



Abteilung Hermsdorf

Infobrief # 14

Juli – August 2022

Liebe Mitglieder und Interessierte,

Grund zur Sorge gibt es mehr als genug beim Blick auf den Herbst: Die Preise steigen, die Preise für Energie explodieren und keiner weiß, wie es mit der Pandemie weitergehen wird. Unsere Bundesregierung mit Olaf Scholz an der Spitze leistet gute Arbeit, aber die Auswirkungen des Krieges werden für alle spürbar sein, und ein Ende ist nicht in Sicht.

In Hermsdorf treffen wir uns wieder regelmäßig und diskutieren in diesem Sommer unsere Themen Bauen und Wohnen, Mobilität und Verkehr einmal anders als in Sitzungen und mit Anträgen. Davon berichtet dieser Rundbrief.

Es gibt viel zu tun!

Ihr / Euer Abteilungsvorstand

Mehr Informationen auch unter www.spd-in-hermsdorf.de

AKTUELLES THEMA

9 Euro-Ticket – eine Eintagsfliege?

Als aufgrund der ständig gestiegenen Energiepreise im April das Bundeskabinett ein weiteres Entlastungspaket für die Bürgerinnen und Bürger geschnürt hat, war neben der Senkung der Energiesteuer für Kraftstoffe das 9 Euro-Ticket das wohl am meisten diskutierte Element aus diesem Paket. Ich denke zu Recht.

Die einfache Handhabung, der extrem günstige Kaufpreis und der deutschlandweite Gültigkeitsbereich des 9 Euro-Tickets waren die Erfolgsfaktoren. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spricht von mehr als 38 Millionen verkaufter Tickets. Noch nie waren so viele Menschen mit dem öffentlichen Personennahverkehr, mit Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Regionalzügen

unterwegs. Reisen, Verwandtenbesuche fanden statt, die sonst wahrscheinlich nicht stattgefunden hätten. Leider war dieser Verkehrsanstieg hauptsächlich am Wochenende und nur im Freizeitverkehr zu beobachten. Das Ziel, den Berufspendlern unter der Woche eine umweltfreundliche Alternative mit dem 9 Euro-Ticket zum Auto zu bieten, wurde kaum wahrgenommen. Aber was kann man erwarten? Jahrelange Routinen lassen sich halt nicht in drei Monaten ändern. Ja, und auch das muss gesagt werden: Billig waren diese drei Sommermonate nicht, nicht für den Bund und nicht für die einzelnen Verkehrsunternehmen. Der Bund musste neben den normalen Kosten, die er sonst für den öffentlichen Verkehr in Form der Re-

gionalisierungsmittel in Höhe von 10 Milliarden Euro/pro Jahr ausgibt, noch zusätzlich 2,5 Milliarden Euro für das Ticket besteuern.

Und wie soll es nun weiter gehen, wenn Ende August das 9 Euro-Ticket ausläuft? Ein Wettstreit der Ideen zwischen den Bundesländern und dem Bund, den Kommunen und den Parteien zeichnet sich ab. ÖPNV zum Nulltarif, 365-Euro-Ticket, Verlängerung des 9 Euro -Tickets oder zumindest nur eine moderaten Kostenerhöhung für ein Anschluss-Ticket werden diskutiert. Zumindest aber diese einfache Handhabung beim Kauf eines solchen Tickets und dessen deutschlandweite Gültigkeit, sollte beibehalten werden.

Ich denke, diese Diskussion ist richtig und notwendig. Allerdings sollte diese Diskussion sich nicht allein auf den Ticket-Preis beziehen. ÖPNV zum Nulltarif gibt es nicht! Neue Finanzierungsformen in Deutschland für den ÖPNV sind notwendig. So empfiehlt sich z.B. ein Blick nach Frankreich, das schon seit 1973 eine Transportsteuer hat, oder nach Wien, wo es bereits seit den 70er Jahren eine Ar-

beitgeberabgabe gibt, die ausschließlich dem Ausbau des ÖPNV zugutekommt. Verbesserungen im Infrastrukturausbau im öffentlichen Personennahverkehr und im Regionalverkehr, bei einer gleichzeitig konsequenten Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet, sind zwingend notwendig. Nur so können völlig überfüllte Züge vermieden werden und den Berufspendlern eine Alternative geboten werden. Das Gemeinschaftsprojekt von Berlin, Brandenburg und Deutscher Bahn „i2030“ ist aufgrund der langen Planungsphasen und zögerlichen Umsetzung wahrlich kein Vorzeigeprojekt.

Das 9-Euro-Ticket hat die Aufmerksamkeit auf den ÖPNV gelenkt, Schwachstellen im ÖPNV unterstrichen, aber auch gezeigt, dass ohne qualitativ hochwertigen ÖPNV keine Verkehrswende und keine CO₂-Reduktion im Verkehrssektor möglich ist. Alles das kostet Geld, viel Geld. Die Abschaffung von Privilegien des Autoverkehrs (z.B. Dienstwagenprivileg, Dieselbesteuerung) wären geeignete Finanzierungsquellen.

*Horst Mentz
Lehrbeauftragter für Verkehrsplanung*

ZWISCHENRUF

Fußgängerüberweg Heinesestraße

Jetzt ist er endlich fertig: Der zweite Fußgängerüberweg auf der Heinesestraße. Wobei die umgangssprachliche Bezeichnung „Zebrastreifen“ nichts mit dem schwarz-weiß gestreiften afrikanischen Tier zu tun hat. Anfang der 1950er Jahre wurden in Hamburg Autofahrer mit einer Plakette ausgezeichnet, die sich an den Fußgänger-Überwegen (oder „Dickstrich-

ketten, wie sie damals im Amtsdeutsch hießen) besonders rücksichtsvoll verhielten: „Zeichen Eines Besonders Rücksichtsvollen Autofahrers“ - der ZEBRA-Streifen war geboren.

Zebrastreifen oder Fußgängerüberwege bieten eine einfache, schnelle und vor allem geschützte Möglichkeit, die Straße zu überqueren. Besonders Kinder, ältere

Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen wissen zu schätzen, dass sie hier Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr genießen. In Tempo-30-Zonen gelten sie generell als entbehrlich. Die Heinsestraße allerdings ist so stark befahren und durch die vielen parkenden Autos so unübersichtlich, dass hier eine Ausnahme gemacht wurde. Auch am Übergang sind parkende Autos oft ein Problem: Wird der Sicherheitsabstand von 5 Metern vor dem Zebrastreifen beim Parken nicht eingehalten, sind Fußgänger nur schwer erkennbar und können herannahende Autos erst erkennen, wenn sie die Fahrbahn bereits betreten haben. Hier sollte das Bezirksamt nachsteuern.

Koordiniert wird die Einrichtung von „Querungshilfen“ - also neben Zebrastreifen beispielsweise auch Fußgängerampeln - von einer Arbeitsgruppe zur Förderung des Fußverkehrs bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität und Verbraucher. Länger als ein Jahr sollte das eigent



Zebrastreifen Heinsestraße. Foto: A. Budweg

lich nicht dauern, aber diese Vorgabe kann die Berliner Verwaltung schon seit längerem nicht einhalten. Die Gründe sind bekannt: Zu wenig Personal, zu geringe Planungskapazitäten, die finanziellen Mittel reichen für die Vielzahl der nötigen Baumaßnahmen nicht aus.

In der Heinsestraße besonders aufwendig: Der Anschluss der Beleuchtung an das Stromnetz. Eine gute Beleuchtung ist wichtig für die Sicherheit, damit der Überweg und eventuelle Fußgänger auch bei Regen und Dunkelheit gut zu sehen sind.

Thomas Koch

AUS UNSERER ABTEILUNG

Radtour auf der Tegeler-See-Route

Die Route rund um den Tegeler See bietet eine beeindruckende Kombination von schöner Landschaft, städtebaulich interessanten Neubau-Gebieten und alten Industriebauten - eben der Berliner Norden pur. Und lecker Essen und Trinken gibt es auch reichlich am Wegesrand. Genau richtig für unser Sommer-Ferien-Programm: Am Sonntag, den 14.08. waren wir mit acht Fahrrädern und einem E-Rolli unterwegs. Am Nordufer des Tegeler Sees entlang nach Tegeler Ort, mit der Fähre nach Spandau- Hakenfelde, am Havel



Auf der Fähre. Foto: S. Türk

ufer entlang nach Süden und über die Insel Eiswerder und Saatwinkel zurück nach Tegel – das war unsere Tour. Wegen der Hitze sind wir gleich zwei Mal eingekehrt: In einem kleinen Lokal in einer Spandauer Gartenkolonie, und noch einmal in Saatwinkel mit herrlichem Blick auf das Wasser. Dazwischen haben wir unter sachkundiger Führung von Angela Budweg die Neubauviertel der Wasserstadt erkundet, und nicht schlecht gestaunt über die rege Bautätigkeit in unserem Nachbar-Bezirk.

Thomas Koch



In Saatwinkel. Foto: K. Dähn

Wasserstadt Berlin-Oberhavel

Die Wasserstadt Berlin-Oberhavel ist eines der sog. „Neuen Stadtquartiere“. Ganz so neu ist sie allerdings nicht, denn die städtebauliche Entwicklung zu einem der größten Neubaugebiete Berlins begann bereits Anfang der 90er Jahre:

Infolge des Falls der Mauer prognostizierten namhafte Institute ein enormes Stadtwachstum von mind. 300.000 Einwohnern (EW). Der damalige Senat entwickelte daraufhin das Aktionsprogramm „Wohnungsbaustrategien `95“ mit dem Ziel, bis 1995 mind. 80.000 öffentlich geförderte Wohnungen auf den Weg bringen zu wollen. Einer der Wohnungsbauschwerpunkte sollte das Gebiet auf beiden Seiten der Havel nördlich der Altstadt Spandau sein. Die jahrzehntelange Nutzung als Rüs-



In der Wasserstadt Foto: A. Budweg

tungs- und Industriestandort hatte im Boden seine Spuren hinterlassen, bot aber Potenzial für ein neues lebendiges und hochverdichtetes Stadtquartier sowie für eine Öffnung und Neugestaltung der Uferbereiche. Bis Anfang der 2000er Jahre wurden mit dem Instrument der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ 4.250 Wohnungen in einem Mix aus Ein- und Mehrfamilienhäusern realisiert, Straßen, Kitas und eine Schule gebaut, Grünflächen und Spielplätze angelegt sowie Altlastensanierungen durchgeführt. Dann ist es ruhig geworden, denn die prognostizierten Einwohnerzuwächse sind nicht eingetreten. Im Gegenteil, viele Berlinerinnen und Berliner sind ins Umland gezogen. Der Wohnungsmarkt entspannte sich deutlich, Gewerbeflächen standen leer, die Bodenpreise sind gesunken. Das Entwicklungsrecht wurde schließlich zum Ende des Jahres 2007 aufgehoben, die hohen Entwicklungskosten bei ausbleibenden Einnahmen belasteten den Berliner Haushalt mit 450 Mio. €.

Doch der ab 2014 einsetzende Bevölkerungszuwachs Berlins brachte den zwei-

ten Entwicklungsschub für die planerisch vorbereiteten Flächen. Die landeseigenen Flächen wurden an die landeseigenen Wohnungsunternehmen GEWOBAG und WBM übertragen, die unter dem Label „Waterkant“ am Ende etwa 4.250 Wohnungen errichtet haben werden, wovon die Hälfte mietpreisreduziert angeboten wird. Die gleiche Anzahl wird noch einmal von privaten Bauherren errichtet.

Auf unserer Route durch die Wasserstadt, die wir nach Süden bis zur Insel Eiswerder erweitert haben, haben wir uns einen guten Überblick über die bereits fertiggestellten und die im Bau befindlichen Projekte verschafft. Beim Verlassen Spandaus über die Brücke des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals konnten wir noch einen kleinen Blick auf die Nordspitze der Insel Gartenfeld an der Gartenfelder Straße werfen, wo noch weitere 3.700 Wohnungen geplant sind.

Bei all den vielen neuen Wohnungen stellte sich natürlich die Frage nach der verkehrlichen Erschließung durch den ÖPNV. Beschlossene Sache ist die Reaktivierung der 1980 stillgelegten Siemensbahn bis zum S-Bahnhof Gartenfeld. Sie soll Ende 2029 in Betrieb gehen, genau 100 Jahre

Stadtradeln 2022

Auch in 2022 hat die SPD Hermsdorf erfolgreich beim Stadtradeln teilgenommen, diesmal im Team der SPD Reinickendorf. Wir wollten weitere Genossinnen und Genossen aus Reinickendorf für die Teilnahme gewinnen, um so ein gemeinsames Signal zu setzen, dass auch wir in die Pedale treten, das Auto stehen lassen und uns für eine bessere Fahrradinfrastruktur und ein gutes Klima einsetzen. Vielen Dank an alle, die mitgeradelt sind!

nach ihrer ersten Inbetriebnahme. Zudem werden derzeit Trassenvarianten für eine Straßenbahnverbindung zwischen der zukünftigen Urban Tech Republic (auf dem ehem. Flughafen Tegel) und dem Rathaus Spandau (über den S-Bahnhof Gartenfeld) untersucht. Aber bis die erste Trambahn fährt, ist es ein weiter Weg und bis dahin erfolgt die ÖPNV-Erschließung ausschließlich durch Busse.

Eine weitere Frage angesichts der teilweise dichten Bebauung war, ob es nicht Möglichkeiten gäbe, den Zuzug nach Berlin zu begrenzen. Eine spannende Frage, die wir gerne mal bei einer Abteilungsversammlung diskutieren können.

*Angela Budweg,
Mitarbeiterin im Stadtentwicklungsamt
Spandau*



Wohnen am Wasser. Foto: A. Budweg

Mit 33 Radfahrenden haben wir im Hauptteam mit 5.240 geradelten Kilometern und Platz 167 (von 1.148) ein tolles Ergebnis erzielt. Unser Team „SPD Hermsdorf radelt“ hat dazu 2.396 km beigetragen und damit 369 kg CO₂ eingespart, wenn man annimmt, dass die Strecken ansonsten mit dem Auto zurückgelegt worden wären. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr mit noch mehr Radelnden!

Angela Budweg

Die SPD Hermsdorf spendet einen Stadtbaum

In Berlin binden 430.000 Stadtbäume das klimaschädliche CO₂ und filtern den Feinstaub aus der Luft, spenden Schatten, bieten einen Lebensraum und Nahrung für Tiere und verschönern unser Wohnumfeld. Dennoch müssen immer wieder einzelne Bäume z.B. wegen Krankheit oder mangelnder Standsicherheit gefällt werden. Damit Berlin so grün bleibt, ruft die zuständige Senatsverwaltung jedes Jahr die Stadtgesellschaft zu Baumspenden auf. Rund 2.500 Euro werden für das Pflanzen und die Pflege eines Straßenbaums in den ersten drei Jahren benötigt. Sobald 500 € für einen Baum gespendet wurden, gibt der Senat die restlichen Mittel dazu.

Für einen Baum in der Fellbacher Straße



„Unser“ Baumstandort. Foto: A. Budweg

(ggü. vom Eingang zum Georg-Herwegh-Gymnasium) haben zahlreiche Mitglieder der SPD Hermsdorf gespendet, weitere Spenden werden noch gerne entgegen genommen. Wir freuen uns schon auf die Pflanzung im Herbst!

Angela Budweg

AUS DER BVV

Die Sommerferien sind für uns Bezirksverordneten sitzungsfreie Zeit, das bedeutet aber nicht, dass wir untätig sind. Wir freuen uns über Anregungen, Hinweise und Beschwerden am besten per Mail an:

angela.budweg@spd-fraktion-reinickendorf.de, insbesondere zu den Themen Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr und an

stefan.valentin@bvv-reinickendorf.de vor allem zu den Themen Jugend und Haushalt.

Aber natürlich sind wir auch für alle anderen Themen ansprechbar.

TERMINE

So. 28.8.22, 15:00 bis ca. 18:00 Uhr, Sommerfest der SPD Hermsdorf

Im Garten der Seniorenfreizeitstätte Hermsdorf, Berliner Straße 105, Einladung folgt

Di. 30.8.22, 19:00 bis 21:00 Uhr, Abteilungsversammlung

vorauss. in der Mensa des Georg-Herwegh-Gymnasiums, Einladung folgt



Impressum

Infobrief der Abteilung Hermsdorf des Kreisverbands Reinickendorf der SPD Berlin, Waidmannsluster Damm 149, 13469 Berlin. Der Infobrief erscheint ca. alle zwei Monate und wird an die Mitglieder der Abteilung und interessierte Personen verteilt.
info@spd-in-hermsdorf.de
