



Crellestr. 43, 10827 Berlin
www.gruene-radler-berlin.de

Mai 2006

Stellungnahme zu Radtouren durch Grünanlagen

-Kurzfassung-

Der bekannte Konflikt zwischen MIV (motorisierter Individualverkehr) und Radlern darf nicht ausgerechnet in die Grünanlagen verlagert werden, wo dann Radler die stärkeren und Fußgänger die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind.

Spaziergänger und Radler haben entgegengesetzte, und deshalb unvereinbare Bedürfnisse.

Radfahren ist in öffentlichen Grünanlagen laut Verordnung – Grünanlagengesetz - grundsätzlich nicht erlaubt. Ausnahmen müssen ausgeschildert werden und sollten nur dann erfolgen, wenn dadurch eine Radroute verkürzt werden kann und die Örtlichkeit dies ohne Beschränkung der Fußgänger zulässt.

Radler dürfen die Aufenthaltsfunktionen in Parkanlagen nicht behindern, müssen sich also den Spaziergängern unterordnen, da sonst die Wege zu Fahrbahnen umfunktioniert würden, auf denen die Fußgänger nichts zu suchen hätten.

Es ist sinnvoll, entweder Fuß-Wege und Rad-Fahrbahnen zu trennen oder eine Mindestbreite o.ä. für gemeinsam benutzte Wege vorzuschreiben.

Verkehr und Fahrbahnen haben also in Grünanlagen nichts zu suchen. Deshalb sind für Spaziergänger und Radler grundsätzlich getrennte Wege zu planen – allerdings NICHT AUF KOSTEN VON GRÜNFLÄCHEN; PFLANZUNGEN UND VOR ALLEM VON BÄUMEN!!! (deutliche, seitliche Abstände von parallel geführten Fußwegen mind. 1m).

Begegnungsfälle von Radlern mit Fußgängern lassen sich nicht gänzlich vermeiden. Die Mindestbreite eines gemeinsamen Weges sollte 5 m betragen. Diese Wegebreite ist jedoch nicht in allen Grünanlagen realisierbar. Radfahrer sind deshalb besser bedient, wenn sie auf kürzeren Straßenfahrbahnen weiterradeln. Bei gemeinsamen Wegen gilt als oberstes Gebot: RÜCKSICHTNAHME, Fußgänger haben das Vorrecht.

Fernradrouten sollen wegen der langen Distanzen, die meist mit höheren Geschwindigkeiten zurückgelegt werden und der daraus entstehenden Konflikte mit Fußgängern, auf Rad-Fahrbahnen liegen und nicht in Aufenthaltsgrünanlagen. Deshalb dürfen die Grünanlagen nicht zu Verkehrsflächen umgewandelt werden. Europa-Fernradwege haben in Grünanlagen nichts zu suchen.

Asphalt ist nach unserer Ansicht in Grünanlagen nicht erwünscht, da dies kein Material ist, das die Natur selbständig verkräftet. Besser ist eine Deckschicht aus Betonsteinen oder Betonplatten (nach neuem Standard).

Wege müssen rollstuhlgerecht sein (kein Kopf- oder Feldsteinpflaster, ggf. befestigter Streifen seitlich neben Fußwegen).

Ansprechpartner: Dieter, Wolfgang, Jürgen (030 8018753)
Tel.: 030 6236833

Politisches Konzept der Grünen Radler Berlin

Wir fordern eine umweltverträgliche Stadt- und Verkehrsplanung in Anlehnung an die Umweltkonferenz von Rio aus dem Jahre 1992 (Agenda 21).

Unser Ziel ist eine sozial- und ökologisch zukunftsfähige Mobilität durch Umverteilung der Haushaltsmittel.

Wir sind gegen Naturzerstörung für den Strassenbau / Verkehr (Das betrifft auch den Fahrradverkehr!!!), stattdessen fordern wir eine Reduzierung des MIV.

Wir fordern Tempo 30 auf allen Stadtstrassen.

Wir fordern die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Einrichtung von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn (Beispiel Südwestkorso; Mindestbreite 2,50 Meter), oder Umweltpuren (Busspuren mit Radbenutzung; Mindestbreite 4,60 Meter) ohne zeitliche Beschränkung!!

Wir fordern die Entwidmung von Radwegen auf Gehwegen mittels Verkehrszeichen 239 (Weisse Fußgänger auf blauem Grund).

Die Fahrspurbreite für den MIV muss auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Wegen der Lärmreduzierung muss für den nächtlichen Stadtverkehr eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 gelten. Alle Maßnahmen müssen zu Lasten des MIV gehen. Keine Verschmälerung der Gehwege!!

Die Grünen Radler Berlin wollen generell über alle Sachen informiert werden, die das Thema Fahrrad berühren sowie bei allen Fällen beteiligt werden wo diese Regeln nicht eingehalten werden können.

Folgende Ansprechpartner gibt es zum Fahrradverkehr:

1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Am Kölnischen Park 3 - 10179 Berlin
2. Polizeipräsident in Berlin - Dezernat Strassenverkehr - Gothaer Str. 19, 10823 Berlin
3. Tiefbauämter in den einzelnen Bezirken

Unsere regelmäßigen Treffen finden statt
an jedem 1. Dienstag im Monat um 19 Uhr
in der Crellestrasse 43 in Schöneberg (nahe U-Bahnhof Kleistpark).

Fahrradtouren

zu verkehrs- u. umweltpolitischen Themen

Jeden 1. So im Monat 14⁰⁰ Rotes Rathaus
näheres im „Raben Ralf“ oder www.gruene-radler-berlin.de

- Radfahren in Berlin Steglitz/Zehlendorf
 - Nebenroutenplanung in Steglitz/Zehlendorf
1. Die Verkehrsplanung und Ausführung muß sich an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer richten.
Als schlechte Beispiele seien folgende Punkte genannt :
 - Osteweg/Platz des 4. Juli - Kurvenradius nur für den Kfz-Verkehr
 - Kranoldplatz - Gefährdung des Radverkehrs durch schlechte Führung
 - Gallwitzallee/Havensteinstr. - umständliche Abbiegeführung
 2. Leonorenstr. + Kamenzer Damm - aus welchem Grund sollen hier Umbaumaßnahmen durchgeführt werden ?

Zehlendorf - Der Teltower Damm am S-Bhf. Zehlendorf eignet sich zur Zeit nicht als Radroute - zuviel Verkehr
Das Abbiegen vom Teltower Damm nur Kirchstr ist möglich ,ein Überqueren von der Martin - Buber - straße schwierig - überhaupt ist der Teltower Damm wegen seiner Enge nicht für eine Radroute geeignet!
Die Königin - Luise - Straße ist eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße und sollte daher keine Radroute beinhalten .

Die FU wird über die Fabeckstr. erreicht -Route 8(?)

Steglitz - Wie und wohin soll die Bushaltestelle Kielerstr. verlegt werden, ohne dabei die Radspur zu beeinträchtigen?
Die Bushaltestelle wurde ja extra hier plaziert, weil der Platz vorhanden war und ist!

Die Route sollte nicht über Ermannstr. geführt werden, sondern über Paulsen bzw. Brentanostr. Denn die Radspur in der Grunewaldstr. beginnt in Höhe Schmidt-Ottstr, bzw. Brentanostr.

Es muß darauf geachtet werden, das die Kreuznacher Straße an der Laubacher Str. nicht zugeparkt wird.
Maßnahmen im Zuge Wolfensteindamm/Schloßstr. sind d zu begrüßen!

Die Thorwaldsenstr. und Prellerweg sind Hauptverkehrsstraßen sind nicht für Radrouten geeignet. Bedingt durch die Bahn kommt nur die Teltowkanalroute als

Verbindung nach Schnöneberg/Tempelhof in Frage (Rembrandtstr./
Maulbronner Ufer.

Die Führung Dessauer Str./Gallwitzallee/Eiswaldstr. ist nicht die
Idealste.

Eine spätere Führung Seydlitzstr. zur Gallwitzallee wird begrüßt.
Die Preysingstr. führt nicht zur Großbraumsiedlung Marienfelde!
Hierzu muß man die verlängerte Preysingstr. bis zur Tennstedter
Straße fahren und dieser folgen.

--- Die Ampelschaltung Lauenburger Str./Bergstr. muß verändert
werden; die Wartezeit in der Lauenburger Str. ist zu lang!

--- Es war einmal geplant, in Höhe Jenbacher Weg (Sondershauser
Straße) nach Brandenburg/Teltow-Fläming zu kommen

--- Hildburghäuser Str./Schwatlostr. - hier fehlt eine korrekte
Verbindung nach StVO

--- Radspur Schildhornstr. - ~~hier fehlt~~ durch das Queren der Park-
hauszufahrt wird diese Spur mit Kfz verstopft sein!

--- Leonorenstr./Kaiser-Wilhelm-Str. - Gefahrenpunkt für Radfahrer,
da die Kfz-Fahrer oft die geradeausfahrenden Radfahrer nicht
beachten und ihnen die Vorfahrt nehmen.