

A1 Ein Grünes Mobilitätskonzept für Reinickendorf

Gremium: AG Mobilität
Beschlussdatum: 04.10.2020
Tagesordnungspunkt: 2. Mobilitätskonzept

Antragstext

1 Reinickendorf erstickt im Stau:

2 Verstopfte Durchgangsstraßen nicht nur zur Hauptverkehrszeit, Umfahrungen durch
3 Wohngebiete, zugeparkte U- und S-Bahnstationen in den Ortsteilzentren: Immer
4 mehr Autos verstopfen unseren Bezirk, belegen wertvolle Flächen im öffentlichen
5 Raum und nehmen die Luft zum Atmen.

6 Das CDU-geführte Bezirksamt setzt weiter auf die autogerechte Stadt: Die größten
7 Steigerungen im Bezirks-Haushalt und auch Sondermittel sind für Straßenbau
8 vorgesehen – für Autos, nicht für Fahrräder. Das lehnen wir ab.

9 Wir lösen den Stau auf:

10 Nicht nur wir Grünen wissen: Wer mehr Autostraßen baut, wird noch mehr
11 Autoverkehr ernten. Wer die Augen öffnet, sieht, dass die zunehmenden
12 Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden Stadt nicht mit noch mehr Kfz-Verkehr
13 bewältigt werden können. Dafür fehlt schlicht der Platz. Wir brauchen
14 intelligentere und vor allem effizientere Lösungen, um auf den begrenzten
15 Flächen allen Menschen eine komfortable, schnelle, sichere und bezahlbare
16 Mobilität zu ermöglichen. Dafür wollen wir den Vorrang des Umweltverbundes aus
17 ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr auch in Reinickendorf umsetzen. Und wir möchten
18 unsere Straßen zurückerobern als öffentlichen Raum für alle: für Kinder, Ältere,
19 Fahrrad- und Fußverkehr, als Orte der Begegnung mit Aufenthaltsqualität und ohne
20 Bedrohung für Leib und Leben.

21 Konsequenter Klimaschutz:

22 Gerade im Verkehrssektor gibt es für den Klimaschutz noch viel zu tun. Trotz
23 aller Klimaziele und Ankündigungen auf allen Ebenen sind die
24 Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in den letzten Jahren nicht gesunken.
25 Für die Ebene der Bezirkspolitik aber gilt: In keinem anderen Politikfeld können
26 wir auf lokaler Ebene für den Klimaschutz so viel erreichen wie im
27 Straßenverkehr. Wir müssen nur den Spielraum ausnutzen, den wir für
28 Reinickendorf haben.

29 Wir Grünen in Reinickendorf verstehen uns als Alternative zum derzeit CDU-
30 geführten Bezirksamt und möchten die Verkehrspolitik für unseren Bezirk deutlich
31 umsteuern. Deshalb haben wir mit internen und externen Expert*innen

32 ein integriertes Mobilitätskonzept für den Bezirk Reinickendorf erarbeitet.

33 Im Zusammenspiel der folgenden Punkte wollen wir die Mobilitätswende in
34 Reinickendorf erreichen:

35 1. Regionalverkehr auf die Schiene bringen

36 Reinickendorf ist der einzige Bezirk, durch den aktuell kein schienengebundener
37 Regionalverkehr verläuft. Pendler*innen aus dem angrenzenden Umland haben daher

38 kaum ein attraktives Angebot nach Berlin zur Arbeit zu kommen, ohne mit dem Auto
39 durch Reinickendorf zu fahren. A111 und B96 sind regelmäßig zu gestaut.

40 Dabei führen zwei stillgelegte Bahn-Strecken durch den Bezirk, parallel zu den
41 Haupteinfallstraßen: Die Kremmener Bahn (Strecke Gesundbrunnen-Tegel-
42 Hennigsdorf) und die Nordbahn (Strecke Gesundbrunnen-Wittenau-Oranienburg).
43 Diese Bahnlinien müssen ebenso wie die Heidekrautbahn zügig reaktiviert werden.
44 Nur so können wir Reinickendorf vom Auto-Verkehr der Pendler*innen entlasten.

45 Wir fordern: Der Bezirk Reinickendorf soll das Schienen-Infrastrukturprojekt
46 i2030 der Bundesländer Berlin und Brandenburg zusammen mit der Deutschen Bahn
47 aktiv unterstützen, das den schienengebundenen Umlandverkehr deutlich verbessern
48 wird. Hierzu gehört auch der zügige zweigleisige Ausbau der S 25 bis
49 Hennigsdorf, um einen zuverlässigen 10/5-Minuten-Takt zu ermöglichen.

50 Wir fordern, dass auch der Wiederaufbau der Nordbahn für den Regionalverkehr mit
51 hoher Priorität in das Projekt i2030 mit aufgenommen wird.

52 2. U-Bahn, Tram und Regionalverkehr zusammen denken: Schienenanschluss für 53 das Märkische Viertel

54 Die wachsende Stadt braucht auch ein wachsendes Schnellbahnnetz aus U- und S-
55 Bahnen sowie der Straßenbahn. Nur mit dem zügigen Ausbau des elektrischen
56 Schienenverkehrs, der zunehmend den Einsatz von Bussen ersetzt, kann die
57 Mobilitätswende auch in Reinickendorf gelingen.

58 CDU und SPD fordern seit langem die Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel.
59 Aber in der Regierung haben sie dafür nichts getan. Erst unter einer Grünen
60 Verkehrssenatorin wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Aber machen wir uns
61 nichts vor: die Umsetzung wird frühestens Ende der 2030er Jahre möglich sein.

62 Wir Grünen haben immer die Verlängerung der Tram M1 von Rosenthal nach Wittenau
63 und dann weiter zum Kurt-Schumacher-Platz gefordert. Dies wäre kostengünstiger
64 und auch schneller zu verwirklichen gewesen.

65 Mit dem nun beginnenden Wiederaufbau der Heidekrautbahn hat sich die Situation
66 verändert: Eine ebenerdige Kreuzung mit der Tram ist nicht möglich. Und für die
67 U-Bahn muss der Endpunkt neu überlegt werden: Soll auch der nördliche Teil des
68 Senftenberger Rings erschlossen werden? Oder soll die U8 besser am Wilhelmsruher
69 Damm mit der Heidekrautbahn verknüpft werden?

70 Die Heidekrautbahn wird das Märkische Viertel nur am östlichen Rand mit einem
71 Haltepunkt am Wilhelmsruher Damm erschließen. Da sie nur eingleisig gebaut wird,
72 ist maximal ein Halbstundentakt möglich. Voraussichtlich wird sie ab 2024 nur
73 einmal pro Stunde fahren und bis 2030 auch nur bis Wilhelmsruh. Da sie ebenerdig
74 nicht nur Straßen, sondern auch viele Fahrrad- und Fußwege kreuzt, wird sie nur
75 mit geringer Geschwindigkeit fahren können. Im Hinblick auf ein attraktives
76 Angebot kann das nicht das letzte Wort sein.

77 Das gibt uns die Möglichkeit, noch einmal neu über ganzheitliche Lösungen
78 nachzudenken.

79 U-Bahn und Tram sind kein Gegensatz. Wir wollen beides!

80 Dafür muss man sie zusammen denken.

81 Die Tram sollte auf jeden Fall auf eigenem Gleiskörper fahren, damit sie nicht
82 im Autostau steckenbleibt, sondern eine attraktive und schnellere Alternative
83 bietet. Zur genauen Trassenführung sollten auch Alternativen zum Wilhelmsruher
84 Damm geprüft werden. Entscheidend ist, dass die Tram die U8 sinnvoll ergänzt und
85 möglichst viele Menschen zum Umstieg erreicht.

86 Eine Weiterführung der Tram über die Ollenhauerstraße zum Kurt-Schumacher-Platz
87 und weiter verknüpft die U8 mit der U6 und der U7, kann viele parallel fahrende
88 Buslinien durch ein komfortableres, schnelleres und klimafreundlicheres Angebot
89 ersetzen und damit die Straße entlasten.

90 So kann ein attraktives Angebot geschaffen werden, das kurze Reisezeiten bietet,
91 wirklich das gesamte Märkische Viertel erschließt und auch mit der
92 Heidekrautbahn verknüpft wird.

93 Der Endpunkt der U8 und die Trassenführung der Tram sollen durch ein Gutachten
94 festgelegt werden, das den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen bestimmt. Ziel
95 muss sein, dass sich U-Bahn und Tram mit der Heidekrautbahn sinnvoll ergänzen,
96 attraktive Verknüpfungen entstehen und möglichst viele Bewohner*innen des
97 Märkischen Viertels einen Schienenanschluss in fußläufiger Entfernung erhalten.

98 Dazu muss auch über einen weiteren Ausbau der Heidekrautbahn nachgedacht werden:
99 Um einen attraktiven Takt zu bieten, müsste die Heidekrautbahn zweigleisig sein.
100 Und für kürzere Reisezeiten müsste sie kreuzungsfrei teilweise in Hochlage
101 ausgebaut werden. So wäre dann eine Kreuzung mit der Tram möglich. Und auch die
102 vielen Rad- und Fußwege über den ehemaligen Mauerstreifen können dann gefahrlos
103 queren.

104 3. Busse beschleunigen und zuverlässiger machen

105 Wir wollen den öffentlichen Busverkehr schneller und vor allem zuverlässiger
106 machen. Es darf nicht sein, dass sich Busse mehr als eine halbe Stunde verspäten
107 oder ganz ausfallen, weil sie im Stau stecken bleiben oder durch Engstellen
108 oderabgestellte Autos behindert werden.

109 Wir fordern, dass überall dort, wo Buslinien verkehren, ausreichend Platz für
110 deren ungehinderte Fahrt geschaffen wird. Wo das bisher nicht der Fall ist, soll
111 das Parken am Straßenrand zumindest während der Hauptverkehrszeiten oder
112 tagsüber eingeschränkt werden. Dies gilt insbesondere in Straßen, wo sich Busse
113 derzeit nur mühsam begegnen können. Beispiele dafür sind der Dannenwalder Weg im
114 Märkischen Viertel, die Burgfrauenstraße in Hermsdorf oder die Auguste Viktoria
115 Allee in Reinickendorf West.

116 Wir fordern darüber hinaus auf allen Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren pro
117 Richtung die Einrichtung von Busspuren, sofern dort Busverkehr besteht. Diese
118 Busspuren können je nach örtlichem Bedarf teilweise nachts für das
119 Anliegerparken freigegeben werden.

120 Grundsätzlich gilt: Je länger eine Buslinie, desto anfälliger ist sie für
121 Verspätungen und Ausfälle. Wir plädieren dafür, dass Busse als Zubringer zum
122 schienengebundenen ÖPNV deutlich kürzere Strecken bedienen und dadurch auch
123 pünktlicher werden.

124 Aus Klima- und Umweltschutzgründen begrüßen wir, dass auf Grüne Initiative hin
125 die BVG ihre gesamte Busflotte bis 2030 auf E-Busse umstellt. Und wir freuen uns
126 darauf, dass wir so auch in Reinickendorf von Lärm und Abgasen entlastet werden.

127 4. Fahrradnetz und sichere Fahrbahnen für Radfahrende

128 Selbst in Reinickendorf werden gelegentlich hier und da Fahrradwege gebaut. Sie
129 entsprechen aber meist nicht den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes,
130 sind nicht sicher, enden oft vor der Kreuzung, wo man sie besonders braucht, und
131 ergeben auch kein Netz. Was Fahrradfreundlichkeit angeht, ist Reinickendorf
132 absolutes Schlusslicht in Berlin.

133 Keine Reinickendorferin, kein Reinickendorfer sollte ein Held sein müssen, um in
134 unserem Bezirk Fahrrad zu fahren. Deshalb möchten wir sichere
135 Radverkehrsanlagen, damit wirklich alle, insbesondere auch Kinder und Ältere,
136 sich zurecht sicher fühlen können, wenn sie ihre Wege durch den Bezirk mit dem
137 Fahrrad zurücklegen. Fahrradverkehr braucht ein durchgängiges Netz ohne Lücken,
138 um auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel von A nach B zu kommen. Das Rad
139 muss fester Bestandteil der Alltagsmobilität in Reinickendorf werden.

140 Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt sichere Radverkehrsanlagen an allen
141 Hauptverkehrsstraßen vor, außerdem ein Vorrangnetz, das auch auf Nebenstraßen,
142 Fahrradstraßen und Sonderwegen verlaufen kann und überall im Bezirk in
143 zumutbarer Entfernung erreichbar ist. „Vorrang“ ist hier in doppeltem Sinne zu
144 verstehen: Die Gestaltung des Straßenraums soll sich vorrangig an den
145 Bedürfnissen des Fahrradverkehrs orientieren und die Planung und Umsetzung soll
146 vorrangig geschehen.

147 Die Grünen in Reinickendorf haben bereits 2016 ein Konzept für ein bezirkliches
148 Radnetz Reinickendorf vorgelegt, das heute so aktuell ist wie vor fünf Jahren.
149 Kern ist ein „Dreieck“ sicherer, attraktiver Radverkehrsanlagen zwischen den
150 bezirklichen Oberzentren Kurt-Schumacher-Platz, Tegel und Märkisches Zentrum.
151 Dies ist auch weitgehend eingeflossen in den Vorschlag der Verkehrs- und
152 Umweltverbände für ein Radnetz Berlin.

153 Die im Auftrag des Bezirksamts erfolgte Machbarkeitsstudie gibt wertvolle
154 Hinweise zum Bau von Radverkehrsanlagen. Aber sie hat in Bezug auf die
155 Netzwirkung methodische Schwächen, auf die auch die Autoren hinweisen: Die
156 Routen wurden vorab politisch festgelegt, anstatt den tatsächlichen Bedarf zu
157 erheben. Entsprechend erfolgt auch keine Einordnung in ein bezirksübergreifendes
158 Radnetz Berlin, auch wenn einzelne Routen das Potenzial dazu haben.

159 Wir fordern: Das von den Verbänden vorgeschlagene Netz muss nun auch in
160 Reinickendorf mit absolutem Vorrang vorangetrieben werden, um ausgehend von dem
161 zentralen „Dreieck“ den gesamten Bezirk mit einem durchgängigen Fahrrad-
162 Vorrangnetz zu erschließen. Die vorgesehenen Routen müssen bei anderen
163 Baumaßnahmen, wie z.B. auch der Heidekrautbahn, offengehalten werden.

164 Das aktuelle Bezirksamts lehnt jegliche kurzfristigen Verbesserungen für den
165 Fahrradverkehr vehement ab.

166 Wir fordern, dass überall dort, wo der Platz vorhanden ist, Kfz-Fahrbahnen oder
167 Kfz-Parkstreifen unverzüglich in geschützte Radstreifen umgewidmet werden.
168 Temporäre Radverkehrsanlagen sind ein gutes Mittel zur Erprobung, bevor sie
169 baulich verstetigt werden. Dies betrifft insbesondere die Berliner Straße in

170 Tegel, die Ollenhauer Straße bis zur S-Bahn-Brücke, die Scharnweberstraße und
171 die Heiligenseestraße (Waldbereich).

172 Im Umfeld von Grundschulen muss der Kfz-Verkehr generell, aber insbesondere in
173 Form von „Eltern-Taxen“ zu Gunsten Rad fahrender Schüler*innen zurückgedrängt
174 werden. Hierfür fordern wir ein absolutes Halteverbot in einem angemessenen
175 Bereich vor dem jeweiligen Schultor zu Schulanfangs- und -endzeiten (Beispiel
176 Kopenhagen).

177 Die Ermöglichung des Radverkehrs für Grundschüler*innen und darüber hinaus eines
178 flächenmäßigen Kiezeverkehrs muss über allgemeine Verkehrsberuhigung der Kieze
179 und stellenweise Fahrbahnumgestaltung erreicht werden.

180 5. Fußverkehr und Urbane Plätze mit Aufenthaltsqualität

181 Fußverkehr wird oft an den Rand gedrängt und erhält den Platz, der übrig bleibt.
182 Dabei sind wir alle Fußgänger*innen, und sei es nur auf dem Weg von der
183 Wohnungstür bis zur nächsten Haltestelle.

184 Fußverkehr ist die langsamste und auch verletzlichste Verkehrsart des
185 Umweltverbundes. Nötig sind daher sichere, kurze und direkte Wege unter
186 Vermeidung jeglicher Umwege.

187 Straßen dürfen für den Fußverkehr vor allem in Ortsteilzentren keine Barrieren
188 sein, die zu weiten Umwegen zwingen, sondern brauchen in kurzen Abständen
189 sichere Querungsmöglichkeiten (Fußgängerampel, Zebrastreifen, Mittelinsel,
190 Gehwegvorstreckung, ...). Zu viele Unfälle mit Fußgänger*innen geschehen, weil
191 der Umweg bis zur nächsten Ampel zu weit erscheint. Drängelgitter oder Zäune auf
192 Mittelstreifen sind hier keine Lösung, da sie zu Umwegen zwingen sollen.

193 Damit alle Menschen und insbesondere solche mit Rollator, Rollstuhl oder
194 Kinderwagen barrierefrei vorankommen können, muss hier besondere Vorsorge
195 getroffen werden. Vor allem in den Randbereichen Reinickendorfs müssen viele
196 Bürgersteige gepflastert und Bordsteinkanten an Straßenkreuzungen sowie an
197 Kreuzungen von Wegen mit Straßen abgesenkt werden. Zudem muss durch bauliche
198 Maßnahmen zuverlässig verhindert werden, dass die Kreuzungs-Bereiche zugeparkt
199 werden.

200 Darüber hinaus wünschen wir uns für die Zentren der Ortsteile eine
201 Verkehrsberuhigung in Form von Verkehrsräumen, in denen der Fußverkehr Vorrang
202 hat. Das kann auch eine Fußgängerzone sein. Parken für Autos soll hier auf
203 ausgewiesenen Flächen auf das Halten zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und
204 Entladen begrenzt werden.

205 Wir fordern, dass auf der Basis des Berliner Mobilitätsgesetzes mindestens ein
206 größeres Fußverkehrsprojekt in Reinickendorf in spätestens fünf Jahren
207 verwirklicht wird. Von zentralem Interesse wäre z.B. die fuß- und
208 radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Berliner Straße in Tegel von der
209 Humboldt-Bibliothek bis zu den Borsighallen mit breiteren Gehwegen,
210 Radfahrstreifen, Sitzgelegenheiten und mehr Querungsmöglichkeiten. Ein Vorbild,
211 das weiterentwickelt und angepasst werden könnte, wäre die Schloßstraße in
212 Steglitz.

213 Darüber hinaus streben wir im Zusammenhang mit der Nachnutzung des TXL-Geländes
214 und dessen Verkehrsanbindungen die Umgestaltung des Kurt-Schumacher-Platzes zu

215 einem urbanen, verkehrsberuhigten Platz mit Aufenthaltsqualität für Menschen an.
216 Autos sollen dann im Zuge dieser Umgestaltung weiträumig um den Platz
217 herumgeführt werden, Verkehre des Umweltverbundes aber weiter möglich bleiben.

218 6. Neue Mobilitätsdienstleistungen

219 Carsharing, Bikesharing, E-Roller, Poolingdienste: In Berlin sind in den letzten
220 Jahren viele neue Mobilitätsangebote entstanden. Aber sie erreichen nicht die
221 Außenbezirke, auch nicht Reinickendorf. Dabei ist gerade in den Außenbezirken
222 der Besitz privater Autos pro Haushalt am höchsten, Reinickendorf ist hier der
223 Spitzenreiter in Berlin. Viele private Autobesitzer*innen würden gerne ihr Auto
224 abschaffen, wenn es nur wirklich verlässliche Alternativen gäbe.

225 In Außenbereichen mit geringerer Bevölkerungsdichte sollten Sharing-Angebote
226 stationsbasiert sein, damit das Angebot verlässlich und auffindbar zur Verfügung
227 steht. Das gilt für Carsharing wie auch für Bikesharing. Dazu gehören
228 Mobilitätsstationen an U- und S-Bahnhöfen. Zentral sind zuverlässige
229 Sharingangebote in den Wohngebieten, die von überall in zumutbarer Entfernung
230 erreicht werden können.

231 Für die Außenbereiche wie Frohnau, Hermsdorf, Heiligensee, Konradshöhe oder
232 Lübars sollte ein Rufbussystem entstehen, um verlässlich und sicher zu allen
233 Tages- und Nachtzeiten von den U- und S-Bahnhöfen sicher nachhause zu kommen.

234 Pooling- und Sharingdienste funktionieren besser in stärker verdichteten
235 Gebieten. Eine Stadtplanung für höhere Verdichtung hat also auch durchaus
236 positive Aspekte hinsichtlich effizienterer Flächennutzung und für bessere
237 Mobilitätsangebote. Eine stärkere Vermischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit
238 dient auch der Stadt der kurzen Wege.

239 Wir fordern: Die Geschäftsgebiete der Sharing- und Pooling-Anbieter müssen auf
240 die ganze Stadt ausgeweitet werden, ein Angebot von Sharing-Fahrzeugen muss in
241 allen Ortsteilen jederzeit verlässlich verfügbar sein. Gleichzeitig müssen
242 ausgewiesene Abstellflächen für Sharing-Angebote geschaffen werden, damit die
243 Fahrzeuge nicht die Gehwege blockieren.

244 7. Elektromobilität

245 Elektromobilität kann in Reinickendorf einen wichtigen Beitrag zum Klima- und
246 Umweltschutz leisten. Aber auch private E-Pkw stehen im Stau, nehmen Parkraum
247 ein und machen Lärm. Zudem haben Elektro-Pkw mit großdimensionierten Batterien
248 eine ungewisse Klima- und Umweltbilanz. Der Elektro-Pkw kann somit nicht die
249 alleinige Lösung sein.

250 Wir brauchen eine grundlegende Mobilitätswende in Reinickendorf und nicht nur
251 eine bloße Antriebswende. Hierfür benötigen wir in erster Linie eine fuß- und
252 fahrradverkehrsfreundliche Stadtplanung mit kleinteiligen Strukturen, kurzen
253 Wegen und einer dezentralen Nahversorgung.

254 Wir wollen eine Elektromobilität in Reinickendorf in Form von E-Fahrrädern, E-
255 Lastenrädern, E-Carsharing, E-Bussen, Tram und U-Bahn sowie S-Bahn. Dies ist die
256 Elektromobilität, wie wir sie meinen. Wir können so erreichen, dass die Menschen
257 in Reinickendorf nicht zwingend auf das eigene E-Auto angewiesen sind.

258 Eine Planung, die Elektro-Autos einseitig privilegiert und somit falsche Anreize
259 setzt, z.B. durch die Freigabe der Busspuren oder zusätzliche Parkplätze, lehnen
260 wir ab. Der öffentliche Raum muss in Reinickendorf zukünftig gerechter
261 aufgeteilt werden, dies insbesondere durch die Schaffung von öffentlichen
262 Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Fahrräder.

263 8. Wirtschaftsverkehr

264 Wirtschaftsverkehr ist vielfach notwendiger Verkehr, damit unsere Stadt
265 funktioniert. Aber er kann und muss effizienter und flächensparender organisiert
266 werden. LKW, die in zweiter Reihe be- oder entladen, oder auch die vielen
267 Lieferfahrzeuge der Paketdienste werden zu Recht als Ärgernis empfunden.

268 Wir fordern: In Einkaufsstraßen und Ortsteilzentren müssen ausreichend Liefer-
269 und Ladezonen eingerichtet werden. Dafür müssen Parkplätze entfallen. Auch
270 Einzelhandel oder Gastronomie haben nichts von Dauerparkern, die wertvolle
271 Flächen an besonders stark frequentierten Orten blockieren. Hier soll nur noch
272 das kurze Halten zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen möglich sein.

273 Und auch Reinickendorf braucht Mikrodepots für Paketdienste, von wo aus die
274 letzte Meile mit Lastenfahrrädern organisiert wird.

275 9. Verkehrsberuhigung in Wohnkiesen

276 Wohnkiese sind für die Menschen da, die dort wohnen. Diese haben ein Recht auf
277 Ruhe und gute Luft. Insbesondere Kinder müssen sich sicher auf der Straße
278 bewegen können, auch ein Nachbarschaftsplausch muss möglich sein.

279 Wohnstraßen sind Lebensraum. Deshalb sollten sie von Durchgangsverkehr befreit
280 sein, der auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden soll.

281 Um Wohnkiese für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen, gibt es ein Bündel
282 bekannter Instrumente, die wir endlich auch in Reinickendorf anwenden wollen:
283 Diagonalsperren und andere Modalfilter, gegenläufige Einbahnstraßen oder lange
284 Engstellen und andere bauliche Maßnahmen, die mehr Platz für Stadtgrün und
285 Aufenthaltsmöglichkeiten auf die Straße bringen. Dazu gehört z.B. auch die
286 Einrichtung temporärer Spielstraßen unter Mitwirkung der Anwohnenden.

287 Grundsatz muss sein: Autos können nur dort aus einem Wohnviertel ausfahren, wo
288 sie auch eingefahren sind. Damit wird Durchgangsverkehr gleich draußen bleiben.
289 Dazu gehört aber auch: Anwohner*innen können dann nur in einer Richtung das
290 Wohngebiet verlassen und müssen dann ggf. Umwege in Kauf nehmen, sofern sie
291 unbedingt mit dem Auto unterwegs sind.

292 Wie genau und mit welchen Mitteln Wohngebiete beruhigt werden sollen, möchten
293 wir für jeden einzelnen Kiez in Bürger*innen-Werkstätten mit den jeweiligen
294 Anwohner*innen erarbeiten.

295 10. Parkraummanagement und Parkraumpolitik

296 In Reinickendorf sind wichtige Zentren, U- und S-Bahn-Stationen und viele
297 Wohngebiete nahezu permanent zugeparkt. Anwohner*innen finden in ihrer
298 Wohnstraße bzw. -viertel kaum Parkraum. Die Kurzzeitparkzonen funktionieren
299 nicht, da sie vom Bezirksamt nicht ausreichend überwacht werden.

300 Wir brauchen daher endlich auch in Reinickendorf ein funktionierendes
301 Parkraummanagement, das allen berechtigten Interessen gerecht wird und den
302 öffentlichen Raum gerecht verteilt. Parkraummanagement besteht für uns aus zwei
303 Komponenten: Parkplatzumwandlung und interessensgerechte
304 Parkraumbewirtschaftung.

305 Es gibt kein Recht darauf, sein Fahrzeug zu jeder Zeit an jedem Ort des Bezirks
306 kostenlos abstellen zu dürfen. Es gibt jedoch ein Recht auf eine vernünftige und
307 weitsichtige Parkraumpolitik, welche die unterschiedlichen Verhältnisse in den
308 einzelnen Ortteilen im Blick hat. Das Bezirksamt darf sich diesem nicht weiter
309 verweigern und sich aus ideologischen Gründen gegen die Einführung von
310 Parkraumbewirtschaftung sperren und einfach nichts tun.

311 Eine vernünftige Parkraumpolitik schaut sich die konkrete Situation in den
312 einzelnen Ortteilen genau an und entscheidet im Einzelfall. Gerade in
313 Ortsteilzentren mit Einzelhandel, ob am Kurt-Schumacher-Platz oder in
314 Konradshöhe, brauchen wir Lösungen des Parkraummanagements, um den öffentlichen
315 Raum besser aufzuteilen. Gleiches gilt auch für Flächen rund um U- und S-
316 Bahnhöfe, wo belebter Raum nicht bevorzugt für private Pendlerparkplätze genutzt
317 werden sollte. Wir schaffen hierdurch mehr Raum für Rad- und Fußverkehr sowie
318 den notwendigen Liefer- und Ladeverkehr. Die Aufenthaltsqualität für alle wird
319 verbessert.

320 Mit „Abzocke“ hat dies alles nichts zu tun. Ein gutes Parkraummanagement sorgt
321 vielmehr dafür, dass Anwohner*innen und Kurzzeitbesucher tatsächlich zügig einen
322 Parkplatz finden, so dass unnötiger Parksuchverkehr vermieden wird.

323 Dies alles geht nicht ohne gleichzeitige Umwandlung bisheriger Kfz-Stellplätze
324 für bessere Nutzungen z.B. für breitere Gehsteige nicht nur in den Zentren, für
325 sichere Radverkehrsanlagen einschließlich Abstellanlagen, für Busspuren zur
326 Beschleunigung des ÖPNV und für komfortable Aufenthalts- und Begegnungsflächen.
327 Für den Klimaschutz brauchen wir mehr Grünflächen und Straßenbäume, damit unsere
328 Stadt nicht überhitzt. Und warum sollten in Wohngebieten nicht Spielgeräte für
329 Kinder auf früheren Parkplätzen stehen?

330 Genau dafür treten wir ein und werden es für jeden Ortsteil Reinickendorfs, für
331 jedes Zentrum, für jedes Wohn- und jedes Gewerbegebiet abhängig von den
332 Örtlichkeiten und dem Bedarf planen und umsetzen.

333 Es gilt: Unsere Straßen sind öffentlicher Raum für alle. Die individuelle
334 Nutzung darf nicht vom Besitz eines eigenen Autos abhängig sein.

335 Zukunft wird aus Mut gemacht.

336 Wir haben den Mut, die Mobilitätswende in unserem Bezirk anzugehen.

337 Wir treten entschlossen ein für moderne Mobilität und damit für Klimaschutz, für
338 saubere Luft und effektiven Lärmschutz und für die Rückeroberung des
339 öffentlichen Raumes zugunsten der Menschen, die dort wohnen, und damit auch für
340 die Vermeidung von Toten und Verletzten im Straßenverkehr!

A2NEU Beitrags- und Kassenordnung

Gremium: Kreisvorstand Reinickendorf
Beschlussdatum: 13.10.2020
Tagesordnungspunkt: 3. Beitrags- und Kassenordnung

Antragstext

1 § 1 Finanzverantwortung

2 (1) Die/der Finanzverantwortliche verwaltet die Finanzen des Kreisverbandes. Die
3 von der/dem Finanzverantwortlichen veranlassten Überweisungen werden von einer
4 weiteren Person des Kreisvorstands bestätigt.

5 (2) Die/der Finanzverantwortliche stellt in Abstimmung mit dem Kreisvorstand
6 jährlich einen Haushaltsplan auf, der durch die Kreismitgliederversammlung
7 beraten und verabschiedet wird.

8 § 2 Buchführung und Rechenschaftsbericht

9 (1) Die/der Finanzverantwortliche führt für den Kreisverband Bücher über seine
10 Einnahmen und Ausgaben sowie sein Guthaben nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer
11 Buchführung im Sinne des Parteiengesetzes.

12 (2) Der Kreisvorstand legt spätestens bis zum 31. März des dem Rechnungsjahr
13 folgenden Kalenderjahres Rechenschaft gegenüber dem Kreisverband und der/dem
14 Landesschatzmeister*in des Landesverbandes über die Einnahmen und Ausgaben sowie
15 das Guthaben des Kreisverbandes ab.

16 (3) Die von der KMV gewählten Rechnungsprüfer*innen prüfen jährlich die
17 ordnungsgemäße Buchführung und erstatten der Kreismitgliederversammlung Bericht.

18 § 3 Sonderbeiträge der Bezirksamtsmitglieder und der Bezirksverordneten

19 (1) Bezirksamtsmitglieder leisten Sonderbeiträge gemäß der Beitrags- und
20 Kassenordnung des Landesverbands. Abweichungen hiervon kann die
21 Kreismitgliederversammlung auf Antrag des Kreisvorstands beschließen.

22 (2) Bezirksverordnete führen Sonderbeiträge in Höhe von 50 Prozent
23 der Grundaufwandsentschädigung ab. Für Sitzungsgelder sowie Fahrtgeld werden
24 keine Sonderbeiträge abgeführt.

25 (3) Für jedes Kind darf bis zum Abschluss der Ausbildung ein angemessener
26 Abschlag vorgenommen werden, der den erhöhten Kosten der Kinderbetreuung
27 Rechnung trägt.

28 (4) Von der zusätzlichen Aufwandsentschädigung für Fraktionsvorsitzende, für
29 Bezirksverordnetenvorsteher*innen und für stellvertretende
30 Bezirksverordnetenvorsteher*innen werden 50 Prozent als Sonderbeitrag abgeführt.

31 (5) Amts- und Mandatsträger*innen, die von Bündnis 90/Die Grünen nominiert
32 wurden, jedoch nicht Mitglied sind, leisten diese Sonderbeiträge ebenfalls.

33 (6) Die Sonderbeiträge sind in der Regel monatlich, spätestens zum 15. eines
34 Monats, zu leisten.

35 (7) Über Ausnahmen sowie Härtefälle entscheidet die Diätenkommission nach § 4
36 auf Antrag im Einzelfall.

37 § 4 Diätenkommission

38 (1) Der Kreisverband richtet eine Diätenkommission ein, die aus zwei von der
39 Kreismitgliederversammlung quotiert gewählten Personen, die weder dem
40 Kreisvorstand, noch der Fraktion angehören, der/dem Finanzverantwortlichen des
41 Kreisverbandes und einer von den Bezirksverordneten für die Amtszeit der
42 Kommission benannten Vertrauensperson besteht. Mitglieder der Diätenkommission,
43 die gleichzeitig Bezirksverordnete sind, sind bei selbst gestellten Anträgen von
44 den Beratungen ausgeschlossen. Alle vier Mitglieder haben gleiches Stimmrecht.

45 (2) Die Kommission berät und entscheidet über Ausnahmeregelungen bei
46 Sonderbeiträgen nach § 3.

47 (3) Die Mitglieder der Diätenkommission werden für eine Amtszeit von zwei Jahren
48 gewählt.

49 (4) Die Kommission tagt auf Antrag der/des Finanzverantwortlichen oder einer/s
50 Mandatsträger*in. Sie tagt nicht öffentlich.

51 (5) Jährlich wird mit der Vorlage des Haushaltsberichts eine Liste der
52 Mandatsträger*innen auf einer Mitgliederversammlung veröffentlicht, in der die
53 prozentuale Abführung der Sonderbeiträge bezogen auf die mit der
54 Diätenkommission getroffene Vereinbarung dargestellt wird.

55 (6) Die Mitglieder der Diätenkommission und die Rechnungsprüfer*innen haben die
56 persönlichen Umstände von Mandatsträger*innen, von denen sie im Rahmen ihrer
57 Tätigkeit Kenntnis erlangt haben, vertraulich zu behandeln.
58 Im Protokoll der Diätenkommission wird lediglich das Ergebnis der Vereinbarung
59 festgehalten.

60 § 5 Inkrafttreten

61 Die Beitrags- und Kassenordnung tritt mit ihrem Beschluss auf der
62 Kreismitgliederversammlung am 27.10.2020 in Kraft.