

## Wahlprüfsteine zur Radverkehrspolitik in Tempelhof-Schöneberg

für die Wahl von Abgeordnetenhaus und Bezirksverordnetenversammlung  
am 26. September 2021

Dokumentation der Antworten der Parteien.

Die Fragen und Unterfragen sind in schwarz dargestellt,  
die Antworten der Parteien farbig:

*SPD*

*Grüne*

*CDU*

*Linke*

*Volt*

*Klimaliste Berlin*

FDP und AfD haben trotz mehrfacher Nachfrage nicht geantwortet.

## 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?

### SPD

Unser Ziel ist es, an allen Hauptverkehrsstraßen geschützte Radwege einzurichten. Da die Hauptverkehrsstraßen in der Verantwortung der Senatsverwaltung liegen, wollen wir die zügige Einrichtung durch die Bezirksseite unterstützen und die Zusammenarbeit zwischen Landes- und Bezirksebene verbessern. Hierbei wollen wir in enger Abstimmung mit dem Senat diejenigen Hauptverkehrsstraßen identifizieren, für die eine Umsetzung am schnellsten zu erreichen ist.

Zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen und zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen haben wir in unserem bezirklichen Wahlprogramm folgendes beschlossen:

*„Hauptverkehrsstraßen wie die Martin-Luther-Straße, die Dominicusstraße, der Tempelhofer Damm, der Mariendorfer Damm, der Lichtenrader Damm, die Großbeerenstraße, die Potsdamer Straße, die Hauptstraße und die Rheinstraße gehören zu den höchst belasteten Straßen in ganz Berlin. Wir wollen die Belastung durch motorisierten individuellen Verkehr verringern und gleichzeitig den Rad- und Fußverkehr fördern und sicherer gestalten. Dazu wollen wir Konzepte entwickeln, die zugleich die Aufenthaltsqualität erhöhen, so dass die lokalen Zentren weiter belebt werden. [...]*

*Die Umwandlung von Autospuren in geschützte Radwege begrüßen wir. [...]*

*Für den Tempelhofer Damm und den Mariendorfer Damm wurden in den letzten Jahren schon Verbesserungen erreicht, z.B. durch Tempo-30-Bereiche und ein Pilotprojekt für eine Fahrradspur. Diese Konzepte unterstützen wir und fordern weitere Verbesserungen.“*

Sowohl auf Haupt- als auch auf Nebenstraßen hat sich die SPD-Fraktion in der BVV in den vergangenen Jahren zahlreicher „Fahrrad-Fallen“ angenommen und konkrete Vorschläge zur Beseitigung gemacht. Diese sind größtenteils an der Umsetzung gescheitert. Deshalb muss die Umsetzung in der kommenden Legislaturperiode oberste Priorität sein. Alle Initiativen der SPD-Fraktion in der BVV zum Thema Radverkehr finden sich hier: <https://www.spd-fraktion-tempelhof-schoeneberg.de/radverkehr/>.

### Grüne

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.

#### *CDU*

Die CDU befürwortet wegen der größeren Sicherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer und wegen des geringeren Verkehrslärms vor allem den Ausbau des Fahrrad-Nebenroutennetzes. Daneben fordern wir die Schaffung von Radschnellwegen, beispielsweise parallel zu S-Bahnline 2.

Überdies spricht sich die CDU Tempelhof-Schöneberg im Entwurf ihres Wahlprogramms für die Schaffung eines baulich getrennten Radwegs entlang der Rheinstraße bzw. Hauptstraße in Friedenau aus. Dabei sollen, wenn möglich, keine Stellplätze verloren gehen. Dieses Vorhaben dient der Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer und verbessert die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.

Für den Abschnitt der Potsdamer Straße/Hauptstraße zwischen Bülowstraße und Innsbrucker Platz soll die Erstellung eines Verkehrskonzepts beauftragt werden.

#### *Linke*

Der Fokus für neue bzw. ertüchtigte Radverkehrsanlagen liegt auf der B 96 und der B 1. Hinzu kommen die relevanten Ost-West-Querverbindungen, die den Bezirk mit Steglitz-Zehlendorf und Neukölln verbinden, sowie die Marienfelder Allee (B 101). Hier sollen in der nächsten Wahlperiode sichere Radverkehrsanlagen entstehen.

#### *Volt*

Volt setzt sich für sichere Radwege an allen Hauptstraßen in Berlin ein.

Zudem streben wir den Bau von Radschnellwegen durch ganz Berlin als Verkehrsachsen oberster Ordnung an. Insbesondere unterstützen wir das Projekt Radbahn, welches den bisher verwaisten Ort unter dem denkmalgeschützten Hochbahn-Viadukt der Berliner U-Bahn-Linie U1 in einen qualitativ hochwertigen Stadtraum mit überdachtem Radschnellweg verwandeln möchte (vgl. Radbahn, <https://radbahn.berlin> [01.05.2021] und unser Wahlprogramm S. 70).

Darüber hinaus unterstützen wir den Verbändeentwurf für ein Radnetz.

#### *Klimaliste Berlin*

Wir wollen alle Straßen mit Fahrbahnen mit vormals vier Fahr- oder Standstreifen so umwidmen, dass je Richtung eine Spur zum baulich abgetrennten Fahrradstreifen wird.

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

#### *SPD*

Wir wissen, dass geschützte und getrennte Radfahrstreifen an vielen Stellen die sicherste Wahl sind. Gleichzeitig sind sie nicht überall umzusetzen. Wir fordern daher eine der Situation angepasste Umsetzung, die immer konform mit dem Mobilitätsgesetz auf Landesebene ist.

#### *Grüne*

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 Sperrern (Diagonalsperren, Poller) oder anderen geeigneten Maßnahmen (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen) einrichten, um möglichst den Durchgangsverkehr zu vermeiden.

#### *CDU*

Vor allem an unfallträchtigen Stellen und vielbefahrenen Routen sollten die Nebenrouten vordringlich eingerichtet werden.

#### *Linke*

Wir unterstützen geschützte Radfahrstreifen (PBL), wenn diese am jeweiligen Standort planungstechnisch umsetzbar sind. Getrennte Fahrstreifen dienen zum Schutz aller Verkehrsteilnehmenden.

#### *Volt*

Im Rahmen des Ausbaus bzw. der Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen setzen wir grundsätzlich auf verschiedene Aspekte. Um sichere Radwege an allen Hauptstraßen in Berlin zu gewährleisten, fordern wir in unserem Wahlprogramm auf S.92:

- Wo immer möglich, Radwege, die eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen. Diese Breite gewährleistet nicht nur die Möglichkeit sicher zu überholen, sondern bietet auch mehr Platz für Lastenräder, Handbikes, Rollstuhlfahrer o. Ä. Weniger breite Radwege sollen nur in Ausnahmesituationen genehmigt werden.
- Radwege werden auf der gesamten Länge baulich von Gehweg und Fahrbahn abgetrennt (Schutzzone, Poller o. Ä.). Wo dies nicht möglich ist (z. B. an Einfahrten) werden die Radwege farblich markiert. Bei der baulichen Trennung wird ebenfalls darauf geachtet, dass Ausweichmöglichkeiten für den Notfall bestehen (z. B. wenn der Autoverkehr für Einsatzfahrzeuge eine Gasse bilden muss).
- Alle Radwege werden mit einem gut befahrbaren Belag ausgestattet.
- Alle Radwege sollen auch nachts gut sichtbar sein, entweder durch Straßenbeleuchtung oder Reflektoren.

#### *Klimaliste Berlin*

immer als geschützte Radfahrstreifen!

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

#### *SPD*

Die Vorbereitung und die umfangreiche Bürgerbeteiligung zum Radverkehrsversuch am Tempelhofer Damm (nordwärts der Ullsteinstraße) haben viele Jahre in Anspruch genommen, werden sich durch die entstehende geschützte Radverkehrsanlage aber bezahlt machen. Wir setzen uns gegenüber der Senatsebene dafür ein, auch für den Mariendorfer Damm bis Alt-Mariendorf zügig zu belastbaren Planungen für eine geschützte Radverkehrsanlage zu kommen. Hierzu sollen auch die Erfahrungen aus dem

Verkehrsversuch und aus dem gegenwärtigen Ersatzverkehr auf der U6 (etwa zu Lieferzonen) einfließen. Die begrenzenden Faktoren werden voraussichtlich nicht die bezirklichen Kapazitäten, Wünsche und Planungen sein, sondern die übergeordneten Stellen, die BVG und die Firma Alliander bzgl. der Ampelanpassungen. Hier setzen wir uns dafür ein, frühzeitig in die notwendigen Abstimmungen einzutreten.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Eine Ausdehnung des Radverkehrsversuchs lehnen wir ab.

### *Linke*

Wir sehen den umzusetzenden Verkehrsversuch am Tempelhofer Damm als dauerhafte Möglichkeit an, den Radverkehr auf der B 96 zu schützen. Eine Fortsetzung nach Mariendorf ist eine sinnvolle Erweiterung.

### *Volt*

Wir setzen auf Pop-up-Radwege als Übergangslösung, um das Radwegenetz zu erweitern. Diese müssen aber schnellstmöglich verstetigt werden. (Nachzulesen in unserem Wahlprogramm auf S.92.)

Dieses Bestreben verfolgen wir auch in Bezug auf den Mariendorfer Damm südlich Ullsteinstraße bis Anschluss Hochbordradweg südlich Alt-Mariendorf.

### *Klimaliste Berlin*

gleich als geschützte Radverkehrsanlage!

## **2. Gefährliche Kreuzungen umbauen**

Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte in Tempelhof-Schöneberg für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen?

### *SPD*

Das Recht auf körperliche Unversehrtheit gilt für alle. Soziale Mobilitätspolitik muss darauf ausgerichtet sein, Unfallschwerpunkte zu beseitigen und vor allem Verkehrssituationen sicherer und übersichtlicher zu machen, bevor ein Unfall passiert.

Sicherheit für Radfahrende hat eine hohe Priorität für uns. Insbesondere Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte sind oft Unfallschwerpunkte. Deshalb ist hier viel Engagement gefragt, um sie sicherer zu machen. Dazu hat die SPD-Fraktion im Bezirk in der letzten

Legislaturperiode viele Initiativen und konkrete Vorschläge gemacht. Leider sind noch viel zu wenige davon umgesetzt. Das ist keineswegs zufriedenstellend. Alle Initiativen der SPD-Fraktion in der BVV zum Thema Radverkehr finden sich hier: <https://www.spd-fraktion-tempelhof-schoeneberg.de/radverkehr/>

Eine Umsetzung bis 2026 für alle Kreuzungen erscheint nicht wahrscheinlich, da die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Planung und bauliche Maßnahmen mehr Zeit beanspruchen. Weil die Auswahl und die zeitliche Ausführung von den Planungen der Landesebene abhängen, wollen wir als Bezirk in eine enge Abstimmung eintreten, welche Kreuzungen mit Priorität und besonders zügig umgestaltet werden können. Dies gilt insbesondere für die im Folgenden aufgeführten Kreuzungen, die nicht in bezirklicher Verantwortung liegen.

### Grüne

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

### CDU

Fahrradwege an Kreuzungen mit besonderem Unfallgeschehen oder schlechter Verkehrsführung sollten sicherer gestaltet werden. In Bereichen mit viel Fahrradverkehr sollten ansprechende bauliche Lösungen wie Über- oder Unterführungen errichtet werden.

Die CDU Tempelhof-Schöneberg betont im Entwurf ihres Wahlprogramms die Bedeutung einer Fußgänger- und fahrradfreundlichen Umgestaltung der Kreuzungen Kaiser-Wilhelm-Platz (zukünftiger Richard-von-Weizsäcker-Platz) sowie Haupt- / Dominicus Straße.

### Linke

Prinzipiell sprechen wir uns für geschützte Radfahrstreifen aus (siehe 1.1.). Zusätzlich unterstützen wir mehr gesonderte Ampeln für Radfahrende. Durch gesonderte Grünphasen soll das Abbiegen sicherer gemacht werden.

### Volt

Volt setzt sich für die Reduzierung von Unfällen durch bessere Kreuzungsbereiche ein - auch in Tempelhof-Schöneberg. (vgl. unser Wahlprogramm auf S.93)

Wir fordern die Umgestaltung von Kreuzungen nach niederländischem Design (Schutzinseln, Wartenischen für Fahrradfahrende, vorgezogene Haltelinien, etc.). Wir setzen darüber hinaus flächendeckend auf "Grüne Pfeile" für Radfahrende.

Kreuzungen sollen zudem durch die Einführung eines intelligenten Monitorings des Straßenverkehrs und dementsprechende Ampelschaltung zeitsparender und sicherer gestaltet werden. Zudem streben wir eine flächendeckende Aufrüstung zu Rot-Gelb-Grünen Fahrradampeln mit »Countdown« für Rot- bzw. Grünphasen an.

Volt hat als junge Partei noch keine Einzelfallbewertungen zu den oben genannten Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkten vorgenommen. Wir freuen uns aber auf die Zusammenarbeit mit Verbänden, Bezirken, Expert\*innen und Bürger\*innen um in jedem Einzelfall die beste Lösung zu finden.

### Klimaliste Berlin

- Wir wollen, dass bis 2025 alle Radfahrstreifen farblich markiert und baulich getrennt in geschützte Radfahrstreifen umgewandelt werden.
- Auf allen vier- und sechsspurigen Straßen: 2 Streifen werden zu geschützten Radfahrstreifen!
- Längere und separate Ampelphasen sollen dafür sorgen, dass Radfahrende gefahrlos Kreuzungen überqueren können.
- Für den Radverkehr werden an befahrenen Straßen eigene vorrangige Überquerungsstellen geschaffen.
- Auf allen landeseigenen Straßen gilt im gesamten Stadtgebiet als Maximalgeschwindigkeit Tempo 30.
- Auf Fahrradstraßen mit Beteiligung des motorisierten Verkehrs gilt als Maximalgeschwindigkeit Tempo 20.

Insbesondere:

## 2.1 Innsbrucker Platz,

### *SPD*

Der Innsbrucker Platz nimmt aus vielen verschiedenen Richtungen Verkehr auf und gibt ihn in viele Richtungen weiter. Er wird zudem stark vom Verlauf der Stadtautobahn geprägt. Der Fahrrad- und Fußverkehr kommt dabei an neuralgischen Punkten zu kurz. Eine mögliche Lösung wäre ein Kreisverkehr mit einer separaten Fahrradspur wie z.B. am Moritzplatz. Besonderes Augenmerk muss dann noch auf die Bushaltestellen in Kombination mit dem Fahrradweg gelegt werden. Weiterhin muss eine Lösung gefunden werden, wie der Radverkehr aus nordwestlicher Seite (Wexstraße) über den Innsbrucker Platz geführt werden kann. Hier können wir uns z.B. einen gegenläufigen Radweg vorstellen. Um eine sichere Querung für den Fußverkehr und Radverkehr zu erhalten, muss die mittige Haltestelleninsel umgestaltet werden. Schwierigkeit hierbei ist, dass eine mögliche Querung an dieser Stelle die Autobahnabfahrt kreuzt und wirksame Mittel gegen Geschwindigkeitsübertretungen des Autoverkehrs gefunden werden müssen.

### *Grüne*

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 Dominikusstr./Hauptstr,

### *SPD*

Das Kernproblem an der Kreuzung Haupt-/Dominicusstraße sind für den Radverkehr die Abbiegesituationen. Hier hat sich mit der in drei Abschnitten geltenden Tempo 30-Regelung bereits einiges entschärft. Wir verfolgen weiterhin die Idee, die Busspur im Zuge der Hauptstraße in Mittellage zu bringen. Dies hätte zugleich Potenzial für eine überbreite

Ausführung und damit einen Gewinn an Sicherheit. Die Radwege sind bereits nicht mehr benutzungspflichtig.

### *Grüne*

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,

### *SPD*

Die SPD setzt sich schon seit längerem für die Neugestaltung dieser Kreuzung ein. Für Radfahrende ist nur die Richtung aus der Belziger Straße kommend gut geregelt. Die breitgezogene Fahrradaufstellfläche an der Kreuzung würden wir sehr gerne auch für andere Kreuzungen einführen. Mögliche Planungen hängen sehr stark von der BVG ab, die nicht nur zwei Bushaltestellen dort betreibt, sondern zusätzlich einen Wegeanspruch auf die Martin-Luther-Straße Richtung Innsbrucker Platz hat. Die jetzige Situation mit den Radwegen, die teilweise in der Busspur, teilweise auf Gehweghöhe geführt werden, führt zu Konflikten. Das größte Problem für den Radverkehr ist die Teilung der Martin-Luther-Straße von Norden kommend. Ein mitgeführter Linksabbiegestreifen ist nach den Studien der TU Berlin an dieser Stelle wahrscheinlich nicht hilfreich, weil das Verkehrsaufkommen zu groß ist. Da absehbar ist, dass die gesamte Ampelanlage modernisiert werden muss, wollen wir für diese Kreuzung kurzfristige Lösungen finden. Ein Umbau könnte dann einfacher mit geplant und umgesetzt werden. Die Kosten werden definitiv die Mittel des Bezirks übersteigen, sodass der Bezirk zu Planung und zeitlicher Umsetzung von der Landesebene abhängig ist.

### *Grüne*

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,

### *SPD*

Unser Ziel ist der Rückbau der PKW-Spuren und die Schaffung von Hochbordradwegen unter Berücksichtigung des Erhalts der Bäume auf dem Mittelstreifen und des Kunstwerks. Bereits 2020 hat die SPD-Fraktion in der BVV beantragt, dass dieser Unfallschwerpunkt für den Fuß- und Radverkehr dringend entschärft werden muss (Drs. 1652/XX). Da es sich um eine übergeordnete Straße bzw. Kreuzung handelt und zusätzlich ein übergeordnetes



stadtplanerisches Interesse besteht, sind wir zur Umsetzung auf die zuständigen Senatsverwaltungen angewiesen.

### *Grüne*

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,

### *SPD*

Die SPD-Fraktion in der BVV hat sich schon im Jahr 2006 für die Schulwegsicherung in der Friedenstraße eingesetzt (Drs. 1684/XVII) und in der letzten Legislatur, im Jahr 2012, für eine veränderte Fahrbahnmarkierung (Drs. 0260/XIX).

Neben diesen kleinteiligen aber konkreten Maßnahmen wollen wir für das historische Ortsteilzentrum Mariendorfs auch stadtplanerisch eine grundlegende Überarbeitung. Der Stadtraum am U-Bahnhof Alt-Mariendorf ist gegenwärtig vor allem Knotenpunkt für den Verkehr der Bundesstraßen 96 und 101 und hochbelastet durch PKW- und Schwerlastverkehr.

Um hier zu ganz konkreten Verbesserungen zu kommen, hat die SPD-Fraktion bereits im Jahr 2017 einen Vorschlag unterbreitet, der in der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen wurde (Drs. 0173/XX): Das Bezirksamt wird darin aufgefordert, sich gegenüber dem Senat für sichere Radwege am Knotenpunkt Alt-Mariendorf einzusetzen, um mit den Mitteln des Landes zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zu einer insgesamt besseren und sichereren Verkehrssituation zu kommen.

Weiter setzen wir uns dafür ein, an der Kreuzung des Mariendorfer Damms mit der Friedenstraße einen neuen Stadtplatz zu gestalten, um ein erlebbares Zentrum Mariendorfs zu schaffen. Hierzu soll der aus der Friedenstraße kommende Verkehr beim Rechtsabbiegen auf den Mariendorfer Damm Richtung Süden nicht mehr die geschwungene Verkehrsspanne nehmen, sondern rechtwinklig abknicken. So entsteht an der Bushaltestelle und dem Backsteinhaus ein Platz bis zur Mittelinsel. Zu dieser Initiative hat die Senatsverwaltung für Verkehr mitgeteilt, man unterstütze das Anliegen, wolle an der Umsetzung mitwirken und könne auch einen Beitrag zur Finanzierung in Aussicht stellen. Auch das bezirkliche Stadtentwicklungsamt bestätigte unseren Ansatz, statt der raumgreifenden Abbiegespur einen für die Menschen nutzbaren und gut einsehbaren Stadtplatz zu schaffen.

### *Grüne*

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 Fahrtrichtungen des Mariendorfer Damms eine dauerhafte, gesonderte Fahrradspur eingerichtet werden.

## 2.6 Lichtenrader Damm / Goethestraße / Kirchhainer Damm / Im Domstift,

### *SPD*

Die BVV hat einen diesbezüglichen Antrag der SPD-Fraktion auf Einrichtung zunächst einer provisorischen Lösung für einen geschützten Radverkehr angenommen (Drs. 1841/XX). Die Umsetzung liegt daher beim Bezirksamt resp. bei SenUVK.

### *Grüne*

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.

### *SPD*

Die Situation an der Einmündung Marienfelder Alle/Friedenfelser Straße ist für den Radverkehr unbefriedigend. Die Route ist nicht Teil des Nebenroutenkonzepts; bei der Marienfelder Allee handelt es sich um einen übergeordneten Verkehrsweg. Die SPD wird jede Lösung unterstützen, die in Zusammenarbeit von Senats und Bezirksamt zu einer Lösung führt, die sich am Mobilitätsgesetz orientiert.

### *Grüne*

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?

### *SPD*

Wir setzen uns für die Planung und den Ausbau des Nebenroutennetzes im gesamten Bezirk und besonders in Lichtenrade ein.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Die CDU Tempelhof-Schöneberg setzt sich ausdrücklich für eine raschere Fertigstellung des Nebenroutennetzes ein. Die Nebenstrecken müssen weiter gestärkt werden. Hier muss es für Radfahrer sichere und attraktive Routen geben. Dazu gilt es u.a. Übergänge, etwa an großen Kreuzungen oder Brücken, zu verbessern. Das Fahrradnebenroutenkonzept im Bezirk wurde auch auf Initiative der CDU entwickelt. Nun gilt es, dies auch konsequent mit zusätzlichem Personal und Geld zu realisieren.

Insbesondere an unfallträchtigen Stellen und vielbefahrenen Routen – wie dem Tempelhofer Damm – sollte die Realisierung vordringlich erfolgen.

Aus Sicht der CDU Tempelhof-Schöneberg muss aber auch die Sanierung von Radwegen wieder stärker in den Fokus rücken. So können mit vergleichsweise wenig Aufwand Anreize entstehen, aufs Fahrrad umzusteigen.

### *Linke*

Wir verweisen auf die bestehende Arbeitsplanung des Bezirksamts. Die darin begonnenen Maßnahmen müssen schnellstmöglich umgesetzt werden. Eine weitere Priorisierung muss im Fahr- bzw. Mobilitätsrat erfolgen, da sich dort die fachlich relevanten Akteure befinden.

### *Volt*

Das Wahlprogramm von Volt umfasst kein dediziertes Nebenroutenkonzept. Volt unterstützt jedoch den Verbändeentwurf für ein Radnetz, welches hierzu umfassende Vorschläge macht.

Insbesondere im Rahmen von Kiezblocks unterstützt Volt zudem die Nutzung gegenläufiger Einbahnstraßen und Modalfilter wie Diagonalsperren.

Die in 1.2 aufgelisteten Maßnahmen sind zudem allgemeingültig für die Gestaltung von Fahrradwegen in Berlin. Wir freuen uns aber auf die Zusammenarbeit mit Verbänden, Bezirken, Expert\*innen und Bürger\*innen um hier zukünftig konkreter zu werden.

### *Klimaliste Berlin*

Bis 2026 wollen wir alle Straßen aus dem Nebenroutenkonzept in das Radverkehrsnetz integrieren. Besondere Priorität liegt auf der Umwandlung von vier- und sechsspurigen Straßen, bei denen zwei Spuren dem Radverkehr vorbehalten und farblich und baulich getrennt vom motorisierten Verkehr werden.

## 3.2 Welche Abschnitte daraus sollen als Fahrradstraßen ausgebaut werden?

## *SPD*

Wir wollen die Einrichtung von Fahrradstraßen weiter voranbringen. Weil die Bilanz der letzten Legislaturperiode hier nahezu bei null steht, liegt unser erster Fokus darauf, die bereits geplanten Fahrradstraßen schneller und besser auszubauen. Das betrifft insbesondere die Route von der Monumentenbrücke über die Belziger Straße in bzw. aus Richtung Volkspark Wilmersdorf. Weitere mögliche Fahrradstraßen sollen geprüft werden. Ein gedeihliches verkehrliches Miteinander von Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, Anwohner- und Lieferverkehr ist dabei der Maßstab.

## *Grüne*

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.

## *CDU*

Auch Fahrradstraßen können im Einzelfall Teil des Nebenroutenkonzeptes sein.

## *Linke*

Wir unterstützen die Vorschläge des Netzwerks zur Einrichtung von Fahrradstraßen in der Fritz-Elsas-Str., Freiherr-v-Stein-Str., Belziger Str., Erdmannstr., Langenscheidtstr. und Monumentenstr. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen sind lokale Beteiligungsstrukturen (z.B. Quartiersrat) miteinzubeziehen.

*Volt: siehe Antwort zu 3.1*

## *Klimaliste Berlin*

- Wir wollen alle Neben- und zweispurigen Hauptstraßen aus dem Nebenroutenkonzept automatisch zu Fahrradstraßen umwandeln. Diese sollen mit Grünbeschichtung optisch hervorstechen. Auf Nebenstraßen soll Tempo 20 gelten, auf Hauptstraßen Tempo 30. Auf wichtigen zweispurigen Hauptstraßen, die als Bindeglied zu verkehrsreichen Bundes- und Fernstraßen dienen, ist ggf. eine Ausnahme für den Autoverkehr zu geben.

- Bis 2026 wollen wir zudem alle Schöneberger und Tempelhofer Kieze vom Auto weitgehend befreien, sodass hiesige Straßen für den Autoverkehr (bis auf wenige Ausnahmen) gesperrt werden. Bis 2030 wollen wir zudem alle Straßen im Bezirk Schöneberg-Tempelhof, die innerhalb des S-Bahn-Rings liegen, gemäß §4 des Berliner Straßengesetz einziehen und für den motorisierten Individualverkehr weitgehend sperren.

- 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)?

## *SPD*

Hierzu möchten wir die detaillierte Prüfung und Planung, die gerade erstellt wird, abwarten und bewerten.

Wichtig ist uns, dass die Kreuzung Akazienstraße/Hauptstraße (Kaiser-Wilhelm-Platz) nicht durch zusätzlichen PKW bzw. LKW-Verkehr belastet wird, da diese Kreuzung für den Radverkehr sehr gefährlich ist. Grundsätzlich werden etwa (Diagonal-)Sperrungen nicht an der SPD scheitern. Im Zuge der Diskussionen um Kiezblocks sind wir hier im Austausch mit den Initiativen vor Ort und unterstützen sie dabei, den motorisierten Durchgangsverkehr durch Wohngebiete zu verringern. Ganz grundsätzlich sollen Wohngebiete weiter vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Wir begrüßen Vorschläge wie die Aufteilung der Gartenstadt Neu-Tempelhof in Zonen, die durch Modalfilter abgetrennt sind und nur bestimmte Mobilitätsarten, z.B. Zweiradverkehr und Fußverkehr, passieren lassen, sodass keine direkte Durchfahrt möglich ist.

Einbahnstraßen erweisen sich häufig als schlechte Lösungen, da sie den PKW-Verkehr zu schnellerem Fahren verleiten.

## *Grüne*

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. Diagonalsperrungen oder Teileinziehungen.

## *CDU*

Die CDU Tempelhof-Schöneberg geht davon aus, dass das Bezirksamt in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Ingenieurbüro hierzu in Kürze zustimmungsfähige Ausführungen vorschlägt. Es sollten möglichst wenig Parkplätze wegfallen.

## *Linke*

Hierzu haben wir keine abschließende Meinung gebildet. Generell sind bauliche Maßnahmen stets mit Interessen der anwohnenden Bevölkerung sorgsam abzuwägen. Wir ziehen ein Beteiligungsformat vor, um diese Fragen im Kiez zu diskutieren.

*Volt: siehe Antwort zu 3.1*

## *Klimaliste Berlin*

- absenkbare Poller zu Beginn von Monumentenbrücke und Langenscheidtbrücke

- gegenläufige Einbahnstraßen auf Belziger Straße (Martin-Luther-Str. bis Eisenacher Str. und Hauptstr. bis Eisenacher Str.)

#### **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 Fahrradständer)? Unterstützen Sie dazu die Umwandlung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand für andere Zwecke als Parkflächen für Kfz?

##### *SPD*

Eines der wenigen halbwegs erfolgreichen Verkehrsprojekte in der aktuellen Legislatur ist die Aufstellung von Fahrradbügeln. Dazu hat die SPD-Fraktion in der BVV aktiv beigetragen. Beispielsweise hat sie bereits 2017 mehr Fahrradbügel für den Schöneberger Norden gefordert (Drs. 0259/XX). Vor allem aber haben viele Engagierte sich mit einer Umfrage und Auswertung zu gewünschten Abstellmöglichkeiten für mehr Fahrradbügel eingesetzt. Wir fordern, dass das Bezirksamt dieses Projekt weiterführt, denn die selbst gesteckten Ziele sind auch hier noch nicht erreicht. Ausreichend Radabstellanlagen an den relevanten Orten und dezentral im gesamten Bezirk sind wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende. Fahrradparkhäuser und überdachte Abstellanlagen können wir uns an allen Verkehrsknotenpunkten vorstellen, wo der Bedarf und der nötige Platz vorhanden sind. Selbstverständlich kann das auch zu Lasten bisheriger PKW-Stellflächen gehen. Einige der bislang gewählten Aufstellflächen in Gehwegbereichen halten wir hingegen für unglücklich gewählt, da sie für Menschen mit Sehbehinderungen überraschende Hindernisse darstellen. Einen augenfälligen Mangel an sicheren Radabstellmöglichkeiten sehen wir beispielsweise im Bereich des S-Bahnhofes Lichtenrade und am Bahnhof Südkreuz.

Im bezirklichen Wahlprogramm haben wir unseren Ansatz auch nochmal bekräftigt:

*„Wir treiben zudem auch den zügigen Infrastrukturausbau für den ruhenden Radverkehr voran. Dazu gehören vor allem sichere Abstellmöglichkeiten für Räder an wichtigen Halte- bzw. Umsteigepunkten vom Rad auf andere Verkehrsmittel (Radbügel oder ähnliches) oder vor öffentlichen Einrichtungen und deren regelmäßige Pflege und Freihaltung. Wir fordern eine digitale Lösung für die Meldung von „Wunschbügelstandorten“ durch Radfahrende, um aufkommende Bedarfshäufungen schneller feststellen und diesen entsprechen zu können.“*

##### *Grüne*

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.

##### *CDU*

Die CDU Tempelhof-Schöneberg setzt sich für Fahrradparkhäuser und Fahrradboxen z.B. an S-Bahnhöfen ein. Auch mehr Fahrradabstellbügel im öffentlichen Raum sind sinnvoll – so z. B. an den an Kreuzungen einmündenden Straßen, was zusätzlich die Sichtbeziehungen verbessert und Eckenparken verhindert. Parkflächen für Kfz sollten jedoch nach Möglichkeit erhalten bleiben. Parkzonen für den Wirtschaftsverkehr sind ebenfalls zu berücksichtigen. Auch sind die Belange des Fußverkehrs ausreichend zu berücksichtigen.

### *Linke*

Wir sehen Abstellanlagen als unverzichtbaren Teil der Radverkehrsinfrastruktur. Dazu sollen entlang der Magistralen/Hauptstraßen sowie in Kreuzungsbereichen und frequentierten Orten (z.B. Parks, Einzelhandelszentren u.ä.) mehr Abstellanlagen errichtet werden. Zudem benötigen wir mehr Radabstellanlagen vor Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kitas, Kleingartenanlagen etc.).

Unterstützen Sie dazu die Umwandlung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand für andere Zwecke als Parkflächen für Kfz?

Das hängt vom Einzelfall ab. Die Umwandlung ist eine sinnvolle Maßnahme, wenn Parkspuren für mehr Verkehrsinfrastruktur genutzt werden können (z.B. am Tempelhofer Damm). Eine pauschale Reduktion sehen wir mit Blick auf steigende Suchverkehre kritisch. Prinzipiell setzen wir uns dafür ein, dass private Parkflächen, die nicht anderweitig genutzt werden können, für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um den Parkdruck auf die öffentlichen Straßen zu verringern.

### *Volt*

Wir unterstützen die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in Höhe des ermittelten Bedarfs an allen S- und U-Bahnstationen und Bahnhöfen in Berlin sowie an anderen Orten mit hohem Bedarf. (Vgl. Fahrradstellplätze an Berliner S- und U-Bahnhöfen: in: [infraVelo](https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen), <https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen> [01.05.2021].)

So werden etwa am S-Bahnhof Südkreuz 495 zusätzliche Stellplätze benötigt.

Wie auch beim oben genannten Umbau von Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkten erfordert die genaue Verortung von Abstellanlagen für Fahrräder eine gründliche Einzelfallbewertung. Wir freuen uns auch hier auf die Zusammenarbeit mit Verbänden, Bezirken, Expert\*innen und Bürger\*innen.

Darüber hinaus strebt Volt folgende weitere Maßnahmen an, um zusätzliche Fahrradstellplätze in Berlin zu schaffen (vgl. S.87):

- Den Bau von Fahrradparkhäusern mit attraktiver Preisgestaltung an ausgewählten S-Bahnhöfen. In diese Fahrradparkhäuser sollen Lademöglichkeiten für E-Bikes, Service-Stationen (Werkzeug, Luftpumpe) und Bikesharing-Stationen integriert sein.
- Nach Münchner Vorbild soll bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Gebäuden die Verpflichtung bestehen, Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung zu stellen.

Wir unterstützen zudem die Umwandlung von Bereichen des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand für andere Zwecke als KfZ-Parkflächen - etwa auch zu Fahrradstellplätzen (vgl. hierzu unsere Ausführungen unter 5.3 zur allgemeinen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und 5.4 zum berlinweiten Ausbau von Kiezblocks).

### *Klimaliste Berlin*

- Abstellanlagen für Fahrräder sollen ausschließlich zu Lasten des ruhenden Verkehrs gebaut werden (keine Abstellanlagen mehr auf Gehwegen!)
- bis 2026: 50 Prozent aller Pkw-Parkplätze sollen umgewidmet werden (Fahrrad-Abstellanlagen, Hochbeete, usw.)
- Zusammen mit der BVG und der Deutschen Bahn wollen wir auf Landesebene die Einrichtung von diebstahlsicheren überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an allen



Haltestellen und Bahnhöfen ermöglichen. Jeder Haltestelle von Bus und Tram sind mindestens fünf, jedem Bahnhof mindestens 15 Fahrradabstellmöglichkeiten hinzuzufügen.

- An verkehrsreichen Bahnhöfen wie dem Bahnhof Südkreuz ist zudem der Bau von Fahrrad-Tiefgaragen nach niederländischem Vorbild zu prüfen (durch teilweise Umwidmung des vorhandenen Pkw-Parkhauses)

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

#### *SPD*

Unser Ziel ist es, Kreuzungsbereiche frei zu halten, so dass Fußgänger\*innen (inkl. Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen etc.) die Kreuzung sicher queren können. Zusätzlich muss gewährleistet sein, dass im Gefahrenfall Rettungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Wir setzen uns für situationsabhängige Lösungen ein, z.B. durch vorgezogene Gehwege mit Abpollerungen, aber auch durch Fahrradbügel und andere Maßnahmen.

#### *Grüne*

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.

#### *CDU*

Ja, dies kann ein geeignetes Mittel sein und wird von uns an den geeigneten Stellen ausdrücklich unterstützt.

#### *Linke*

Ja, entsprechende Initiativen unterstützen wir auch in der BVV.

#### *Volt*

Volt hat im Rahmen des Wahlprogramms keine festgelegte Position zum Einsatz von Fahrradbügel. Wie schon in der Antwort auf Frage 2 erwähnt, setzen wir aber auf bewährte Best-Practice Modelle aus anderen Bezirken, Städten und Ländern. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Verbänden, Bezirken, Expert\*innen und Bürger\*innen um den Einsatz von Fahrradbügel zukünftig umfassend zu bewerten.

Wie bereits erfolgreich in Friedrichshain-Kreuzberg und Pankow erprobt, werden die besten Standorte für Fahrradbügel über digitale Plattformen in Zusammenarbeit mit den Bürger\*innen ermittelt.

#### *Klimaliste Berlin*

- alle Gehwege sollen an beiden Enden durch Fahrradbügel oder Poller unzaparkbar gemacht werden.

## **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?

### *SPD*

Aus unserer Sicht ist die Personalausstattung der planenden und bauenden Bereiche insbesondere des Bezirks das entscheidende Nadelöhr. Um Menschen mit einem entsprechenden Ingenieurstudium für die Aufgabe zu gewinnen, bedarf es einer adäquaten Vergütung, eines attraktiven Arbeitsplatzes mit moderner IT-Ausstattung und einer motivierenden Führungskultur in einem wertschätzenden Umfeld. Die Infravelo auf Landesebene wurde ja nicht zuletzt mit Blick auf die Vergütungs- und Ausstattungsdefizite im unmittelbaren öffentlichen Dienst gegründet. Die Defizite in Sachen Führungskultur sind verwaltungsintern zu beheben, zur Wertschätzung der geleisteten Arbeit können und sollen auch zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure und die Öffentlichkeit beitragen.

Das Zusammenspiel zwischen Landes- und Bezirksebene muss institutionalisiert funktionieren, sollte aber auch die temporäre projektbezogene Organisation von Aufgaben ermöglichen, um flexibler agieren zu können. Hierzu müssten die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Verwaltungsorganisation und Kameralistik eine verstärkte Projektarbeit auch zulassen.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Moderationsprozesse der Bürgerbeteiligung sollten beschleunigt werden. Für größere Bauvorhaben sollte das Vergabegesetz entschlackt werden. Entgeltstufen für Mangelberufe wie Radverkehrsplaner sollten angehoben werden, damit die Bezirksämter attraktive Arbeitgeber sind. Das Bezirksamt sollte mehr Planungen eigenständig durchführen können.

### *Linke*

Der öffentliche Dienst leidet unter einem strukturellen Problem, Fachkräfte schnell, dauerhaft und dezentral zu binden. Tariflich bedingte Unterschiede zwischen Senats- und Bezirksangestellten müssen ausgeglichen werden, um die bezirkliche Ebene aufzuwerten.

Ein weiteres Manko sind die immer noch zu langen Stellenbesetzungsverfahren sowie weitere formale Hürden.

Wir brauchen mehr besser bezahltes Personal für die Radwegeplanung. Als kurzfristige Maßnahmen schlagen wir Amtshilfe durch die Senatsverwaltung oder die InfraVelo vor. Um eine spürbare Beschleunigung beim Radwegeausbau zu bewirken, ist zudem über eine „Task Force“ nachzudenken.

### *Volt*

Im Rahmen der stärkeren Vernetzung von Verwaltung und Polizei fordern wir auf S.94 unseres Wahlprogramms, dass die Bezirke digitale und analoge Kontaktstellen für Radfahrende schaffen, wo diese noch nicht vorhanden sind. Dort sollen Informationen zur Fahrradinfrastruktur bereitgestellt werden sowie eine Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge einzureichen (beispielsweise bei mangelhaften Radwegen).

Volt fordert unter anderem auf S.85 des Wahlprogramms die Einrichtung einer neuen Beratungsstelle auf Senatsebene, die mit der Erarbeitung eines übergreifenden gesamtberliner Konzepts für Kiezblocks und deren Verknüpfung beauftragt wird. Sie soll Vorschläge für geeignete Kieze und Strategien zur Anpassung der umliegenden Verkehrsinfrastruktur (ÖPNV & Fahrrad) erarbeiten und die Bezirke bei der konkreten Planung und Umsetzung unterstützen.

Außerdem fordert Volt den Ausbau digitaler Möglichkeiten zur Projektinitiierung und -planung, z. B. mittels der Plattform [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de): Volt setzt sich für die Pflege und für den Ausbau der Plattform ein. Sie soll zur zentralen Anlaufstelle für städtische Entwicklung ausgebaut werden und Informationen aus einer Hand liefern. Darüber hinaus soll die Plattform um aktive Möglichkeiten zur Teilhabe ergänzt werden. Ergebnisse der Bürger\*innenbeteiligung sollen in die politischen Entscheidungsprozesse einbezogen werden (vgl. Wahlprogramm S.85).

### *Klimaliste Berlin*

- Monatliche Steuerungsrunden mit den Bündnispartnern, wie sie in §37(6) des Mobilitätsgesetzes festgelegt sind.

- Die für bauliche Infrastrukturmaßnahmen vorgeschriebenen Planungsprozesse möchten wir auf Landesebene verschnellern und vereinfachen. Hierfür möchten wir zentrale Gesetze wie das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Berliner Straßengesetz oder das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung novellieren, sodass eine effizientere und schnellere Umsetzung der Planungsprozesse erfolgen kann.

- Wir streben eine Novelle der Novelle des Bezirksverwaltungsgesetzes an, in welcher die Verkehrsplanung selbstverständlicher Teil der Verkehrs- und Klimawende wird und entweder ein eigener Geschäftsbereich auf Bezirksebene mit kongruenter Verwaltungsstelle in der Hauptverwaltung ist oder wir einen Geschäftsbereich "Klimaschutz" schaffen, dessen Gliederungseinheit Verkehrsplanung ist.

- Mehr Personal in den Planfeststellungsbehörden und den dazugehörenden Ämtern, die bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beteiligt sind.

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

## *SPD*

Unser Ziel ist es, klare, sichere und übersichtliche Verkehrssituationen zu schaffen, die regelwidriges Verhalten soweit wie möglich minimieren.

Verstöße oder sogar vorsätzliche Profilierungsfahrten müssen konsequent geahndet und bei Vorsatz auch hart bestraft werden. Zugleich wissen wir, dass ein beträchtlicher Anteil der Lichtsignalverstöße durch Radfahrende erfolgt und so insbesondere die Akzeptanz bei Fußgängerinnen und Fußgängern deutlich beeinträchtigt.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt ist nicht an jedem Ort im Bezirk an jedem Tag möglich. Deswegen fordern wir gezielte und wiederholte Schwerpunktkontrollen. Bei Behinderungen und Gefährdungen muss konsequent abgeschleppt werden.

## *Grüne*

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.

## *CDU*

Neben der Erhöhung der Kontrolldichte des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt ist der intelligente Umgang mit den jeweils zur Verfügung stehenden Platzressourcen entscheidend. So sind in Bereichen mit hohem Parkdruck keine Parkplätze abzuordnen und Parkscheibenregelungen oder auch in geeigneten Fällen die Parkraumbewirtschaftung taugliche Instrumente.

## *Linke*

Wir setzen uns für mehr Personal im Außendienst des Ordnungsamts ein, um regelwidriges Parkverhalten effizienter zu ahnden. Zudem soll die BVG weiter gestärkt werden, um selbstständig abschleppen lassen zu können.

## *Volt*

Grundsätzlich sollen Verwaltung und Polizei besser vernetzt werden, um gemeinsam an einem besseren und sicheren Fahrradverkehr in der Stadt zu arbeiten. Auf Seite 94 unseres Wahlprogramms fordern wir daher unter anderem:

- Als Beitrag zum Verkehrsfrieden sollen Verstöße von Rad- und Autofahrenden gleichermaßen geahndet werden. Dies kann insbesondere durch den verstärkten Einsatz der Fahrradstaffel erfolgen.
- Parkverbote auf Radwegen sollen konsequent durchgesetzt werden.

### *Klimaliste Berlin*

- Mehr Fahrradpolizei und häufigeres Kontrollieren durch die Ordnungsämter
- Installation von neuen Blitzern - Parkplätze baulich von Rad- und Fußverkehrsanlagen, wo es möglich ist, trennen, um ordnungswidriges Parken auszuschließen.
- Anzahl der Parkplätze massiv reduzieren. Parken soll zukünftig in Parkhäusern oder auf zentralen Parkplätzen erfolgen.
- An Orten, an denen es zu häufig zu regelwidrigem Verhalten kommt, sind bauliche Maßnahmen zu ergreifen, um dieses Verhalten unmöglich zu machen.

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?

### *SPD*

Die Einrichtung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im inneren S-Bahn-Ring (=Umweltzone) ist die von der SPD-Fraktion mit herbeigeführte Beschlusslage im Bezirk. Wir setzen uns für einen Lückenschluss bei der Parkraumbewirtschaftung ein. Ergänzt wird dies durch Bewirtschaftungszonen rund um den Tempelhofer Damm sowie, wenn es nach uns geht, im bislang unbewirtschafteten Teil Friedenaues. Wir setzen uns grundsätzlich für eine Parkraumbewirtschaftung an den Stellen ein, wo es Sinn macht, d.h. dort, wo viel Parkverkehr ist, der nicht anwohnergebunden ist. Das kann im Stadtzentrum sein, aber auch am Stadtrand, wo Pendler in den Berliner ÖPNV umsteigen.

Die Entgelte zur Ausstellung einer Anwohnerparkvignette sind eine Gebühr und sollen – wie alle Gebühren – den Aufwand zu ihrer Erstellung decken. Sollte dieser 20,40 €/2 Jahre übersteigen, wäre eine Gebührenanpassung angemessen.

Die Parkraumbewirtschaftung soll auch dem sich verändernden Modalsplit Rechnung tragen und einen Beitrag zur Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums leisten.

Die Entsiegelung von Stadtflächen ist ein unter umwelt- und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten sehr wichtiges Anliegen, für das wir uns nachdrücklich einsetzen. Regenwasser, das dadurch aufgefangen wird, erhält unser Trinkwasser, entlastet die Kanalisation und trägt positiv zum Stadtklima bei, was besonders in Schöneberg wichtig ist (Schöneberg gehört zu den Stadtteilen Berlins, die nur eine geringe Tag-Nacht-Temperaturdifferenz haben). Wir setzen uns deshalb auch für mehr Regenwasserversickerungsflächen ein. Der von der SPD initiierte Biotopflächenfaktor (BFF) hat bei uns im Bezirk schon große Fortschritte gebracht.

### *Grüne*

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

eingrichtet, die den gesamten Bereich der Umweltzone im Bezirk abdecken. Die Zonen reichen vom Bayrischen 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.

### *CDU*

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung lehnen wir ab, da die Parkraumbewirtschaftung zielgerichtet einzusetzen ist.

Die CDU Tempelhof-Schöneberg setzt sich im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner beispielsweise seit Jahren für die Parkraumbewirtschaftung auch außerhalb des S-Bahn-Ringes z.B. in den Ceciliengärten in Friedenau ein. Die grüne Stadträtin Heiß hat diese sinnvolle Maßnahme aber leider nicht umgesetzt. Eine Verteuerung der Anwohnerparkausweise läuft dem Ziel der Parkraumbewirtschaftung, vor allem den Anwohnern das Parken zu erleichtern, fundamental zuwider.

### *Linke*

Wir unterstützen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich. Hierzu sollen sukzessive die bestehenden Zonen ausgeweitet werden. Wichtig bei der Einführung neuer Bewirtschaftungszonen ist die Beteiligung der Anwohnenden.

Eine Verteuerung des Anwohnerparkausweises lehnen wir ab. Wir halten den Preis nicht als das richtige Steuerungsmittel zur Reduktion von Autos im öffentlichen Straßenraum. Diese träfe tendenziell Menschen mit niedrigem Einkommen und würde diejenigen verschonen, die sich einen Anwohnerparkausweis locker leisten können. Eine langfristige Möglichkeit die Anzahl der Autos im Straßenraum zu steuern, besteht in einem öffentlichen Carsharing-Angebot.

### *Volt*

Der Parkausweis für Anwohnende kostet in Berlin gerade einmal 10,20 EUR (in Stockholm etwa bezahlt man 827 EUR). Hinzu kommt, dass diese PKW wertvollen Platz im öffentlichen Raum blockieren.

Deshalb sprechen wir uns auf S.100 unseres Wahlprogramms für eine kostengerechte Bepreisung von Parkausweisen für Anwohnende aus. Zudem planen wir, die verfügbaren Parkflächen innerhalb des S-Bahn-Rings deutlich zu reduzieren. Dadurch schaffen wir dringend benötigten Platz für die Stärkung des Umweltverbundes:

- Eine Anhebung der Gebühren für einen Parkausweis für Anwohnende auf zunächst 220 € pro Jahr, um die Betriebskosten des Parkplatzes zu decken. In Ausnahmefällen (z. B. bei mobilitätseingeschränkten Personen) sollen Ermäßigungen möglich sein.

- Bei Um- oder Zuzug soll kein neuer Parkausweis für Anwohnende mehr ausgestellt werden. Ab dem Jahr 2030 soll dann allgemein keine Neubeantragung mehr möglich sein. Auch hier werden Ausnahmen für Härtefälle berücksichtigt.
- Die Parkraumbewirtschaftung wollen wir allgemein auf mindestens den Bereich innerhalb des Berliner S-Bahnringes ausweiten.
- Zudem setzen wir auf eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren innerhalb des S-Bahnringes

### *Klimaliste Berlin*

- Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bis 2023 unterstützen wir. Parken soll 5 Euro pro Stunde kosten. Der Anwohner:innenparkausweis soll 365 Euro im Jahr kosten.
- 50 Prozent der Parkplätze sollen bis 2026 wegfallen zugunsten von Rad- und Fußwegen, Entsiegelung, Pflanzen und Gärtnern, Kultur und Spiel, ...

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

### *SPD*

Wir sind im Austausch mit vielen Aktiven, die mit Kiezblocks den Durchgangsverkehr aus ihren Wohngebieten heraushalten wollen und unterstützen diese Initiativen. Die SPD hat mit ihrem seinerzeitigen Baustadtrat Uwe Saager bereits 1995 Kiezblocks in Schöneberg eingeführt. Der Bereich der nördlichen Insel rund um die Großgörschenstraße mit seinen Sackgassen und Diagonalsperren ist nichts wesentlich Anderes. Wir würden uns freuen, wenn der nächste Kiezblock in der Gartenstadt Tempelhof entstehen würde.

Im Winterfeldtkiez und im Kiez westlicher Gleisdreieckpark in Kooperation mit dem Bezirk Mitte sowie im Monumentenzug oder rund um den Akazienkiez lohnen sich Überlegungen für mehr Begegnungsorte und weniger Durchgangsverkehr aus unserer Sicht ebenfalls. Besonders wichtig ist uns, die gesamte Nachbarschaft von Anfang an an den Konzepten zu beteiligen, die zu den individuellen Bedingungen vor Ort passen müssen.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Eine solche Maßnahme, wie sie bspw. in Barcelona umgesetzt wurde, muss sehr eng mit den Anwohnerinnen und Anwohnern eines Viertels abgestimmt werden. Das Ziel einer autofreien Stadt verfolgen wir nicht.

### *Linke*

Wir unterstützen die Initiative aus dem Wohngebiet der Manfred-v-Richthofen-Straße gegen den dortigen Durchgangsverkehr. Dies könnte modellhaft für Wohngebiete im gesamten Bezirk werden. Auch hier ist eine kontinuierliche Einbeziehung der Anwohnenden notwendig, um die entsprechende Akzeptanz sicherzustellen.

### *Volt*

Um Kiezblockprojekte sowohl im Innenstadtbereich als auch in den Außenbezirken als ganzheitliches Konzept mit Einbindung der umliegenden Verkehrsinfrastruktur gezielt zu fördern, planen wir verschiedene Maßnahmen: die Einrichtung einer neuen Planungsstelle auf Senatsebene, Informationskampagnen zur Steigerung der Bekanntheit von Kiezblocks sowie den Ausbau digitaler Möglichkeiten zur Projektinitiierung und -planung, etwa mittels der Plattform mein.berlin.de. (Diese Punkte findet ihr in unserem Wahlprogramm auf S.85)

Wir halten es für einen zentralen Aspekt von Kiezblöcken, dass diese - z.B. durch die oben genannten Mechanismen - bedarfsorientiert "von unten" angestoßen werden. Die konkrete Verortung von Kiezblocks in Tempelhof-Schöneberg muss im Rahmen des Planungsprozesses mit Bürger\*innen, Expert\*innen und Verbänden erarbeitet werden.

Neben der Schaffung von Kiezblocks planen wir für Berlin auch die Umgestaltung von geeigneten Plätzen und Straßen im Sinne einer hybriden Nutzung. Hierbei können z. B. uhrzeitabhängige Durchfahrverbote für PKW zum Einsatz kommen. So kann tagsüber der Verkehr fließen, während in den Abendstunden die Gastronomie ihre Außenbereiche auf die Straße erweitern kann.

### *Klimaliste Berlin*

- Bis 2026 wollen wir alle Kieze in TS vom Autoverkehr weitgehend befreien.

- Beginnen und erproben wollen wir dort, wo sich bereits Anwohner:innen dazu vernetzt haben (Kiezblockinitiativen) wie z.B. im Winterfeldkiez (Motzstraße), Monumentenstaße, Akazienkiez (zügige Umwidmung der Akazienstraße zur Bezirksstraße notwendig!), Barbarossastraße, Steinmetzstraße (zwischen Bülowstr. und Kurfürstenstr.), Manfred-von-Richthofenstraße und weitere Straßen der Tempelhofer Gartenstadt

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

### *SPD*

Die Jugendverkehrsschule halten wir für einen wichtigen Baustein in der Mobilitätserziehung. Genauso das Projekt „Zu Fuß zur Schule“ (Ressort Ordnung) und das Projekt „sicherer Schulweg“. Weil die letztgenannten Projekte sehr stark vom Engagement der jeweiligen Schule abhängen, suchen wir regelmäßig Kontakt zu den Schulen.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Jede Bildungsmaßnahme, die Kindern und Jugendlichen die Bewegung durch den vielfältigen und dichten Verkehr des Bezirks erleichtert und vor allem zu deren Sicherheit beiträgt, ist sinnvoll. Die Erhaltung und Verbesserung der Rahmenbedingungen der Jugendverkehrsschulen war uns stets ein wichtiges Anliegen. Wir setzen uns deshalb auch für die Einrichtung einer weiteren Jugendverkehrsschule im Süden des Bezirks ein.

### *Linke*

Wir betrachten Mobilitätserziehung als essentiellen Bestandteil von Bildung von Kindern und Jugendlichen zur Bewusstwerdung der eigenen Umwelt und des Stadtlebens. Für Anregungen von Anwohnenden und Fachverbänden sind wir offen. Wir sehen dies auch als Arbeitsbereich für den Mobilitätsrat an.

### *Volt*

Veränderungen und Initiativen in der Bildungspolitik werden meist durch Parteipolitik und weniger durch den aktuellen Wissensstand der Forschung geprägt. Selten werden evidenzbasierte Konzepte herangezogen. Daher spielt auch eine praxisorientierte Mobilitätserziehung eine bedeutende Rolle für Volt.

Von der SenUVK und den Bezirken sollen Informationskampagnen geplant und durchgeführt werden, die über Maßnahmen zur Fahrradinfrastruktur, Förderprogramme sowie sicheres Verhalten im Straßenverkehr aufklären. (Wahlprogramm S.94)

### *Klimaliste Berlin*

- Förderung von Gremien an allen bezirklichen Schulen zur Auseinandersetzung mit dem schulischen Mobilitätsmanagement (§ 17a (5), Mobilitätsgesetz) (Finanzierung von Workshops z.B. durch BUND)
- Konsequente und zügige Umsetzung von Vorschlägen dieser schulischen Gremien, wenn sich dadurch die Schulwegsicherheit erhöht (z.B. an der Bruno-H.-Bürgel-Grundschule sowie an der Grundschule auf dem Tempelhofer Feld!)
- Alle Nebenstraßen vor Grundschulen werden zu "Schulstraßen" (=Sperrung für Autoverkehr von 7.30 Uhr - 8.30 Uhr und 13.00 Uhr – 16.00 Uhr).
- Aktive Förderung der jährlichen Aktionstage „zu Fuß zur Schule“
- Konsequente Umsetzung der im Berliner Rahmenlehrplan fest verankerten Mobilitätserziehung an Schulen durch Förderung von Fortbildungsangeboten für Lehrkräfte und Erzieher:innen (z.B. durch BUND).
- Jugendverkehrsschule und Fahrrad-AGs an Schulen werden gefördert; Kinder- und Jugendeinrichtungen erhalten zusätzliche Mobilitätsfonds.

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

### *SPD*

Der FahrRat wurde durch Bezirksstadtrat Oliver Schworck gegründet und arbeitet seit mehr als einem Jahrzehnt als beratendes Gremium in der Bezirkspolitik mit. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass der FahrRat regelmäßig, möglichst monatlich, tagt. Damit auch Fußverkehrsthemen angemessen vertreten werden, würden wir gerne auch einen Fußverkehrsrat haben. Die Gründung eines Mobilitätsrats halten wir für kritisch, weil Mobilität auch ÖPNV, Pendler, individuellen motorisierten Verkehr, Lieferverkehr u.v.m. umfasst. Es sollte im FahrRat und in einem Fußverkehrsrat um die benachteiligten Gruppen der Mobilität gehen.

Wir sehen diese beratenden Gremien als Schwerpunkt der Kommunikation zwischen dem Bezirksamt und den Verbänden. Außerdem sind natürlich Bürgerbeteiligungen ein wichtiger Baustein in der transparenten Kommunikation und Optimierung von Planungen und Entscheidungen.

Ergänzend hat sich auch ein regelmäßiger ebenso wie ein anlassbezogener direkter Austausch mit Vertreter\*innen der Verbände als äußerst gewinnbringend erwiesen.

### *Grüne*

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.

### *CDU*

Der FahrRat nimmt eine wichtige Stellung in unserem Bezirk ein. Unsere CDU-Fraktion in der BVV nimmt an den Sitzungen regelmäßig teil und befindet sich im Austausch mit den Fahrradakteuren im Bezirk. Im Rahmen einer ausgewogenen Verkehrspolitik werden von uns die Interessen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

### *Linke*

Wir unterstützen eine stärkere Vernetzung von Verwaltung, Fachverbänden und Bezirkspolitik. Dazu sollte geprüft werden, die Kompetenzen des Fahr- bzw. Mobilitätsrats gegenüber der Verwaltung auszubauen. Wir sind besonders auf der Fraktionsebene offen für weiteren Austausch, um die Situation für Radfahrende im Bezirk zu verbessern.

### *Volt*

Wir bei Volt setzen uns generell für eine enge Zusammenarbeit mit den relevanten Verbänden ein. Nur gemeinsam können wir für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg die sich in

dem jeweiligen Bezirk gut auskennen - sich beteiligen, desto besser werden die Lösungen, die wir gemeinsam finden.

Volt hat schon bei der Erstellung des Wahlprogramms zur Abgeordnetenhauswahl 2021 mit den einschlägigen Verbänden, Expert\*innen und Anspruchsgruppen eng zusammengearbeitet.

### *Klimaliste Berlin*

- Die Vorschläge der Berliner Fahrradverbände wollen wir endlich in die Tat umsetzen.
- Die in § 37 des Berliner Mobilitätsgesetzes vorgeschriebenen Steuerungsstunden wollen wir monatlich gemeinsam mit den relevanten Verbänden durchführen.