ANTWORTEN AUF DIE FRAGEN

Die Linke

Kaiser-Wilhelm-Straße

Der Umbau dieser Straße gestaltet sich schwieriger als an vielen anderen Orten. Wichtig erscheint uns auch hier die Anlage einer zeitgemäßen Radverkehrsanlage ab der Sibyllenstraße. Dem stehen jedoch die Baumpflanzungen entgegen, die in den Straßenraum hinein erfolgt sind.

Eine sichere Radverkehrsinfrastruktur lässt sich daher aus unserer Sicht nur erreichen, indem der rechte Fahrstreifen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt wird. In den Einbuchtungen zwischen den Bäumen sollten ausreichend Ladezonen in der Nähe der Geschäfte geschaffen werden, um den ansässigen Händler:innen die Anlieferung zu erleichtern. Der bisherige Radweg sollte weitgehend entsiegelt und unter Berücksichtigung der Querbarkeit sowie weiterer Nutzungsansprüche – etwa für Fahrradbügel – teilweise begrünt werden.

Der sich anschließende *Kranoldplatz* ist im Rahmen eines Gesamtkonzepts unter Beteiligung und in Abstimmung mit Anwohner:innen, Markthändler:innen und Radfahrer:innen umzugestalten.

Hindenburgdamm

Am Hindenburgdamm kann u. E. eine durchgehende Busspur mit „Fahrrad frei“-Regel geschaffen werden. Der bisherige Hochbordradweg sollte teilentsiegelt und umgenutzt werden.

Teltower Damm

Der Teltower Damm stellt aus unserer Sicht ebenfalls eine sehr komplexe Planungsaufgabe dar, die sich nicht mit einer einzelnen Maßnahme lösen lässt. Der bestehende Hochbordradweg ist an vielen Stellen zu schmal und verläuft zu nah am Fußverkehr, wodurch es regelmäßig zu Nutzungskonflikten kommt.

An geeigneten Stellen sollten Parkflächen entfallen und durch Radfahrstreifen ersetzt werden, während der bisherige Hochbordradweg entsprechend neu aufgeteilt wird (siehe oben). Insbesondere in Fahrtrichtung Norden sollte eine Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau geschaffen werden, die an einzelnen Engstellen kurzzeitig auf den bestehenden Hochbordradweg geführt werden könnte. Gleichzeitig sollte das notwendige Ausweichen auf die Fahrbahn durch ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge abgesichert werden. Tempo 30 ist auf diesem Abschnitt aus unserer Sicht sinnvoll.

Leonorenstraße

Die Planung kann aus unserer Sicht beginnen, sobald der derzeitige Senat mit seinen überholten verkehrspolitischen Konzepten durch einen moderneren Senat ersetzt worden ist.

Albrechtstraße (Kopfsteinpflaster)

Wir halten es grundsätzlich für sinnvoll, den an vielen Stellen vorhandenen Kopfsteinpflasterbelag durch ein entsprechendes Abschleifen für den Radverkehr besser nutzbar zu machen. Dies ist auch notwendig, um Nutzungskonflikte zu vermeiden, die daraus entstehen, dass Radfahrende in vielen Straßen faktisch zwischen der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung, dem Schieben ihres Fahrrades oder der Inkaufnahme von Gesundheits-, Material- oder Unfallrisiken wählen müssen.

Über die hier genannte Stelle hinaus braucht es deshalb ein berlinweit einheitliches Konzept für das Radnebenroutennetz. Nur so lassen sich kleinteilige Einzelprojekte vermeiden und die erforderlichen personellen sowie technischen Kapazitäten aufbauen, um entsprechende Maßnahmen effizient und wirtschaftlich umzusetzen.

An welcher Stelle der betreffende Abschnitt innerhalb einer solchen Priorisierung liegen würde, können wir derzeit nicht beurteilen. Nach unserer Einschätzung gibt es im Rahmen des Aufbaus eines gut funktionierenden Radverkehrsnetzes in Lankwitz und Südende derzeit noch dringendere Prioritäten.

CDU

Wir setzen auf flexible Radwegbreiten und standortgerechte Lösungen, die sich an den örtlichen Gegebenheiten orientieren. Nicht jede Straße ist gleich, deshalb werden wir Planungsstandards praxisnah weiterentwickeln und mit Augenmaß umsetzen.

SPD

Kaiser-Wilhelm-Straße / Hindenburgdamm / Teltower Damm

Die genannten Straßen müssen im Zusammenhang mit ihrer gesamten Verkehrsfunktion betrachtet werden. Wir wollen an Hauptstraßen durchgängige, breite und möglichst baulich getrennte Radverkehrsanlagen schaffen und die Belange des Fußverkehrs, des ÖPNV sowie des Wirtschafts- und Lieferverkehrs mitdenken.

Leonorenstraße

Siehe unten

Albrechtstraße (Kopfsteinpflaster)

Aktuell kann von unserer Seite nicht gesagt werden, wann die oben genannten Maßnahmen (sowohl in Bezug auf die Leonorenstraße als auch hinsichtlich der Albrechtstraße) durchgeführt werden, da momentan keine Zuständigkeit zur Umsetzung seitens der SPD besteht; insofern kann ein belastbarer Termin von unserer Seite aktuell nicht mitgeteilt werden. Wir werden uns aber politisch weiterhin für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes einsetzen. Wir werden uns dafür einsetzen, die bestehenden Lücken zeitnah zu schließen. In Bezug auf die Albrechtstraße befürworten wir auch den verbleibenden Abschnitt zu ertüchtigen und insbesondere das Abschleifen des Kopfsteinpflasters als praktikable Lösung zu prüfen.

Bündnis 90/ Die Grünen

wird nachgereicht

FDP

wird nachgereicht