

Die Kreismitgliederversammlung des Kreisverband Reinickendorf von Bündnis 90/DIE GRÜNEN beschließt am 26.11.2019

als Grundlage der Arbeit einer AG Mobilität

Ein Grünes Mobilitätskonzept für Reinickendorf

Reinickendorf erstickt im Stau:

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

Das CDU-geführte Bezirksamt setzt weiter auf die autogerechte Stadt: Als einziger Bezirk möchte Reinickendorf SIWANA-Mittel verwenden, um eine neue Autostraße zu bauen. Die größten Steigerungen im gerade beschlossenen Bezirks-Haushalt sind für Straßenbau vorgesehen – für Autos, nicht für Fahrräder. Das lehnen wir ab.

Wir lösen den Stau auf:

Nicht nur wir Grünen wissen: wer mehr Autostraßen baut, wird noch mehr Autoverkehr ernten. Wer die Augen öffnet sieht, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden Stadt nicht mit noch mehr Kfz-Verkehr bewältigt werden können. Dafür fehlt schlicht der Platz. Wir brauchen intelligentere und vor allem effizientere Lösungen, um auf den begrenzten Flächen allen Menschen eine komfortable, schnelle, sichere und bezahlbare Mobilität von A nach B zu ermöglichen. Und wir möchten unsere Straßen zurückerobern als öffentlichen Raum für alle: für Kinder, Ältere, Fahrrad- und Fußverkehr, als Orte der Begegnung mit Aufenthaltsqualität und ohne Bedrohung für Leib und Leben.

Konsequenter Klimaschutz:

Gerade im Verkehrssektor gibt es für den Klimaschutz noch viel zu tun. Trotz der Pariser Klimaziele sind die Emissionen im Verkehrssektor in den letzten Jahren nicht gesunken,

sondern sogar gestiegen. Für die Ebene der Bezirkspolitik gilt: In keinem anderen Politikfeld können wir für den Klimaschutz so viel erreichen wie im Straßenverkehr.

Die Grünen in Reinickendorf verstehen sich als Alternative zum derzeit CDU-geführten Bezirksamt und möchten die Verkehrspolitik für unseren Bezirk deutlich umsteuern. Wir werden deshalb im kommenden Jahr ein integriertes **Mobilitätskonzept für den Bezirk Reinickendorf** erarbeiten und vorlegen, das nach Diskussion und Überarbeitung in einer AG Mobilität u.a. folgende Punkte enthalten kann:

1. Regionalverkehr auf die Schiene bringen

Reinickendorf ist der einzige Bezirk, durch den aktuell kein schienengebundener Regionalverkehr verläuft. Pendler aus dem angrenzenden Umland haben daher kaum ein attraktives Angebot, wie sie unseren Bezirk durchfahren können, ohne ihr Auto zu nutzen. A111 und B96 sind regelmäßig zugestaut. Dabei führen zwei stillgelegte Bahn-Strecken durch den Bezirk, parallel zu den Haupteinfallsstraßen: Die Kremmener Bahn (parallel zur A111) und die Nordbahn (parallel zur B96). Diese Bahnlinien müssen ebenso wie die Heidekrautbahn zügig reaktiviert werden. Als komfortable Alternative mit kurzer Reisezeit wird dies viele Pendler zum Umsteigen bewegen, wodurch Reinickendorf von Kfz-Verkehr entlastet wird.

Die Grünen in Reinickendorf unterstützen daher das Schienen-Infrastrukturprojekt i2030 der Bundesländer Berlin und Brandenburg zusammen mit der Deutschen Bahn. Wir fordern, dass auch die Nordbahn mit hoher Priorität in das Projekt i2030 mit aufgenommen wird. Für die S25 fordern wir den zweigleisigen Ausbau bis Hennigsdorf, um einen zuverlässigen 10/5 Minuten Takt fahren zu können.

2. U-Bahn

Andere Parteien haben noch bei jeder Wahl die Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel gefordert. Waren sie dann in der Regierung, geschah – nichts! Wir Grünen haben die U-Bahn-Verlängerung durchaus kritisch gesehen und nach Alternativen gesucht. Aber unter einer Grünen Verkehrssenatorin wurde die Verlängerung der U8 in den Nahverkehrsplan 2019 aufgenommen und als erster Schritt zur Umsetzung Machbarkeitsstudien erstellt. Genauso wichtig ist der Abzweig von der U6 in das geplante Schumacher-Quartier und zur Urban Tech

Republic TXL, der ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufgenommen wurde. Das begrüßen und unterstützen wir.

Klar ist: Die wachsende Stadt braucht auch ein wachsendes Schnellbahnnetz aus U- und S-Bahnen, um die mit der Mobilitätswende zunehmenden Anforderungen an die Personen-Beförderungsleistung im ÖPNV erbringen zu können. Aber machen wir uns nichts vor: U-Bahn-Bau ist aufwändig und langwierig. Wir brauchen parallel auch schnellere Lösungen.

3. Straßenbahn

Wir Grünen fordern seit langem die Verlängerung der Tram M1 von Rosenthal ins Märkische Viertel und zum U- und S-Bhf. Wittenau. Dies ist kein Gegensatz zum U-Bahn-Bau. Auch wenn die U8 tatsächlich verlängert wird, kann die Tram sinnvoll ergänzen. Zumindest muss sie ins Märkische Viertel geführt und dort mit der U8 verknüpft werden. Eine Verlängerung bis Wittenau auf der von uns vorgeschlagenen eigenen Trasse quer durch den Senftenberger Ring und über die Finsterwalder Straße wird für wesentlich mehr Anwohner*innen fußläufig erreichbar sein und erschließt darüber hinaus die meisten Schulen im Märkischen Viertel. Eine weitere Verlängerung über die Ollenhauerstraße zum Kurt-Schumacher-Platz und weiter verknüpft die U8 mit der U6, kann viele parallel fahrende Buslinien durch ein komfortableres, schnelleres und klimafreundlicheres Angebot ersetzen und die Straße entlasten. Und vor allem: Die Tram kann wesentlich schneller und günstiger gebaut werden als die U-Bahn.

4. Busspuren ausweiten

In Reinickendorf gibt es bislang fast keine Busspuren, weshalb der Bus oft im Stau stecken bleibt. Da der Bus auf weniger Fläche wesentlich mehr Menschen transportiert, ist eine Beschleunigung und Bevorrechtigung gegenüber privatem Kfz-Verkehr durchaus sinnvoll, angemessen und zielführend, um mehr Menschen zum Umsteigen zu bewegen.

Wir fordern daher auf allen Straßen mit zwei Fahrspuren pro Richtung die Einrichtung von Busspuren, sofern dort keine Tram verkehrt.

5. Fahrradnetz

Selbst in Reinickendorf werden gelegentlich hier und da Fahrradwege gebaut. Sie entsprechen aber nicht den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes, enden oft vor der Kreuzung, wo man sie besonders braucht, und ergeben auch kein Netz. Was

Fahrradfreundlichkeit angeht, ist Reinickendorf absolutes Schlusslicht in Berlin. Dem Bezirk gelingt es nicht einmal, die vom Senat finanzierten zwei Stellen für Radverkehrsplaner zu besetzen. Bewerber springen ab, sobald sie merken, dass es hier am Umsetzungswillen mangelt. Hier muss sich dringend etwas ändern.

Fahrradverkehr braucht ein durchgängiges Netz ohne Lücken, um auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel von A nach B zu kommen. Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen vor. Außerdem ein Vorrangnetz, das auch auf Nebenstraßen, Fahrradstraßen und Sonderwegen verlaufen kann und überall im Bezirk in zumutbarer Entfernung erreichbar ist. „Vorrang“ ist hier in doppeltem Sinne zu verstehen: Die Gestaltung des Straßenraums soll sich vorrangig an den Bedürfnissen des Fahrradverkehrs orientieren und die Planung und Umsetzung soll vorrangig geschehen. Die Grünen in Reinickendorf haben bereits 2016 ein Konzept für ein bezirkliches Radnetz Reinickendorf vorgelegt. Dies ist auch weitgehend eingeflossen in den Vorschlag der Verkehrs- und Umweltverbände für ein Radnetz Berlin. Kern ist das „Dreieck“ zwischen den bezirklichen Oberzentren Kurt-Schumacher-Platz, Tegel und Märkisches Zentrum. Wir fordern: Dies muss nun mit absolutem Vorrang vorangetrieben werden, um davon ausgehend den gesamten Bezirk mit einem durchgängigen Fahrrad-Vorrangnetz zu erschließen.

6. Fußverkehr und Urbane Plätze mit Aufenthaltsqualität

Fußverkehr wird oft an den Rand gedrängt und erhält den Platz, der übrig bleibt. Dabei sind wir alle Fußgänger*innen, und sei es nur auf dem Weg von der Wohnungstür bis zur nächsten Haltestelle. Fußverkehr ist die langsamste und auch verletzlichste Verkehrsart des Umweltverbundes. Nötig sind daher sichere, kurze und direkte Wege unter Vermeidung jeglicher Umwege. Straßen dürfen für den Fußverkehr keine Barrieren sein, sondern brauchen sichere Querungen in kurzen Abständen. Zu viele Unfälle mit Fußgänger*innen geschehen, weil der Umweg bis zur nächsten Ampel zu weit erscheint. Drängelgitter oder Zäune auf Mittelstreifen sind hier keine Lösung, da sie zu Umwegen zwingen sollen.

Damit schnell und sichtbar Verbesserungen erreicht werden, sieht das Berliner Mobilitätsgesetz 10 Fußverkehrsprojekte in den Bezirken vor, die in spätestens fünf Jahren fertiggestellt sein sollen. Wir fordern: Auch Reinickendorf muss sich um wenigstens ein solches Projekt bemühen. Möglich wäre z.B. die Rückgewinnung des Kurt-Schumacher-Platzes als urbaner Platz mit Aufenthaltsqualität für Menschen oder eine

fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Berliner Straße in Tegel von der Humboldtbibliothek bis zu den Borsighallen mit breiteren Gehwegen, Sitzgelegenheiten und mehr Querungsmöglichkeiten. Ein Vorbild, das weiterentwickelt und angepasst werden könnte, wäre die Schloßstraße in Steglitz.

7. Neue Mobilitätsdienstleistungen

Carsharing, Bikesharing, E-Roller, Poolingdienste: In Berlin sind in den letzten Jahren viele neue Mobilitätsangebote entstanden. Aber sie erreichen nicht die Außenbezirke, auch nicht Reinickendorf. Dabei ist gerade in den Außenbezirken der Besitz privater Kfz pro Haushalt am höchsten, Reinickendorf gehört zu den Spitzenreitern. Viele private Autobesitzer*innen würden gerne ihr Auto abschaffen, wenn es nur wirklich verlässliche Alternativen gäbe. Wir fordern: Die Geschäftsgebiete der Sharing- und Pooling-Anbieter müssen grundsätzlich auf die ganze Stadt ausgeweitet werden, eine Mindestquote von Sharing-Fahrzeugen muss in allen Ortsteilen verlässlich verfügbar sein. Gleichzeitig müssen Abstellflächen geschaffen werden, damit die Fahrzeuge nicht die Gehwege blockieren.

8. Wirtschaftsverkehr

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

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

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

9. Parkraummanagement

Wichtige Zentren, U- und S-Bahn Stationen sind zugesperrt. Anwohner*innen finden keinen Parkplatz mehr. Die Kurzzeitparkzonen funktionieren nicht, da sie nicht ausreichend überwacht werden. Auch Reinickendorf kann sich nicht weiter aus ideologischen Gründen gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sperren. Denn nur für diese stehen auch ausreichende Mittel zur Überwachung zur Verfügung. Parkraumbewirtschaftung ist keine „Abzocke“. Sie sorgt insbesondere dafür, dass Anwohner*innen und auch Kurzzeitbesucher tatsächlich einen Parkplatz finden und der Parksuchverkehr verringert wird. Die Gebühren für einen Anwohnerparkausweis betragen aktuell nicht einmal 1 € pro Monat und fallen damit – auch bei einer Erhöhung – gegenüber den Fixkosten für ein privates Kfz nicht ins Gewicht. Zum Parkraummanagement gehört aber auch die Umwandlung bisheriger Kfz-Stellplätze für bessere Nutzungen: Breitere Gehsteige nicht nur in den Zentren, sichere Radverkehrsanlagen, Busspuren zur Beschleunigung des ÖPNV und komfortable Aufenthaltsflächen. Für den Klimaschutz brauchen wir mehr Grünflächen und Straßenbäume. Und warum sollte in Wohnstraßen nicht auch mal ein Spielgerät für Kinder auf einem früheren Parkplatz aufgestellt werden?

Gerade hier gilt: Unsere Straßen sind öffentlicher Raum für alle. Die individuelle Nutzung sollte nicht vom Besitz eines eigenen Autos abhängig sein.

Zukunft wird aus Mut gemacht. Wir müssen jetzt den Mut haben, die Mobilitätswende in unserem Bezirk entschlossen anzugehen: Für Klimaschutz, moderne Mobilität, keine Toten und Verletzten im Straßenverkehr, bessere Luft, Lärmschutz und die Rückeroberung des öffentlichen Raumes für die Menschen, die dort wohnen.

Antragsteller*innen: Heiner v. Marschall, Nicole Holtz, Tobias Endrikat, Eva Marie Plonske, Katrin Volkmann, Christian Grätsch, Helen Maruhn, Helge Pols, Peer Rust