

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)



Waldseevierviertel

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: _____ **SPD** _____

Name des Vertreters der Partei: Uwe Brockhausen, Angela Budweg, Marco Käber

E-Mail für etwaige Rückfragen: info@spd-fraktion-reinickendorf.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?

Kurzbeschreibung Ihrer Visionen, Konzepte und Pläne (bitte maximal 200 Wörter):

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der SPD setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen zusammen gedacht werden und zeitlich aufeinander abgestimmt werden. D.h. konkret, dass sich Siedlungsentwicklung, auch im Umland, an den Verkehrsachsen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) zu orientieren hat. Diese sind nachhaltig zu ertüchtigen. **Kommunale Abstimmungen** müssen enger erfolgen und der Bezirk Reinickendorf muss sich künftig im Rahmen bauleitplanerischer Verfahren der Nachbargemeinden stärker einbringen und ggf. gegen geplante Bauvorhaben Bedenken äußern.

Das Rückgrat des Umweltverbundes ist der ÖPNV. Deshalb muss in erster Linie die **Angebotsstruktur des SPNV deutlich verbessert werden**, um nicht notwendigen Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr verlagern zu können: zweigleisiger Ausbau der S1 bis Oranienburg und der S25 bis Hennigsdorf für 10-Min-Takt, zügige Realisierung der Heidekrautbahn, Verlängerung der U8 bis zur Heidekrautbahn.

Das **P+R-Angebot im Umland** muss ausgeweitet werden. **Gute Fahrradwege** zu den S- und U-Bahnhöfen in Reinickendorf, Fahrradschnellwegeverbindungen ins und aus dem Umland sowie mehr und sichere Möglichkeiten für **B+R** müssen dringend geschaffen bzw. ausgeweitet werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement soll gefördert werden. Dies kann z.B. durch Firmentickets, aber auch durch Mitfahrzentralen geschehen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Begrenzung des Ziel-/Quellverkehrs in Reinickendorf sieht die SPD in der flächendeckenden **Parkraumbewirtschaftung** der Innenstadt, aber auch bereichsweise in Reinickendorf.

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: Grundsätzlich ja, wenn gleichzeitig der Bündelungseffekt auf Hauptverkehrsstraßen dabei nicht verloren geht.

Wenn nein, geben Sie bitte eine Begründung an.

Begründung bzw. geforderte Maßnahmen:

Die Reinickendorfer SPD unterstützt die Initiative des Senats nach einer Änderung der StVO dahingehend, dass die Möglichkeiten der lokalen, ortsabhängigen Tempo-30-Anordnungen ausgeweitet werden. Dabei darf der Netzgedanke, die Einteilung in Haupt- und Anliegerstraßen nicht verloren gehen. Derzeit sind mehr als 80% des Berliner Straßennetzes bereits als Wohnstraßen mit Tempo 30 ausgewiesen. Unabhängig davon unterstützt die SPD die **Betonung der Nahmobilität** (Zufußgehen und Fahrradfahren) und setzt sich für **lärmreduzierende Fahrbahnbeläge** ein.

Die wirksamste Maßnahme gegen Verkehrslärm und Luftschadstoffbelastung ist aus der Sicht der SPD allerdings die **Verlagerung** des nicht notwendigen motorisierten individuellen Verkehrs auf den Umweltverbund. Der neue Stadtentwicklungsplan MoVe mit seiner Splitaussage für 2030 (Fuß 30%, Rad 23%, ÖV 29%, MIV 18%) für den Binnenverkehr der Berliner:innen wird so von der SPD mitgetragen.

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: Bei der Entstehung des Mobilitätsgesetzes wurden insbesondere bei der Radwegeplanung die Straßenraumabmessungen der Innenstadt als Maßstab unterstellt. In den **äußeren Stadtbezirken** stellt sich die Situation allerdings oft **weniger großzügig** dar.

Die langjährige Diskussion um den Waidmannsluster Damm hat gezeigt, dass in der Realität nicht alle Mindestmaße der Nahmobilität mit den Vorgaben aus dem Mobilitätsgesetz in Einklang zu bringen sind. An Stellen, wo die Mindestmaße für Fahrradschutzstreifen nicht eingehalten können, ist das nach Meinung der SPD hinzunehmen. Um den gewünschten und vorgeschriebenen Qualitätsstandards gerade für die Nahmobilität (Fußverkehr und Radverkehr) möglichst nahe zu kommen, muss der **ruhende Verkehr** dann an den Engstellen **auf den Prüfstand** gestellt werden. Das Unterschreiten von Mindestmaßen kann nur in Ausnahmefällen akzeptiert werden. Dabei ist der Rad- und Fußverkehr gleichwertig miteinander zu diskutieren. Grundsätzlich sollte der ruhende Verkehr auf Privatgrund untergebracht werden, dies gilt vorrangig im Bereich von beengten Straßenverhältnissen.

Nach Ansicht der SPD müssen jedoch solche Planungen im Einzelfall untersucht und mit allen Beteiligten Kompromisse erarbeitet werden.

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: Wie bereits unter Frage 2 erwähnt, stellt die beste Maßnahme zur Vermeidung von Verkehrslärm die **Reduzierung von motorisiertem Verkehr** dar. Das bedeutet, dass der Umweltverbund gestärkt werden muss: Der ÖV muss bezahlbar und zuverlässig sein, Rad- und Fußverkehr sind durch eine sichere Infrastrukturplanung zu gewährleisten. Ausreichende Abstellanlagen für den Radverkehr sind sowohl im öffentlichen Raum als auch im Wohnungsbau (Bestand und Neubau) vorzusehen. Barrierefreie Querungen und eine ausreichende Möblierung fördern die Aufenthaltsqualität und laden zum Verweilen ein (Identitätsbildung).

Dazu gehört auch eine Stadtplanung, die die Nahmobilität fördert. Ziel muss die **15-Minuten-Stadt** sein, in der zumindest die alltäglichen Dinge wie Einkauf, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur, Freizeitangebote zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Reine Wohngebiete sind zu vermeiden. Der beste Verkehr ist der, der erst gar nicht entsteht.

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: Weder das Berliner Radverkehrsnetz noch das Vorrangnetz gemäß § 41 f. MobG sind bislang beschlossen. Beide bilden jedoch die Grundlage für weitere Netzplanungen durch den Bezirk hinsichtlich Haupt- und Nebenrouten. Auch konkrete Aussagen zu den Radschnellwegen, die eine Verbindung zwischen Region und Reinickendorf darstellen sollen, fehlen noch. Gleiches gilt für das Thema der Ausweisung von Fahrradstraßen. Sowie diese Vorgaben vorliegen, wird in der nächsten Legislaturperiode die SPD-Fraktion dieses verstärkt in Angriff nehmen, um den vorhandenen **öffentlichen Raum gerechter zu verteilen**. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den einschlägigen Verbänden wird eine **Prioritätenliste** erstellt, die die Grundlage für die Finanzmittelanmeldungen zur Umsetzung bilden wird. Die derzeit vorhandene Finanzausstattung für Investitionen sind auf den Rad- und Fußwegeausbau zu fokussieren, neue Straßenausbauten wie Alter Bernauer Heerweg sind abzulehnen, da mehr Straßen mehr Verkehr erzeugen („Wer Straßen sät, erntet Verkehr“). Mit der SPD wird es deutliche Prioritätsverschiebungen hin zur Nahmobilität geben.

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

Antwort: Nach Ansicht der SPD kann nur in dem Dreiklang „**Verkehrswende, Mobilitätswende und Energiewende im Verkehr**“ das Ziel einer Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden. Derzeit konterkarieren die nach wie vor steigenden CO₂-Emissionen im Verkehr (europaweit) diese Anstrengungen. Deshalb setzt die Reinickendorfer SPD auf die 3 V's:

- Verkehr **vermeiden**
- Verkehr auf den Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr) **verlagern**,
- verbleibenden Verkehr **verträglich abwickeln**.

Diese zentralen Forderungen wurden auch im gerade beschlossenen Stadtentwicklungsplan MoVe in Berlin festgeschrieben. Dieser Leitgedanken wird dann in den einzelnen Fachgesetzen (ÖV, Rad, Fuß usw.) konkretisiert. Wesentliche Elemente dieser Fachgesetze sind push- und pull-Maßnahmen, die sich mit **Angebotsergänzungen, aber auch mit Restriktionen**, zu einem Gesamtkonzept ergänzen und die Grundlage für die Reinickendorfer Verkehrspolitik darstellen. Der Erfolg der Verkehrswende hängt **vor allem von der Umsetzung in den äußeren Bezirken und Stadtteilen ab!**

Nur mit einer deutlichen **Angebotsverbesserung im ÖPNV sowie besseren Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr** wird auch eine **flächendeckende Parkraumbewirtschaftung** in der Innenstadt, aber auch in anderen zentralen Bereichen möglich und sinnvoll.

Oberstes Ziel der Verkehrswende aus Sicht der SPD muss die Aufrechterhaltung der Mobilität im Personen- und Wirtschaftsverkehr einer Gesellschaft sein, die **nachhaltig** ist und gleichzeitig die **soziale Teilhabe** nicht aus den Augen verliert. Darüber hinaus muss eine Verkehrswende auch **finanzierbar** sein. Hierfür müssen neue Finanzierungsmodelle gefunden werden.