

Gemeinsame Presseerklärung

Berliner Netzwerk für Grünzüge, FUSS e.V., Ortsgruppe Berlin – Fachverband Fußverkehr
Deutschland, Grüne Radler Berlin, NaturFreunde Berlin

Berlin, 05. Mai 2019

Fahrrad“schnell“wege: ja – Auf Kosten von Grün und grünen Fußwegen: nein!

- **Der Ausbau des Berliner Radwegenetzes muss mit dem Rückbau der autogerechten Stadt einhergehen -**

Radverkehr fördern, aber dafür Grün und grüne Fußwege opfern – das wäre widersinnig, sagen vier Berliner Umwelt- und Verkehrsverbände. Das Bürgernetzwerk „Grünzüge für Berlin“, FUSS e.V., die Initiative „Grüne Radler Berlin“ und die NaturFreunde Berlin wenden sich gegen Pläne, für Radschnellwege in Parks breite Asphaltbänder auf heute grünen Promenaden anzulegen und von diesen Wegen Spaziergänger*innen auszusperrten. Die Verbände sagen: „Fahrradfreundliche Stadt ja – aber auf Kosten der autogerechten Stadt, nicht auf Kosten von Natur und Fußgänger*innen“.

Der Hintergrund: Berlins Senat stellt derzeit nach und nach Routen-Alternativen für die geplanten zwölf Radschnellwege vor. Dabei werden auch Routen erwogen, die durch den Gleisdreieck-Park, die Hasenheide und den Hans-Baluschek-Park zwischen Insulaner und Südkreuz führen würden, auf Uferpromenaden am Teltowkanal in Steglitz sowie zwischen Neukölln und Treptow und über den früheren Bahndamm vom Görlitzer Park Richtung Treptower Park (sogenannter „Görlitzer Grünzug“). Hier überall gibt es bereits Wege, die sich Fußgänger und Radfahrer heute teilen. Auch bisher unerschlossene Flächen mit schützenswerten Biotopen sind für Schnellwege vorgesehen, etwa über den Rangierbahnhof Pankow und den daran anschließenden, teils unter Landschaftsschutz stehenden Bahndamm Richtung Mauerweg und S-Bahnhof Bornholmer Straße. Die künftigen Radschnellwege sollen gemäß den Vorstellungen des Senats 4,5 Meter breit, asphaltiert und für Fußgänger gesperrt sein. Bei starkem und schnellem Radverkehr wären sie nur schwer zu überqueren. Fußgänger sollen bestenfalls auf eigenen Wegen daneben laufen. Diese sollen dann gemäß den Vorstellungen des Senats ebenfalls asphaltiert und mindestens noch einmal 2,5 Meter breit sein.

Für diese Wege würden unversiegelte, naturnahe Flächen asphaltiert und erholungssuchende Spaziergänger*innen, Jogger*innen und langsam Radfahrende verdrängt werden. Zur

Illustration: Am Teltowkanal in Steglitz ist beispielsweise heute ein nicht asphaltierter, teils auch nur schmaler Weg, der am Wochenende von zahlreichen Spaziergängern genutzt wird. Für einen zusätzlichen Radschnellweg gemäß Senatsvorstellung müsste das umgebende Grün großenteils, wenn nicht vollständig gerodet, ja sogar mancherorts entweder die Uferböschung verbreitert oder angrenzendes Privatgrün angegriffen werden. Ein Ort der Naherholung und Bewegung im Grünen für viele würde vernichtet, geteilter Genuss und Natur einer sterilen Asphaltbahn für Schnellradler geopfert.

Norbert Rheinlaender, Sprecher der Grünen Radler Berlin, erklärt hierzu: „Von der Senatsgesellschaft InfraVelo GmbH erwogene Trassen für Fernradwege durch Berlin führen an vielen Stellen durch bestehende Grünanlagen. Leider ignorieren diese die Rechte der Erholungssuchenden, da sie keine Vorschläge für eine reduzierte Geschwindigkeit enthalten. Das Zielnetz für Radfahrende, das ADFC, VCD, BUND und Changing Cities vor kurzem erarbeitet haben, will Fernwege als Fern“schnell“wege für ein Berliner Fahrradwegenetz ausweisen lassen, die in weiten Strecken ebenfalls durch bestehende Grünanlagen oder entlang von Uferwegen führen. Wir verwehren uns gegen diese Nutzung von Wegen in Grünanlagen. Sie sind in erster Linie Erholungsräume, in welchen Fußgänger und Mobilitätseingeschränkte stets Vorrang haben, in denen also „das Recht des Schwächeren“ gilt.“

Roland Stimpel, Sprecher des Verbands Verbands FUSS e.V. in Berlin, ergänzt: „Bisher klappt auf den gemeinsam genutzten Wegen das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern meist ganz gut. Radschnellwege würden Spaziergänger auf schmale Seitenpfade drängen. Das Überqueren eines stark genutzten Radschnellwegs wäre so stressig und langwierig wie das Überqueren einer viel befahrenen Straße. Parks und Radschnellwege sind unvereinbar; solche Wege gehören ins Straßenland.“ Stimpel meint: „In vielen Parks kann es bleiben, wie es ist: Unter der Woche dominiert morgens der Radverkehr. Nachmittags gehen und stehen hier mehr Menschen; Radfahrer sind langsamer. Und vor allem an schönen Wochenenden ist es auf den Parkwegen so voll, dass eilige Radfahrer besser angrenzende Straßen nehmen.“

Antje Henning, Initiatorin Grünzüge für Berlin, hebt hervor: „Es kann nicht sein, dass nun auch noch Radfahrer dafür herhalten müssen, unsere Stadt weiter zu versiegeln. Gemächliches Radfahren auf grünen Wegen benötigt keinen Asphalt und verträgt sich mit Spaziergängern und Rollstuhlfahrern. Weite Teile des Panke-Grünzugs und des Uferwegs am Teltowkanal sind hierfür ein gelungenes Beispiel. Jede Asphaltierung von Wegen in Grünanlagen stellt einen Eingriff in die Natur dar, der auszugleichen ist. Die zusätzliche Versiegelung von Flächen im öffentlichen Raum läuft außerdem den Zielen der „Schwammstadt Berlin“ zuwider, wonach Regenwasser lokal versickern soll. Vor allem aber werden naturnahe Grünanlagen und Uferwege für die Erholung der Bevölkerung benötigt und würden ihr entzogen, wenn dort Radschnellrouten entstehen.“

Uwe Hiks, stellvertretender Vorsitzender des Landesverbands Berlin der NaturFreunde, setzt hinzu: „Für die Ausweisung eines Radschnellnetzes auf Asphaltwegen benötigt es keinen einzigen zusätzlichen Quadratmeter Asphalt. Ziel muss der Umbau der autogerecht gestalteten Stadt in eine Stadt für alle sein. Die NaturFreunde setzen sich für einen Rückbau der häufig überdimensioniert gestalteten Straßen und Parkräume ein. Mit dem Verzicht auf vierstreifige Straßen in der Stadt, der radikalen Rückbau von Parkbuchten und dem Vorrang für Fahrradfahrende auf den Nebenstraßen kann eine Stadt für alle gestaltet werden. Damit

wird auch demonstriert, was das Ziel des Radwegeausbaus sein sollte: Der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad. Die Einrichtung eines Radwegenetzes hat also über eine Umverteilung des Straßenraums zu erfolgen und muss – gemeinsam mit der Ausweitung des Straßenbahnnetzes – der Hebel für den Rückbau der autogerechten Stadt sein.“

Die vier Verbände berufen sich auf die „Infrastruktur-Leitlinien“ des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), in denen es heißt: Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für zu Fuß Gehende oder des ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.“ Dies muss auch für Radschnellwege gelten.

Kurzporträts der vier Verbände

Das 2010 gegründete **Berliner Netzwerk für Grünzüge** setzt sich für den Erhalt zusammenhängender Freiflächen als öffentliche Grünflächen ein, für die Vernetzung der Berliner Parks und Grünflächen und dafür, dass Fußgänger und Radfahrer sich im Grünen durch die Stadt bewegen können.

FUSS e.V. ist der bundesweite Fachverband für Fußverkehr. Er setzt sich für Räume und Regeln ein, die ein sicheres, komfortables und angenehmes Gehen erlauben.

Die **Grünen Radler Berlin** entstanden 1976 als parteiunabhängige Initiative und fußen auf der Bürgerinitiative Westtangente. Zusammen mit dem FahrRadBüro Berlin entwarfen sie die ersten Fahrrad-Stadtpläne für Berlin und organisierten bis 1995 die jährlichen Fahrradtornfahrten. Sie setzen sich für menschengerechten Verkehr und den Rückbau der autogerechten Stadt ein.

Die **NaturFreunde Berlin** wurden 1908 gegründet und setzen sich für eine nachhaltige und ökologische Gestaltung der Stadt ein. Sie engagieren sich für einen ticketfreien ÖPNV und den Umbau der autogerechten Stadt hin zu einer Stadt für alle. Die NaturFreunde engagieren sich im Bündnis Pro Straßenbahn und streben die Schaffung einer autofreien Innenstadt an.

Ansprechpartner*innen:

Uwe Hiks (NaturFreunde), hiks@naturfreunde.de, Tel. 0176-62015902

Norbert Rheinlaender (Grüne Radler Berlin), N.Rheinlaender@gmx.de, Tel: 030-788 33 96

Roland Stimpel (FUSS e.V.), roland.stimpel@fuss-ev.de, Tel: 0163 – 1833 508

Antje Henning (Grünzüge für Berlin), antje.henning@gruenzuege-fuer-berlin.de,

Tel: 0152 22 42 17 33