

Berlin, 29. Juni 2021

## **Wahlprüfsteine zur Radverkehrspolitik in Tempelhof-Schöneberg: Zusammenfassende Auswertung der Antworten der Parteien**

Die Notwendigkeit einer klimagerechten Verkehrswende und lebenswerter urbaner Räume sollte drei Jahre nach der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes nicht mehr in Frage gestellt werden. Fester Bestandteil des Gesetzes ist auch die Sicherheit von allen Verkehrsteilnehmer\*innen: VisionZero – null Verkehrstote und Schwerverletzte. Noch sind unsere Straßen aber so unsicher, dass für viele das Radfahren in der Stadt keine sichere Fortbewegungsart darstellt, besonders nicht für jüngere und ältere Menschen. Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg bildet hier leider keine Ausnahme. Zwar hat das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) wichtige Weichen gestellt, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Die Umsetzung auf der Straße kommt aber nicht ausreichend schnell voran, um bis 2030 die gesetzlichen Ziele zu erreichen. Entscheidungs- und Verwaltungsprozesse ziehen sich viel zu lange hin. Das nötige Personal fehlt, sowohl für große Projekte als auch für viele kleinere Maßnahmen. Der ADFC Berlin hat im Mai 2021 den Forderungskatalog für die Legislaturperiode 2021-2026 unter dem Titel [“Die Zukunft beginnt heute – Verkehrswende jetzt!”](#) veröffentlicht.

Daran anknüpfend haben die ADFC-Stadtteilgruppen Schöneberg und Tempelhof den Parteien und politischen Gruppierungen im Bezirk konkrete Fragen zur Radverkehrspolitik der kommenden Jahre gestellt. Geantwortet haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, Die Linke, Volt und Klimaliste Berlin. Nicht geantwortet haben trotz mehrfacher Nachfrage FDP und AfD.

### **Wie unterscheiden sich die Antworten der Parteien?**

Mit Ausnahme der CDU sprechen sich alle antwortenden Parteien für sichere *Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (HVS)* aus, die als geschützte Radfahrstreifen gestaltet werden sollen. Die CDU hingegen will das *bezirkliche Nebenroutennetz* aus dem Jahr 2014 stärken und nur an wenigen Hauptstraßen geschützte Radfahrstreifen anlegen. Jedoch ist eine Weiterentwicklung des Netzes auf Nebenstraßen, für das die Bezirke federführend verantwortlich sind, bei der CDU nicht erkennbar. Bei dieser Frage sticht Volt positiv heraus. Ein anderes wichtiges Element im Radnetz nach dem MobG, nämlich das Vorrangnetz, scheint

bei den Parteien noch gar nicht angekommen zu sein. Auch ein Zeitplan, bis zu dem Maßnahmen in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden, scheint bei den Parteien kein Thema zu sein. In den Schwerpunkten unterscheiden sich die Parteien, teils werden aber auch gar keine vorgenommen.

Wichtige *Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte* im Bezirk müssen dringend sicherer werden für den Radverkehr. Vorgeschlagen werden von den Parteien u.a. getrennte Ampelschaltungen, eingefärbte Radstreifen, vorrangige Querungshilfen für Radfahrende und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h. Die CDU schlägt pauschal Über- oder Unterführungen vor, die im innerstädtischen Kontext wohl kaum zu realisieren sein werden, konkrete Vorschläge wären hier von Interesse. SPD und Grüne machen zu den von uns genannten Kreuzungen teils detaillierte Vorschläge, sie sind jedoch häufig noch nicht zu Ende gedacht.

Grüne, Volt und die Klimaliste wollen explizit mehr *Fahrradstraßen*. Dabei sind Unterschiede bei der Ausgestaltung erkennbar, wenn wirksame Elemente, wie Poller oder gegenläufige Einbahnstraßen den motorisierten Durchgangsverkehr unterbinden sollen: nur Volt und die Klimaliste stehen dem uneingeschränkt positiv gegenüber. SPD und Linke hingegen schränken ihre Zustimmung ein. Die CDU sieht Fahrradstraßen nur im Einzelfall vor, und auch das soll keinesfalls auf Kosten von Kfz-Stellplätzen geschehen.

Grundsätzlich sprechen sich alle Parteien für mehr *Abstellanlagen für Fahrräder* im Straßenraum aus. Genannt werden auch Fahrradparkhäuser und Fahrradboxen. Außer der CDU wollen alle anderen antwortenden Parteien auch Parkflächen für Kraftfahrzeuge dafür umwidmen. Das Aufstellen von Fahrradbügeln im Kreuzungsbereich von Nebenstraßen als Prävention gegen Falschparken und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird von allen Parteien begrüßt. Die umfassendsten Vorschläge zu unseren Fragen kamen von den Grünen und der Klimaliste.

Schließlich haben wir die Parteien gefragt, wie sie *Planung und Bau der Radverkehrsanlagen* beschleunigen wollen, das *Management verbessern* sowie den *Kfz-Verkehr reduzieren und entschleunigen* wollen. Fast alle Parteien wollen Personal aufstocken und die Planungsprozesse beschleunigen. Ferner steuern die Parteien viele lohnende Aspekte zur Verschlan-  
kung der Prozesse bei, dennoch fehlt jeder Partei ein Gesamtkonzept, wie die Schwierigkeiten überwunden werden können – da herrscht viel Unsicherheit. Diese Prozesse und Stellschrauben zu verändern, ist wohl die größte Herausforderung, um die gegenseitige Lähmung zwischen Senat und Bezirken aufzulösen.

Ferner wollen alle Parteien die *Überwachung des Verkehrs* verstärken. Eine flächendeckende *Parkraumbewirtschaftung* innerhalb der Umweltzone wird von allen antwortenden Parteien außer der CDU befürwortet. Grüne, Volt und Klimaliste wollen den Preis für Anwohner-

parkausweis deutlich erhöhen. Kiezblocks und andere Maßnahmen zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr durch Wohngebiete befürworten Volt, Klimaliste, Grüne und SPD. Die übrigen antwortenden Parteien nennen einzelne Viertel und verweisen auf die Einbeziehung der Anwohnenden.

Die Stärkung der *Mobilitätserziehung* von Kindern und Jugendlichen wird von allen Parteien befürwortet – obwohl seit vielen Jahren faktisch nichts dafür getan wird. Die Jugendverkehrsschulen sollen erhalten und mit weiteren Projekten ergänzt werden. Den bezirklichen *FahrRat* sehen die Parteien als wichtigen Gesprächspartner und wollen Verbände und Bürger:innen in die Diskussionsprozesse einbeziehen.

### **Wie bewerten wir die Antworten der Parteien?**

In einer vergleichenden [Tabelle](#) haben wir die Antworten gegenübergestellt und bewertet. Alle ausführlichen Fragen und Antworten sind in einem [separaten Dokument](#) gesammelt.

Einzelne gute Ideen liefern alle, insgesamt schneidet nur eine der antwortenden Parteien mangelhaft ab: die CDU. Ganz am Ende der Skala ordnen wir AfD und FDP ein, die überhaupt nicht geantwortet haben. Sicherheit im Radverkehr und fortschrittliche Mobilität scheinen bei diesen beiden Parteien kein Thema zu sein.

Die *SPD* hat unsere Fragen sehr ausführlich beantwortet und macht viele gute Vorschläge. Allerdings verweist sie zu sehr auf ihre vergangenen Initiativen und ist zu wenig konkret bei den anstehenden Herausforderungen für den Radverkehr. Insbesondere bei den gefährlichen Kreuzungen und den Fahrradstraßen ist sie defensiv. Daher vergeben wir einen Pfeil schräg nach oben.

Die *Grünen* im Bezirk bekommen von uns knapp einen grünen Pfeil nach oben, da sie zu den meisten Punkten gute Vorschläge machen. Wir wünschen uns aber konkretere Aussagen und für die kommende Legislaturperiode mehr Engagement auf dem langen Weg zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes.

Die *CDU* wird ihrem Ruf als Autofahrerpartei gerecht und bleibt bei den wesentlichen Punkten mangelhaft. Sie will Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen nur in Einzelfällen, macht kaum brauchbare Vorschläge zu den gefährlichen Kreuzungen und befürwortet ein weiterentwickeltes Nebenstraßenkonzept und Fahrradstraßen nur begrenzt. Sie sträubt sich gegen die Umwidmung von Fahrbahnen und Parkflächen zu Gunsten des Radverkehrs. Daher müssen wir hier leider den Pfeil nach unten vergeben.

Die *Linke* schafft knapp einen Pfeil schräg nach oben. In wesentlichen Punkten unterstützt sie die Forderungen der Radverkehrsverbände, wenn auch ihre Positionen zu Hauptverkehrsstraßen, gefährlichen Kreuzungen, Nebenrouten und Fahrradstraßen noch Luft nach oben haben.

*Volt* und *Klimaliste* zeigen sich sehr engagiert für den Radverkehr. Ihnen verleihen wir jeweils zwei grüne Pfeile nach oben. Bei Hauptverkehrsstraßen, gefährlichen Kreuzungen, Nebenrouten und weiteren wesentlichen Punkten schneiden sie gleich oder besser ab als die übrigen Parteien.

## **Fazit**

Die Verkehrswende muss jetzt Wirklichkeit werden – nicht zuletzt, um beim Klimaschutz voranzukommen. Es braucht eine klare Umsetzungsstrategie und den politischen Willen, die mannigfaltigen Aufgaben in den Bezirken zu meistern. Die Verwaltung muss hierfür befähigt werden. Um einen für den Rad- und Fußverkehr sicheren und lebenswerten Bezirk zu schaffen, lohnt es sich, das Mobilitätsgesetz schnell und konsequent „auf die Straße zu bringen“.

## **Links**

[https://adfc-berlin.de/images/STG\\_Tempelhof/Wahlpruefsteine/Antworten-Wahlpruefstein-v2021\\_06\\_27\\_Pfeile.pdf](https://adfc-berlin.de/images/STG_Tempelhof/Wahlpruefsteine/Antworten-Wahlpruefstein-v2021_06_27_Pfeile.pdf)

[https://adfc-berlin.de/images/STG\\_Tempelhof/Wahlpruefsteine/AntwortenWahlpruefsteineTS\\_v21\\_06\\_22-dw.pdf](https://adfc-berlin.de/images/STG_Tempelhof/Wahlpruefsteine/AntwortenWahlpruefsteineTS_v21_06_22-dw.pdf)

[https://adfc-berlin.de/images/STG\\_Tempelhof/Wahlpruefsteine/AuswertungWahlpruefsteineTS\\_v21\\_06\\_29-dw.pdf](https://adfc-berlin.de/images/STG_Tempelhof/Wahlpruefsteine/AuswertungWahlpruefsteineTS_v21_06_29-dw.pdf)