

PRESSESPIEGEL
der CDU in Pankow
Juni 2025

Datum: 06/25	Medium: Bucher Bote
 <p>Die erste Lokalzeitung für Buch, Karow, Panketal und Umgebung</p>	<p>Autor: Kristiane Spitz</p> <p>Thema: Johannes Kraft</p>

Keine neuen Flüchtlingsheime

Voruntersuchungen des LAF ergaben und Bezirksamt bekräftigt: Buch ist kein geeigneter Standort



Foto: Kristiane Spitz

Die Aufnahmeeinrichtung in der Groscurthstraße hat eine Kapazität von 580 Plätzen.

In seiner Mai-Ausgabe hatte »BB« davon berichtet, dass das Landesamt für Flüchtlinge (LAF) möglicherweise zwei weitere Flüchtlingsheime in Buch ansiedeln könnte. In den Bezirken müssen etwa 11.000 weitere Plätze geschaffen werden, um u. a. die Notunterkunft für Geflüchtete auf dem ehem. Flughafen in Tegel zu entlasten und die Unterbringungssituation überhaupt zu verbessern. Mittlerweile ist klar, an den vom »BB« genannten Adressen – Am Sandhaus 16 sowie Am Sandhaus 31 (beide in Buch) sowie Mandelstraße 16 – sind seitens des LAF keine neuen Unterkünfte geplant. »Eine erste Vor-Prüfung der Standorte Am Sandhaus 31 und am Sandhaus 16 durch das LAF hat ergeben, dass eine Umsetzung sich dort kurz- bis mittelfristig nicht realisieren lässt. Der Standort wurde daher mit Blick auf die in Buch bereits bestehenden Unterkünfte verworfen«, erklärte LAF-Pressereferentin Monika Hebbinghaus gegenüber »BB«: Da beide Grundstücke Teil des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans für das neue Stadtquartier Buch - Am Sandhaus sind, wäre ein Baubeginn erst in frühestens zehn Jahren realistisch. Und Hebbinghaus ergänzte: »Ein weiterer Grund für die Entscheidung gegen die Standorte war auch der Umstand, dass in Buch bereits eine Reihe von Unterkünften existiert. Weder in Buch noch in Karow gibt es aktuell Planungen zu weiteren Unterkünften.«

Auch das Bezirksamt Pankow hat mit Hinblick auf die fehlende Infrastruktur eine ablehnende Stellungnahme zu den zwei Standorten in Buch abgegeben. »Das LAF hat uns am 14. 5. schriftlich mitgeteilt, dass die beiden Standorte in Buch verworfen wurden«, informierte Pressesprecher Tobias Schietzelt. Unterdessen hat die CDU-Fraktion Pankow einen vom Karower Wahlkreisabgeordneten Johannes Kraft initiierten Einwohnerantrag (mit 1010 Bürger-Unterschriften) in die BVV eingebracht, der sich gegen die Errichtung weiterer Unterkünfte für Flüchtlinge im Ortsteil Buch sowie in weiteren, besonders in Anspruch genommenen Pankower Ortsteilen ausspricht. Es dürfe keine Ballung von Flüchtlingsunterkünften zugelassen werden, da die Infrastruktur überfordert sei und eine erfolgreiche Integration der Menschen verunmöglicht werde, ist der Tenor des Antrags, der im Mai vertagt wurde und in der Juni-BVV besprochen werden soll.

Auch in der Antwort von Staatssekretär Aziz Bozkurt von der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung auf eine Anfrage des Abgeordneten Johannes Kraft wurde Anfang Mai bestätigt, dass die potentiellen Grundstücke Am Sandhaus nicht in die nähere Auswahl geeigneter Standorte für die Errichtung von Geflüchtetenunterkünften gekommen sei.

Kristiane Spitz

Das Neueste aus unserem Kiez

Z.B. zu Flüchtlingsheimen in Buch, Bauprojekten und vielem mehr erfahren Sie in meinem kostenfreien Newsletter:

www.johannes-kraft.de/KiezKurier



Joh. Kraft
Dir Johannes Kraft

Für Buch. Für Buchholz. Für Karow.
030/943 96 918
kraft@johannes-kraft.de 

Sicherheitslage um den Bhf. Buch

Die Lage am S-Bahnhof ist unübersichtlich. Momentan erschweren Bauarbeiten eine normale Nutzung. Nur durch den Umweg über den Hinterausgang des Bahnhofs ist die jeweils »andere« Seite hinter und vor den Bahngleisen zu erreichen. Viele Bürger klagen seit langem über die Vermüllung rund um den Bahnhof, über Trinkgelage von Männern aus der Wohnungslosenunterkunft Am Sandhaus, die sich vor Netto oder rund um den Bahnhof treffen, von Unsicherheitsgefühlen und erhöhter Kriminalität.

Wie schätzt der Senat die Sicherheitslage in diesem Bereich von Buch ein?

»Die Räume um den S-Bahnhof Buch und der Wiltbergstraße sind durch die Polizei Berlin in Bezug auf die Kriminalitätsentwicklung insgesamt als unauffällig zu bewerten«, erklärte jetzt Staatssekretär Aziz Bozkurt von der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung auf eine Anfrage des Karower Abgeordneten Johannes Kraft (CDU).

Die Berliner Polizei hat hier in diesem Jahr (Januar– 23. April) bereits folgende Delikte festgestellt:

Um den S-Bhf Buch (250-m-Radius):

Ladendiebstahl	27
Körperverletzung	7

Beleidigung, Verleumdung, üble Nachrede	5
Fahrraddiebstahl	4
gefährl. Körperverletzung auf Straßen, Wegen, Plätzen	4

Delikte am S-Bhf Buch:

sonstiger einfacher Diebstahl	1
Straftaten gegen die öffentliche Ordnung	1
Taschendiebstahl	1
Widerstand/tätlicher Angriff	1

Delikte Wiltbergstr. 35 und Parkplatz:

Ladendiebstahl	11
Körperverletzung	2
gefährl. Körperverletzung auf Straßen, Wegen, Plätzen	2
Beleidigung, Verleumdung, üble Nachrede	2
Fahrraddiebstahl	1
Nötigung, Freiheitsberaubung, Bedrohung	1
Raub	1
Sachbeschädigung	1
Sachbeschädigung auf Straßen, Wegen, Plätzen, Feuer	1
strafrechtliche Nebengesetze	1
Widerstand/tätlicher Angriff	1

Insgesamt sind es 76 Delikte; etwa 19 im Monat. Nicht etwa für Gesamt-Buch, sondern allein für den Bahnhofsbereich bis Netto-Markt. Die Polizei scheint in Berlin anderes gewohnt zu sein und sagt: »unauffällige« Lage. K. S.

Datum: 01.06.2025	Medium: rbb 24
	Autor: Thema: Dirk Stettner

Brachliegende Baugrundstücke

Berliner CDU will Bodenspekulation teurer machen

So 01.06.25 | 09:57 Uhr

 37



Die CDU-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus will den Bau von Wohnungen auf baureifen Grundstücken beschleunigen und prüft dazu die Einführung einer neuen Grundsteuer C. "Wir möchten Spekulation bekämpfen", sagte Fraktionschef **Dirk Stettner** der Nachrichtenagentur DPA. "Wir möchten baureife Grundstücke zur Bebauung bringen und damit Wohnraum schaffen."

Im Zuge der bundesweiten Reform der Grundsteuer, die seit Januar greift, hatte Berlin bereits die sogenannte Messzahl für unbebaute Grundstücke erhöht (Grundsteuer B) [\[berlin.de\]](https://www.berlin.de). Laut **Stettner** wird nun geprüft, ob eine neue Grundsteuer C für planungsreife, bebaubare Grundstücke der effektivere Weg ist, um Eigentümer dazu zu bringen, schnell ins Bauen zu kommen. Tun sie das nicht, würde es für sie teurer.

"Wir möchten, dass Grundstücke nicht zu spekulativen Zwecken liegenbleiben, und dafür müssen wir Steuerungsinstrumente, die wir haben, einsetzen. Wir wollen als CDU-Fraktion eben Spekulation behindern, teuer machen, weil Spekulation keinen Wohnraum schafft."

Spekulationen sollen finanziell wehtun

Die Prüfungen müssten in diesem Jahr abgeschlossen werden, so der Fraktionschef. "Mein persönliches Ziel ist, dass wir in diesem Jahr eine Regelung finden, ein Ergebnis der Prüfung haben und dann darüber reden. Wir sprechen nicht darüber, ob wir Spekulation teuer machen, sondern, wie wir das tun", sagte **Stettner**. "Und da ist die Grundsteuer C eine Option. Wenn wir aber zu einem Ergebnis kommen, dass wir mit der Grundsteuer B und hier einer höheren Messzahl effektiver, schneller und rechtssicherer zum gleichen Ergebnis kommen, dann werden wir das tun", erläuterte er. Die Prüfung einer Grundsteuer C ist auch Teil des Koalitionsvertrages von CDU und SPD.

Stettner verwies auf Hamburg, wo eine Grundsteuer C eingeführt worden sei. Noch sei es aber zu früh, um dort eine belastbare Zwischenbilanz zur Wirkung zu ziehen. In Berlin würde ein solcher Schritt nach Schätzungen Stettners zwischen 15.000 und 20.000 Grundstücke betreffen.

Voraussetzung sei die Schaffung eines Katasters aller unbebauten, baureifen Grundstücke, fügte der CDU-Politiker hinzu. Dieses müsse dann regelmäßig aktualisiert werden. Im Falle einer Grundsteuer C werde es sicherlich Ausnahmen geben, etwa für formal baureife Grundstücke, auf denen aus unterschiedlichsten Gründen gar nicht gebaut werden könne.

Datum: 05.06.25	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Nicole Dolif Thema: Lars Bocian

MILLIONEN ÜBERSTUNDEN

Kommt in Berlin die Arbeitszeiterfassung für Lehrkräfte?

05.06.2025, 18:19 Uhr • Lesezeit: 3 Minuten



Von **Nicole Dolif**, Redakteurin Lokalredaktion



Eine junge Lehrerin schreibt im Mathematikunterricht Zahlen an eine Schultafel. © Julian Stratenschulte/dpa | Julian Stratenschulte

Berlin. Laut einer Studie arbeiten Berlins Lehrer deutlich mehr als die vorgesehenen 40 Stunden pro Woche. Wie sich das in Zukunft ändern soll.

Lieber Leser, ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/berlin/article409193564/kommt-in-berlin-die-arbeitszeiterfassung-fuer-lehrkraefte.html>

Datum: 07.06.25	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Thomas Schubart Thema: Manuela Anders-Granitzki

Raucher verstärkt im Visier

PANKOW: Ordnungsamt verhängt bei Sondereinsatz Bußgeld für weggeworfene Zigaretten

von Thomas Schubert

Eine neue Serie von Sondereinsätzen des Ordnungsamts Pankow wegen achtlos entsorgter Kippen führt jetzt dazu, dass Bürger Bekanntheit mit dem Bußgeldkatalog machen.

Und dabei setzen die Kräfte aus der Abteilung von CDU-Ordnungsstadträtin Manuela Anders-Granitzki (CDU) auf das Überraschungsmoment: In ziviler Montur, kaum zu erkennen, überführen Einsatzkräfte unvorsichtige Raucher auf frischer Tat. Das heißt: Wer sich in Sicherheit wähnt und Kippen auf dem Pflaster austritt, anstatt sie in einem Mülleimer zu entsor-

gen, zahlt Strafe. Aktuell sind es 55 Euro pro Kippe. Und, wenn es nach einer vom schwarz-roten Senat geplanten Verschärfung geht, künftig sogar 250 Euro pro Glimmstängel. Auch das noch geringere Bußgeld macht sich in Pankow bezahlt: Insgesamt rund 2400 Euro hat das Ordnungsamt im Rahmen seiner Sondereinsätze in diesem Frühling gegen sogenannte „Kleinstvermüllung“ schon eingenommen, berichtet die Stadträtin jetzt in einer ersten Bilanz. Allein 770 Euro zahlten die überführten Müllsünder gleich vor Ort in bar.

Dabei richtet sich das harte Durchgreifen gegen Schmutz auf Straßen und Plätzen nicht

nur gegen Raucher und ihre Hinterlassenschaften. Aber in 42 von 44 Fällen galten die Beanstandungen tatsächlich der Entsorgung von Zigarettenstummeln auf dem Weg.

Neben dieser mit Abstand häufigsten Form von „Kleinstvermüllung“ konnte die Inkognito-Streifen des Ordnungsamts Pankow auch zwei Fälle von Wildpinkeln zur Anzeige bringen – einmal als Verstoß gegen das Grünanlagengesetz, einmal als ordnungswidrige Belästigung der Allgemeinheit.

Wie frühere Sondereinsätze des Ordnungsamts, etwa gegen Radfahren auf Gehwegen, verlief auch die Anti-Müll-Kampa-

gne nicht konfliktfrei: In einem Fall mussten Einsatzkräfte ein Verfahren wegen Beleidigung aufnehmen, in einem zweiten Fall weigerte sich eine Person so hartnäckig, sich auszuweisen, dass eine Anzeige wegen Verstoß gegen Ordnungswidrigkeitengesetz gestellt wurde.

Parallel dazu wurde an jedem Einsatztag auch der BSR-Recyclinghof in der Behmstraße in Prenzlauer Berg bestreift, da dort zuletzt vermehrt illegale Müllablagerungen gemeldet worden waren. Bei den aktuellen Kontrollen konnten jedoch keine neuen Ablagerungen festgestellt werden.

Lesen Sie weiter auf Seite 2.

Zwei Schmutz-Hotspots identifiziert

PANKOW: Ordnungsamt kontrolliert Bahnhof und Allee Arcaden öfter

Fortsetzung von Seite 1

Ansonsten kristallisierten sich bei den kürzlich durchgeführten Sondereinsätzen des bezirklichen Ordnungsamtes zwei Schmutz-Hotspots heraus.

„Die meisten Anzeigen wurden vor den Schönhauser Allee Arcaden und im Bereich des S+U-Bahnhofs Pankow er-

stattet“, erklärt die Pankower CDU-Stadträtin Anders-Granitzki in ihrem Bericht. Es ergaben sich jeweils zwölf Verfahren an diesen Orten – wobei die Zustände am Bahnhof Pankow zuletzt besonders viel öffentliche Kritik hervorgerufen hatten.

Wegen der hier ansässigen Trinker- und Obdachlosenszene und häufiger Beschwerden

von Bürgern wegen Wildpinkeln und allgemeiner Verwahrlosung des Bahnhofsareals lässt der Bezirk den Garbatyplatz vor dem Bahnhofseingang inzwischen wieder durch Sozialarbeiter betreuen. Wer dort an die Fahrradständer vor dem Bahndamm pinkelt, könnte es nun erleben, dass ihm ein Zivilmitarbeiter des Ordnungsdienstes von hinten auf die Schulter tippt.

Datum: 07.06.2025	Medium: RBB Inforadio
	Autor: Sabine Müller Thema: Johannes Kraft

Warten auf Aktionsplan

Berlin hinkt beim Lärmschutz hinterher

07.06.25 | 08:12 Uhr

Weil der Krach einer Großstadt krank machen kann, stellt der Berliner Senat schon seit Jahren Lärmaktionspläne auf. Der aktuelle für 2024-2029 ist aber noch immer nicht vom Senat beschlossen. Von Sabine Müller

Es ist laut an der Frankfurter Allee in Berlin-Friedrichshain. Gespräche in normaler Lautstärke sind teilweise unmöglich. Und das nicht nur, wenn gerade ein Rettungswagen vorbeifährt, auch der normale Verkehr dröhnt ständig in den Ohren.

Regine Laroche von der örtlichen SPD hat deshalb gemeinsam mit anderen schon 2021 eine Petition für Tempo 30 gestartet. "Nicht, weil wir besonders geräuschempfindlich sind", sagt sie. In der Großstadt müsse man einen gewissen Geräuschpegel ertragen. "Aber der Lärm an der Frankfurter Allee ist schon gesundheitsbelastend, besonders für Menschen, die direkt an der Straße wohnen."

Vor allem nächtlicher Lärm kann ohne Schutz krank machen

Auf der Lärmkarte des Senats ist die Frankfurter Allee dunkellila eingezeichnet, das heißt: Die Lautstärke beträgt hier über 70 Dezibel. Das ist so viel wie eine Waschmaschine im Schleudergang. Besonders nachts ist Lärm ein Problem, weil er die Menschen nicht zur Ruhe kommen lässt.

Die Forschung zeigt, dass dauerhafter nächtlicher Verkehrslärm ab 55 Dezibel zu vermehrten Herz-Kreislauf-Erkrankungen führt. Von solchen Werten sind an den Berliner Hauptstraßen nach Angaben der CDU-geführten Verkehrsverwaltung knapp 340.000 Menschen betroffen.

Warten auf neue Tempo-30-Zonen

Eine zentrale Ankündigung im Lärmaktionsplan des Senats ist ein Konzept für mehr nächtliche Tempo 30-Zonen. In einem ersten Schritt könnten knapp 190.000 Berlinerinnen und Berliner profitieren, heißt es. Tino Schopf, Verkehrsexperte der SPD-Fraktion, hofft darauf, dass bald auf weiteren 230 Kilometern Straße nachts von 22 bis 6 Uhr Tempo 30 gelten könnte. Bisher kennt er aber kein Konzept der Verkehrsverwaltung und ist ungeduldig: "Da warte ich auf die Umsetzung."

Es handele sich um ein "komplexes" Vorhaben mit intensiver Bürgerbeteiligung, betont der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, **Johannes Kraft**. "Bei diesem wichtigen Thema

geht es weniger um Geschwindigkeit als um Gründlichkeit, denn Lärmschutz ist Gesundheitsschutz." Das Konzept stehe, heißt es aus der Verkehrsverwaltung. Sie kündigt an, der Senat werde den Lärmaktionsplan nun am 17. Juni verabschieden, erst danach würden Informationen veröffentlicht.

Abwarten ist auch bei einem anderen zentralen Punkt des Plans angesagt: dem "Poser-Lärm". Dazu gehören rasantes Beschleunigen oder das Aufheulen-Lassen des Motors. Sogenannte Lärmblitzer könnten Poser abschrecken. Nach einem Pilotversuch am Kurfürstendamm sieht der Senat aber noch offene rechtliche Fragen. Um diese zu klären, kündigt die Verkehrsverwaltung eine Initiative im Bundesrat an. Schnelle Antworten sind nicht zu erwarten.

Gerade einmal vier Kilometer "Flüsterasphalt"

Allerdings gibt es auch bei Projekten, wo nicht auf Konzepte oder Initiativen gewartet werden muss, nur gebremsten Fortschritt im Kampf gegen Straßenlärm. Ein Beispiel ist der Flüsterasphalt. Ein spezieller, poröser Belag, der Straßen leiser macht. Im vergangenen Jahr war die Verkehrsverwaltung an drei Projekten in Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Spandau beteiligt, am Ende standen etwa vier Kilometer neuer Flüsterasphalt.

Warum so wenig? Dieser spezielle Belag könne nur zum Einsatz kommen, wenn Straßen grundsaniert würden, erklärt Johannes Kraft, verkehrspolitischer Sprecher der CDU. "Aus finanziellen Gründen kann man nicht einfach den Asphalt einer intakten Straße durch Flüsterasphalt austauschen. Das ist viel zu teuer." Ob die Bezirke weitere Strecken mit Flüsterasphalt ausgestattet haben, konnte die Verwaltung dem rbb nicht sagen, sie habe keinen Überblick.

Kommt das Aus für etliche Tempo-30-Zonen?

Auch Schallschutzfenster können bei Lärm helfen. An lauten Straßen fördert der Senat den Einbau finanziell, im vergangenen Jahr gab er gut 324.000 Euro für insgesamt 20 Projekte. Allerdings blieb mehr als die Hälfte der Fördergelder liegen, laut Verkehrsverwaltung, weil es zu wenig Anträge gab. Für dieses Jahre waren bis Ende Mai schon drei Viertel des Geldes aus dem Schallschutzfensterprogramm verplant, es ist allerdings auch deutlich weniger Geld im Fördertopf.

Kommt Berlin also voran beim Kampf gegen den Verkehrslärm? An vielen Stellen der Stadt fürchten lärmgeplagte Bürgerinnen und Bürger, dass die Belastung eher zu- als abnimmt, denn auf knapp zwei Dutzend Hauptstraßen sollen [nach dem Willen der CDU Tempo 30-Zonen wegfallen](#). Diese waren eingerichtet worden, weil die Luft dort so schlecht war, dass gedrosseltes Tempo für weniger Schadstoffausstoß sorgen sollte. Mittlerweile sind die Luftwerte besser und Tempo 50 soll zurückkommen.

Es gibt Widerstand nicht nur aus der Opposition

Die grüne Verkehrsexpertin Oda Hassepaß kritisiert, es brauche nicht weniger, sondern mehr Tempo 30, besonders in der Nähe von Schulen und Kitas. "Tempo 30 ist sauber, sicher und leise, die Vorteile liegen auf der Hand", so Hassepaß zum rbb. "Es ist einfach Ignoranz und Politik gegen die Menschen, dass die CDU hier nicht handelt." Auch der SPD-Abgeordnete Tino

Schopf will keine Wiedereinführung von Tempo 50 auf Straßen, an denen Schulen, Kitas oder Spielplätze liegen. "Das ist mit mir und der SPD-Fraktion nicht zu machen", sagt er.

Und was sagt die Verwaltung? Auch bei diesem Thema heißt es: abwarten. Informationen gebe es Mitte Juni zur Senatssitzung.

Dann ist vielleicht auch klar, wie es an der Frankfurter Allee weitergeht. Regine Laroche klingt nicht optimistisch. "Die Hoffnung stirbt immer zuletzt. Aber offen gestanden, unter der derzeitigen Verkehrsverwaltung sehe ich da ein bisschen schwarz."

Sendung: rbb24 Inforadio, 07.06.2025, 09:25 Uhr

Datum: 11.06.2025	Medium: Tagesspiegel
TAGESSPIEGEL	Autor: Christian Latz Thema: Johannes Kraft



Doch kein Kiezblock-Aus in Berlin? Senat sucht Lösung mit dem Bezirk Mitte

Der Poller-Streit war Thema im Verkehrsausschuss des Abgeordnetenhauses.
Bei der Verkehrsberuhigung sind die Koalitionspartner CDU
und SPD uneins – Kritik am Vorgehen von Senatorin Bonde.

Von Christian Latz
11.06.2025, 18:08 Uhr

Die geplanten Projekte zur [Verkehrsberuhigung in zwölf Wohnvierteln in Mitte](#) stehen offenbar doch nicht vor dem Aus. Berlins Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) sagte, dass sie dazu mit Mittes Verkehrsstadtrat Christopher Schriner (Grüne) „in guten Gesprächen“ sei.

Allerdings ist unklar, inwiefern die Vorhaben noch den ursprünglich [vom Bezirk geplanten Kiezblocks](#) entsprechen werden. Sie führe die Gespräche „um zu einer sinnvollen Lösung zu kommen für die Bürgerinnen und Bürger in Mitte“, erklärte Bonde. Dort, wo es erforderlich sei, solle es zu einer Verkehrsberuhigung kommen. „Und zwar mit den geeigneten Mitteln und nicht nur mit dem schärfsten Mittel, den Pollern.“

Hintergrund ist eine Ankündigung der Senatsverkehrsverwaltung von Mitte Mai, dem Bezirk Mitte für insgesamt zwölf [Kiezblockprojekte kurzfristig die Mittel zu streichen](#). Seither herrscht Unklarheit darüber,

ob dies das Aus für alle geplanten Kiezblocks in Berlin bedeutet, oder nicht.

Das ist ein Unding. Das ist ein einmaliger Vorgang und das gehört sich nicht.

SPD-Verkehrspolitiker Tino Schopf über den Umgang von Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) mit dem Bezirk Mitte

So hatte sich bereits zuvor CDU-Fraktionschef Dirk Stettner geäußert. „Die CDU wird keine weiteren Kiezblocks finanzieren“, kündigte er bereits im April gegenüber der „B.Z.“ an. Gleichzeitig erklärten mehrere Bezirke, im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiter an Kiezblocks arbeiten zu wollen.

Am Mittwoch befasste sich daher der Mobilitätsausschuss des Abgeordnetenhauses mit diesem Thema. Dabei äußerten die Vertreter von Bondes und Stettners Koalitionspartner SPD massive Kritik an der Verkehrssenatorin.

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion Tino Schopf nannte Bondes Vorgehen gegen den Bezirk Mitte fachlich falsch. „Das ist ein Unding. Das ist ein einmaliger Vorgang und das gehört sich nicht.“ Auch Sozialdemokrat Mathias Schulz erklärte in Richtung Bonde, er könne „nicht nachvollziehen, was Sie da veranstalten“.

Bonde und die CDU wollen Poller nur „in begründeten Einzelfällen“

Dagegen betonten die Senatorin sowie die anderen CDU-Vertreter im Ausschuss, dass es sich dabei keineswegs um einen generellen Stopp für Kiezblocks handle. „Das heißt mitnichten, dass in der ganzen Stadt keine verkehrsberuhigten Bereiche mehr eingerichtet werden und dass es in Mitte keine Kiezblocks mehr gibt“, sagte **Johannes Kraft**, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion. Poller könnten eine Variante zur Verkehrsberuhigung sein, „aber es muss die letzte sein.“

Ähnlich äußerte sich Bonde. Offen bleibt jedoch, wie häufig die Metallstangen nach ihrer Vorstellung künftig tatsächlich noch zum Einsatz kommen werden. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung seien möglich, „ohne die grundsätzliche Befahrbarkeit der Straßen durch Rettungskräfte und Anwohnende durch Modalfilter und Diagonalsperren unverhältnismäßig zu behindern“, sagte die Senatorin.

Es dürfe nur „in begründeten Einzelfällen von dieser Vorgabe abgewichen werden“ und auch dann nur, wenn die Feuerwehr explizit zugestimmt habe.

Dass die Kiezblockpläne für Mitte nun doch noch nicht komplett beerdigt wurden, hat offenbar auch rechtliche Gründe. So hatte der Bezirk bereits ein Unternehmen dafür beauftragt. „Der Auftrag ist schon ausgelöst, obwohl die Senatsverwaltung in dem Schreiben nur mitgeteilt hat, wir stellen die Mittel in Aussicht“, sagte Bonde.

Sie habe „keine Lust, in eine rechtliche Auseinandersetzung zu gehen“. Deshalb suche man nun eine Lösung, mit der alle Seiten leben könnten.

Datum: 11.06.2025	Medium: TAZ
	Autor: Claudius Prößer Thema: Johannes Kraft

Kontroverse um Kiezblocks

Koalition kriegt die Poller-Krise

Im Mobilitätsausschuss des Abgeordnetenhauses geht die SPD hart mit Senatorin Ute Bonde ins Gericht. Die hatte Kiezbklock-Mittel für Mitte gestoppt.
11.6.2025 18:00 Uhr

Von [Claudius Prößer](#)

Berlin taz | Dass man in der SPD verstimmt war, als Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) Mitte Mai dem Projekt „Kiezblocks für Mitte“ im gleichnamigen Bezirk die Mittel entzog, war nicht zu übersehen. Am Mittwoch nun ließen die SozialdemokratInnen im Mobilitätsausschuss ihrem Unmut freien Lauf – und der hatte sich gewaschen.

Ein „Unding“ sei die nicht mit der SPD abgesprochene Entscheidung gewesen, so der verkehrspolitische Fraktionssprecher Tino Schopf, „nicht nachvollziehbar“, ein „einmaliger Vorgang“, der sich „nicht gehöre“. Seine Genossin Linda Vierecke fragte, ob Bonde so, wie es ihr Umgang mit dem Bezirk erahnen lasse, das berühmte „Miteinander“ definiere. Sie verstehe nicht, wie es mit der Verwaltungsreform zusammenpasse, „wenn Sie da so reingrätschen“.

Auch inhaltlich meldeten die SPD-Abgeordneten Unverständnis an. Während die Senatorin zum Einstieg noch einmal referiert hatte, dass Poller Einsatzfahrzeuge und „Dienstleistungen des täglichen Bedarfs“ ausbremsten, widersprach Schopf: Polizei, Feuerwehr oder BSR hätten eben kein grundsätzliches Problem, zumal sie auch Einbahnstraßen gegen die vorgegebene Richtung befahren dürften. Der

Mittelstopp durch Bonde sei auch eine „Missachtung des Parlaments“, das den Bezirken Geld zur Verkehrsberuhigung zur Verfügung gestellt habe.

Harsche Kritik kam auch von den Grünen und Linken. So bezweifelte Antje Kapek (Grüne), dass die Bezirke tatsächlich keine Abstimmungen mit den Einsatzkräften trafen – wie von der Senatorin unterstellt –, und kündigte einen Antrag auf Akteneinsicht an.

Alles nur ein Missverständnis?

Bonde und der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, **Johannes Kraft**, warfen den KritikerInnen hingegen vor, die Pressemitteilung des Anstoßes einfach missverstanden zu haben. Verkehrsberuhigungen sollten ja gar nicht generell verhindert werden, sondern nur Projekte „dieser Art“. Also solche, bei denen mutmaßlich als erstes auf Poller und nicht auf „mildere Mittel“ gesetzt werde.

Auch für Mitte ist laut Bonde keineswegs alles vorbei. Sie führe mit dem grünen Verkehrsstadtrat aktuell „gute Gespräche“ über einen „sinnvollen Einsatz der Mittel“, so die Senatorin. Ihr eigenes Haus habe sie parallel dazu angewiesen, ab sofort immer die Auswirkungen einer Maßnahme auf das umliegende Straßennetz zu prüfen.

Datum: 12.06.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Joachim Fahrun Thema: Johannes Kraft

AKTUELLE STUNDE IM AGH

In Verkehrs-Debatte kracht es zwischen Partnern SPD und CDU

12.06.2025, 13:04 Uhr • Lesezeit: 4 Minuten



Staus wie hier an der Langen Brücke in Köpenick nerven viele Autofahrer. Die CDU verspricht schnelleren Verkehrsfluss.

© FUNKE Foto Services | Maurizio Gambarini

Berlin. CDU-Fraktion wollte mit Diskussion zu sanierten Brücken und schnellem Verkehrsfluss punkten. Das geriet im Parlament zu einem Eigentor.

Die CDU wollte gut dastehen bei einem Thema, zu dem es in den vergangenen Monaten eher Kritik als Lob für den Senat und die [CDU-Verkehrssenatorin Ute Bonde](#) gab. „Berlin macht Tempo bei Brücken und Verkehrsfluss“, lautete der Titel der von den Christdemokraten beantragten Aktuellen Stunde im Abgeordnetenhaus am Donnerstag. Anstatt jedoch ein positives Bild schwarz-roter Verkehrspolitik zu

zeichnen, legte die Debatte die **fundamentalen Differenzen** innerhalb der Regierungskoalition offen.

„Das Ziel ist Sanierung und Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsträger“, sagte der CDU-Verkehrsexperte **Johannes Kraft** zum Auftakt. Und an alle, „die immer noch glauben, man könne Berlin mit dem **Lastenfahrzeug** versorgen“ stellte er klar: „Das Auto gehört zu Berlin“, so der Christdemokrat: „Wir sorgen für das Funktionieren der Stadt.“

Senat will die Planung von Ersatzbauten für marode Brücken beschleunigen

Anlass der aktuellen Stunde war die Reaktion des Senats auf die vielen maroden Auto-Brücken, von denen gerade [zwei an der Stadtautobahn in Westend](#) und eine an der Wuhlheide abgerissen werden mussten. Vergangenen Woche hatte der Hauptausschuss einstimmig Bundes Plan gebilligt, die Planung von Ersatzbauten deutlich zu beschleunigen, die Rede ist von zwei bis drei Jahren.

Für die Opposition war das Debattenthema jedoch eine perfekte Vorlage. Denn tatsächlich stehen viele Autofahrer in zahlreichen Staus, die BVG klagt über fehlende Busspuren, die U-Bahn ist so unpünktlich wie nie, die [S-Bahn havarierte gerade am Donnerstagsmorgen wegen eines defekten Stellwerks](#). „Normalerweise feiern sich Regierungen für erfolgreiche Infrastrukturprojekte“, sagte die Grünen-Abgeordnete Antje Kapek, „sie feiern sich für den Abriss einer einzigen Brücke“.

Grüne verlangen eine klare Priorität für die Schiene gegenüber der Straße

Der Senat habe bisher „keine einzige Brücke“ saniert, Sanierungsmittel würden nicht genutzt, das sei „verantwortungslos“. Die Grünen verlangten ein klares [Bekenntnis zur Nahverkehrstangente](#), einer **Nord-Süd-Schieneverbindung** im Berliner Osten, die zu einem weiteren Schienenring führen soll. Diese Pläne konkurrieren an einigen Stellen mit der vom Senat befürworteten [Straßenverbindung TVO](#). Die Grünen setzen

die klare Priorität Schiene vor Straße: „Es geht um die bestmögliche Mobilität für alle, auch für die, die sich kein Auto leisten können“, sagte Kapek.

Der Senat habe „keinen einzigen Zebrastreifen“ neu gebaut und keine neue Busspur ausgewiesen. Wenn die CDU von Verkehr rede, meine sie nur Autos: „Aber selbst für die tun sie nichts“, sagte Kapek, „selbst [der ADAC ist wegen ihrer Verkehrspolitik auf der Zinne](#)“.

SPD-Verkehrsexperte: „In wesentlichen Punkten der Mobilitätspolitik anderer Meinung“

So weit war das erwartbar. Was dann aber der SPD-Verkehrsexperte Tino Schopf ausführte, klang eher wie eine **Oppositionsrede** als ein Unterstützungsbeitrag für die vom Koalitionspartner CDU gestellte Senatorin. „Wir sind in wesentlichen Punkten der Mobilitätspolitik in der Koalition anderer Meinung“, sagte Schopf. Er hoffe, dass mit einem schnelleren Verkehrsfluss nicht nur die „Beschleunigung des privaten PKWs gemeint“ sei. Er wandte sich gegen den [Plan, Tempo 30 auf manchen Hauptverkehrsstraßen abzuschaffen](#). Das sei eine „Übersprungshandlung“.

Er kritisierte die Senatorin, weil sie auch nach einer Änderung der Straßenverkehrsänderung auf Bundesebene keine neuen Busspuren eingerichtet habe. Er mahnte die versprochenen intelligenten Ampelschaltungen an und forderte Initiativen, um mehr Fahrer für Busse und Straßenbahnen zu gewinnen. „Auch das muss laufen, sonst brachen wir hier nicht über Tempo zu sprechen“, sagte der Sozialdemokrat: „Es liegt an ihnen, Frau Bonde, dafür zu sorgen, dass alles ineinander greift.“



„Wir liefern“: Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) am Donnerstag im Berliner Abgeordnetenhaus. © dpa | Annette Riedl

Die Senatorin bekräftigte ihre Einschätzung: „Wir liefern, meine Senatsverwaltung macht Tempo“, sagte Bonde, aber selbst in den Reihen der CDU klatschte kaum jemand. Die maroden Brücken seien Folge „jahrelanger Versäumnisse und falscher Prioritäten“, so die Senatorin. Sie kündigte abermals ihren Masterplan Brücken für den Sommer an. **120 Brücken in Berlin** müssten in den nächsten zehn Jahren „ersetzt oder grundhaft instandgesetzt“ werden, die Kosten dafür lägen bei mindestens einer Milliarde Euro: „Die Standfestigkeit unserer Ingenieurbauwerke kann nicht mehr vollumfänglich gewährleistet werden“, warnte Bonde. Später wollte die Grünen-Politikerin Kapek dann vom Finanzsenator Stefan Evers (CDU) wissen, ob er denn diese Milliarde zur Verfügung stellen werde. Evers verwies auf die Rolle des Parlaments bei der Haushaltsaufstellung. Dem wolle er nicht vorgreifen.

Datum: 12.06.25	Medium: Berliner Zeitung
	Autor: Sebastian Gollnow Thema: Dirk Stettner

CDU: Berlin muss sich vor russischen Luftangriffen schützen

Israel wehrt Raketenangriffe mit dem „Iron Dome“ ab. CDU-Fraktionschef Dirk Stettner fordert nun ein ähnliches Abwehrsystem für Berlin.

Nicolas Butylin · Christian Gehrke

12.06.2025 · 12.06.2025, 12:16 Uhr



Der CDU-Fraktionschef im Berliner Abgeordnetenhaus, **Dirk Stettner**, kann sich für die Hauptstadt ein Raketenabwehrsystem nach dem Vorbild des israelischen „Iron Dome“ vorstellen. „Wir müssen in den Schutz und die Sicherheit der Berlinerinnen und Berliner investieren angesichts russischer Aggressionen“, sagte er der Berliner Zeitung. „Der israelische Schutzschirm ‚Iron Dome‘ wäre eine Möglichkeit. Darüber werden wir mit dem Bund reden müssen.“

Ein Anlass könnten die Verhandlungen über einen neuen sogenannten Hauptstadtvertrag sein. Dieser Vertrag zwischen dem Bund und Berlin regelt die Finanzierung hauptstadtbedingter Aufgaben in der Stadt, etwa in der Kultur, aber auch im Bereich Sicherheit. Die laufende Vereinbarung läuft nach zehn Jahren Ende 2027 aus und muss also demnächst neu verhandelt werden.

Seit wann hat Israel den „Iron Dome“?

Am kommenden Dienstag reisen einige Vertreter der CDU-Fraktion mit **Stettner** an der Spitze für einige Tage nach Israel. Ziel ist die Berliner Partnerstadt Tel Aviv. „Ich werde dort auch Gelegenheit haben, die Wirkungsweise des ‚Iron Domes‘ genauer kennenzulernen“, kündigte der CDU-Fraktionsvorsitzende an.

Das Abwehrsystem „Iron Dome“ (Eisenkuppel) ist in Israel seit 2011 im Einsatz. Es soll das Land vor Angriffen mit Kurzstreckenraketen schützen und ist Teil eines mehrstufigen Verteidigungssystems, das auch Abfangwaffen zum Schutz gegen Mittel- und Langstreckenwaffen umfasst.

Ein Radargerät erkennt die anfliegenden Geschosse und gibt die Information an einen Raketenwerfer weiter. Der startet eine Abfangrakete, um das feindliche Geschoss möglichst vor dem Einschlag noch in der Luft zu zerstören. Das gelingt nach israelischen Angaben mit einer Trefferquote von rund 90 Prozent. *(mit dpa)*

Datum: 14.06.25	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Thomas Schubart Thema: Manuela Anders-Granitzki

Über 10 000 Falschparker in einer Woche

PANKOW: Autofahrer erleben im Bezirk eine Knöllchen-Überraschung

von Thomas Schubert

Autofahrer in Pankow müssen damit rechnen, dass Falschparken konsequent bestraft wird. Jedenfalls in diesem Frühling.

In exakt 10 479 Fällen innerhalb einer einzigen Woche bekamen Autofahrer ohne Parkschein hier ein Knöllchen. Und diese eine Woche war nur der Beginn einer Serie von gemeinsamen Einsätzen von Parkraumüberwachung, Ordnungsamt und Polizei. Wie Stadträtin Manuela Anders-Granitzki (CDU) berichtet, kam es diesen Frühling in bislang zu drei solcher gemeinsamen Schwerpunktkontrollen mit klarem Fokus: Einsatzkräfte nehmen speziell den ruhenden Verkehr in den Blick, „insbesondere das Halten und Parken auf Busspuren, auf Radwegen und in zweiter Reihe wurde überwacht“, heißt es in der Zwischenbilanz. Auch wenn sich mancher Autofahrer ärgern dürfte – Schikane lag den Kontrolleuren fern. „Ziel der Schwer-



Ordnungsamt und Polizei starten im größten Berliner Bezirk eine Offensive gegen Falschparker. Schon die erste Bilanz zeigt, was solche eine Kontrolle bringt. Foto: Sergej Glanze/ FUNKE Foto Services

punktaktion war es, regelkonformes Verhalten zu fördern und zu verstetigen, um damit die Verkehrssicherheit für die Allgemeinheit insgesamt zu erhöhen“, erklärt Anders-Granitzki (CDU) die Absicht. Aus dem im Ordnungsausschuss kürzlich präsentierten Ergebnis aus der

Kalenderwoche 13, lässt sich folgern, dass Falschparken in Pankow zum Alltag gehört. Bereits in dieser kurzen Zeit stellen Kontrolleure laut er Bilanz 11 638 Verstöße fest. Das absolute Gros der Fälle: Die besagten 10 479 Delikte unter dem Schlagwort Parken ohne gülti-

gen Parkschein. Ebenfalls auffällig erscheint die zweithäufigste Ordnungswidrigkeit: 717 Mal stellten Kontrolleure in Pankow unerlaubtes Parken in Ladezonen fest. Interessant ist dieses Ergebnis insofern, als es im Bezirk noch relativ wenige solcher Flächen gibt. Zugleich

bekommt das Einrichten von Ladezonen politisch Vorfahrt – und gilt als Methode, vor allem in Prenzlauer Berg Verkehrsprobleme durch Parken in zweiter Reihe zu lösen. Markantestes Beispiel hierfür: Die Neugestaltung der Schönhauser Allee zwischen den beiden Hochbahnhöfen der U-Bahnlinie U2 mit temporären Bereichen zum Ein- und Ausladen von Waren auf den jeweils rechten Fahstreifen der Straße. Als herkömmlichen Parkfläche sind die neu ausgewiesenen Zonen dort allerdings tabu.

Und was fällt ansonsten auf? Immerhin noch mit 233 Fällen in der ersten Wochenbilanz der Pankower Schwerpunktkontrolle gelistet: Falschparken auf Geh- und Radwegen. Auch unerlaubtes Fahrrad- und E-Scooter-Fahren auf dem Bürgersteig spielte eine Rolle, wenn auch eine kleine: 39 Delikte standen in der Liste. Und als Warnung sei gesagt: Dass in Pankow weitere Kontrollen stattfinden, steht bereits fest.

Datum: 18.06.2025	Medium: Tagesspiegel
TAGESSPIEGEL	Autor: dpa Thema: Lars Bocian



Update Schwuler Lehrer an Berliner Grundschule beleidigt: Abgeordnete aller Fraktionen wollen Akten zu Mobbing-Fall einsehen

Ist ein homosexueller Lehrer an einer Grundschule monatelang gemobbt worden? Abgeordnete des Landesparlaments wollen sich das genauer ansehen. Danach ist ein Gespräch mit der Bildungsministerin geplant.

18.06.2025, 16:47 Uhr

Abgeordnete aller fünf Fraktionen im Landesparlament wollen sich die Akten zum Fall des homosexuellen Lehrers einer Berliner Grundschule ansehen, der nach eigenen Angaben monatelang gemobbt wurde. Parteiübergreifend gibt es weiteren Aufklärungsbedarf, wie eine dpa-Umfrage zeigt.

Bildungsministerin Katharina Günther-Wünsch (CDU) hatte dazu aufgefordert, sich einen Überblick zur Aktenlage zu verschaffen. Die **Möglichkeit dazu besteht am 30. Juni**. Im Anschluss ist ein Gespräch der Abgeordneten mit der Ministerin geplant.

Für die **CDU** wollen die Bildungsexperten der Fraktion, Sandra Khalatbari und **Lars Bocian**, sowie die queerpolitische Sprecherin Lisa Knack in die Akten gucken. Für die **SPD** sollen das die queerpolitische

Sprecherin Wiebke Neumann und der bildungspolitische Sprecher Marcel Hopp übernehmen.

Bei der **Grünen**-Fraktion sind es der schulpolitische Sprecher Louis Krüger, die Sprecherin für Antidiskriminierung, Tuba Bozkurt, und Taylan Kurt, in dessen Wahlkreis die Schule liegt. Für die **Linke** ist Bildungsexpertin Franziska Brychcy vorgesehen, für die **AfD** der bildungspolitische Sprecher Tommy Tabor.

An der Schule ist der Lehrer Oziel Inácio-Stech nach eigenen Angaben von Schülern aus muslimischen Familien **monatelang beschimpft, beleidigt und gemobbt** worden.

Er beklagt zudem Mobbing und falsche Vorwürfe durch eine Kollegin. Er kritisierte Schulleitung, Schulaufsicht und Bildungsverwaltung und sprach in dem Zusammenhang von einem „kompletten Systemversagen“.

Bildungssenatorin Günther-Wünsch hatte Anfang Juni im Bildungsausschuss zu dem Thema Stellung genommen und darauf hingewiesen, der Fall sei komplex. Den Vorwurf, es habe im Umgang mit der Lehrkraft kollektives Versagen gegeben, wies sie zurück.

Grünen-Schulpolitiker: „Nach wie vor viele, viele Fragen offen“

Aus Sicht der Berliner Grünen-Fraktion gibt es weiter zahlreiche offene Fragen. „Es besteht an verschiedenen Stellen noch Aufklärungsbedarf“, sagte der schulpolitische Sprecher der Fraktion, Louis Krüger, auf dpa-Anfrage.

„Hat die Senatorin einen Fehler gemacht, als sie ein Schreiben an sie nicht gelesen, sondern einfach weitergegeben hat?“, nannte Krüger ein Beispiel mit Blick auf Bildungssenatorin Katharina Günther-Wünsch (CDU). Er wolle auch wissen, wie es sein könne, dass eine Beschwerde von jemandem bearbeitet werde, dem in derselben Beschwerde Befangenheit vorgeworfen worden sei.

Außerdem müsse geklärt werden, welche Beschwerdestrukturen versagt hätten. „Für mich sind da nach wie vor viele, viele Fragen offen, ich habe das Gefühl, es werden immer mehr“, sagte Krüger.

Auch die beiden SPD-Abgeordneten haben bereits Akteneinsicht beantragt. „Wir werden da hingehen zu dem Termin“, sagte Marcel Hopp. Er habe nicht das Gefühl, dass es in den vergangenen Wochen ausreichend Aufklärung von der Bildungssenatorin gegeben habe. „Bis auf den Hinweis, dass wir Akteneinsicht beantragen können - was wir vorher auch schon wussten.“

Linke-Abgeordnete Franziska Brychcy sagte, es stehe im Raum, dass weder die Schulleitung noch die Schulaufsicht und die Bildungsverwaltung der Lehrkraft Hilfe angeboten hätten. „Und das über mindestens anderthalb Jahre. Wir müssen uns da ein Bild machen.“

Die Bildungssenatorin habe in dieser Sache jedenfalls keine Sensibilität gezeigt. „Was mich so irritiert ist, dass sie nicht sagt „Mensch, da ist was schiefgelaufen““, sagte Brychcy. Es müsse auch geklärt werden, welche Maßnahmen notwendig seien, damit sich so ein Fall nicht wiederhole.
(dpa)

Datum: 19.06.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Thomas Schubert Thema: Lars Bocian

Lastwagen-Stress in Pankow: Sechs Rohrbrüche und eine akute Sorge

19.06.2025, 10:16 Uhr • Lesezeit: 4 Minuten



Von **Thomas Schubert**, Leiter Bezirke



Wirkt der Lastwagenstress in Pankow auch auf Versorgungsleitungen im Untergrund? Wasserbetriebe und Bezirk geben Antworten. © Thomas Schubert / BM | Thomas Schubert

Berlin. Auf einer Problemstraße in Pankow häufen sich Havarien. Nun äußern sich Experten zu einem Verdacht, der mit Lkw zusammenhängt.

Lieber Leser, ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article409292818/berlin-pankow-lastwagen-beben-auf-kaputter-strasse-sechs-rohrbrueche-und-eine-akute-sorge.html>

Datum: 21.06.25	Medium: Berliner Woche
Berliner Woche	Autor: Thomas Schubart Thema: Manuela Anders-Granitzki

Keine Chance für Quietscheenten

PANKOW: Pleite des Cafés Rosengarten im Bürgerpark hat ungeahnte Folgen

von Thomas Schubert

Ein Entenrennen im Bürgerpark Pankow fällt überraschend aus. Kritiker starten eine Petition – doch im Bezirk reagiert man verwundert.

Kein Pfingsten ohne Entenrennen: Dieser Grundsatz galt im Bürgerpark Pankow teilweise sogar in den Corona-Jahren. Doch dieses Jahr ist alles anders. Kein einziges Quietscheentchen glitt ins Wasser der Panke, die Flotte der gelben Kunststoffvögel blieb an Land. Und vielleicht noch wichtiger: Auch das alljährliche Musikfestival „Jazz im Park“ – eigentlich ein Spaßgarant, gestaltet von Berliner Musikgrößen wie Andrej Hermilin – fiel zur Enttäuschung vieler Fans ins Wasser. Eine ungeahnte Folge der Dauerkrise um das Café Rosengarten, wie sich jetzt herausstellt. Dort geriet der Pachtbetrieb derart in Geldnot, dass dieses beliebte Lokal seit November geschlossen hat.

Auf Morgenpost-Anfrage erklärt ein Sprecher von Stadträtin Manuela Anders-Granitzki (CDU) nun zum Scheitern des Entenrennens und des Musikspektakels zu Pfingsten: „Die Veranstaltungen wurden bisher immer von den Betreibern des Cafés Rosengarten organisiert. Da das Café dieses Jahr leider bisher nicht eröffnet hat und auch sonst keine entspre-



Die Schließung des Cafés Rosengarten hat Folgen, die man in Pankow nicht erwartet hatte. Foto: Thomas Schubert

chenden Anträge gestellt wurden, ist davon auszugehen, dass die Veranstaltungen nicht stattfinden werden.“

Damit weist man die Interpretation zurück, dass Entenrennen und Jazzfest untersagt oder behindert wurden. Es ist eine Deutung, die durch eine Petition des Vereins für Pankow verbreitet wird. Auf einer Internet-Plattform beklagt die Gruppe die Misere zu Pfingsten und sammelt Unterschriften, um eine Fortsetzung der Tradition ab 2026 einzufordern. Und teilt gegen die Verantwortlichen im Rathaus Pankow aus.

In der Petition ist von einer „überraschenden Absage für 2025 durch das Bezirksamt“, die Rede, die ohne „öffentliche Begründung“ erfolgt sei, zur Enttäuschung von Parkbesuchern. „Wir finden: So ein wichtiges Stück lokaler Kultur darf nicht einfach verschwinden!“, heißt es in der Kommentierung des Vereins.

Eine Darstellung, die das Bezirksamt auf keinen Fall stehen lassen will: „Die Aussagen des Bürgervereins für Pankow e.V. lassen sich unsererseits nicht nachvollziehen“, erklärt der Sprecher des Bezirks. Es sei viel-

mehr so, dass einfach keine Anträge für Veranstaltungen eingereicht wurden – offenbar wegen der Dauerschließung des Café Rosengarten, das als Mittelpunkt und Herzstück der Pfingstveranstaltungen im Bürgerpark galt.

Wann und in welcher Weise das Lokal öffnet, bleibt weiterhin unklar. Wobei Stadträtin Anders-Granitzki (CDU) nach eigener Aussage an einer schnellen Lösung arbeitet, damit das kulinarische Herz des Bürgerparks bald wieder schlägt. Ein Durchbruch zur Beendigung der Krise, heißt es, steht kurz bevor.

Datum: 22.06.2025	Medium: RBB Abendschau
	Autor: Agnes Sundermeyer Thema: Dirk Stettner

Auf der Koalitionsklausur von CDU und SPD wurde heute der Haushaltsentwurf für die beiden kommenden Jahre beschlossen. Was steht drin und wie steht es um das Klima zwischen den beiden Regierungsparteien? Im Studio sprechen wir mit den beiden Berliner Fraktionsvorsitzenden Dirk Stettner (CDU) und Raed Saleh (SPD).

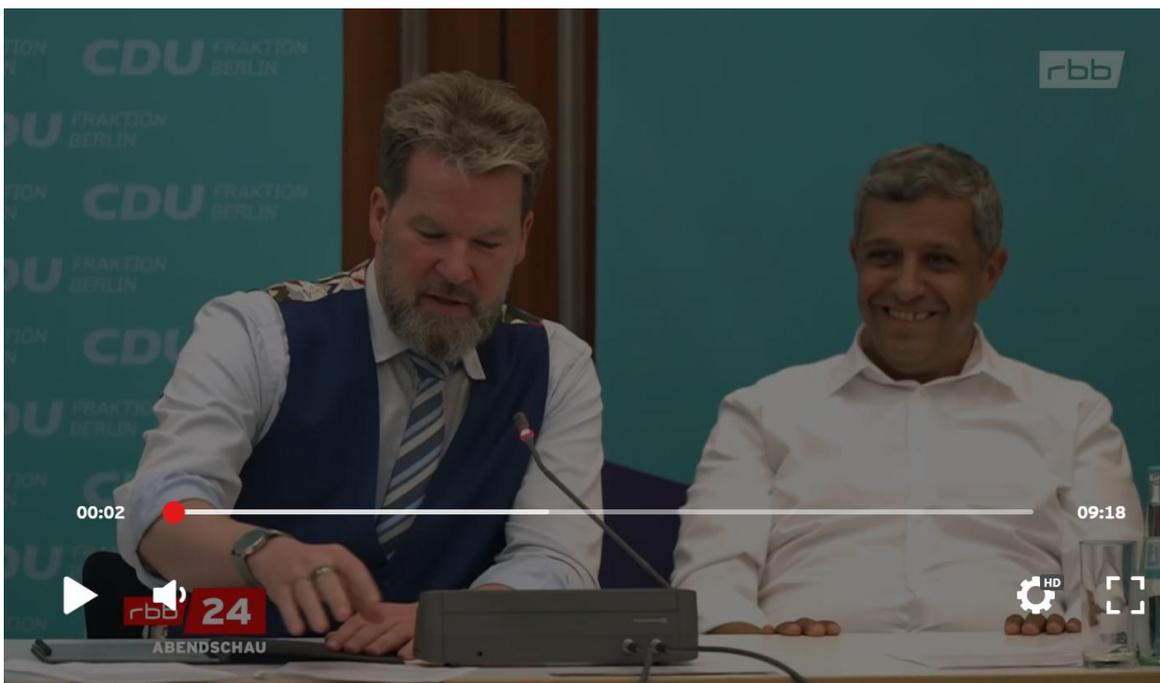


Bild:



Koalitionsklausur

Erster Haushaltsentwurf verabschiedet

Datum: 25.06.2025	Medium: RBB TV
	Autor: Thema: Johannes Kraft

Oberstes Berliner Gericht Verfassungsgerichtshof entscheidet über "Volksentscheid Berlin autofrei"



25.06.25 | 06:08 Uhr

Eine Initiative will den privaten Autoverkehr innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings per Volksentscheid weitgehend verbieten. Der Senat sieht einen zu starken Eingriff in Kompetenzen des Bundes. Nun kommt es zur Entscheidung.

Das oberste Berliner Gericht will am Mittwoch bekanntgeben, ob der von einer Initiative angestrebte "Volksentscheid Berlin autofrei" zulässig ist. Die Innenverwaltung hatte dem Verfassungsgerichtshof das Vorhaben zur Prüfung vorgelegt. Nach einer **mündlichen Verhandlung im April** wollen die Richter nun bekannt geben, ob die Ziele der Initiative mit der Verfassung vereinbar sind.

Die Innenverwaltung hatte argumentiert, dass der von der Initiative vorgelegte Gesetzentwurf zu stark in Kompetenzen des Bundes im Straßenverkehrsrecht eingreife. Außerdem würde durch weitreichende Fahrverbote die Handlungsfreiheit der Berlinerinnen und Berliner unverhältnismäßig stark eingeschränkt. Für zahlreiche Berufsgruppen, beispielhaft werden KFZ-Werkstätten genannt, hätten die Einschränkungen existenzielle Auswirkungen.

Entwurf will Individual-Autoverkehr im S-Bahnring reduzieren

Der Gesetzentwurf, den die Initiative zur Abstimmung stellen will, zielt darauf ab, den individuellen PKW-Verkehr innerhalb des S-Bahn-Rings drastisch zu reduzieren. Dafür soll der Großteil aller Straßen in diesem Bereich umgewidmet und als "autoreduziert" klassifiziert werden. Ausgenommen sind Bundesstraßen, Autobahnen und Fußgängerzonen.

Die Nutzung der autoreduzierten Straßen soll aber für Busse, Rettungsdienste, Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie die Müllabfuhr erlaubt sein. Ausnahmen sind auch für Menschen mit Behinderung vorgesehen. Für Anwohnerinnen und Anwohner würde es lediglich ein Kontingent von Fahrten an maximal zwölf Tagen im Jahr geben. Diese Bestimmungen sollen laut Gesetzentwurf nach einer Übergangsphase von vier Jahren in Kraft treten.

Initiative enttäuscht von Politik - Senatorin lehnt Stellungnahme ab

"Wir haben den Weg eines Volksentscheids gewählt, weil wir weder vom aktuellen Senat aber auch von der Senatsverwaltung vorher nicht gesehen haben, dass da wirklich der politische Wille besteht, etwas zu verändern", sagt Marie Wagner von "Volksentscheid Berlin autofrei". Man wolle den öffentlichen Raum gerechter verteilen, mehr Platz für Busse, Straßenbahnen und Radfahrende schaffen und damit auch für mehr Sicherheit und besseren Klimaschutz sorgen.

Anliegen, die allesamt in die Zuständigkeit von Verkehrssenatorin Ute Bonde fallen. Die CDU-Politikerin lehnt es jedoch ab, den geplanten Volksentscheid gegenüber dem rbb zu kommentieren. Als "viel zu weitgehend" bezeichnet dafür der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion **Johannes Kraft** die Forderungen. "Das bedeutet de facto, dass man den Menschen, die innerhalb des S-Bahn-Rings leben, das Auto verbietet." Außerdem hält er Regelungen, wie die zwölf erlaubten Fahrten für private PKW-Nutzer, für nicht kontrollierbar.

Grüne: Bekanntgabe der Entscheidung "höchste Zeit"

Für die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen Antje Kapek ist es dagegen "höchste Zeit", dass Klarheit über die Zulässigkeit des Volksentscheids hergestellt wird. "Als überzeugter Fan von direkter Demokratie finde ich es kein gutes Zeichen, wenn es Monate dauert, bis es eine finale Entscheidung gibt". Tatsächlich wartet die Initiative inzwischen fast vier Jahre auf die Antwort, wie es weitergeht. Neben der grundsätzlichen Ablehnung im Senat sorgten auch die Querelen um die Neubesetzung des Verfassungsgerichtshofs für die beträchtliche Verzögerung.

Inhaltlich macht Kapek indes deutlich, dass ihre Partei nicht ganz auf Linie der Initiative liegt. Zwar wollten immer mehr Berlinerinnen und Berliner eine andere Politik jenseits

"künstlicher **Streits über Poller** und wegfallende Parkplätze", ist die Grüne überzeugt. Bekanntlich gebe es aber viele Wege, um die Verkehrswende zu erreichen, so Kapek.

Mobilitätsforscher: Freifahrten-Kontingent für Anwohner zu bürokratisch

Ähnlich fällt die Bewertung des Mobilitätsforschers Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin aus. Das Ziel des Volksentscheids halte er für "richtig". Allerdings sei insbesondere die Regelung eines Freifahrten-Kontingents für Anwohner zu bürokratisch. Knie schlägt stattdessen eine deutliche Erhöhung der **Anwohnerparkgebühren** vor. "Wenn da nicht nur 12,40 Euro sondern vielleicht 150 oder sogar 300 Euro im Jahr bezahlt werden müssten, dann würden sehr viele Autos tatsächlich verschwinden."

Aktivisten geben sich selbstbewusst

Wie das Verfassungsgericht entscheiden wird, ist Beobachtern zufolge nicht absehbar. Die Richter hatten im April in einer vier Stunden langen mündlichen Verhandlung Vertreter von Senat und Initiative angehört.

Die Aktivisten von "Volksentscheid Berlin autofrei" geben sich jedenfalls optimistisch. Für den Abend haben sie zu einer großen Party mit "fettem DJ-Set" eingeladen - in der Hoffnung, dass das Gericht die nächsten Schritte auf dem Weg zu einem Volksentscheid zulässt.

Ein Volksbegehren ist erfolgreich, wenn sich mindestens sieben Prozent der Wahlberechtigten zum Abgeordnetenhaus - rund 170.000 Menschen - innerhalb einer Frist von vier Monaten in Unterschriftenlisten eintragen und das Anliegen damit unterstützen. Sollte das gelingen, würde sich innerhalb von vier Monaten ein Volksentscheid anschließen, der abläuft wie bei einer Wahl. Verliefe auch dieser erfolgreich, wäre das Gesetz beschlossen.

Sendung: rbb24 Inforadio, 24.06.2025, 8 Uhr

Datum: 25.06.2025	Medium: Berliner Journal
	Autor: Ronald Ackermann Thema: Johannes Kraft

Autofreies Berlin – Initiative

„Volksentscheid Berlin autofrei“

Von **Ronald Ackermann** -

Die Forderung nach einem autofreien Berlin wird von der Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ getragen. Autofreies Berlin – Ziel ist es, den privaten Autoverkehr innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings drastisch zu reduzieren. Konkret sieht der Gesetzentwurf vor, dass Privatpersonen nach einer Übergangszeit von vier Jahren nur noch an maximal zwölf Tagen pro Jahr mit dem eigenen Auto oder Carsharing-Fahrzeugen innerhalb dieses Bereichs fahren dürfen. Später soll dieses Kontingent sogar auf sechs Fahrten pro Jahr reduziert werden.

Autofreies Berlin

Ausnahmen sind für notwendige Fahrten vorgesehen, etwa für Menschen mit Behinderung, Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, Müllabfuhr, Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Busse und Taxis. Die Initiative begründet ihre Forderung mit den Zielen Klimaschutz, Verkehrssicherheit, sauberer Luft und einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums.

Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“

Die Initiative wird von Teilen der Politik und Zivilgesellschaft unterstützt, insbesondere von den Grünen und Verkehrsaktivisten. Kritiker, darunter Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner (CDU), lehnen das Vorhaben ab. Wegner argumentiert, ein autofreies Berlin passe nicht zu einer Metropole und grenze Menschen aus, die auf das Auto angewiesen sind.

Auch der CDU-Verkehrsexperte **Johannes Kraft** hält die Vorschläge für zu weitgehend und schwer kontrollierbar.

Die Initiative selbst versteht sich als basisdemokratische Bewegung, die vor allem aus Radfahrenden, Fußgängern und ÖPNV-Nutzern besteht. Sie finanziert sich über Spenden und Fördermitgliedschaften und betont, dass der öffentliche Raum lebenswerter und sicherer werden soll.

2026 – Autofreies Berlin

Ob Berlin tatsächlich autofrei wird, entscheidet sich frühestens 2026 in einem Volksentscheid, sofern die Initiative genügend Unterschriften sammelt und die Mehrheit der Berliner Wahlberechtigten zustimmt. Das Thema bleibt hoch umstritten und ist ein zentrales Feld der stadtpolitischen Debatte um **Klimaschutz**, Mobilität und **Lebensqualität** in der Hauptstadt.

Die Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ will den privaten Autoverkehr innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings auf ein Minimum reduzieren. Nach einer vierjährigen Übergangszeit sollen Privatpersonen dort nur noch maximal zwölf Fahrten pro Jahr mit dem eigenen Auto oder Carsharing-Fahrzeugen durchführen dürfen – später ist sogar eine Reduzierung auf sechs Fahrten jährlich vorgesehen.

Von diesem faktischen Autoverbot ausgenommen sind:

- Menschen mit Behinderung
- Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste
- Müllabfuhr
- Wirtschafts- und Lieferverkehr
- Taxis und Busse

Die Initiative hat dafür das „Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung“ erarbeitet, das als Grundlage für den Volksentscheid dienen soll. Ziel ist eine gerechtere, gesündere und klimafreundlichere Nutzung des öffentlichen Raums.

Wie wird Berlin autofrei?

Lehnt das Abgeordnetenhaus das Gesetz ab, beginnt die zweite Phase: Die Initiative muss innerhalb von vier Monaten rund 170.000 Unterschriften (sieben Prozent der Wahlberechtigten) sammeln, um einen Volksentscheid zu erzwingen.

Gelingt die Unterschriftensammlung, kommt es voraussichtlich 2026 zum Volksentscheid. Das Gesetz tritt in Kraft, wenn eine Mehrheit der Abstimmenden und mindestens ein Viertel aller Wahlberechtigten zustimmen

Die Initiative setzt auf ein direktdemokratisches Verfahren, um ihr Ziel eines nahezu autofreien Berliner Innenstadtrings zu erreichen. Der Weg führt über die parlamentarische Beratung, eine große Unterschriftensammlung und schließlich einen Volksentscheid, bei dem die Berliner Bevölkerung das letzte Wort hat. Bis dahin bleibt die Debatte um die Verkehrswende und die Zukunft der Mobilität in Berlin hochaktuell und umstritten.

Stellungnahmen und Kommentare in der Presse zum autofreien Berlin

Initiative **„Volksentscheid** **Berlin** **autofrei“:**

Die Initiative selbst sieht das Urteil des Berliner Verfassungsgerichtshofs als vollen Erfolg und betont, dass es kein Grundrecht auf unbegrenztes Autofahren gebe. Sie sieht sich als Vorreiter für mehr Sicherheit, Klimaschutz, **Umweltschutz** und Gesundheit in Berlin und vergleicht ihre **Ziele** mit internationalen Beispielen wie Paris. Die Initiative kritisiert die Verkehrspolitik des Berliner Senats als rückständig und sieht ihr Gesetz als Chance, den öffentlichen Raum lebenswerter zu machen.

Politische Reaktionen:

Regierender Bürgermeister Kai Wegner (CDU): Wegner lehnt ein autofreies Berlin ab und betont, dass Mobilität für alle gewährleistet sein müsse. Er sieht in der Forderung eine Ausgrenzung und hält sie für nicht mit einer Metropole vereinbar: „Ein autofreies Berlin grenzt aus und passt nicht zu einer Metropole. Das wird es mit mir nicht geben.“

CDU-Fraktion: Der verkehrspolitische Sprecher Johannes Kraft hält die Vorschläge für „viel zu weitgehend“ und praktisch nicht kontrollierbar. Er sieht darin ein faktisches Verbot des Autos für die Bewohner innerhalb des S-Bahn-Rings

Bündnis 90/Die Grünen Berlin: Die Grünen unterstützen das Ziel, Berlin lebenswerter zu machen, äußern aber Bedenken bezüglich des Wegs der Initiative. Sie warnen vor einer möglichen Polarisierung zwischen Innenstadt und Außenbezirken und setzen sich für eine Verkehrswende ein, die alle mitnimmt. Sie wünschen sich eine barrierefreie und klimafreundliche Mobilität, warnen aber davor, Menschen zu überrumpeln

Wirtschaft und Verbände:

Wirtschaftsverbände: **Vertreter der Wirtschaft** sehen das Vorhaben kritisch und warnen vor negativen Auswirkungen auf die Hauptstadtregion. Die Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg sieht einen „schweren Schlag“ für die Wirtschaft

Verband für Fußverkehr (Fuss e.V.): Der Verband kann die Idee nachvollziehen, hält aber ein vollständiges Verbot für übertrieben. Stattdessen solle das Autofahren gezielt erschwert und verteuert werden, anstatt es ganz zu verbieten

Zivilgesellschaft und Aktivisten:

Changing Cities: Der Verein begrüßt die Zulassung des Volksentscheids als positives Signal für die Demokratie und Bürgerbeteiligung, insbesondere angesichts der Erfahrungen mit anderen ignorierten Volksentscheiden in Berlin

taz-Kommentar: Die taz sieht das Volksbegehren als Ausdruck einer notwendigen Mobilitätswende, die von der Politik nicht ausreichend vorangetrieben werde. Sie betont, dass für das Allgemeinwohl auch unpopuläre Maßnahmen nötig seien, und lobt die Initiative für ihren direktdemokratischen Ansatz

Die Forderung nach einem autofreien Berlin

Die Forderung nach einem autofreien Berlin polarisiert: Während die Initiative und Verkehrsaktivisten den Vorstoß als Chance für mehr Lebensqualität, Klimaschutz und Sicherheit sehen, lehnen Teile der Politik (insbesondere CDU) und die Wirtschaft das Vorhaben als zu radikal und wirtschaftsfeindlich ab. Die Grünen unterstützen das Ziel, äußern aber Bedenken hinsichtlich der Umsetzung und gesellschaftlichen Akzeptanz. Verbände wie Fuss e.V. plädieren für gezieltere Maßnahmen statt eines vollständigen

Verbots. Das Thema bleibt in der Berliner Öffentlichkeit und Presse hoch umstritten und wird intensiv debattiert.

Autofreies Berlin – Urteil – Berliner Verfassungsgerichtshof

Der Berliner Verfassungsgerichtshof hat am 25. Juni 2025 entschieden, dass das Volksbegehren „Berlin autofrei“ zulässig ist. Das Gericht stellte klar, dass der Gesetzentwurf der Initiative nicht gegen Grundrechte verstößt und keine unverhältnismäßige Einschränkung der Bürger darstellt. Insbesondere betonten die Richter, dass es kein Grundrecht auf unbegrenztes Autofahren gibt und die Stadt nicht verpflichtet ist, Straßen dauerhaft und uneingeschränkt für den Autoverkehr bereitzustellen.

Der Gesetzentwurf wird als angemessen und verhältnismäßig angesehen, weil er wichtige Gemeinwohlziele wie den Schutz von Leben, Gesundheit sowie Umwelt- und Klimaschutz verfolgt. Das Gericht hob hervor, dass auch wenn die geplante Beschränkung des Autoverkehrs erhebliche Auswirkungen auf Unternehmen und Privatpersonen haben könnte, der Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers nicht überschritten wird. Zudem gibt es im Gesetzentwurf Ausnahmen für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Härtefälle, was die Belastungen abmildert.

Das Urteil fiel mit acht zu einer Stimme und widerspricht damit der Einschätzung des Berliner Senats, der die Regelung für verfassungsrechtlich bedenklich hielt. Wichtig ist: Das Gericht hat nicht entschieden, dass Berlin autofrei wird, sondern nur, dass das Volksbegehren und der Gesetzentwurf rechtlich zulässig sind und das mehrstufige Verfahren zur Bürgerbeteiligung durchgeführt werden darf.

Datum: 25.06.2025	Medium: RBB TV
	Autor: Norbert Koch-Klaucke Thema: Johannes Kraft

Verkehrs-Revolution oder Freiheitsbruch?

Gerichts-Entscheidung gefallen: Ja, Berlin darf

autofrei werden!

Der oberste Verfassungsgerichtshof Berlin musste die Frage klären, ob eine Bürgerinitiative einen „Volksentscheid Berlin“ autofrei starten darf.



Norbert Koch-Klaucke

25.06.2025 aktualisiert am 26.06.2025 - 15:57 Uhr

Es ist das ewige Streitthema: Der **Autoverkehr** soll in **Berlin** drastisch zurückgefahren werden. Geht es nach dem Willen von Parteien wie den Grünen und Umweltaktivisten, sollten am besten gar keine Fahrzeuge durch die Stadt rollen. Und so manche gehen sogar vor Gericht. Und so sollte am heutigen Mittwoch vor dem höchsten Gericht der Stadt entschieden werden, ob Berlin autofrei wird. Das Ergebnis: Ja, sie darf!

Es stimmt: Der Autoverkehr macht Berlin laut, verpestet mit Abgasen die Umwelt, sorgt für Stress, wenn man im Stau steht. Auf der anderen Seite sind viele Berliner auf den Autoverkehr angewiesen, etwa, weil die Öffis nicht fahrplanmäßig funktionieren und die Fahrgäste bis zu einer halben Stunde auf den U-Bahnsteigen warten lassen.

Doch Mitglieder einer Bürgerinitiative wollen Berlin autofrei machen. Es gibt bereits einen Gesetzentwurf, den die Mitglieder ausgearbeitet haben. Dazu soll es einen Volksentscheid geben. Doch der Senat wehrt sich massiv dagegen. Nun sollte heute der Berliner Verfassungsgerichtshof entscheiden, ob ein

Volksentscheid „Berlin autofrei“ überhaupt machbar und nach der Verfassung sinnvoll ist.

Kurz nach 10 Uhr wurde dann die Entscheidung der Richter verkündet. Der Antrag der Bürgerinitiative zur Einleitung eines Volksentscheides ist zulässig.

Was die Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ will

Was die Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ erreichen will? Laut ihrem ausgearbeiteten Gesetzentwurf, soll der private PKW-Verkehr innerhalb des S-Bahn-Rings drastisch abgebaut werden. Die meisten Straßen sollen dafür als „autoreduziert“ klassifiziert werden, die nur von Bussen, Rettungsfahrzeugen oder dem Wirtschaftsverkehr genutzt werden sollen. Ausnahmen sind Bundesstraßen und die Stadtautobahn.

Man wolle den öffentlichen Raum gerechter verteilen, mehr Platz für Busse, Straßenbahnen und Radfahrende schaffen und damit auch für mehr Sicherheit und besseren Klimaschutz sorgen, erklärten die „Berlin autofrei“-Aktivisten dem RBB. Dagegen zieht der Senat nun vor Gericht.

Denn die Innenverwaltung hatte dem Verfassungsgerichtshof den Gesetzentwurf der „Autofrei“-Aktivisten zur Prüfung vorgelegt. Die Behörde hält den Gesetzesentwurf der Bürgerinitiative für verfassungsrechtlich bedenklich.

Etwa den Plan, dass Pkw-Besitzer in der City nur zwölf Fahrten im Jahr absolvieren dürfen. Der verkehrspolitische Sprecher der CDU, **Johannes Kraft**, sieht da große Probleme. „Das bedeutet de facto, dass man den Menschen, die innerhalb des S-Bahn-Rings leben, das Auto verbietet“, sagte der Abgeordnete dem RBB im Vorfeld der Entscheidung.

2021 hatte die Initiative bereits 50.000 Unterschriften für die Einleitung eines „Volksentscheides Berlin autofrei“ gesammelt. Laut Berliner Verfassung hätte danach die Bürgerinitiative innerhalb von vier Monaten die Unterschriften von mindestens sieben Prozent der Berliner Wahlberechtigten (170.000 Unterschriften) sammeln müssen. Doch der Senat stoppte damals das Verfahren.

Nun, wo der Berliner Verfassungsgerichtshof dem weiteren Verfahren zustimmte, kann die Bürgerinitiative wieder aktiv werden. Bekommt sie die 170.000 Unterschriften für die zweite Phase zusammen, wäre der Weg zum Volksentscheid offen.

Datum: 30.06.2025	Medium: Berliner Morgenpost
Berliner Morgenpost	Autor: Joachim Fahrnun Thema: Johannes Kraft

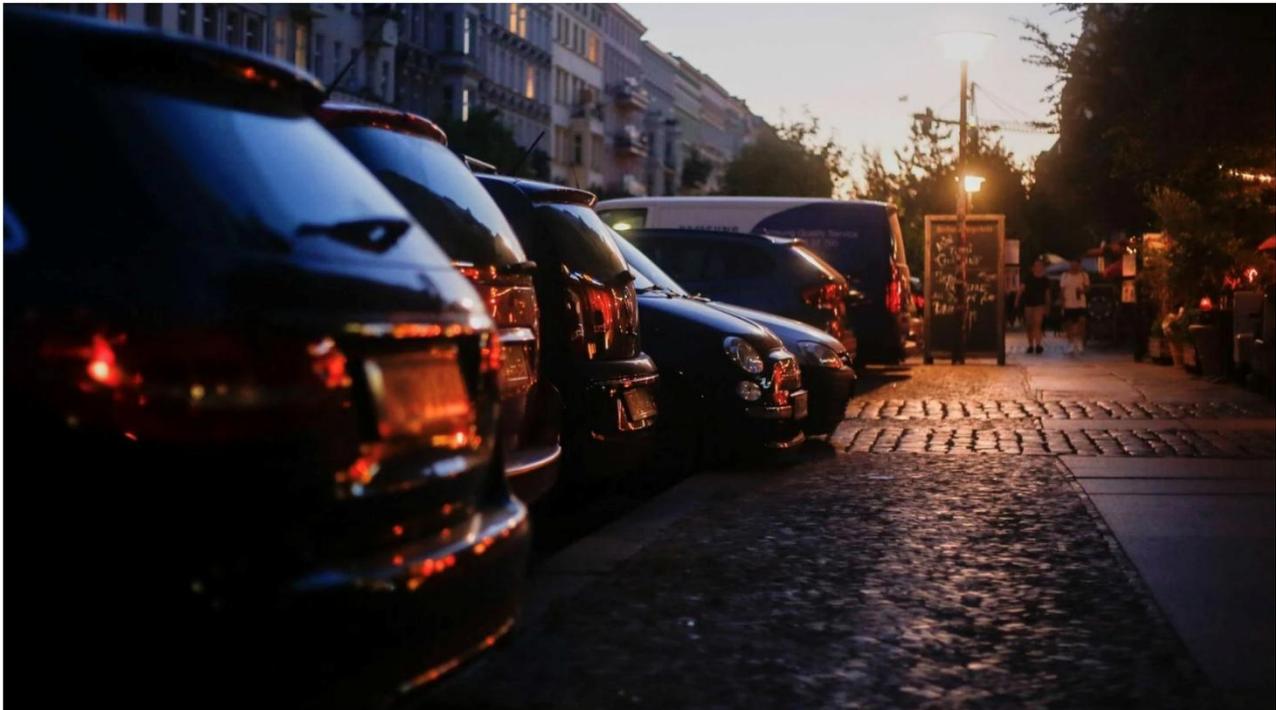
Parkplatz-Revolution? Wie der Senat neue Flächen schaffen will

30.06.2025, 21:12 Uhr • Lesezeit: 5 Minuten



Von Joachim Fahrnun

Chefreporter Landespolitik



Wohin mit dem Blech? Parkende Autos in der Berliner Innenstadt.

Berlin. Die CDU-Fraktion plant eine Revolution für den ruhenden Verkehr.

Digitalisierung soll bei Management und Überwachung helfen.

Wir brauchen einen drastischen Regimewechsel bei der Parkraumbewirtschaftung“, sagte Kraft der Morgenpost. „Die Parkraumbewirtschaftung kostet 105 Millionen Euro“, sagte Kraft.

Lieber Leser, ab hier ist der Artikel kostenpflichtig. Wir bitten um Verständnis, dass wir kostenpflichtigen Inhalt in unserer Presseschau nicht wiedergeben dürfen. Wenn Sie den Artikel lesen möchten, schließen Sie bitte ein Abo ab. Hiermit unterstützen Sie die Journalisten.

<https://www.morgenpost.de/berlin/article409393902/parkplatz-revolution-wieder-senat-neue-parkflaechen-schaffen-will.html>