

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: ***DIE LINKE***

Vertreten durch:

Felix Lederle (Fraktionsvorsitzender DIE LINKE in der BVV Reinickendorf) und Kai E. Bartosch (Bezirksvorsitzende DIE LINKE Reinickendorf)

E-Mail für etwaige Rückfragen:

Felix.Lederle@die-linke-berlin.de und Kai.Bartosch@die-linke-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):

Unser verkehrspolitisches Ziel ist die Schaffung von sinnvollen und praktischen Alternativen zum privaten PKW für Berufspendler. Pendler müssen die Möglichkeit haben, ihren PKW am Stadtrand abzustellen und auf taktdichten ÖPNV oder sichere Radwege auszuweichen. Im brandenburgischen Umland müssen Flächen für Park-and-Ride und Bike-and-Ride geschaffen werden.

Der öffentliche Personen Nahverkehr zwischen Berlin nach Brandenburg muss zügig weiter ausgebaut werden. Wir unterstützen das Gemeinschaftsprojekt i2030. Die S25 ist bis nach Velten zu verlängern, Teilstrecken von S1 und S 25 sind zweispurig auszubauen, ihre Taktzeiten verdichtet werden.

DIE LINKE stand und steht einer Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel bislang offen gegenüber. Zu den Fakten gehört aber auch, dass dieses Bauvorhaben eine schlechte Öko-Bilanz aufweisen, sehr kostspielig sein, Jahrzehnte dauern und mit einer Großbaustelle auf dem Wilhelmsruher Damm einhergehen wird. Die Straßenbahn M1 wollen wir ab Rosenthal bis zum S-Bahnhof Wittenau verlängern.

DIE LINKE will den Pendlerverkehr durch Verkehrsberuhigung aus unseren Wohngebieten heraushalten. Für das Waldseeviertel halten wir die Einrichtung eines Kiezblocks für möglich. Dem Zuparken von S- und U-Bahnhöfen durch PKWs von Pendlern muss mit Parkraumbewirtschaftung und Parkverbotszonen begegnet werden.

Wir setzen uns für sichere Radverkehrsanlagen auf den wichtigen Verbindungsstraßen zwischen Berlin und Brandenburg, möglichst vielen Hauptverkehrsstraßen in Reinickendorf und die Errichtung von Fahrradparkhäusern ein.

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: Ja

Wenn nein, geben Sie bitte eine Begründung an.

Begründung bzw. geforderte Maßnahmen (bitte maximal 200 Wörter):

Anders als das Bezirksamt sowie die CDU und AfD in der BVV setzten wir uns auch auf Hauptstraßen für eine maximale Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern ein, wenn dies aufgrund der konkreten Gegebenheiten vor Ort politisch sinnvoll ist. Tempo 30 sorgt erwiesenermaßen für mehr Sicherheit von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, verringert den Schadstoffausstoß, vermindert den Lärm und erhöht die Aufenthalts- und Lebensqualität.

Wir wollen, dass die Verfahren zur Zuweisung von Tempo 30-Zonen vereinfacht werden. Auch wenn es in dieser Legislaturperiode keine BVV-Mehrheit dafür gab, werden wir uns

bspw. weiterhin in Übereinstimmung mit der lokalen Bürger-Initiative für eine Tempo 30-Anordnung für den Falkentaler Steig einsetzen.

Die Linksfraktion hat erfolgreich im Januar 2020 einen BVV-Beschluss (Drucksache 1890/XX) herbeigeführt, der in Übereinstimmung mit der BI vor Ort u.a. vorsieht, dass sich das Bezirksamt gegenüber den zuständigen Stellen dafür einzusetzen soll, „dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf der Straße Alt-Lübars von Blankenfelder Chaussee bis Quickborner Str.“ und mithin durchgängig Tempo 30 angeordnet wird. Die Nachfrage im Verkehrsausschuss hat ergeben, dass sich die zuständige CDU-Stadträtin der Umsetzung des Beschlusses verweigert. Sie begründet ihre Haltung damit, dass der Straßenabschnitt inzwischen neu gemacht wurde und ein Ansprechpartner des Bezirksamts bei der Polizei nun keinen Bedarf mehr für Tempo 30 sieht.

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: (bitte maximal 200 Wörter):

Es gilt die Vorgabe, dass dem fließenden Verkehr vor dem ruhenden Verkehr (= Parkplätze) im Zweifel Vorrang gewährt werden muss. Viele Menschen werden nur dann auf ihr privates Auto (und den entsprechenden Parkplatz) verzichten, wenn sie eine sichere und attraktive Alternative haben und in diesem Zusammenhang u.a. einen ausreichend breiten Fahrrad- oder Fußgängerweg. Vorgaben für die Breite von Autofahrbahnen gibt es seit ewigen Zeiten.

Ohne Mindest-Breite auch für Radwege gibt es keine Sicherheit für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer:Innen, wie bspw. einen langsamen Fahrradfahrer mit Anhänger. Im Übrigen bestehen rechtliche und politische Spielräume in begründeten Fällen von den Mindestmaßvorgaben abzuweichen.

Der öffentliche Straßenraum in der Metropole Berlin ist zu kostbar, um ihn im heutigen Umfang für privates Parken zu reservieren. Immer wenn es sich vermeiden lässt, soll der Verlust von Parkraum aus unserer Sicht vermieden werden. Wir erwarten aber, dass der Bezirk zukünftig auch dort seiner Verkehrssicherungspflicht nachkommt, wo es - wie bspw. auf dem Waidmannsluster Damm - aufgrund des engen Straßenraums keine einfache Lösung gibt und zu Einschränkungen für Autofahrer:Innen durch den Wegfall von Parkplätzen führt, um adäquate Radverkehrsanlagen zu schaffen. Gemeinsam mit der Bürgerinitiative Waidmannsluster Damm sagen wir, Verkehrssicherheit für alle ist wichtiger als ein paar Parkplätze.

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: (bitte maximal 200 Wörter):

Der Lärmaktionsplan Berlin ist eine wichtige Grundlage zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Lebensqualität der Menschen in Berlin und zur Steigerung der Attraktivität Berlins. Leider wird der Lärmaktionsplan nicht konsequent berücksichtigt und angewandt. Das muss sich dringend ändern! Bei rund 80 % aller Hausnummern auf dem Zabel-Krüger-Damm wurden Lärmemissionswerte über 65 dB (A) gemessen und entlang des Waidmannsluster Damms ist die Lärmbelastung noch größer.

Was aber folgt aus Sicht des Bezirksamtes daraus?

DIE LINKE befürwortet einen durchgehenden Tempo-30-Bereich von Alt-Lübars, Zabel-Krüger-Damm und Waidmannsluster Damm und setzt sich u.a. überall dort für Verkehrsberuhigung ein, wo die Richtwerte des Lärmaktionsplans überschritten werden.

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: (bitte maximal 200 Wörter):

Die Priorität beim Ausbau und der Erweiterung des Reinickendorfer Radverkehrsnetzes muss auf der innerbezirklichen Ebene liegen – es sind die kurzen Wege unter 5 km, die Menschen am ehesten dazu bringen, statt dem eigenen Auto das Fahrrad zu nehmen. Als zweiter Schritt ist die Einrichtung von Radschnellwegen durch den Senat und Fahrradstraßen durch den Bezirk voranzutreiben.

Allerdings lehnen wir es ab, Radschnellwege durch Parkanlagen zu führen oder dafür Bäume zu fällen oder Grünflächen zu opfern. Diese müssen vorrangig auf den Hauptverkehrsstraßen installiert werden und Berufspendlern genauso wie Anwohnern eine sinnvolle und praktische Alternative bieten, schnell, geräuschlos und ohne Schadstoffausstoß von A nach B zu kommen.

Konkret konzentrieren wir uns darauf, dass innerhalb der nächsten Legislaturperiode mindestens eine durchgängig und sicher zu befahrende Nord-Süd-Radroute von Tegel bis zum „Kutschki“ (und von dort in die Innenstadt) entsteht und eine weitere Ost-West-Radroute über den Waidmannsluster Damm und den Zabel-Krüger-Damm bis nach Lübars in Übereinstimmung mit den entsprechenden Forderungen der BIs Waidmannsluster Damm und Zabel-Krüger-Damm. Zu dieser Ost-West-Route haben wir in Kooperation mit dem ADFC eine Serie von vier Anträgen gemeinsam mit anderen Fraktionen eingebracht.

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

Antwort: (bitte maximal 200 Wörter):

Reinickendorf ist im Vergleich mit anderen Bezirken von einer echten Verkehrswende noch weit entfernt. Die Verkehrswende lässt sich aber nicht autoritär von oben verordnen, auch wenn die Zeit drängt. Die mühsame Aufgabe besteht darin, eine deutliche Mehrheit der Menschen für eine Verkehrswende zu gewinnen.

Verbote bringen generell nur dann etwas, wenn sie umgesetzt und kontrolliert werden können und über gesellschaftliche Akzeptanz verfügen. Ganz ohne Verbote ging es in der Verkehrspolitik noch nie und die Straßenverkehrsordnung enthält zahlreiche Verbote.

Für die DIE LINKE liegt der Schwerpunkt mit Blick auf die Verkehrswende aber klar auf Überzeugungsarbeit, Anreizen und Perspektiven: Es muss attraktive Angebote geben, die den Umstieg vom privaten Auto auf den ÖPNV oder das Fahrrad erleichtern.

DIE LINKE setzt sich dafür ein, den ÖPNV zu stärken, die Pünktlichkeit und Taktverdichtung von Bussen und Bahnen zu erhöhen, zusätzliche Bus- und Bahnverbindungen und hier v.a. Straßenbahnverbindungen zu schaffen, eine Privatisierung der S-Bahn zu verhindern, den ÖPNV schrittweise fahrscheinlos zu gestalten und die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zu modernisieren, komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, die kostenlose Fahrradmitnahme in allen Bahnen zu ermöglichen, die Infrastruktur für E-Mobilität aufzubauen, mehr BVG-Mobi-Hubs zu errichten u.v.m., was dazu dient, ökologisch-nachhaltige Mobilität attraktiver zu machen.