

Kennen Sie etwa auch die Stelle, an der der Bestandsweg heute 7,5m breit ist?

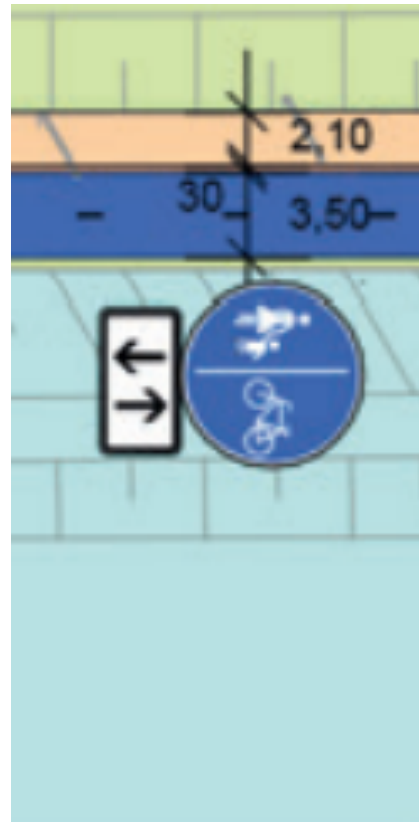
Wir stellen fest, das Gelände ist derzeit eine Grünanlage, meist ist der Weg für alle gemeinsam derzeit rund 4m breit. Der Rest müsste noch künstlich geschaffen werden.

Das sind die Folgen:

- Bäume werden verschwinden und damit auch die schattige Aufenthaltsqualität für alle.
- Laut Infravelo-Planung werden 270 Bäume gefällt.
- Der Schnellweg wird ohne Rücksicht auf Fußgänger geplant. Jetzt ist Radfahren erlaubt in der Grünanlage, dann Fußgänger geduldet.
- Fußgänger werden an den Rand weg vom Wasser gedrängt.
- Große Flächen werden versiegelt

Das ist aber auch Teil der Planung:

Beispiel: Rampe zur Unterquerung der Brücke Krahrmersteg

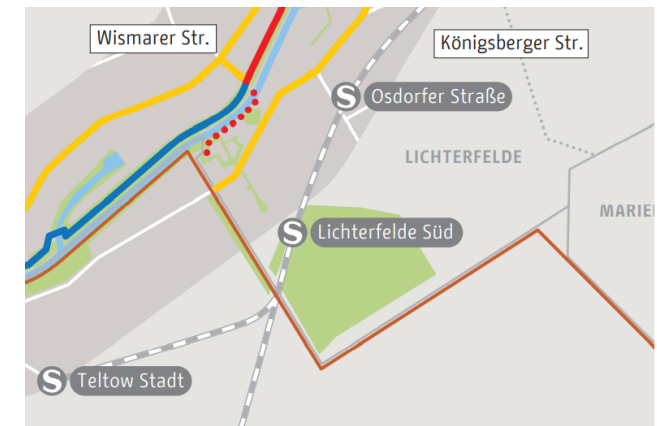


© SHP Ingenieure

Radweg: 3,5m, Fußweg: 2,10m
Wo bleibt denn da der Kinderwagen?

Fußgänger:
2,1m
Radweg
3,5m

Was auch einfach weggelassen wurde:



© SHP Ingenieure/Design-Gruppe

Der Radschnellweg beginnt im „Nichts“, warum wurde die Planung nicht bis zur Brücke am Teltower Damm weitergeführt. Dann wäre auch aufgefallen, dass an den Brücken Wismarer Straße und Teltower Damm die Unterführungen fehlen. Hier sind sehr gefährliche Übergänge sowohl für Radfahrer als auch Fußgänger gegeben.

Wir sind gegen „Berlin-und-danach-egal-Planungen“, sondern wir wünschen uns Denken in Richtung gemeinsamer Lösungen, unabhängig von der Bundeslandesgrenze – im Interesse auch der Naherholung suchenden Fußgänger und Radfahrer.

Vergleiche dazu auch unsere Position aus dem Wahlprogramm für Berlin:

Daher ist es notwendig, unsere Infrastruktur zu modernisieren und Mobilität neu zu denken. Wir stehen hierbei für pragmatische, unideologische Lösungen, die die Daseinsberechtigung jedes Verkehrsmittels anerkennen und die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt rücken.

Die meisten Berlinerinnen und Berliner sind nicht ausschließlich per Fahrrad, ÖPNV oder Auto unterwegs, sondern entscheiden je nach Strecke, Situation, Wetter oder Laune, welches Verkehrsmittel sie nutzen. Diese Wahl sollte ihnen so einfach wie möglich gemacht werden. Und sie sollte zukünftig noch vielfältiger werden: Berlin kann und soll beim Einsatz innovativer neuer Mobilitätslösungen Vorreiter werden.



Die künftige smarte Mobilität in Berlin soll sich dabei auf eine Steigerung der Effektivität, Effizienz und Servicequalität der öffentlich und privat verfügbaren Verkehrsmittel ausrichten, die Nutzung und Akzeptanz neuer Mobilitätslösungen verbessern helfen und die individuelle Mobilität der Berlinerinnen und Berliner durch effizientes Mobilitätsmanagement und gezielte Infrastrukturinvestitionen erhöhen.

Wir wollen das Mobilitätsgesetz grundlegend überarbeiten, um einen fairen Ausgleich der Bedürfnisse aller Verkehrsarten zu erreichen.

Für die FDP endet Berlin dabei nicht am S-Bahn-Ring. Innenstadt und Außenbereiche müssen ein ihren Bedürfnissen entsprechendes Verkehrsangebot erhalten. Ein attraktives Mobilitätsangebot in die Außenbereiche und in die Metropolregion ist für die Entwicklung der Region unerlässlich. Regionalentwicklung und Verkehrsplanung müssen eng miteinander verbunden und mit Brandenburg abgestimmt sein.

Teltowkanal für uns alle!

Miteinander, nicht gegeneinander!

FDP Lichterfelde-Lankwitz widerspricht den aktuellen Plänen zum Radschnellweg am Teltowkanal!

Das ist geplant:

