Die Linke: ADFC-Wahlprüfsteine zur AGH-Wahl 2016

Einleitung

Die Berliner Radverkehrsstrategie ist vom Berliner Senat verabschiedet worden. Alle Akteure des Radverkehrs begrüßten diese Entscheidung und erwarteten eine zügige Verwirklichung.
Es mangelt allerdings an Verbindlichkeit, nachvollziehbaren Terminplänen, ausreichender Finanzierung und ernsthaftem politischen Willen sowie an effizienten organisatorischen Voraussetzungen, um die Radverkehrsstrategie stringent umzusetzen.

Daher dauert es unerträglich lange, bis beschlossene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit tatsächlich umgesetzt werden. (z.B. werden die Radfahrsteifen auf der Gitschiner Straße 10 Jahre nach Beschluss markiert).
Innovationen wie z.B. „grüne Welle“ für Fahrradfahrer, Radschnellwege, etc. sind rar.
Berlin fällt im ADFC Fahrradklima-Test von 2014 „durch“ (Platz 30 von 39).

Die Fragen

Bitte beantworten Sie uns doch folgende Fragen zu unseren Wahlprüfsteinen und senden Sie uns die ausgefüllte Datei bis zum **20. Juni 2016** zurück. Ihre Antworten werden wir zusammengefasst in der radzeit und online veröffentlichen.

Frage 1:	Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.
Antwort:	Notwendig ist zum einen eine aufgabengerechte Personalausstattung in der Senatsverwaltung, den Bezirken und der VLB. Konkret wollen wir pro Bezirk mindestens zwei Stellen für den Radverkehr und die entsprechenden Planungen und zehn Stellen in der Senatsverwaltung und der Verkehrslenkung Berlin. Die Verkehrslenkung muss einen klaren politischen Auftrag bekommen, im Konfliktfall zugunsten des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr zu entscheiden. Im Rahmen einer übergeordneten Planung der Fahrradinfrastruktur sollten mit den Bezirken Zielvereinbarungen mit entsprechender Finanzierung abgeschlossen werden. Der Aufbau einer Gesellschaft für die Koordinierung und den Bau bezirksübergreifender Projekte der Fahrradinfrastuktur halten wir für einen überlegenswerten Vorschlag. Die Aufstockung der Personalmittel muss nach der Regierungsneubildung in einem Nachtragshaushalt 2017 beschlossen werden, ebenso der Abschluss von Zielvereinbarungen.
Frage 2:	Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?
Antwort:	Wir treten für eine Verkehrswende ein, d.h. Vorrang für den Umweltverbund und das Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs. Die Verkehrswende ist eine Schlüsselfrage des sozial-ökologischen Umbaus. Nur so werden wir das Ziel einer Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 erreichen können und Mobilität für alle in einem großstädtischen Ballungsraum sichern können. Dies setzt eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und zu Lasten des motorisieren Individualverkehrs voraus. Die damit verbundenen gesellschaftlichen Konflikte müssen ausgetragen werden. Wenn „Chefsache“ meint, dass alle Politikbereiche und Ressorts auf das Ziel einer wirklichen Verkehrswende und die Stärkung des Umweltverbunds verpflichtet werden und ihren Beitrag dazu leisten müssen, stimmen wir zu.
Frage 3:	Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?
Antwort:	Die Haushaltsmittel für den Radverkehr sollten ab 2017 von derzeit ca. 15

	Millionen Euro auf 40 Millionen Euro aufgestockt werden. Damit diese Mittel aber wirklich eingesetzt und verbaut werden können, müssen die Antwort 1 benannten Maßnahmen umgesetzt werden.
Frage 4:	Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?
Antwort:	Schwerpunkte müssen u.a. sein: • Sanierung und Ausbau von Radverkehrsanlagen auf den Berliner Hauptverkehrsstraßen • Realisierung des in der Radverkehrsstrategie vorgesehenen Netzes von Haupt- und Nebenrouten • Umbau von Kreuzungen an Unfallschwerpunkten und hochfrequentierten Strecken • Ausbau von Radabstellanlagen (Masterplan Fahrradparken) • Ausweisung eines Systems von Fahrradstraßen • Einrichtung von Radschnellwegen
Frage 5:	In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. € in 2014 / 2015). Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?
Antwort:	Mehr Personal für Radverkehrsinfrastruktur, klare politische Prioritätensetzung und Entschlackung der Planungs- und Genehmigungsverfahren - siehe Antwort 1.
Frage 6:	Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.
Antwort:	Das für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen und entsprechende Planungen notwendige Personal haben wir schon in der Antwort auf Frage 1 dargestellt. Darüber hinaus wird es eine deutliche Erhöhung der Zahl der Fahrradstaffeln bei der Polizei und des Personals der bezirklichen Ordnungsämter notwendig sein, um z.B. das Parken auf Fahrradstreifen etc. zu ahnden und zu unterbinden.
Frage 7:	Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?
Antwort:	Während der „Aktionswoche“ wurde offensichtlich, dass vielen Autofahrern das Unrechtsbewusstsein fehlt. Notwendig ist daher eine Aufklärungskampagne. Neben Aufklärung ist aber eine konsequente Ahndung des Parkens oder auch des rechts Überholens auf der Fahrradspur notwendig. Die Kontrolldichte muss deutlich erhöht werden, auf Fahrradspuren parkende Autos müssen ggf. abgeschleppt werden. Für den Lieferverkehr müssen vermehrt Ladezonen eingerichtet werden, um das Be- und Entladen auf Fahrradspuren zu verhindern.
Frage 8:	Unterstützen Sie die Ziele der Initiative Volksentscheid Fahrrad und wenn ja wie?
Antwort:	Die LINKE hat sich sowohl auf ihrem Parteitag, in ihrem Wahlprogramm als auch in einem Beschluss ihres Landesvorstandes die erste Stufe des Volksentscheids unterstützt. Unsere Mitglieder haben aktiv Unterschriften gesammelt. Der Volksentscheid hat Bewegung in die politische Diskussion um den Radverkehr gebracht. Die Ziele des zur Abstimmung stehenden Gesetzes müssen aber mit einer gesamtstädtischen Verkehrsplanung in Übereinstimmung gebracht werden.

ADFC WAHLPRÜFSTEINE ZUR AGH-WAHL 2016 – GRÜNE ANTWORTEN

Frage 1:	Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.
Antwort:	- Durch die Analyse von Zuständigkeiten und Schaffung von klareren Strukturen und wir wollen Überschneidungen von Zuständigkeiten reduzieren. - Die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren – SenStadt, Bezirke, VLB, Leitungsbetriebe, BVG – muss gestärkt werden, beispielsweise durch regelmäßige Treffen mit Entscheidungskompetenz. - Entscheidungen und Planungen müssen gestrafft und die Zusammenarbeit der beteiligten Akteur*innen verbessert werden. - Wenn mehr Personal zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt wird, gibt es konkrete Ansprechpartner*innen in den jeweiligen Institutionen. Das ermöglicht das schnelle Vorantreiben und die bessere Koordination.
Frage 2:	Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?
Antwort:	Mobilität ist seit Jahren eines unserer wichtigsten Politikfelder, und der Radverkehr nimmt dabei seit jeher eine besonders herausgehobene Rolle ein. Die Förderung der Mobilität im Umweltverbund ist bei Bündnis 90/Die Grünen nicht nur Chefsache, sie war und ist der Schwerpunkt unserer Mobilitätspolitik auf allen Ebenen, von den Bezirken über die Abgeordnetenhausfraktion bis zum Spitzenteam im Wahlkampf.
Frage 3:	Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?
Antwort:	Wir wollen die Mittel für die Förderung des Radverkehrs verdreifachen.
Frage 4:	Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?
Antwort:	Unsere Maßnahmenschwerpunkte sind: - ein Netz aus Fahrradstraßen in ganz Berlin, die, wo notwendig, durch andere Radverkehrsinfrastruktur verbunden werden - möglichst 2-3 Meter breite und sichere Radfahrstreifen oder Kopenhagener Radwege an Hauptverkehrsstraßen (pro Jahr mindestens 100 km) - Kontrollen und bauliche Mittel gegen zugeparkte Radstreifen - sichere Gestaltung von Kreuzungen durch Umbau und Markierungen - Radschnellverbindungen für Pendler - Einrichtung grüner Wellen für den Radverkehr - Bau von Fahrradabstellanlagen und Fahrradhäusern

Frage 5:	In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. € in 2014 / 2015). Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?
Antwort:	Wir wollen zusätzliches Personal einstellen, Entscheidungsstrukturen straffen und die Zusammenarbeit verbessern. Radverkehr muss innerhalb der Politik, der Verwaltung und der Verkehrslenkung Berlin eine deutlich höhere Priorität erhalten.
Frage 6:	Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.
Antwort:	Wir wollen zehn zusätzliche Stellen in der Senatsverwaltung inkl. Verkehrslenkung Berlin und je eine Stelle in den Bezirken schaffen. Zudem sollen die Fahrradstaffeln gestärkt und ihre Tätigkeit stärker auf die Sicherheit von Radfahrer*innen ausgerichtet werden.
Frage 7:	Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?
Antwort:	Die Fahrradstaffeln müssen gestärkt und gemeinsam mit den Ordnungsämtern zur Kontrolle von zugeparkten Fahrradspuren eingesetzt werden. Zudem muss klar kommuniziert werden, dass das Zuparken von Fahrradspuren kein Kavaliersdelikt ist und Kraftfahrzeuge, die Fahrradspuren zuparken, müssen konsequenter umgesetzt werden. Insbesondere wo Kontrollen nicht ausreichen, z.B. vor Kreuzungen und an stark befahrenen Straßen, wollen wir auch bauliche Mittel für den Schutz der Radfahrstreifen einsetzen, beispielsweise durch Poller, Armadillos oder Kopenhagener Radwege. Neue Fahrradspuren sollen möglichst als Radfahrstreifen und nicht als Schutzstreifen gebaut werden.
Frage 8:	Unterstützen Sie die Ziele der Initiative Volksentscheid Fahrrad und wenn ja wie?
Antwort:	Ja, wir unterstützen den Volksentscheid Fahrrad: Wir sammeln Unterschriften durch die Bezirksgruppen und auf dem Umweltfestival. Wir haben in eine Pressekonferenz auf die Unterschriftensammlung aufmerksam gemacht und haben dabei öffentlich zur Unterstützung des Volksentscheids Fahrrad aufgerufen.

ADFC-Wahlprüfsteine zur AGH-Wahl 2016
Antworten SPD Berlin (Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, Ole Kreins)

Die Fragen

Bitte beantworten Sie uns doch folgende Fragen zu unseren Wahlprüfsteinen und senden Sie uns die ausgefüllte Datei bis zum **20. Juni 2016** zurück. Ihre Antworten werden wir zusammengefasst in der radzeit und online veröffentlichen.

Frage 1:	Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.
Antwort:	**Als SPD Berlin setzen wir uns für den effizienten und kooperativen Austausch zwischen den Verwaltungen ein. Unterschiedliche Teilbereiche und ausdifferenzierte Verantwortlichkeiten führen mitunter zu unverhältnismäßig langen Abstimmungsprozessen. Das muss definitiv besser werden. Stellenneubesetzungen in Bezirken und bei der VLB sorgen seit 2016 jedoch bereits für Verfahrensbeschleunigungen. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Bezirke gesetzliche Möglichkeiten der StVO (Baustellenanordnung) selbst intensiver nutzen müssen, um schnellere Umsetzung und Sondermittelabflüsse für Radinfrastrukturprojekte zu ermöglichen.**
Frage 2:	Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?
Antwort:	**„Chefsache“ bedeutet in der SPD Berlin „Teamsache“. Die SPD Berlin hat mit dem Fachausschuss Mobilität, dem Senator für Stadtentwicklung und Umwelt sowie verantwortlichen Entscheidungsträgern der SPD in den Bezirken ein gutes Team, welches sich in verschiedensten Bereichen mit der Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt auseinander setzt. Es geht dabei um soziale, effiziente, ökologische und sichere Mobilität. Der zukunftssichere Ausbau des Berliner Mobilitätssystems muss aus unserer Sicht vorrangig dort erfolgen, wo Netz und Umweltverbund als Ganzes gestärkt werden und die größte Effizienzsteigerung im Hinblick auf Klimaschutz, Mitteleinsatz und Folgekosten für die öffentliche Hand entsteht. Neben dem Fuß- und Radverkehr muss aber auch dem ÖPNV eine wichtige Mobilitätsrolle eingeräumt werden.**
Frage 3:	Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?
Antwort:	**Im Doppelhaushalt 2016/17 wurden Mittel in Höhe von rund 30 Mio. Euro eingestellt – auch in den folgenden Jahren werden mindestens 15 - 20 Mio. Euro pro Haushaltsjahr für Sanierung, Förderung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Berlin zur Verfügung stehen. Aber auch höhere Bereitstellungssummen zwischen 35 - 40 Mio. / Jahr sind – abhängig von der Haushaltslage – durchaus denkbar.**
Frage 4:	Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?
Antwort:	**Neben Maßnahmen der Instandhaltung und Weiterentwicklung des vorhandenen Radwegenetzes sind für uns Ausbau von Radschnellwegen und Lückenschlüsse bzw. Radverkehr begünstigende Umgestaltungen bei Nebenstraßen Maßnahmenschwerpunkte in den kommenden Jahren. Zudem sind der Ausbau von Abstellanlagen (Bike + Ride) und die Weiterentwicklung einer „grünen Welle“ für RadfahrerInnen auf wichtigen Routen für uns prioritär.**
Frage 5:	In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. € in 2014 / 2015). Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?

Antwort:	**Die Aufstockung der Vollzeitstellen in der Abt. VII (Verkehr) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie die seit November 2015 eingerichtete Stelle eines Projektsteuerers verbessert bereits jetzt Umsetzung und Mitteleinsatz für Radverkehrsprojekte. Um Investitionen in die Fahrradinfrastruktur zu beschleunigen, wollen wir eine Projektstruktur unter Einbeziehung der Bezirke entwickeln, die im Rahmen einer gesamtstädtischen Zielplanung die Prioritärprojekte an einer Stelle koordiniert und steuert sowie den schnellen Ausbau der Radinfrastruktur vorantreibt. In einigen Bezirken finden zurzeit Stellenneubesetzungen statt, mit Hilfe derer bessere Baustellensicherungen und der Abbau von Unfallschwerpunkten möglich werden.**
Frage 6:	Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.
Antwort:	**Für uns ist der Radverkehr eine Querschnittsaufgabe der Verkehrsinfratrukturplanung. Allein die Abteilung VII (Verkehr) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat 130 Aufgabengebiete, bei denen in einer Vielzahl der Radverkehr mit gedacht wird. So gesehen beschäftigen sich viele MitarbeiterInnen mit dem Radverkehr. Neben diesem integrativen Querschnittthema garantieren wir als SPD-Berlin 3 – 5 Vollzeitstellen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt speziell für den Radverkehr. Zudem wird eine Weiterführung und ggf. Ausweitung des Pilotprojekts Polizei-Fahrradstaffel angestrebt. Die Stellenverteilung in den Bezirken wird in den Bezirksämtern geplant. Auch dort gibt es Stellenneubesetzungen. Zusammen mit weiteren externen Projektsteuerern und Planungsbüros wird der Fahrradverkehr aus unserer Sicht leistungsfähig gefördert.**
Frage 7:	Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?
Antwort:	**Die Polizei(-Fahrradstaffel) sowie die Außendienst-MitarbeiterInnen der Ordnungsämter sorgen bereits heute im Rahmen ihrer Aufgaben und Personalausstattung für die Einhaltung der StVO – auch für den Radverkehr. Gleichwohl muss es aus unserer Sicht vermehrt Schwerpunkteinsätze mit besonderem Augenmerk auf den Radverkehr geben und PKW-FahrerInnen durch Kampagnen wie „Rücksicht im Straßenverkehr“ für den Radverkehr sensibilisiert werden. Evtl. müssen Strafen für Parken auf Radspuren erhöht werden.**
Frage 8:	Unterstützen Sie die Ziele der Initiative Volksentscheid Fahrrad und wenn ja wie?
Antwort:	**Grundsätzlich unterstützen wir die Initiative Volksentscheid Fahrrad und sind von der Zahl der gesammelten Unterschriften begeistert – es ist gut und wichtig, dass sich so viele BerlinerInnen für das Thema Radverkehr interessieren und engagieren. Unser Verkehrssenator sowie der Staatssekretär treffen sich im Juli mit den InitiatorInnen des Volksentscheid um nächste Schritte zu besprechen. Wir als SPD suchen weiter das Gespräch mit der Rad-Initiative – das bekräftigte in den letzten Wochen auch der Regierende Bürgermeister.**

CDU: ADFC-Wahlprüfsteine zur AGH-Wahl 2016

Einleitung

Die Berliner Radverkehrsstrategie ist vom Berliner Senat verabschiedet worden. Alle Akteure des Radverkehrs begrüßten diese Entscheidung und erwarteten eine zügige Verwirklichung.
Es mangelt allerdings an Verbindlichkeit, nachvollziehbaren Terminplänen, ausreichender Finanzierung und ernsthaftem politischen Willen sowie an effizienten organisatorischen Voraussetzungen, um die Radverkehrsstrategie stringent umzusetzen.

Daher dauert es unerträglich lange, bis beschlossene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit tatsächlich umgesetzt werden. (z.B. werden die Radfahrsteifen auf der Gitschiner Straße 10 Jahre nach Beschluss markiert).
Innovationen wie z.B. „grüne Welle“ für Fahrradfahrer, Radschnellwege, etc. sind rar.
Berlin fällt im ADFC Fahrradklima-Test von 2014 „durch“ (Platz 30 von 39).

Die Fragen

Bitte beantworten Sie uns doch folgende Fragen zu unseren Wahlprüfsteinen und senden Sie uns die ausgefüllte Datei bis zum **20. Juni 2016** zurück. Ihre Antworten werden wir zusammengefasst in der radzeit und online veröffentlichen.

Frage 1:	Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.
Antwort:	Wir wollen die Verkehrslenkung Berlin auflösen. Die Aufgaben der gesamtstädtischen Steuerung des Verkehrs (Ampelanlagen u.a.) und des fließenden Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen soll die Verkehrsmanagementzentrale übernehmen. Auch für die landesweite Baustellenkoordinierung, insoweit es um zentrale Vorhaben geht, müssen neue effektive Wege gefunden werden. Kleinere Aufgaben ohne bezirksübergreifende Bedeutung können aus zentraler Perspektive oft nicht bürgernah entschieden werden. Diese Zuständigkeiten wollen wir in die Bezirke zurückgeben.
Frage 2:	Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?
Antwort:	Wir wollen Berlin in Bewegung halten – mit einem leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verzahnt sind. Wir stehen für ein Verkehrskonzept, das gleichberechtigt alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten berücksichtigt. Ziele in der Stadt müssen zu Fuß, per Auto, per Rad und mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar sein. Der Berliner ÖPNV befördert so viele Fahrgäste wie nie zuvor. Eine wachsende Metropole wie die Hauptstadt Berlin muss mobil bleiben. Deshalb wollen wir den öffentlichen Personennahverkehr weiter stärken. Ausschreibungen von Leistungen im Schienenverkehr müssen endlich wettbewerbskonform und zügig erfolgen. Neben modernen Fahrzeugen und zunehmender Barrierefreiheit gehört hierzu auch der mittel- und langfristige Ausbau des S- und U-Bahn-Streckennetzes. Wir setzen uns auch dafür ein, dass größere Kapazitäten für die Beförderung von

	Fahrrädern im ÖPNV zur Verfügung gestellt werden, um diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung weiter zu fördern und eine besser Verknüpfung von Rad- und ÖPNV-Nutzung zu erreichen.
Frage 3:	Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?
Antwort:	Die Förderung des Radverkehrs ist ein erklärtes Ziel der CDU Berlin. Wir wollen den Anteil des Fahrradverkehrs als eine weitere attraktive und umweltfreundliche Mobilitätsalternative in unserer Stadt steigern. Vor diesem Hintergrund haben wir im Rahmen der letzten Haushaltsberatungen die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr als einen Schwerpunkt definiert und die finanziellen Mittel zur Radwegesanierung deutlich aufgestockt. Die Unterhaltung von Radwegen und die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr beliefen sich im Jahr 2008 auf vier Millionen Euro. Für das Jahr 2016 sind sechs Millionen Euro vorgesehen und im Jahr 2017 sind sieben Millionen Euro im Berliner Haushalt eingestellt.
Frage 4:	Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?
Antwort:	Wir wollen das Radwegenetz ausbauen und Fahrradschnellwege errichten. In den letzten 20 Jahren hat sich die Zahl der Fahrradfahrer in Berlin mehr als verdoppelt. Wo es mehr Fahrräder gibt, brauchen wir auch mehr öffentliche Fahrradabstellflächen und ggf. Fahrradstationen. Außerdem wollen wir Fahrradparkhäuser, besonders an wichtigen Umsteigepunkten zu U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn, errichten. Ein leistungsfähiges Fahrradverleihsystem stellt einen erheblichen Anreiz dar, auf zwei Räder umzusteigen und entlastet den ÖPNV von unnötiger Fahrradmitnahme. Das stadtweite Fahrradverleihsystem wird in den kommenden Monaten auf über 700 Stationen und 5000 Fahrräder anwachsen. Wir halten ein Tarifsystem für sinnvoll, bei dem die erste halbe Stunde der Nutzung des Leihfahrrads für die Kundinnen und Kunden des Systems frei von weiteren Kosten ist. Für die in der nächsten Legislaturperiode anstehende Folgeausschreibung streben wir eine weitere Verdichtung und flächenmäßige Ausdehnung des Angebots über den S-Bahn-Ring hinaus an. Mittelfristig sollte die Zahl der Verleihstationen berlinweit auf 1.500 gesteigert werden und die Zahl der zur Verfügung gestellten Fahrräder auf 20.000 wachsen.
Frage 5:	In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. € in 2014 / 2015). Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?
Antwort:	Die Straßen- und Wegebaumittel werden durch mehr Personal bei der Anordnung in der Verkehrslenkung Berlin und einer zügigen Umsetzung der Maßnahmen künftig ausgeben, da alle Planstellen endlich besetzt worden sind. Wichtig ist außerdem: Die bislang nicht ausgegebenen finanziellen Mittel sollen dann nicht mehr verfallen, sondern quasi „angespart“ werden und später noch zur Ausgabe kommen.
Frage 6:	Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der

	Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.
Antwort:	Jedes Unfallopfer ist eines zu viel. Die Zahl der Verkehrsopfer wollen wir deshalb weiter deutlich senken. Wir wollen die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer insgesamt erhöhen, die Vorurteile gegenüber einzelnen Verkehrsmitteln abbauen und dabei insgesamt ein fahrradfreundliches Klima schaffen. Dabei setzen wir einerseits auf technische Maßnahmen wie zum Beispiel mehr Ampeln oder Gefahrenhinweise sowie andererseits auf bauliche Veränderungen, um z.B. die Sicherheit auf Fuß- und Radwegen zu erhöhen. Seit der Einführung der Fahrradstaffel bei der Berliner Polizei sind positive Auswirkungen des Verhaltens von Fahrradfahrern zu beobachten. Neben der konsequenten Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung durch die Autofahrer gilt es angesichts der steigenden Bedeutung des Radverkehrs auch Verkehrsverstöße durch Radfahrer konsequenter zu kontrollieren und zu ahnden. Die von uns eingeleitete Trendwende beim Stellenabbau bei der Berliner Polizei wollen wir fortsetzen und mehr Polizistinnen und Polizisten einstellen.
Frage 7:	**Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?**
Antwort:	Das Halten oder Parken in der zweiten Spur, auf der Busspur oder auch auf Fahrradspuren durch PKWs und LKWs muss unterbunden und konsequent geahndet werden, da dadurch nicht nur oft Staus, sondern vor allem Gefahren für Radfahrer und Fußgänger entstehen. Hier bedarf es einer ausreichenden Kontrolldichte auf den Straßen.
Frage 8:	**Unterstützen Sie die Ziele der Initiative Volksentscheid Fahrrad und wenn ja wie?**
Antwort:	Das Fahrrad gewinnt in Berlin immer mehr an Bedeutung. Wir wollen den Radverkehr fördern und verbesserte Bedingungen schaffen. Gleichzeitig ist uns jedoch wichtig, dass es einen fairen Mix und damit ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gibt. Wir wollen nicht, dass verschiedene Mobilitätsarten gegeneinander ausgespielt werden.

Antworten PIRATEN

Frage 1: Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.

Antwort: Die Subsidiarität, also die bevorzugte Bearbeitung der Bauaufgabe "Radwege" auf der Ebene der Bezirke, hat für uns Vorrang. Problematisch ist dabei derzeit die mangelnde finanzielle und auch personelle Ausstattung auf Bezirksebene, so dass sogar bewilligte Mittel nicht verausgabt werden können. Hier setzen wir uns für eine personelle wie materiell ausreichende Ausstattung der Bezirke ein. Fahrradbeauftragte in den Bezirken, die auch die überbezirkliche Koordination so wie die mit der Landesebene befördern, wollen wir etablieren, damit koordiniert und gemeinsam geplant, ausgeschrieben und gebaut wird. Ein funktionierendes gesamtstädtisches Radwegenetz setzt die qualifizierte und koordinierte Planung und Umsetzung seiner Teile voraus. Das ist unser politisches Ziel.

Frage 2: Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?

Antwort: Ein zentrales Feld unserer Arbeit ist der ticketlose ÖPNV ("Flatrate für Öffis"), hierzu haben wir im Rahmen unserer Fraktionsarbeit bereits eine wissenschaftliche Studie erarbeitet, die Ausgangsbasis für weitere Schritte bildet. Ein dabei wichtiger Schritt und Baustein des Gesamtkonzeptes ist die Förderung des Radverkehrs. Hintergrund ist, dass die ÖPNV-Nutzung bei einem ticketlosen, umlagefinanzierten ÖPNV ansteigen wird. Um eine Verdrängung des ökologisch vorteilhaften Radverkehrs zuungunsten des ÖPNV zu vermeiden, muss mit einem ticketlosen ÖPNV zwingend eine Stärkung des Radverkehrs und eine Begrenzung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) einhergehen. Förderung von Radverkehr heißt für uns immer auch "Vorbild sein"! Wir verzichten als Abgeordnete daher auch in Zukunft auf den uns zustehenden Dienst-PKW und fahren mit dem Rad. Das entlastet die Landeskasse, und wir verlieren so als Parlamentarier nicht den Kontakt zur Realität auf dem Rad in Berlin. Auch das sorgt dafür, dass unsere Fahrradpolitik der Lebenswirklichkeit entspricht, und nicht am "grünen Tisch" entschieden wird.

Frage 3: Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?

Antwort: Wir rechnen mit mindestens 2 Mio. mehr p.a. für die Instandhaltung von Radwegen und haben für die Hauhaltsjahre 2016 und 2017 einen entsprechende Antrag gestellt, der von der Koalition aus CDU und SPD abgelehnt wurde. Weiterhin wollten wir ab 2017 für den Neubau von Radschnellwegen 3,9 Mio. neu in den Haushalt einstellen, ebenfalls abgelehnt von der Koalition. Im Fall unserer Wahl würden wir diesen Ansatz (5,9 Mio. p.a. zusätzlich) weiterverfolgen, und bedarfsgerecht eher noch erhöhen. Ziel ist, mittelfristig mindestens 5 Euro je Einwohner und Jahr in Erhalt, Erneuerung und Ausbau des Radverkehrs zu investieren. Berlin ist flach, und Berlin ist polyzentral, ideale Voraussetzungen also um viele Wege mit dem Rad zurücklegen zu können, so dass die Steuergelder in guter Radinfrastruktur auch gut angelegt sind.

Frage 4: Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?

Antwort: Ausbau bzw. Neubau von möglichst kreuzungsarmen oder kreuzungsfreien Radschnellwegen, Ertüchtigung und Verbesserung vorhandener solcher Wegeverbindungen (Beispiel Teltowkanal ab Steglitz bis Stadtgrenze), Ertüchtigung und Erneuerung vorhandener Radwege, Ergänzung des Netzes für Radfahrer durch Verknüpfung und Vernetzung von Fahrradstraßen und Radwegen, Entschärfung von Konfliktlagen, (z.B. Querung Torstraße/verl. Christburger/Gormannstraße), 'grüne Welle' für Radler bzw. bevorzugte, zeitlich vorlaufende Freigabe an Kreuzungen für den Radverkehr, wie sehr vereinzelt (z.B. K.-Liebknecht-Straße -> Osten Ecke Spandauer Straße) schon vorhanden.

Frage 5: In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu

einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. € in 2014 / 2015).
Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?

Antwort: Siehe auch Antwort 1., der Knackpunkt ist tatsächlich auf Grund unserer Recherchen und Erfahrungen, dass die Bezirke zwar teilweise willig, aber nicht in der personellen Lage sind, zu projektieren, auszuschreiben und zu bauen. So bleibt das ohnehin schon sehr knappe Geld für den Radverkehr ungenutzt liegen. Die VLB ist ein weiterer Hemmschuh, dort fehlt ebenfalls qualifiziertes Personal, es kommt zu Antrags- und Bearbeitungsstaus. Auf die VLB werden wir daher ebenfalls ein Augenmerk lenken, dort müssen Stellen schnell und qualifiziert besetzt werden und vor allem auch vernünftig dotiert sein. Beim derzeitigen Bauboom heuern Fachkräfte zu viel höherem Gehalt in der privaten Wirtschaft an.

Frage 6: Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.

Antwort: Siehe auch Antwort 5. Fahrradstreifen der Polizei, inzwischen verstärkt im Einsatz, begrüßen wir zwar, würden uns deren Schwerpunkt aber auf Unterstützung des Radverkehrs und Bebußen von Verkehrsteilnehmern, die den Radverkehr behindern oder gefährden wünschen, und weniger auf der Kontrolle und Bebußung der Radfahrer, wenn sie, häufig bedingt durch ungeeignete, magelhafte oder fehlende Radinfrastruktur, selbst zu ordnungswidrigem Verhalten greifen wie Fahren auf dem Gehweg, Missachten angeordneter, aber schlecht geeigneter Radwege, Benutzung des Radstreifens in die falsche Richtung in Ermangelung von 2-Richtungsfahrbahnen für Radler etc. pp.. Auf der Ebene der Senatsbauverwaltung fehlt ein Verkehrsplaner, der sich speziell um die Belange des Radverkehrs kümmert, die Radverkehrsplanung wird vom übrigen Tiefbau "mitgezogen". Das wollen wir zu Gunsten des Radverkehrs und dessen Stärkung ändern. Auch hierzu hat unser Fraktion einen Antrag im Abgeordntenhaus eingebracht, leider wie üblich von der Koalition bestehend aus CDU und SPD abgelehnt.

Frage 7: Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?

Antwort: Hier ist die erste Maßnahme, ausreichend Haltebuchten zu schaffen um das Halten in 2. Spur aus der Not heraus gar nicht erst zu bedingen. Wenn, wie an der Warschauer Brücke, der Wirtschaftsverkehr, der z.B. die S-Bahnbrücken-Kiosks andient, aus rein logistischen Gründen gar nicht anders kann als temporär illegal den Randstreifen zu blockieren, liegt eine zu korrigierende Fehlplanung vor. Für alle anderen Fälle haben die Ordnungsämter regelmäßig vorsorglich zu kontrollieren, um durch den ausreichenden Kontrolldruck Fehlverhalten der Fahrzeugbenutzer gar nicht erst entstehen zu lassen. Der Abschleppwagen, der zunächst noch mehr blockiert, bis dann alles wieder freigeräumt ist, kann nur die ultima ratio sein und sollte die Ausnahme bleiben. Ausreichend breite kombinierte Bus/Radspuren à la Kudamm erhöhen die Chance, dass nicht zugeparkt wird, den neben den Ordnungsämtern sorgen so die BVG-Busfahrer über ihren Betriebsfunk für schnelles Wieder-Freiräumen der Fahrbahn, und das wissen die Kraftfahrer.

Frage 8:
Unterstützen Sie die Ziele der Initiative Volksentscheid Fahrrad und wenn ja wie?

Antwort: Wenn der Senat sich nicht ausreichend bewegt, und uns als kleine Oppositionspartei eingebrachten Anträge aufgrund der bisherigen Kräfteverhältnisse im Parlament mit CDU-SPD-Mehrheit sämtliche Anträge zur Verbesserung des Radverkehrs abgelehnt werden, hilft nur noch der Druck über einen Volksentscheid, oder ein anderes Wahlergebnis. Beides kombiniert wäre der Idealfall. Die Piratenpartei steht bereit, den Radverkehr in Berlin ganz entscheidend verstärkt zu fördern, denn auch wir fahren sehr gerne mit dem Rad, und kennen die Problemlage aus eigener Anschauung und Nutzersicht gut. Unsere Antwort lautet also Ja, deshalb unterstützen wir auch die Ziele des Volksendscheid Fahrrad, informieren Bürger*innen darüber, bewerben es online und legen Material dazu an unseren Infoständen aus, und werden im Wahlkampf auch mit Unterschriften sammeln helfen.