

1. Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen

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

Prioritär möchten wir den "Verkehrsversuch" d.h. die Einrichtung einer geschützten Radverkehrsanlage am T-Damm von Alt-Tempelhof bis zur Ullsteinstraße (nach Abschluss der Bauarbeiten an der U6) umsetzen. Es bietet sich an im Anschluss den Mariendorfer Damm bis Alt-Mariendorf mit einer geschützten Radverkehrsanlage zu versehen (siehe Antwort zu 1.3) Ebenso möchten wir uns für die Einrichtung einer geschützten Radverkehrsanlage an der Grunewaldstraße (entsprechend der Machbarkeitsstudie zur Lärminderung/Lärmaktionsplan), sowie an der Manfred-von-Richthofen-Straße stark machen. Auch die Bundesallee vom Friedrich-Wilhelm-Platz bis zum Walter-Schreiber Platz soll für den Radverkehr ertüchtigt werden, in Fortführung der Umgestaltung der RVA am Friedrich-Wilhelm-Platz.

Die Umsetzung der Planungen für die Boelckestraße und Marienfelder Allee möchten wir zügig vorantreiben. Ebenso die im Zuge des "Stadtumbaus Südkreuz" geplante Radverbindung östlich des Südkreuzes über den Werner-von-Voss Damm bis zum Tempelhofer Feld. Die Eisenacher Straße von der Kleist- bis zur Hauptstraße, die Halker Zeile und den Priesterweg möchten wir (z.B. durch Asphaltierungen und durch die Einrichtung von Fahrradstraßen) für den Radverkehr ertüchtigen.

1.2 Wie sollen diese ausgeführt werden (überwiegend als geschützte Radfahrstreifen)

Wir machen uns dafür stark, dass entsprechend des Mobilitätsgesetzes geschützte Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen eingerichtet werden. Nebenstraßen im Vorrangnetz möchten wir überwiegend als Fahrradstraßen auch möglichst mit baulichen Sperren (Diagonalsperren, Poller) oder anderen geeigneten Maßnahmen (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen) einrichten, um möglichst den Durchgangsverkehr zu vermeiden.

1.3 Wird der Mariendorfer Damm südlich Ullsteinstraße bis Anschluss Hochbordradweg südlich Alt-Mariendorf, anschließend an den Radverkehrsversuch Tempelhofer Damm, als PopUp-Radweg oder gleich als geschützte Radverkehrsanlage ausgeführt?

Wir setzen uns dafür ein, dass nach Beendigung der Bauarbeiten an der U6 ohne eine Phase des Rückbaus übergangslos ein durchgehend geschützter Radweg installiert wird. Dies wird voraussichtlich zunächst eine PopUp – Lösung sein. Wir werden uns dafür stark machen, dass die planerischen Vorarbeiten dafür rechtzeitig gemacht werden. Das liegt jedoch nicht in der Entscheidungsbefugnis des Bezirks, da es sich um einen Abschnitt der B96 handelt.

2. Gefährliche Kreuzungen umbauen Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte in Schöneberg für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen?

Die Zuständigkeit für den Umbau dieser Kreuzungen liegt bei SenUVK, wir werden uns aber für folgende Forderungen stark machen.

Insbesondere:

2.1 Innsbrucker Platz:

Der Innsbrucker Platz benötigt dringend getrennte Ampelschaltungen für den Fußverkehr sowie, wo möglich, geschützte Radstreifen. Ein großes Problem am Platz ist der Abkürzungsverkehr, so dass vor allem im Kreuzungsbereich Hauptstraße/ Wexstraße Zu Fuß Gehende und Radfahrende gefährdet werden. Für die Entschärfung dieses Knotenpunktes wird von der Unfallkommission schon ein Konzept erarbeitet.

2.2 Dominicusstr./Hauptstr.:

Leider ist die Unfallkommission zu der Erkenntnis gekommen, dass hier kein infrastrukturelles Problem vorliegt. Wir setzen uns für getrennte Ampelschaltungen ein, so dass Zu Fuß Gehende und Radfahrende vom abbiegenden Pkw-Verkehr getrennt werden.

2.3 Martin-Luther-Straße/John-F.-Kennedy-Platz

Die Kreuzung zeichnet sich durch zwei Hauptverkehrsstraßen aus, die im 45 Grad Winkel aufeinander treffen. Radfahrende, die vom Norden kommend in Richtung S-Bahnhof Schöneberg entlang der Dominicusstraße wollen, müssen die Abzweigung der Martin-Luther Straße Richtung Innsbrucker Platz kreuzen. Um die Gefahrensituation zu entschärfen, wollen wir die vorhandene Fußgängerampel in Höhe der Belziger Straße, mit einer Vorrangschaltung für Radfahrende und mit einem dementsprechend breiten Aufstellbereich ausstatten. Dieses soll eine gefahrlose Kreuzung des Abzweigs der Martin-Luther Straße in Richtung Dominicusstraße gewährleisten.

2.4 Martin-Luther-Straße/Kleiststraße/An der Urania:

Wir setzen uns dafür ein, dass der Knotenpunkt wie bereits von der Unfallkommission angedacht mindestens mit Gehwegvorstreckungen für Zu Fuß Gehende gesichert wird. Der Radverkehr soll hierbei sicher geführt werden.

2.5 Mariendorfer Damm / Friedenstraße / Reißbeckstraße

Hier sollte man nicht nur die Kreuzung Mariendorfer Damm/Reißbeckstraße betrachten, sondern auch die Kreuzung Mariendorfer Damm/ Alt-Mariendorf miteinbeziehen. Beide Kreuzungen weisen die gleichen Probleme und Gefahren für Radfahrende auf. Eine besondere Gefahrensituation gibt es bei der Rechtsabbiegespur von der Friedensstraße in den Mariendorfer Damm. Hier könnte die vorhandene Ampel mit einer Vorrangschaltung für geradeaus fahrende Radfahrende ausgestattet werden, um eine gefahrlose Weiterfahrt in die Reißbeckstraße zu ermöglichen. In dem gesamten Bereich der Doppelkreuzung muss entlang beider Fahrrichtungen des Mariendorfer Damms eine dauerhafte, gesonderte Fahrradspur eingerichtet werden.

2.6 Lichtenrader Damm / Goethestraße / Kirchhainer Damm / Im Domstift

Hier bedarf es gemäß Mobilitätsgesetz, jeweils einer geschützten Radspur in beiden Richtungen entlang des Kirchhainer Damms. Im direkten Kreuzungsbereich sollte ein gesonderter Aufstellstreifen für abbiegende Radfahrende eingerichtet werden. Im Bereich der Goltzstraße muss es jeweils vor dem Kreuzungsbereich einen gesonderten Aufstellstreifen geben, der ein gefahrloses Aufstellen vor dem Kfz-Verkehr ermöglicht und so die Gefahr von Abbiegeunfällen reduziert. Der gesonderte Aufstellstreifen muss so ausgelegt werden, dass mindestens zwei Radfahrende nebeneinander stehen und fahren können.

2.7 Friedenfelser Straße / Marienfelder Allee

Hier handelt es sich nicht um eine Kreuzung, sondern um die Einmündung der Marienfelder Allee in die Friedenfelser Straße. Das Problem für den Radverkehr besteht darin, dass beide Straßen von schmalen Hochbordradwegen gesäumt werden, die nicht den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes entsprechen. Ein Umbau dieser Einmündung ist erst mit der Einrichtung geschützter Radfahrstreifen sinnvoll für die SenUVK zuständig ist.

3. Nebenroutenkonzept umsetzen und vernetzen, Fahrradstraßen einrichten

3.1 Welche Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzepts werden Sie prioritär fertigstellen?

Das Nebenroutenkonzept (NRK) wurde vom bezirklichen FahrRat 2014 erarbeitet und umfasst 11 Nebenrouten mit deren Ausbau seither in einigen Abschnitten begonnen worden ist. Nach anhaltender Diskussion über mehr Sichtbarkeit fahrradfreundlicher Maßnahmen im Hauptstraßennetz, entsprechend der Forderungen im Mobilitätsgesetz, wurde in Abstimmung mit dem FahrRat, der weitere Ausbau des Nebenroutennetzes zurückgestellt. Wenn hier zukünftig wieder Ressourcen zur Verfügung gestellt werden sollen, muss das mit dem FahrRat und in der BVV abgestimmt werden.

3.2 Welche Abschnitte daraus sollen als Fahrradstraßen ausgebaut werden?

Fahrradstraßen müssen nicht unbedingt dem Verlauf der Nebenrouten entsprechen. In der Radverkehrsstrategie Tempelhof- Schöneberg von 2016 wurden z.B. die Nebenrouten 1/7/11 priorisiert. Hier müsste eine Aktualisierung stattfinden, da beispielsweise die NR 1 (von der Attilastraße nach Lichtenrade) teilweise parallel zum Tempelhofer Damm verläuft, der geschützte Radfahrstreifen erhalten wird. Wir wollen in jedem Fall mindestens zwei Fahrradstraßen pro Ortsteil im Bezirk einrichten.

3.3 Wie wollen Sie die bestehenden Projekte zur Handjerystraße und zur Wannseeroute (TR4) auf dem Abschnitt der Freiherr-vom-Stein-Straße bis zur Monumentenstraße realisieren, um den motorisierten Durchgangsverkehr auf diesen Straßen zu vermeiden (bauliche Sperren, gegenläufige Einbahnstraßen)?

Wie im FahrRat und im Verkehrsausschuss vorgestellt, wird für die Umsetzung der beiden Fahrradstraßen ein Stufenplan vorbereitet. Die Handjerystraße wird entsprechend dem Beschluss im FahrRat mit gegenläufigen Einbahnstraßen geplant. Die Monumentenstraße muss zunächst durch SenUVK aus dem STEP Verkehr entlassen werden. Eine diesbezügliche verkehrliche Untersuchung befindet sich in der Beauftragung.

Wenn diese Bedingung für die Fahrradstraße geklärt ist, erfolgt die weitere Planung. Die Sperrung der Monumentenbrücke für den Durchgangsverkehr ist hierbei Teil der verkehrlichen Prüfung.

Sollten diese Maßnahmen nicht reichen, sind wir bereit, weitere im Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen genannte Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs zu ergreifen wie z. B. Diagonalsperren oder Teileinziehungen.

4. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder im Straßenraum, illegales Halten und Parken von Kfz verhindern

4.1 An welchen Orten werden Sie Abstellanlagen für Fahrräder ausbauen (Fahrradbügel, Fahrradparkhäuser, überdachte Fahrradstände)? Unterstützen Sie dazu die Umwandlung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand für andere Zwecke als Parkflächen für Kfz?

Wir unterstützen ausdrücklich die Umwandlung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand zu Aufstellorte für Fahrradbügel. Wir werden so wie es in anderen Berliner Bezirken gehandhabt wird Fahrradbügel direkt auf der Straße (Fahrbahn) montieren. Auch auf allen bezirklichen Liegenschaften und im öffentlichen Straßenland wollen wir mehr Fahrradbügel einrichten, ebenso wie an wichtigen und stark frequentierten Orten wie Bahnhöfen den Bau von Fahrradparkhäusern fördern, hier kommt insbesondere der Bahnhof-Südkreuz in Betracht. Mit der flächenhaften Einführung der Parkraumbewirtschaftung können 10% der Flächen z.B. für neue Mobilitätsangebote und zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umgenutzt werden z.B. für Park- und Ladeplätze für E-Bikes, E-Roller, E-Scooter und Abstellplätze für Fahrräder/Lastenräder.

4.2 Unterstützen Sie den Bau von Fahrradbügeln im Kreuzungsbereich von Nebenstraßen, um die Verkehrssicherheit durch Prävention gegen Falschparken zu erhöhen?

Wir werden in der nächsten Wahlperiode Fahrradbügel in der Regel auf der Fahrbahn errichten und insbesondere im Kreuzungsbereich, so dass diese Ecken nicht mehr zugeparkt werden können. Mit dieser Maßnahme wollen wir zügig Verkehrssicherheit herstellen. Schwerpunktmäßig wollen wir im Umfeld unserer Schulen starten und uns dann bis zur letzten zugeparkten Einmündung vorarbeiten.

5. Planung und Bau beschleunigen, Management verbessern, Kfz-Verkehr reduzieren und entschleunigen.

5.1 Welche Vorschläge haben Sie, um die Planungs- und Bauprozesse für den Radverkehr innerhalb des Bezirks und im Zusammenspiel mit der Senatsebene zu beschleunigen?

Um Planungs- und Bauprozesse für den Radverkehr zu beschleunigen hat unsere Stadträtin Christiane Heiß auf Landesebene ein Modellprojekt Prozessanalyse Radinfrastruktur innerhalb des Zukunftspaktes Verwaltung initiiert.

Zur Erleichterung des Ausbaus der Rad- und Fußinfrastruktur sowie der ÖPNV-Beschleunigung soll die Zuständigkeit für die Planung und Umsetzung aller Maßnahmen an Hauptstraßen und zur Realisierung der Radschnellverbindungen sowie ergänzender Infrastruktur, wie zum Beispiel Fahrradbarometern und Fahrradparkhäusern, von den

Bezirken gänzlich an den Senat übergehen. Im Gegenzug sollen die Bezirke von Anfang bis Ende für die Nebenstraßen zuständig sei. Dabei ist entscheidend, dass die Verfügung über die betreffenden Haushaltsmittel der Aufgabenzuständigkeit zugeordnet ist und zukünftig keine Doppelzuständigkeiten mehr bestehen. Auch für den Betrieb der Infrastruktur müssen zwischen Land und Bezirken klare Zuständigkeiten getroffen werden, so gehören übergeordnete Angebote wie Fahrradparken an S-Bahn-Stationen auf Landesebene.

5.2 Welche Mittel werden Sie einsetzen, um regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr zu minimieren, vor allem beim ruhenden Verkehr?

Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Außendienst des Ordnungsamtes personell derzeit von 24 auf 70 Mitarbeiter*innen aufgestockt wird, damit auch ein konsequentes, flächendeckendes Vorgehen gegen Falschparker*innen überhaupt möglich wird.

Beim Zuparken z.B. von Fahrradspuren und Kreuzungsbereichen muss konsequent abgeschleppt/umgesetzt werden.

Den Verkehrsfluss wollen wir nach dem Vorbild der Berliner Verkehrsbetriebe durch die Anschaffung eines bezirklichen Abschleppwagens erhöhen.

Wir wollen auch die Mitarbeiter*innen des Außendienstes mit mehr E-Bikes ausstatten, umso auch eine effektivere Überwachung und Kontrolle zu erreichen. Zudem werden wir an geeigneten Stellen, z.B. an Kreuzungsbereichen in Nebenstraßen mit baulichen Mitteln wie dem Aufstellen von Fahrradbügeln oder Pollern (auf der Straße) Falschparken unterbinden. Wichtig ist auch eine klare Kommunikation, dass Falschparken kein Kavaliersdelikt ist.

5.3 Wollen Sie eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Umweltzone bis 2023 einrichten und unterstützen Sie die Initiative, den Anwohnerparkausweis deutlich zu verteuern, um mehr Flächen zugunsten von Geh- und Radwegen, von Gemeinschaftsflächen und zur Entsiegelung nutzen zu können?

Wir haben die Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen innerhalb, wie auch außerhalb der Umweltzone unterstützt, da sie für uns ein elementarer Bestandteil der Mobilitätswende sind. Eine kostenlose zur Verfügung Stellung von Parkraum sollte es nicht mehr geben.

Unsere Stadträtin hat in der Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit der Zonen nachgewiesen und die notwendigen Schritte für die Einführung der Parkraumbewirtschaftungszonen in die Wege geleitet. So werden acht neue Zonen eingerichtet, die den gesamten Bereich der Umweltzone im Bezirk abdecken. Die Zonen reichen vom Bayerischen Platz, über die Schöneberger Linse bis zur Manfred-von-Richthofen Straße. Die notwendigen Investitionsmittel für die Beschaffung und das Aufstellen der Parkscheinautomaten in Höhe von 3,675 Mio. Euro wurden auf Initiative der Grünen Stadträtin dem Bezirk über den Luftreinhalteplan für Berlin zur Verfügung gestellt. Die Absicherung des für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftungszonen benötigten Personals wurde ebenfalls in die Wege geleitet.

Wir unterstützen auch die Anhebung der Gebühren für einen Anwohner*innenparkausweis, doch hat hier der Bezirk keine Gestaltungsmöglichkeiten. Die Gebührenobergrenze sollte nach unserer Meinung schrittweise gemäß dem Vorschlag des Deutschen Städtetages auf einen Betrag von mindestens 240 €/Anno

angehoben werden. Dazu muss aber erst die entsprechende Gesetzgebung auf den Weg gebracht werden, nach dem heutigen Gebührenrahmen ist nur ein maximaler Gebührenbeitrag von 30,70€/ Anno möglich. Wir wollen auch wo möglich Flächen entsiegeln und als Versickerungsflächen auf unserem Weg zur Schwammstadt nutzen.

5.4 Wo im Bezirk wollen Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen erproben („Kiezblocks“, Verhinderung von Durchgangsverkehr)

Kiezblocks sollen bevorzugt da entstehen, wo in der Anwohner*innenschaft Akzeptanz und Initiative zu ihrer Einrichtung bereits vorhanden ist. Wir sind bereits in Kontakt mit Initiativen im Winterfeldtkiez, in der Gartenstadt Neu-Tempelhof und im Akazienkiez. Darüber hinaus möchten wir Interessierte zum Beispiel in der Bautzener Straße und aus dem Bosekiez bei der Gründung einer Initiative unterstützen. Auch machen wir uns seit längerem für verkehrsberuhigte Zonen und Maßnahmen wie temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraßen und temporäre Schulstraßen stark, wodurch der öffentliche Raum als Begegnungsort genutzt und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und Jugendliche, erhöht wird.

5.5 Wie werden Sie die Mobilitätserziehung fördern (z.B. Jugendverkehrsschule, Fahrrad-AGs an Schulen, Mobilitätsfonds für Kinder- und Jugendeinrichtungen)?

Wir haben uns bereits in dieser Wahlperiode dafür eingesetzt, dass die Fahrradtrainings in der Grundschule bereits in der 3. Klasse beginnen, um die Kinder bestmöglich auf die Fahrradprüfung vorbereiten zu können. Hierbei wollen wir eine Kooperation zwischen der zuständigen Landesverkehrswacht (LVW) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) aufbauen, die mit ihrem ausgebildeten Personal gezielt an die Schulen gehen und die LVW unterstützen. Auf diese Weise soll bereits in der 3. Klasse an Fahrfähigkeiten der Kinder trainiert werden, so dass in der 4. Klasse der Fokus ausschließlich auf dem Erlernen und Anwenden der Verkehrsregeln gelegt werden kann. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Polizei, die hier bei vielen Kindern erhebliche Defizite sieht.

5.6 Wie werden Sie die relevanten Verbände in eine transparente Planung und Entscheidung von Radverkehrsmaßnahmen einbeziehen?

Eine frühzeitige und transparente Einbeziehung der Verbände ist wichtig, um potentielle Konflikte zu vermeiden oder unbeabsichtigte Folgen zu erkennen und mögliche Anpassungen der Planungen noch ohne Mehraufwand vornehmen zu können. Wichtigstes Gremium für eine allen Verbänden und Personen offene Beteiligung ist der FahrRat, der regelmäßig stattfinden soll. Meinungsbilder können dort abgefragt werden, um möglichst unterschiedliche Perspektiven einzubeziehen und ggfs. gemeinsam Positionen zu erarbeiten. Darüber hinaus sollten Informationen möglichst transparent und auch digital zur Verfügung gestellt werden. Auch über Veranstaltungen, persönliche Gespräche und die AG Radverkehr der Grünen in Tempelhof-Schöneberg soll der Austausch mit den Initiativen aufrechterhalten und gestärkt werden.

