beschreiben Sie, wie Sie relevante Verbände und Interessenvertretungen in die Abstimmung von Planungsvorhaben einbeziehen werden, und die Stellungnahmen solcher Verbände und Interessenvertretungen transparenter in die Erstellung von Beschlussvorlagen und den Entscheidungsprozess einfließen lassen werden.

Initiativen und Verbänden wie ADFC, Changing Cities, aber auch Fuss e.V. und die jeweiligen Ortsgruppen müssen aktiv in die Planungsvorhaben einbezogen werden. Darüber hinaus müssen auch lokale Nachbarschaftsinitiativen wie etwa Lebenswerte Konstanzer Straße oder Karl-August-Kiez_lebenswert bei Planvorhaben vor Ort beteiligt werden. Die möchten wir u.a. durch direkte Ansprache und Austausch im Vorfeld, aber auch durch eine Aufwertung des Fahr-Rats erreichen. In der Verwaltung muss es direkte Ansprechpersonen für Verbände und Initiativen geben. Planungen ohne Stellungnahme oder Hinzuziehung von Vertreter:innen für die Belange von Rad- und Fußverkehr soll es nicht mehr geben.

Darüber hinaus möchten wir in den ersten 100 Tagen gemeinsam mit den Verbänden Bedarfe für dringend sanierungsbedürftige und neu zu schaffende Radinfrastruktur erarbeiten und möglichst schnell durch temporäre Anweisungen umsetzen.

G8. Halten Sie die Reduktion des MIV für sinnvoll? Ist eine City-Maut sinnvoll?

Wir streben mit den unter G1 genannten Maßnahmen eine spürbare Reduktion des MIV an. Nur die dauerhafte Reduzierung des MIV bringt eine echte Entlastung von Lärm und Abgasen für Mensch und Umwelt in der Stadt. Zur Herstellung von Mobilitätsgerechtigkeit soll die Planung der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur in Berlin auf das Ziel ausgerichtet werden, dass 2030 mindestens 86 Prozent aller Wege im Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr zurückgelegt werden können. Berlin soll sich im Bund für ein Verbot von Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2030 und für Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einsetzen.

Ausbau und Finanzierung der Infrastruktur muss vorrangig aus Steuermitteln über eine progressive Besteuerung finanziert werden. Der Bund ist für eine auskömmliche Finanzierung des kommunalen ÖPNV stärker in die Pflicht zu nehmen. Die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen darf nicht zu einem Abbau der regulären Finanzierung aus Steuermitteln führen. Über die verschiedenen Vorschläge für neue Finanzierungsquellen, bspw. eine ÖPNV-Steuer für Tourist:innen, ein Bürger:innenticket oder eine Nutznießer:innenabgabe, wollen wir mit den Berliner:innen diskutieren und in der kommenden

Legislatur in die Umsetzung gehen. Die City-Maut für die Innenstadt lehnen wir entschieden ab. Das untersuchte Modell erzeugt neue Ungerechtigkeiten: Die Berliner:innen, die in den Außenbezirken leben, zahlen für die Nutzung der Straßen in der Innenstadt, während die Innenring-Bewohner:innen dort weiter frei fahren können. Das Ergebnis werden weniger Autos, Lärm und Abgase im Innenring sein, dafür aber mehr verkehrliche Probleme außerhalb des Rings, wo die Leute einen Parkplatz suchen um ihr Auto abzustellen und in den ÖPNV umzusteigen. Die Ausweichverkehre werden zur Verschlechterung der Verkehrssituation außerhalb des Rings führen, d.h. man wird dort am Ende das Gegenteil von dem erreichen, was man in der Innenstadt erreichen wird. Solange nicht ausreichend freie Alternativen mit dem ÖPNV vorhanden sind, wäre die City-Maut vor allem eine Preiserhöhung, die Menschen je nach sozialer Lage unterschiedlich stark trifft.

Fragen zu konkreten Projekten in Charlottenburg-Wilmersdorf

P1. In welchen Hauptverkehrsstraßen und in welchen weiteren Straßen, die zum Vorrangnetz gehören sollen, wollen Sie bis spätestens 2026 Radverkehrsanlagen einrichten oder wesentlich ertüchtigen?

- Heerstraße
- Spanndauer Damm
- Kaiser-Friedrich-Straße
- Lewishamstraße
- Brandenburgische Straße
- Konstanzer Straße
- Bismarckstraße
- Straße des 17. Juni
- Kantstraße/Neue Kantstraße
- Joachimsthaler Str./Bundesallee
- Hohenzollerndamm
- Lise-Meitner-Straße
- Cauerstraße
- Otto-Suhr-Allee
- Tegeler Weg
- Kurfürstendamm
- Jakob-Kaiser-Platz
- Goerdeldamm/Radweg entlang der A100

Darüber hinaus möchten wir in den ersten 100 Tagen gemeinsam mit den Verbänden Bedarfe für dringend sanierungsbedürftige und neu zu schaffende Radinfrastruktur erarbeiten und möglichst schnell durch temporäre Anweisungen umsetzen. Der Stadtrat von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat es in den letzten Jahren versäumt, die vom Senat bereitgestellten Gelder hierfür abzurufen, das wollen wir ändern.

P2. Wie werden Sie die Bedarfe der Rettungsdienste in die Planung von Radwegen und Radstraßen einbeziehen (schnelle Räumzeiten)?

Rettungsdienste und Polizei sollen genauso wie die BVG bei der Planung von Radinfrastruktur eingebunden werden. Ein Planungs-Desaster wie in der Kantstraße/Neue Kantstraße möchten wir zukünftig vermeiden. Dazu soll möglichst eine moderne Arbeitsgruppe mit allen Institutionen eingerichtet werden, in der flexibel die Bedürfnisse der Institutionen im Vorfeld der Planung abgefragt werden. Es soll jedoch keine Verzögerung von Planung dadurch entstehen. Daher „moderne“

Arbeitsgruppe – zu konkreten Anliegen soll sich kurzfristig und zeitsparend über bspw. Videokonferenz über den „kurzen Dienstweg“ ausgetauscht werden. Lange Schriftverkehre und Behörden-Ping-Pong sind unbedingt zu vermeiden.

P3. Braucht motorisierter Verkehr innerstädtisch Überholspuren / Mehrstreifigkeit? Braucht Radverkehr innerstädtisch Überholspuren / sichere Breite? Ihre Beispiele:

Motorisierter Verkehr soll grundsätzlich keiner Mehrstreifigkeit bedürfen. Durch eine spürbare Reduktion der in der Stadt zugelassenen Autos sowie flächendeckendes Tempo 30 soll das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert werden. Die reduzierte Höchstgeschwindigkeit macht auch Überholspuren für Autos in den allermeisten Fällen obsolet. Ausnahmen soll es nur an Bundesstraßen sowie wichtigen Verkehrsknotenpunkten geben. Der frei gewordene Raum soll sinnvoll für den ÖPNV, für Rad- und Fußverkehr und für mehr Freiräume wie Sport und Kultur genutzt werden.

Radverkehr braucht zuallererst viel mehr Platz. Die geltenden Richtlinien für die Breite von Radverkehrsanlagen werden vielerorts nicht einmal annähernd erreicht. Die Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren hat dazu geführt, dass auch neugebaute Anlagen schnell in den Stoßzeiten an ihre Überlastungsgrenzen kommen. Handtuchbreite Radwege, möglichst noch auf Gehwegen, definieren wir als potenzielle Körperverletzung, nicht als nutzbaren Radweg. Die Breite von Radwegen sollte sich den Nutzungsgegebenheiten anpassen können – mehrere Meter Breite mit viel Platz zum Überholen von Radler:innen auf Hauptverkehrsstraßen und insbesondere auf Radschnellwegen. In weniger befahrenen Seitenstraßen kann auf Radstreifen auch die für den MIV vorgesehene Fläche zum Überholen genutzt werden.

P4. Wie stellen Sie sich die Konfliktlösungen bei gemeinsamer Nutzung von Fahrspuren durch Busse und Radfahrende vor? Beispiel Kurfürstendamm.

Möglichst soll überall dort, wo keine separate Radspur eingerichtet werden kann, die Busspur für die gemeinsame Nutzung so verbreitert werden, dass ein gefahrloses Überholen durch den Busverkehr möglich ist. In keinem Fall dürfen Radwege auf dem Fußweg geführt werden und beispielsweise über Haltestellen oder direkt herumführen. Diese noch immer weit verbreiteten Unfallschwerpunkte möchten wir komplett beseitigen. Überall dort, wo aus infrastrukturellen Gründen eine eindeutige Trennung nicht möglich ist, müssen geeignete Maßnahmen wie der Rückbau von Parkspuren dazu führen, dass sich Bus- und Radverkehr nicht gegenseitig auf Kosten des MIV behindern.

P5. Werden Sie die Verstetigung der bestehenden Pop-Up Radwege umsetzen? Welche weiteren Pop-up Radwege werden Sie der SenUVK vorschlagen, und sich für deren zeitnahe Umsetzung im Bezirk einsetzen?

Alle vorhandenen Pop-Radwege sollen verstetigt werden und baulich so ertüchtigt werden, dass Radfahrer:innen dort sicher unterwegs sein können. Weitere Vorschläge für Pop-Up-Radwege, die wir der Senatsverwaltung unterbreiten würden, sind u.a.:

1. Kaiser-Friedrich-Straße
2. Lewishamstraße
3. Brandenburgische Straße
4. Konstanzer Straße
5. Bismarckstraße
6. Straße des 17. Juni
7. Bundesallee

8. Hohenzollerndamm
9. Lise-Meitner-Straße
10. Cauerstraße

Darüber hinaus sollen alle Neuplanungen von Radwegen überall dort, wo noch überhaupt kein Angebot für Radfahr:innen besteht, zunächst temporär als Pop-Up-Radweg umgesetzt werden (daher hier auch Überschneidungen mit P1).

P6. Welche Pläne haben Sie für weitere Fahrradstraßen und Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes?

Wir werden die Vorgaben des Berliner Radverkehrsplans für die Nebenrouten umsetzen.

P7. Welche Maßnahmen ergreifen Sie für die stärkere, gefährdungsfreie Nutzung des #RadzurSchule? Wie werden Sie die Umsetzung des Schulwegkonzeptes konkretisieren?

Die Radwegeplanung und vor allem -sanierung sowie die Beseitigung unübersichtlicher Straßensituationen rund um Schulen soll prioritär behandelt werden. Kindern und Jugendlichen soll es seitens des Bezirks so attraktiv wie möglich gemacht werden, mit dem Rad zur Schule zu fahren. Möglichst vor allen Schulen im Bezirk, wo dies möglich ist, sollen verkehrsberuhigte Zonen umgesetzt werden, in denen das Parken von Autos weitestgehend verboten ist. Sogenannte Kiss-and-Go-Bereiche für das Bringen der Kinder, sollen nicht unmittelbar vor der Schule eingerichtet sein. Wir möchten insbesondere die Praxis der „Eltern-Taxis“ mit zugeparkten Straßen vor den Schulen unterbinden. Dafür braucht es neben verstärkten Kontrollen von Polizei und Ordnungsamt vor Schulen in den Kernzeiten auch eine Verkehrserziehung, die neben den Kindern ebenso die Eltern mit anspricht. Kinder sollen lernen, sich sicher im Verkehr zu bewegen – Eltern sollen lernen, dies durch die Anpassung ihres eigenen Verhaltens zu unterstützen.

P8. Wie stehen Sie zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen (aber nicht Radschnellwegen) durch Parks und Grünanlagen durch Fußgänger:innen und Fahrrad-Fahrende? Welche Wege im Bezirk können Sie für Rad-Ausflüge „ins Grüne“ empfehlen?

Die gemeinsame Nutzung von Parkwegen durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen lehnen wir grundsätzlich überall dort ab, wo diese nicht ausreichend baulich voneinander getrennt werden können. Radwege sollen aber dort, wo das Platzangebot ausreichend ist, auch in Grünanlagen und bspw. an Uferwegen angelegt werden. Sie sind dann ausreichend breit und baulich getrennt vom Fußweg anzulegen. Eine gegenseitige Behinderung möchten wir vermeiden, damit sich alle im „Grünen“ erholen können und sicher unterwegs sind.

Für die Erholung per Rad bietet sich perfekt die Havelchaussee im Grunewald entlang der Havel an, wenn unsere Forderung in der BVV nach der Sperrung für den Durchgangsverkehr und der Einrichtung einer Fahrradstraße ([DS 1583/5](#)) durch Bezirk und Senat endlich umgesetzt wird. Dann würde mit der Rücktour über den Kronprinzessinnenweg ein berlinweit einzigartiges Angebot für Sport und Erholung im Westen der Stadt entstehen.

P9. Halten Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen für nötig, und wo im Bezirk wollen Sie diese ausprobieren (z.B. mit „Kiezblocks“), insbesondere an bekannten Schwerpunkten für Durchgangsverkehr? Setzen Sie sich für die Verstetigung der Sperrung am Karl-August-Platz ein?

Die Sperrung des Karl-August-Platzes für den Durchgangsverkehr möchten wir verstetigen. Der neu entstandene Stadtplatz ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie die Aneignung des öffentlichen Raums durch die Anwohner:innen funktionieren kann. Die Bürger:inneninitiative haben wir von Beginn an bei ihrem Vorhaben unterstützt – das gilt insbesondere für die Einrichtung eines „Kiezblocks“.

Wir halten weitere autobefreite oder -reduzierte Begegnungsorte im Bezirk für absolut notwendig. Der öffentliche Raum gehört den Menschen, nicht dem motorisierten Individualverkehr! Freiwerdende Flächen können für möglichst kostengünstige Sport- und Kulturangebote genutzt werden, insgesamt braucht es mehr konsumfreie Räume im Bezirk. Wir möchten überall dort neue Konzepte, und insbesondere Kiezblocks, ausprobieren, wo sich Bürger:inneninitiativen dafür einsetzen. Dies hat unsere Fraktion bereits in der vergangenen Legislaturperiode erfolgreich in der BVV [gefordert](#). Dabei ist uns besonders wichtig, dass gleichzeitig der Gentrifizierung und der Immobilienspekulation durch das Bezirksamt entschieden entgegengetreten wird.

P10. Welche Pläne verfolgen Sie für die Einrichtung von markierten Fahrradwegen in Kreuzungsbereichen (Rotfärbung) und im Straßenverlauf (Grünfärbung)?

Alle Maßnahmen, die objektiv die Sicherheit von Radfahrenden im Straßenverkehr erhöhen, werden von uns unterstützt. Dazu gehört ebenso die deutliche Markierung von Radwegen, insbesondere in Kreuzungsbereichen. Dies soll flächendeckend und in gleicher Qualität und Sichtbarkeit geschehen.

Wir sagen aber auch: Farbe ist keine Infrastruktur! Kreuzungen müssen vor allem baulich verändert werden, damit sich das Unfallgeschehen deutlich reduziert. Durch Vorziehen von Haltepunkten, angepasste Ampelschaltungen, Spurvergrößerungen der Radwege im Ampelbereich (ARAS) sowie weitere bauliche Maßnahmen müssen u.a. „klassische“ Rechtsabbiegeunfälle endlich der Vergangenheit angehören.

P11. Unterstützen Sie die Umnutzung und Rückgewinnung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand, z.B. für Abstellflächen für Fahrräder, Fahrradbügel oder Fahrradgaragen?

Die angestrebte, deutliche Reduzierung des MIV soll auch durch die Rückgewinnung von Parkplätzen für die Allgemeinheit begleitet werden. Hier sollen neben der Einrichtung von Aufenthaltsflächen für die Nachbarschaft vor allem Fahrradbügel und Fahrradgaragen entstehen. Hier gibt es einen riesigen Bedarf für ausreichend Abstellmöglichkeiten, der dringend gedeckt werden muss. Fahrradgaragen, wie zuletzt rund um den Klausenerplatz errichtet, unterstützen wir. Die Kosten für die privat genutzten Fahrradgaragen möchten wir für Sozialhilfeempfänger:innen, Auszubildende und Studierende deckeln, damit klimaneutrale Mobilität auch für alle leistbar bleibt. Fahrradabstellanlagen möchten wir zukünftig von den Gehwegen auf (ehemaligen) Autoparkplätzen errichten. Die Gehwege sollen, soweit möglich, frei bleiben und den Fußgänger:innen zur Verfügung stehen.

P12. Wie werden Sie zukünftig räumliche und zeitliche Bedarfe für Ladezonen erheben, und solche Ladezonen umsetzen – ggf. durch Umnutzung bestehender Parkflächen?

Ladezonen für Gewerbetreibende und Einzelhändler:innen möchten wir massiv ausbauen. Das Parken in 2. Reihe oder auf Geh- und Radwegen muss ein Ende haben. Bedarfe für solche Ladezonen möchten wir 1. durch Erhebungen der bezirklichen Parkraumüberwachung 2. Im Austausch mit Gewerbetreibenden sowie 3. im Austausch mit Nachbarschaftsinitiativen und Verbänden erheben. Für die Einrichtung von Ladezonen sollen ausschließlich Parkplätze des MIV umgenutzt werden.

Darüber hinaus möchten wir bereits in Pilotprojekten getestete Mobilitäts-Hubs weiter fördern und die Belieferung mit klimaneutralen Elektrofahrzeugen und Lastenrädern testen sowie ausbauen. Damit möchten wir längerfristig die Zahl größerer Lieferfahrzeuge im öffentlichen Raum reduzieren.

P13. Sehen Sie für Aufstellflächen vor den Autos an Kreuzungen („ARAS“) Verbesserungspotential, und wenn ja, wo und wie würden Sie die Schaffung unterstützen bzw. forcieren?

Die Einrichtung von Aufstellflächen für Radfahrer:innen sehen wir als Teil notwendiger Lösungen für mehr Sicherheit für Radfahrende in Kreuzungsbereichen. Vor allem sollen ARAS an großen Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen mit längeren Ampelphasen eingerichtet werden. Darüber hinaus möchten wir Unfallschwerpunkte und Kreuzungen mit hohem Radverkehrsaufkommen mit ARAS ausstatten.

P14. Wie stehen Sie zu der Anlage von gesicherten Fahrradwegen in der Konstanzer Straße?

Wir setzen uns für die Einrichtung eines gesicherten Fahrradweges durch den Wegfall einer Autospur in der Konstanzer Straße ein (siehe [Antrag](#) der Linksfraktion in der BVV dazu vom 12.12.2019 und [Beschluss](#) der BVV vom 18.03.2021). Die Einrichtung gesicherter Fahrradwege dort betrachten wir als genauso essenziell für die Verkehrssicherheit, wie die Einrichtung von Fußgängerinseln zur sicheren Querung der Straße sowie einer generellen Umgestaltung der Konstanzer – weg von der autogerechten Straße hin zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität.

P15. Wie wollen Sie die grundsätzliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung gemäß bestehendem Leitfaden, ggf. mit Ausnahmen in begründeten Fällen, voranbringen?

Eine vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende begrüßen wir. Dies soll, unter Betrachtung der jeweiligen Situation vor Ort, vor allem durch den Wegfall von Autoparkplätzen erreicht werden.

P16. Wie würden Sie sich für verbesserte Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrende einsetzen und dies umsetzen wollen, z. B. Wilmersdorfer Straße/Bismarckstraße oder auch Grüne Welle für Radfahrende?

Wir unterstützen die Anpassung von Ampelschaltungen für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen und sehen hier besonders an den großen Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungen des Bezirks enormen Bedarf. Längere Grünphasen für Fußgänger:innen sind dringend notwendig, damit Menschen auch breite Hauptverkehrsstraßen in Ruhe und Sicherheit überqueren können. Eine „Grüne Welle“ für Radfahrer:innen ist zudem hilfreich, den Verkehrsfluss spürbar zu erhöhen. Für eine Verlängerung und Abstimmung der Schaltungen würden wir uns darum bemühen, mit der zumeist zuständigen Senatsverwaltung in den direkten Austausch zu treten und hier spürbare Verbesserungen zu fordern. Denkbar und sinnvoll ist auch ein berlinweites Konzept für verbesserte Ampelschaltungen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, dessen Umsetzung wir von einem zukünftigen Senat fordern würden.

P17. Wie stehen Sie zu dem bereits konkret unterbreiteten Vorschlag des ADFC, die Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge des Umbaus auch für den Radverkehr nutzbar zu machen?

Wir unterstützen die Forderung des ADFC für die gleichzeitige Einrichtung eines Radweges beim Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke. Die vorgeschlagene, angehangene Lösung unter der Fahrbahn empfinden wir als innovativ und vor allem umsetzbar. Warum bei der Neuplanung der Brücke eine solche Verbindung nicht mitgedacht wurde, erschließt sich uns nicht. Radverkehr ist bei solchen Neubauten stets mitzuplanen. Besonders, da hier entlang der A100 bereits ein Radweg besteht, der

jedoch in einem fast unnutzbarem Zustand ist. Die Linksfraktion [forderte](#) in der vergangenen Legislatur bereits die Sanierung des an die Brücke anschließenden Radwegs entlang der A111. Eine Umsetzung durch das Bezirksamt bleibt jedoch weiter offen.

P18. Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen, Verkehrsknotenpunkte und andere infrastrukturell unzureichende Stellen in Charlottenburg-Wilmersdorf für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen? Als Beispiele seien genannt:

- Bismarckstraße und Kaiserdamm
- Bundesallee mit Joachimsthaler, Bundesallee am Volkspark
- Bundesallee / Hohenzollerndamm / Spichernstraße - Knoten und Querung
- Ernst-Reuter Platz (zwei-Richtungs-Radweg, Schnellverbindung)
- Heerstrasse (RadSchnellVerb.5 versus behindernde Einmündungen Nebenstraßen)
- Kaiser-Friedrich-Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Kantstraße (ausreichende Breite für Rettungsfahrzeuge – das sollte die Regel sein)
- Konstanzer Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Lietzenburger Straße
- Luisenplatz, Schloßbrücke, Tegeler Weg (sicher und zügig gen Norden?)
- Messedamm / Kreuzung Neue Kantstraße (RVA als Randerscheinung)
- Otto-Suhr-Allee (Ihr persönl. Rad - Weg zum Rathaus, auch mal gegen die Richtung?)
- Spandauer Damm (Bereich Schloss und Bereich RadSchnellVerbindung 7)
- Theodor-Heuss-Platz

Zu allen genannten Straßen lässt sich zusammenfassen: entweder gibt es gar keine Radverkehrsanlage oder die bestehenden „Lösungen“, zumeist 1 - 1,5m handtuchbreite Radwege zwischen Gehweg und Autoparkplätzen, sind für uns keine Fahrradinfrastruktur: Sie sind in einem meist desolaten Zustand, zusammengeflickt und durch die geringe Breite und die Lage zwischen Gehweg und Parkspur besonders gefährlich – sowohl für Radfahrer:innen als auch für Fußgänger:innen. Hinzu kommen die gefährlichen Kreuzungsbereiche, wo diese Holperpisten plötzlich auf den Rechtsabbiegeverkehr treffen, zudem ständig zugestellte und zugeparkte Wege, Einfahrten, usw.

Alle genannten Straßen müssen nach unserer Auffassung mit einem echten Radweg ausgestattet werden, auf dem es sich sicher, mit Freude und durch angepasste Ampelschaltungen auch zügig vorankommen lässt. Das erreichen wir, indem die bestehenden „Handtuchwege“ verschwinden zugunsten Geschützter Radwege. Dafür muss mindestens eine komplette Fahr- oder Parkspur für Autos wegfallen und mit baulichen Maßnahmen (Poller, Leitboys, Pflanzungen etc.) so gesichert werden, dass Radfahrende sicher unterwegs sein können und ein Zuparken durch den MIV verhindert wird. Durch eine ausreichende Dimensionierung der Radwege soll auch das Überholen möglich sein. Alle Radwege sind zudem vom Fußweg getrennt anzubringen. Die Maßnahmen sind, soweit möglich, zunächst mit Pop-Up-Radwegen temporär umzusetzen, um eine unmittelbare Verbesserung der Situation für Radfahrer:innen zu erreichen.

Die Kreuzungsbereiche sind mit den bereits genannten Verfahren (siehe P10) sicher zu gestalten. Durch die Einführung von Tempo 30 möglichst flächendeckend reduzieren wir die Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer:innen deutlich.

Grundsätzliche radpolitische Fragen an die Parteien in Charlottenburg-Wilmersdorf

- G1. Angenommen, Ihre Partei erlangt die Mehrheit in der BVV, welche konkreten Schwerpunkte werden Sie für eine effektive Umsetzung der Ziele der Mobilitätswende in Charlottenburg-Wilmersdorf setzen?

Konkreter Schwerpunkt der Arbeit der SPD in der BVV wird die Weiterentwicklung aller Wohngebiete innerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes zu verkehrsberuhigten Kiezblöcken sein, indem durch bauliche und organisatorische Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren, Aufpflasterungen und Fahrbahnverengungen) der Durchgangsverkehr unterbunden wird. Fahrradstraßen passen gut in diese Konzeption und können auch Verkehrsberuhigung unterstützen. Nicht nur der Nahverkehrsplan für den ÖPNV, sondern auch der Radverkehrsplan liegen in die Zuständigkeit des Senats und damit des Abgeordnetenhauses. Es ist für uns unglaublich, dass letzterer am Ende der Legislaturperiode immer noch nicht vorliegt und der inzwischen vorliegende Netzentwurf beim Senat wie ein militärisches Staatsgeheimnis gehütet wird. Den bezirklichen Fahrräten wurde die Möglichkeit einer Beteiligung verwehrt. Das wollen wir ändern.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Bezirkspolitik ist die Ausdehnung und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung kombiniert mit mehr Anwohnerparken. Sie ist die wirkungsvollste Maßnahme, den zunehmenden Pendlerverkehr in die City West zu dämpfen und auf den Umweltverbund zu verlagern und die Parkmöglichkeiten der Anwohner zu verbessern.

Hinsichtlich der „effektiven Umsetzung“ sind die Zuständigkeiten der Bezirke und der BVV zu beachten, denn die BVV ist kein kommunales Parlament. Ein Teil der kommunalen Aufgaben wird vom Senat und damit vom Abgeordnetenhaus wahrgenommen. Deshalb ist eine enge Verzahnung der Arbeit eines BVV – Verordneten mit seinen Abgeordneten der Schlüssel zur Effektivität bei der Umsetzung und Kontrolle. Die Zuständigkeit der BVV beschränkt sich auf das Nebenstraßennetz und auf den ruhenden Verkehr.

- G2. Woran liegt es aus Ihrer Sicht, dass andere Bezirke in Berlin in den letzten Jahren weit mehr im Sinne der Verkehrswende erreicht haben als Charlottenburg-Wilmersdorf?

Dafür gibt es zwei Ursachen:

CDU Stadtrat Herz und Stadtrat Schruoffenegger von den Grünen blockieren sich in der Arbeit und kommunizieren unzureichend miteinander, da beide völlig gegensätzliche verkehrspolitische Vorstellungen haben. Das sah man deutlich in der Frage der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung oder beim Chaos bei der Einführung des Pop Up-Radweges in der Kantstraße. Außerdem ist der „altbackene“ Bezirk nicht attraktiv für junge innovative Verkehrsplaner. Die bewerben sich lieber im hippen Friedrichshain-Kreuzberg, weil dort in der Verwaltung ein anderes Klima und ein breiterer Konsens für die Verkehrswende vorherrscht mit dem Mut etwas anderes auszuprobieren. Charlottenburg-Wilmersdorf liegt aber im Mittelfeld. Schlimmer sieht es z.B. in Reinickendorf aus.

- G3. Was werden Sie in der nächsten Legislaturperiode besser oder anders machen? Bitte beschreiben Sie in Ihrer Antwort konkrete Ziele, Maßnahmen und Aktivitäten.

Wir haben in Berlin kein konzeptionelles, sondern ein Umsetzungsproblem. Wir haben

einen hervorragenden „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr“ (StEP MoVe), an dem die SPD mitgewirkt hat und der auch unsere Grundlage ist. Unser Ziel ist es die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans zu beschleunigen. Im jetzigen Tempo würden wir über 200 Jahre zur Umsetzung benötigen. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten müssen präzise und klar verständlich geregelt werden. Da der Senat für das Hauptverkehrsstraßennetz zuständig ist, sollte auch die gesamte Verantwortung für die bauliche Umsetzung auf den Senat übergehen. Umgekehrt ist es sinnvoll, die Fahrradstraßen in die völlige Gestaltungshoheit der Bezirke zu übergeben. Die jetzigen Strukturen mit der Infravelo haben die Probleme nur verschärft

Ein weiteres wichtiges Ziel für die SPD ist „saubere Luft“ und „weniger Lärm“. Es gibt viele Hauptverkehrsstrassen, wo die Belastungen die Grenzwerte von NO_x und Lärm so hoch sind, dass rechtssicher Tempo 30 angeordnet werden könnte. Hier hat sich bis auf die Kantstraße in unserem Bezirk in der letzten Legislaturperiode nichts getan.

- G4. Welche Maßnahmen werden Sie zur Umsetzung des Ziels der Gerechtigkeit der Verkehrsraumnutzung und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Charlottenburg-Wilmersdorf ergreifen?

Die SPD hat an der Entwicklung des Mobilitätsgesetzes aktiv mitgewirkt. Die Umsetzung der neuen Qualitätsstandards für Radwege und Fußgängerquerungsmöglichkeiten führen automatisch zu mehr Gerechtigkeit im Verkehrsraum und verbessern die Verkehrssicherheit. Fahrspuren für den Kfz-Verkehr und Stellplätze im Straßenraum werden reduziert.

- G5. Wie werden Sie sicherstellen, dass Beschlüsse der BVV schneller und umfassender durch eine zusammenarbeitende Verwaltung einschließlich des Berliner Senats - statt des historisch erlebten „Behörden Ping-Pong“- umgesetzt werden? Mit welchen Mitteln werden Sie ein transparentes Nachverfolgen der Umsetzung der Vorhaben gewährleisten?

Dies geht nur über eine eng verzahnte Zusammenarbeit mit unserer Abgeordnetenhausfraktion, sofern es um „Behörden Ping-Pong“ zwischen Senats- und Bezirksverwaltungen geht. BVV – Anfragen dürfen von Mitarbeitern der Senatsverwaltungen nicht bearbeitet werden, da das Abgeordnetenhaus nach der Verfassung das zuständige Parlament ist. Deswegen müssen parlamentarische Anfragen und Initiativen (z.B. bei Tempo Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz) immer über die Abgeordneten laufen.

- G6. Wie werden Sie sicherstellen, dass Verstöße gegen bestehendes und ggf. geändertes Recht konsequent durch das Ordnungsamt und die Polizei verfolgt werden?

Bessere Ausstattung mit Personal und Festlegung in der neuen Koalitionsvereinbarung.

- G7. Bitte beschreiben Sie, wie Sie relevante Verbände und Interessenvertretungen in die Abstimmung von Planungsvorhaben einbeziehen werden, und die Stellungnahmen solcher Verbände und Interessenvertretungen transparenter in die Erstellung von Beschlussvorlagen und den Entscheidungsprozess einfließen lassen werden.

Da die SPD den Umweltverbund stärken will, sind für uns neben dem ADFC wichtige Verbände der Fuß e.V., die Fahrgastverbände Pro Bahn und der Deutsche Bahnkundenverband. Für die bezirkliche Verkehrssicherheitsarbeit z.B. bei der Qualitätsverbesserung der Jugendverkehrsschulen und die Schulwegsicherheit ist die Verkehrswacht Berlin ein kompetenter Partner. Der Bund Berlin hat gutes Know How bei

Modellprojekten zur Überwindung von Eltern-Taxis

G8. Halten Sie die Reduktion des MIV für sinnvoll? Ist eine City-Maut sinnvoll?

Wir wollen mehr MIV im Berufspendlerverkehr in die Innenstadt reduzieren und auf den Umweltverbund verlagern. Geeignete Maßnahmen dafür sind eine flächenhafte Ausdehnung und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit dem Ausbau des ÖPNV (z.B. „i2030“ für die wachsende Anzahl der Pendler) und die Unterstützung der Erweiterung der P&R – Anlagen in Brandenburg. Die City-Maut ist für die polyzentrische Struktur der Innenstadt von Berlin völlig ungeeignet. Sie wirkt nur für Businesszentren wie in der Londoner City, wo abends alles leer ist. Aufgrund des deutschen Datenschutzrechts wäre eine City-Maut nur als Vignette möglich, da keine Kennzeichen automatisch erfasst werden dürfen. Gleichzeitig müsste eine Regelung für über 1 Mio. Bürger:innen geschaffen werden, die in unserer Innenstadt wohnen. Das würde nur einen Anreiz erzeugen sie die Vignette auch intensiv zu nutzen. Der neue StEP MoVe enthält zu Recht keine City-Maut.

Fragen zu konkreten Projekten in Charlottenburg-Wilmersdorf

P1. In welchen Hauptverkehrsstraßen und in welchen weiteren Straßen, die zum Vorrangnetz gehören sollen, wollen Sie bis spätestens 2026 Radverkehrsanlagen einrichten oder wesentlich ertüchtigen?

Leider hat Berlin immer noch keinen Radverkehrsplan und damit auch kein Vorrangnetz. Das Vorrangnetz kann man sich nicht aus dem hohlen Bauch ausdenken, sondern es muss durch fachlichen Kriterien (Verkehrsprognosen, Anbindung von Schulen, Bahnhöfen und bezirklichen Zentren, neue Wohngebiete) abgeleitet werden. Da unter den derzeitigen Strukturen die Planung und Umsetzung einer Radverkehrsanlage zwischen 6-10 Jahre dauert, ist absehbar, dass es 2026 nur sehr wenige Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz geben wird, selbst wenn man 2022 beginnt die Verwaltungsstrukturen zu effektivieren. Eine Machbarkeitsstudie gibt es für eine Radverkehrsanlage in der Berliner und der Detmolder Straße, so dass es hier eine Chance zur Umsetzung bis 2026 gibt.

P2. Wie werden Sie die Bedarfe der Rettungsdienste in die Planung von Radwegen und Radstraßen einbeziehen (schnelle Räumzeiten)?

Durch Beteiligung der Rettungsdienste bereits bei der Machbarkeitsstudie.

P3. Braucht motorisierter Verkehr innerstädtisch Überholspuren / Mehrstreifigkeit? Braucht Radverkehr innerstädtisch Überholspuren / sichere Breite? Ihre Beispiele:

Es gibt viele Hauptverkehrsstraßen, in denen durch Umgestaltung der Knotenpunkte zwei Fahrspuren entfallen und die Fahrbahn für einen geschützten Radweg umverteilt werden kann, denn die Kapazität einer Straße wird im Wesentlichen durch die Knotenpunkte (signalisierte Kreuzungen) bestimmt. Ein Querschnitt von 2,30 Meter für Radverkehrsanlagen entsprechend dem Mobilitätsgesetz bietet die Gewähr, dass Radfahrer sich überholen können.

P4. Wie stellen Sie sich die Konfliktlösungen bei gemeinsamer Nutzung von Fahrspuren durch Busse und Radfahrende vor? Beispiel Kurfürstendamm.

Der KuDamm ist ein schlechtes Beispiel (wie auch der Tauentzien), denn den wollen wir zu einem Boulevard ohne Durchgangsverkehr im MIV mit Priorität für die Fußgänger entwickeln. Ansonsten sind nach uns keine Unfallhäufungen bei gemeinsamer Nutzung von Busspuren bekannt

- P5. Werden Sie die Verstetigung der bestehenden Pop-Up Radwege umsetzen? Welche weiteren Pop-up Radwege werden Sie der SenUVK vorschlagen, und sich für deren zeitnahe Umsetzung im Bezirk einsetzen?

SenUVK hat alle Vorschläge des Bezirks bis auf die Kantstraße abgelehnt, da die Lichtsignalanlagen umprogrammiert werden müssten. Pop Up Radwege sind temporäre Ausnahmen. Sie können den normalen Planungsprozess der Umgestaltung einer Straße unter Beteiligung der Gewerbetreibenden, der Anwohner, der BVG und der Feuerwehr nicht ersetzen. Bei der Kantstraße muss dieser Prozess endlich, angefangen mit einer Machbarkeitsstudie zur Straßenraumumgestaltung nachgeholt werden. Er muss aber beschleunigt werden.

- P6. Welche Pläne haben Sie für weitere Fahrradstraßen und Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes?

Dies ist Planungsaufgabe der Verwaltungen und nicht der Parteien. Fraktionen und Parteien geben die Ziele und den Rahmen vor und kontrollieren die Umsetzung. Pläne für weitere Fahrradstraßen sind erst dann sinnvoll, wenn der Radverkehrsplan vorliegt. Auf den warten wir schon lange.

- P7. Welche Maßnahmen ergreifen Sie für die stärkere, gefähderungsfreie Nutzung des #RadzurSchule? Wie werden Sie die Umsetzung des Schulwegkonzeptes konkretisieren?

Es ist auch Aufgabe des fehlenden Radverkehrsplans ein Vorrangnetz vorzulegen, in das alle Schulen angebunden sind. Für die Schulwegsicherung in CW verfolgen wir ein umfangreiches Bündel von Maßnahmen, von denen ich zwei hervorheben möchte: 1. den Dialog mit den Eltern mit dem Ziel „Elterntaxi“ abzubestellen, ergänzt durch Halteverbote und die intensivere Überwachung der Umgebung der Schulen, auch mit dem Ziel, dass nicht auf Radwegen gehalten wird, 2. die Qualitätssteigerung der Jugendverkehrsschulen beim Erlernen vom sicheren Radfahren durch Einstellung von pädagogisch qualifizierten Personal (das fehlt häufig) und besserer Verzahnung mit dem Schulunterricht.

- P8. Wie stehen Sie zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen (aber nicht Radschnellwegen) durch Parks und Grünanlagen durch Fußgänger:innen und Fahrrad-Fahrende? Welche Wege im Bezirk können Sie für Rad-Ausflüge „ins Grüne“ empfehlen?

Für die SPD gilt der Grundsatz gemäß dem Berliner Grünanlagengesetz, dass hier die Fußgänger und Erholungssuchenden Vorrang haben. Auf dieser Grundlage sind Lösungen zu finden, die den Fußverkehr sicher machen. Die Qualitätskriterien des Mobilitätsgesetzes sollen hier keine Anwendung finden.

Für Radausflüge ins Grüne empfehlen wir den R1 Richtung nach Bad Belzig über Potsdam sowie den Fernradwanderweg von Berlin über Spandau durch die Seenplatte bis nach Rostock.

- P9. Halten Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen für nötig, und wo im Bezirk wollen Sie diese ausprobieren (z.B. mit „Kiezblocks“), insbesondere an bekannten Schwerpunkten für Durchgangsverkehr? Setzen Sie sich für die Verstetigung der Sperrung am Karl-August-Platz ein?

Beide Fragen können wir mit einem klaren Ja beantworten (siehe auch G1). Die SPD Fraktion hatte zum Karl-August-Kiez im Dialog mit den Anwohnern einen entsprechenden BVV Beschluss herbeigeführt.

- P10. Welche Pläne verfolgen Sie für die Einrichtung von markierten Fahrradwegen in

Kreuzungsbereichen (Rotfärbung) und im Straßenverlauf (Grünfärbung)?

Hierzu läuft in Berlin ein Modellprojekt, das 2022 endet. Nach unserer Kenntnis deuten sich positive Ergebnisse an. Auch die Zahl der Falschparkenden soll sich verringert haben. Dann sollte zunächst das gesamte Vorrangnetz entsprechend gefärbt werden.

- P11. Unterstützen Sie die Umnutzung und Rückgewinnung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand, z.B. für Abstellflächen für Fahrräder, Fahrradbügel oder Fahrradgaragen?

Grundsätzlich Ja! Aber nicht ausschließlich nur für Fahrradabstellanlagen, sondern auch als öffentlicher Raum für eine neue Aufenthaltsqualität für alle.

- P12. Wie werden Sie zukünftig räumliche und zeitliche Bedarfe für Ladezonen erheben, und solche Ladezonen umsetzen – ggf. durch Umnutzung bestehender Parkflächen?

Grundlage hierzu ist das Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, das die grün geführte Verkehrsverwaltung immer noch nicht liefern konnte. Dieses Konzept sollte auf einer Datengrundlage für den Wirtschaftsverkehr erarbeitet werden. Weitere Hinweise soll der neue Teil III Wirtschaftsverkehr des Mobilitätsgesetzes liefern.

- P13. Sehen Sie für Aufstellflächen vor den Autos an Kreuzungen („ARAS“) Verbesserungspotential, und wenn ja, wo und wie würden Sie die Schaffung unterstützen bzw. forcieren?

Ja! Die Standorte ergeben sich aus dem Sicherheits-Audit der Kreuzungen

- P14. Wie stehen Sie zu der Anlage von gesicherten Fahrradwegen in der Konstanzer Straße?

Wir wollen die Konstanzer Straße nach den Qualitätskriterien des Mobilitätsgesetzes für Radverkehrsanlagen, Fußgängerquerungen und Ladezonen umgestalten und haben hierzu einen BVV-Beschluss initiiert. Der nächste Schritt ist die Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie nach den Qualitätskriterien des Mobilitätsgesetzes, nach dem Vorbild der Berliner Straße. Hierbei sollten verschiedene Varianten für gesicherte Radwege erarbeitet werden.

- P15. Wie wollen Sie die grundsätzliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung gemäß bestehendem Leitfaden, ggf. mit Ausnahmen in begründeten Fällen, voranbringen?

Grundsätzlich sollten nach Auffassung der SPD alle Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr geöffnet werden, sofern durch Besonderheiten nicht eine Gefahrenlage besteht. Die Straßenverkehrsbehörden sollten vom Senat verpflichtet werden, zügig eine Bestandsaufnahme des Nebennetzes zu machen und die Ausnahmefälle der Hauptverwaltung melden. Dann sollten auf einen Schlag alle geeigneten Einbahnstraßen freigegeben werden.

- P16. Wie würden Sie sich für verbesserte Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrende einsetzen und dies umsetzen wollen, z. B. Wilmersdorfer Straße/Bismarckstraße oder auch Grüne Welle für Radfahrende?

Hier hat der Bezirk keine Zuständigkeit, sondern das ist Aufgabe des Senats bzw. des Abgeordnetenhauses. Die Abteilung Verkehrsmanagement (von SenUVK) sollte die Grünphasen entsprechend den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes schnell anpassen.

- P17. Wie stehen Sie zu dem bereits konkret unterbreiteten Vorschlag des ADFC, die Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge des Umbaus auch für den Radverkehr nutzbar zu machen?

Wird von uns unterstützt!

P18. Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen, Verkehrsknotenpunkte und andere infrastrukturell unzureichende Stellen in Charlottenburg-Wilmersdorf für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen? Als Beispiele seien genannt:

- Bismarckstraße und Kaiserdamm
- Bundesallee mit Joachimsthaler, Bundesallee am Volkspark
- Bundesallee / Hohenzollerndamm / Spichernstraße - Knoten und Querung
- Ernst-Reuter Platz (zwei-Richtungs-Radweg, Schnellverbindung)
- Heerstrasse (RadSchnellVerb.5 versus behindernde Einmündungen Nebenstraßen)
- Kaiser-Friedrich-Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Kantstraße (ausreichende Breite für Rettungsfahrzeuge – das sollte die Regel sein)
- Konstanzer Straße (bisher völlig ohne RVA)
- Lietzenburger Straße
- Luisenplatz, Schloßbrücke, Tegeler Weg (sicher und zügig gen Norden?)
- Messedamm / Kreuzung Neue Kantstraße (RVA als Randerscheinung)
- Otto-Suhr-Allee (Ihr persönl. Rad - Weg zum Rathaus, auch mal gegen die Richtung?)
- Spandauer Damm (Bereich Schloss und Bereich RadSchnellVerbindung 7)
- Theodor-Heuss-Platz
- „Ihre“ Problemstraße / Problemkreuzung:

Die SPD fordert, dass alle Straßen und Kreuzungen nach dem neuen Verfahren des Sicherheitsaudits (SAS), in dem die neuen Erkenntnisse der Unfallforschung eingeflossen sind, systematisch untersucht und entsprechend umgestaltet werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Analyse der Sichtbeziehungen, die Kreuzungsgeometrie und unterschiedliche Steuerung der Lichtsignalanlagen für den Rad- und den KfZ-Verkehr. Hier müssen noch viele Mitarbeiter der Verwaltung geschult werden.

Vielen Dank für Ihre Beantwortung unserer Fragen und für Ihre Anregungen. Wir freuen uns auf einen weiteren förderlichen radpolitischen Dialog mit Ihnen. Ihre City-West im ADFC