

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: AfD Bezirksverband Reinickendorf

Name des Vertreters der Partei: Rolf Wiedenhaupt (Bezirkssprecher)

E-Mail für etwaige Rückfragen: info@afd-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?

Antwort: Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept für den Norden Berlins ist ein Konzept, das die Wunden der deutschen Teilung heilt, leistungsfähige Verbindungen für alle Verkehrsarten in die Innenstadt der Metropole Berlin bereithält und dabei Wohnstraßen und Siedlungsgebiete vor übermäßigem Durchgangsverkehr schützt.

Ferner hat ein solches Verkehrskonzept ein überzeugendes Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsalternativen vorzuweisen:

- Wir fordern P&R Parkplätze im Außenbereich des Bezirks
- einen neuen S- Bahnhof „Invalidensiedlung“ mit anliegendem P&R Parkplatz zur frühzeitigen Aufnahme des Autoverkehrs.
- in enger Abstimmung mit den Umlandgemeinden (insbesondere Glienicke / Nordbahn) sind belastbare Hauptverkehrsverbindungen zu schaffen, die eine staureduzierte Verbindung zwischen Berlin und Brandenburg gewährleisten.
- der Berliner Außenring (Autobahn A 10) sollte in diesem Zusammenhang vollständig sechsspurig ausgebaut werden und attraktive Möglichkeiten bieten, ohne durch Reinickendorf zu fahren die Mitte Berlins zu erreichen
- die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und Möglichkeiten für Akku Wechsel Stationen sind im Außenbereich bereitzuhalten.
- Seitens des Senats ist das Jobticket so zu verbessern, dass Firmenmitarbeiter die in Berlin arbeiten aber im „Speckgürtel“ wohnen ohne Zusatzzahlung vom Wohnort aus mit dem ÖPNV zum Arbeitsplatz kommen
- Die S 1 muss (nach dem Vorbild der S 3 in Treptow Köpenick die Möglichkeit von Expresszügen bekommen, die zu den Stoßzeiten von Gesundbrunnen aus direkt bis nach Oranienburg durchfahren

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: Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 wäre nicht nur rechtswidrig, da sie die unterschiedliche Funktion von Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen nicht berücksichtigen würde, sondern führt oftmals sogar zu höheren Abgasen, wie in verschiedenen Untersuchungen festgestellt wurde.

Zudem wird der Verkehr in der Zukunft zu einem erheblichen Anteil aus Elektrofahrzeugen bestehen, die eine deutliche Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Verkehrslärms bringen werden. Tempo 30 ist daher weder beim Thema Verkehrslärm noch beim Thema Luftverschmutzung ein „Lösungsbringer“.

Ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz mit Tempo 50 Straßen ist darüberhinaus

notwendig, um Wohngebiete vor ungewollten Schleichverkehren zu schützen.

Überdies ist zu beachten, dass schnelle Busverbindungen ein wesentliches Element eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs sind. Temporeduzierungen von 50 auf 30 km/h wirken nach Aussagen der BVG deutlich Fahrzeit erweiternd.

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: Es ist wichtig, die Menschen und ihre Interessen nicht gegeneinander auszuspielen. Alle Menschen, ob jung oder alt, gesund oder krank, gleich welchen Geschlechts, nutzen den öffentlichen Verkehrsraum mal als Fußgänger, mal als Radfahrer, Kraftfahrer oder Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs. Unsere Straßen hingegen sind gewachsene Gebilde, die ein vollständig konfliktfreies Nebeneinander aller Verkehrsarten nicht an jedem Ort gewährleisten können.

Es gilt, für ein konfliktärmeres Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsarten zu sorgen und einen Nachteil – bspw. für Radfahrer – an dafür geeigneten Punkten bzw. an anderer Stelle zu kompensieren.

Reine Radfahrstraßen könnten so z.B. für den Radfahrverkehr sichere Alternativen sein; Im Bezirk Reinickendorf kämen hierfür u.a. die Bondickstraße oder die Benekendorffstraße in Betracht.

Ziel muss es sein, dass man von jedem Startpunkt aus mit jedem Verkehrsmittel eine faire und sichere Verkehrsführung in die gewünschte Richtung hat.

Die Bereitstellung von Parkraum auf öffentlichen Straßen ist die Voraussetzung für den Individualverkehr schlechthin und daher eine der wichtigsten Aufgaben der öffentlichen Hand. Daran wird auch die „neue Mobilität“ nichts ändern. Fahrradstreifen auf Kosten von sowieso bereits zu geringem Parkraum einzurichten, lehnen wir deshalb ab. Im Übrigen bleibt zu berücksichtigen, dass Parkraum auch zur Realisierung eines hinreichenden Angebotes an Ladestationen für E-Fahrzeuge benötigt wird.

Unbeschadet davon setzen wir uns für vermehrte unterirdische Parkmöglichkeiten ein; dies gilt auch bei der Schaffung von sog. „Mobilitätshubs“ (wie bzw. am Bernhard-Lichtenberg-Platz) wo Sharing Angebote unterirdisch zur Verfügung gestellt werden sollten.

Bei der Verminderung des Individualverkehrs setzen wir nicht auf Ver- oder Gebote, sondern wollen den ÖPNV attraktiver gestalten, um die Menschen zu einem freiwilligen Umsteigen zu motivieren. Dazu gehören

- Günstige Fahrpreise

- Sinnvolle Wegeführungen, von der Anbindung des Märkischen Viertels über die U8 über die Anbindung des Schumacher Quartiers über die U6 bis hin zu verbesserten Linienführungen der Busse
 - Eine Vergrößerung des Serviceangebotes, beispielsweise bei der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern
 - Erleichterungen beim Ein- und Aussteigen für in der NMobilität eingeschränkte Personen
 - Attraktive Taktzeiten, z.B. durch das Einsetzen von Expresslinien in Hauptverkehrszeiten
 - Ein zeitlich zuverlässiges und stabiles Verbindungssystem
-

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: Wo es vernünftig erscheint, müssen Anliegerstraßen so gestaltet werden, dass Durchgangsverkehr unattraktiv wird, z.B. als Tempo-30-Straßen oder als Spielstraßen.

Die wachsende Elektromobilität wird die Lärmerzeugung des Individual- und Wirtschaftsverkehrs ebenfalls senken, deshalb müssen wir im Bezirk die Ladeinfrastruktur verbessern.

Ein attraktiver ÖPNV und eine stärkere Förderung des Fahrradverkehrs auf unseren Straßen wird manche PKW-Fahrt überflüssig machen und somit ebenfalls zur Lärmreduzierung beitragen.

Darüber hinaus sind technische Lösungen umzusetzen: Der Einsatz modernen Flüsterasphalts, die zeitnahe Reparatur defekter Kanaldeckel und lärmreduzierendes Kopfsteinpflaster (welches auch barriereärmer ist).

Da, wo es aus gesundheitlichen Gründen unerlässlich ist, sollen - wie in der Vergangenheit auch - Geschwindigkeitsreduzierungen auch auf Hauptstraßen zur Anwendung kommen.

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: Mehr sichere Radwege sind in Reinickendorf absolut erforderlich. Es ist zu prüfen, wo diese eingerichtet werden können – und es ist vor allem zu prüfen, wo neue Radwegkonzepte in der Weise umgesetzt werden können, dass es nicht zu einer Verringerung von Fahrspuren für den übrigen Verkehr (und damit zu einer Staubildung) kommt.

Weitere Radfahrstreifen muss es beispielsweise - nach der Fertigstellung der Arbeiten an der A 111 – auf der Heiligenseestraße zwischen Schwarzer Weg und Elchdamm geben, wie von der AfD Fraktion bereits in der BVV beantragt.

Das geplante überörtliche Radwegeschnellnetz durch Reinickendorf muss durch effektive Anschlussstrecken aus den einzelnen Ortsteilen gut erreichbar sein.

Angesichts der Budgetgrenzen des Bezirks, muss verstärkt eine finanziell günstigere Ertüchtigung bestehender sicherer Fahrradwege vorgenommen werden.

Im Übrigen muss erprobt werden, wie das Mitführen von Fahrrädern im ÖPNV (auch an Bussen) verbessert werden kann.

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

Antwort: Auf Anreize. Die Alternative für Deutschland geht von mündigen Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt aus, die selbst für sich entscheiden können (und auch entscheiden dürfen sollen), was für sie gut und richtig ist.

Anreize sind daher unser hauptsächliches Mittel im Umgang mit den Menschen.

Wir setzen auf einen fairen Ausgleich zwischen den einzelnen Verkehrsarten, auf Umweltfreundlichkeit durch technischen Fortschritt und auf Mobilität als Erfordernis für einen guten Wirtschaftsstandort.

Außerdem wollen wir die Bürger durch eine dringend notwendige Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zu einem Umstieg auf Busse und Bahnen bewegen.

Wo es nötig ist, sind auch wir selbstverständlich dafür, schwächere Verkehrsteilnehmer ggf. durch Verbote zu schützen, bzw. durch Kontrollen bestehender verkehrssichernder Anordnungen mehr Sicherheit zu erreichen.