



<https://aktionsbuendnis-lichterfelde-sued.de>

Lichterfelde: Senat und Bezirksamt versagen bei Fahrrad-Infrastruktur

Können wir dem Corona-Virus davon radeln? Nicht wenige überlegen, zu notwendigen Besorgungen auf die Öffentlichen zu verzichten und das im Keller vergessene Fahrrad zu reaktivieren. Geht das in Lichterfelde?

Einige Defizite:

Das Berliner Mobilitätsgesetz verspricht in § 43 Abs. 1: „An allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen ... eingerichtet werden.“ An der Berliner Stadtgrenze enden die Radwege an der Lichterfelder Allee seit Jahrzehnten im Nichts. Auf dem anschließenden **Ostpreußendamm** ist das Radfahren nur etwas für die ganz Harten. Auf der grundsanierten **Hildburghauser Straße** gibt es noch immer keine Radwege. Entlang der **Osdorfer Straße** existieren noch aus der Zeit der autogerechten Stadt Radwege auf den Bürgersteigen, stadtauswärts bis Scheeleplatz bzw. Landweg. Auf der dann bis zur Stadtgrenze schmalen Straße ist Radfahren lebensgefährlich.

Zukunft:

Unbeachtlich Berliner Mobilitätsgesetz, § 41, Abs. 1, Satz 2, sieht der Entwurf des Bebauungsplans 6 – 30 Lichterfelde Süd, künftige Rechtsgrundlage für einen neuen Stadtteil mit 2.500 Wohnungen, keine Fuß- und Radwege bis zur Stadtgrenze und zum Mauerrundweg vor. In dem für dieses Bauvorhaben eingeholten **Verkehrsgutachten** kommt Fahrradverkehr nicht vor.

Kreativ ist die Senatsverwaltung vor allem nur dort, wo Radverkehr zu Lasten Zufußgehender gefördert werden soll, wie bei der **Teltowkanalroute** und dem **Radschnellweg von Neukölln nach Teltow**. Der allenfalls 4 Meter breite Uferweg am Teltowkanal ist eine „geschützte Grünanlage“, in der Radfahren erlaubt ist aber Fußgänger Vorrang haben. Er erfüllt die Funktion eines wichtigen Naherholungsgebietes und gehört zum Netz der Berliner Hauptwanderwege. Aktuell wird er mit einem 4 Meter breiten Radschnellweg überplant.

Ausgerechnet durch den noch nach Osten in das geplante Baugebiet zu öffnenden **Südzugang zum S-Bahnhof Lichterfelde Süd** soll eine **Radschnellweg von Neukölln nach Teltow** geführt werden. Kreuzungen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden und damit verbundene Unfallgefahren wären dann unvermeidlich.

Amtlich nicht erkannte Chancen:

Das Potential des neuen Südzugangs zum S-Bahnhof für den Fahrrandverkehr von und nach Teltow-Sigridshorst und zum Güterverteilzentrum Großbeeren wird bisher nicht erkannt. Fahrradparken sieht die Planung dort nicht vor.

Fazit: Die Fahrrad-Infrastruktur in Lichterfelde ist weder geeignet, einen Pandemie-Stresstest zu bestehen noch ist sie alltagstauglich. Ist Lichterfelde in Berlin überall?

V. i. S. d. P.: Gerhard Niebergall