

Antrag 142/II/2025**KDV Steglitz-Zehlendorf****Der Landesparteitag möge beschließen:**

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 • Rampensteigung von bis zu 6% an Über- und Un-
 46 terführungen an Örtlichkeiten mit hohem Baumbes-
 47 stand ermöglichen

Empfehlung der Antragskommission**Annahme (Konsens)**

48 • Vorrangiger Einsatz von wasserdurchlässigen Deck-
49 schichten als Fahrbahnuntergrund in Grünanlagen
50 als Beitrag für Fahrkomfort, Barrierefreiheit und Ver-
51 sickerung

52

53 **Begründung**

54 Radschnellverbindungen sollen Anreize schaffen, statt
55 dem Auto häufiger das Fahrrad für weitere Strecken zu
56 nehmen. Diese Strecken setzen mit ihren Breiten, ihrer
57 Ausstattung und Länge neue Standards und sollen mit
58 ihrer direkten Wegeführung und Vorrangregelungen vor
59 dem motorisierten Individualverkehr Radfahrende zügig
60 an ihr Ziel bringen. Was auf den Straßen zu mehr Flä-
61 chengerechtigkeit beiträgt, birgt in Grünanlagen und Er-
62 holungsgebieten ein hohes Konfliktpotenzial, was sich be-
63 sonders an den Planungen für die RSV 6 zeigt, welche ent-
64 lang des Teltowkanals soll auf dem westlichen Uferweg
65 zwischen Wismarer und Birkbuschstraße verlaufen soll.

66

67 Radverkehr findet bereits heute in großem Maße an die-
68 ser Stelle statt und wird es auch in Zukunft, da es ei-
69 ne attraktive Wegeverbindung im Grünen ist. Allerdings
70 kann ein Ausbau dieses Weges auf Kosten von Vegetati-
71 on und Erholungssuchenden nicht die Lösung sein. Daher
72 soll diese Strecke als Zubringer klassifiziert werden, da die-
73 se nicht denselben hohen Standard wie Radschnellverbin-
74 dungen aufweisen. Dies wird auch auf die Streckenfüh-
75 rungen nördlich des Südkreuzes angewandt. Allgemein
76 sind aber auch weitere Maßnahmen zu ergreifen, um das
77 Berliner Stadtgrün als Erholungs- statt Verkehrsraum zu
78 erhalten. Dies ist wichtig, um auch im Falle der Nicht-
79 Klassifizierung als Zubringerstrecke die Eingriffe am Tel-
80 towkanal so gering wie möglich zu halten.