

## 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?*

Bündnis 90/Die Grünen wollen Berlin zu einer Vorzeigemetropole für klimafreundliche Mobilität entwickeln. Die Alternativen zum Privatauto sollen attraktiver werden, damit noch mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad umsteigen. Daher haben der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie die Instandhaltung von Straßen Vorrang. Die finanzielle Förderung der Mobilitätsarten muss daran angepasst werden. Straßenneubau ist daher nur noch in Ausnahmefällen zu rechtfertigen, wie z.B. bei der Erschließung des Gebietes um den Hauptbahnhof. Den Weiterbau der A100 lehnen wir ab, da er zu mehr Verkehr, Lärm und Schadstoffbelastung sowie Staus an der Eisenbrücke führt. Besonders problematisch ist, dass durch die Verlängerung der A100 eine attraktive Abkürzung für den LKW-Transitverkehr entsteht, der Wohngebiete in Friedrichshain und Prenzlauerberg mit stärkerem Durchgangsverkehr belasten würde.

*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?*

Im Zuge der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans werden wir uns dafür einsetzen, dass in Zukunft Bundesmittel für Stadtautobahnen und Bundesstraßen auch für die Lärmsanierung und Instandhaltung der bestehenden Stadtautobahnen und verwendet werden können. Vor allem die Stadtstaaten wie Berlin benötigen dafür weitaus dringender Finanzmittel als für den Bau weiterer Bundesstraßen. Daher sollte die Länder selbst entscheiden können, wofür sie das Geld einsetzen. Nur durch den Einsatz von Bundesmitteln kann erreicht werden, dass der Zustand der Berliner Straßen sich nicht weiter verschlechtert.

## 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?*

Durch ein besseres öffentliches Mobilitätsangebot, den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsarten – Busse und Bahnen, Radfahren und Zufußgehen, Car-Sharing-Netze, Taxi und Auto – wollen wir diesen Trend weiter stärken. Die vorhandene Infrastruktur wollen wir diesem Trend anpassen und vor allem dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz einräumen.

Um den Verkehrsraum neu zu definieren und den Verkehr rücksichtsvoller zu gestalten, setzen sich Bündnis 90/Die Grünen auch für die Einführung von Begegnungszonen und Shared Space ein. Die Vorteile von Begegnungszonen liegen auf der Hand: bessere Erreichbarkeit aller Geschäfte, geringere Lärmbelastung und eine deutlich ruhigere Atmosphäre, die zum Einkaufen und Aufenthalt einlädt. Der Vorteil der Begegnungszonen gegenüber klassischem Shared Space ist, dass die Anforderungen an bauliche Umgestaltungen gering sind. In Berlin bieten sich Lösungen dieser Art, die schnell und preiswert zu realisieren wären, vor allem in den bezirklichen Unterzentren an. Da Umbauten wie Einebnung der Fläche entfallen, sind auch Probejahre denkbar. Um Widerstände zu vermeiden, ist eine ausführliche Diskussion und Bürgerbeteiligung in den Bezirken von Anfang an notwendig.

*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?*

Radverkehr muss alltagstauglich werden - unabhängig vom Alter und Trainingszustand. Die Radverkehrsstrategie muss evaluiert und konsequent umgesetzt werden. In enger Zusammenarbeit mit den Bezirken soll ein engmaschiges Fahrradrouthenetz entwickelt werden, das dem Radverkehr attraktive Verkehrsverbindungen vom Stadtrand in die Innenstadt einräumt und die tangentialen Wegeverbindungen verbessert. Im Zusammenhang mit Straßensanierungsmaßnahmen und Umbaumaßnahmen sollen grundsätzlich Radstreifen ausgewiesen und Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen werden. Die Zahl der Fahrradstellplätze an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und öffentlichen Einrichtungen soll gleichberechtigt zum ruhenden Autoverkehr auf dem Straßenland bedarfsgerecht so erhöht werden, dass das Abstellen an sonstigem Stadtmobiliar und Bäumen nicht mehr notwendig ist. Neuplanung und Neubau von Radverkehrsanlagen müssen dem aktuellen Wissenstand über bauliche Standards für solche Anlagen entsprechen. Neben der Schwerpunktsetzung auf Geschwindigkeitskontrollen sollen im Rahmen von Verkehrskontrollen künftig verstärkt Kontrollen der Einhaltung von Halte- und Parkverboten auf Radverkehrsanlagen erfolgen. Darüber hinaus muss künftig rücksichtsloses Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen geahndet werden. Für den Neubau und die Instandhaltung der Fahrradwege muss dringend mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. So wollen wir den Radverkehrsanteil bis 2020 verdoppeln.

*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?*

Bündnis 90/Die Grünen werden sich für den Erhalt und die Erweiterung des Berliner Straßenbahnnetzes einsetzen. Für den Ausbau der Strecken haben wir einen Masterplan Tram erarbeitet. Vordringlich ist für uns die Verlängerung der Tram vom Alex über das Kulturforum nach Steglitz. Aber auch die Verlängerung der Tram über den Hauptbahnhof hinaus bis zum U-Bahnhof Moabit und später zum Mierendorffplatz, die Verlängerung von Warschauer Straße zum Hermannplatz, die Linie von Pankow Wollankstraße zur Turmstraße und die Tramlinie von Wittenbergplatz, Potsdamer Platz, Hermannplatz, Sonnenallee bis Köpenick stehen auf der Agenda. Wir können das nicht alles gleichzeitig bauen. Aber während in der kommenden Legislaturperiode der Abschnitt zwischen Alexanderplatz und Kulturforum gebaut wird, wird parallel der nächste Bauabschnitt planungsrechtlich vorbereitet. Während dieser gebaut wird, bereiten wir den nächsten Abschnitt vor. So liegen immer Projekte in der Schublade, wenn außerplanmäßig Mittel vom Bund oder aus Europa zur Verfügung stehen. Vorrang vor dem Pkw-Verkehr heißt auch, die Straßenbahnen und Busse zu beschleunigen. Durch Gewährung von Vorrangschaltungen und eigene Trassen wollen wir alle Metrolinien um 15-20% beschleunigen und so den Takt auf den Metrolinien so verkürzen, dass Warte- und Umsteigezeiten faktisch keine Rolle mehr spielen.

*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?*

Elektrische Antriebe im Verkehrsbereich sind vielfältig – dazu zählen S-Bahn, Tram, Elektrofahrräder und –roller und Elektroautos. Gemeinsam können sie dazu beitragen, dass

der Verkehr leiser und umweltfreundlicher wird. Elektromobilität ist aber viel mehr als nur eine Antriebstechnologie. Es geht um integrierte Gesamtlösungen – von der nutzerfreundlichen Verknüpfung aller Mobilitätsformen, der Einbindung in das Stromnetz bis hin zu intelligenter Steuerung durch smarte IT. Elektromobilität ist eine doppelte Zukunftschance: eine Elektromobilitätsstrategie schafft neue zukunftsfähige Industriearbeitsplätze und trägt zu einer modernen und klimafreundlichen urbanen Mobilität bei. Berlin soll Vorzeigemetropole für Elektromobilität als Kern der vernetzten Mobilitätsdienstleistungen werden. Dazu muss es uns gelingen, Berlin auch als Produktionsstandort für Elektromobilität zu profilieren. Um die Potentiale auszuschöpfen, muss die Politik heute die Weichen stellen und die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Dazu zählen neben einer exzellenten Bewerbung für ein Schaufenster der Elektromobilität und die damit verbundenen Fördergelder unter anderem die Entwicklung des Zukunftsparks Tegel, der Aufbau eines Forschungsclusters E-Mobility, die Unterstützung sichtbarer und anwendungsfreundlicher Car-Sharing-Modelle und die Schaffung mobiler Knotenpunkte für ÖPNV, Car-Sharing, Fahrräder und mehr.

## 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“?*

Auch wenn die Durchschnittsmieten im Vergleich zu anderen Großstädten auf den ersten Blick noch relativ moderat wirken, so liegt die Mietbelastungsquote, also der Quotient aus Bruttokaltmiete und Haushaltsnettoeinkommen, für Berlin genauso wie für Köln bei durchschnittlich 23,6%. So erfreulich die steigende Attraktivität Berlins ist, so schwierig ist es, weiter eine verträgliche soziale Mischung der Bevölkerung zu gewährleisten. Besonders in der Innenstadt wird Wohnraum für Menschen mit geringen Einkommen knapp. Es zeigt sich bereits eine Tendenz zur Abwanderung von einkommensschwachen Mietern aus der Innenstadt in die Großsiedlungen an den Stadträndern. Berlin hat bisher dieser Entwicklung tatenlos zugesehen, der Stadt fehlt seit zehn Jahren eine aktive Wohnungspolitik. Stattdessen hat Rot-Rot das landeseigene Wohnungsunternehmen GSW mit 70.000 Wohnungen an die Börse gebracht und somit Wohnraum verloren, mit dem das Land Mietpolitik sozial gestalten könnte. Wir wollen, dass auch in der Innenstadt Menschen mit geringem Einkommen wohnen können. Gleichzeitig wollen wir die Gebiete mit sozialen Problemen - etwa einzelne Großsiedlungen - attraktiver machen. Unsere Wohnungspolitik setzt auf Änderungen im Mietrecht auf Bundesebene und die Ausschöpfung landesrechtlicher Möglichkeiten. Wir wollen, dass Dauerwohnraum nicht zweckentfremdet wird. Über eine aktive Liegenschaftspolitik wollen wir den Neubau befördern. Trotzdem darf die gegenwärtige Neubaudebatte nicht von den Problemen im Wohnungsbestand ablenken. Jedes Jahr verlieren mehrere tausend Wohnungen den Status Sozialwohnung. Objekte ohne Anschlussförderung werden mit Zustimmung des Senates an Glücksritter verkauft, die zum Teil die Kostenmieten von 13 oder auch bis zu 20 Euro erheben. Wir wollen Häuser aus den Insolvenzen ankaufen, um den sozialen Zweck der Förderung nicht einfach verschwinden zu lassen. Die Bürgschaftsgelder, die der Senat den Banken hinterher wirft, wären da besser angelegt.

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

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, Mietsteigerungen zu begrenzen und preiswerten Wohnraum zu erhalten. Ein Motor der Mietsteigerungen sind Mietvertragsabschlüsse. Gemeinsam mit der grünen Bundestagsfraktion haben wir ein Modell erarbeitet, das die Landesregierungen ermächtigen soll, in Kommunen oder auch Ortsteilen Mietobergrenzen bei der Wiedervermietung

einzuführen. Die Miete soll sich nach dem Mietspiegel richten und diesen nur um maximal 10% übersteigen dürfen. Von den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften verlangen wir, sich bei Wiedervermietungen grundsätzlich an der Vergleichsmiete zu orientieren. In laufenden Mietverhältnissen wollen wir die Kappungsgrenze für die dreijährlich möglichen Erhöhungen bis zur Vergleichsmiete von bisher 20 Prozent auf 15 Prozent absenken. Außerdem wollen wir die Gestaltungsspielräume auf Landesebene nutzen. Die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen in Milieuschutzgebieten wollen wir erschweren, in dem sie genehmigungspflichtig wird. Da auch Leerstand, Ferienwohnungen und andere Gewerbe dem Markt Wohnungen entziehen, wollen wir die Zweckentfremdung von Wohnungen in begehrten Lagen über eine Verordnung deutlich einschränken. Die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften müssen auf ihren ursprünglichen Zweck verpflichtet werden, Wohnraum für einkommensarme Mieter anzubieten.

## **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?*

Die gemeinsame Landesentwicklungsplanung ist leider stark von isoliertem Denken, von gegenseitigen Konkurrenzen und von überdimensionierten Flächenausweisungen geprägt. Die Klimaschutzziele sind völlig unverbindlich. Die Förderung und Nutzung der Braunkohle hat Vorrang. Der kürzlich geänderte Landesplanungsvertrag verstärkt die Unverbindlichkeit in der Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg weiter.

Wir Grünen wollen weg von der zunehmenden Unverbindlichkeit. In Zukunft muss die regionale Planung sehr viel stärker am Nachhaltigkeitsprinzip ausgerichtet werden. Die Kooperationen müssen verbindlicher werden. Dabei haben für uns folgende Ziele Vorrang:

Die Zersiedlung muss eingedämmt werden. Die Überangebote an Gewerbeflächen müssen reduziert werden. Die Kooperation bei der Gewerbeansiedlung am BBI soll intensiviert werden mit dem Ziel, vorbildliche ressourceneffiziente Gewerbeansiedlungen zu ermöglichen. Die Ansiedlung von Einzelhandelszentren und Fachmärkten muss sowohl in Berlin als auch in Brandenburg dezidiert begrenzt werden, weil sie die Handelsvielfalt und die dezentrale Einzelhandelsversorgung zerstört. Die Landschafts- und Erholungsräume im berlin-nahen Umland müssen dauerhaft gesichert werden und sollten gemeinsam qualifiziert werden. Ein abgestimmtes Konzept für Investitionen und Nutzung von regenerativen Energien ist dringend erforderlich.

## **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?*

Eine dritte IBA muss exemplarisch Antworten auf die aktuell drängenden sozialen, bildungspolitischen und ökologischen Herausforderungen der Städte geben. Isoliertes ökologisches Bauen ohne Verknüpfung mit gesellschaftlichen und urbanen Herausforderungen kann nicht das Leitbild einer Internationalen Bauausstellung sein. Die Strategie der nachhaltigen Stadtentwicklung muss vor allem in der bestehenden Stadt gelingen und sie muss gemeinsam mit den BürgerInnen entwickelt werden.

Im Zentrum einer neuen IBA soll deshalb die nachhaltige Entwicklung der sozial benachteiligten Stadtteile Nordneuköllns stehen, mit dem Tempelhofer Feld als Ergänzungsgebiet. Unter dem Motto „Soziale Stadt im Klimawandel“ stellen wir folgende Aufgaben in den Mittelpunkt:

- „Die sozial-ökologische Stadterneuerung“ mit der Aufgabe, zusammenhängende Stadtteile nachhaltig zu gestalten und energetisch / ökologisch zu optimieren, ohne unzumutbare Wohnkostensteigerung und Verdrängung der ansässigen Bevölkerung.
- „Die Stadt der Bildung und Integration“ mit der (energetischen) Modernisierung der Bildungseinrichtungen und der Aufgabe, für die wachsende Zahl von Kindern aus sozial unterprivilegierten und bildungsfernen Familien optimale Lern- und Erziehungsbedingungen zu schaffen und den Wegzug von bildungsorientierten Familien zu stoppen.
- Die Nutzung des Tempelhofer Felds als „innere Stadterweiterung“ mit Sport, Spiel und Naturerfahrung, mit innovativen Bildungsprojekten, mit selbstbestimmtem Wohnen für Menschen aus Neukölln und mit zukunftsfähigem ressourceneffizientem Gewerbe.

### **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?*

Für die soziale Stabilisierung von Stadtteilen und den Aufbau von nachbarschaftlichem Zusammenhalt ist dieses Programm von sehr großer Bedeutung. An das Programm werden aber immer mehr uneinlösbare Anforderungen gestellt. Es ist als Impulsgeber, Vernetzungsagentur und zur Aktivierung von bürgerschaftlichem Engagement gedacht, nicht als Ersatz für dauerhafte Regelaufgaben der verschiedenen Fachressorts. Seit Jahren werden immer mehr Anforderungen an dieses Programm gestellt, die eigentlich von den zuständigen Fachressorts geleistet werden müssen. Gerade angesichts der bereits erfolgten und der weiteren drohenden Kürzung der Städtebauförderung muss der Senat die Aufgabe des sozialen Zusammenhalts der Stadt und der Stadtteile zu einer kontinuierlichen gesamtstädtischen Aufgabe von hoher Priorität machen. Wir Grünen wollen eine ressortübergreifende Gesamtstrategie zur sozialen Stabilisierung benachteiligter Stadtteile entwickeln, die fehlenden Ressortkooperationen endlich verbindlich organisieren, Ziele und Maßnahmen präzisieren und die Sozialraumorientierung allgemeinverbindlich einführen.

Selbstverständlich setzen wir uns gemeinsam mit vielen gesellschaftlichen Gruppen für die Weiterführung und Stärkung der Städtebauförderung auf Bundesebene ein, ebenso wie für die Stärkung der integrierten sozialen Stadtentwicklung auf der EU-Ebene. Wir wollen eine Kürzung der Bundesmittel verhindern und dem Thema der integrierten Stadtentwicklung in der nächsten EU-Strukturfonds-Förderperiode einen gewichtigen Stellenwert geben.

### **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?*

Für uns steht das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung unter dem Motto „Soziale Stadt im Klimawandel“ im Zentrum. Für diesen Aufbruch in eine neue urbane Zukunft suchen wir intensiv und kontinuierlich das Gespräch mit der Stadtgesellschaft.

Dabei ist die systematische bauliche und energetische Ertüchtigung der öffentlichen Infrastruktur vorrangig, wobei uns die Sanierung der Schulen besonders wichtig ist. Für die energetische Modernisierung der landeseigenen Gebäude wollen wir ein „Klimastadtwerk“ mit einem revolvierenden Fonds gründen.

Die energetische Modernisierung privater Gebäude soll mithilfe von Fördermitteln des Bundes quartiersweise in den neuen Sanierungsgebieten vorangetrieben werden. Dazu ist eine gute Eigentümerberatung aufzubauen. Für Mieter mit niedrigem Einkommen setzen wir uns für ein Klimawohngeld ein. Wir wollen auch ressourceneffiziente Gewerbeparks einrichten, insbesondere bei den neuen Gewerbearealen in Tempelhof und Tegel. Die Pflege des städtischen Grüns muss gesichert und verbessert werden.

Räumlich sehen wir die Prioritäten zum einen im Bereich der historischen Mitte bei der Gestaltung von Rathausforum und Molkenmarkt, am Alex, soweit da noch etwas zu retten ist. Die Luisenstadt muss als innerstädtischer Wohnstandort qualifiziert werden. Auch wenn keine IBA kommt, wollen wir Nordneukölln nicht der ungesteuerten Gentrifizierung überlassen, sondern die Aufgaben der sozialökologischen Stadterneuerung hier aktiv vorantreiben. Und natürlich wird die angemessene Nachnutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel wichtig, v.a. für die beiden Gebäude.

Last but not least muss das Instrumentarium der Stadtentwicklung auf Vordermann gebracht werden mit der Überarbeitung des F-Plans, einem STEP Wohnen, mit klaren Spielregeln für städtebauliche Verträge und mit einer sozial-ökologischen Ausrichtung der Grundstückspolitik.