



## 1. Ortsteilübergreifend

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

Ihre Antwort:

Die aktive Beteiligung der Bürger:innen stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt, unterstützt Politik und Verwaltung. Wo sich in ihrem Lebensumfeld Menschen ehrenamtlich einsetzen, sind sie Expert:innen in eigener Sache und können positive Entwicklungen auslösen und vorantreiben. Eine Regulierung der Bildung solcher Strukturen in den Ortsteilen halten wir für überflüssig. Eine gute Politik hat alle Ortsteile gleichermaßen im Blick und bevorzugt weder die Innenstadt noch die Bereiche außerhalb des S-Bahn-Ringes.

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

Ihre Antwort:

Bürger:innen-Initiativen stärken als Lobby in eigener Sache die Demokratie. Wir befürworten es ausdrücklich, dass das Büro für Bürgerbeteiligung in Pankow Ortsteilkonferenzen organisiert, die als Gremien der Bürgerbeteiligung bei Planungen, aber auch als Ideenwerkstätten fungieren. Alle Maßnahmen, die für mehr Transparenz sorgen und die die Kommunikation zwischen Bürgerschaft und Verwaltung und Politik verbessern, verdienen Unterstützung. Demokratisch legitimiert sind in Berlin die Bezirksverordnetenversammlungen und das Berliner Abgeordnetenhaus. Die Einführung einer dritten Stufe halten wir nicht für sinnvoll.

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

Ihre Antwort:

Es ist das Merkmal vernünftiger Politik, ihr Handeln so zu gestalten, dass auch für die Zukunft vorgesorgt wird. Eingedenk der enormen gesellschaftlichen Aufgaben von Gegenwart und Zukunft, genannt seien nur Klimaschutz, soziale Sicherheit oder Digitalisierung, müssen systemische Nejustierungen vorgenommen werden. Gegen den Trend der letzten Jahrzehnte müssen Lasten sozialer verteilt werden, d.h. höchste Einkommen müssen höher besteuert werden. Die Linksfraktion im Bundestag hat ein Steuerkonzept vorgelegt, das mittlere und untere Einkommen entlastet und dennoch Mehreinnahmen bringen würde, mit denen die größten Zukunftsaufgaben finanziert werden könnten. Zudem sollten alle Erwerbstätigen in die Rentenversicherung einzahlen, Maßnahmen des Klimaschutzes nach individueller Leistungsfähigkeit, also sozial gerecht finanziert werden.

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

Erläuterung: Konsumtion ist notwendig, sollte aber nicht zu Lasten der nachfolgenden Generationen sein. Der Reichtum eines Landes spiegelt sich aber u.a. in der Infrastruktur.



Ihre Antwort:

Der massive Investitionsstau in Deutschland beweist, dass die Regierungen der letzten Jahrzehnte kein ausgewogenes Verhältnis von Investition und Sparsamkeit gefunden haben. Die „schwarze Null“ sorgt nicht für Zukunftsfähigkeit, sondern verstärkt Prozesse der Verschlechterung der allen zur Verfügung stehenden Infrastruktur und der Flucht in Privatisierungen. Investitionen dienen langfristig allen und wo sie fehlen, werden alle benachteiligt. Wir halten es für nötig, eine Begrenzung der Neuverschuldung mit einer Regelung für Investitionen zu verbinden, damit für heutige und zukünftige Generationen aktiv gestaltet werden kann. Investitionen in die öffentliche Daseinsvorsorge die zugleich neues öffentliches Eigentum schaffen, wie z.B. Ankauf oder die Vergesellschaftung nach Art. 15, GG, von Wohnungen durch die öffentliche Hand, lassen sich durch die daraus zu erzielenden Mieteinnahmen refinanzieren.

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)

Ihre Antwort:

Die Privatisierung des Betriebes der Berliner S-Bahn wurde von den CDU-SPD-Senaten der Vergangenheit im Einklang mit bundespolitischen Bestrebungen zur Privatisierung kritischer Infrastruktur massiv vorangetrieben. Die LINKE hat dies immer abgelehnt. Unserer festen Überzeugung nach gehört kritische Infrastruktur – Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Gesundheitsversorgung aber auch Öffentlicher Verkehr – der rein betriebswirtschaftlichen Betrachtung entzogen. Wir waren also schon gegen die Umwandlung der Deutschen Bahn – und damit auch der S-Bahn-Berlin GmbH als Tochtergesellschaft – in eine Aktiengesellschaft, um sie für den, nie erfolgten, Börsengang vorzubereiten und fordern seitdem die Übernahme der Berliner S-Bahn in eine landeseigene Gesellschaft.

Aus rechtlichen Gründen und wegen mangelnder Mehrheiten, und weil auch die Grünen dieser Umwandlung begeistert zustimmen, ist die Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs über den kurzen Weg nicht mehr aufzuhalten. DIE LINKE hat aber wichtige Parameter geändert: Keine Aufspaltung des Netzes von Instandhaltung und Betrieb. Wir setzen uns dafür ein, dass die Beschäftigten von einem neuen Betreiber übernommen werden. Und zumindest ein ausreichender Fahrzeugpark wird jetzt in Öffentlichem Vermögen angeschafft.

Der Vorgang kann – von heute aus betrachtet – erst nach Auslaufen der nun vergebenen Konzessionen zum Betrieb rückgängig gemacht werden. Dafür setzen wir uns weiterhin ein. Um so wichtiger ist es, dass das Netz, also die Schienen und Bahnhöfe, aus dem Besitz der Deutschen Bahn herausgelöst und dem Land Berlin zugeschlagen werden.

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

Ihre Antwort:

DIE LINKE setzt sich auf en Ebenen für die Stärkung des ÖPNV ein, weil wir den öffentlichen Raum menschengerecht gestalten und die Verkehrswende als wichtigen Baustein zukunftsfähiger Politik betrachten. Um Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen, betreiben wir in den (Verkehrs-)Planungen auf allen Ebenen einen Ausbau des Umweltverbundes (nicht-motorisierte Fortbewegung und ÖPNV).



Berlin muss wieder dazu übergehen, sein Nahverkehrssystem, insbesondere den schienengebundenen Nahverkehr, wie andere europäische Hauptstädte auch, kontinuierlich auszubauen. Dazu müssen die personellen Voraussetzungen in den planenden Behörden geschaffen und ausgebaut werden und die finanziellen Mittel verstetigt werden. Die Koalition in der zu Ende gehenden Wahlperiode hat damit begonnen; erneuten Stillstand, wie in den 25 Jahren zuvor, können wir uns nicht leisten. Angesichts der Fülle und des Umfangs der liegengebliebenen Aufgaben haben wir uns als LINKE schon vor fünf Jahren dazu entschlossen, das Teilsystem für mittlere Entfernungen – die Straßenbahn – massiv auszubauen. Hier sind mittelfristig, günstigsten Falls in 7-10 Jahren, spürbare Verbesserungen im ÖPNV zu erreichen. Bei langen Entfernungen setzen wir zunächst auf Ergänzungen im S-Bahnnetz und den Wiederaufbau ehemals vorhandener Infrastruktur, die zum Teil immer noch planfestgestellt ist und dadurch kürzere Planungszeiten erfordert. Für die U-Bahn haben wir uns entschieden, zunächst den Instandhaltungsrückstau, der in den letzten Jahrzehnten am Netz, den Tunneln und Brücken wie am Fahrzeugpark entstanden ist, aufzulösen und dafür mindestens 3,5 Milliarden Euro einzusetzen. Der Neubau von U-Bahn-Strecken muss daher zunächst zurückstehen, zumal sie zu ihrer Realisierung lange Planungszeiten und erhebliche Mittel erfordern, sodass sie erst nach Jahrzehnten im ÖPNV-System wirksam würden. Darüber hinaus wollen wir einen rein nachfrageorientierten Ausbau des Nahverkehrssystems, wie derzeit in Berlin betrieben, überwinden, und zu einem angebotsorientierten Ausbau übergehen. Eine Ausweitung des Angebotes des ÖPNV geht mit einer attraktiveren Preisgestaltung und einer dauerhaft stabilen Finanzierung Hand in Hand. Mittelfristiges Ziel ist das Angebot einer Jahreskarte, mindestens für den Tarifbereich AB, für 365 Euro.

#### 1.7 Welche Mittel halten Sie für geeignet?

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

Ihre Antwort:

Da im ÖPNV als System Umsteigen immer notwendig sein wird, dürfen in allen Teilsystemen (Bus, Straßenbahn, S- und U-Bahn) die Takte auch in der sogenannten Nebenverkehrszeit nie länger als 10 Minuten sein. Dazu sind ständig die materiellen Voraussetzungen durch ausreichenden Ankauf neuer Fahrzeuge als auch die personellen Voraussetzungen durch Ausbildung von genügend Fahrpersonal zu schaffen.

Langlaufende Buslinien, die schon jetzt fahrplanmäßige Takte nicht einhalten können, sind an Nahverkehrsknoten zu teilen.

In den östlichen hochverdichteten Innenstadtbereichen muss das Straßenbahnnetz behutsam ausgebaut werden; in der westlichen Innenstadt überhaupt erst wieder aufgebaut werden, beginnend mit dem Ersatz überlasteter Metrobuslinien durch Straßenbahnen.

In den äußeren eher randständigen Ortslagen muss vor allem das tangentielle Straßenbahnnetz (wo möglich auf eigener Trasse) ausgebaut werden (z.B. Wittenau – Wilhelmsruh – Rosenthal – Französisch Buchholz – Blankenburg – Malchow – Hohenschönhausen). Entscheidungen über mögliche Trassen müssen jetzt getroffen werden, solange diese noch nicht verbaut sind, selbst wenn die Realisierung erst in der Zukunft erfolgt.



Einen S-Bahn-Ausbau insbesondere im Nord-Ost-Raum bis zur Sellheimbrücke und, je nach städtebaulicher Entwicklung, auch darüber hinaus, halten wir für zwingend erforderlich. Wird im Zuge dieser Maßnahme auch ein Bahnhof "Karower Kreuz" errichtet, müssen dort alle Züge halten können, also auch die S8 und die RB 24, die nach jetzigen Planungen daran vorbei fahren. Diese Verlängerung von Wartenberg her kann aber nur der erste Schritt sein. Wir streben eine tangentielle S-Bahn-Verbindung vom Karower Kreuz über das Biesdorfer Kreuz und das Grünauer Kreuz bis zum Flughafen Schönefeld an. Idealerweise wäre hier auch die Möglichkeit gegeben, ein neues "Express-S-Bahn-System" zu schaffen, wie es anderswo schon seit Jahrzehnten besteht. Um stabile Verkehre zu erreichen, setzen wir uns ebenso für einen zweigleisigen Wiederaufbau der S-Bahn nach Bernau ein.

Wir erwarten, dass auf den jeweiligen Relationen die Kapazität der jeweils eingesetzten Fahrzeuge zeitnah der jeweiligen Nachfrage angepasst wird. Das ist die Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Voraussetzungen dafür zu schaffen, ist Aufgabe der Berliner Politik, mithin auch unsere Aufgabe.

#### 1.8 Wie sieht ihr last Mile Konzept aus?

##### Ihre Antwort:

In den innerstädtischen Wohnlagen besteht das Problem nur in wenigen, ausgewählten Teilbereichen, für die maßgeschneiderte Lösungen gefunden werden müssen. Ortslagen, die eher am Stadtrand gelegen sind ("Dörfern", wie Sie schreiben), werden mittels gegenläufiger Ringbuslinien mit den Nahverkehrsknoten (vorzugsweise S-Bahnhöfe) verbunden und erschlossen (sogenannte "Kiezbusse"); dabei streben wir eine tages- und jahreszeitlich flexible Taktung an. Darüber hinaus sind an den Nahverkehrsknoten ausreichend dimensionierte und sichere Fahrradabstellanlagen mit bequemen Zugängen zu den Bahnsteigen zu schaffen. Rein privatwirtschaftlich betriebene Ausleihdienste, etwa für Elektro-Roller, stellen für uns keine zuverlässige und praktikable Alternative dar, nirgends. Ein mit Unterstützung der Öffentlichen Hand betriebenes Fahrradausleihsystem, das seine Angebote auch in Stadtrandlagen verlässlich vorhält, ist jedoch eine sinnvolle Ergänzung des Umweltverbundes.

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

##### Ihre Antwort:

Es liegt in der Verantwortung der Berliner Politik, dringend benötigten und vor allem bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Das ist vor allem auf landeseigenen Flächen möglich – von der gemeinsamen Aufgabe der Stadtgesellschaft können dabei auch die dörflich geprägten Ortsteile nicht ausgenommen werden. DIE LINKE strebt dabei aber Lösungen an, die ortsverträglich sind und von der Nachbarschaft akzeptiert werden. Deshalb darf es nicht zur – etwa verkehrlichen Überlastung – kommen, sondern die (Verkehrs)Infrastruktur muss angepasst werden. Dabei setzen wir auf die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV). Außerdem soll es durch die Neubauprojekte zu einer Verbesserung der Angebote für alle kommen, indem soziale und kulturelle Infrastruktur mit den Wohnungen entstehen. Hinsichtlich der Dichten und Höhen bedarf es eines Kompromisses mit mehreren Komponenten: Bewusst behutsam gestalteter Übergang von



Neubau und Bestandsbebauung, für das Gesamtprojekt wirtschaftlich darstellbare Bebauung um niedrige Mieten zu ermöglichen, flächensparendes Bauen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei den Partizipationsprozessen für die Anwohner:innen zu widmen. Dabei müssen wir noch stark an der Kultur solcher Bürgerbeteiligungsprozesse arbeiten. Allzuoft versteht Verwaltung Bürgerbeteiligung noch eher als Information über fast alternativlos erscheinende Planung, anstatt die aufgeklärte Bürgergesellschaft aktiv in die Planung einzubeziehen und gegebenenfalls sich auch durch diese korrigieren zu lassen.

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

Ihre Antwort:

Die rechtlichen Rahmensetzungen für den Erhalt geschützter Areale müssen selbstverständlich eingehalten werden, dazu gehören auch Vorgaben für Ausgleichsmaßnahmen (Baumersatzpflanzungen, Entsiegelung, etc.) wie sie in Berlin durch das „Ökokonto“ zu einem Maßnahmenkatalog für neue Stadtquartiere zusammengeführt werden. DIE LINKE drängt darauf, dass in den Planungen von neuen Wohnquartieren Fragen wie Grünflächenanteil, Kaltluftentstehung bzw. -schneisen berücksichtigt werden.

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

Ihre Antwort:

Für uns steht langfristig die Stärkung des gemeinwohlorientierten Wohnraumsektors im Vordergrund, da nur mit diesem eine nachhaltige Dämpfung der Mietpreisentwicklung zu erreichen ist. Daher stehen bei der Nutzung landeseigener Flächen, die entsprechenden Städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Vordergrund. Unser Ziel liegt aber auch in der Schaffung von kleinteilig durchmischten und lebendigen Quartieren, somit sind auch ausreichend große Flächen für Organisationen, Gruppen und Genossenschaften vorzusehen, die Wohnraum außerhalb von Renditeerwartung und Mietsteigerungen schaffen und absichern. Solche Modelle realisieren in der Regel keine Wertsteigerungen, sondern bewirtschaften ihre Objekte in der Regel so, dass die Einnahmen nach der Baufinanzierung dauerhaft in die Instandhaltung fließen.

## 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?

Ihre Antwort:

Nach unserer Kenntnis hat das Bezirksamt Pankow zur Erledigung des genannten Beschlusses der BVV einen ersten Zwischenbericht vorgelegt. Darin wird berichtet, dass derzeit landschaftsökologische Gutachten und vertiefende Untersuchungen der wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen erstellt werden. Hinsichtlich der Bebauung beabsichtigt das Bezirksamt, die weitere Planung unter Beteiligung der zuständigen Senatsverwaltung durchzuführen, den Rahmenplan nicht zu ändern, sondern die von der



---

BVV geforderten Richtwerte im weiteren Verfahren zu prüfen. Dazu ist in der jüngsten BVV-Tagung angekündigt worden, eine Klärung zu dieser Frage voranzutreiben.

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?

Ihre Antwort:

Nach unserem Kenntnisstand werden Ausgleichsmaßnahmen erst stattfinden, wenn eine qualifizierte Planung vorliegt.

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

Ihre Antwort:

Ein Radschnellweg von Buch nach Karow soll eine für Radfahrende sichere Verbindung zwischen den Ortsteilen schaffen, die vom Autoverkehr getrennt ist. Nach Möglichkeit soll er an das weiter stadteinwärts führende Radschnellwegenetz angeschlossen sein. Der genaue Verlauf muss nach unserer Vorstellung in einem verbindlichen Beteiligungsverfahren ermittelt werden. Bei bisherigen Überlegungen ist das leider noch nicht der Fall.

2.4 Welche Entlastungen des ÖPNV und des Individualverkehrs erwarten Sie?

Ihre Antwort:

Entlastungen werden erst mittelfristig eintreten, wenn die Investitionen in den ÖPNV (Verlängerung S 75, M2) und Straßenbauprojekte (B2-Anbindung Karow, Auflösung der Doppelkreuzungen in Heinersdorf und Blankenburg) realisiert sind.

Zu einer anhaltenden Verbesserung wird es aber erst kommen, wenn eine weitere Straße, mehr oder weniger parallel zur bestehenden Achse Karower Damm – Blankenburger Chaussee – Alt Karow – Bucher Chaussee – Karower Chaussee realisiert wird. Verbunden mit einem Ausbau der Straße 52 bis zur B2 kann dies zumindest in Teilbereichen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes am Teichberg in Angriff genommen werden.

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

Ihre Antwort:

Wir setzen uns seit langem dafür ein, den bestehenden P+R-Platz am Ende der A 114 in Heinersdorf mit einem mehrgeschossigen öffentlichen Parkhaus zu bebauen, das bequeme Übergänge zum S-Bahnhof Heinersdorf und den dortigen Straßenbahnhaltestellen bietet. P+R-Plätze für Berufspendler aus den Gemeinden Panketal bzw. Bernau und aus dem Mühlenbecker Land auf Berliner Stadtgebiet lehnen wir ab. Derartige Übergänge zwischen dem Individual- und dem Öffentlichen Verkehr (S-Bahn und Heidekrautbahn) sind in



Brandenburg zu schaffen. Sollte sich die Brandenburger Seite hier weiterhin anhaltend verweigern, müssen zur Begrenzung der einpendelnden Individualverkehre seitens Berlins verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen werden.

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

Ihre Antwort:

Die Planung und Umsetzung des Anschlusses der Kanalisation/Abwasseranschlüsse obliegt den Berliner Wasserbetrieben.

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

Ihre Antwort:

Das Schichtenwasser im Ortsteil Karow ist nach unserer Ansicht eine Problematik, für die es nicht die eine, einfache Lösung gibt. Allerdings vertreten wir die Ansicht, dass die Situation bei jedem aktuellen Projekt genau betrachtet werden muss und nach dem aktuellen Stand der Technik Mittel und Wege gefunden werden müssen, die dafür sorgen, dass im Bestand keine Verschlechterung herbeigeführt wird.

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

Ihre Antwort:

Die Verbesserung und Pflege der Kinderspielplätze ist eine rein bezirkliche Aufgabe. Nach unserer Kenntnis war das schon in dieser Wahlperiode ein Schwerpunkt der Arbeit der Linksfraktion in der BVV. Es wurden mehr Mittel zur Verfügung gestellt und Abläufe verbessert, um in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft, schneller mehr und bessere Spielplatzflächen im gesamten Bezirk zu organisieren. Unser gemeinsames Ziel ist es hier weiterzumachen und somit für alle Ortslagen im Bezirk eine gute Ausstattung mit Spielflächen zur Verfügung zu stellen.