

# Volt Berlin zu den Prüfsteinen des ADFC - Tempelhof-Schöneberg

## 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?

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.

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

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.

### **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 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.

## **2. Gefährliche Kreuzungen umbauen**

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

**Insbesondere:**

**2.1 Innsbrucker Platz,**

**2.2 Dominikusstr./Hauptstr,**

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

**2.4 Martin-Luther-Straße/Kleiststraße/An der Urania,**

**2.5 Mariendorfer Damm / Friedenstraße / Reißbeckstraße,**

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

**2.7 Friedenfelser Straße / Marienfelder Allee.**

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.

### 3. Nebenroutenkonzept umsetzen und vernetzen, Fahrradstraßen einrichten

**3.1 Welche Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzepts werden Sie prioritär fertigstellen?**

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

**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)?**

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.

### 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?**

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> [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 Fahrbandrand 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).

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

Volt hat im Rahmen des Wahlprogramms keine festgelegte Position zum Einsatz von Fahrradbügeln. 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 Fahrradbügeln 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.

### **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?**

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](https://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).

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

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.

## 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?

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**.

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

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](http://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. 24-Stunden-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.

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

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)

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

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

besten Maßnahmen ausarbeiten. Je mehr interessierte Bürger\*innen und Verbände - 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.