



Pressekonferenz

Mathe- und Zählergebnisse

Präsentation zu den Ergebnissen der Unterschriftensammlung, zu den Kosten des RadG und dem Berliner Wahlkampf um den Radverkehr

Evan Vosberg, Denis Petri und Heinrich Strößenreuther
Initiative Volksentscheid Fahrrad

Berlin, 14. Juni 2016



BERLIN

Gaebler verteidigt Kostenschätzung zum Fahrrad-Volksentscheid

Zwei Milliarden für die Zweiräder

Kostenschätzung fürs Fahrrad-Gesetz: 320 Millionen Euro

Berlin als Fahrradstadt

Experte schätzt Kosten für Radausbau auf eine Milliarde Euro

Was kostet das Fahrradgesetz?

Nach Kostenschätzung des Landes

Grüne: Senat rechnet Fahrrad-Volksentscheid bewusst teuer

Höchst umstrittene Rechenspiele

Teurer Rad-Spaß Fahrrad-Volksentscheid kostet laut Senat über zwei Milliarden Euro

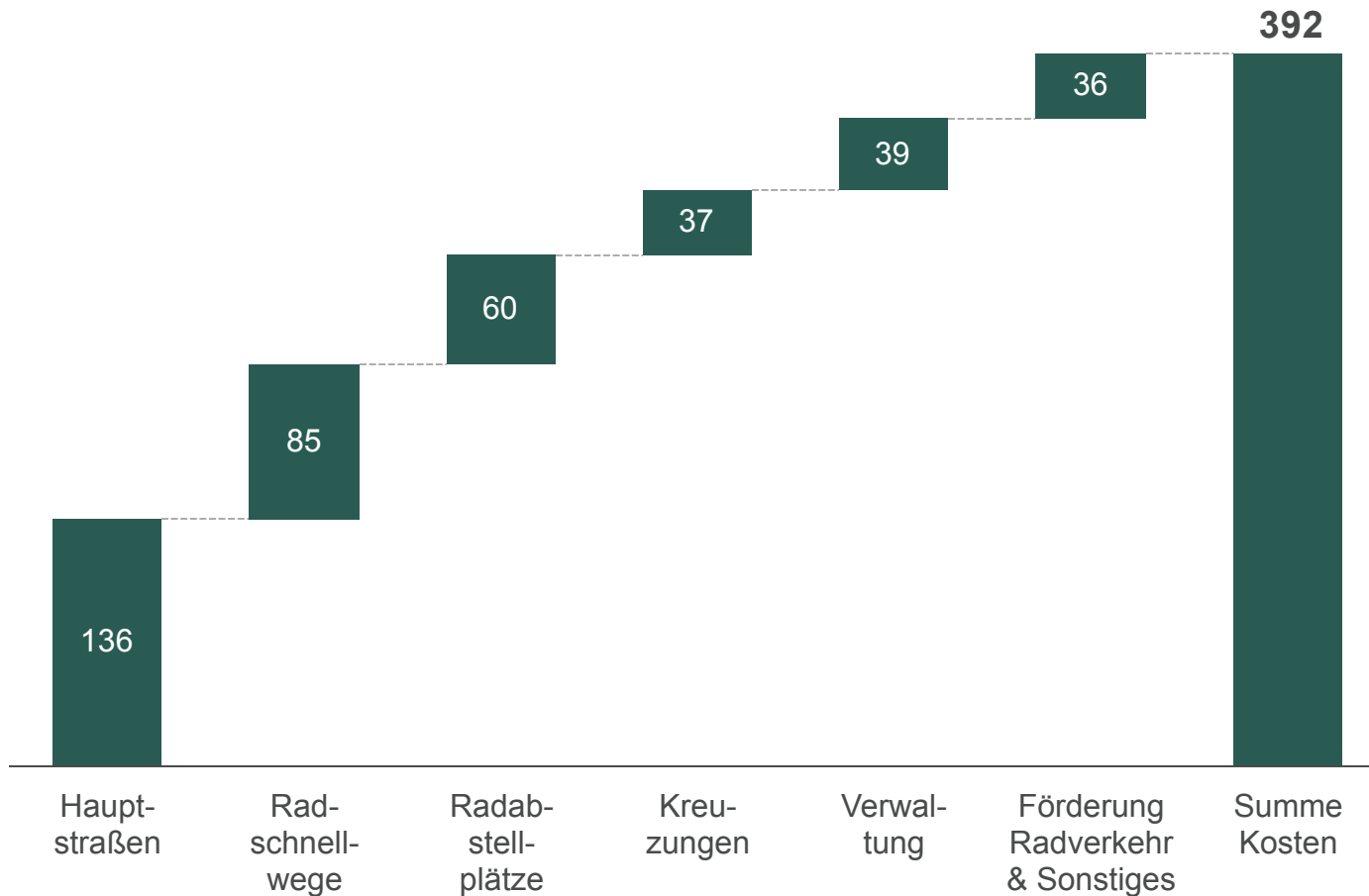
Do 02.06.2016 | 06:45

Biegsame Zahlen beim Radverkehr

Direkte Kosten des Radverkehrsgesetz betragen 392 Mio. Euro, Einsparungen noch nicht gegengerechnet



Angabe in Mio. € / hochgerechnet auf Jahr 2018 – 2025 ¹



Basis Kostenermittlung

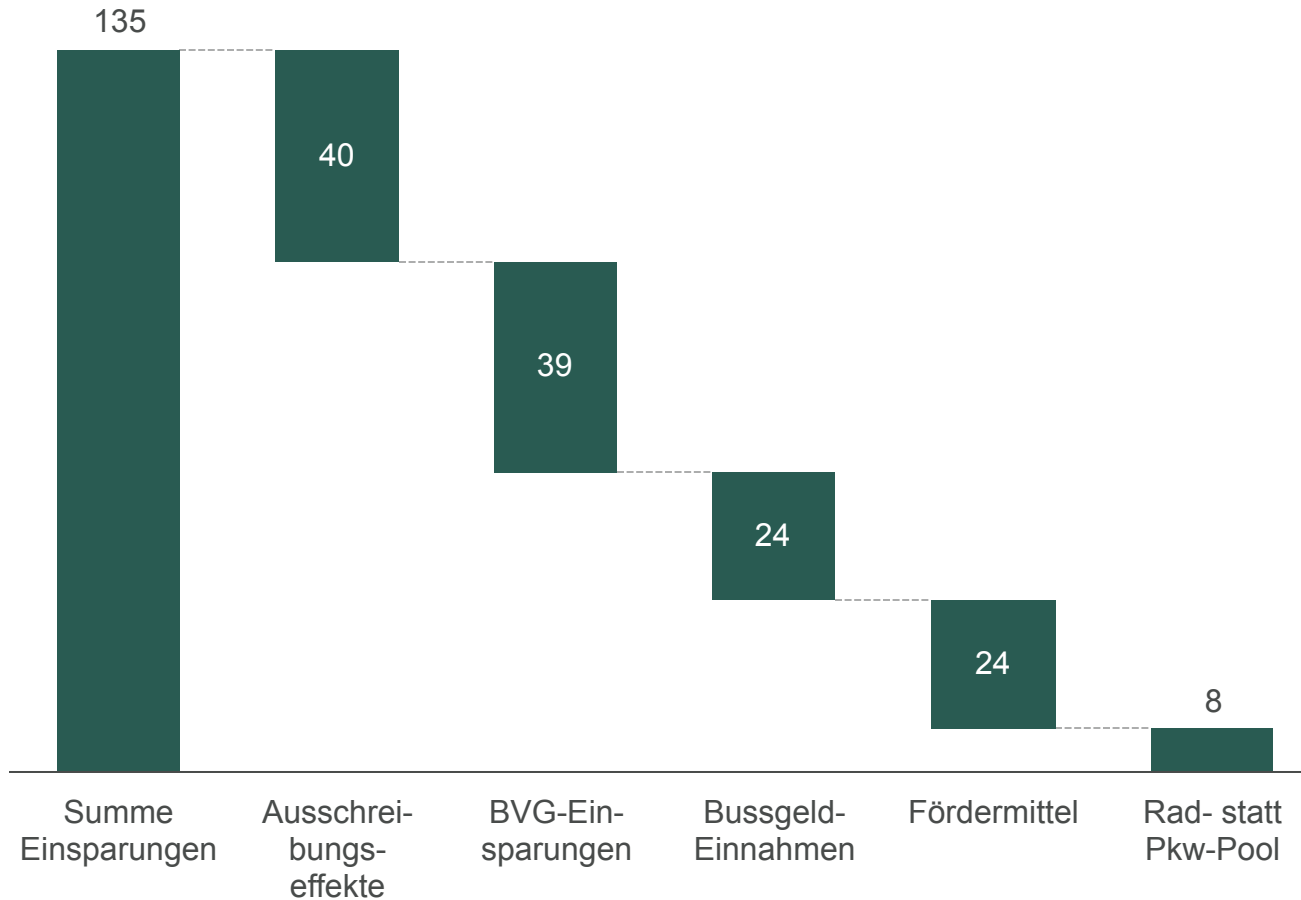
- Preisansätze aus
 - Antworten des Senats auf Kleine Anfragen der Grünen
 - Expertenschätzungen
 - Eigene Recherche
- Mengenansätze gem. BerlStrG und RadG-Forderungen

1) Angaben ohne Inflationseffekte, Kostensätze 2016, Annahmen über Kosten und Einsparungen gem. Kleiner Anfragen Senat sowie Expertenwissen Team Volksentscheid; 25%-Zuschlag für Kostenüberschreitungen bei Großprojekten in Berlin

Maßnahmen des Radverkehrsgesetzes führen für das Land Berlin zu Einsparungen von 135 Mio. Euro



Angabe in Mio. € / hochgerechnet auf Jahr 2018 – 2025 ¹



135 Mio. Einsparungen:

- Mengenrabatte durch Ausschreibungen „Klotzen, nicht Kleckern“
- BVG durch schnellere und pünktlichere Busse
- Mehr Bußgeldeinnahmen
- Fördermittel-Akquise
- Diensträder statt Pkws

Weitere Einsparungen:

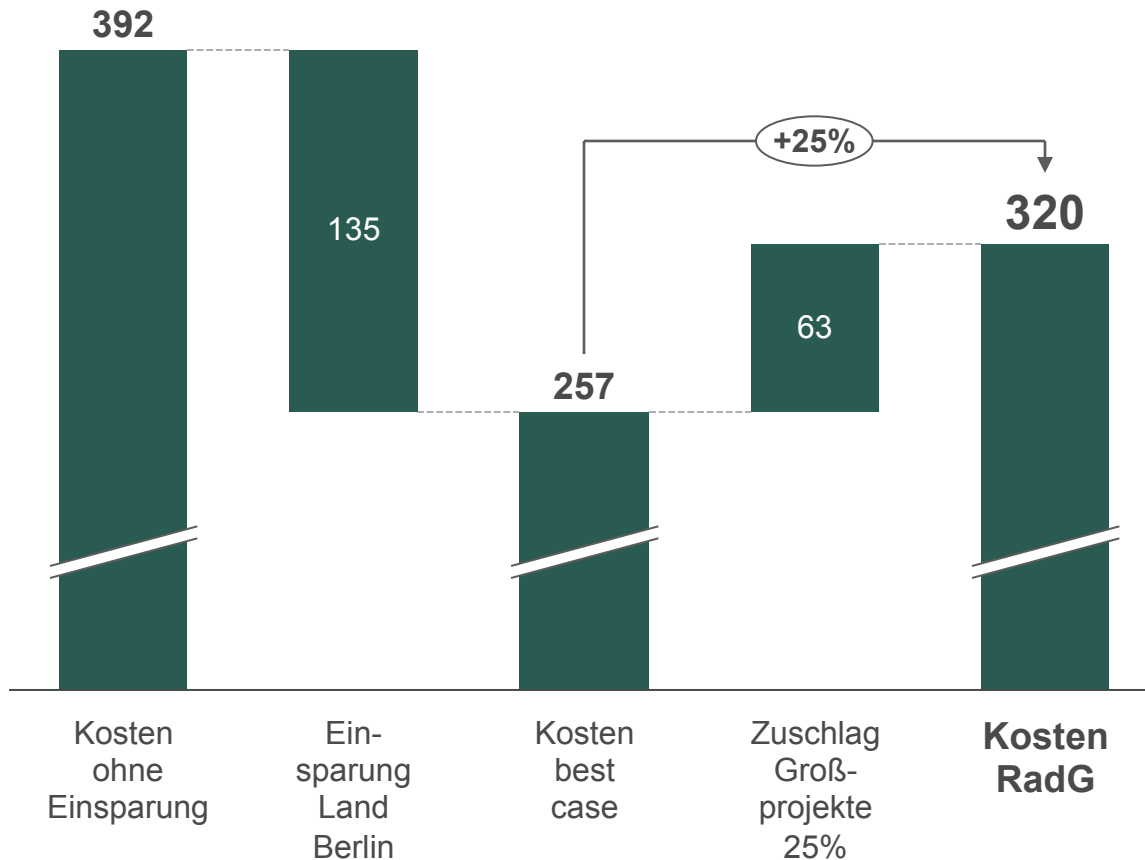
- Krankheitsquote Land Berlin durch Dienstfahrräder, in Summe > 50 Mio. €

1) Angaben ohne Inflationseffekte, Kostensätze 2016, Annahmen über Kosten und Einsparungen gem. Kleiner Anfragen Senat sowie Expertenwissen Team Volksentscheid; 25%-Zuschlag für Kostenüberschreitungen bei Großprojekten in Berlin

Das Radverkehrsgesetz wird Berlin 320 Mio. Euro kosten, Einsparungen und Verteuerung eingerechnet



Angabe in Mio. € / hochgerechnet auf Jahr 2018 – 2025 ¹



- Von den 392 Mio. Euro Kosten werden 135 Mio. Euro Einsparungen abgezogen
- Auf diesen Nettobetrag von 257 Mio. Euro schlagen wir einen Zuschlagsfaktor von 25% (übliche Teuerungen, Detailschärfe etc.), entsprechend 63 Mio. Euro, drauf
- Damit entsteht eine Kostenwirkung von 320 Mio. Euro für das Land Berlin

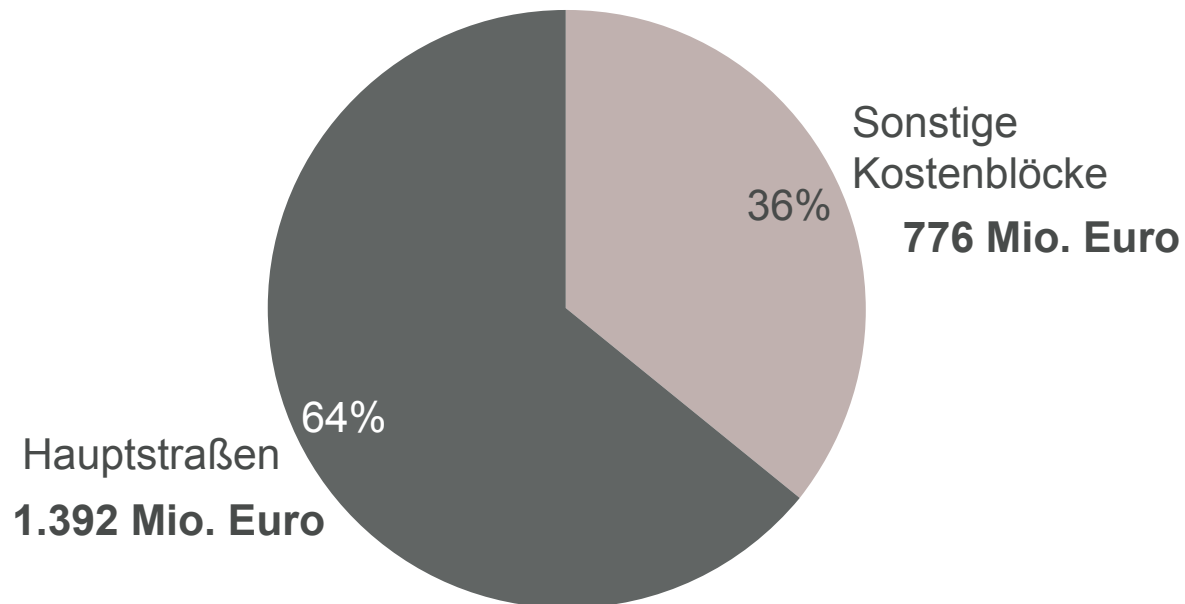
1) Angaben ohne Inflationseffekte, Kostensätze 2016, Annahmen über Kosten und Einsparungen gem. Kleiner Anfragen Senat sowie Expertenwissen Team Volksentscheid; 25%-Zuschlag für Kostenüberschreitungen bei Großprojekten in Berlin

Von den 2,1 Mrd. Euro des Senats sind die Hauptstraßen mit 1,4 Mrd. Euro der größte Kostenblock



Erster Einstieg in die Senatskalkulation

Gesamtkosten 2,169 Mrd. Euro



- Basis für die Analyse der Senatskostenschätzung sind die
 - Erläuterungen zur amtlichen Kostenschätzung
 - Schriftliche Antworten auf die Kleinen Anfragen von Stefan Gelbhaar

**Was ist eigentlich
eine Hauptstraße?**

Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG)



Stand 11. April 2016

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

- (1) **Abstellmöglichkeiten** Stütz- bzw. Haltevorrichtungen für Fahrräder mit der Möglichkeit, den Rahmen des Fahrrads sicher daran anzuschließen;
- (2) **Berliner Radverkehrsnetz** die Gesamtheit der miteinander verbundenen Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen und Radschnellwege;
- (3) **Fahrradbox** ein geschlossenes und abschließbares Fahrradparksystem, das Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bietet;
- (4) **Fahrradstation** eine Einrichtung, die mindestens folgende drei Grundfunktionen erfüllen muss: gesicherte Abstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen, Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder;
- (5) **Fahrradparkhaus** eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern;
- (6) **Fahrradstraßen** durch Zeichen 244.1 und 244.2 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Straßen;
- (7) **Grüne Welle** die Koordinierung von Lichtzeichenanlagen, so dass mindestens 85 % des Radverkehrs ohne Halt mindestens drei aufeinanderfolgende Lichtzeichenanlagen mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Geradeaus-Richtung passieren können;
- (8) **Hauptstraße** eine Straße I. oder II. Ordnung im Sinne von § 20 Berliner Straßengesetz (BerlStrG);
- (9) **Mängel** Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen;
- (10) **Radfahrstreifen** durch durchgezogene Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 und 237 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) markierte Bereiche, die für den Radverkehr vorgesehen sind;
- (11) **Radschnellwege** selbstständig geführte Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohem Pendlerpotenzial über größere Entfernungen verknüpfen

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

- (1) **Abstellmöglichkeiten** Stütz- bzw. Haltevorrichtungen für Fahrräder mit der Möglichkeit, den Rahmen des Fahrrads sicher daran anzuschließen;
- (2) **Berliner Radverkehrsnetz** die Gesamtheit der miteinander verbundenen Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen und Radschnellwege;
- (3) **Fahrradbox** ein geschlossenes und abschließbares Fahrradparksystem, das Schutz vor Diebstahl, Witterung und Vandalismus bietet;
- (4) **Fahrradstation** eine Einrichtung, die mindestens folgende drei Grundfunktionen erfüllen muss: gesicherte Abstellmöglichkeiten in geschlossenen Räumen, Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder;
- (5) **Fahrradparkhaus** eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern;
- (6) **Fahrradstraßen** durch Zeichen 244.1 und 244.2 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO gekennzeichnete Straßen;
- (7) **Grüne Welle** die Koordinierung von Lichtzeichenanlagen, so dass mindestens 85 % des Radverkehrs ohne Halt mindestens drei aufeinanderfolgende Lichtzeichenanlagen mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Geradeaus-Richtung passieren können;
- (8) **Hauptstraße** eine Straße I. oder II. Ordnung im Sinne von § 20 Berliner Straßengesetz (BerlStrG);
- (9) **Mängel** Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder

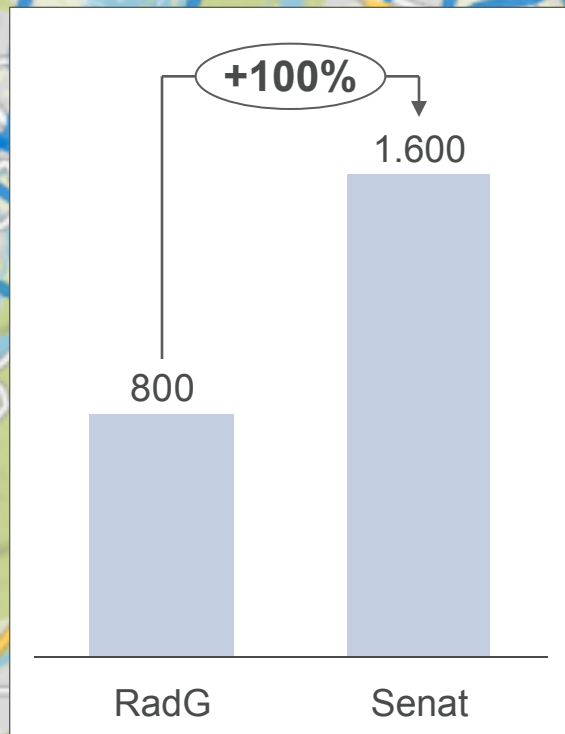
(8) *Hauptstraße* eine Straße I. oder II. Ordnung im Sinne von § 20 Berliner Straßengesetz (BerlStrG);

Quell- und Zielbereiche mit hohem Pendlerpotenzial über größere Entfernungen verknüpfen

Abweichend vom Berliner Radverkehrsgesetz (RadG) rechnet der Senat mit doppelt so vielen Hauptstraßen-Kilometern



Hauptstraßenkilometer, Angabe in Straßen-km



- Die Hauptstraßen gem. Berliner Straßengesetz 1. und 2. Ordnung sind in Summe 800 Kilometer lang
- Der Senat zieht jedoch eine andere Definition heran: das übergeordnete Straßennetz mit 1.600 Kilometer Hauptstraßen, mit der bei VLB gearbeitet wird
- Das verdoppelt die Menge der Hauptstraßen-Kilometer

Der Senat möchte zusätzlich auf allen Hauptstraßen gem. RadG hinaus Radwege bauen – was wir sehr begrüßen

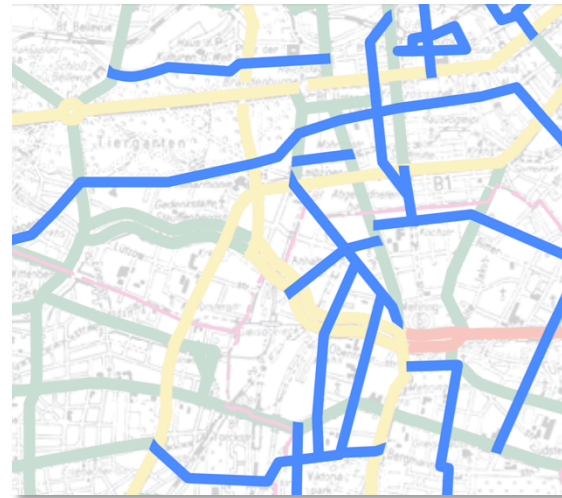


Grafische Darstellung der Unterschiede*

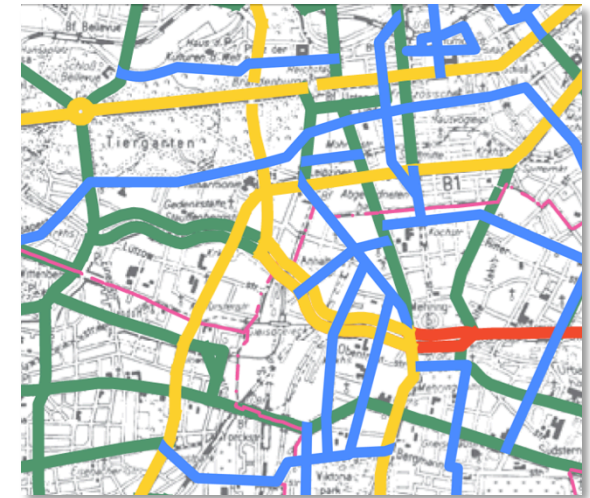
Hauptstraßen gem. RadG
(BerlStrG 1. und 2. Ordnung)



Zusätzliche Hauptstraßen
(Stufe III des StEP)



Hauptstraßen gem. Senat
(StEP)



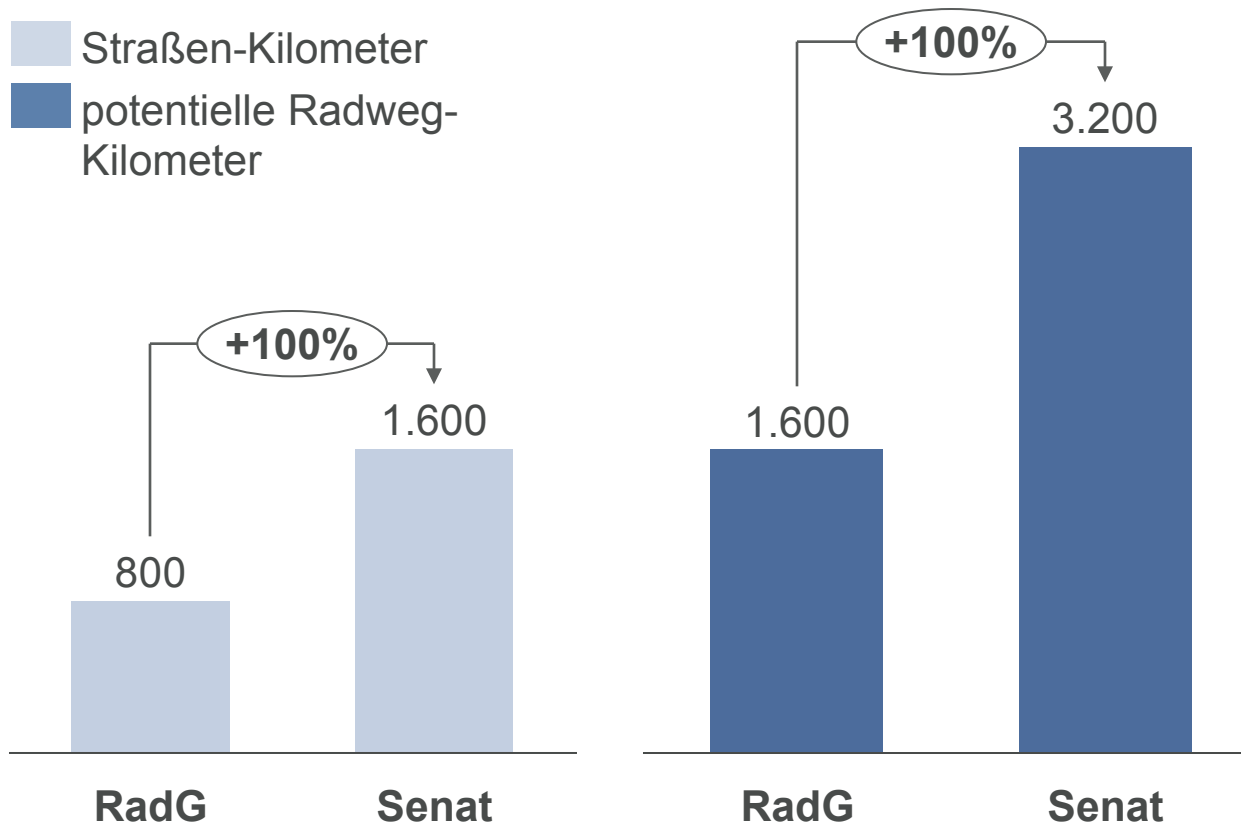
* Quelle aus StEP SenStadtUm / ausgewertet am 13.06.2016

Da Radwege an beiden Straßenseiten geplant sind, rechnet der Senat dann auch mit doppelt so vielen Radweg-Kilometern



Angaben in Kilometern

■ Straßen-Kilometer
■ potentielle Radweg-Kilometer



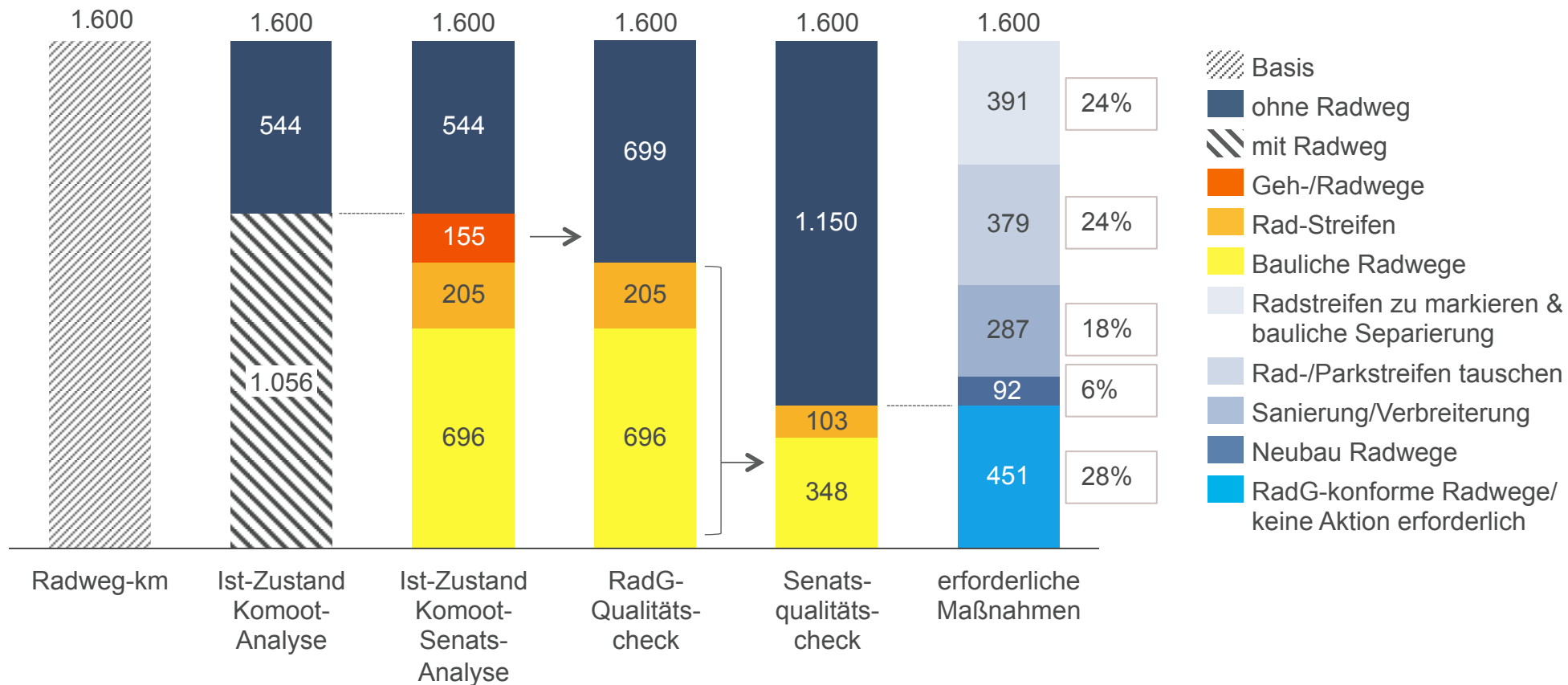
- Eine Hauptstraße soll an jeder Seite einen Radweg haben
- Dementsprechend verdoppelt sich auch die Zahl der potentiellen Radwege-Kilometer
- Volksentscheid plant mit 1.600 km, Senat mit 3.200 km Radwegen

**Wie viele km
Radwege sind zu
bauen?**

Auf Basis von eigenen Analysen und Senatsangaben wurde das Maßnahmenprogramm für Hauptstraßen detailliert



Herleitung der erforderlichen Maßnahmen für 1.600 km Radwege an 800 km Hauptstraßen



- 1) Komoot-Analyse auf Basis Openstreetmap-Daten: Wo sind Radverkehrsanlagen vorhanden, wo nicht
- 2) Senats-Analyse basiert auf Angaben aus der Kostenschätzung: Verhältniszahlen für existierende Radverkehrsanlagen übernommen
- 3) Gemeinsame Geh- und Radwege sind zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern nicht mehr vorgesehen
- 4) Senatsqualitätscheck: Annahme wurde übernommen, dass 50% aller Radverkehrsanlagen nicht in Ordnung sind
- 5) Erforderliche Maßnahmen orientieren sich an der Leitidee, schnell mit „Pinsel&Farbe“ sowie mit baulichen Separierungen zu arbeiten, Neuanlagen nur sparsam

**Wie breit ist
eigentlich so ein
Radweg an einer
Hauptstraße?**

Erläuterungen zur amtlichen Kostenschätzung Entwurf des Radverkehrsgesetz

Vorbemerkungen:

1. Der Gesetzentwurf enthält eine Vielzahl von Maßnahmenbeschreibungen. Bei der Kostenschätzung sind die 10 Ziele der Initiative der veröffentlichten 10 Ziele der Initiative
2. Eine Kostenschätzung im Sinne der Honorarleistung Phase 2, setzt eine Beurteilung voraus (Vorplanung). Aufgrund des Umfangs der Maßnahmen konnte dies im vorgegebenen Zeitrahmen auf Basis der Bauplanungsunterlagen vergleichbarer Projekte nicht durchgeführt werden. Es ist damit zu rechnen, dass bei einer konkreten Kostenschätzung die besonders schwierigen Aufgaben von Radverkehrsanlagen setzen in der Vorplanung und wurden bisher nur zeitgleich mit der Kostenschätzung, Leitungsbau, Tunneldeckenanlagen, etc. berücksichtigt (Synergieeffekte).
3. Nicht alle Maßnahmen konnten im engeren Zeitrahmen der Kostenschätzung berücksichtigt werden, auf eine Kostenschätzung muss das Kostenrisiko dargestellt.

Für die amtliche Kostenschätzung wurde mit diesen Durchschnittskosten gerechnet, obwohl die großstädtische Situation und der besondere Baugrund möglicherweise zu höheren Kosten führen könnten.

Kostenschätzung für 100 km Radschnellwege

Baukosten (auf der Basis des heutigen Vergleichswertes)	271.000.000 €
Baunebenkosten (u.a. Planungs-, Projektsteuererkosten) 20 % der Bausumme	54.000.000 €
Kostenschätzung für 100 km Radschnellwege (Summe gesamt)	325.000.000 €

Personalkosten (Verwaltung) siehe §§ 14 bis 17.

§ 7 Sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

Im Entwurf des Gesetzes werden Radverkehrsanlagen an den Straßen des Berliner Landesstraßenplans (Definition der Hauptstraßen im § 2 des Entwurfs) gefordert. Für diese Straßen gibt es keine Längenstatistik. Die Hauptverkehrsstraßen werden in Berlin aber im übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr (Verbindungsfunktionsstufen 0 bis 3) festgelegt. Die beiden Netze unterscheiden sich durch Bundesstraßen (Ortsdurchfahrten) und einen Teil der Verbindungsfunktionsstufe 3. Im Sinne der Zielstellung der Initiative (Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen) wurde das größere Netz bei der Kostenschätzung berücksichtigt.

Die Länge des übergeordneten Netzes beträgt rund 1.600 km, das entspricht 3.200 km Radverkehrsanlagen bezogen auf beide Straßenseiten. Radverkehrsanlagen sind derzeit an ca. 1.500 km Straßenseiten vorhanden. Hinzu kommen 100 km Bussonderfahrstreifen (Radfahren auf Bussonderfahrstreifen). Daraus ergibt sich ein Neubaubedarf von 1.800 km (inkl. Bussonderfahrstreifen) Radverkehrsanlagen/ Straßenseite. Da im Entwurf des RadG keine präzisen verpflichtenden Qualitätsstandards genannt sind, wurde sich an den Zielen der Initiative (u. a. Mindestbreite 2,0 m) orientiert.

Für die bestehenden Radverkehrsanlagen wurde angenommen, dass mindestens 50 % der Anlagen auf das geforderte Qualitätsniveau ausgebaut werden müssen (Ausbaubedarf für rund 750 km Radverkehrsanlagen/ Straßenseite, tatsächlich könnte dieser Anteil aber auch noch größer werden).

Für die Vergleichskostenermittlung wurden vorhandene aktuelle Bauplanungsunterlagen

Der hierfür ermittelte Wert beträgt rund 100.000 €/km Straßenseite Radverkehrsanlage (Baukosten)

Bei den **Vergleichskosten (oberer Wert)** werden neben Markierungsarbeiten/ Beschilderung, großflächige Fahrbahnanierungsarbeiten im Bereich der Radverkehrsanlagen, erhebliche bauliche Anpassungen in den Seitenbereichen, umfangreicher Aufwand an den ampeleerregelten

Da im Entwurf des RadG keine präzisen verpflichtenden Qualitätsstandards genannt sind, wurde sich an den Zielen der Initiative (u. a. Mindestbreite 2,0 m) orientiert.

entiert. In der Regel wird die Umsetzung im Zeitraums von 8 Jahren gefordert.

Dies betrifft alle berücksichtigten Kostenrisiken, die abgefragten Z...

Der Qualitätsaufschlag ist eine Erfindung des Senates und ist in keiner Weise nachvollziehbar begründet



„Aktivisten, die auf Definitionen starren“

- „ .. *Radverkehrsanlagen, die auch das Nebeneinander unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen ..*“
laut Radverkehrsstrategie des Senats ¹
- „ .. *Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende gegenseitig sicher überholen können ..*“
laut Definition RadG §7 Volksentscheid Fahrrad ²
- „ .. *Da im Entwurf des RadG keine präzisen verpflichtenden Qualitätsstandards genannt sind, wurde sich an den Zielen der Initiative (u. a. Mindestbreite 2,0 m) orientiert ..*“
laut Kostenschätzung des Senats ³
- „ .. *Radwegbreite von 2 m nur selten unter 200 € pro laufendem Meter Radweg zu realisieren sind ..*“
laut Senatsantwort auf Kleine Anfrage von Herrn Gelbhaar ⁴
- „ .. *Der hierfür ermittelte Wert beträgt rund 350.000 € /km Straßenseite Radverkehrsanlage. Für beide Werte wurde aufgrund der höheren Mindestbreiten ein Qualitätszuschlag eingeschätzt ..*“
laut Kostenschätzung des Senats ³

1) Radverkehrsstrategie Senat: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/strategie/download/radverkehrsstrategie_senatsbeschluss.pdf

2) Radverkehrsgesetz RadG <https://volksentscheid-fahrrad.de/wp-content/uploads/2016/04/Gesetz-zur-Foerderung-des-Radverkehrs-in-Berlin-RadG-2016-04-11.pdf>

3) Amtliche Kostenschätzung: http://stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/volksentscheid/download/amtliche_kostenschaetzung.pdf

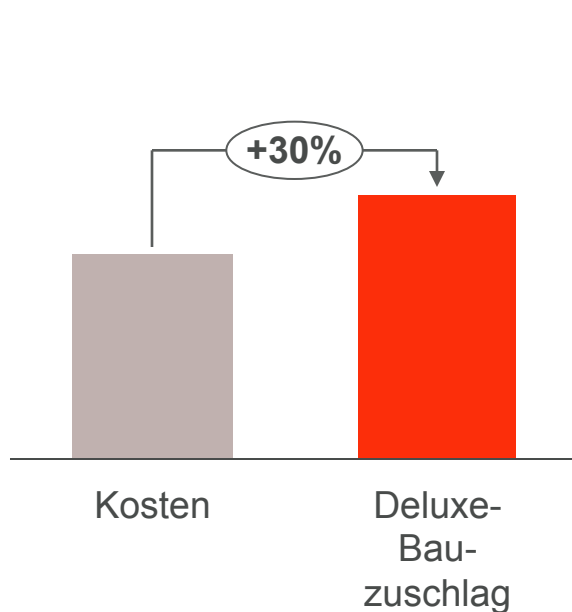
4) Antwort auf Kleine Anfrage in Drucksache 17/18296

Der Deluxe- und der Buddel-Zuschlag erklären weitere Unterschiede der Kostenrechnung zwischen Senat und RadG

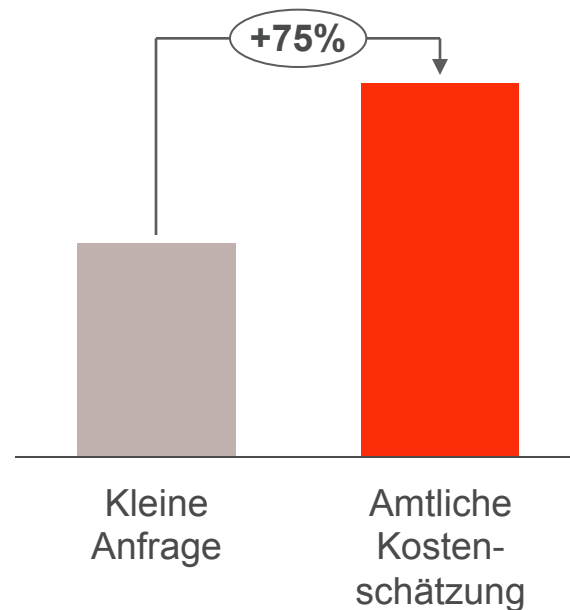


Überblick Kalkulationszuschläge des Senats

„Deluxe“-Zuschlag
145 Mio. Euro
zusätzlich



„Buddel“-Zuschlag
206 Mio. Euro
zusätzlich

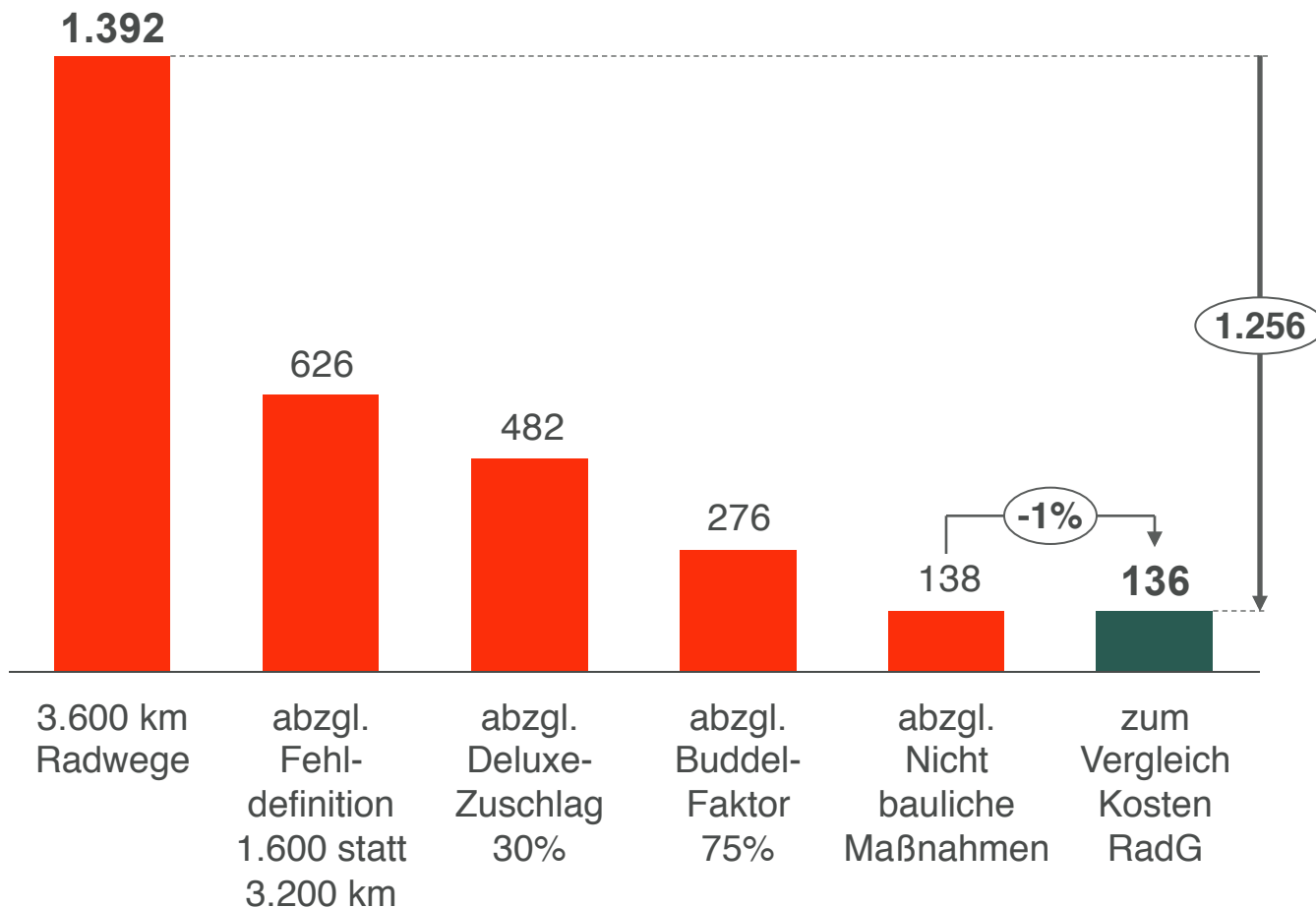


- **„Deluxe“-Zuschlag:**
 - Widersprüchliche, großzügigere Annahmen über die Breite von Radwegen an Hauptstraßen erhöhen Kosten um 30%
- **„Buddel“-Zuschlag:**
 - 75% zusätzliche Kosten ergeben sich aus
 - Fahrbahn-Sanierung (Lkw-Rinnen)
 - Anpassung Seitenbereich (überfällige Gehweg-Sanierungen)
 - Regenentwässerung



Die Hauptstraßen-Differenzen von 1,25 Mrd. Euro sind bis auf ein Prozent erklärbar

Überleitungsrechnung 1,4 Mrd. € Hauptstraßen-Kosten Senat auf 136 Mio. € RadG



■ Senat
■ RadG

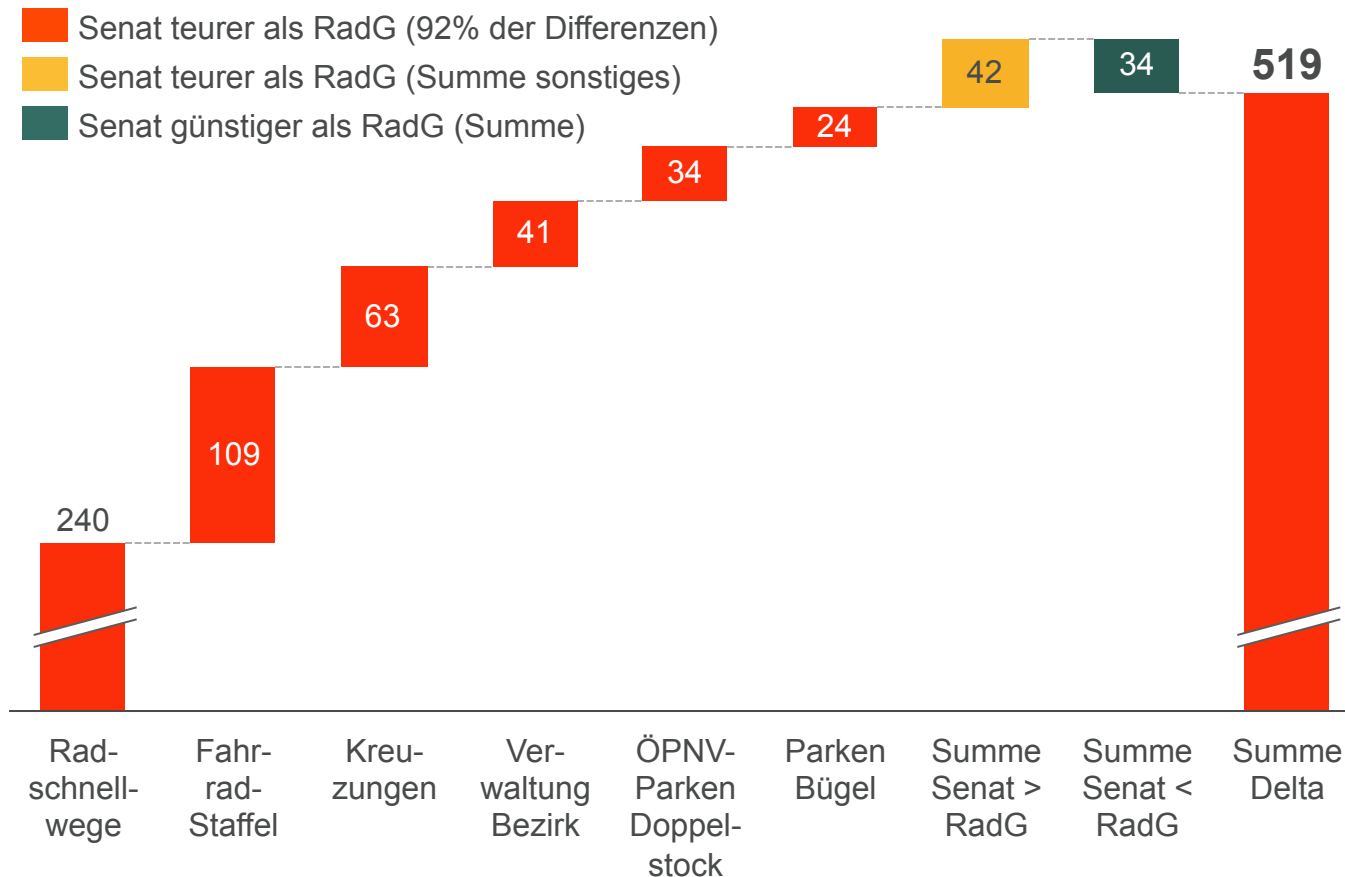
- Nicht alle Radwege müssen baulich erfolgen
- Die Differenzen von 1% ergeben sich ggf. aus Rundungsfehlern

PS: Probe-rechnung im Mathe-Test bestanden

Weitere 519 Mio. Euro Unterschiede ergeben sich aus sechs weiteren Positionen



Aufschlüsselung 519 Mio. € Unterschied Senat zu RadG bei allen anderen Maßnahmen, Angabe in Mio. € *



Ausgewählte Beispiele:

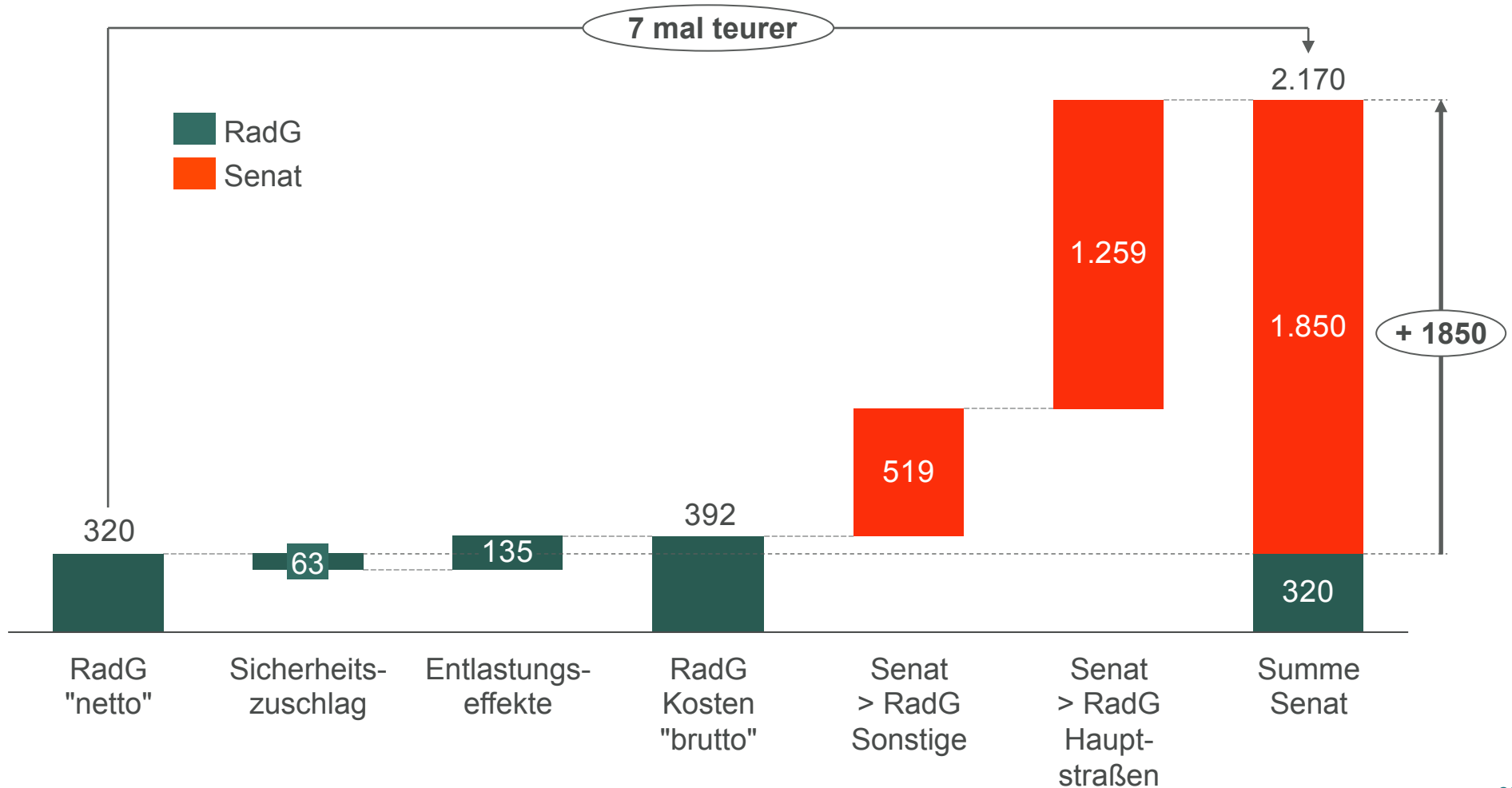
- (1) Kreative Lösungen statt mit Bagger durch die Landschaft (siehe Radbahn)
- (2) Stellenumwidmung wie heute auch bei der Fahrrad-Staffel
- (3) Mehr Pinsel, Farbe & Poller statt mit Bagger
- (4) Höherer Nachholbedarf eingeschätzt

* Summe Senat > RadG enthält u.a. noch Soko Raddiebstahl, Senatsstellen, Fahrradparken, Einbahnstraßen. Summe Senat < RadG enthält u.a. Kommunikation/PR, Verwaltung, Mängelbeseitigung, Entfernung Schroträder.

Senat will 1,8 Mrd. Euro mehr für die Radfahrer ausgeben als der Volksentscheid Fahrrad




Zusammenfassung Unterschiede Senat zu RadG, Angaben in Mio. €



Warum eine Drei-Sterne-Fahrradstadt, wenn man auch eine Fünf-Sterne-Fahrradstadt haben kann





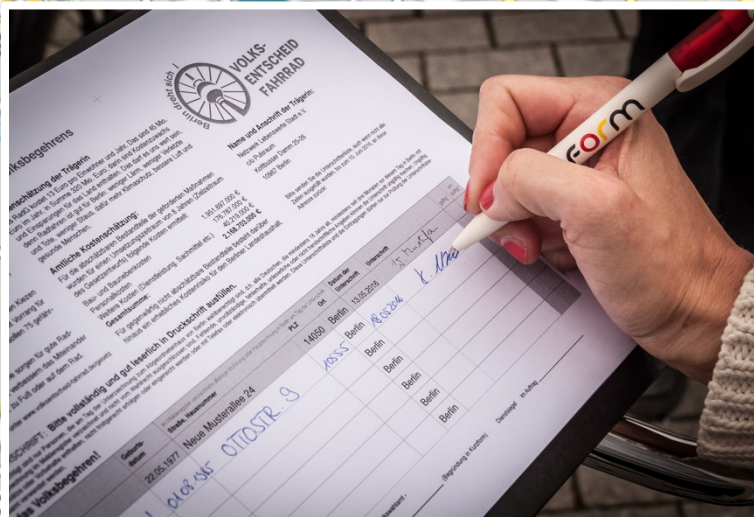
Wir begrüßen, dass der Senat doppelt so viele Radwege und in deutlich hochwertigerer Qualität bauen will, als das RadG vorsieht

Wir begrüßen, dass der Senat kräftig über das RadG hinaus investieren will: Das ist ein gutes Signal – für den Klimaschutz, für den Standort, für saubere Luft und für Jobs in Berlin

Sollte der Senat jedoch 2,1 Mrd. € nicht bereitstellen wollen, liefert das RadG mit seinem Gesamtkosten von 320 Mio. € ein schnelles, pragmatisches und günstiges Umsetzungsprogramm

Die Vorbereitung der Unterschriftenammlung:

16 Wochen Vorbereitungszeit,
1000 ehrenamtliche Arbeitsstunden



Über **250 Abgabestellen**
im ganzen Stadtgebiet

Diverse Schulungen und Infotreffen.





über 1400 Sammlerinnen und
Sammler in ganz Berlin

18. Mai – endlich geht's los



Unzählige Sammelaktionen.





Mobil an allen Ecken von Berlin



Sammelfieber!

Die Post von einem Tag



**Jemand noch nicht
unterschrieben?**



15.000 Unterschriften bei der ADFC-Sternfahrt



Tausend Dank
an Hunderte
sammelnde
Hände

Ihr wart
großartig!!!



VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD

**Berlin's
schnellster
Volksentscheid**
proudly presents ...

in 3 ½
Wochen



105.425

Unterschriften



Wir wollen einfach nur sicher und entspannt Radfahren



PR-
Agentur

Mond-
zahlen

Dialog
Vorwurf

(überrascht)

(sehr überrascht)

Wir müssen
reden ..



Wir reden bereits schon lange

Auszug von unseren Unterstützer-Verbänden



autofrei leben!



Mehr als 70 Klima- und Mobilitätswissenschaftler fordern sofortiges Handeln



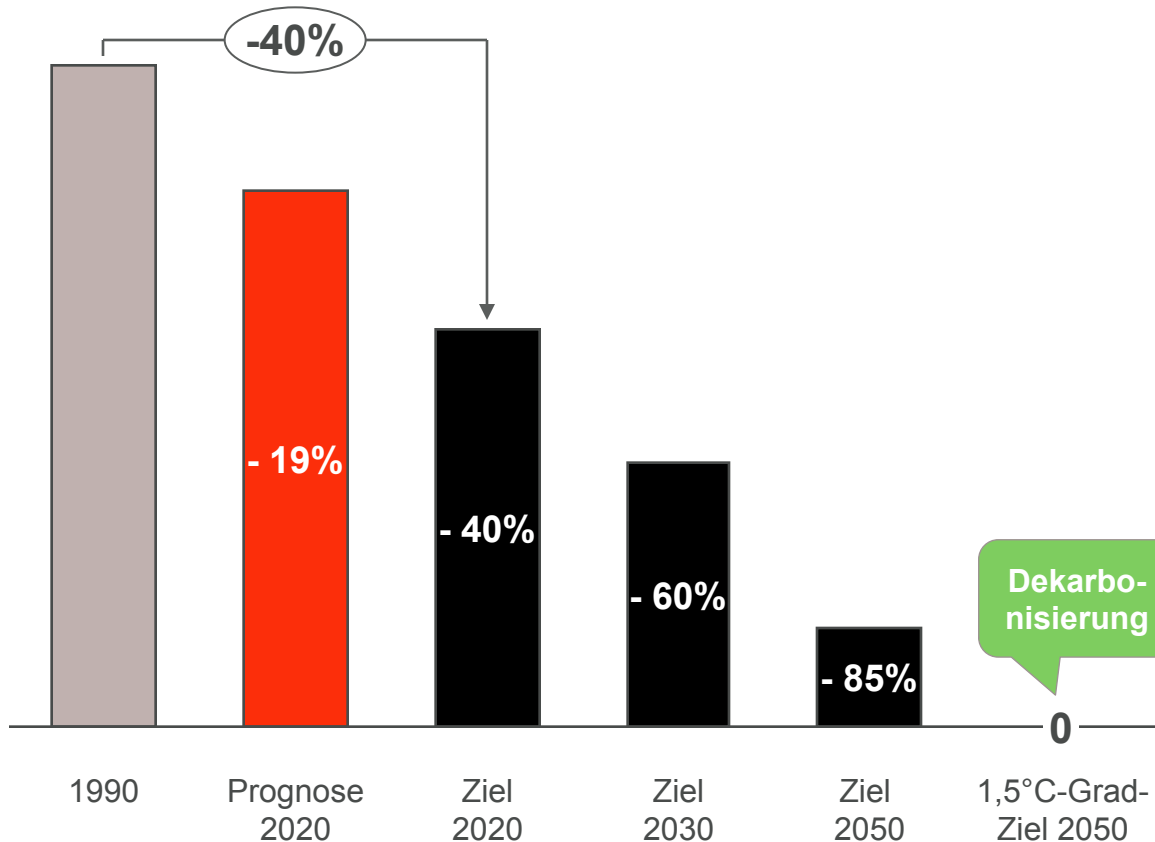
*Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister Müller,
setzen Sie das Radverkehrsgesetz mit Ihrer Mehrheit noch 2016 in Kraft.
Zeigen Sie der Welt, dass Sie Nachhaltigkeit und Partizipation ernst nehmen.
Bringen Sie den Stein ins Rollen – weltweit. **Berlin kann das.***



Berlin verfehlt weiter Klimaschutz-Ziele, wenn jetzt nicht Weichen gestellt werden



Verfehlung gesetzlich festgeschriebener Ziele: CO₂-Emissionen, Prognosen und Ziele gem. Berliner Energiewendegesetz¹ und das 1,5°-Grad-Ziel von Paris²



- Berlins Klimaschutz-Ziele sind spätestens seit Paris überholt und zu wenig ambitioniert: -100% statt -85% bis 2050 notwendig
- Eingeleitete Maßnahmen führen bis 2020 bestenfalls zu 19% Einsparung im Verkehrssektor
- Kurzfristige Ziel von -40% bis 2020 wird verfehlt, -60% schwer
- Wichtige Weichenstellungen für Langfristziel werden verpasst
- RadG leistet wichtigen Beitrag für – 40% im Verkehr

1) Quellen: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/studie_klimaneutrales_berlin/index.shtml und http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/klimaschutz/energiewendegesetz/download/EnergiewendeG_Bln_GESETZESTEXT.pdf

2) Um Erwärmung <1,5 ° zu halten, muss Dekarbonisierung (-100% in 2045 – 2055) erreicht werden (UNEP Emissions GapReport 2015). -85% reichen nicht.

Wenn die CDU aufs Fahrrad setzt, bleibt für die SPD nur noch die Flucht nach vorne



Die CDU – das Zünglein an der Waage

CDU-Konzept

So könnte Berlins erste Fahrrad-Autobahn aussehen!



04.06.2016

Fairer Mix – Initiatoren des „Radentscheids“ Angebot machen

Am 5. Juni findet die 40. Fahrradsternfahrt in Berlin und Brandenburg statt. Dazu erklärt der
Generalsekretär der CDU Berlin, Kai Wegner:

Außerdem fordere ich Herrn Geisel auf, den Initiatoren des „Radentscheids“ ein Angebot zu ma-
chen. Die sinnvollen und machbaren Vorschläge sollten aufgegriffen werden. Dann könnte es wie

Bild

NEWTICKER

Wegner: Senat muss Berlins Fahrradinfrastruktur verbessern



Berlin (dpa/bb) - Der Generalsekretär der Berliner CDU, Kai Wegner, hat nach dem schlechten Abschneiden der Hauptstadt bei einem bundesweiten «Fahrradklimatest» adäquate Lösungen vom Senat gefordert.

CDU

BERLIN

entdeckt das Fahrrad

Das Berliner Radverkehrsgesetz jetzt beschließen— das würde Taktik, aber auch Größe zeigen



Nach 100.000 Unterschriften und einem Gespräch am 18. Juli





Lieber mehr ...

#RadGenossen

als

#AutoSozen



Jan Stöß (SPD)
Metropolen-Beauftragter der SPD



Michael Müller (SPD)
Reg. Bürgermeister Berlin



Der „Volksentscheid Retten“ hilft uns – wir helfen beim Sammeln

- Volksentscheid-retten will **Planungssicherheit für Initiativen:**

- **Feste Fristen auch für Senat** (vgl. Mietenvolksentscheid)
- Volksentscheide **auf Wahltag** legen (vgl. Energie-Volksentscheid)
- **Höhere Verbindlichkeit** von Volksentscheidungen durch Einspruchsreferendum (vgl. Tempelhofer Feld-Gesetz)

- Volksentscheid-retten und –Fahrrad streben für den Volksentscheid den **Bundestagswahltermin 2017** an

- **Sammler Volksentscheid Fahrrad unterstützen**

Volksentscheid-retten beim Endspurt Unterschriftensammlung



Wir werden das RadG für gute und sichere Radwege in Kraft zu setzen



Nächste Schritte

Juli	Offizielles Zählergebnis wird festgestellt
...	Prüfung durch den Senat, Wahlkampfmanöver und Verzögerungstaktiken ?!?
...	CDU nutzt Fahrrad-Chance im Wahlkampf, Müller nimmt mit Flucht nach vorne RadG an ?!?
	Abgeordnetenhaus-Wahl, neue Regierungskoalition, ggf. Aufnahme in Koalitionsvereinbarung ?!?
bis Okt. - Dez.	Rechtliche Prüfung des Berliner Radverkehrsgesetz (RadG) abgeschlossen
Jan - März 2017	ggf. Annahme des RadG durch Senat/ Abgeordnetenhaus
März - Juni 2017	Unterschriftensammlung „Volksbegehren 180.000“
Sept. 2017	Volksabstimmung bei der Bundestagswahl





Berlin dreht sich

**VOLKS-
ENTSCHEID
FAHRRAD**

www.volksentscheid-fahrrad.de



**WIR
GEBEN
GRÜNES
LICHT**



AMPELMANN
BERLIN