

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

erstellt durch die Bürgerinitiativen



## Zabel-Krüger-Damm

[www.izkd.de](http://www.izkd.de)

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



## Waidmannslust

[www.initiative-waidmannslust.com](http://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](http://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](http://www.offene-nachbarschaft.de)

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



## Frohnau

[www.frohnau.one/mobilitaet.html](http://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: CDU

Name des Vertreters der Partei: Frank Marten, Marvin Schulz, Michael Wegner, Björn Wohlert - Mitglieder der Programmgruppe "Kommunalpolitisches Wahlprogramm der CDU Rdf."

**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: Berlin und Brandenburg sind ein eng vernetzter Wirtschaftsraum. Dies schlägt sich in besonderem Maß in den Verkehren nieder. Grundsätzlich braucht Berlin daher mehr Park & Ride-Plätze zur Entlastung der Außenbezirke wie der Innenstadt und für weniger Staus. Attraktivere Nahverkehrsangebote in Außenbezirken wie Reinickendorf können Anreize zum Umsteigen schaffen. Es ist daher bedauerlich, dass sich hier die amtierende Senatskoalition verweigert. Angeblich zu hohe Kosten und der Flächenbedarf je Pkw sind Scheinargumente. Wenn Pendler nicht auf Busse und Bahnen umsteigen können und im Stau stehen, werden Klimaschutz und Verkehrswende zur Farce. Mehr als 150.000 Pendlern stehen in Brandenburg gerade mal 22.800, in Berlin 5.000 Parkplätze zur Verfügung. Hier haben Senat und Koalition in den vergangenen knapp fünf Jahren nichts unternommen. Anträge für einen besseren ÖPNV etwa durch kürzere Takte, mehr Fahrrad-Stellplätze und attraktive Angebote für Pendler, z.B. die Erweiterung der Tarifzone B bis zum ersten Bahnhof hinter der Stadtgrenze, wurden im Abgeordnetenhaus von Berlin abgelehnt. Dennoch werden wir in Bezirksverantwortung wie in den vergangenen Jahren vorhandene Senatsmittel auch dazu aufwenden, an Schulstandorten und in Bahnhofsnähe zusätzliche Fahrradbügel aufzustellen. Wir gehen davon aus, dass Berlin und das Umland auch weiterhin wachsen werden. Berlin und Brandenburg sind schon jetzt ein gemeinsamer Metropolenraum und bilden deshalb auch einen zusammenhängenden Verkehrsraum. Gemeinsames Planen und vor allem gemeinsames Handeln ist deshalb die Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrspolitik. Dies muss auch zwischen dem Bezirk Reinickendorf auf der einen und den angrenzenden Brandenburger Gemeindeverwaltungen auf der anderen Seite organisiert werden. Dies setzt jedoch die Bereitschaft dazu auf beiden Seiten voraus. Wir sind bereit für enge Kooperationen. Eine kluge und nachhaltige Verkehrspolitik wiederum ist die Grundlage für eine wachsende Wirtschaftsmetropole und somit auch für Arbeitsplätze in der Region. Die CDU-Reinickendorf fordert:

- ÖPNV: Ausdehnung Zone AB nach Brandenburg, U Bahn Verlängerung MV, Schienenausbau S-Bahn fördern, ÖPNV-Anbindung Rand-Ortsteile über Kiezbusse (BerlKönig-Netz) ausbauen, Erschließung und ÖPNV-Anbindung ehem. TXL, Anbindung des ÖPNV an die Heidekrautbahn;
- Ausbau Fahrradinfrastruktur: Bau Fahrradparkhäuser an ÖPNV-Hubs gemäß einem ‚Vier-Himmelsrichtungen-Prinzip‘: Tegel, MV, Residenzstr., Kutschi), Fortschreibung und Evaluierung des bezirklichen Radwegkonzeptes unter Beachtung der Belange des öffentlichen Busverkehrs; Widmung der Benekendorffstraße zu einer Fahrradstraße um sicheres Fahrradfahren von Hermsdorf/Waidmannslust von und nach Lübars zu ermöglichen;
- Instandhaltung und Ausbau der Fußgänger- und Wanderwege im städtischen wie Erholungsflächen Bereich;
- Ausbau Elektroladesäulensystem im öffentlichen Straßenland sowie auf bezirkseigenen Flächen;
- Kurzparkzonen in Ortsteilzentren evaluieren;

- Bündelung des KFZ-Straßenverkehrs, insbesondere der Pendlerverkehre auf Haupt- und Bundesstraßen im Bezirk mittels Festlegung auf ein sog. ‚Magistralen-Konzept‘ in Nord-Süd-, Ost-West-Richtung, Durchführungs- bzw. Durchflussbeschränkung von Pendler-Individualverkehren aus Wohnquartieren insbesondere in Bereichen der Landesgrenze;
- Neubau des Alten Bernauer Heerwegs ( ab Finsterwalder/Wittenauer Straße ) zur Entlastung des Dorfkernes Lübars und des Zabel-Krüger-Damms;

---

**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: Es gibt im Bezirk viele Straßen und Zonen, in denen Tempo 30 komplett oder in den Abend-/Nachtstunden vorgeschrieben ist. Diese Bereiche haben sich im Wesentlichen als sinnvoll erwiesen. Man erreicht meist eine höhere Verkehrssicherheit, besseren Lärmschutz insbesondere in den Nachtstunden und auch häufig tagsüber die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie eine höhere Aufenthaltsqualität. Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wird in der Praxis rege diskutiert und ist zugleich ein noch zu wenig erforschter Aspekt in der Verkehrswissenschaft. Es mag auf den ersten Blick Gründe geben, Tempo 30 an weiteren Hauptverkehrsstraßen einzuführen. Dabei muss wie bisher im Einzelfall geprüft werden, ob mögliche Nachteile am Ort der Anordnung (z. B. Verträglichkeit mit einer vorhandenen Grünen Welle, ÖPNV-Beeinträchtigung) oder an anderer Stelle (Schleichverkehre im untergeordneten Netz) entstehen können. Wie Versuche auf großen Berliner Hauptverkehrsstraßen gezeigt haben, ist der Effekt von Tempo 30 auf solchen Straßen mit häufigem stop-and-go-Verkehr, z.B. durch Ampeln, Zebrastreifen oder Lieferverkehr, in Bezug auf die Luftreinhaltung fraglich. Eine 'flächige' Tempo-30-Zone für den gesamten Bezirk lehnen wir daher ab.

---

**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: Die CDU-Reinickendorf betrachtet das aktuell gültige Mobilitätsgesetz kritisch. Während der Senat die unterschiedlichen Mobilitätsformen gegeneinander ausspielt, setzen wir auf ein Miteinander. Berlin ist mehr als der innere S-Bahn-Ring. Darum müssen wir in Reinickendorf Mobilität auch über die Stadt- und Bezirksgrenze hinaus denken. Wir wollen, dass die Berlinerinnen und Berliner schnell und sicher

durch die Stadt kommen – egal ob mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto. Der Neu- und Ausbau von Radwegen im Bezirk wird von uns aktiv unterstützt und befördert werden (siehe Antworten zu Frage 1). Neubauvorhaben für Wohnungen wie Gewerbe müssen künftig Lösungen für den ruhenden Verkehr beinhalten, die den Verkehrsraum 'Öffentliches Straßenland' entlasten. Reinickendorf wird von vielen als 'grüner Bezirk' bezeichnet. Nicht nur Wald-, Wiesen- und Landwirtschaftsflächen sind damit gemeint. Viele unserer Straßen besitzen ein umfangreiches Grün - in der Straßenmitte, am Straßenrand. Dies gilt es zu bewahren. Es gibt keine Patentlösungen für das von uns gewollte Miteinander aller Mobilitätsträger. Es gilt, Straßenzug um Straßenzug, Wohngebiet um Wohngebiet usw. zu beplanen und behutsam umzubauen. Es gilt immer zu prüfen: an Stellen, an denen der Querschnitt von Hauptstraßen eigene Radverkehrsanlagen nicht hergibt, könnten parallel Seitenstraßen einbezogen und bspw. als Fahrradstraßen genutzt 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: Der gesamte Bezirk Reinickendorf ist von Wohn- und Gewerbegebieten geprägt. Teile unserer Infrastruktur sind trotz vielfältiger bezirklicher Investitionsmaßnahmen weiter in einem beklagenswerten Zustand. Der Bezirk ist aufgrund seiner geographischen Lage einer hohen Verkehrsbelastung und damit einhergehenden Emissionsbelastungen ausgesetzt. Besonders problematisch sind die überörtlichen Liefer- und Logistikverkehre von und zu anderen Berliner Gewerbegebieten aber auch die Stadt-Umland-Verkehre (Pendlerverkehre). Wir haben uns in der Vergangenheit wie aktuell für eine bessere Koordinierung von Baustellen, für die Sanierung und Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) sowie für eine abgestimmte Planung der Bewältigung der Pendlerverkehre eingesetzt. Anwohnerinnen und Anwohner müssen wirksam vor Verkehrslärm geschützt werden. Dafür braucht es eine nachhaltige Verkehrsplanung, zu der ÖPNV-Infrastruktur und eine gute Fahrradinfrastruktur gehören. Wir setzen auf den Ausbau der sogenannten E-Mobility auch im ÖPNV, um den Verkehrslärm zu reduzieren. Wir setzen zudem auf Maßnahmen wie die Bemoosung öffentlicher Flächen an Verkehrsschwerpunkten zur Entlastung im Mikroumfeld, den Einsatz von lärmreduzierenden Straßenbeläge im Zuge von Straßensanierungen u.ä. zur Lärmreduzierung und Luftreinhaltung.

---

**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: siehe Antwort zu Frage 1

---

**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 wollen die Mobilitätswende gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern gestalten. Grundsätzlich sollen die Reinickendorferinnen und Reinickendorfer selbst entscheiden, wie sie sich durch den Bezirk bewegen. Wir setzen auf pragmatische Lösungen und ein gesellschaftliches, technologisches und wirtschaftliches Miteinander aller Mobilitätsträger und das veränderte Umweltbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger im Bezirk. Echte urbane Mobilität erreichen wir nur über Angebote statt über Verbote, über Anreize statt über Zwang. Die Verkehre in und durch Reinickendorf werden nicht nur von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Bezirks initiiert. Gerade im Hinblick auf die Pendlerverkehre kommt es also primär auf die Planungen und Vorgaben im Verbund von Berlin und Brandenburg an. Dennoch muss auch die Kommunalpolitik Angebote und Anreize für den notwendigen Paradigmenwechsel machen. Wie bereits eingangs erwähnt, wollen wir die Menschen im Bezirk beteiligen und damit mitnehmen. In einer auf der individuellen Freiheit basierenden Gesellschaft wie der unseren werden wir mit Verboten zunehmend weniger erreichen.