

Sechs Fragen an die verkehrspolitischen Sprecher und Sprecherin zur Wahl im Februar 2023 und die Antworten*:

Fragen	9.1., SPD (Stephan Machulik)	16.1., Bündnis 90/Die Grünen (Antje Kapek)	25.1., Die Linke (Kristian Ronneburg)	6.2. FDP (Felix Reifschneider)
1) 49 Euro Ticket: Auswirkungen auf Tarifstruktur und Finanzierung des ÖPNV. Wie soll Berlin dem begegnen?	Eigene Berliner Tickets Berlin-AB für 29€, S-Ticket für 9€ und kostenloses Schülerticket verstetigen. Finanzierung nicht ganz klar. „Das muss es uns wert sein“	ÖV muss attraktiv werden (Umstiege, Barrierefreiheit, Taktung, Qualität). Keine Berliner Alleingänge gegen den VBB! Der VBB muss bestehen bleiben.	Preisgestaltung des 49€-Tickets schwierig, niedrigschwellige Ticketpreise erforderlich. 29€-Ticket und 9 € sollten besser als Rabattierung des D-Tickets für bestimmte Gruppen erfolgen, soweit im Rahmen einer VBB-Lösung möglich. „Dritte Säule“ zur Finanzierung: erst das Touristen-Ticket.	49,-€-Ticket zur Einführung, Preis wird steigen. ÖV muss attraktiver werden (Umstiege, Sicherheit, Taktung, Qualität). Finanzierung durch Länder, Probleme bei praktischer Umsetzung (Digitalisierung).
2) Welche Prioritäten sehen Sie bei der Planung und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes?	Die SPD sei die Partei für schienengebundenen Verkehr. Stichworte hier: Netzerweiterung, Taktverbesserung, Sicherheit & Sauberkeit, Barrierefreiheit, ÖPNV in die Außenbezirke. Es gibt ein Umsetzungsproblem! Schienenverkehr und M-Linien möglichst auf eigener Trasse, das sichert den Vorrang.	Die Positionen des VCD seien völlig richtig, es hapert bei der Umsetzung, deshalb müsse die Verwaltung reformiert und einiges gestrafft werden. Schiene sei ein Schlüssel (Tram, auch U-Bahn), ebenfalls Busspuren und deren Freihaltung. Beim Personal gäbe es auch viel zu verbessern (Bezahlung, Arbeitsbedin-	Unterstützung für ÖPNV-Vorrangnetz; Flächenkonkurrenz auf Kosten des stehenden und fließenden MIV auflösen, nicht gegen das Fahrradnetz, sondern ggf. attraktive Umfahrungen für Fahrradfahrende. Vorgaben bei Überlappungen der Vorrangnetzes sollen im Mobilitätsgesetz ergänzt werden	Hier fehlen konkrete Aussagen. Vorrang ja, durch kluge LSA-Steuerung. Neubau dort, wo es schnell geht und auf eigenem Gleisbett (Tram). Ausbau von U- und S-Bahn wird unterstützt.

		gungen)		
3) Wie wird Ihre Partei sicherstellen, dass bis 2030 ein flächendeckendes geschlossenes Fahrrad-Vorrangnetz umgesetzt ist und wie stellen Sie sicher, dass konstruktive Vorschläge aus den Verbänden besser berücksichtigt werden ?	Die politischen Beschlüssen stehen, die SPD würde zu Unrecht der Verzögerung bezichtigt. Straffung der Zuständigkeiten: Vorrang komplett beim Senat bündeln, Nebenrouten bei Bezirken.	Ausnahmslose Umsetzung des Radnetzes bis 2030, zumindest müsse man wegen ansonsten falscher Signalwirkung an der Forderung festhalten. Vor allem müssen Kompetenzen und Verwaltungswege neu verteilt werden (Fachaufsicht beim Senat?). Klimaziele müssen einbezogen, sogar verschärft werden.	Forderung klarer Zuständigkeiten: Zuständigkeit für Hauptstraßen beim Senat, landeseigene Baukapazitäten, Projekteinheit „Radwegebau“, Samelausschreibungen mit Bezirken. Es kommt auf den Netzcharakter an, auch wenn das Ziel 2030 gerissen wird. Personalsituation des Senats und der InfraVelo habe sich verbessert, bei den Bezirken müsse man nachsteuern.	Radnetz ist gut, bei der Umsetzung müssten aber auch Kompromisse möglich sein (z.B. RVA < 2,5m). Fließverkehr habe aber Vorrang, Parkplätze dürften vereinzelt entfallen (Bsp. Schönhauser Allee).
4) Was plant Ihre Partei zur Förderung des Fußverkehrs und für ein Vorrangnetz?	Aufenthaltsqualität muss erhöht werden. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit seien im Einzelfall zu prüfen.	Entflechtung, Schulwegsicherung, Barrierefreiheit waren Stichworte. Die Schulbauoffensive solle Schulwegsicherheit gleich mitdenken und -planen.	Beschleunigung durch gemeinsame Ausschreibungen und Bündelung von Maßnahmen. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Umbau gefährlicher Kreuzungen, Vorgaben für das Abstellen von Leihfahrrädern und -rollern.	Sanierung maroder Gehwege, veränderte LSA-Schaltungen, Vorstreckungen, Zebrastreifen sind richtig. Parkraumbewirtschaftung nein, nur wo notwendig, aber auch nicht zu viel (bis 120,-€ p.a.)
5) Welche Maßnahmen sieht Ihre Partei zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bis hin zur #VisionZero? Wie steht Ihre	Klare Sichtverhältnisse insbesondere in Kreuzungsbereichen, Kein zweispuriges Abbiegen nach rechts,	Verstärkte Kontrolle und Ahndung von Vergehen, Tempo 30 innerorts, bauliche Veränderung in kritischen Bereichen. Redu-	Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Stärkung der Verkehrserziehung, bspw. JVS Signalisierung zu Guns-	Rasche Reaktion nach Unfällen (Umbau, Tempolimit), keine längeren Sperren, Tempo 30 nicht stadtweit. Ombudsstelle

<p>Partei zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in-nerorts?</p>	<p>Grünphasenanpassungen, Regelverstöße schneller ahnden wichtiger als flächendeckendes Tempo 30, Schulwegsicherheit erhöhen. Nach tödlichen Unfällen: Mahnwachen, bessere Unterstützung von Opfern (Ombudsstelle), dauerhafte Gedenkorte, ev. sogar Sperrung ebenjener Bereiche bis zur Entschärfung.</p>	<p>zierung des Parkraums sei aber der Schlüssel. Die Ideen des VCD (Ombudsstelle, Sperrung eines Bereiches bis zur Entschärfung, aber auch schnelle Ermittlung, dauerhaftes Gedenken) unterstützt sie.</p>	<p>ten des Umweltverbunds und zu Lasten des MIV anpassen. Nach tödlichen Unfällen sollen Kreuzungen erst nach Mängelbehebung wieder freigegeben werden.</p>	<p>nicht mit der FDP. Aber mehr Entscheidungsfreiheit für Kommunen!</p>
<p>6) Welche Kriterien legt Ihre Partei für die Aufteilung der Verkehrsfläche unter den Teilnehmern an (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)? Mit welchen Mitteln möchten Sie mehr Flächengerechtigkeit erreichen? Unterstützen Sie eine konsequente Verringerung der Anzahl von von Parkplätzen im öffentlichen Raum?</p>	<p>Fußverkehr (größter Bedarf) aufwerten, Lieferverkehr bündeln und ermöglichen, parken möglichst in Parkhäusern, nicht am Straßenrand. Parken im S-Bahn-Ring verteuern. Die SPD habe keinen Masterplan, Schiene, auch für den Wirtschaftsverkehr Innenstadt, sei aber ihr Schwerpunkt. Ausbau E-Ladestruktur darf keine Parkplätze am falschen Ort festzementieren</p>	<p>Die Positionen des VCD seien unterstützenswert, Halbierung der Anzahl von Parkplätzen sei das Ziel! Mehr Platz im öffentlichen Raum sei der Schlüssel. Von parkenden PKW freie Kreuzungen sind elementar. Öffentlicher Straßenraum sei vor allem für Dienstleistung, Notfall und Lieferverkehr vorrangig. Notwendig sei auch der Ausbau von E-Ladestationen. Push- und Pull- Maßnahmen müssten verschränkt passieren.</p>	<p>Reduzierung von Parkplätzen, allerdings keine pauschale Halbierung, sondern Betrachtung im Einzelfall. Die Notwendigkeit für ein individuelles Fahrzeug bei schlechter ÖPNV-Anbindung einbeziehen. Soziale Staffelung der Parkgebühren. Mobilitätswende erfordert Mitnahme der Menschen (Beteiligung, Interessen wahr- und ernst nehmen, z. B. von Menschen mit Behinderung).</p>	<p>Fließverkehr hat nach wie vor Vorrang, Parkraumreduktion ja, bei gleichzeitiger Schaffung von Alternativen (Parkhäuser). Maßnahmen beziehen sich vor allem auf Erhalt des fließenden Verkehrs.</p>

*Der CDU (Oliver Friederici) war ein Gespräch vor der Wiederholungswahl aus Termingründen nicht möglich.