

1. Ortsteilübergreifend

1.1 Unterstützen Sie eine eventuell quotenregulierte Aufstellung und Beteiligung berufener, sachkundiger Bürger in den Ortsteilen außerhalb des S Bahnringes (alte Dörfer)?

Die BVV besteht aus 55 ehrenamtlich Tätigen, die die Belange von weit mehr als 400.000 Menschen in 13 Ortsteilen zu berücksichtigen haben. Dies stellt uns Bezirksverordnete auch vor dem Hintergrund der Größe und der unterschiedlichen Struktur des Bezirks vor große Herausforderungen.

Als CDU Pankow war es uns deswegen wichtig, Bezirksverordnete aus allen Kiezen und Ortsteilen Pankows in die BVV zu senden. So kamen und kommen in den vergangenen Wahlperioden und in der aktuellen jeweils mindestens ein Viertel (derzeit die Hälfte) der Fraktionsmitglieder aus den Ortsteilen außerhalb des S-Bahnringes.

Die CDU-Fraktion hat sich in den zurückliegenden Jahren immer für eine stärkere Beteiligung der Menschen vor Ort eingesetzt und besetzt die Positionen sachkundiger Bürger (Bürgerdeputierte) auch mit Personen, die nicht Mitglied der CDU sind, um die Belange aller Menschen gleichermaßen zu berücksichtigen.

Eine Quotierung bei der Besetzung von Ämtern oder Mandaten nach Ortsteilen oder anderen Merkmalen halten wir für nicht zielführend, die aktive Beteiligung der Menschen vor Ort aber ist Kern unserer Arbeit. Deshalb finde ich zum Beispiel Einwohneranträge besonders wichtig, um die Interessen der Menschen direkt in die BVV zu tragen. Über 6.700 Menschen haben in der aktuellen Wahlperiode Einwohneranträge der CDU in der BVV unterstützt. Ich finde, gerade in der Kommunalpolitik ist jede Unterstützung wichtig. Jeder, der sich engagieren oder aktiv einbringen will, sollte dies tun können. Quoten bergen aber die Gefahr, engagierte Personen auszuschließen. Dass sollte gerade wenn es um die ganz konkreten Interessen vor der eigenen Haustür geht, auf keinen Fall passieren.

Dabei findet politisches Engagement nicht nur in der BVV oder den Parlamenten statt, sondern auch in Vereinen oder Bürgerinitiativen. Hier unterstütze ich von Herzen gern und wo ich kann. Im Jahr 2019 habe ich zusammen mit anderen ein Netzwerk aus dem Pankower Nordosten ins Leben gerufen, das genau diesem Ansinnen Rechnung trägt. Die Einwohnerinitiative Karow (heute der Bürgerverein WirFürKarow e.V.) hat sich von Anfang an mit großem Engagement und erheblichem zeitlichen Aufwand daran beteiligt. Hierfür auch an dieser Stelle noch einmal ein großes Dankeschön!

1.2 Was halten Sie von **Ortsteilvertretungen** als demokratisches Mittel?

Ortsteilvertretungen sind den Interessen ihrer Ortsteile verpflichtet. Das kann zum Beispiel auch dazu führen, dass nur aus Sicht des eigenen Ortsteils argumentiert wird. Dies kann gerade in Regionen mit ähnlichen Herausforderungen zu Konflikten führen (Bsp. Wohnungsbau im Ortsteil A ja, aber nicht in unserem Ortsteil B, und umgekehrt). Unsere Dörfer im Norden Pankows stehen vor



Bürgerverein
WirFürKarow e.V.

Bürgerverein WirFürKarow e.V.
Alt-Karow 8, 13125 Berlin

Kontakt info@wir-fuer-karow.de
www.wir-fuer-karow.de

denselben Herausforderungen. Mir ist wichtig, dass es allen Bewohnern dort gut geht, dass alle die nötige Infrastruktur vorfinden und dass die Ortsteile sich alle weiter gut entwickeln können. Genau darum habe ich gemeinsam mit vielen Mistreitern ein Netzwerk aus 17 Vereinen und Initiativen aus den Ortsteilen Karow, Buch, Blankenburg und Französisch Buchholz gegründet. Aus diesem Netzwerk heraus haben wir eine gemeinsame Position für ein Verkehrskonzept und eine verträgliche Bebauung in der gesamte Region erarbeitet und dazu Anträge in die BVV eingebracht. Hinter diesen Ideen und Anträgen stehen zahlreiche Bewohner und Vereine aller Ortsteile. Diese Gemeinsamkeit macht uns stark und bringt unsere Heimat nach vorne.

1.3 Welche Ziele vertritt Ihre Partei bei der Zukunftsvorsorge der Gesellschaft und wie werden diese finanziert bzw. umgesetzt?

Die soziale Marktwirtschaft im Sinne Ludwig Erhards ist ein ausgesprochen erfolgreiches Gesellschaftsmodell, denn hier wird Bedürftigen geholfen, sichergestellt, dass alle Menschen über eine Grundversorgung verfügen können und gleichzeitig aber auch Eigeninitiative und persönliches Engagement belohnt. Sie ist Fundament des Wohlstandes. Die Freiheit des Einzelnen steht dabei im Vordergrund. Deshalb sollte sich der Staat auf hoheitliche Aufgaben zurückziehen, Rahmenbedingungen für das Wirtschaftshandeln setzen und die Eigenverantwortung der Menschen stärken.

Ich finde, damit wir als Gesellschaft langfristig gemeinsam erfolgreich und nachhaltig leben können, sind vier Dinge besonders wichtig:

Erstens: Hilfe und Unterstützung für diejenigen, die sie gerade wirklich brauchen. Die Corona-Krise hat beispielsweise gezeigt, wie schnell Menschen unverschuldet in Schwierigkeiten gelangen können. Sie zu unterstützen und ihnen wieder auf die Beine zu helfen, ist elementare Eigenschaft einer fairen Wohlstandsgesellschaft. Das gilt natürlich für alle anderen, abseits der Corona-Krise, ebenso. Was man dabei nicht vergessen darf ist, dass es immer auch diejenigen gibt, die diese Unterstützung zahlen. Und damit es für alle fair zugeht, sollte solche Unterstützung nur an diejenigen gehen, die sie auch wirklich brauchen.

Zweitens: Freiheit und Eigenverantwortung. Mir liegt besonders am Herzen, dass jeder entscheiden kann, wie er oder sie leben möchte. Der Staat soll unterstützen, wo es nötig ist, aber kein Lebensmodell vorschreiben oder bevorzugen. Das heißt auch: Leistung muss sich lohnen – und zwar für den Handwerker genau so wie für den großen Unternehmer, für den Solo-Selbstständigen ebenso wie für den Angestellten, usw.

Drittens: Mehr Investitionen in besonders wichtige Bereiche. Das sind für mich vor allem: gut ausgestattete Schulen, ausreichend Spielplätze und Grünanlagen, vernünftige Geh- und Radwege, Straßen und Nahverkehr, digitale Infrastruktur, Forschung und Entwicklung.

Viertens: Gerechtigkeit ist nicht Gleichheit. Dies gilt für Steuern und Abgaben genauso wie für Subventionen.

Politische Entscheidungen, die wir heute treffen, müssen sich daran messen lassen, welche langfristigen Folgen sie haben. Leitprinzip unseres Handelns muss Nachhaltigkeit sein: Soziale, ökonomische und ökologische Belange müssen immer wieder neu abgewogen und miteinander in

Einklang gebracht werden. Wir wollen die Umwelt schützen und gleichzeitig unseren Wohlstand erhalten- für uns und für die nachfolgenden Generationen.

1.4 Wie hoch ist **der Anteil der Investitionen**, die Sie unterstützen und in welchen Bereichen liegt er?

Erläuterung: Konsumption ist notwendig, sollte aber nicht zu Lasten der nachfolgenden Generationen sein.

Der Reichtum eines Landes spiegelt sich aber u.a. in der Infrastruktur.

In den letzten Jahrzehnten hat das Land Berlin viel zu wenig in seine Infrastruktur investiert. Dies kann überall an Schulen, Parks, Spielplätzen, Straßen und Brücken beobachtet werden. Unter Beteiligung der CDU wurde im Jahr 2014 das Sondervermögen Infrastruktur wachsende Stadt (SIWA) beschlossen und mit finanziellen Mitteln ausgestattet. Leider ist es trotzdem bisher nicht gelungen, den enormen Investitionsstau abzubauen.

Grundsätzlich ist es Aufgabe des Staates, in die öffentliche Infrastruktur ausreichend und vorausschauend zu investieren, denn diese Investitionen sind eine Voraussetzung für den Wohlstand auch künftiger Generationen. Gerade in Zeiten niedriger Zinsen ist es deshalb sinnvoll, vermehrt auf Investitionen zu setzen, die sich in der Zukunft – egal ob durch bessere Bildung, digitale Infrastruktur, attraktive Verkehrsnetze und Standortbedingungen für Unternehmen – auszahlen werden.

Staatliche Investitionen dürfen aber nicht mit zum Teil kontraproduktiven Subventionen verwechselt werden. Dies betrifft aktuell beispielsweise die finanzielle Förderung von Elektrofahrzeugen durch das Land Berlin, wie auch kostenlose Angebote zu Lasten der Qualität für Empfänger, die diese gar nicht benötigen (Schulesen, Kita-Plätze, etc.).

1.5 Wie stehen Sie zur **Privatisierung des Berliner S-Bahn-Netzes?**

Erläuterung: Privatisierte Wasserbetriebe, Stromnetz und Wohnungsbaugesellschaften waren kein Erfolgsmodell (siehe Rückkauf und Rückkaufbegehren)

Die CDU Pankow will, dass endlich wieder ein qualitativ hochwertiger, sicherer und störungsfreier S-Bahn-Betrieb in Berlin gewährleistet ist. Hierfür muss die Politik die Rahmenbedingungen schaffen. Oberstes Ziel: Die S-Bahn muss pünktlich und ausreichend häufig kommen – und zwar überall in der Stadt und vor allem bei uns am Stadtrand. Die Beschaffung neuer Züge und ein entsprechender neuer Betreibervertrag sind unabdingbar.

Wir wollen deshalb, dass das begonnene Ausschreibungsverfahren bei der S-Bahn rechtssicher fortgesetzt wird, damit ein verlässlicher Betrieb möglich ist.

1.6 Wie setzt sich Ihre Partei dafür ein, den **ÖPNV** insgesamt attraktiver zu machen?

Die Attraktivität des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Leistungsfähigkeit, die Verfügbarkeit, die Zuverlässigkeit, die Sauberkeit und Sicherheit und den Preis bestimmt. In allen diesen Bereichen gibt es trotz des vergleichsweise gut ausgebauten Netzes erheblichen Verbesserungsbedarf.

Um die Leistungsfähigkeit und die Verfügbarkeit der Angebote zu erhöhen, braucht es Taktverdichtungen, den Neubau von Linien und Strecken und Verkehrsknotenpunkte, an denen ein

Umsteigen einfach und komfortabel möglich ist (siehe hierzu das anliegende Verkehrskonzept und die Antworten zu 1.7 und 2.5). Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit liegen in der Hand der beauftragten Unternehmen. Diese müssen untereinander besser koordiniert und zu Investitionen in ihre Infrastruktur verpflichtet werden. Sind alle diese Voraussetzungen gegeben und sichergestellt, dass es schneller, bequemer und komfortabler ist, den ÖPNV nutzen, wird der Preis deutlich weniger Gewicht haben. Eine Querfinanzierung des ÖPNV durch eine verpflichtende City-Maut lehne ich ab, genauso wie den erzwungenen Umstieg durch Verbote von Autos mit Verbrennungsmotor.

1.7 Welche Mittel halten Sie für geeignet?

(z.B. engere Taktung, flexiblere/kleinere/größere Einheiten/Trassenerweiterungen o.ä.).

Gemeinsam mit einem Netzwerk aus 17 Vereinen und Initiativen aus der Region haben wir 2019 ein Verkehrskonzept für den Nordosten Pankows vorgestellt und dieses kontinuierlich weiterentwickelt. Hierhin fordern wir für den öffentlichen Personennahverkehr:

- 10-Minuten-Takt der S-Bahn bis Bernau, um die Ortsteile Buch, Karow und Blankenburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten
- Eine Straßenbahn vom Pasedagplatz über Heinersdorf bis zum S- und U-Bahnhof Pankow, um die Ost-West-Verbindung deutlich zu verbessern
- Lückenschluss der Straßenbahn zwischen Französisch-Buchholz und Rosenthal (Tram50 und M2)
- Die Taktverdichtung der Buslinien 107, 150 und 158
- Regionalbahnhof in Buch statt Turmbahnhof am Karower Kreuz
- Den Bau einer U-Bahn-Linie 10 vom Alexanderplatz über Weißensee bis Buch
- Die Verlängerung der U2 vom Bahnhof Pankow über Heinersdorf/Blankenburg nach Buch
- Die Verlängerung der S75 von Wartenberg über Malchow, Karow/Blankenburg, Bucher Straße und Arkenberge nach Birkenwerder
- Direkte Busverbindungen zwischen Französisch Buchholz, Karow und Buch
- Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn
- Den Bau von Mobilitätsknoten an der Bucher Straße und der B2 an der Grenze zwischen Karow und Malchow inkl. P+R-Parkplätzen

Das Verkehrskonzept in einer Übersichtsdarstellung finden Sie hier: <http://johannes-kraft.de/Vision2030.pdf>.

1.8 Wie sieht ihr last Mile Konzept aus?

Die letzte Meile von einer Bus- oder Bahnhaltestelle zum Arbeitsplatz oder nach Hause hängt wesentlich von der Lage ab. Während im innerstädtischen Prenzlauer Berg an nahezu jedem Punkt die Entfernung bis zur nächsten Haltestelle nur wenige (hundert) Meter beträgt, gibt es Wohngebiete in Karow, Buch, Blankenburg oder Französisch Buchholz, bei denen die Entfernung deutlich über einem Kilometer liegt.

Darum muss man die Situation vor Ort berücksichtigen. So kommen sowohl kleinere Zubringerbusse (Bsp. Kiezbuss in Blankenburg), ausreichende Fahrradabstellanlagen und Sharing-Angebote an den Bahnhöfen der S2, aber auch P+R-Parkplätze mit Ladeinfrastruktur in Betracht. Für all diese Angebote müssen die Straßen, Rad- und Fußwege vernünftig und verkehrssicher hergestellt sein.

Immer wichtiger wird auch, die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen und Verknüpfungen zwischen verschiedenen Angeboten herzustellen. Das gilt für das Bezahlen eines Parktickets genauso wie für Mobilitätsangebote, etwa wenn ein Ticket des öffentlichen Personennahverkehrs mit Lademöglichkeiten von Elektrofahrzeugen verknüpft wird und Leih-Angebote auch außerhalb des S-Bahn-Ringes zur Verfügung stehen.

1.9 Was verstehen Sie unter **ortsverträglichem Bauen** in den Dörfern wie Karow? Welche Bebauungsdichten sowie Geschosshöhen halten Sie für angemessen?

Neubauvorhaben dürfen nicht nur die Bedürfnisse potentieller neuer Bewohner im Blick haben, sie müssen sich zwingend auch an den Interessen der bereits Ansässigen orientieren. Dies bedeutet, dass vor Baubeginn solcher Vorhaben die öffentliche Infrastruktur, insbesondere was den Verkehr betrifft, geplant und gebaut werden muss. Außerdem müssen ausreichend Schulplätze, Grünanlagen, Spielplätze, Einzelhandel, Kultur, etc. von Anfang an Bestandteil der Neubauplanungen sein.

Aus meiner Sicht hat die Politik niemandem vorzuschreiben, wie er oder sie wohnen darf.

Gesamtstädtisch betrachtet müssen wir darum berücksichtigen, dass es auch eine erhebliche Nachfrage nach Ein- und Mehrfamilienhäusern und aufgelockerten Wohngebieten gibt. Gerade in Ortsteilen wie Karow und Blankenburg stehen Flächen zur Verfügung, die diese Bedarfe in direkter Anlehnung an die bestehende Nachbarschaft decken können.

Dies kann beispielsweise durch einen Übergangsbereich zum Bestand, wie im Antrag „Karow ist schön und soll es auch bleiben!“ erreicht werden.

Aus eigener Erfahrung (ich erinnere mich noch gut an die Felder, auf denen heute Karow Nord steht) steht für mich fest, dass sich die städtebaulichen Fehler in den 1990er Jahren nicht wiederholen dürfen. Für mich sind die im Einwohnerantrag formulierten Werte der Obergrenzen für bauliche Dichten und Geschosshöhen umzusetzen:

- Grundflächenzahl (GRZ) < 0.3 und Geschossflächenzahl (GFZ) < 0.8
- In einer Tiefe von mindestens 30m von der Bestandsbebauung maximal zwei Vollgeschosse
- Im Inneren der neuen Gebiete maximal vier Vollgeschosse

Wie eine solche ortsverträgliche Bebauung aussehen kann, zeigt beispielsweise das Konzept zur Entwicklung der Elisabeth-Aue, das ich gemeinsam mit der Initiative Elisabeth-Aue erarbeitet habe. Hierin sehen wir eine Oberschule, einen Kleingartenpark, eine Randbebauung entlang des Rosenthaler Weges, Flächen für Einfamilien- und Reihenhäuser, ein grünes Waldband und die Ausweitung des Naturschutzgebietes vor. Das Konzept finden Sie hier: http://johannes-kraft.de/Konzept_EAue.pdf.

1.10 Wie erklärt sich die Bebauung von im **Umweltatlas** ausgewiesenen höchst schützenswerten Flächen und Frischluftschneisen?

Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren werden sämtliche Aspekte der Auswirkungen insbesondere auch auf Umwelt und Natur betrachtet. Wenn im Ergebnis der Abwägung einzelne Aspekte nicht vollständig berücksichtigt werden, muss dies begründet und ggf. ausgeglichen werden. Hier ist also die Abwägung verschiedener Interessen durch Politik und Verwaltung ausschlaggebend.

Umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte sind der CDU Pankow und mir ausgesprochen wichtig. So setzen wir uns beispielsweise für die Renaturierung der ehemaligen Krankenhausbereiche an der Hobrechtsfelder Chaussee ein. Für uns gilt: Solange es hervorragend erschlossene innerstädtische Areale (wie an der Michelangelostraße, dem Bahnhof Greifswalder Straße oder dem Pankower Tor gibt), die für Neubau bestens geeignet sind, kommen schützenswerte Flächen nicht für eine Bebauung in Frage.

1.11 Wie wollen Sie den Neubau von Wohnraum nachhaltig gestalten, sodass Wertsteigerungen reinvestiert werden, z.B. durch Genossenschaften?

Die viel zitierte Berliner Mischung hat sich bewährt. Wenn es um größere Neubauvorhaben geht, muss diese Mischung von Anfang an gewährleistet werden. Dies bedeutet, dass private Vorhabenträger gemeinsam mit Genossenschaften, Baugruppen und städtischen Wohnungsbaugesellschaften ein neues Quartier entwickeln und bauen sollten. Dabei ist auch eine Mischung zwischen Mietwohnungen und Wohneigentum ausgesprochen wünschenswert und für die Stabilität solcher neuen Kieze unerlässlich. Hierzu leisten Genossenschaften einen wesentlichen Beitrag, sie gilt es zu fördern. Aber auch Instrumente wie Mietkauf fördern selbstgenutztes Wohneigentum und stellen den Wohnungsbaugesellschaften Kapital für weitere Bauvorhaben zur Verfügung.

2. Ortsteilorientierte Wahlprüfsteine für Karow:

2.1 Wie stehen Sie zur Durchsetzung des BVV Beschlusses (DRS_VIII-0927 Bezug Rahmenplanung Karow) auf Basis des von 3500 Einwohnern getragenen Einwohnerantrages zur Sicherung der ortsüblichen Bebauung, Lösung des Verkehrs- und des Schichtenwasserproblems?

„Karow ist schön und soll es auch bleiben!“. Dies ist der Titel des von mir gemeinsam mit den Anwohnernvertretern der Rahmenplanung Karow erarbeiteten und eingereichten Antrages. Hinter diesem Motto stehe ich, der seit über 25 Jahren in Karow lebt, ausdrücklich. Umso mehr hat es mich gefreut, dass sich auch Bezirksverordnete anderer Parteien dem Antrag angeschlossen haben und



Bürgerverein
WirFürKarow e.V.

Bürgerverein WirFürKarow e.V.
Alt-Karow 8, 13125 Berlin

Kontakt info@wir-fuer-karow.de
www.wir-fuer-karow.de

wir ihn zum Erfolg führen konnten. Die aktuellen Pläne des Bezirksamtes zur (nicht-)Umsetzung unseres Antrags werden diesem gemeinsamen Anliegen von vielen tausend Anwohnern nicht gerecht, denn sie bedeuten ein „weiter so“. Ich werde deshalb in der nächsten Bezirksverordnetenversammlung die Aufhebung dieses Bezirksamtsbeschlusses beantragen und mich auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Forderungen des Antrages (eine leistungsfähige Erschließung des Berliner Nordostens für den öffentlichen Personennahverkehr und den Autoverkehr vor dem Beginn jedweder Baumaßnahmen; Sicherstellung, dass sich das massive Schichtwasserproblem im Bereich der Panke-Niederung in Karow durch die geplanten Baumaßnahmen auch im Bestand nicht ausweitet; maximale Geschossflächenzahl (GFZ) < 0,8 bei einer Grundflächenzahl (GRZ) < 0,3, Maximal zwei Geschosse in dem direkt an die bestehende Bebauung angrenzenden Gebiet; Abstand von mindestens 30 Metern ab neubauseitiger Straßenkante und von mindestens 50 Metern bei straßenlosem Übergang zum Bestand, im Inneren der Baufelder maximal vier Vollgeschosse) zum Wohle der Karower umgesetzt werden. Ohne die Änderungen der bisherigen Planungen des Bezirksamtes wird es von mir und der CDU keine Zustimmung zu einem Bebauungsplan geben.

- 2.2 Welche ausgleichenden Maßnahmen werden zur Erhaltung der nahe gelegenen Naturräume und Feuchtbiotope in Bezug auf die 3, bereits geplanten, neuen Wohnbebauungen in Karow durchgeführt?

Grundsätzlich müssen sich die geplanten Neubauvorhaben in Karow im Sinne des Einwohnerantrages „Karow ist schön und soll es auch bleiben“, den ich für die Einwohner eingereicht habe, an den bestehenden Strukturen orientieren. Das bedeutet auch, dass es viele Frei- und Grünflächen geben muss. Massive Nachverdichtungen im ländlichen Raum an der einen und Ausgleichsmaßnahmen an einer anderen Stelle lehnen wir als CDU im Land und Bezirk ab. Schützenswerte Naturräume und Biotope müssen in jedem Fall erhalten bleiben. Sollten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig sein, kommen hierfür beispielsweise Areale zwischen der Pankgrafenstraße und dem Berliner Außenring in Frage. Aber auch die nahegelegenen ehemaligen medizinischen Bereiche VI und VII an der Hobrechtsfelder Chaussee sollten renaturiert und das Landschaftsschutzgebiet Buch ausgeweitet werden.

- 2.3 Welche Vorteile erwarten Sie von einem **Radschnellweg** von Buch nach Karow- City und wie kann dieser verkehrssicher angelegt werden?

Die Planungen der grün-geführten Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sehen die Errichtung eines Radschnellweges von Mitte bis zum S-Bahnhof Karow vor. Gerade im Bereich Blankenburg und Karow ist die geplante Führung des sog. Panke-Trails nicht nachvollziehbar, da hier kleine Wohngebietsstraßen umgewidmet werden sollen und die Querung von Hauptverkehrsstraßen, wie der Pankgrafenstraße in Karow am S-Bahnhof nicht sinnvoll ist. Eine Verlängerung des Radschnellweges bis mindestens zum S-Bahnhof Buch halte ich auf der Strecke des Radfernwanderweges Berlin-Usedom für dringend notwendig. Dies ist aufgrund der

bereits vorhandenen Infrastruktur schnell und kostengünstig umsetzbar. Eine Verbindung zum S-Bahnhof Karow kann über die Straße 10 und die Leobschützer Straße erfolgen, das Gebiet nördlich des Schönerlinder Weges über eine Ampelanlage an der Kreuzung Hubertusdamm und Schönerlinder Weg erschlossen werden. Diese Ampel hätte zudem den Vorteil, dass die aktuellen Probleme der Verkehrssicherheit an dieser Stelle gelöst werden können.

Damit kann der Radverkehr zwischen Buch und Karow auf einer zu großen Teilen eigenen, geschützten Strecke sicher und schnell geführt werden, verbindet die beiden Ortskerne und schließt die S-Bahnhöfe an.

Die flächendeckende Umwidmung von Straßen zu Radwegen lehnt die CDU ab. Denn gerade in den Gebieten am Stadtrand sind viele Menschen aus unterschiedlichen Gründen auf das private Auto angewiesen.

Grundsätzlich ist es auch im Bereich des Verkehrs Aufgabe der Politik, attraktive Angebote für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Dies darf aber nicht durch ein Gegeneinander geschehen. „Sowohl als auch statt entweder oder“ muss dabei das Motto sein. In diesem Sinne stehe ich für eine Verkehrspolitik für alle: Fußgänger, Autofahrer, Radfahrer, Nutzer von Bus, Straßenbahn und Bahn.

2.4 Welche Entlastungen des ÖPNV und des Individualverkehrs erwarten Sie?

Wie stark beispielsweise ein Radschnellweg zwischen Buch und Karow entlastend auf den öffentlichen Personennahverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Karow und Buch wirken würde, lässt sich nicht genau vorhersagen. Betrachtet man aber das gesamte Verkehrsaufkommen bei uns in der Region, liegt der Anteil der Fahrten zwischen Karow und Buch (Quell- und Zielverkehre) deutlich unter dem des Durchgangsverkehrs (Pendler zwischen Buch und der Innenstadt, Pendler zwischen Karow und der Innenstadt, Pendler zwischen dem Umland und der Innenstadt, etc.). Darum würde der Radschnellweg vermutlich nicht dafür sorgen, dass die Ortsteile vom massiven Durchgangsverkehr entlastet werden.

Eine echte Verlagerung der innerörtlichen Quell- und Zielverkehre zwischen Karow und Buch auf das Fahrrad kann nur durch attraktive Angebote an den Bahnhöfen erreicht werden. Die CDU setzt sich seit Jahren für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen an beiden Bahnhöfen und die Schaffung einer Leihfahrradstation am S-Bahnhof Buch ein.

2.5 Park & Ride-Plätze – Planen Sie bestehende Plätze zu erweitern bzw. auszubauen, um z. B. den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren?

Pendlerverkehre belasten die Ortsteile Buch, Buchholz, Karow, Blankenburg und Heinersdorf erheblich. Diese sogenannten Stadt-Umland-Verkehre werden noch weiter zunehmen, denn auch die Brandenburger Gemeinden im Berliner Umland wachsen (auch aufgrund des mangelnden Angebots an Flächen für Ein- und Mehrfamilienhäuser in Berlin) stetig. Es ist daher zwingend notwendig, dass sich die Länder Berlin und Brandenburg endlich gemeinsam abstimmen und ein Konzept für Park+Ride entwickeln. Allein auf das Land Brandenburg zu warten wird diesen wachsenden Herausforderungen nicht gerecht. Deshalb braucht es attraktive Bahnverbindungen:

- 10-Minuten-Takt der S2 bis Bernau



Bürgerverein
WirFürKarow e.V.

Bürgerverein WirFürKarow e.V.
Alt-Karow 8, 13125 Berlin

Kontakt info@wir-fuer-karow.de
www.wir-fuer-karow.de

- Abschaffung der Tarifzone C
- Ausweitung der Tarifzone B auf den ersten Bahnhof im Innenstadtring
- Verlängerung der S75 über Malchow, Sellheimbrücke, Bucher Straße, Arkenberge bis nach Birkenwerder
- Regionalbahnhof in Buch
- U-Bahn vom Alexanderplatz über Weißensee, Karow und Buch bis nach Bernau (U10)

Und es braucht auch Abstell- und Umsteigemöglichkeiten für das Auto:

- P+R-Parkplatz an der Bucher Straße mit direktem Zugang zur Autobahn, der S-Bahn und der Regionalbahn sowie Anbindung an das Netz der BVG
- P+R Parkplatz in Malchow mit direktem Zugang zur Bundesstraße 2, zur S-Bahn und zur zu bauenden U10.

Neue Straßenbauvorhaben, wie die geplante Verbindungsstraße aus Karow zur B2, müssen so angelegt werden, dass sie nicht zu noch mehr Durchgangsverkehr in den jeweiligen Ortsteilen führen.

2.6 Was planen Sie für die Bestandsgebiete zur Umsetzung **der Kanalisations-/Abwasseranschlüsse**?

Es ist nicht nachvollziehbar, dass es noch immer Regionen in Berlin gibt, die nicht an die Schmutzwasserkanalisation angeschlossen sind. In den letzten Jahren hat sich die Situation für die Grubenbesitzer noch einmal deutlich verschlechtert, da es immer weniger Firmen gibt, die Gruben entleeren. Mit dem Antrag „Abwasseranschlüsse für schnell wachsende Siedlungsgebiete“ hat die CDU im Jahr 2018 erneut den Anschluss aller Haushalte an das Abwassernetz gefordert. Auch aufgrund dieses Antrages wurden die Planungen zur Erschließung der Haushalte im Bereich Karow-Süd überarbeitet. Bis 2030 sollen alle Haushalte an das Abwassernetz angeschlossen sein.

2.7 Wie stehen Sie zur Lösung **des Schichtenwasserthemas** im Karow?

Schichtenwasser ist in weiten Teilen Karows aufgrund der hydrologischen Situation bereits seit langem ein Problem. Dieses hat sich durch die zahlreichen großen und kleinen Neubauvorhaben in den vergangenen Jahrzehnten massiv verschärft, denn Drainagen wurden zerstört und Gräben nicht gepflegt. Dazu kommen die Abschaltungen der Grundwasserpumpen auf der Brunnengalerie in Buch. Dies alles sind Maßnahmen, die nicht von den betroffenen Hausbesitzern selbst getätigt wurden. Sie dürfen deshalb mit vernässten Kellern und Schäden am Mauerwerk nicht allein gelassen werden. Bereits im November 2012 habe ich zusammen mit der CDU-Fraktion in Pankow die Berücksichtigung dieser Problematik im Zuge des Regenwasserkonzepts gefordert. Gemeinsam mit dem Verband der deutschen Grundstücknutzer hat die CDU einen Runden Tisch Grundwasser ins Leben gerufen, der sich für siedlungsverträgliche Grundwasserstände einsetzt. Erste Pilotprojekte hierfür gibt es bereits. Ich setze mich dafür ein, dass Karow auch ein solches Pilotgebiet wird.



Bürgerverein
WirFürKarow e.V.

Bürgerverein WirFürKarow e.V.
Alt-Karow 8, 13125 Berlin

Kontakt info@wir-fuer-karow.de
www.wir-fuer-karow.de

2.8 Welche Maßnahmen werden Sie 2022-2023 ergreifen, um kurzfristig in Karow die Pflege und Ausstattung der bestehenden **Kinderspielplätze** sicherzustellen?

In den vergangenen Jahren wurden die Spielplätze in Karow massiv vernachlässigt. Karow ist neben Blankenburg der Ortsteil mit den schlechtesten Noten im Hinblick auf den Zustand der Spielplätze. Im Jahr 2019 habe ich gemeinsam mit vielen hundert Unterstützern den Einwohnerantrag „Spielplätze in Karow sanieren!“ in die BVV eingereicht. Dieser wurde trotz intensiver Debatte und sehr guten Argumenten von uns Karowern mit der Mehrheit von SPD, Linken und Grünen abgelehnt. Trotzdem ist es gelungen, Investitionsmittel für den Spielplatz an der Straße 43 bereitzustellen. Nach der Beseitigung von Mängeln wird dieser Spielplatz in Kürze eröffnet. Dieser eine Spielplatz ist aber nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Deshalb muss eine gerechte Verteilung der Investitionsmittel und der Mittel aus dem Schul- und Sportstättenanierungsprogramm erfolgen. Dabei sind die bisher benachteiligten Ortsteile wie Karow und Blankenburg (nicht nur wegen der zahlreichen geplanten Neubauvorhaben) besonders zu berücksichtigen. Ich werde mich auch weiterhin mit der CDU Pankow dafür einsetzen, dass im Bezirk mehr Gelder für Spielplätze bereitgestellt werden und die Sanierung beschädigter Spielgeräte schneller geht.