

Tabellarische Auswertung der Antworten der Parteien

Frage	ADFC-Forderungen/Bewertungskriterien	SPD	GRÜNE	CDU	Linke	Volt	Klimaliste	FDP	AfD
1 Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen									
1.1 Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen und im Vorrangnetz bis 2026	Radverkehrsanlagen (RV-Anlagen) an allen Hauptverkehrsstraßen (HVS), Vorrangnetz ausgebaut. Zu realisieren bis 2030, bis 2026 zu 50%. Bezirk unterstützt SenUVK umfassend.	(+) Geschützte Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen als Ziel (+) Abstimmung mit Senatsverwaltung (+) Umsetzung hat oberste Priorität in Bezirk (-) keine Aussage zu konkreten Straßen (-) Aussage zu Vorrangnetz fehlt (-) kein konkreter Zeitplan	(+) Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, konkrete Schritte (+) konkrete Beispiele (teilw. Vermengung mit Nebenroutennetz) (+) Zustimmung zu Ziel (-) Aussage zu Vorrangnetz fehlt (-) kein Zeitplan	(-) Radverkehrsanlagen nur an wenigen Hauptverkehrsstraßen, stattdessen Ausbau Nebenroutennetz (+) Geschützter Radweg auf Abschnitt Rhein/Hauptstr. (-) keine Aussage zu Vorrangnetz (-) kein Zeitplan	(-) Radverkehrsanlagen nur an wichtigen Hauptverkehrsstraßen (+) konkrete Beispiele (-) grundsätzliche Zustimmung zu Ziel fehlt (-) keine Aussage zu konkreten Straßen (-) Aussage zu Vorrangnetz fehlt (-) kein Zeitplan	(+) sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen (-) keine Aussage zu konkreten Straßen (-) Aussage zu Vorrangnetz fehlt (-) kein konkreter Zeitplan	(+) Sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen (-) Keine Aussage zu konkreten Straßen (-) Aussage zu Vorrangnetz fehlt (-) Kein konkreter Zeitplan		
1.2 Ausgestaltung/Qualität dieser Radverkehrsanlagen	An Hauptverkehrsstraßen (HVS) überwiegend geschützte und genügend breite Radfahrstreifen. Im Vorrangnetz, das nicht auf HVS verläuft, hat Radverkehr (RV) Vorrang vor Kfz, d.h. Kfz möglichst heraushalten, z.B. über Fahrradstraßen, Einbahnstraßen, Ampeln (LSA) mit Vorrang für RV ("Grüne Welle"). Bezirk unterstützt SenUVK umfassend.	(+) möglichst geschützte Radfahrstreifen (-) keine klare Position zur Umsetzung weiterer Maßnahmen	(+) möglichst geschützte Radfahrstreifen (+) Nebenstraßen im Vorrangnetz überwiegend als Fahrradstraßen und mit baulichen Sperren	(-) keine Aussage zu Planung an Hauptverkehrsstraßen (-) Verweis auf Ausbau Nebenroutennetz	(+) Unterstützung geschützter Radfahrstreifen (-) keine klare Position zur Umsetzung weiterer Maßnahmen	(+) breite, gut beleuchtete Radwege, möglichst geschützt (+) Position geht sogar über Mobilitätsgesetz hinaus	(+) Immer als geschützte Radfahrstreifen (-) keine klare Position zur Umsetzung weiterer Maßnahmen		
1.3 Ausgestaltung Mariendorfer Damm	Möglichst gleich als geschützte Radverkehrsanlage ausführen. Auf jeden Fall fortführen, bei Bedarf übergangsweise als pop-up-Radweg.	(+) Fortsetzung befürwortet als geschützte Radverkehrsanlage (-) belastbare Planung soll erst erarbeitet werden	(+) Geschützte Radverkehrsanlage (+) Übergangsweise als Pop-up-Radweg	(-) keine Radverkehrsanlage	(+) Fortsetzung als geschützte Radverkehrsanlage	(+) Geschützte Radverkehrsanlage (+) Übergangsweise als Pop-up-Radweg	(+) Gleich als geschützte Radverkehrsanlage		
2 Umbau gefährlicher Kreuzungen im Bezirk bis 2026									
2.1 Ausgestaltung/Qualität dieser Radverkehrsanlagen	Getrennte Signalisierung des Rechtsabbiegeverkehrs an Kreuzungen, v.a. bei hohem Lkw-Verkehr (nach Unfällen mit Rad- oder Fußverkehr sofort), kein zweistufiges Kfz-Abbiegen ohne getrennte Signalisierung, aufgeweitete Radfahrstreifen (ARAS) an geeigneten Kreuzungen plus farbige Markierungen, Grünpfeil für Radverkehr an ausgewählten Knoten, wenn Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden. Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild (Schutzinseln, Wartensichen und vorgezogene Haltelinien) erproben.	(+) Unfallschwerpunkte beseitigen (+) Priorisierung angestrebt (+) Innsbrucker Platz als Kreisverkehr (-) Probleme werden zumeist erkannt, Lösungen nur in Ansätzen angeboten (-) Umsetzung bis 2026 wird als nicht wahrscheinlich angenommen (-) keine getrennte Signalisierung (-) kein geschütztes NL-Kreuzungsdesign	(+) getrennte Signalisierung (nur Innsbrucker Platz, Haupt- u. Dominicusstr) (+) unterstützen unsere Priorisierung (+) geschützte Radstreifen (+) manche Detailspekte werden genannt (-) Probleme werden oft nicht als nicht wahrscheinlich angenommen (-) keine getrennte Signalisierung (-) kein geschütztes NL-Kreuzungsdesign	(-) bauliche Lösungen nur an Kreuzungen mit Unfallhäufungen (-) Über- und Unterführungen [sind an existierenden innerstädtischen Kreuzungen unrealistisch] (-) keine Detailarbeit, keine Priorisierung (-) viel zu dünn, trägt nicht an vorhandenen Knoten	(+) gesonderte Ampeln für Radfahrende (+) getrennte Grünphasen (-) keine Detailarbeit, keine Priorisierung (-) wenig Vorschläge	(+) niedert. Kreuzungsdesign mit Schutzinseln, Wartensichen und vorgezogene Haltelinien (+) Grüner Pfeil für freies Rechtsabbiegen Radfahrender (+) Countdown-Radampeln (-) keine Detailarbeit, keine Priorisierung	(+) getrennte und längere Signalisierung für Radverkehr (+) eingefärbte Radstreifen (+) Tempo 30 auf HVS (+) Tempo 20 auf Fahrradstraßen (-) keine Detailarbeit, keine Priorisierung		
3 Nebenroutennetz und Fahrradstraßen									
3.1 Fertigstellung prioritärer Routen im bezirklichen Nebenroutennetz	Das bezirkliche Nebenrouten-Konzept wurde 2014 abgeschlossen. Es geht nunmehr weitgehend ein in die Errichtung von Fahrradstraßen im Nebenroutennetz nach § 44 MobG; in Fahrradstraßen soll Kfz-Durchgangsverkehr durch bauliche Elemente und Aufklärungskampagnen für Autofahrende unterbunden werden.	(+) für den Ausbau, v.a. in Lichtenrade (-) keine Priorisierung (-) unambitiös	(+) relevante Akteure sollen Priorisierung bestimmen (-) keine Priorisierung (-) Weiterverfolgung des bezirklichen Nebenrouten-Konzepts solle in der BVV abgestimmt werden	(+) Nebenrouten-Konzept mit mehr finanz. u. personellen Ressourcen rascher fertigstellen (-) Unkenntnis: Tempelhofer Damm ist nicht Teil des Nebenrouten-Konzepts	(+) schnelle Umsetzung gefordert (+) relevante Akteure sollen Priorisierung bestimmen	(+) Nebenrouten-Konzept als Teil des Radnetzes (+) Modalfilter u/o gegenläufige Einbahnstraßen zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen (+) relevante Akteure, v.a. RV-Verbände, sollen Priorisierung bestimmen	(+) Nebenrouten-Konzept als Teil des Radnetzes (-) keine Priorisierung, keine Differenzierung ggü. HVS		
3.2 Ausgestaltung von Nebenrouten als Fahrradstraßen	Benennung von Fahrradstraßen im Nebenrouten-Netz und Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr.	(+) bereits geplante Fahrradstraßen werden befürwortet (-) mehrere einschränkende Randbedingungen (-) nur bereits geplante Maßnahmen umsetzen	(+) Fahrradstraßen werden befürwortet, mind. zwei pro Ortsteil (-) Aussage, dass die Nebenroute NR1 in Konkurrenz zur geschützten Radverkehrsanlage auf der HVS Tempelhofer Damm steht [Radverbände fordern beides]	(-) Fahrradstraßen nur als Ausnahme im Nebenroutennetz	(+) bereits geplante Fahrradstraßen werden befürwortet (-) weitere Fahrradstraßen nur mit Bürgerbeteiligung	(+) Nebenrouten-Konzept als Teil des Radnetzes (-) keine Priorisierung	(+) Fahrradstraßen werden befürwortet (+) bis 2026 sollen Kieze im S-Bahnring für MIV-Autovekehr größtenteils gesperrt werden (-) ein Teil der Forderungen geht über SIVO hinaus		
3.3 Handjerystr und Wannseeeroute ohne Kfz-Durchgangsverkehr?	Kfz-Durchgangsverkehr soll in Fahrradstraßen durch bauliche Elemente und Aufklärungskampagnen für Autofahrende unterbunden werden, z.B. durch gegenläufige Einbahnstraßen, Modalfilter, Diagonalsperren, auch Kiezblocks.	(+) geeignete Maßnahmen werden genannt (-) Einschränkungen bei Einbahnstraßen und falls Kfz-Verkehr andernorts stark zunimmt	(+) geeignete Maßnahmen werden genannt (-) beschlossene Fahrradstraßen sollen teils erst nach weiterer Studie ggf gegen Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt werden	(-) keine geeigneten Maßnahmen genannt (-) Kfz-Stellplätze sollen maximal erhalten bleiben	(-) Einschränkungen bzgl. baulicher Maßnahmen (-) nur mit Bürgerbeteiligung	(+) Modalfilter und/oder gegenläufige Einbahnstraßen zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen (+) Kiezblocks zur Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr	(+) Modalfilter an Monumenten- und Langenscheidtbrücke (+) auf Wannseeeroute ab Belzigerstr. westlich gegenläufige Einbahnstraßen einrichten		
4 Abstellanlagen für Fahrräder, kein illegales Halten und Parken von Kfz									
4.1 Ausbau Abstellanlagen für Fahrräder, Umwandlung von Parkplätzen	Regelmäßige Ermittlung des Bedarfs an Fahrradstellplätzen, Fahrradbügel und Stellplätze für Lastenräder, v.a. bei starkem Einkaufsverkehr. Errichtung grundsätzlich auf Fahrbahn, ggf. Umwandlung von Kfz-Parkplätzen, Berücksichtigung bei Baugenehmigungsverfahren.	(+) mehr Fahrradbügel (+) Wunschbügelstandorte (+) auch zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradbügel (+) Kfz-Stellplätze auf Fahrbahn in Radstellplätze umwandeln (+) in Parkraumbewirtschaftungszonen 10% der Kfz-Stellplätze für Neue Mobilität umwandeln (+) Fahrradparkhäuser (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradbügel (+) Fahrradparkhäuser (+) Fahrradboxen (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Reduzierung der Parkflächen für Kfz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Abstellanlagen für Fahrräder (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Reduzierung der Parkflächen für Kfz (-) private Kfz-Stellplätze sollen allen Kfz-Parkern zugänglich sein (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradstellplätze (+) Fahrradparkhäuser inkl. Fahrrad-Servicestationen und E-Lademöglichkeit (+) Verpflichtung zu Fahrradstellplätzen für Immobilien (Vorbild München) (+) Kfz-Stellplätze auf Fahrbahn in Radstellplätze umwandeln (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Abstellanlagen für Fahrräder (+) Radbügel nicht auf Gehwegen, nur zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (+) 50 Prozent aller Pkw-Parkplätze sollen bis 2026 umgewidmet werden (+) diebstahlsichere überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an jeder BVG Haltestelle (mind. 5 an Bus/Tramstationen) (+) Fahrradtiefgaragen (+) Radbügel als Schutz für Gehwege vor Kfz-Parkern		
4.2 Fahrradbügel an Kreuzungsbereichen von Nebenstraßen	Radbügel an Knotenpunkten im Nebenstraßennetz, um Sichtverhältnisse zu verbessern und Kfz-Eckparken zu verhindern https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/533-sichere-kreuzungen-durch-mehr-fahrradstellplaetze.html	(+) mehr Fahrradbügel (+) Wunschbügelstandorte (+) auch zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradbügel (+) Kfz-Stellplätze auf Fahrbahn in Radstellplätze umwandeln (+) in Parkraumbewirtschaftungszonen 10% der Kfz-Stellplätze für Neue Mobilität umwandeln (+) Fahrradparkhäuser (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradbügel (+) Fahrradparkhäuser (+) Fahrradboxen (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Reduzierung der Parkflächen für Kfz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Abstellanlagen für Fahrräder (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine Reduzierung der Parkflächen für Kfz (-) private Kfz-Stellplätze sollen allen Kfz-Parkern zugänglich sein (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Fahrradstellplätze (+) Fahrradparkhäuser inkl. Fahrrad-Servicestationen und E-Lademöglichkeit (+) Verpflichtung zu Fahrradstellplätzen für Immobilien (Vorbild München) (+) Kfz-Stellplätze auf Fahrbahn in Radstellplätze umwandeln (+) Radbügel auf Fahrbahn an Knoten im Nebenstraßennetz (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) mehr Abstellanlagen für Fahrräder (+) Radbügel nicht auf Gehwegen, nur zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (+) 50 Prozent aller Pkw-Parkplätze sollen bis 2026 umgewidmet werden (+) diebstahlsichere überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an jeder BVG Haltestelle (mind. 5 an Bus/Tramstationen) (+) Fahrradtiefgaragen (+) Radbügel als Schutz für Gehwege vor Kfz-Parkern		
5 Planung, Bau und Management von Rad- und Kfz-Verkehr									
5.1 Vorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen	Nennung von Maßnahmen, z.B. massive Stellenverstärkung und Finanzmittel für RV, Änderung/Bündelung von Zuständigkeiten, agile Verfahren zu Senat und Bezirken erproben, stärkere partnerschaftliche Partizipation mit Verbänden/Öffentlichkeit, transparente Kommunikation, digitale Bedarfserhebung für Öffentlichkeit.	(+) bessere Abstimmung der Abläufe, mehr Partizipation (+) flächendeckende projektbezogene Organisation von Aufgaben ermöglichen (-) Personalentwicklung und Personalausstattung beschreiben Notwendigkeiten, benennen aber keine Maßnahmen (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) Prozessanalyse Radverkehr (+) klare Trennung der Zuständigkeiten von Senat und Bezirken mit jeweiliger finanzieller Unterfütterung (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) Entflechtung der Zuständigkeiten (+) Entschlacken des Vergaberechts (+) bessere Vergütung für Radverkehrsplaner (+) beschleunigte Bürgerbeteiligung (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) Neuordnung von Zuständigkeiten (+) Vergütung in den Bezirken verbessern (+) kurzfristig Amtshilfe über Senat bzw infraVelo (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) Ausbau digitaler Möglichkeiten zur Projektinitiierung und -planung (+) Beratungsstelle für ein gesamtberliner Konzept (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine	(+) Entflechtung der Zuständigkeiten (+) monatliche Steuerungsrunden (+) Novellierung des Vergaberechts (-) keine konkreten Zahlen, keine Zieltermine		
5.2 Mittel und Maßnahmen, um regelwidriges Verhalten zu minimieren	Kontrolllichte erhöhen und konsequente Ahndung bei Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs, bauliche Maßnahmen gegen illegales Parken und Befahren von Radverkehrsanlagen, Errichtung von Ladezonen, Personal in Ordnungsmittel erhöhen.	(+) Schwerpunktkontrollen, konsequente Ahndung, z.B. Abschleppen bei Behinderung und Gefährdung (-) keine flächendeckende Ahndung durch Ordnungsamt (-) keine Verbesserung Personalsituation in Ordnungsamt vorgesehen	(+) Kontrolllichte erhöhen, konsequentes Abschleppen (+) klare Kommunikation (+) personelle Verstärkung des Ordnungsamts (+) bessere Ausstattung der Mitarbeitenden des Ordnungsamts (+) bauliche Maßnahmen gegen Falschparken	(+) Kontrolllichte erhöhen (+) Parkraumbewirtschaftung (-) kein Wegfall von Parkplätzen	(+) personelle Verstärkung des Ordnungsamts (-) keine bauliche Maßnahmen gegen Falschparken	(+) konsequente Ahndung (-) keine bauliche Maßnahmen gegen Falschparken	(+) Kontrolllichte erhöhen (+) bauliche Maßnahmen (+) Fahrradpolizei (-) kein Hinweis auf personelle Verstärkung des Ordnungsamts		
5.3 Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Umweltzone bis 2023	Die Bezirke bewirtschaften den öffentlichen Parkraum innerhalb der Umweltzone ab sofort flächendeckend. Spätestens ab 2023 wird die Parkraumbewirtschaftung über die Umweltzone hinaus sukzessive ausgeweitet. Der Senat erhöht die Parkgebühren sehr deutlich: Parken im Stadtzentrum darf nicht billiger als eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Umwandlung von Parkplätzen mit Entseelung für menschengerechte Umgestaltung für RV und Grünflächen.	(+) Entseelung (+) flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Umweltzone (+) Parkraumbewirtschaftung in Friedenau und Tempelhof (-) keine weiteren Gebiete genannt (-) keine Erhöhung der Parkgebühren genannt (-) keine Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkausweise genannt (-) keine Zieltermine genannt	(+) Entseelung /bm (+) flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Umweltzone (+) Parkraumbewirtschaftung auch außerhalb der Umweltzone (+) deutliche Anhebung der Gebühren für Anwohnerparken (-) Erhöhung der Parkgebühren unklar (-) keine konkreten Gebiete und keine Zieltermine genannt	(-) keine Entseelung (-) flächendeckende Parkraumbewirtschaftung wird abgelehnt (-) keine Anhebung der Preise für Anwohnerparkausweise (-) keine Aussage zu Parkgebühren (-) keine Aussagen oder Vorschläge, wie die Ziele des MobG umgesetzt werden können	(+) Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird befürwortet (-) keine Entseelung (-) keine Verleuerung der Anwohnerparkausweise (-) keine Aussage zu Parkgebühren (-) keine Zieltermine und keine konkreten Gebiete genannt	(+) flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Umweltzone (+) Parkraumbewirtschaftung auch außerhalb der Umweltzone (+) Reduzierung von Parkflächen (+) Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkausweise (+) deutliche Erhöhung der Parkgebühren (-) keine Aussage zu Entseelung freierwender Flächen (-) keine Zieltermine genannt	(+) Entseelung (+) flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bis 2023 (+) Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkausweise (+) Erhöhung der Parkgebühren		
5.4 Vorschläge für autofreie oder autoreduzierte Begegnungsorte	Autofreie und autoreduzierte Kieze und Begegnungsorte, Verhinderung von Durchgangsverkehr	(+) befürwortet Kiezblöcke (+) benennt konkrete Zonen	(+) befürwortet Kiezblöcke (+) benennt konkrete Zonen	(-) keine explizite Befürwortung von Kiezblöcken oder autofreien Zonen (-) Abstimmung mit AnwohnerInnen, Autofreie Stadt wird nicht befürwortet	(+) befürwortet Kiezblöcke (+) benennt wenigstens eine konkrete Zone	(+) befürwortet Kiezblöcke (+) Planungsstelle auf Senatebene (+) Vorschlag hybride Nutzung	(+) befürwortet Kiezblöcke (+) benennt konkrete Zonen		
5.5 Förderung von Mobilitätserziehung	Förderung der Mobilitätserziehung durch Jugendverkehrsschulen, Fahrrad-AGs, Lastenräder sowie Fahrradselbsthilfewerkstätten (SHW) an Schulen; Mobilitätsfonds für Kinder- und Jugendeinrichtungen Freistellen der Lehrkräfte von Unterrichtsstunden für Fahrrad-AGs und SHW	(+) Jugendverkehrsschule (+) Projekt "Zu Fuß zur Schule" (+) Projekt "Sicherer Schulweg"	(+) Fahrradtrainings ab der 3. Klasse (-) keine weiteren Ziele	(+) Erhaltung, Erweiterung und Verbesserung der Jugendverkehrsschulen (-) keine weiteren konkreten Ziele	(+) Mobilitätserziehung als essentieller Bestandteil von Bildung (-) keine konkreten Ziele	(+) Informationskampagnen (+) Evidenzbasierte Konzepte (-) keine weiteren konkreten Ziele	(+) Jugendverkehrsschule (+) Fahrrad-AGs (+) konsequente Umsetzung der im Rahmenlehrplan verankerten Mobilitätserziehung (+) schulisches Mobilitätsmanagement (+) Schulstraßen (+) Aktionstage "Zu Fuß zur Schule" (+) Mobilitätsfonds für Kinder- und Jugendeinrichtungen		
5.6 Einbeziehen relevanter Verbände in Planung und Entscheidung	Die Planungs- und Entscheidungsprozesse – und ihre Grenzen – werden transparent kommuniziert. Einbeziehung von Verbänden und Bürger*innen. Erhalt und Stärkung des FahrRats. Digitale Beteiligungsmöglichkeiten	(+) Unterstützung des FahrRats (+) Bürgerbeteiligung (+) Austausch mit Verbänden	(+) Unterstützung des FahrRats (+) Bürgerbeteiligung (+) Austausch mit Verbänden	(+) Unterstützung des FahrRats	(+) Unterstützung des FahrRats	(-) nur generelle Zustimmung zur Zusammenarbeit mit relevanten Verbänden	(+) Steuerungsrunden gemäß §37 MobG		
Ergebnis	Legende ADFC stimmt mit Position der Partei im Wesentlichen überein, richtiger Weg zur RV-Förderung ADFC stimmt überwiegend zu, gute Ideen sind dabei Einiges kann man so machen, anderes fehlt. Erfolg eher unklar ADFC stimmt einigen Positionen nicht zu. Zu allgemeine Aussagen oder keine klare Idee ADFC stimmt nicht zu. Antwort fehlt oder Thema verfehlt	(+) Ausführliche Beantwortung, viele gute Vorschläge (-) Weniger konkret bei den künftigen Herausforderungen für den Radverkehr	(+) Gute Vorschläge zu den meisten Punkten. (-) Bitte mehr Engagement in der kommenden Legislaturperiode auf dem langen Weg zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes	(-) In wesentlichen Punkten mangelhaft: Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen nur in Einzelfällen, wenig brauchbare Vorschläge zu gefährlichen Kreuzungen, Nebenrouten und Fahrradstraßen nur wenig engagiert (+) In wesentlichen Punkten Unterstützung der Forderungen der Radverkehrsverbände (-) Positionen zu Hauptverkehrsstraßen, gefährlichen Kreuzungen, Nebenrouten und Fahrradstraßen nur wenig engagiert	(+) In wesentlichen Punkten Unterstützung der Forderungen der Radverkehrsverbände (-) Positionen zu Hauptverkehrsstraßen, gefährlichen Kreuzungen, Nebenrouten und Fahrradstraßen nur wenig engagiert	(+) Sehr engagiert für den Radverkehr	(+) Größtes Engagement für den Radverkehr		