

Wahlprüfsteine zur Radverkehrspolitik in Tempelhof-Schöneberg

1. Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen

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

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.

1.2. Wie sollen diese ausgeführt werden?

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

1.3. Wird der Mariendorfer Damm südlich Ullsteinstraße bis Anschluss Hochbordradweg südlich Alt-Mariendorf, anschließend an den Radverkehrsversuch als geschützte Radverkehrsanlage ausgeführt?

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.

2. Gefährliche Kreuzungen umbauen

Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte in Schöneberg für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen (insbesondere: Innsbrucker Platz, Dominikusstr./Hauptstr., M-L-Straße/JFK-Platz, M-L-Straße/Kleiststraße/An der Urania, Mariendorfer Damm/Friedensstraße/Reißeckstraße, Lichtenrade Damm/Goethestraße/Kirchhainer Damm/Im Domstift, Friedensfelder Straße/Marienfelder Allee)?

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.

3. Nebenroutenkonzept umsetzen und vernetzen, Fahrradstraßen einrichten

3.1. Welche Routen des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes werden Sie prioritär fertigstellen?

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.

3.2. Welche Abschnitte daraus sollen als Fahrradstraßen ausgebaut werden?

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.

3.3. Wie wollen Sie die bestehenden Projekte zur Handjerystraße und zur Wannseeroute (TR4) auf dem Abschnitt der Freiherr-v-Stein-Str. bis zur Monumentenstraße realisieren, um den motorisierten Durchgangsverkehr auf diesen Straßen zu vermeiden?

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.

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)?

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.

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

Ja, entsprechende Initiativen unterstützen wir auch in der BVV.

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.

Der öffentliche Dienst leidet unter einem strukturellem 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 Radwegebau zu bewirken, ist zudem über eine „Task Force“ nachzudenken.

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

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.

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 Entsiegeln nutzen zu können?

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.

5.4. Wo im Bezirk wollen Sie autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte in Kiezen erproben?

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.

5.5. Wie werden Sie die Mobilitätserziehung fördern?

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.

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

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.