

**Antrag 142/II/2025****KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Das Berliner Stadtgrün als Erholungsraum schützen - Einzelfalllösungen und flexiblere Standards bei der Teltowkanalroute stärken und durchsetzen**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Abgeordneten-  
 2 hauses und Senats werden dazu aufgefordert, sich bei der  
 3 Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Um-  
 4 weltschutz dafür einzusetzen, dass die Planungen und die  
 5 Realisierung von Radschnellverbindungen in Berlin mit  
 6 Priorität wieder aufgenommen werden und für die Rad-  
 7 schnellverbindung (RSV) 6, die sog. Teltowkanalroute, da-  
 8 hingehend angepasst werden, dass der südliche Start-  
 9 punkt der RSV von der Birkbuschstraße ausgeht. Der west-  
 10 liche Uferweg am Teltowkanal soll bis zur Wismarer Stra-  
 11 ße statt als RSV als Zubringerstrecke klassifiziert und aus-  
 12 gebaut werden. Ferner ist das Radvorrang- und Ergän-  
 13 zungsnetz in Richtung Lankwitz, Lichterfelde Ost und Lich-  
 14 terfelde West als weitere Zubringerstrecken zu planen  
 15 und zu realisieren.

16  
 17 In Ergänzung dazu, und insbesondere im Falle der Nicht-  
 18 Klassifizierung der Uferwege am Teltowkanal als Zubrin-  
 19 gerstrecke, sollen die entsprechenden Gesetze, Vorschrif-  
 20 ten, Regelwerke etc. zu Radschnellverbindungen in fol-  
 21 genden Punkten geändert bzw. ergänzt werden:

- 22
- 23 • Die Führung von Radschnellverbindungen durch Er-  
 24 holungsgebiete und das Berliner Stadtgrün soll eine  
 25 Ausnahme bilden und eine Führung auf bestehen-  
 26 den Straßen bevorzugt werden. Streckenabschnitte  
 27 durch Grünanlagen und sonstige grüne Erholungs-  
 28 gebiete sind von Standards zu Mindestbreiten, Aus-  
 29 stattung und getrennter Fußverkehrsführung aus-  
 30 zunehmen. Priorität an diesen Stellen soll der Erhalt  
 31 des Baumbestands und die Sicherheit aller Wegnut-  
 32 zenden sein, das zügige Vorankommen des Radver-  
 33 kehrs hat hierbei hintenanzustehen.
  - 34 • Die Darstellung dieser Wegeführung als Ausnahme  
 35 soll den eigentlichen Charakter von Radschnellver-  
 36 bindungen nicht mindern.
  - 37 • Einzelfalllösungen sollen bei Streckenabschnitten  
 38 durch Grünanlagen und sonstige grüne Erholungs-  
 39 gebiete die Regel sein.
  - 40 • Möglichkeit von „shared spaces“, abwechselnden  
 41 Vorrangregelungen zwischen Fuß- und Radverkehr  
 42 und baulichen Tempobeschränkungen in Grünanla-  
 43 gen und Erholungsgebieten sollen ausdrücklich er-  
 44 laubt und im Einzelfall geprüft werden.
  - 45 • Rampenneigung von bis zu 6% an Über- und Un-  
 46 terführungen an Örtlichkeiten mit hohem Baumbes-  
 47 stand ermöglichen

- Vorrangiger Einsatz von wasserdurchlässigen Deckschichten als Fahrbahnuntergrund in Grünanlagen als Beitrag für Fahrkomfort, Barrierefreiheit und Versickerung

52

**Begründung**

Radschnellverbindungen sollen Anreize schaffen, statt dem Auto häufiger das Fahrrad für weitere Strecken zu nehmen. Diese Strecken setzen mit ihren Breiten, ihrer Ausstattung und Länge neue Standards und sollen mit ihrer direkten Wegführung und Vorrangregelungen vor dem motorisierten Individualverkehr Radfahrende zügig an ihr Ziel bringen. Was auf den Straßen zu mehr Flächengerechtigkeit beiträgt, birgt in Grünanlagen und Erholungsgebieten ein hohes Konfliktpotenzial, was sich besonders an den Planungen für die RSV 6 zeigt, welche entlang des Teltowkanals soll auf dem westlichen Uferweg zwischen Wismarer und Birkebuschstraße verlaufen soll.

66

Radverkehr findet bereits heute in großem Maße an dieser Stelle statt und wird es auch in Zukunft, da es eine attraktive Wegeverbindung im Grünen ist. Allerdings kann ein Ausbau dieses Weges auf Kosten von Vegetation und Erholungsuchenden nicht die Lösung sein. Daher soll diese Strecke als Zubringer klassifiziert werden, da diese nicht denselben hohen Standard wie Radschnellverbindungen aufweisen. Dies wird auch auf die Streckenführungen nördlich des Südkreuzes angewandt. Allgemein sind aber auch weitere Maßnahmen zu ergreifen, um das Berliner Stadtgrün als Erholungs- statt Verkehrsraum zu erhalten. Dies ist wichtig, um auch im Falle der Nicht-Klassifizierung als Zubringerstrecke die Eingriffe am Teltowkanal so gering wie möglich zu halten.