



1. Ortsteilübergreifend

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

Grundsätzlich befürworte ich immer eine politische Beteiligung möglichst breiter Bevölkerungsschichten. Wer weiß besser als der Bürger vor Ort, welche Probleme dringlich sind und wie sie sich vielleicht auch ganz individuell lösen ließen? Hier ist der Bund und seine Regelungskompetenz natürlich viel zu weit vom eigentlichen Geschehen entfernt.

Deshalb muss man an dieser Stelle die Berliner Verwaltungsstruktur etwas genauer betrachten: Die Berliner Verwaltung besteht aus zwei Ebenen. Zum einen ist da die Hauptverwaltung, welche für die berlinweiten Belange zuständig ist und zum anderen die Bezirksverwaltungen, zu denen auch die Bezirksverordnetenversammlungen (BVV) gehören, die für die spezifischen Anliegen des jeweiligen Bezirkes Verantwortung tragen. Jede BVV besteht aus jeweils 55 gewählten ehrenamtlich Tätigen. In Pankow sind die Bezirksverordneten für die Belange von weit mehr als 400.000 Menschen in 13 Ortsteilen zuständig. Allein die Größe und die sehr heterogene Struktur unseres Bezirkes, stellen dabei eine sehr große Herausforderung dar. Die Probleme im Prenzlauer Berg sind häufig völlig andere, als die in Karow.

Daher finde ich es mehr als sinnvoll, dass möglichst jeder Ortsteil auch in BVV mit einem direkten Ansprechpartner vertreten ist. Darauf hat die CDU bei der Nominierung ihrer Kandidaten für die BVV immer viel Wert gelegt und so kamen und kommen in den vergangenen Wahlperioden und auch in der aktuellen jeweils mindestens ein Viertel (derzeit die Hälfte) der Fraktionsmitglieder aus den Ortsteilen außerhalb des S-Bahnringes. Auch bei der Benennung der Bürgerdeputierten (sachkundige Bürger), haben wir verstärkt darauf geachtet, eine „gute Mischung“ zu erreichen und haben auch Personen benannt, die nicht CDU-Mitglied sind.

Ob darüber hinaus eine Quotierung bei der Besetzung von Ämtern oder Mandaten nach Ortsteilen oder anderen Merkmalen zielführend ist, halte ich für sehr fraglich. Wesentlicher erscheint mir für eine erfolgreiche Kommunalpolitik, dass man für eine kommunalpolitisches Engagement bei den Bürgern wirbt und man die vielen ehrenamtlich Tätigen vor Ort unterstützt und die aus diesem direkten Kontakt politischen Anliegen der Bürger auch in die aktive politische Arbeit einbringt und/oder Einwohneranträge politisch flankiert und unterstützt.

Dies wird in der CDU Fraktion der BVV Pankow auch genauso umgesetzt. Viele Mitglieder sind in verschiedenen Vereinen vor Ort engagiert. Ein Beispiel möchte ich gern hervorheben: Unser Fraktionsvorsitzender Johannes Kraft hat bereits 2019, zusammen mit anderen, ein Netzwerk aus



Bürgerverein
WirFürKarow e.V.

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

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

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. Das empfinde ich als ein großartiges Zusammenspiel zwischen Kommunalpolitik und betroffenen Bürgern vor Ort und möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich für dieses Engagement in unserem Bezirk bedanken!

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

Das Anliegen nach einer starken regionalen Ein- und Anbindung kann ich absolut nachvollziehen. Aufgrund der Größe und der regionalen Unterschiedlichkeit unseres Bezirkes, sehe ich hier einerseits die Gefahr, dass sich Ortsteilvertretungen auch „nur“ als Fürsprecher ihres eigenen Ortsteils verstehen und der Gesamtbezirk leicht aus dem Blickfeld gerät. Andererseits könnten Ortsteilvertretungen in Gebieten mit ähnlichen Herausforderungen auch ein großes Konflikt- und Konkurrenzpotential in sich bergen.

Daher plädiere ich für ortsteilübergreifende Netzwerke in Regionen, die vor ähnliche Herausforderungen gestellt sind.

So gibt es beispielsweise für die Ortsteile Karow, Buch, Blankenburg und Französisch Buchholz ein Netzwerk, welchem insgesamt 17 Vereine und Initiativen angehören. Gemeinsam wurde hier ein gemeinsames Verkehrskonzept -hier endet die Situation in der Regel nie an Ortsteilgrenzen- und eine gemeinsame Position für eine verträgliche Bebauung erarbeitet und dazu Anträge in die BVV eingebracht.

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

Die CDU ist die Partei der sozialen Marktwirtschaft. Wir fühlen uns nach wie vor den Ideen Ludwig Erhards und Alfred Müller-Armacks verbunden: Freiheit und Solidarität.

Im Rahmen einer garantierten Daseinsvorsorge sollen all diejenigen Hilfe bekommen, die darauf angewiesen sind. Gleichzeitig muss sich Leistung und Eigeninitiative aber auch lohnen. 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.

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, man könnte auch sagen „kaputtgespart“. Dies fällt überall im Bezirk auf: an Schulen, Parks, Spielplätzen, Straßen und Brücken. Insbesondere im Bereich Schule -eines meiner Herzenthemmen- wurde in der Pandemie besonders deutlich, welchen Investitionsrückstand wir im Bereich Digitalisierung haben. Aber auch fehlende Schulplätze, sind schon seit vielen Jahren ein großes Thema in unserem Bezirk.

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 angezeigt, 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 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)

Ziel muss es sein, einen verlässlichen und störungsfreien S-Bahn-Betrieb in Berlin zu gewährleisten. Dies kann nur gewährleistet werden, wenn auch ausreichend Züge zur Verfügung stehen. Vorrangig ist daher die Beschaffung neuer Züge und ein entsprechender neuer Betreibervertrag. 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?

Wann ist der ÖPNV attraktiv für seine Fahrgäste? Ich denke, wenn es ein verlässliches Angebot, eine hohe Verfügbarkeit, ein sauberes und sicheres Umfeld gibt und natürlich auch der Preis stimmt. Hier gibt es noch viel Verbesserungspotential.

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. Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit liegen in der Hand der beauftragten Unternehmen. Diese müssen untereinander besser koordiniert und zur Investition in ihre Infrastruktur verpflichtet werden. Sind alle diese Voraussetzungen gegeben und sichergestellt, dass es schneller, bequemer und komfortabler ist, den ÖPNV nutzen, wird das Preissignal deutlich weniger Gewicht haben. Eine Querfinanzierung der Leistungen des ÖPNV durch eine verpflichtende City-Maut lehnen wir genauso wie den erzwungenen Umstieg durch Verbote von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab.

1.7 Welche Mittel halten Sie für geeignet?

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

Wie schon angesprochen, hat die CDU Pankow und hier besonders auch Johannes Kraft, gemeinsam mit einem Netzwerk aus 17 Vereinen und Initiativen 2019 ein Verkehrskonzept für den Nordosten Pankows vorgestellt und dieses kontinuierlich weiterentwickelt. Dieses findet sich so auch in unserem Wahlprogramm für Pankow wieder.

Hierhin fordern wir für den öffentlichen Personennahverkehr:

- *10-Minuten-Takt der S-Bahn bis Bernau, um die Ortsteile Buch, Karow und Blankenburg von den Durchgangsverkehren zu entlasten*
- *Die Durchbindung der 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*



1.8 Wie sieht ihr last Mile Konzept aus?

Wenn man aus dem Bus oder der Bahn aussteigt, ist man ja häufig noch lange nicht am Zielort. Wie weit die Wege bis dorthin sind, hängt natürlich 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. Gerade in den Abendstunden und in der dunklen Jahreszeit kann dies schon zu erheblichen Unbehagen führen.

Es gilt daher, die individuellen Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen. So kommen sowohl kleinere Zubringerbusse (Bsp. Kiezbus in Blankenburg), ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten 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 Mobilitätsangeboten herzustellen, z.B. beim Bezahlen einer Fahrkarte oder eines Parktickets.

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

Berlin benötigt dringend neuen Wohnraum. Dabei dürfen Neubauvorhaben aber nicht nur die Bedürfnisse potenzieller neuer Bewohner im Blick haben, sie müssen sich zwingend auch an den Interessen der bereits Ansässigen orientieren. Deshalb ist es zwingend erforderlich, dass vor Baubeginn solcher Vorhaben die öffentliche Infrastruktur, insbesondere was den Verkehr betrifft, geplant und gebaut werden muss. Mögliche bestehende Defizite in der öffentlichen Infrastruktur (Bsp. Schulplätze, Grünanlagen, Spielplätze, Einzelhandel, Kultur, etc.) müssen integraler Bestandteil von Neubauplanungen sein.

Gesamtstädtisch betrachtet gilt es zu berücksichtigen, dass es auch in erheblichen Umfang Nachfrage nach Ein- und Mehrfamilienhäusern, Stadtvillen 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.

Die im Einwohnerantrag formulierten Werte die Obergrenzen für bauliche Dichten und Geschosshöhen:

- 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*

halte ich dabei für sehr sinnvoll.

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 uns dabei ausgesprochen wichtig. So setzt sich die CDU Pankow beispielsweise für die Renaturierung der ehemaligen Krankenhausbereiche an der Hobrechtsfelder Chaussee ein.

Unsere Maxime ist dabei: Erschlossene innerstädtische Areale (wie an der Michelangelostraße, dem Bahnhof Greifswalder Straße oder dem Pankower Tor gibt), die für Neubau bestens geeignet sind, sollen auch vorrangig bebaut werden.

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

Die so oft 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 Johannes Kraft gemeinsam mit den Anwohnernvertretern der Rahmenplanung Karow erfolgreich erarbeiteten und in der BVV eingereichten Antrages. Treffender kann man es kaum formulieren. Diesem Motto müssen wir auch zukünftig gerecht werden. Die aktuelle Vorlage des Bezirksamtes wird diesem gemeinsamen Anliegen von vielen tausend Anwohnern jedoch nicht gerecht, denn sie bedeutet lediglich ein „weiter so“. Die CDU Fraktion wird deshalb in der nächsten Bezirksverordnetenversammlung die Aufhebung dieses Bezirksamtsbeschlusses beantragen und sich vehement auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Forderungen des Antrages (eine leistungsfähige Erschließung des Berliner Nordostens für den öffentlichen Personennahverkehr und den Autoverkehr wird 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 den 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 Planungen wird es unsererseits keine Zustimmung zur Bezirksamtsvorlage 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?

Wie bereits ausgeführt, sollen sich geplante Neubauvorhaben an den gewachsenen Strukturen und orientieren. Dazu gehört, vor allem im Norden unseres Bezirks, unweigerlich auch, dass ein hoher Frei- und Grünflächenanteil vorzusehen ist. 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 halten wir 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, braucht es eine Verbindung zwischen beiden Ortskernen, die auch die S-Bahnhöfe einschließt.

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.

2.4 Welche Entlastungen des ÖPNV und des Individualverkehrs erwarten Sie?

Die Entlastungswirkungen eines Radschnellweges zwischen Buch und Karow auf den öffentlichen Personennahverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Karow und Buch lassen sich nicht exakt prognostizieren. Da der Anteil der Fahrten zwischen Karow und Buch (Quell- und Zielverkehre) am gesamten Verkehrsaufkommen in der Region deutlich unter den Durchgangsverkehren (Pendler zwischen Bund und der Innenstadt, Pendler zwischen Karow und der Innenstadt, Pendler zwischen dem Umland und der Innenstadt, etc.) liegt, ist mit einer merklichen Entlastungswirkung wohl nicht zu rechnen.

Eine echte Verlagerung der innenörtlichen 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?

Der Pendlerverkehr stellt für die nördlichen Ortsteile eine immense Belastung dar und wird sich voraussichtlich noch verstärken. Daher ist es zwingend notwendig, dass sich die Länder Berlin und Brandenburg endlich gemeinsam abstimmen und ein Konzept für diese Verkehre entwickeln. Hier allein auf brandenburgische Initiativen zu warten, wird diesen wachsenden Herausforderungen nicht gerecht. Deshalb braucht es attraktive Bahnverbindungen:

- 10-Minuten-Takt der S2 bis Bernau
 - 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)
- aber 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, der S-Bahn, der zu bauenden U10.

Bei neuen Straßenbauvorhaben, wie die geplante Verbindungsstraße aus Karow zur B2 muss darauf geachtet werden, dass sie nicht zu zusätzlichen Durchgangsverkehren 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 VIII-0542 „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 hat die 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. Die CDU setzt sich dafür ein, dass Karow auch ein solches Pilotgebiet wird.

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

Als Mama zweier kleiner Mädchen, weiß ich um die Bedeutung von wohnortnahen Spielplätzen. 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 dortigen Spielplätze. Im Jahr 2019 hat Johannes Kraft für die CDU, gemeinsam mit vielen hundert Unterstützern, den Einwohnerantrag VIII-0999 „Spielplätze in Karow sanieren!“ eingereicht. Dieser wurde mir vollends unverständlich- trotz intensiver Debatte (Dokumentation Antrag Spielplätze in der Anlage) mit der Mehrheit von SPD, Linken und Grünen in der BVV abgelehnt. Trotzdem ist es gelungen, Investitionsmittel für den Spielplatz an der Straße 43 bereitzustellen. Nach der Beseitigung von Mängeln wird dieser Spielplatz in Kürze wieder eröffnet und den Kindern und Eltern zugänglich gemacht.

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 im Bestand und nicht nur wegen der zahlreichen geplanten Neubauvorhaben besonders zu berücksichtigen. Die CDU wird sich für eine Stärkung der Investitionen in diesen Bereichen auch weiterhin einsetzen.

Darüber hinaus ist es mir wichtig, dass Spielplätze auch ausreichend beleuchtet sind, damit sie auch in der dunklen Jahreszeit noch nach der Kita von den Kindern genutzt werden können. Zudem möchte ich, in Absprache mit den in Pankow ansässigen Sportvereinen, dass den Pankower Kinder in den Wintermonaten in den Turnhallen ein Angebot an Winter-Spielplätzen angeboten 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
