

Wahlprüfstein zu den Wahlen 2021 der Bezirksverordnetenversammlung in Reinickendorf und zum Abgeordnetenhaus

erstellt durch die Bürgerinitiativen



Zabel-Krüger-Damm

www.izkd.de

(vertreten durch Tobias Büchner, Dr. Matthias Eigenbrodt,
Dr. Verena Schwachmeyer, Dr. Markus Bielezki)



Waidmannslust

www.initiative-waidmannslust.com

(vertreten durch Hannelore und Bernd Gemeinhardt, Günther Poggel, Christine Paulisch,
Helga und Wolfgang Nieschalk)

Alt-Lübars

(vertreten durch Dr. Eva Rademacher, Rainer Roeper)

Alter Bernauer Heerweg

(vertreten durch Jean-Marc Migaud)

Ruppiner Chaussée

(vertreten durch Bernd Schumacher)



Waldseeviertel

www.schildower-strasse.de

(vertreten durch Dr. Anja Laude, Sven Henschke, Prof. Dr. Michael Ortmann, Wolfgang
Popp, Ulrich Swienteck, Susanne Tiefenthal, Christiane von Dallwitz, Johannes Wolff)

Offene Nachbarschaft

www.offene-nachbarschaft.de

(vertreten durch Dr. Helmut Bodensiek, Dr. Knuth Dohse, Dr. Bernd Pickel, Jens Stiebitz)



Frohnau

www.frohnau.one/mobilitaet.html

(vertreten durch Udo Maack, Dr. Wolfgang Beckmann)

Vorwort

Die Bürgerinitiativen Zabel-Krüger-Damm, Waidmannslust, Alt-Lübars, Alter Bernauer Heerweg, Ruppiner Chaussee, Waldseeviertel, Offene Nachbarschaft und Frohnau setzen sich alle für mehr Verkehrssicherheit, weniger Verkehrslärm und ein modernes und nachhaltigen Verkehrskonzept in Reinickendorf ein. Um ihre Mitstreiter/innen über die Pläne der Parteien zur Wahl der Bezirksverordnetenversammlung 2021 zu informieren, haben sie gemeinsam einen Wahlprüfstein erstellt. Wir würden uns daher freuen, wenn Sie als Vertreter Ihrer Partei an den folgenden Fragen teilnehmen. Vielen Dank!

Infos zu Ihnen

Name der Partei: Bündnis 90/Die Grünen

Name des Vertreters der Partei: Jens Augner im Auftrag des Vorstandes

E-Mail für etwaige Rückfragen: j.augner@jpberlin.de

1. Frage: Wenn ihre Partei gewählt wird: Was wäre für Sie ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept für den Norden Berlins? Welche Ideen haben Sie speziell für den Pendlerverkehr? Welche Maßnahmen wollen Sie in der nächsten Wahlperiode umsetzen?

Antwort: Ein gut ausgebauter ÖPNV im Liniensystem, ergänzt durch Kiez-/Rufbussysteme und (stationsbasierte) Sharing-Angebote sollen in Zukunft Mobilität ohne eigenes Auto insbesondere in allen Teilen Berlins ermöglichen. Der Ausbau der regionalen Bahnverbindungen wie der Heidekraut-, der Nord- und der Kremmener Bahn, ein besserer Bustakt und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind erste Maßnahmen der Mobilitätswende und schaffen die Möglichkeit auch für Berufspendler*innen, auf den Umweltverbund umzusteigen.

Für P&R sehen wir nur an einigen Stellen entlang der Bahnstrecken im Umland Chancen, da wir innerörtliche Zentren als lebenswerte Begegnungsräume und nicht als Parklätze gestalten wollen.

Der Bezirk muss endlich tätig werden und die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes umsetzen, so z.B. Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen schaffen, soweit dies möglich ist, zumal diese auch lärmindernd wirken. Das dauert, aber der Bezirk sofort muss erste Planungen erstellen, um diese Ziele Schritt für Schritt zu erreichen. Individuelle E-Mobilität bietet zwar keine Lösung für das strukturelle Problem des zu hohen MIV-Anteils, kann aber zur Reduzierung von Feinstaub- und Lärmbelastung beitragen.

Die letzte Legislatur bedeutete hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur 5 verlorene Jahre. Auf Grundlage des Konzepts der Verbände und der Machbarkeitsstudie muss der Bezirk dringend ein Radverkehrsnetz und dann einen Zeit-Maßnahmen-Plan für dessen Umsetzung erstellen.

2. Frage: Viele Menschen, nicht nur im Norden Berlins und seinen angrenzenden Regionen, leiden unter den Auswirkungen von dauerhaftem Verkehrslärm und Schadstoffbelastung der Luft - zwei Faktoren, die erwiesenermaßen ein Gesundheitsrisiko darstellen. Tempo 30 würde diese Faktoren reduzieren. Würde ihre Partei für Tempo 30 im Bezirk stimmen?

Antwort: Wir wollen auf Bundesebene Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit innerorts machen. So müsste begründet werden, wo ausnahmsweise schneller gefahren werden darf, ohne andere zu gefährden oder mit Lärm zu belästigen. Kurzfristig wollen wir Tempo 30 in allen Nebenstraßen und überall dort auf Hauptstraßen, wo es bereits jetzt bei entsprechenden Indikatoren wie Gefährdungslage und Lärmbelästigung möglich ist.

3. Frage: Das Mobilitätsgesetz fordert "weniger motorisierten Individualverkehr und weniger Parkplätze im öffentlichen Raum. Gleichzeitig fordert dieses Gesetz die Teilhabe von allen Menschen am Verkehr und darum einen Menschen- und Stadt-gerechten sicheren Verkehr". Die geforderten Mindestmaße von Fahrbahnen, Radstreifen und Gehwegen setzen dabei eine Straßenbreite von zum Beispiel mindestens 21 Metern voraus. Viele bestehende Hauptverkehrsstraßen sind schmaler, so dass die vom Mobilitätsgesetz geforderten Dimensionen und Ansprüche nicht umgesetzt werden können. Welche Strategien verfolgt Ihre Partei, um mit diesen Fällen umzugehen und wie gehen Sie im speziellen mit dem ruhenden Verkehr um? Soll der seitliche Fahrbahnrand für Radwege oder für kostenloses Parken verwendet werden?

Antwort: Für uns hat der Umweltverbund Vorrang, so dass wir sukzessive die Verringerung des Parkraums vor allem auf Hauptstraßen sowie eine umfassende Parkraumbewirtschaftung anstreben. Die Nutzung öffentlichen Straßenlandes muss gerechter, also höher bepreist werden, lebenswerte Kieze und Wohngegenden haben für uns Vorrang vor der individuellen Automobilität.

Insbesondere auf Hauptstraßen muss das sichere Befahren auch durch Radfahrende Vorrang vor dem Parken haben, wobei entsprechende Lieferzonen eingeplant werden müssen. In den Fällen, wo der Platz für separate Radverkehrsanlagen gemäß Mobilitätsgesetz fehlt, muss es neben ggf. untermaßigen Radverkehrsanlagen, Piktogrammen etc. eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit geben, um für mehr Sicherheit zu sorgen. Zuvor sind aber die Möglichkeiten, bisher vom Kfz-Verkehr genutzten Spuren zu reduzieren, auszuschöpfen.

4. Frage: Der Lärmaktionsplan Berlin soll den Verkehrslärm in der Stadt vermindern. Welche konkreten Maßnahmen plant ihre Partei in Reinickendorf, um den Verkehrslärm zu reduzieren?

Antwort: Wir setzen bei der Lärminderung mittelfristig auf eine grundsätzliche Mobilitätswende (s. 1.), die den Anteil des MIV reduziert und den Durchgangsverkehr durch Wohngebiete verhindert. Als kurzfristige Maßnahmen wollen wir striktere Geschwindigkeitsbegrenzungen (höchstes Tempo 30, in Wohngebieten ggf. weniger), und die Stärkung des Umweltverbundes. Fahrbahnausbesserungen und „Flüsterasphalt“ sollen dort genutzt werden, wo es zur Lärmreduzierung und nicht zu mehr Verkehr führt. Radverkehrsanlagen rücken Verkehrslärm weiter von den Häusern weg, Verkehrsberuhigungen in vielfältiger Form sollen Kieze wieder lärmärmer und (dadurch) lebenswerter machen. Wir wünschen uns den Mut, verschiedene Formen der Verkehrsberuhigung wie z.B. Kiezblocks zu erproben, um nach einer Evaluation und mit Bürger*innenbeteiligung eine für den jeweiligen Kiez passende Lösung zu finden. Mehr Stadtgrün macht das Stadtklima besser und kann zur Senkung der Lärmbelastung beitragen und schafft erholsame Rückzugsorte. Autofreie Tage, temporäre und dauerhafte Spielstraßen etc. sind Maßnahme, das Bewusstsein für mehr Lebensqualität zu erhöhen.

5. Frage: Gemessen an der gesamten Verkehrsfläche in Reinickendorf, haben Radwege nur einen Anteil von 2,5 Prozent. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um in der kommenden Legislaturperiode mehr sichere Radwege in Reinickendorf umzusetzen?

Antwort: s. 3.: Die letzte Legislatur bedeutete hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur 5 verlorene Jahre. Auf Grundlage des Konzepts der Verbände und der Machbarkeitsstudie muss der Bezirk dringend ein Radverkehrsnetz und dann einen Zeit-Maßnahmen-Plan für dessen Umsetzung erstellen.

Dieses Radverkehrsnetz muss die einzelnen Ortszentren verbinden, aber auch Schulwege berücksichtigen, um allen ein sicheres Radfahren zu ermöglichen.

Der Bezirk muss grundsätzlich schnell Radverkehrsinfrastruktur auch an den Hauptstraßen planen bzw. ggf. planen lassen, um mehr Mittel des Senats nutzen zu können.

Dem Beispiel anderer Bezirke folgend wollen wir auch an Reinickendorfer Hauptstraßen Pop-up-Radwege, die dann nach und nach verstetigt werden, bestenfalls in Form von geschützten Radstreifen (protected bike lanes). Diese sollen zuvörderst auf den auch Pendler*innen genutzten Strecken und den die Ortsteile verbindenden

Hauptverkehrsstraßen angelegt werden, z.B. Heiigenseestr., von Tegel bis zum Kurt-Schumacher-Platz, auf der Ollenhauer Str. von der S-Bahn bis zum Kurt-Schumacher-Platz, auf Teilen des Oraniendamms, Roedernallee und der Residenzstraße.

6. Frage: Auch welche Strategie setzt ihre Partei in Sachen Verkehrswende: Auf Verbote oder Anreize? Und in welchen Bereichen? Bitte begründen Sie dies.

Antwort: Wir bedürfen beider Strategien. Dort, wo kurzfristig mehr Verkehrssicherheit und mehr Schutz vor Lärm nötig ist, halten wir Verbote und Vorgaben wie die Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Durchfahrverbote für bestimmte Verkehre für sinnvoll. Für die grundsätzliche Mobilitätswende bedarf es eines stärker ausgebauten ÖPNV in der Stadt und bis ins Umland. Dem Modell anderer Städte folgend soll bspw. das Angebot von Kfz-Parkplätzen an Hauptstraßen sukzessive verringert werden, während parallel dazu der öffentliche Verkehr ausgebaut und der Radverkehr attraktiver gemacht werden.

Nachdem hier gut zwei Jahrzehnte die Möglichkeiten nicht genutzt worden sind, freuen wir uns, dass der Senat das ÖPNV-Netz und -Angebot massiv ausbaut und den Fuhrpark der Öffentlichen enorm vergrößert und den i2030.de-Projekten auch den Ausbau der Umlandverbindungen angeht, auch wenn die Umsetzung seine Zeit braucht.