

Antrag 142/II/2025 KDV Steglitz-Zehlendorf

Das Berliner Stadtgrün als Erholungsraum schützen - Einzelfalllösungen und flexiblere Standards bei der Teltowkanalroute stärken und du

Beschluss: Annahme

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordnetenhauses und Senats werden dazu aufgefordert, sich bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz dafür einzusetzen, dass die Planungen und die Realisierung von Radschnellverbindungen in Berlin mit Priorität wieder aufgenommen werden und für die Radschnellverbindung (RSV) 6, die sog. Teltowkanalroute, dahingehend angepasst werden, dass der südliche Startpunkt der RSV von der Birkbuschstraße ausgeht. Der westliche Uferweg am Teltowkanal soll bis zur Wismarer Straße statt als RSV als Zubringerstrecke klassifiziert und ausgebaut werden. Ferner ist das Radvorrang- und Ergänzungsnetz in Richtung Lankwitz, Lichterfelde Ost und Lichterfelde West als weitere Zubringerstrecken zu planen und zu realisieren.

In Ergänzung dazu, und insbesondere im Falle der Nicht-Klassifizierung der Uferwege am Teltowkanal als Zubringerstrecke, sollen die entsprechenden Gesetze, Vorschriften, Regelwerke etc. zu Radschnellverbindungen in folgenden Punkten geändert bzw. ergänzt werden:

- Die Führung von Radschnellverbindungen durch Erholungsgebiete und das Berliner Stadtgrün soll eine Ausnahme bilden und eine Führung auf bestehenden Straßen bevorzugt werden. Streckenabschnitte durch Grünanlagen und sonstige grüne Erholungsgebiete sind von Standards zu Mindestbreiten, Ausstattung und getrennter Fußverkehrsführung auszunehmen. Priorität an diesen Stellen soll der Erhalt des Baumbestands und die Sicherheit aller Wegnutzenden sein, das zügige Vorankommen des Radverkehrs hat hierbei hintenanzustehen.
- Die Darstellung dieser Wegeführung als Ausnahme soll den eigentlichen Charakter von Radschnellverbindungen nicht mindern.
- Einzelfalllösungen sollen bei Streckenabschnitten durch Grünanlagen und sonstige grüne Erholungsgebiete die Regel sein.
- Möglichkeit von „shared spaces“, abwechselnden Vorrangregelungen zwischen Fuß- und Radverkehr und baulichen Tempobeschränkungen in Grünanlagen und Erholungsgebieten sollen ausdrücklich erlaubt und im Einzelfall geprüft werden.
- Rampenneigung von bis zu 6% an Über- und Unterführungen an Örtlichkeiten mit hohem Baumbestand ermöglichen
- Vorrangiger Einsatz von wasserdurchlässigen Deckschichten als Fahrbahnuntergrund in Grünanlagen als Beitrag für Fahrkomfort, Barrierefreiheit und Versickerung

Überweisen an

AGH-Fraktion+Senat