

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>1. Wie stehen Sie zur Radverkehrsplanung im Korridor des Straßenbahnverlaufs zwischen Warschauer-Brücke und Hermannplatz?</p>	<p>a) Wir halten eine parallele Radverkehrsplanung bei der Ausarbeitung von Straßenbahntrassen für sehr sinnvoll.                      c) Der zentralen Verkehrsachse zwischen Warschauer Brücke und Hermannplatz kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.                      b) Wir brauchen eine Trennung von Radwegen und Autostraßen, um einen sicheren Radverkehr zu ermöglichen.</p>	<p>a) Wir Grüne beachten bei der Ausgestaltung des Radverkehrs die Maßgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes:                      b) Sichere, ausreichend breite, gut befahrbare und möglichst baulich getrennte Radwege auf allen Hauptstraßen und ein Netz aus Fahrradstraßen bei den Nebenstraßen – dies gilt selbstverständlich auch im Zuge der M10-Erweiterung.</p>	<p>a) Eine Erweiterung des Tramnetzes über die Oberbaumbrücke soll nicht mit den üblichen Berliner Planungszeiten Jahrzehnte dauern.                      b) Die lang geplante Verlängerung zum Hermannplatz sollte bald realisiert werden, mit späterer Verlängerung entlang des Columbiadammes.                      c) Die direkte Anbindung des Ostkreuzes mit der Trasse der Linie 21 über Ostkreuz und Sonntagstraße bietet die Möglichkeit, einen Linienast der M10 zum Ostkreuz zu führen.                      d) Eine weitere an der Oberbaumbrücke abzweigende Strecke kann zum Ostbahnhof geführt werden und diesen und das umgebende Viertel besser anbinden.                      e) Im Zuge der Tramerweiterung sollte im Korridor eine moderne und bedarfsgerechte Radverkehrsplanung von Anfang an berücksichtigt und umgesetzt werden.</p>

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>2. Welche Vorschläge haben Sie zur Schaffung einer verbesserten, sicheren und zügigen Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Friedrichshain und Kreuzberg?</p> <p>Wie soll die gesamte Radstrecke entlang der Hochbahn geführt werden und wann werden die zugesagten Radwege insbesondere ab Kottbusser Tor umgesetzt?</p>	<p>a) Friedrichshain und Kreuzberg müssen enger zusammenwachsen, daher liegt uns eine vernünftige Verbindung der beiden Ortsteile am Herzen.</p> <p>b) Wir setzen uns seit Jahren für den Wiederaufbau der Brommy-Brücke als Fahrrad- und Fußgängerbrücke ein.</p> <p>c) Auf allen anderen Überquerungen über die Spree soll auch immer ausreichend Platz für den Fahrradverkehr geschaffen werden.</p> <p>d) Wir unterstützen die im Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zur Gestaltung der Radwege entlang der Hochbahntrasse zwischen Schlesisches Tor und Kottbusser Tor vorgeschlagenen Varianten, da alle ein sicheres Fahrradwegesystem beinhalten.</p>	<p>a) Es braucht mehr und bessere Verbindungen zwischen den beiden Bezirksteilen. Für den Radverkehr, aber auch den ÖPNV.</p> <p>b) Die Warschauer Brücke ist dabei eine Herausforderung, weil dort Gehwege mit Anschluss zum S- und U-Bahnhof sowie zum Einkaufszentrum genauso wie Radwege, Fahrbahn und die Tram, die nach Kreuzberg verlängert werden soll, unterkommen müssen.</p> <p>c) Wir setzen uns für den Wiederaufbau der Brommy-Brücke, jedoch als reine Brücke für den Rad- und Fußverkehr, ein.</p> <p>d) Für den Radweg entlang der Hochbahn gibt es derzeit im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zur Radbahn ein Beteiligungsverfahren mit drei verschiedenen Varianten.</p> <p>e) Neben diesen Verbindungen soll die Strecke Modersohnstraße-Modersohnbrücke-Gärtnerstraße-Boxhagener Platz-Mainzer Straße bis zur Frankfurter Allee zur Fahrradstraße werden. Die Gärtnerstraße soll dafür zudem asphaltiert werden.</p>	<p>a) Überlegungen zu einer Errichtung der „Radbahn“ unterhalb der U- Bahn-Strecke der U1 unterstützen wir.</p> <p>b) Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Straßen in Friedrichshain-Kreuzberg in paralleler Führung zu Hauptverkehrsstrassen als Fahrradstrassen ausgewiesen werden. Dabei ist die Anbindung an Fahrradroten angrenzender Bereiche zu berücksichtigen.</p> <p>c) Überall dort, wo größere städtebauliche Projekte umgesetzt werden, wollen wir ein neues Verkehrskonzept ausarbeiten.</p> <p>d) So wollen wir beispielsweise mit den Entwickler:innen des Karstadt- Neubaus ins Gespräch kommen, und fordern sie auf, ein integriertes Radverkehrskonzept für den Hermannplatz beim Bauprojekt Karstadt am Hermannplatz umzusetzen. Eigene Radspuren, ein Fahrradparkhaus, oder eine do-it-yourself Reparaturstation wären hier denkbar.</p>

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>3. Wie stehen Sie zum Wiederaufbau der ehemaligen Brommy-Brücke und einem sinnvollen Anschluss der Fahrradrouten an diese Brücke?</p>	<p>a) Wir fordern seit langem den Wiederaufbau der Brommy-Brücke als Fußgänger:innen- und Fahrradbrücke. Der Anschluss dieser Brücke an das Fahrradroutensystem Berlins ist selbstverständlich notwendig.</p>	<p>a) Wir begrüßen einen Wiederaufbau sehr - allerdings mit anderem Namen und als reine Brücke für den Rad- und Fußverkehr. Natürlich muss die Brommybrücke dann auch an die Fahrradrouten angeschlossen werden.</p> <p>b) In der Mühlenstraße/an der East Side Gallery ist etwa die Verbreiterung des Gehwegs und ein verbreiteter Radweg geplant. Zusammen mit einer alternativen Radverkehrsführung vom "Vergnügungsviertel" um den Ostbahnhof durch den Rudolfkiez und weiter über Modersohnstraße bis zur Frankfurter Allee (siehe Frage 2) bzw. über die Corinthstraße als Fahrradstraße Richtung Ostkreuz ergeben sich attraktive Verbindungen. Über die Köpenicker Straße besteht dann Anschluss an die bestehende Fahrradstraße vom Mariannenplatz zum Südster.</p>	<p>a) Wir setzen für den Neubau der einstigen Brommybrücke als Rad- und Fußverkehrsbrücke ein. Wir kämpfen weiter für diese Maßnahme, da eine zusätzliche Brücke über die Spree den Flaschenhals deutlich entspannt.</p>
<p>4. Wie stellen Sie sich die Radwegeführung auf der Monumentenbrücke vor? Haben Sie insbesondere Lösungsvorschläge für Radfahrende, die in oder aus dem Park kommen? Wäre es möglich, den Radweg aus dem Park heraus über den Parkplatz von Aldi oder Lidl (hier gibt es sogar einen kleinen Fußweg und einen Balkon zur Museumsbahn) zu führen?</p>	<p>a) Die Radwegeführung auf der Monumentenbrücke ist eine Schlüsselfrage für die Mobilität im Kiez. Wir setzen uns für mehr Verkehrsberuhigung im Bereich der Monumenten- und Katzbachstraße ein.</p> <p>b) Einen Vorrang von Fußgänger:innen und Radfahrenden im Bereich des Zugangs zum Park halten wir für sinnvoll. Es braucht ein umfassendes Mobilitätskonzept, um hier eine ideale Wegeführung sicherzustellen.</p>	<p>a) Die bisherige Situation an der Monumentenbrücke ist durch den Ein- und Ausgang zum Park extrem suboptimal und zudem gefährlich. Der gesamte Bereich muss grundsätzlich neu konzipiert und umgebaut werden.</p> <p>b) Auch die Übergangssituation in und von der Kreuzbergstraße enthält erhebliche Gefahrenstellen. Realisiert werden muss dabei eine an den Radverkehr angepasste Ampelschaltung. Wir teilen zudem das Ziel, dass die Brücke perspektivisch ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr nutzbar gemacht wird.</p>	<p>a) Eine hohe Priorität hat zunächst die Verlagerung der Parkplätze auf der Brücke selbst um dort - entsprechend der Beschlusslage BVV Tempelhof-Schöneberg - eine sichere Ausfahrt und Einfahrt in bzw. Flaschenhalspark zu gewährleisten.</p> <p>b) Langfristig bietet sich die Etablierung einer Fahrradstrasse vom Kleistpark über Kreuzbergstraße bis zur Bergmannstraße an.</p> <p>c) Die Nutzung des Aldi-Parkplatzes o.ä. erachten wir für nicht sinnvoll, da mit dem Gleisdreieck-Park eine sichere Wegeführung vorliegt.</p>

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>5. Welche Maßnahmen sind geplant, um den Radverkehr zwischen Oberbaumbrücke und Eisenbrücke zugänglich und gefahrungsarm zu leiten?</p>	<p>a) Aktuell ist die Verkehrsführung zwischen Oberbaumbrücke und Eisenbrücke gelinde gesagt suboptimal.</p> <p>b) Wir fordern eine Prüfung, ob eine sichere Radwegführung entlang der Spree erfolgen kann. Sollte dies nicht möglich sein, wäre die Führung eines Radwegs entlang beider Seiten der Stralauer Allee denkbar, die im Rahmen der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen für den Bau der A100 realisiert werden könnte. An dieser stark frequentierten Stelle braucht es einen sicheren, baulichen abgetrennten und unkomplizierten Radweg und das muss zeitnah umgesetzt werden.</p>	<p>a) Wir setzen uns für geschützte Radwege von der Holzmarktstraße bis zur Oberbaumbrücke ein.</p> <p>b) Auf der Stralauer Allee wird der Radweg auf der Nordseite saniert sowie ein Radstreifen auf der Südseite angelegt. Die Kreuzung rund um die Oberbaumbrücke stellt bis heute einen Unfallschwerpunkt dar und muss in diesem Zuge ebenfalls überarbeitet werden.</p>	<p>a) In der vergangenen Legislaturperiode haben wir uns in der BVV dafür eingesetzt, den Uferwanderweg zwischen der Rummelsburger Bucht und dem Osthafen zu schließen. Hier würde sich ein Rad- und Fußweg direkt am Wasser ergeben. Es fehlen zwei Wegstücke mit ca. 10m, um den Uferwanderweg zu schließen. Das Bezirksamt sieht hierzu keinen Anlass.</p> <p>b) Sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der Stralauer Allee besteht dringender Handlungsbedarf zur Sanierung des Radweges. So wird der Radweg dort direkt auf den Fußgängerweg geleitet. Das Bezirksamt plant zwar auf der Südseite im Bereich von der Ehrenbergstraße bis zur Rochowstraße einen Fahrradstreifen mit min. 2 m Breite, räumlich getrennt vom Gehweg umzusetzen. Der geplante Umsetzungsbeginn ist im Spätsommer 2021. Auf der Nordseite gibt es hingegen noch keine Planungen.</p>
<p>6. Welche Vorschläge haben Sie für eine sichere und zügige Fahrradspur im Kreisverkehr Strausberger Platz? Hier sind insbesondere für den auf der Karl-Marx-Allee vom Alexanderplatz kommenden bzw. dorthin fahrenden Radverkehr deutliche Gefahrenstellen durch den in die Lichtenberger Straße rechtsabbiegenden Kraftverkehr vorhanden.</p>	<p>a) Der Strausberger Platz gehört fraglos zu den gefährlicheren Orten für den Radverkehr im Kiez. Wir setzen uns daher für eine vernünftige und sicherere Fortsetzung der Fahrradbahn auf dem zu Mitte gehörenden Bereich der Karl-Marx- Allee über den Strausberger Platz hinaus Richtung Osten ein.</p> <p>b) Hier braucht es eine noch bessere Trennung von Rad- und Autoverkehr und keine komplizierten Umleitungen über Gehwege und schnell befahrene Autostraßen-Abschnitte.</p> <p>c) Zudem braucht es für den in die Lichtenberger Straße rechts abbiegenden Kraftverkehr eine neue Lösung, um Radfahrer:innen noch besser zu schützen.</p>	<p>a) Der Strausberger Platz ist ein wichtiger Knotenpunkt an der Bezirksgrenze und verbindet den Alexanderplatz, den Volkspark Friedrichshain, die Karl-Marx-Allee stadtauswärts sowie die Lichtenberger Straße in Richtung Mitte/Kreuzberg.</p> <p>b) In die Lichtenberger Straße gibt es bisher keine sinnvolle Führung des Radverkehrs. Diese muss erst hergestellt werden, wir befürworten dabei die Überprüfung zusätzlicher Entsiegelungsmöglichkeiten für die Ausweitung von Grünflächen.</p> <p>c) Generell ist der Strausberger Platz für Radfahrende derzeit sehr unattraktiv, da der Radverkehr schlecht geführt wird und die Ampelschaltung nicht zufriedenstellend mit dem Radverkehr harmoniert, teilweise auch auf der Mittelinsel.</p> <p>d) Im Rahmen des Umbaus der Karl-Marx-Allee in Mitte und der Radwegeverbreiterung in Friedrichshain muss darauffolgend dieser Knotenpunkt umgestaltet werden. Hier gibt es bisher nur vorläufige Planungen.</p> <p>e) Grundsätzlich streben wir eine möglichst gute, breite und durchgängig sichere Radinfrastruktur entlang der gesamten Strecke Frankfurter Allee bis Straußberger Platz an.</p>	<p>a) Die Gefahrenstelle ist uns bekannt - wir sehen hier akuten Handlungsbedarf. Deshalb haben wir 2019 einen Antrag in die BVV eingereicht. Wir forderten das Bezirksamt auf, dass für den Autoverkehr vergrößerte Lichtzeichenanlagen installiert werden, die für die Rot-Phase eine größere, viel auffälligere Lampe verwenden als für die Gelb- und Grünphasen.</p> <p>b) Außerdem sollte geprüft werden, ob die Verkehrsführung am Strausberger Platz durch Lichtzeichenanlagen mit Richtungspfeilen für den Autoverkehr übersichtlicher gestaltet werden kann als mit den momentan installierten universellen Anlagen.</p> <p>c) Zudem sollen an jeder Lichtzeichenanlage, die den Kreis verlassenden Verkehr regelt, ein sogenannter Ampelblitzer installiert werden.</p> <p>d) Die Bezirksamtstragenden Fraktionen haben den Antrag bedauerlicherweise abgelehnt. Dennoch wurde im Nachgang ein weniger weitgehender Antrag von der BVV beschlossen. Eine Umsetzung wurde auf Juni 2021 terminiert. Die Situation hat sich - wie Sie sicherlich wissen - nicht geändert.</p>

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>7. Welche Planungen bestehen zur Verkehrsführung und Parksituation für Fahrräder am Ostkreuz? Welche Vorschläge haben Sie für die Radwegführung auf der Kynaststraße und deren Anbindung an die Fahrradparkplätze?</p>	<p>a) Das Ostkreuz muss fahrradfreundlicher werden. Wir fordern daher die Einrichtung eines Parkhaus für Fahrräder direkt am Ostkreuz.</p> <p>b) Zudem ist die Kynaststraße aktuell wirklich fahrradfahrer:innen-unfreundlich! Wir erarbeiten ein Konzept und werden dies prioritär in der kommenden Legislatur angehen.</p> <p>c) Nur so können wir sicherstellen, dass das Ostkreuz gut und sicher erreichbar ist und der Radverkehr flüssig und gesichert fließt.</p>	<p>a) Gerade an großen S-Bahnstationen eignen sich Fahrradparkhäuser, wie es sie bereits in anderen Großstädten erfolgreich gibt, für die Verbesserung der Parksituation.</p> <p>b) Hier müssen in der kommenden Legislaturperiode konkrete Schritte unternommen werden, um mit der Deutschen Bahn entsprechende Lösungen zu realisieren.</p> <p>c) Dabei wäre die Verkehrssituation an der Kynaststraße zu berücksichtigen.</p>	<p>a) Wir fordern eine Living Bridge, die das trostlose Areal zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz überdacht und somit attraktiven öffentlichen Raum schafft.</p> <p>b) Die mitten durch Friedrichshain verlaufende Trennung muss aufgehoben werden. Diese Living Bridge wird neuen öffentlichen Raum schaffen. Sie wird dringend benötigten Wohnraum generieren und einen großzügigen, städtischen Charakter ermöglichen. Der Höhenunterschied wird durch Parkanlagen überbrückt und die Wohngegend so attraktiver. Im Zuge dessen soll eine integrierte Radverkehrsplanung mitgedacht werden.</p> <p>c) An zahlreichen großen Bahnhöfen gibt es bisher nicht einmal offizielle Stellplätze, um sein Fahrrad sicher abzustellen. Um Synergien zwischen ÖPNV und dem Fahrrad zu schaffen, wollen wir Fahrradstationen an wichtigen U- und S-Bahn Stationen errichten. Diese sollen überdacht, bewacht und bestenfalls als Parkhaus konzipiert werden. Diese sollen außerdem mit Luft- und Reparaturstationen sowie Ladestationen für E-Bikes ausgestattet sein.</p> <p>d) Somit soll nach und nach dem wilden Abstellen sowie dem vermehrten Aufkommen von „Fahrradleichen“ entgegengewirkt werden.</p> <p>e) Auch wirken wir so den in Berlin extrem hohen Fällen an Fahrraddiebstahl entgegen. Radfahrer:innen müssen Sicherheit haben, dass ihr Rad noch dort steht, wo sie es abgestellt haben.</p>
<p>8. Welche zeitnahen Lösungen haben Sie für einen durchgängig gut und sicher zu befahrendem Radweg unter den Yorckbrücken?</p>	<p>a) Wir begrüßen ausdrücklich, dass mit der Sanierung der Yorckbrücken im letzten Sommer Lücken im Radfernweg endlich geschlossen werden konnten.</p> <p>b) Die Anlage eines geschützten Radweges unter den Yorckbrücken ist ein weiterer wichtiger Schritt hin zu einer umfassenden Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Jetzt geht es darum, die ersten Schritte dorthin zu unternehmen, dass dies Realität wird. Die ersten Abschnitte sollten eingerichtet werden.</p>	<p>a) Wir teilen die Auffassung, dass die Radinfrastruktur an dieser Stelle hochproblematisch ist und keine optimalen kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten umsetzbar sind.</p> <p>b) Hier bedarf es eines abgestimmten Vorgehens mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, unserem Bezirk und dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg.</p>	<p>a) Die Ertüchtigung des Radwegs selbst erachten wir für dringlich.</p> <p>b) Die Entschärfung von Gefahrenpunkten sollte im Zusammenhang mit der Sanierung des S2/S25/26 Haltestelle erfolgen.</p> <p>c) Des weiteren braucht es hier eine deutlich bessere Ausleuchtung und eine Trennung von Fuß- und Radweg.</p>

# ADFC Berlin - Stadtteilgruppe Friedrichshain - Kreuzberg

Zusammenfassung der Antworten der Parteien zu den Wahlprüfsteinen zum Thema "Bezirkliche Radverkehrsentwicklung"



Wahlprüfsteine - Fragen der ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg	SPD	Bündnis 90 Die Grünen	FDP
<p>9. Infravelo hat die Machbarkeitsstudie für die Radschnellwege erstellt, wie soll es jetzt weitergehen? Gibt es Vorschläge, wie der Radverkehr am Ende der Trassen (Teltowkanalroute/ Y-Trasse) weitergeführt werden soll? Insbesondere Friedrichshain-Kreuzberg ist davon betroffen, dass die Planung am S-Bahn-Ring endet.</p>	<p>a) Die Machbarkeitsstudie von Infravelo zeigt das vielversprechende Potential für Radschnellwege auf. Gerade für Friedrichshain-Kreuzberg zeigt sich hier großes Potential. Denn eines ist klar: Nur durch gut ausgebauten, schnelle und sichere Radschnellwege schaffen wir starke Alternativen für andere Verkehrsformen.</p> <p>b) Daher geht es nun um die Umsetzung dieser Konzepte. Richtig ist aber auch: An einigen Stellen sind noch Grundstücksankäufe notwendig, damit müssen wir anfangen. Das ist die wichtigste Grundlage, um Radschnellwege zu ermöglichen. Damit sollten wir anfangen und in den nächsten Schritten die Weiterentwicklung der Trassen angehen.</p>	<p>a) Anhand der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien muss es folglich in die Detailplanung gehen. Bei der konkreten Umsetzung müssen die verschiedenen Interessen berücksichtigt werden.</p> <p>b) Wir setzen uns für eine möglichst konfliktfreie Führung, die wenig Einschnitte in noch unversiegelte Flächen erfordert, ein. Der Bezirk muss entsprechend in den weiteren Prozess der Landesebene eingebunden bleiben.</p>	<p>a) Die Teltowkanalroute ist ein spannendes Projekt, dem wir sehr aufgeschlossen gegenüber stehen.</p> <p>b) In der kommenden Legislaturperiode wird sich die Planung und Umsetzung voraussichtlich auf den Süden Berlins beschränken. Dennoch werden wir das Projekt wohlwollend begleiten und ggf. auch in unserem Bezirk eine Beschleunigung der Planung vorantreiben.</p>
<p>10. Welche Vorschläge haben Sie für den Verkehr auf der Oranienstraße, der sowohl die Interessen des Radverkehrs, der BVG und des Lieferverkehrs berücksichtigt?</p>	<p>a) Die Oranienstraße ist eine der problematischsten Straßen im Bezirk. Daher streben wir die Herausnahme der Oranienstraße aus dem übergeordneten Straßennetz an. Leider scheiterten unsere Bemühungen diesbezüglich bisher an der Ablehnung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>b) So lange die Oranienstraße nicht herabgestuft wird, ist es aus unserer Sicht unerlässlich, bessere Überquerungsmöglichkeiten und verstärkte Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung der Straße zu schaffen, sowie mehr Raum für Radverkehr einzurichten.</p> <p>c) Konkret bedeutet das: Eine reine Schmälerung der Fahrbahn (z.B. durch Parklets) wird nicht mehr Raum für Fuß- und Radverkehr schaffen. Aufgrund der Unfallstatistiken im Bereich Oranienstraße muss der Schwerpunkt der Straßenumgestaltung daher auch auf den Kreuzungsbereichen liegen.</p>	<p>a) Die Oranienstraße ist aufgrund der Situation der vielfachen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger, mangelhafter Abgrenzung von Fahrbahnlinien und einer hohen Verkehrsbelastung aus verkehrspolitischer Perspektive ein problematisches Nadelöhr.</p> <p>b) Deshalb gab es im Rahmen des Verfahrens zum Verkehrskonzept Luisenstadt von Juni 2020 bis Februar 2021 ein Beteiligungsverfahren, das auch die Oranienstraße umfasste. Anhand der Ergebnisse dieses Verfahrens werden jetzt die weitere Planung erfolgen, um konkrete und wirkungsvolle Maßnahmen zu realisieren.</p>	<p>a) Die Oranienstraße ist für den Bezirk eine wichtige Ost-Westverbindung. Der Verkehr ist insbesondere für Radfahrer:innen nicht sicher und nicht vertretbar, insbesondere durch Parken in erster und zweiter Reihe. Es mangelt insbesondere an der Durchsetzung bestehender Gesetze, so gilt etwa auf einem großen Teil der Straße ein Parkverbot. Gleichzeitig sind parkende Autos (im Parkverbot) dort die Regel.</p> <p>b) Wir haben die Situation vor wenigen Jahren selbst mit Vertreter:innen von Changing Cities bei der „Knöllchen-Aktion“ begleitet. Für uns ist klar: Ohne stark ausgeweitete und regelmäßige Kontrollen des Ordnungsamts geht es nicht. Dafür haben wir uns immer wieder eingesetzt, ob für den konkreten Ort oder auch für die allgemeine Verstärkung des Ordnungsamtes wie z.B. durch eine direkte Kooperation des Ordnungsamtes und einem Abschleppunternehmen (also gemeinsame Streifenfahrt durch OA und Abschleppwagen).</p> <p>c) Sollte die Situation durch eine Verstärkung der Kontrollen nicht spürbar besser werden, setzen wir uns für alternative Maßnahmen, wie z.B. eine Einbahnstraßen-Anordnung ein.</p>

Anmerkung: die Antworten der Bezirksverbände wurden zum Zwecke der leichteren Les- und Vergleichbarkeit geringfügig redaktionell bearbeitet.