



RADLOGISTIKVERBAND
DEUTSCHLAND

Wahlprüfsteine zur Abgeordnetenhauswahl 2023 in Berlin



Datum 05.02.2023

Wir haben 10 Fragen zum Thema Radlogistik an die im Abgeordnetenhaus

vertretenen Parteien



CDU

DIE LINKE.



gestellt. Wir bedanken

uns für die Antworten. Sie sind ein wichtiges Signal, dass die Potenziale der Radlogistik für Klimaschutz und lebenswerte Städte über die Parteigrenzen hinweg ernst genommen werden.

Im folgenden dokumentieren wir die Antworten in Form von Wahlprüfsteinen.



RADLOGISTIKVERBAND
DEUTSCHLAND

Der RLVD und seine Mitgliedsunternehmen stehen bereit, wenn es nach der Abgeordnetenhauswahl darum geht, den Anteil der Radlogistik im Wirtschaftsverkehr in Berlin massiv auszubauen.

Besuchen Sie uns!
<https://rlvd.bike/>

 = stimme zu

 = keine klare Aussage, nur teilweise Zustimmung

 = keine Zustimmung



CDU

DIE LINKE.

Freie
Demokraten
FDP

SPD

AfD

1. Wie groß ist **Bedeutung vom Lastenrad** im Rahmen der Verkehrswende für Sie?



2. Teilen Sie die Auffassung, dass **Sprinter durch ein Lastenrad ersetzt** werden kann?



3. Werden Sie sich für eine **stärkere Förderung** von Lastenrädern einsetzen?



4. Werden Sie eine **Ausweitung der Landesförderung** von Lastenrädern auf Leasingmodelle umsetzen?



5. Werden Sie das **Landesförderprogramm für Micro-Hubs** neu auflegen?



6. Werden Sie eine **Novellierung von BauGB und BauNVO** anstreben, damit **Logistikflächen auch innerstädtisch preisgebunden** festgesetzt werden können?



7. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der nachhaltigen, **öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen** und Transportdienstleistungen Fahrräder und Lastenräder **bevorzugt beschafft** werden?



8. Werden Sie den **Ausbau der Radfahrinfrastruktur** weiter vorantreiben, auch wenn dafür **Parkraum verschoben oder aufgehoben** werden muss?



9. Werden Sie das **Mobilitätsgesetz von Berlin umsetzen**?



10. Wie wollen Sie gerade **Lastenradfahrer in Berlin besser schützen** und Radwege frei von Autoverkehr bekommen?



Skala: 1 - 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

						
1. Wie groß ist Bedeutung vom Lastenrad im Rahmen der Verkehrswende für Sie?	5	3	5	3	4	2
2. Teilen Sie die Auffassung, dass Sprinter durch ein Lastenrad ersetzt werden kann?	4	2	3	1	3	1
3. Werden Sie sich für eine stärkere Förderung von Lastenrädern einsetzen?	5	2	4	3	5	1
4. Werden Sie eine Ausweitung der Landesförderung von Lastenrädern auf Leasingmodelle umsetzen?	4	2	2	1	1	1
5. Werden Sie das Landesförderprogramm für Micro-Hubs neu auflegen?	4	4	3	4	5	5
6. Werden Sie eine Novellierung von BauGB und BauNVO anstreben, damit Logistikflächen auch innerstädtisch preisgebunden festgesetzt werden können?	5	2		1	3	1
7. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der nachhaltigen, öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen und Transportdienstleistungen Fahrräder und Lastenräder bevorzugt beschafft werden?	5	2	4	2	4	3
Summe	32	17	21	15	25	14

Frage 1: Wie groß ist Bedeutung vom Lastenrad im Rahmen der Verkehrswende für Sie?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

Lastenräder können viele Transporte ersetzen, für die heute noch PKW verwendet werden. Daher will DIE LINKE die gemeinschaftliche Nutzung von Lastenrädern weiter fördern und ein kommunales Angebot von Leihlastenrädern in allen Bezirken ausbauen.

Skala: 5

DIE LINKE.

Es ist unser Ziel, dass alle Menschen in Berlin rasch, sicher, bequem und klimaneutral unterwegs sein können. Wir wollen Berlin so gestalten und Angebote schaffen, dass niemand mehr einen privaten PKW benötigt, um in Berlin mobil sein zu können. Um Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen, ist eine Verkehrswende dringend nötig. Auch Lastenräder spielen dabei eine wichtige Rolle, sowohl im privaten, als auch im gewerblichen Bereich. Die Anschaffung von Lastenrädern wollen wir als Transportalternative zum Auto weiter fördern. Wo nötig, schaffen wir spezielle Infrastruktur für Lastenräder, zum Beispiel indem wir geeignete und sichere Abstellplätze einrichten.

Skala: 5



-

Skala: 3



-

Skala: 2



Unser Ziel ist mehr Klimaschutz im Verkehr. Hier sind wir bereits auf einem guten Weg. Lastenräder können dazu beitragen, die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen, denn ihr Einsatz bietet Potenziale für einen emissionsfreien und lärmarmen Wirtschaftsverkehr insbesondere in einer Metropole wie Berlin.

Skala: 3



Das Lastenrad ist ein Baustein der Verkehrswende und im Bereich der Feinverteilung - gerade um die Ziele der Emissionsminderung zu erreichen besonders bei der Fahrzeugflotte für Post- und Paketverteilung voranzubringen. Gleiches gilt auch für einzelne Bereiche des Handwerks und beim Transport kleinerer bis mittlerer Frachtgüter.

Skala: 4

SPD

Frage 2: *Teilen Sie die Auffassung, dass Sprinter durch ein Lastenrad ersetzt werden kann?*

Skala: 1- 5 | *überhaupt nicht - sehr groß*

Angaben von den Parteien

Wir nehmen an dass Sie mit Sprinter die Transporterklasse von Mercedes und entsprechende Derivate meinen, die bis zu 13m³ Ladevolumen bei einer Tonne Nutzlast aufweisen, insofern es sich um Kastenwagen (also ohne Kofferaufbau) handelt. Nein, das sehen wir nicht, insbesondere der Transporter das Transportgut auch über längere Strecken an den Bestimmungsort bringen kann, wozu das Lastenrad nicht geeignet ist.

Skala: 1



In vielen, wenn auch nicht allen Fällen können Sprinter-Transporter durch Lastenräder ersetzt werden, z.B. im Lieferverkehr. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile wollen wir so weit wie möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder und Elektrolieferfahrzeuge verlagern. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf MicroHubs, damit Güter klimafreundlich und kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel Handwerker*innen auf Fahrzeuge angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche Förderprogramm für Elektrokleintransporter fortsetzen und ausweiten, um einen emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den Weg zu bringen.

Skala: 4



-

Skala: 1



-

Skala: 3



Die Wirtschafts- und Lieferverkehre sichern die Lebensfähigkeit unserer Stadt. Wir wollen für alle Logistikdienstleister vom Paketdienst bis zu Großlieferanten innerhalb des S- Bahnrrings mindestens sechs Logistik-Hubs in den Innenstadtbezirken schaffen. Hier sollen Sendungen und Waren angeliefert werden und in einem gemeinsamen System auf der „letzten Meile“ an alle Kunden ausgeliefert werden. Die umweltfreundliche Belieferung mittels Elektrofahrzeugen und E-Lastenrädern wollen wir fördern. Dennoch sind die vielfältigen Ver- und Entsorgungsverkehre oft nicht durch Lastenfahräder substituierbar.

Skala: 2



Aufgrund der Nutzlast und der verfügbaren Ladefläche eines 3,5 - 7 Tonnen Fahrzeug bedarf es mehrerer Lastenräder, um das Frachtgut eines "Sprinters" mittels Rad zum Zielort zu transportieren. Die SPD unterstützt alle innovativen Lösungsansätze, um Frachtgüter so emissionsarm wie möglich zu transportieren.

Skala: 3



Frage 3: Werden Sie sich für eine stärkere Förderung von Lastenrädern einsetzen?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

Insofern es sich um gewerblich genutzte Lastenfahrzeuge handelt, sind diese steuerlich abschreibbar. Auch aufgrund der niedrigeren Anschaffungskosten sehen wir kein Erfordernis, gewerbliche oder privat genutzte Fahrzeuge zu subventionieren. Anders kann das bei der Erforschung alternativer Konzepte im Zusammenhang mit Radlogistik aussehen.

Skala: 1



Ja, sowohl zum Erwerb als auch zum Ausleihen.

Skala: 5



Die Wirtschafts- und Lieferverkehre sichern die Lebensfähigkeit unserer Stadt. Wir wollen für alle Logistikdienstleister vom Paketdienst bis zu Großlieferanten innerhalb des S- Bahnringes mindestens sechs Logistik-Hubs in den Innenstadtbezirken schaffen. Hier sollen Sendungen und Waren angeliefert werden und in einem gemeinsamen System auf der „letzten Meile“ an alle Kunden ausgeliefert werden. Die umweltfreundliche Belieferung mittels Elektrofahrzeugen und E-Lastenrädern wollen wir fördern. Dennoch sind die vielfältigen Ver- und Entsorgungsverkehre oft nicht durch Lastenfahräder substituierbar.

Skala: 2



-

Skala: 3



Das Lastenradförderprogramm will die SPD mit dem Ziel der Förderung sozialer und gewerblicher Nutzungen – die nicht durch die Förderprogramme des Bundes abgedeckt werden – neu ausgestalten, und um die Förderung von Verleih- und Sharingsystemen ergänzen.

Skala: 5

DIE LINKE will die Lastenradförderung auf die gemeinschaftliche Nutzung konzentrieren und ausbauen, damit die Mittel möglichst effektiv eingesetzt werden.

Skala: 4



Frage 4: Werden Sie eine Ausweitung der Landesförderung von Lastenrädern auf Leasingmodelle umsetzen?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

Fördermaßnahmen beziehen sich auf Zinsvergünstigungen oder Zuschüsse, der Staat betreibt keine Geschäftsmodelle, die Formen der Finanzierung bleiben privatwirtschaftlichen Geschäftsmodellen überlassen. Als Beispiel mag die Förderung von E-Autos dienen, bei denen die Förderung des Kaufpreises zur Reduktion der Leasingrate verwendet wird.

Skala: 1



-
Skala: 4



-
Skala: 1



-
Skala: 2



Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Element der zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität. Der Radverkehr ist eine willkommene Ergänzung des Auto- und Lieferverkehrs in unserer Stadt. Lastenfahrräder können dabei die Effektivität der Lieferketten steigern– insbesondere auf der „letzten Meile“.

Skala: 2



Leasingmodelle als Alternative zum Ankauf bieten aus betriebswirtschaftlicher Sicht für die Entscheidungsträger*innen in den Unternehmen viele Vorteile und werden von der SPD unterstützt. Die konkrete Umsetzung mit dem Fördermittelgeber muss zeitnah geklärt werden.

Skala: 4



Frage 5: Werden Sie das Landesförderprogramm für Micro-Hubs neu auflegen?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

DIE LINKE ist für den Ausbau anbieterneutraler Micro-Hubs. Um tatsächlich die Anbieterneutralität zu garantieren und den Aufbau der Micro-Hubs überall und nicht nur abhängig von der Wirtschaftlichkeit in besonders verdichteten Gebieten zu gewährleisten, wollen den Aufbau der Micro-Hubs durch einen kommunalen Dienstleister ggf in Kooperation mit privaten Unternehmen prüfen.

Skala: 3

DIE LINKE.

-

Skala: 4


BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

-

Skala: 4


Freie
Demokraten
FDP

-

Skala: 5


AfD

Wir wollen Micro-Hubs auch in Zukunft fördern. Dabei werden wir uns dafür einsetzen, dass die Förderung unkompliziert erfolgt.

Skala: 4

CDU

Die Verstetigung des KoMoDo Projekts im Westhafen zeigt, dass mittels Micro-Hubs und Mikro-Depots eine Verteilung von kleineren Frachtgütern funktioniert. Entsprechend will die SPD ein berlinweiten unternehmensunabhängigen Aufbau einer Verteilzentren-Infrastruktur voranbringen. Entsprechende Flächen müssen lokalisiert werden und bei Neubauvorhaben mit eingeplant werden, besonders in der Nähe neuer Wohnbaupotentialen und Gewerbeansiedlungen.

Skala: 5

SPD

Frage 6: Werden Sie eine Novellierung von BauGB und BauNVO anstreben, damit Logistikflächen auch innerstädtisch preisgebunden festgesetzt werden können?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

Keine Antwort erhalten

DIE LINKE.

Zahlreiche Modellprojekte zeigen, dass bereits heute die rechtlichen Rahmenbedingungen geeignet sind kleinteilige, dezentrale Logistikflächen in Immobilien oder nicht-stationäre Zwischenlager einzurichten. Eine Änderung des Rechtsrahmens mit dem Ziel, Privateigentümer oder Kommunen dazu zu verpflichten entsprechende Flächen an Logistikunternehmen preisgebunden abzugeben, sehen wir hingegen kritisch. Stattdessen unterstützen wir Freie Demokraten jede Form des Engagements von Unternehmen, die neue Wege gehen und innovative Projekte ausprobieren wollen. Um das zu ermöglichen, wollen wir die Unternehmen steuerlich entlasten und bürokratische Hürden abbauen.

Skala: 1

**Freie
Demokraten**
FDP

-
Skala: 5

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

Nein, hier gilt Vergleichbares wie bei der Förderung. Preise für Dienstleistungen gehören nicht in das BauGB oder die Baunutzungsverordnung. Soweit eine Förderung überhaupt erforderlich ist, kann diese z.B. durch zur Verfügungstellung von Grundstücken oder Gebäuden erfolgen oder durch Finanzierungshilfen.

Skala: 1

AfD

Micro-Hubs sind ein wichtiges Element zur Organisation eines emissionsarmen Lieferverkehrs auf der „letzten Meile“. Bereits heute stehen den Kommunen zahlreiche Instrumente zur Verfügung, durch gezielte Bereitstellung, Ausweisung und Vermittlung von Flächen, entsprechende Infrastruktur strategisch zu planen, die auch die finanziellen Möglichkeiten der Nutzer berücksichtigt. Gesetzgeberischen Anpassungsbedarf sehen wir derzeit nicht.

Skala: 2

CDU

Eine Preisbindungsoption für Logistikflächen wird innerhalb der SPD diskutiert. Eine abschließende Aussage ist noch nicht beschlossen. Eine Fragestellung dabei bleibt hierbei, in welcher Form solche gebundenen Fläche zur Verfügung gestellt. Unternehmensunabhängig über ein Betreibermodell oder in Form einer direkten Zurverfügungstellung.

Skala: 3

SPD

Frage 7: Werden Sie sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der nachhaltigen, öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen und Transportdienstleistungen Fahrräder und Lastenräder bevorzugt beschafft werden?

Skala: 1- 5 | überhaupt nicht - sehr groß

Angaben von den Parteien

-

Skala: 4

DIE LINKE.

Skala: 5



-

Skala: 2

Freie
Demokraten
FDP

Über die Anschaffung von Fahrzeugen und Transportdienstleistungen muss der Anwendungsfall entscheiden.

Skala: 3



Die aktuellen gesetzlichen Regelungen für die öffentliche Beschaffung sehen bereits die Möglichkeit zur nachhaltigen Beschaffung von Waren und Dienstleistungen vor. § 97 Abs. 3 GWB ermöglicht, dass bei der öffentlichen Auftragsvergabe Aspekte der Qualität und der Innovation sowie soziale und umweltbezogene Aspekte berücksichtigt werden können. Dies schließt auch die Beschaffung von Lastenfahrrädern und Transportdiensten zur Steigerung der Nachhaltigkeit mit ein. § 127 Abs. 3 GWB legt darüber hinaus fest, dass die Zuschlagskriterien mit dem Auftrag in direkter Verbindung stehen müssen. Dies ist zwingend notwendig, um eine willkürliche Auftragsvergabe auszuschließen. Die unionsgeführte Bundesregierung hat beide Paragraphen im Jahre 2016 im deutschen Recht verankert. Wir stehen weiterhin zu diesen Regelungen.

Skala: 2

CDU

-

Skala: 4

SPD

Frage 8: Werden Sie den Ausbau der Radfahrinfrastruktur weiter vorantreiben, auch wenn dafür Parkraum verschoben oder aufgehoben werden muss?

Auf jeden Fall! Es geht nur mit einer neuen Aufteilung der Flächen. Wir haben damit begonnen, Allein im vergangenen Jahr wurden 100 Kilometer Radwege in Berlin geplant und ungefähr 30 Kilometer gebaut oder modernisiert. Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren knapp 15.000 Abstellplätze geschaffen. Damit sich allerdings der Trend zum Rad fortsetzt, braucht es eine flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Deshalb wollen wir mit mehr Tempo weitere neue Radwege bauen, Autostraßen zu Fahrradstraßen umwidmen, 100 Kilometer Radschnellwege schaffen und an allen Hauptstraßen sichere Radstreifen einrichten. Unser Ziel ist ein gut ausgebautes und miteinander verbundenes Radnetz. Wir streben eine Grüne Welle auf dem Rad-Vorrangnetz an. Die bestehende Radinfrastruktur wollen wir an das steigende Aufkommen anpassen. Dabei berücksichtigen wir auch die vermehrte Nutzung von Lastenrädern. Die begrenzten Flächen in der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals ausschließlich Autos vorbehalten waren, für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geöffnet haben.



Der Ausbau der Radinfrastruktur muss in Berlin ausgebaut und vor allem beschleunigt werden.



Ja, in den Fällen, in denen es ausreichend Parkraum Alternativen gibt oder diese geschaffen werden und zwar in der Reihenfolge, erst Ersatz und dann Umbau.



Wir begrüßen, dass mehr Menschen als früher das Fahrrad nutzen. Diese Entwicklung wollen wir durch eine bessere Fahrradinfrastruktur weiter fördern und den Ausbau des Radwegenetzes beschleunigen. Die grün geführte Verkehrsverwaltung bleibt beim Ausbau des Berliner Radnetzes hinter allen Erwartungen zurück. Wir wollen die Umsetzung von Baumaßnahmen beschleunigen und vereinfachen. Zudem wollen wir geeignete Straßen des 30 km/h-Netzes im Rahmen der StVO zu Fahrradstraßen machen. Die Ausweisung von Fahrradstraßen bringt mit wenig Aufwand großen Nutzen. Bis die baulich aufwändigeren Fahrradschnellrouten fertig sind, können aus dem Flächennetz von Fahrradstraßen übergeordnete Achsen ausgewiesen werden. So schaffen wir schon im Vorgriff ein leistungsfähiges Netz übergeordneter Radverkehrsverbindungen. Die bauliche Vernachlässigung von Radwegen wollen wir beenden. Ein stetes Ärgernis der Radfahrer sind holprige Straßenbeläge, hochstehende Gullydeckel und löchrige Radwege. Hier ist mit wenig Aufwand viel an Qualität für den Radverkehr erreichbar. Bäume und Begleitgrün müssen regelmäßig geschnitten werden, so dass sie die Fahrradfahrer nicht gefährden. Radwege müssen von Pflanzenwuchs befreit und gut beleuchtet, Markierungen müssen erneuert werden. Kopfsteinpflasterstraßen sind nicht mehr zeitgemäß. Sie verursachen Lärmprobleme und stellen eine Gefahr für Fahrradfahrer dar. Wir wollen die buckeligen Pisten in Berlin grundsätzlich durch glatten Asphalt ersetzen, damit der Verkehr geräuscharm und sicher fließen kann. Ausnahmen von diesem Grundsatz kann es in historischen Vierteln geben, in denen die Kopfsteinpflaster eine ortsprägende baukulturelle Wirkung entfalten. Wir warnen davor, durch den Rückbau von Parkplätzen und Straßen diejenigen aus ihren Stadtquartieren zu verdrängen, die auf ihr Auto angewiesen sind. In Zukunft muss es bei Verkehrsfragen wieder mehr Miteinander statt Gegeneinander geben, mehr Angebote statt Verbote.



Die SPD setzt sich dafür ein, dass endlich im Radvorrangnetz eine einheitliche und kohärente Wegeführung geschaffen wird, um die Ziele aus dem MobiG umzusetzen. Dies bedeutet auch ein Wegfall von Parkplätzen, der entsprechend kompensiert werden kann, z.B. durch die Einrichtung von sog. Kiezgaragen mit entsprechender eLade-Infrastruktur.



Frage 9: Werden Sie das Mobilitätsgesetz von Berlin umsetzen?

Ja



Bus, Bahn, Fahrrad und Auto – sie alle sorgen für unsere Mobilität. Deswegen muss ein modernes Verkehrskonzept alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Auch Autofahrer, denn nicht jeder kann mit dem Fahrrad täglich zur Arbeit oder zum Einkaufen fahren. Wir spielen verschiedene Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander aus. Die Menschen können, wollen und sollen selbst entscheiden, wie sie sich durch unsere Stadt bewegen. Eine einseitige Bevorzugung einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern beim Aus- und Umbau von Straßen lehnen wir daher ab. Unser Ziel ist es, Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen und Gefahrenquellen zu beseitigen.

CDU

Ja

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

Freie
Demokraten
FDP

Die SPD hat maßgeblich das Mobilitätsgesetz entwickelt und um die Teile aller Verkehrsbelange und Verkehrsträger ergänzt. Dementsprechend wird die SPD das MobiG auch umsetzen.

DIE LINKE.

Das Berliner Mobilitätsgesetz ist unausgewogen. Im Falle unserer Regierungsbeteiligung würden wir es überarbeiten.

AfD

SPD

Frage 10: *Wie wollen Sie gerade Lastenradfahrer in Berlin besser schützen und Radwege frei von Autoverkehr bekommen?*

Unser Ziel sind sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen, mehr Fahrradstraßen und flächendeckend Tempo 30. Außerdem sollen die Kontrollen für falschparkende PKW und LKW verstärkt werden..



Radwege benötigen die erforderliche Breite, so dass ein gefahrloses Überholen auch von/mit Lastenrädern möglich ist. Zum Schutz der Radfahrer:innen sollen geschützte Radwege durch bauliche Elemente getrennt werden. Falschparker müssen konsequent kontrolliert und umgesetzt werden.

DIE LINKE.

Fahrradwege sind, wo möglich, stets baulich von der übrigen Fahrbahn zu trennen, farblich zu markieren und so breit zu halten, dass ein gefahrloses Überholen möglich ist.



Wir würden insgesamt auf die Einhaltung der StVo achten und zwar für alle Teilnehmer gleichermaßen. Lastenräder stellen auch eine Gefahr für andere Radfahrer und Fußgänger dar.



Unser Ziel ist es, den Fahrradverkehr so weit wie möglich vom restlichen Verkehr separieren, um Konflikte zu vermeiden. Dazu werden wir die Schaffung durchgehender Fahrradschnellwege entschlossen vorantreiben, z.B. entlang der Stammbahn von Potsdam bis zum Park am Gleisdreieck oder unter oberirdischen U-Bahn-Trassen. Kreuzungen mit Abbiegeverkehren sind Gefahrenschwerpunkte für Radfahrer. Wir wollen Kreuzungen sicherer machen, z. B. durch Umbaumaßnahmen, die intelligente Vernetzung bestehender Infrastruktur, getrennte Ampelphasen oder vorgezogene Haltelinien. Auch sogenannte Leitboys und Bike-Flashes können an Gefahrenschwerpunkten die Sicherheit erhöhen. Wir setzen uns dafür ein, möglichst schnell alle LKW mit Abbiegeassistenten auszurüsten. Auch Konflikt- und Unfallzonen beispielsweise an Bushaltestellen wollen wir entschärfen. Autofahrer, die in zweiter Reihe und auf Radwegen parken oder mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind, sind genauso zu kritisieren wie Fahrradfahrer, die waghalsig und ohne Sicherheitsabstand durch einen Stop-and-go-Verkehr fahren oder sich über Ampelvorgaben hinwegsetzen. Wir wollen regelwidriges Verhalten sowohl einiger Auto- wie von Fahrradfahrern konsequent sanktionieren. Wenn sich alle an die Regeln halten, wird der Verkehr für alle sicherer und angenehmer.

CDU

Durch ein einheitliches, geschütztes und zusammenhängendes Radvorrangnetz und durch kreuzungsarme Radschnellverbindungen

SPD

Frage 11: *Wollen Sie uns noch was mitteilen?*

Zusätzlich zu dem massiven Ausbau von Radwegen und -straßen braucht es feste Abstellflächen für Fahrräder und Lastenräder. Dazu ist eine Umwidmung der PKW-Stellplätze in Flächen für klimaschonende Verkehrsmittel dringend notwendig.



CDU

DIE LINKE.

Freie
Demokraten
FDP

AfD

SPD

Die SPD setzt dafür ein, dass Radwege ganzjährig gereinigt werden und zwar ohne chemische Stoffe oder Harnstoffe.

Kontakt



RADLOGISTIKVERBAND
DEUTSCHLAND

Radlogistik Verband Deutschland e.V.

Potsdamer Straße 7

10785 Berlin

E-Mail: info@rlvd.bike



Vorsitzender

Dr. Tom Assmann

Universität Magdeburg

Kontakt: tom.assmann@rlvd.bike



Fachvorstand Politik

Jonas Kremer

isicargo GmbH

Kontakt: jonas.kremer@rlvd.bike

www.rlvd.bike