



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 verkraftet. 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 Haushaltssmittel.

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 Köllnischen Park 3 - 10179 Berlin
2. Polizeipräsident in Berlin - Dezernat Strassenverkehr - Gothaer Str. 19, 10823 Berlin
3. Tiefbauamt 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*

Wolfgang Korschelt

Grüne Radler

Crellestr. 43, 10827 Berlin

- 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, dass die Kreuznacher Straße an der Laubacher Str. nicht zugeparkt wird. Maßnahmen im Zuge Wolfensteindamm/Schloßstr. sind 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 Großraumsiedlung 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 zulang!
- Es war einmal geplant, in Höhe Jenbacher Weg (Sondershauser Straße) nach Brandenburg/Teltow-Fläming zu kommen
- Hildburghauser Str./Schwatlostr. - hier fehlt eine korrekte Verbindung nach StVO
- Radspur Schildhornstr. - ~~hierxfehlt~~ durch das Queren der Parkhauszufahrt 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.