

Wahlprüfsteine 2026 - Bezirkswahl Friedrichshain-Kreuzberg



	Bündnis 90 / Die Grünen	DIE LINKE.
1. Sind Sie dafür, an der Warschauer Straße einen Fahrstreifen für den Radverkehr umzuwidmen (ggf. in welchem Abschnitt), oder welche Vorschläge haben Sie sonst zur Verbesserung der Radverkehrssituation dort?	Die 2016 angelegten Radwege im nördlichen Teil der Warschauer Straße haben die Situation deutlich verbessert, entsprechen aber nicht den heutigen Anforderungen durch das Mobilitätsgesetz. Es ist geplant, auf der Warschauer Straße Radwege nach den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu errichten. Diese werden breit genug zum Überholen und physisch geschützt sein. Dies wird nur möglich sein, indem ein Kfz-Fahrstreifen entfällt. Die Liefer- und Ladezonen sollen erhalten bleiben. Insbesondere für den Bereich Warschauer Brücke bis zur Oberbaumbrücke besteht dringender Handlungsbedarf, um den Straßenraum zugunsten der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs neu zu ordnen	Die Linke Friedrichshain-Kreuzberg ist für einen breiteren Fahrstreifen für den Radverkehr auf der Warschauer Straße. Mit Blick auf den beschränkten Raum sollte im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erörtert werden, ob der Radfahrstreifen auf Kosten der Parkplätze anstelle der Verengung auf nur eine Spur für den Autoverkehr realisiert werden sollte.
2. Sind Sie dafür, am Bersarinplatz einen Fahrstreifen für den Radverkehr umzuwidmen oder welche Vorschläge haben Sie sonst zur Verbesserung der Radverkehrssituation dort?	Wir setzen uns dafür ein, die Kreuzung am Bersarinplatz deutlich fahrradfreundlicher und sicherer zu gestalten. Der bereits begonnene Umbau der Petersburger Straße ist dabei ein wichtiger Schritt. Entscheidend ist nun aber, den bislang noch unzureichenden Anschluss über den Bersarinplatz bis zum Frankfurter Tor konsequent weiterzuplanen und umzusetzen. Dazu gehört insbesondere, den Lückenschluss für den Radverkehr herzustellen und die Anbindung der Fahrradstraßen Rigaer Straße und Weidenweg deutlich zu verbessern. Die Fahrradstraße in der Rigaer Straße wird durch eine Einbahnstraßenregelung und weitere Maßnahmen schon dieses Jahr für Radfahrer*innen sicherer gemacht. Klar ist für uns: Am Bersarinplatz braucht der Radverkehr mehr sichere und komfortable Flächen sowie eine übersichtlichere Verkehrsführung.	Die Situation für den Radverkehr am Bersarinplatz ist höchstproblematisch, weshalb der Platz grundlegend planerisch umgestaltet werden, um die zerstückelte Fahrradstraße voll zur Geltung zu bringen und die Gefährdung nicht für die Radfahrenden, sondern auch für Fußgänger*innen deutlich zu reduzieren. Der Übergang vom Pop-Up-Radweg Richtung Süden auf den alten Fahrradweg neben dem Fußgängerweg und die enge Führung in der Kurve sind aus unserer Sicht so gefährlich, dass eine Umwidmung einer Spur auf der Straße notwendig ist, bis eine angemessene bauliche Umgestaltung des Platzes umgesetzt werden kann.
3. Was schlagen Sie vor, um die hohe Zahl an Fahrradunfällen am Frankfurter Tor zu reduzieren?	Das Frankfurter Tor ist Berlins gefährlichste Kreuzung. Daher sehen wir hier dringenden Handlungsbedarf, um alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Radfahrer*innen und Fußgänger*innen als besonders "vulnerable" Verkehrsteilnehmer*innen zu schützen. Als Partei setzen wir uns für einen Umbau der Kreuzung im Sinne der Vision Zero ein. Die jüngsten Umbauten des Senats reichen aus unserer Sicht nicht aus – insbesondere für den Radverkehr haben sich damit keine Verbesserungen ergeben. Wir setzen uns für ein neues Verkehrskonzept mit baulich getrennten und sicheren Radfahrstreifen, übersichtlicheren Verkehrsführungen und sicheren Querungen ein. Ein erster Schritt wäre die Einführung von Tempo 30 auf der Frankfurter Allee – dafür kämpfen wir schon Jahren auf Landesebene. Darüber hinaus braucht es auf der Frankfurter Allee, der Karl-Marx-Allee und am Frankfurter Tor mehr Geschwindigkeitskontrollen.	Das Frankfurter Tor ist seit Jahrzehnten ein Unfallschwerpunkt und führte regelmäßig die Liste der Unfallkreuzungen an. Es wurden bereits erste bauliche Änderungen vorgenommen wie die separate Rechtsabbiegespur in der Warschauer Straße. Die in den letzten Jahren erfolgten Maßnahmen zur Steuerung des Linksabbiegeverkehrs waren nicht ausreichend. Wir haben deshalb in der BVV die Entscheidung der SenMVKU unterstützt, das Linksabbiegen Richtung stadteinwärts zu untersagen.

4. Was schlagen Sie vor, um den Radverkehr am Kottbusser Tor zu stärken?	Am Kottbusser Tor kam es bereits mehrfach zu tödlichen Unfällen. Auch hier sehen wir dringenden Handlungsbedarf. Zwar wurden bereits Umbauarbeiten vorgenommen, Ampeln umprogrammiert und Furten rot markiert, allerdings reicht das noch nicht aus, um die Kreuzung ausreichend sicher zu gestalten. Insbesondere die Abbiegesituation des Radverkehrs muss weiter verbessert werden. Als Ort vielfältiger Problemlagen und Herausforderungen sollte der Kotti zudem ganzheitlich betrachtet werden. Lösungen, wie etwa für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, können und sollen im Rahmen eines Gesamtkonzept mit anderen Faktoren zusamm angedacht werden. So gehört für uns auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität, ein ökologischer Umbau, Begrünung, Verstärkung von Beleuchtung, Reinigung, Ordnung und aufsuchende Sozialarbeit zum Gesamtkonzept, auch um die allgemeine Sicherheit zu erhöhen. Nach unserer Vorstellung sollte das Nadelöhr Kottbusser Tor entschärft und die Skalitzer Straße ebenfalls eine zeitgemäße Radinfrastruktur erhalten. So kann im Rahmen der Popup-Radwege und deren Verstetigung eine gut ausgebaute Radstrecke vom Kulturforum am Potsdamer Platz bis an den Mauerpark entstehen.	Wir unterstützen weitere Verbesserungen für den Radverkehr und drängen auf die vom Senat durchzuführende Umgestaltung der gesamten Kreuzungssituation, der Verkehrsführung und der Mittelinsel. Dabei muss eine eigene Fahrspur für den Radverkehr mit einer baulichen Trennung (protected bike lane) entsprechend des Mobilitätsgesetzes umgesetzt werden. Bei Bedarf sind anschließend weitere Verbesserungen zu prüfen.
5. Sind Sie für mehr Fahrradstraßen im Bezirk und dafür, in den bestehenden Fahrradstraßen den Autoverkehr deutlich zu reduzieren, z.B. durch Einbahnstraßen, Filter oder Beschränkung der Zufahrt auf Anwohnende (statt Anlieger)?	a, denn Fahrradstraßen haben für den Radverkehr eine große Bedeutung. Wir befürworten und unterstützen die Einrichtung weitere Fahrradstraßen. Wichtig ist: Fahrradstraßen müssen nicht nur als solche beschildert werden, sondern auch entsprechend baulich oder verkehrsplanerisch gestaltet werden. Daher setzen wir weiterhin auf modale Filter wie den versenkbaren Poller in der Körtestraße oder gegenläufige Einbahnstraßen, wie im Weidenweg oder zukünftig in der Rigaer Straße. Mit der Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen wollen wir einen Beitrag für eine klimaresiliente, lebenswerte Stadt leisten. Fahrradstraßen bieten sich für solche Maßnahmen besonders an, da der Autoverkehr dort grundsätzlich nur zu Gast sein soll. In Fahrradstraßen, wo die Zulassung von motorisiertem Anwohner*innen- bzw. Anliegerverkehr notwendig ist, kann durch eine deutliche Reduzierung der Parkplätze der motorisierte Verkehr weiter reduziert und dadurch sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden.	Die Linke Friedrichshain-Kreuzberg setzt sich für mehr Fahrradstraßen im Bezirk ein. Einbahnstraßen scheinen momentan das geeignetste Mittel zu sein, damit in Fahrradstraßen wirklich ein Vorrang für den Radverkehr entsteht und die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert wird. Poller können ergänzend notwendig sein, um die Einbahnstraßenregelung durchzusetzen.
6. Sind Sie dafür, im Bezirk an deutlich mehr Straßen das Tempo von 50 auf 30 km/h zu reduzieren, insbesondere wo kein gesonderter Radweg besteht?		Wir wollen Tempo 30 konsequent auf alle Straßen im Bezirk ausweiten. Wir schauen nicht nur auf die Straßen in Zuständigkeit des Bezirks, sondern setzen uns immer wieder in Einzelfällen und grundsätzlich gegenüber dem Senat dafür ein.

7. Unterstützen Sie das Abschleifen von Kopfsteinpflaster (wie z.B. in der Corinthstraße) und/oder ggf. das (partielle) Asphaltieren, und welche Straßen würden Sie priorisieren?	Ja, wobei im Einzelfall geprüft werden muss, welche Maßnahme sinnvoll ist. Das Abschleifen von Kopfsteinpflaster hat den Vorteil, dass die Fläche, im Gegensatz zur Asphaltierung, nicht vollständig versiegelt wird. Sind Kopfsteinpflasterstraßen aber sehr uneben, so ergibt das Abschleifen keine ausreichende Verbesserung für Radfahrer*innen. Oberste Priorität hat für uns der Umbau der Gärtnerstraße, die mit der Mainzer Straße und der Modersohnstraße eine Fahrradstraße als Nord-Süd-Verbindung durch den Boxhagener Kiez werden soll. Weiter Planungen gibt es etwa für die Bergmannstr./Marheinekeplatz, Reichenberger Str., Paul Lincke-Ufer und die Scharnweberstraße.	Wir unterstützen die Teilasphaltierung für Fahrrad-Fahrstreifen, allerdings nicht für den Autoverkehr. Das Abschleifen stellt eine nicht nur ökologisch und für die Teilentsiegelung zu bevorzugende Möglichkeit da, die aber im Einzelfall auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und auch finanziert werden muss. Priorität bei der Umsetzung müssen für uns Straßen mit hoher Netzwirkung haben und Straßen, in denen das Kopfsteinpflaster zu großen Beeinträchtigungen durch Fahrradfahrende auf Gehwegen oder Grünflächen führt, wie in der Reichenbergerstraße, in der Samariterstraße oder am Paul-Linke-Ufer.
8. Setzen Sie sich für die Radschnellverbindung Ost-West (RSV 9) ein?	Ja, wir setzen uns klar für die Radschnellverbindung Ost-West (RSV 9) ein. Solche schnellen, sicheren und attraktiven Verbindungen sind ein wichtiger Baustein, um mehr Menschen zum Umstieg aufs Fahrrad zu bewegen und den Verkehr in Berlin klimafreundlicher zu gestalten. Dass der Senat die Umsetzung der Radschnellverbindungen derzeit ausgebremst beziehungsweise ausgesetzt hat, halten wir für einen großen Fehler. Gerade auf stark genutzten Strecken braucht es sichere und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen, die auch Pendler*innen eine echte Alternative zum Auto bieten. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass nicht nur die Planungen sondern auch die daran anschließende Umsetzung für die RSV 9 zügig weitergeführt werden	Ja, wir unterstützen die RSV 9 und sehen die Teilstrecken in unserem Bezirk schon auf einem guten Weg. Die Lücken rund ums Frankfurter Tor und in der Eldenaer Straße sollten schnell geschlossen werden. Die Entwurfsplanungen auf Senatsebene für die Gesamtstrecke über 23 km müssen zeitnah abgeschlossen und eine Planfeststellung angegangen werden.
9. Sind Sie für ein - nachrangiges - Durchfahrtsrecht in Parks und Grünanlagen für den Radverkehr auf Hauptwegen, und wenn ja, setzen Sie sich gegen den Trend ein, dass dieses zunehmend im Bezirk verwehrt wird (z.B. Elise-Tilse-Park, Böcklerpark, Carl-Herz-Ufer)?	Wir befürworten ein nachrangiges Durchfahrtsrecht für den Radverkehr auf Hauptwegen in Parks und Grünanlagen dort, wo dies räumlich möglich und mit der Sicherheit aller vereinbar ist. Dabei ist für uns klar: In Parks haben Fußgänger*innen Vorrang, und Radfahrer*innen müssen besondere Rücksicht nehmen. Leider zeigt die Realität, dass es in den vergangenen Jahren zunehmend zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gekommen ist. Dazu trägt auch bei, dass sich nicht alle Radfahrer*innen an angemessene Geschwindigkeiten und rücksichtsvolles Verhalten halten. Deshalb müssen Lösungen immer die konkrete Situation vor Ort berücksichtigen. Gleichzeitig wollen wir attraktive und sichere Alternativrouten für den Radverkehr schaffen, um Konflikte in engen Grünanlagen zu reduzieren. Am Carl-Herz-Ufer ist beispielsweise die Einrichtung einer Fahrradstraße geplant. Unser Ziel ist eine gute Balance zwischen Aufenthaltsqualität in den Parks und einem funktionierenden Radverkehrsnetz im Bezirk.	Wir sind grundsätzlich für ein Durchfahrtsrecht für Radverkehr in Parks und Grünanlagen, geben aber im Zweifelsfall der Sicherheit des Fußverkehrs den Vorrang. Dem Trend zur Einschränkung begegnen wir skeptisch und halten eine transparente Entscheidungsfindung zusammen mit der BVV für angezeigt: Im Elise-Tilse-Park ist die besondere Bedeutung für die Erschließung des Anhalter Stegs über den Kanal für den Radverkehr zu beachten. Grundsätzlich halten wir ein Durchfahrtsrecht auf der südlichen Seite des Land-Wehrkanals für vertretbar, und setzen uns für eine klare Regelung ein, bei der nicht widersprüchliche Schilder und Fahrbahnmarkierungen für unnötige Konflikte sorgen.
10. Sind Sie für eine Beendigung der Einzäunung und	Wir lehnen die dauerhafte Einzäunung und Nachtspernung des Görlitzer Parks weiterhin klar ab. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die damit verbundenen Probleme nicht gelöst, sondern vor allem in die umliegenden	Der Görli bleibt auf. Wir haben die Klage des Bezirks gegen die Schließung durch den Senat unterstützt und werden uns weiterhin dafür

Nachsperrung des Görlitzer Parks?	Kieze verdrängt werden. Genau das haben viele Anwohner*innen in den ersten Monaten nach Einführung der nächtlichen Schließung berichtet. Zudem wird durch die Sperrung eine wichtige direkte Wegeverbindung zwischen Wrangelkiez und Reichenberger Kiez unterbrochen. Der Görlitzer Park ist nicht nur eine Grünanlage, sondern auch ein zentraler Durchgangsraum für den Fuß- und Radverkehr. Auch die geplante Verlängerung der Tram-Linie M10 widerspricht der nächtlichen Schließung. Für uns ist klar: Sicherheit im und um den Görlitzer Park erreicht man nicht durch Abschottung, sondern durch soziale Prävention, eine bessere Pflege und Beleuchtung des Parks, ausreichend Personal vor Ort sowie eine langfristig wirksame Drogen- und Gesundheitspolitik.	engagieren. Die erfolgreiche Klage der Anwohner:innen macht zwar politisch Mut, aber letztlich ist zu erwarten, dass der Senat auf der neuen gesetzlichen Grundlage wieder zur Schließung übergehen will. Das wollen wir verhindern.
---	--	---