

A100

Der Weiterbau der A 100 würde die Kapazität des Straßennetzes im Südosten Berlins erheblich erweitern und wäre ein deutliches Signal der Verkehrspolitik. Allein aus Mitteln des Bundes sollen mindestens 719 Mio. EUR investiert werden, umfangreiche Mittel des Landes für ergänzende Maßnahmen kommen hinzu.

Frage 1: Wie müsste eine zukunftsfähige Investitionsstrategie im Verkehrsbereich aus Ihrer Sicht aussehen, sowohl hinsichtlich des Stadtverkehrs als auch hinsichtlich der überörtlichen Anbindung Berlins? Passt der Weiterbau der A100 in diese Strategie?

Für **SPD**, **CDU** und **FDP** ist der Weiterbau der A100 Teil einer zukunftsfähigen Investitionsstrategie im Verkehrsbereich. Während die **SPD** die Einbettung in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept mit vielfältigen Maßnahmen zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung unterstreicht, sieht die **CDU** die A100 als Teil eines „geschlossenen Innenstadtrings“ und fordert außerdem die Realisierung der Tangentialverbindung Ost. Die **FDP** verbindet ihr Plädoyer für die A100 mit einem Statement zu „Mobilität als Bürgerrecht“ und marktgesteuerten Lösungen.

DIE LINKE und **Bündnis 90 / Die Grünen** lehnen den Weiterbau der A100 ab und fordern stattdessen den Ausbau des ÖPNV. Dabei schließt die **DIE LINKE** „tangentiale Verbindungen“ auf Schiene und Straße in ihre Forderungen ein, während **Bündnis 90 / Die Grünen** einen Vorrang für den Rad- und Fußverkehr und die Instandhaltung von Straßen (statt Neubau) postulieren.

Frage 2: Wie würde sich Ihre Strategie in der Verhandlungsposition des Landes Berlin niederschlagen, wenn im Zuge der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans die Prioritäten der Bundesförderung überprüft und neu verhandelt werden? Für welche Vorhaben würden Sie in besonderer Weise eintreten?

Hinsichtlich der Prioritäten der Bundesförderung heben **SPD**, **DIE LINKE** und die **FDP** die weitere Verbesserung der Anbindung im Schienenverkehr hervor. **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** sind sich einig, dass Bundesmittel auch zur Instandhaltung und Sanierung von Bundesfernstraßen sowie den Lärmschutz eingesetzt werden sollten, letztere wünschen sich außerdem mehr Rechte der Länder bei der Steuerung des Mitteleinsatzes. Die **CDU** unterstreicht die Bedeutung des Baus von leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen.

Förderung des Umweltverbunds

Berlin nimmt eine Spitzenposition bei der Nutzung des Umweltverbunds ein: Über zwei Drittel der Wege werden in Berlin inzwischen mit dem ÖPNV (27 %), zu Fuß (29 %) und per Fahrrad (13 %) zurückgelegt, der Anteil des MIV beträgt nur noch ein Drittel (32 %).

Frage 3: Was sind Ihre Schlussfolgerungen aus diesen Beobachtungen? Wie sollten sich diese Trends und Kennwerte in der Verkehrspolitik – und damit auch im städtischen Raum niederschlagen?

SPD, **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** begrüßen die beobachteten Trends und machen sich – mit unterschiedlichen Schwerpunkten – für den weiteren Ausbau des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs stark. Die **SPD** hebt eine ökologischere Gestaltung des ÖPNV sowie die laufenden Anstrengungen zur Sanierung und Qualitätsverbesserung von Straßen- und U-Bahn hervor und setzt in der Förderung des Fußverkehrs einen eigenen Schwerpunkt. **DIE LINKE** sieht ein Ungleichgewicht bei der Finanzierung der Verkehrswege, das die beobachtete Entwicklung zugunsten des Umweltverbunds nicht widerspiegelt, und fordert einen Investitionsschwerpunkt im Bereich von Straßenbahn und Radwegen zulasten des Neubaus von Straßen. **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern neben einem besseren öffentlichen Mobilitätsangebot die optimale Verknüpfung aller Verkehrsarten, mehr Platz für Rad- und Fußverkehr sowie die Schaffung von Begegnungszonen.

Die **CDU** weist auf den bereits heute hohen ÖPNV-Nutzungsgrad hin und sieht unnötige Behinderungen des Individual- und Wirtschaftsverkehrs durch den Rückbau von Verkehrsflächen, Tempolimits und eine unzureichende Instandhaltung. Statt einzelne Verkehrsträger zu bevorzugen sollten alle Verkehrsträger weiter entwickelt und vernetzt, die Verkehrsabwick-

lung verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Mit einem Plädoyer für den Wettbewerb der Verkehrsträger und eine freie Wahl des Verkehrsmittels argumentiert die **FDP** ähnlich. Sie fordert darüber hinaus eine nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die zugleich das jeweils eingebrachte Aufkommen von Steuern und Abgaben berücksichtigt – inwieweit dies für oder gegen Änderungen der bestehenden Situation spricht, bleibt unklar.

In einer verdichten Stadt wie Berlin kommt dem Radverkehr eine besondere Rolle im Rahmen einer umweltfreundlichen städtischen Mobilität zu. Mit einem Anteil von 13 % bei der Verkehrsmittelwahl besteht hier offenbar noch Luft nach oben.

Frage 4: Welche Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Berlin empfehlen Sie und welche konkreten Schritte folgen für Sie daraus?

Die Zunahme des Radverkehrs wird allgemein begrüßt und eine Verstetigung des Trends gefordert. **SPD, DIE LINKE, Bündnis 90 / Die Grünen** und die **FDP** fordern Radfahrstreifen statt Radwegen und die konsequente Umsetzung des Radroutennetzes. Die **CDU** ist skeptisch, ob Radfahrstreifen überall umgesetzt werden können (Forderung einer Einzelfallprüfung), sieht aber wie **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** einen Instandhaltungsstau bei Rad- und Gehwegen und unterstützt die allgemeine Forderung nach einer Erhöhung der Zahl der Abstellplätze insbesondere an Haltestellen des ÖPNV.

DIE LINKE fordert generell eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbands und kann sich eine weitere räumliche Ausdehnung der öffentlichen Fahrradnutzung vorstellen. **Bündnis 90 / Die Grünen** stellen mit der Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2020 die weitreichendste Forderung auf und setzen wie die **SPD** auf die Entwicklung eines engmaschigen Radroutennetzes. Eingefordert werden außerdem die Beachtung baulicher Standards beim Bau und der Planung von Radverkehrsanlagen und die bessere Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln. Die **CDU** macht sich wie die **FDP** für die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV stark, letztere setzt mit der Forderung nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr einen eigenen Akzent.

Seit langem wird diskutiert, das Netz der Straßenbahn zu erweitern, um die Erreichbarkeit ausgewählter Gebiete zu verbessern und stark belastete Buslinien durch leistungsfähigere und komfortablere Verkehrsangebote zu ersetzen.

Frage 5: Was ist Ihre Auffassung in dieser Frage? Welche Vorhaben sollten innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt bzw. wirksam angeschoben werden?

Der Ausbau der Straßenbahn trifft hinsichtlich der Verlängerung zum Hauptbahnhof und der besseren Anbindung der Wissenschaftsstadt Adlershof auf breite Zustimmung. **SPD, DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern daneben die Linie vom Alexanderplatz zum Kulturforum, die von der **CDU** bereits in Frage gestellt wird. **DIE LINKE** sieht eine hohe Priorität in der Verlängerung zum Hauptbahnhof nach Moabit, **Bündnis 90 / Die Grünen** heben in einer umfangreichen Liste von gewünschten Vorhaben die Verlängerung vom Kulturforum nach Steglitz hervor und fordern die gezielte planungsrechtliche Vorbereitung des Netzausbaus sowie eine Beschleunigung aller Metrolinien um 15-20 %.

Die **FDP** vermeidet konkrete Aussagen und beschränkt sich auf Grundsätze, die auch eine Reduzierung des Tramnetzes begründen könnten.

Auto & Co.

Alle Welt spricht von der Elektromobilität – und meint doch meist nur den Austausch von Verbrennungsmotoren durch elektrische Antriebe. Übersehen wird dabei gern, dass sich die Eigenschaften der Ware Auto beim Verzicht auf einen Verbrennungsmotor erheblich ändern und nicht klar ist, ob die Verbraucher diesen Wandel mittragen.

Frage 6: Was denken Sie über den Einsatz elektrischer Antriebe im Verkehrsbereich? Gibt es Bereiche, in denen Sie von elektrischen Antrieben einen besonderen Nutzen erwarten, und kann oder sollte das Land Berlin hier unterstützend eingreifen?

Alle Gruppierungen sehen Berlin als Vorzeigemetropole für Elektromobilität, wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten. **SPD, CDU** und **FDP** betonen den Nutzen einer Elektrifizierung des Automobils und konzentrieren sich auf Maßnahmen, die entweder die Produktion oder die Nutzung dieser Fahrzeuge unterstützen und z.T. auch privilegieren. **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** weiten den Begriff der Elektromobilität auf alle Verkehrsarten aus und stellen die Notwendigkeit einer intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger in den Vordergrund.

DIE LINKE betont, dass der Ersatz von Verbrennungsmotoren durch elektrische Antriebe nur einen Teil der Verkehrsprobleme löst. Der motorisierte Individualverkehr sollte daher weiterhin zugunsten des Umweltverbunds reduziert werden. **Bündnis 90 / Die Grünen** heben wie letztlich alle Parteien den möglichen Nutzen technologischer Innovation hervor, fordern aber integrierte Gesamtlösungen, die auch die Einbindung in Stromnetze und die Steuerung durch „smarte IT“ berücksichtigen. Die **FDP** weist auf das Risiko einer Subventionierung von Elektrofahrzeugen hin und fordert anbieterneutrale Lademöglichkeiten.

Wohnungspolitik

Besonders in den Innenstadtbezirken ist der Wohnungsmarkt in Bewegung gekommen. Die Mieten ziehen spürbar an, Neubau und Sanierung konzentrieren sich auf hochwertige Marktsegmente. Eine Entlastung durch die Bereitstellung günstigen Wohnraums ist nicht in Sicht, so dass eine weitere Verschärfung der Situation zu erwarten ist.

Frage 7: Wie erklären Sie sich die aktuell beobachteten Entwicklungen? Was sehen Sie kritisch, was halten Sie für das Ergebnis einer „Normalisierung“?

In der Analyse sind sich die Parteien weitgehend einig: Probleme durch Mieterhöhungen und die Verdrängung einkommensschwacher Haushalte werden insbesondere in der Innenstadt gesehen, und die Erhaltung der sozialen Mischung in den Kiezen hat für alle Gruppierungen eine hohe Priorität.

Die Bewertung fällt aber unterschiedlich aus – während die **SPD** im Mietspiegel einen gewissen Schutz sieht und darauf hinweist, dass das Mietniveau immer noch deutlich unter dem Niveau westdeutscher Metropolen liegt, sieht **DIE LINKE** Anzeichen einer beginnenden Wohnungsknappheit. Auch die **FDP** hält eine Knappheit in einigen Bezirken langfristig für nicht ausgeschlossen, sieht die aktuellen Zahlen aber noch nicht kritisch.

Frage 8: Welche Instrumente wollen Sie in den nächsten fünf Jahren einsetzen, um günstigen Wohnraum zu sichern bzw. zu schaffen?

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Sicherung und Schaffung günstigen Wohnraums setzen insbesondere **SPD, CDU, DIE LINKE** und die **FDP** auf den Neubau. **SPD** und **DIE LINKE** nehmen dabei die landeseigenen Gesellschaften in die Pflicht und schlagen Förderprogramme vor – die **SPD** für den genossenschaftlichen Wohnungsbau, **DIE LINKE** will offenbar ein breites Spektrum möglicher Investoren ansprechen (wendet sich an anderer Stelle aber gegen die Förderung von Eigentümern). Die **CDU** setzt auf die Wohnungsbauförderung des Bundes und bringt mit dem sog. „Wohnraumförderfonds“ ein eigenes, auf Wettbewerben beruhendes Instrument der Objektförderung in die Diskussion ein. Die **FDP** betont die Rolle privater Investoren und möchte den Wettbewerbsgedanken ebenfalls in die Vergabepolitik von Grundstücken einführen.

Alle Parteien wollen den Liegenschaftsfonds nutzen, um den jeweils angepeilten Investoren vergünstigte Grundstücke anbieten zu können. Die **CDU** und die **FDP** fordern außerdem die verstärkte Nutzung von Flächenreserven, und erstere erwartet außerdem einen Nutzen von der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und einer weiteren Vereinfachung der Bauordnung.

SPD, DIE LINKE und **Bündnis 90 / Die Grünen** begrüßen, dass die landeseigenen Gesellschaften sich bei Neuvermietungen an der Vergleichsmiete orientieren sollen. **SPD** und **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern eine Begrenzung der Mieterhöhungen in laufenden Verträgen, die **SPD** setzt sich daneben für eine Begrenzung der Umlage von Modernisierungskosten ein. **DIE LINKE** hebt die räumliche Ausdehnung der Verordnungen zum Schutz gegen Kündigungen wegen Eigenbedarfs hervor. **Bündnis 90 / Die Grünen** wollen Mieterhöhungen bei Neuvermietungen begrenzen und die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen einer Genehmigungspflicht unterwerfen. Außerdem soll die Zweckentfremdung von Wohnraum in begehrten Lagen per Verordnung eingeschränkt werden.

Zur Verbesserung der Situation der Mieter von Sozialwohnungen setzt die **SPD** auf die Wirkungen des kürzlich beschlossenen Wohnraumgesetzes. **DIE LINKE** fordert, dass die Mieten in Sozialwohnungen 10 % unter der Vergleichsmiete liegen sollten, und **Bündnis 90 / Die Grünen** können sich den Ankauf von Objekten mit Sozialwohnungen aus Insolvenzen vorstellen.

Berlin und Brandenburg

Berlin ist keine Insel sondern steht in verschiedenen Feldern in enger Verflechtung mit dem Brandenburger Umland. Die für eine zielgerichtete Raumentwicklung notwendige Zusammenarbeit der beiden Länder ist an einigen Stellen gut etabliert und an anderen Stellen weiterentwicklungsfähig.

Frage 9: Wo sehen Sie Optimierungsbedarf in der Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg in Fragen räumlicher Entwicklung und durch welche Schritte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren konkrete Verbesserungen erreichen?

SPD und **DIE LINKE** sehen die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) als wesentlichen Träger der Zusammenarbeit. **DIE LINKE** und die **CDU** heben die integrierende Wirkung der Lösung von Verkehrsproblemen (z.B. BBI) hervor. Handlungsbedarf sieht **DIE LINKE** bei der Verbesserung des gemeinsamen ÖPNV-Angebots, die **CDU** will sich dagegen für die Beseitigung von Konkurrenzsituationen und eine stärkere Nutzung von Synergieeffekten einsetzen. Die **FDP** betont wie die **SPD** den sparsamen Umgang mit Flächen und fordert eine enge Zusammenarbeit bei der Vermarktung von Standorten.

Bündnis 90 / Die Grünen heben sich mit einer kritischen Haltung zur Landesentwicklungsplanung und der Forderung nach einer verbindlicheren Zusammenarbeit etwas ab. Sie fordern eine stärkere Ausrichtung der regionalen Planung am Nachhaltigkeitsprinzip und formulieren konkrete länderübergreifende Ziele, zu denen auch die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts zu Investitionen und zur Nutzung regenerativer Energien gehört.

Eine dritte IBA für Berlin

Berlin bekommt nach 1957 und 1984/87 seine dritte Bauausstellung. Von ihrem ehemaligen räumlichen Fokus des Tempelhofer Feldes abgerückt, nimmt sie nun die verschiedensten Orte in Berlin in den Blick. Diese verschiedenen Orte ermöglichen auch verschiedenste Schwerpunktsetzungen.

Frage 10: Was sollte Ihrer Meinung nach das zentrale inhaltliche Thema einer IBA 2020 in Berlin sein, das neue Impulse für die Stadtentwicklung auch über Berlin hinaus entfalten kann?

Bei der IBA 2020 setzen **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** ihre Schwerpunkte bei der klimagerechten und sozialen bzw. sozial-ökologischen Stadterneuerung. Während **DIE LINKE** eine stadtweite IBA fordert, wollen **Bündnis 90 / Die Grünen** eine räumliche Fokussierung auf Nord-Neukölln mit dem Tempelhofer Feld als Ergänzungsgebiet.

CDU und **FDP** bringen mit innovativen und modernen Lösungen für energetisch vorteilhafte Bauten bzw. der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in der Innenstadt nicht mehr als Schlagworte in die Diskussion ein. Die **SPD** vertritt mit „Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ das aktuelle Konzept, das Raum zur Interpretation und Ausgestaltung lässt.

Zukunft der Sozialen Stadt

Fragen der sozialen Stadtentwicklung spielen in Berlin seit je her eine große Rolle. Das Land Berlin nutzt bisher in großem Umfang die Möglichkeiten und Mittel der Städtebauförderung. So werden z.B. aus dem Programm „Soziale Stadt“ Aktivitäten in über 30 Gebieten gefördert. Die hierfür zur Verfügung gestellten Bundesmittel werden jedoch kontinuierlich gekürzt.

Frage 11: Welche Rolle spielt für Sie das Programm „Soziale Stadt“ für die Stadtentwicklung in Berlin und wie kann und sollte Berlin mit den reduzierten Zuweisungen umgehen?

Alle Parteien würdigen die Erfolge der „Sozialen Stadt“ und wollen die begonnene Politik fortsetzen. **SPD**, **CDU** und **DIE LINKE** kritisieren die Kürzung der Bundesförderung, trotzdem scheint die **SPD** die bisherige Politik aufgrund der erzielten Wirkungen unverändert fortsetzen zu wollen. **CDU** und **DIE LINKE** wollen den Mitteleinsatz künftig genauer steuern, daneben weist **DIE LINKE** auf das Potenzial hin, die gesammelten Erfahrungen aktiv für eine integrative Quartiersentwicklung zu nutzen.

Bündnis 90 / Die Grünen nehmen angesichts der Kürzungen die Fachverwaltungen des Senats in die Pflicht und fordern – neben einer Weiterentwicklung und Stärkung der Instrumente des Bundes und der EU – die Entwicklung einer ressortübergreifenden Gesamtstrategie. Die **FDP** unterstützt die Beseitigung städtebaulicher Missstände, fordert aber eine Abkehr von der Sozialraumorientierung zu mehr Investitionen in Bildung.

Zukünftige Schwerpunkte der Stadtentwicklung

Eine Stadtentwicklung für Berlin kann nicht alle Themen gleichwertig behandeln. Es gilt, Schwerpunkte zu setzen und Kräfte auf bestimmte inhaltliche Bereiche fokussieren – und eventuell auch, neue Aspekte zu betonen.

Frage 12: Wo sehen Sie für die nächsten fünf Jahre bisher zu wenig beachtete Felder der Stadtentwicklung, die Sie stärker fördern wollen?

Die **SPD** setzt neben allgemeinen Zielvorstellungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung auf prozessbezogene Innovationen und eine stärkere Beteiligung der Bevölkerung an Projekten und Vorhaben. Neben großen Entwicklungsgebieten hebt sie auch kleinere Zwischennutzungs-, Bau- und Brachflächen in den Bezirken hervor.

Die **CDU** hat die großen Projekte der Stadtentwicklung im Blick und fordert eine hohe Priorität für die städtebauliche und architektonische Weiterentwicklung, die auch mal Vorrang vor einer schnellen Umsetzung haben sollte.

DIE LINKE konzentriert sich auf die Nachnutzung des Flughafens Tegel und dessen Einbindung ins Umfeld. Sie fordert die Ausweitung der Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung und bei Großprojekten und die Stärkung von Bürgersinn und bürgerschaftlichem Engagement.

Bündnis 90 / Die Grünen heben die „Soziale Stadt im Klimawandel“, die energetische Modernisierung, ressourceneffiziente Gewerbeparks, eine bessere Pflege des Stadtgrüns und die Lösung gestalterische Aufgaben in der Innenstadt hervor. Sie wollen den FNP überarbeiten, einen StEP Wohnen aufstellen, klare Regeln für städtebauliche Verträge einführen und die Grundstückspolitik sozial-ökologisch ausrichten.

Die **FDP** setzt auf eine bessere Gestaltung, höhere Architekturqualität und mehr Wettbewerb(e). Städtebauliche Diskussionen werden begrüßt, sollten aber nicht zu Einschränkungen bei der Gestaltungsfreiheit oder deutlichen Zeitverzögerungen führen. Ein besonderer Handlungsbedarf wird bei der Entwicklung von Brachflächen gesehen.