

## 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 Kiezradverkehrs 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.