

Antwort der SPD Tempelhof-Schöneberg auf die Wahlprüfsteine des ADFC

Sozialdemokratische Mobilitätspolitik orientiert sich an den Vorgaben Teilhabe, Lebensqualität, gesellschaftliche Effizienz und Sicherheit. Der Modalsplit in Berlin, d.h. die Aufteilung der Mobilität nach Mobilitätsarten, verschiebt sich immer mehr zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Der öffentlich verfügbare Verkehrsraum muss deshalb auch in unserem Bezirk neu aufgeteilt werden.

Beim Ausbau von Radschnellwegen und anderen übergeordneten Radwegen wie der Radialroute 11 darf Tempelhof-Schöneberg nicht übergangen werden. Parallel dazu setzt sich die SPD Tempelhof-Schöneberg für die Planung und den Ausbau des Nebenroutennetzes im gesamten Bezirk ein. Um nur ein Beispiel für den zusätzlichen Ausbau zu nennen: Wir setzen uns ein für eine durchgehende Ost-West-Radwege-Verbindung entlang des Teltowkanals.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Lärmbelastung und Luftverschmutzung an Hauptverkehrsstraßen weiter gesenkt werden. Dafür müssen die Maßnahmen des Luftreinhalteplans im Bezirk umgesetzt werden. Deswegen engagieren wir uns für weitere Tempo-30-Bereiche auf den Hauptverkehrsstraßen.

Um die Situation für den Fuß- und Radverkehr sicherer zu machen, wollen wir bezirkliche Gremien wie den FahrRat stärken. Für die Umsetzung der Ergebnisse aus den beratenden Gremien drängen wir auf einen weiteren Ausbau des bezirklichen Nebenroutenkonzeptes und eine Erstellung eines Fußwegekonzeptes. Beides soll das übergeordnete, landesweite Radwegenetz und das zu erstellende Fußwegenetz ergänzen.

Die laufende Wahlperiode ist von einem eklatanten Umsetzungsdefizit bei den Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs geprägt. Für die kommende Wahlperiode kommt es deshalb darauf an, das Zusammenspiel von Land und Bezirk deutlich zu verbessern. Hinweise auf die Zuständigkeit der jeweils anderen Ebene sind uns in der laufenden Wahlperiode viel zu häufig als Begründung nicht erfolgter Maßnahmen genannt worden. Hinzu kommt, die bezirkliche Verkehrsverwaltung so aufzustellen, dass sie künftig eine zügigere Umsetzung politischer Beschlüsse gewährleisten kann. Am Willen dazu liegt es auch bisher nicht. Um in Beantwortung der folgenden Fragen nicht zu ausführlich und kleinteilig zu werden, verweisen wir an ausgesuchten Stellen auf unsere

Antragsübersicht zum Radverkehr unter <https://www.spd-fraktion-tempelhof-schoeneberg.de/radverkehr/>. Hier finden sich zahlreiche verkehrspolitische Initiativen, darunter viele, die noch umzusetzen sind.

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?

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-tempelhofer-schoeneberg.de/radverkehr/>.

1.2. [Wie sollen diese ausgeführt werden \(überwiegend als geschützte Radfahrstreifen\)?](#)

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.

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?](#)

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.

2. [Gefährliche Kreuzungen umbauen](#)

[Wie wollen Sie wichtige Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkte in Schöneberg für den Radverkehr bis spätestens 2026 sicherer machen?](#)

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.

2.1. Innsbrucker Platz:

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.

2.2. Dominicusstr./Hauptstr.:

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.

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

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.

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

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.

2.5. Mariendorfer Damm/Friedenstraße/Reißeckstraße:

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.

2.6. Lichtenrader Damm/Goethestraße/Kirchhainer Damm/Im Domstift:

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.

2.7. Friedenfelser Straße/Marienfelder Allee:

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.

3. Nebenroutenkonzept umsetzen und vernetzen, Fahrradstraßen einrichten

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

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

3.2. Welche Abschnitte daraus sollen als Fahrradstraßen ausgebaut werden?

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.

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)?

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-)Sperren 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.

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?

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.“

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

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.

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?

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.

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

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.

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?](#)

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 Friedenaus. 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.

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

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.

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

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.

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

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.