

## Senat plant Radschnellweg Teltowkanalroute: Ein Disput über eine Neuverteilung öffentlichen Raums

Der Berliner Senat will die Fahrradinfrastruktur ausbauen. Am 31. Januar 2019 stellte die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rathaus Schöneberg ihre Planung für eine Fahrradschnellverbindung zwischen der Yorkstraße und der Wismarer Straße öffentlich vor. Die geplante ca. 8 km lange Trasse folgt in Lankwitz und Lichterfelde Uferwegen entlang des Teltowkanals.

Im Flächennutzungsplan sind diese 3 bis 4 Meter breiten Uferwege und ihre randlichen Grünstreifen als **Grünanlagen** ausgewiesen, die eine wichtige Naherholungsfunktion für die ortsansässige Bevölkerung erfüllen. Der **Teltowkanalweg** gehört zu den zwanzig grünen Berliner Hauptwegen. Zugleich ist er Bestandteil der **Teltow (Rad)Route**. Nach Verkehrsschildern sind die Grünzüge am Teltowkanal geschützte Grünanlagen, wo Radfahren erlaubt ist, aber Fußgänger Vorrang haben.

Der vorgesehene Radschnellweg sieht jeweils eine 2 Meter breite Fahrspur in jede Richtung vor. Auf ihnen soll eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 30 km/h erreicht werden können. Solche Geschwindigkeiten dürften nachhaltig nur mit Pedelecs zu erzielen sein. Die Busse der BVG sind nach deren Angaben im Mittel mit 18 – 19 km/h unterwegs. Nach einer am 23. Februar 2017 im Tagesspiegel veröffentlichten Statistik liegt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von Pkws im Berufsverkehr in Berlin noch deutlich unter diesen Werten.

Wenn die auf der Teltowkanalroute vom Senat erwartete Reisegeschwindigkeit realistisch ist, kann dies für viele Autofahrer ein Anreiz sein, auf das Fahrrad umzusteigen. Der Senat hofft, dass täglich 1.400 – 1.800 bisherige Autofahrer von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Dadurch würden u. a. der Hindenburgdamm und der Ostpreußendamm von entsprechendem Verkehr entlastet werden.

Bisher gibt es nur auf Teilstrecken des Hindenburgdamms wenig attraktive Radwege auf Bürgersteigen, die nicht sehr stark frequentiert werden. Das Berliner Mobilitätsgesetz (§ 43) sieht vor, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite eingerichtet werden. Ob dies seitens des Senats als Alternative zur Teltowkanalroute geprüft wurde, ist nicht bekannt. Allerdings entfielen dann vermutlich weitgehend die Möglichkeit, auf diesen Straßen Autos abzustellen. Eine Anlage von Radverkehrsanlagen auf dem Ostpreußendamm und dem Hindenburgdamm zum Nachteil des Kfz-Verkehrs würde wohl auch eine ausreichende automobiler Erschließung des in Lichterfelde Süd geplanten neuen Stadtteils zusätzlich fraglich werden lassen.

Ein Sprecher der Senatsverwaltung versicherte in der Veranstaltung am 31. Januar, dass durch die geplante Teltowkanalroute die bisher für die Naherholung verfügbaren Grünflächen am Teltowkanal nicht verkleinert werden sollen. Deshalb müssten die vorhandenen Grünanlagen um mindestens 4 Meter verbreitert werden, zulasten von Grundstücken, die als Kleingärten bzw. als Baugebiet (Klinikum Benjamin Franklin) gewidmet sind. Zweifel, ob dies gelingt, sind erlaubt.

Nach den Wortmeldungen aus dem Publikum befürwortete deshalb eine deutliche Mehrheit, es am Teltowkanal bei der bisherigen Situation zu belassen. Aber auch dies kann keine Dauerlösung sein. Insbesondere, wenn die Oberflächen der Wege am Teltowkanal wieder in einen ordentlichen Zustand versetzt sind, ist eine rasche Zunahme des Radverkehrs auch mit schnell fahrenden Pedelecs absehbar. Dadurch wird der ohnehin schon laufende Prozess der Verdrängung des Fußvolks, insbesondere von Familien mit Kindern und von Senioren, aus öffentlichem Raum, weiter an Fahrt gewinnen.

Unabhängig von Planungen des Senats sollte sich das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf daher alsbald um die Verhältnisse auf seinen Grünanlagen am Teltowkanal und um die Entwicklung der Verkehrsströme in Lichterfelde und Lankwitz kümmern.

V. i. S. d. P.: Gerhard Niebergall im Aktionsbündnis Lichterfelde Süd (3. 2. 2019)