

Wahlprüfsteine 2023 – Bezirkswahl Friedrichshain-Kreuzberg



	SPD	B90/Grüne	DIE LINKE	FDP
<p>1. Sind Sie dafür, an der Warschauer Straße einen Fahrstreifen für den Radverkehr umzuwidmen (ggf. in welchem Abschnitt), oder welche Vorschläge haben Sie sonst zur Verbesserung der Radverkehrssituation dort?</p>	<p>Die Warschauer Straße ist leider, sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr, trotz des eingerichteten Radstreifens wahrlich noch nicht ideal für die unmotorisierte Verkehrsteilnehmer*innen. Der Radstreifen braucht dringend sichernde Maßnahmen, d.h. eine bauliche Abtrennungen zum motorisierten Verkehr. Da wir als SPD Xhain auch für eine Temporeduzierung von 50 auf 30km/h auf allen Straßen plädieren, steht hier auch diese Maßnahme an. Die wichtigste Aufgabe für eine vernünftige Verkehrsplanung liegt allerdings am Ende der Warschauer Straße: der Umbau der Kreuzung Frankfurter Tor, als unfallträchtigste Kreuzung in Berlin.</p>	<p>Die 2016 angelegten Radwege im nördlichen Teil der Warschauer Straße haben die Situation deutlich verbessert, entsprechen aber nicht den heutigen Anforderungen durch das Mobilitätsgesetz. Es ist geplant, auf der Warschauer Straße Radwege nach den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu errichten. Diese werden breit genug zum Überholen und physisch geschützt sein. Dies wird nur möglich sein, indem ein Kfz-Fahrstreifen entfällt. Die Liefer- und Ladezonen sollen erhalten bleiben. Insbesondere für den Bereich Warschauer Brücke bis zur Oberbaumbrücke besteht dringender Handlungsbedarf, um den Straßenraum zugunsten der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs neu zu ordnen.</p>	<p>DIE LINKE. Friedrichshain-Kreuzberg ist für einen breiteren Fahrstreifen für den Radverkehr auf der Warschauer Straße. Mit Blick auf den beschränkten Raum sollte im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erörtert werden, ob der Radfahrstreifen auf Kosten der Parkplätze anstelle der Verengung auf nur eine Spur für den Autoverkehr realisiert werden sollte.</p>	<p>Der Radweg an der Warschauer Straße muss vorbereitet werden und entsprechend zur Straße hin abgesichert werden. Eine sichere räumliche Trennung von Auto- und Radverkehr ist die Grundlage für schnellen und sicheren Verkehr. Eine Veränderung des Radweges allein reicht jedoch nicht. Es braucht mehr Fahrradstellplätze, die an der Absperrung auf der Warschauer Brücke abgestellten Räder beeinträchtigen den Radweg und stören den Verkehrsfluss. Unklare Verkehrsverhältnisse, wie etwa an der Ostseite der Warschauer Brücke, führen immer wieder zu Konflikten und Unfällen, um dem entgegenzuwirken, braucht es eine klare und verständliche Beschilderung und Markierung. Auch im Bereich zur Mühlenstraße ist die Radverkehrsführung ungenügend und muss verbessert werden. Da unklar ist wann und in welcher Form ein gesicherter Radweg auf der Warschauer Straße entstehen wird, sind wir als Freie Demokraten auch offen für einen Ertüchtigung der Modersohnstraße für einen sicheren und guten Radverkehr. Die Lücke der (geplanten) Radschnellverbindungen in diesem Bereich muss angegangen und geschlossen werden.</p>

<p>2. Sind Sie dafür, am Bersarinplatz einen Fahrstreifen für den Radverkehr umzuwidmen oder welche Vorschläge haben Sie sonst zur Verbesserung der Radverkehrssituation dort?</p>	<p>Um die Fahrradstraße Weidenweg – Rigaer Straße durchgängig zu einer attraktiven und sicheren Straße für die Radfahrer*innen zu machen, muss eine Lösung für den Bersarinplatz gefunden werden. Für uns als Sozialdemokrat*innen darf das allerdings nicht zu Lasten des ÖPNV gehen – die Tramlinien müssen hier Vorrang haben vor allen anderen Verkehrsteilnehmer*innen, da sie vornehmlich eine Teilhabe aller garantieren. Deshalb ist es wichtig nicht nur eine sichere Führung für Radfahrende am Bersarinplatz zu implementieren, sondern den Zugang zur Haltestelle der M10 für Fußgänger*innen und besonders für Schüler*innen zu verbessern.</p>	<p>Voraussichtlich zu Beginn des Jahres beginnt ein vollständiger Umbau der Petersburger Straße. Je Richtungsfahrbahn sind in der Regel zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Der ruhende Verkehr ist am jeweils rechten Fahrbahnrand in einem 2,50 m breiten Parkstreifen angeordnet. In den Seitenräumen sind ausgehend von den Parkstreifen ein 2,50 m breiter Radweg, ein 2,50 m breiter Grün- und Pflanzstreifen sowie ein Gehweg mit 2,75 m breiter Plattenbahn vorgesehen. Anschließend an diese Maßnahme muss auch der Lückenschluss über den Bersarinplatz zum Frankfurter Tor geplant und der Anschluss der Fahrradstraßen Rigaer Straße und Weidenweg verbessert werden. Die Radweg-Verbindung von Bersarinplatz zum östlichen Weidenweg wurde bereits 2019 hergestellt.</p>	<p>Die Situation für den Radverkehr am Bersarinplatz ist höchstproblematisch, weshalb der Platz grundlegend planerisch umgestaltet werden, um die zerstückelte Fahrradstraße voll zur Geltung zu bringen und die Gefährdung nicht für Radfahrenden, sondern auch für Fußgänger*innen deutlich zu reduzieren. Der Übergang vom Pop-Up-Radweg Richtung Süden auf den alten Fahrradweg neben dem Fußgängerweg und die enge Führung in der Kurve sind aus unserer Sicht so gefährlich, dass eine Umwidmung einer Spur auf der Straße notwendig ist, bis eine angemessene bauliche Umgestaltung des Platzes umgesetzt werden kann.</p>	<p>Die Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr am Bersarinplatz ist ungenügend und entspricht nicht der Nachfrage. Die Radwege sind in keinem guten Zustand und auch zu schmal. Mehrere Engstellen, fehlende Ampeln, sowie Standplätze zum Abbiegen für Radfahrer verlangsamen den Verkehr und führen zu Konflikten. Erste Schritte zur Verbesserung der Verkehrssituation, wären eine optimierte Ampelschaltung, farbliche Markierungen fürs Abbiegen, bessere Sichtbarkeit der Tempo 30 Schilder und ein konsequentes durchsetzen. Ein einfacher Pop-up Radweg wäre unzureichend. Viel mehr muss die Verkehrssituation am Bersarinplatz grundlegend überdacht werden. Für eine Umgestaltung sehen wir mehrere Optionen, ggf. wäre auch eine Verengung der Fahrbahn und Erweiterung des Radweges eine tragbare Möglichkeit oder aber auch eine grundlegende Neugestaltung des Platzes. Letztendlich ist bei allen Varianten entscheidend, dass das gesamte Verkehrsgeschehen in den Blick genommen wird und es eine klare und räumliche Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmern gibt. Es ist ein Fehler der Regierung, dass der Bersarinplatz nicht in den Maßnahmenkatalog Mobilitätswende aufgenommen wurde.</p>
<p>3. Was schlagen Sie vor, um die hohe Zahl an Fahrradunfällen am Frankfurter Tor zu reduzieren?</p>	<p>Wie bereits in Frage 1 angesprochen, ist der versichernde Umbau der Kreuzung Frankfurter Tor sicherlich eine der wichtigsten Aufgaben einer vernünftigen Verkehrspolitik</p>	<p>Das Frankfurter Tor ist Berlins gefährlichste Kreuzung. Daher sehen wir hier dringenden Handlungsbedarf, um alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Radfahrende und Zufußgehende als besonders "vulnerable" Verkehrsteilnehmende zu schützen. Als Partei setzen wir uns für einen Umbau der</p>	<p>Das Frankfurter Tor ist seit Jahrzehnten ein Unfallschwerpunkt und führte regelmäßig die Liste der Unfallkreuzungen an. Es wurden bereits erste bauliche Änderungen vorgenommen</p>	<p>An keiner anderen Kreuzung in Berlin kommt es zu so vielen Unfällen wie am Frankfurter Tor. Ein bisschen Farbe und guter Wille allein wird die hohe Zahl an (Fahrrad)unfällen nicht vermindern. Um die Lage zu verbessern, muss die Ampelschaltung angepasst werden, mehr</p>

	<p>in Friedrichshain – die Zahl der Unfälle macht das deutlich. Einerseits ist dabei die Führung entlang der Frankfurter Allee zu verbessern, d.h. Radverkehr und abbiegender motorisierter Verkehr muss getrennt werden, andererseits ist der Radstreifen von der Warschauer kommend Richtung Petersburger Straße zwischen den motorisierten Verkehrsstreifen ein extremes Sicherheitsrisiko für Radfahrende – hier muss dringend eine Änderung der Verkehrsführung vorgenommen werden.</p>	<p>Kreuzung im Sinne der Vision Zero ein. Als erster Schritt sollen in diesem Jahr alle Richtungen separate Linksabbiegerampeln erhalten. Nicht weniger wichtig ist eine konsequente Durchsetzung von Verkehrsregeln, die der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen dienen. Auch Polizei und Innenverwaltung müssen der Verkehrssicherheit eine höhere Priorität einräumen. Die verabschiedeten 60 neuen Blitzer müssen so schnell wie möglich angeschafft werden. Die Verkehrskontrollen müssen verstärkt werden und Regeln, wie etwa das Abbiegen im Schrittempo oder das Vorhandensein eines verpflichtenden Abbiegeassistenten bei LKW müssen wirksam und konsequent sanktioniert werden. Zudem muss auch an innerstädtischen Bundesstraßen, wie der Frankfurter Allee durchgängig Tempo 30 angeordnet werden können. Für die hierfür notwendige Änderungen der Straßenverkehrsgesetzgebung setzen wir uns gemeinsam mit Annika Gerold, unserer Stadträtin für Verkehr, weiter ein. Zusätzlich fordern wir, die Personalmittel für den Verkehrsbereich weiter aufzustocken, damit dringend notwendige Umbauten schnell angegangen werden können.</p>	<p>wie die separate Rechtsabbiegespur in der Warschauer Straße. Für alle zugelassenen Linksabbiegerelationen ist zudem eine gesicherte Signalisierung geplant. In Fahrtrichtung Osten ist dazu ein zusätzlicher Signalquerschnitt am Mittelstreifen vorgesehen (Einbau von Lichtsignalauslegermast). Die Umsetzung ist im Laufe des Jahres 2023 vorgesehen. Bei Bedarf sind anschließend weitere Verbesserungen zu prüfen.</p>	<p>Kontrollen, um insbesondere das regelwidrige und besonders gefährliche Parken auf Radweg zu unterbinden und Radwege räumlich und baulich getrennt werden. Die geplante Errichtung von separate Linksabbiegerampeln ist eine sinnvolle Maßnahme Unfälle zu reduzieren. Ein Ampelblitzer würde unserer Auffassung nach auch für mehr Sicherheit an der Kreuzung sorgen. Parkplätze müssen stellenweise für Radverkehr, ÖPNV und die Anpassung an den Klimawandel umgewidmet werden. Das die Autos nicht einfach verschwinden, ist die politische Aufgabe, Alternativen zu schaffen, bspw. Parkhäuser. Eine willkürlich festgelegte Zielmarke lehnen wir ab, da die Gegebenheiten vor Ort stets berücksichtigt werden müssen.</p>
<p>4. Was schlagen Sie vor, um den Radverkehr am Kottbusser Tor zu stärken?</p>	<p>Am Kottbusser Tor muss dringend der Radverkehr gesichert geführt werden.</p>	<p>Am Kottbusser Tor kam es bereits mehrfach zu tödlichen Unfällen. Auch hier sehen wir dringenden Handlungsbedarf. Zwar wurden bereits Umbauarbeiten vorgenommen, Ampeln umprogrammiert und Furten rot markiert, allerdings reicht das noch nicht aus, um die Kreuzung ausreichend sicher zu gestalten. Insbesondere die Abbiegesituation des Radverkehrs muss weiter verbessert werden. Als Ort vielfältiger Problemlagen und Herausforderungen sollte der Kotti zudem ganzheitlich betrachtet werden. Lösungen, wie etwa für die Erhöhung der Verkehrssicherheit,</p>	<p>Am Kottbusser Tor wurden 2020 Ampelsignalschaltungen geändert, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, und 2021 wurden die Radverkehrsfurten rot unterlegt, um auf den Radverkehr besser aufmerksam zu machen. Wir unterstützen weitere Verbesserungen für den Radverkehr, die im Rahmen der vom Senat angekündigten</p>	<p>Die Verkehrsführung am Kottbusser Tor ist unübersichtlich und gefährlich. Einfache Lösungen die Situation nachhaltig zu verbessern, sehen wir nicht. Wir unterstützen die Pläne der Radbahn, diese sehen einen Radweg im südlichen Bereich des Kreisels vor. Nur eine grundsätzliche Neuordnung des „Kotti“ kann den Ansprüchen einer modernen Mobilitätsplanung gerecht werden.</p>

		<p>können und sollen im Rahmen eines Gesamtkonzept mit anderen Faktoren zusammengedacht werden. So gehört für uns auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität, ein ökologischer Umbau, Begrünung, Verstärkung von Beleuchtung, Reinigung, Ordnung und aufsuchende Sozialarbeit zum Gesamtkonzept, auch um die allgemeine Sicherheit zu erhöhen. Nach unserer Vorstellung sollte das Nadelöhr Kottbusser Tor entschärft und die Skalitzer Straße ebenfalls eine zeitgemäße Radinfrastruktur erhalten. So kann im Rahmen der Pop-up-Radwege und deren Verstetigung eine gut ausgebaute Radstrecke vom Kulturforum am Potsdamer Platz bis an den Mauerpark entstehen.</p>	<p>Umgestaltung der Mittelinsel und Veränderungen der Verkehrsführung vorgenommen würden. Eine eigene Fahrspur für den Radverkehr mit einer baulichen Trennung (protected bike lane) sollte das Ziel sein. Bei Bedarf sind anschließend weitere Verbesserungen zu prüfen.</p>	
<p>5. Sind Sie für mehr Fahrradstraßen im Bezirk und dafür, in den bestehenden Fahrradstraßen den Autoverkehr deutlich zu reduzieren, z.B. durch Einbahnstraßen, Filter oder Beschränkung der Zufahrt auf Anwohnende (statt Anlieger)?</p>	<p>Wir haben als SPD-Fraktion bereits mehrere Fahrradstraßen im Bezirk gefordert, ich selbst habe die Fahrradstraße Revaler eingefordert und meine Kollegin Tessa hat wiederum eine Fahrradstraße in der Colbestraße und die Sicherung der Rigaer als Fahrradstraße gefordert. Zusammenfassend kann man sagen, wir sind es als SPD-Fraktion die in den letzten Jahren mehr Fahrradstraßen gefordert haben als andere Fraktionen. Wie Du weißt, bin ich eine Kämpferin für mehr Schulwegsicherheit, für</p>	<p>Ja, denn Fahrradstraßen haben für den Radverkehr eine große Bedeutung. Wir befürworten und unterstützen die Einrichtung weitere Fahrradstraßen. Wichtig ist: Fahrradstraßen müssen nicht nur als solche beschildert werden, sondern auch entsprechend baulich oder verkehrsplanerisch gestaltet werden. Daher setzen wir weiterhin auf modale Filter wie den versenkbaren Poller in der Körtestraße oder gegenläufige Einbahnstraßen, wie im Weidenweg. Mit der Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen wollen wir einen Beitrag für eine klimaresiliente, lebenswerte Stadt leisten. Fahrradstraßen bieten sich für solche Maßnahmen besonders an, da der Autoverkehr dort grundsätzlich nur zu Gast sein soll. In Fahrradstraßen, wo die Zulassung von motorisiertem Anwohner*innen- bzw. Anliegerverkehr notwendig ist, kann durch eine deutliche Reduzierung der Parkplätze der motorisierte Verkehr weiter reduziert und dadurch sowohl die Verkehrssicherheit als auch</p>	<p>DIE LINKE. Friedrichshain-Kreuzberg setzt sich grundsätzlich für mehr Fahrradstraßen im Bezirk ein. Wichtig ist dabei für uns, dass die Voraussetzungen dafür stimmen. Einbahnstraßen scheinen momentan das geeignetste Mittel zu sein, damit in Fahrradstraßen wirklich ein Vorrang für den Radverkehr entsteht und die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert wird.</p>	<p>Wir sind für mehr Fahrradstraßen, insbesondere für den bezirksübergreifenden Ausbau von Radschnellwegen, der in den vergangenen Jahren nicht ausreichend vorangekommen ist. Aufeinander abgestimmte Strecken für Autos und Fahrräder sorgen für einen besseren und sicheren Verkehrsfluss für alle. Gerade bei Parkvorgängen auf großen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen führen Parkvorgänge bei gleichzeitigem Fahrradverkehr zu erheblich reduzierter Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer:innen, daher begrüßen wir eine Reduzierung des Autoverkehrs auf Fahrradstraßen. Welche der von Ihnen aufgeführten Maßnahmen geeignet oder überhaupt sinnvoll ist, können wir pauschal nicht beantworten. Die allgemeine Nutzung von Pollern in Wohngebieten sehen wir äußerst kritisch, da dadurch der Umgangsverkehr deutlich</p>

	Verkehrsberuhigung und für die Einrichtung von Kiezblocks durch die von Dir erwähnten Maßnahmen. Unser kommunales Wahlprogramm spricht dazu auch eine eindeutige Sprache – wir brauchen viel mehr davon.	die Aufenthaltsqualität verbessert werden.		erhöht wird und eine exzessive Aufstellung von Pollern das Straßenbild negativ beeinträchtigt.
6. Sind Sie dafür, im Bezirk an deutlich mehr Straßen das Tempo von 50 auf 30 km/h zu reduzieren, insbesondere wo kein gesonderter Radweg besteht?	Von der SPD-Fraktion kommt die Forderung der Temporeduzierung auf übergeordneten Straßen von Tempo 50 auf 30 km/h, ganz speziell auch auf der Frankfurter Allee.	Der Bezirk hat bereits heute alle Nebenstraßen mit Tempo 30 oder weniger ausgewiesen. An Hauptstraßen ist die Anordnung von Tempo 30 leider weiterhin nur beim konkreten Nachweis von besonderen (also deutlich über die "normale" Gefährlichkeit einer Straße hinausgehenden) Gefahren, aus Immissionsschutzgründen oder direkt vor besonders sensiblen Einrichtungen wie Kitas, Schulen oder Altersheimen. Wir unterstützen daher die Forderungen, die alle Verkehrsstadträt*innen parteiübergreifend an das Bundesverkehrsministerium gerichtet haben: Die im Ampel-Koalitionsvertrag vorgesehene Reform von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung müssen schnellstmöglich angegangen werden, damit die Kommunen vor Ort die Vision Zero auch umsetzen können. Verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Konzepte müssen in Zukunft ausreichen, um verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Tempo 30 zu begründen.	Wir wollen Tempo 30 konsequent auf alle in die Zuständigkeit des Bezirks fallenden Straßen ausweiten.	Wir denken Mobilität ganzheitlich. Eine Absenkung des Tempolimits kann insbesondere negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Unser Anspruch ist es überall dort, wo die Nachfrage für eine spezifisches Mobilitätsangebot besteht, sollte dieses auch bedient werden.
7. Unterstützen Sie die partielle Asphaltierung von Kopfsteinpflaster (nur Fahrstreifen ohne Parkplätze) und wenn ja, welche	Ja, diese partielle Asphaltierung von Kopfsteinpflaster, um eine sichere Führung von Radverkehr zu gewährleisten, halten wir für richtig. Mögliche Straßen	Ja, wobei im Einzelfall geprüft werden sollte, ob der gesamte Fahrstreifen (wie etwa in der Mariannenstraße) oder nur ein Radstreifen (wie in der Grimmstraße) asphaltiert wird. Oberste Priorität hat für uns der Umbau der Gärtnerstraße, die mit der Mainzer Straße und der Modersohnstraße eine Fahrradstraße als	Wir unterstützen die Teilasphaltierung für Fahrrad-Fahrstreifen, allerdings nicht für den Autoverkehr. Priorität bei der Umsetzung müssen dabei Straßen mit hoher Netzwirkung haben, also neue	Bei einem hohen Aufkommen von Radverkehr fordern wir eine Asphaltierung von Straßen mit Kopfsteinpflaster. Grundsätzlich priorisiert werden sollen (Neben)Straßen, die bereits Fahrradstraße sind, als solche in Betracht kommen und auf denen das Fahrradfahren durch

<p>Straße(n) würden sie priorisieren?</p>	<p>sind u.a. die Voigtstraße, die Niederbarnimstraße, die Simon-Dach, die Samariterstraße, die Gärtnerstraße.</p>	<p>Nord-Süd-Verbindung durch den Boxhagener Kiez werden soll. Weiter Planungen gibt es etwa für die Bergmannstr./Marheinekeplatz, Reichenberger Str., Paul Lincke-Ufer und die Scharnweberstraße.</p>	<p>Fahrradstraßen wie von der Modersohnbrücke in die Gärtnerstraße, oder Straßen, in denen das Kopfsteinpflaster zu großen Beeinträchtigungen durch Fahrradfahrende auf Gehwegen oder Grünflächen führt wie am Paul-Linke-Ufer oder in der Samariterstraße.</p>	<p>Kopfsteinpflaster quasi nicht möglich ist, wie etwa auf Teilen der Reichenbergerstraße. Bei Straßen an denen ohnehin bauliche Maßnahmen geplant sind, sollte eine Asphaltierung stets in Betracht kommen. In Straßen in denen eine Asphaltierung, z.B. aus historischen Gründen, nicht möglich oder sinnvoll ist, bietet sich das Verlegen von gerumpeltem Beton-Pflaster an. Dies ist nicht nur günstiger als Naturpflaster und optisch kaum von diesem zu unterscheiden, sondern sorgt auch für ein besseres und bequemerer Fahrerlebnis.</p>
<p>8. Was schlagen Sie vor, um die Personalsituation im Straßen- und Grünflächenamt zum Thema Radverkehr zu verbessern?</p>	<p>Einerseits muss mehr Geld über die Senatsverwaltung für Finanzen für die Verkehrswende zur Verfügung gestellt werden, andererseits braucht es natürlich auch eine Fachkräfteoffensive, um entsprechendes Personal überhaupt gewinnen zu können. Wir haben in der vergangene Januar-BW zudem eine Anfrage zur Personalsituation im SGA gestellt, um mit den Infos mehr Erkenntnisgewinn zu erzielen. Die Beantwortung steht noch aus.</p>	<p>Unser Straßen- und Grünflächenamt ist bisher im Bereich Radverkehr im Vergleich zu anderen Bezirken glücklicherweise recht gut aufgestellt. Das liegt auch daran, dass die Planer*innen im Bezirk politische Rückendeckung haben und ihre Ideen zur Verwirklichung der Mobilitätswende verwirklichen können. Jedoch merken auch wir in Friedrichshain-Kreuzberg die Konkurrenz um die entsprechenden Fachkräfte sehr deutlich. Ein großes Problem ist dabei die unterschiedliche Bezahlung. Der Bezirk muss als Arbeitgeber nicht nur mit der Privatwirtschaft konkurrieren, sondern auch mit Landes- und Bundesbehörden. Die Mobilitätswende in Berlin kann aber nur gelingen, wenn auf Landes- wie auf Bezirksebene gleich gute Arbeitsbedingungen herrschen.</p>	<p>Friedrichshain-Kreuzberg gelang es über längere Zeit vergleichsweise gut, entsprechende Stellen auch zu besetzen. Mittlerweile hat sich allerdings auch in unserem Bezirk der Personalmangel wieder verstärkt, und konkrete Projekte können nicht zeitnah umgesetzt werden, weil Planer*innen fehlen. Hier müssen von Landesebene die Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Bezahlung in den Bezirken an das höhere Niveau der Landesebene angeglichen wird, sodass die Stellen auch in unserem Bezirksamt attraktiver werden.</p>	<p>Falsche Prioritätensetzung im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg bindet wichtige Kapazitäten und hemmt die Entwicklung des Bezirks, nicht nur beim Radverkehr, sondern in vielen Kernbereichen (z.B. Reinigung von Parks, Sauberkeit und Sicherheit des öffentlichen Raums, Ordnungsamt,...). Statt personalintensiver Vorbereitung von Experimenten wie im Graefekiez (die zumal juristisch äußerst riskant sind) soll sich der Bezirk auf die zentralen Aufgaben fokussieren. Die Personallage in der Verwaltung muss grundsätzlich verbessert werden. Als einen wichtigen Schritt wollen wir eine Verwaltungsreform umsetzen. Durch neue und bessere Strukturen mit einer Ebene zentral beim Land Berlin, statt wie bisher auf zwei Ebenen, werden Doppelstrukturen beseitigt, Zuständigkeiten klar und Effizienzen gehoben.</p>