

**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?*

Berlin braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem mit einem geschlossenen Innenstadtring. Ziel muss es sein, mit leistungsfähigen Hauptverkehrsadern Durchgangsverkehre in Wohngebieten und intakten Stadtquartieren zu minimieren. Durch eine Verlängerung der A 100 vom Autobahndreieck Neukölln zum Treptower Park (16. Bauabschnitt) und einer späteren Verlängerung zur Frankfurter Allee (17. Bauabschnitt) könnten große Bereiche der Innenstadt, insbes. Wohngebiete in Neukölln, Treptow, Kreuzberg, Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Mitte endlich nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die dringend benötigte Verlängerung der A 100 zum Treptower Park (16. Bauabschnitt) ist aber auch für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Berlins, des neuen Großflughafens und des Innovationsstandortes Adlershof von besonderer Bedeutung. Auch unter volkswirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten kann und darf Berlin es sich nicht leisten, auf eine vom Bund finanzierte Investition in die Infrastruktur in einer Größenordnung von mehreren Hundert Millionen Euro zu verzichten.

*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?*

Die Verlängerung der Stadtautobahn A 100 bis zum Treptower Park und in einem weiteren Abschnitt bis zur Frankfurter Allee ist aus den o. g. Gründen unverzichtbar und müsste auch bei einer etwaigen Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans höchste Priorität haben. Daneben muss der Weiterbau der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) zwischen der B1/B5 im Norden und der Straße An der Wuhlheide im Süden ein vorrangiges verkehrspolitisches Ziel in den nächsten Jahren sein. Mit der im Jahr 2010 vorgelegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Kosten-Nutzen-Relation hat der Senat endlich eine belastbare Grundlage präsentiert, um diesen seit Jahren überfälligen Lückenschluss zu realisieren. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Karlshorst, Friedrichsfelde sowie Biesdorf-Süd ist der mittlere Abschnitt der TVO von enormer Bedeutung. Darüber hinaus würden aber auch die Wohngebiete in Nieder- und Oberschöneweide beträchtlich von Unfallgefahren, Verkehrslärm und Feinstaub entlastet werden.

Mit der Fertigstellung des neuen Großflughafens Berlin-Brandenburg wird sich der Nord-Südverkehr im Bereich der Bezirke Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg und Treptow-Köpenick beträchtlich verstärken. Die Bündelung der Kfz-Verkehre auf der TVO neben dem Güteraußenring stellt aktiven Umweltschutz für diese Bezirke dar, wirkt nachhaltig zur Entlastung der Wohngebiete sowie der Waldgebiete und insbesondere des Tierparks Friedrichsfelde.

**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?*

Bereits heute ist Berlin die Ballungsregion in Deutschland mit der geringsten PKW-Anzahl pro Einwohner und einem sehr hohen ÖPNV-Nutzungsgrad. Bedauerlicherweise wird in Berlin aber auch der Individual- und vor allem der Wirtschaftsverkehr durch Maßnahmen wie

den Rückbau von Verkehrsflächen, die wahllose Anordnung von Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen und die massive Vernachlässigung der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur, unnötig behindert.

Vorstellungen, die Mobilität im Wesentlichen durch den ÖPNV, das Fahrrad oder zu Fuß zu gewährleisten, sind absurd. Einerseits ist die Berliner S-Bahn seit mehr als zwei Jahren nicht in der Lage, die bestellten ÖPNV-Leistungen auch zu erbringen. Insbesondere die beworbene Beförderung von Fahrrädern ist aufgrund der massiven Schlechtleistungen nur noch stark eingeschränkt möglich. Auch die landeseigene BVG wird nicht in der Lage sein, zusätzlichen Verkehr abzuwickeln, da die massive Verschuldung von rund 800 Millionen Euro auf absehbare Zeit keine nennenswerten Investitionen ermöglicht. Außerdem wird bei solchen Überlegungen die demographische Entwicklung vollends ignoriert. Gerade ältere Menschen sind oft nicht in der Lage, große Strecken zu Fuß oder per Fahrrad zurückzulegen.

Es muss daher Abstand von ideologisch motivierten Verkehrsplanungen genommen werden, bei denen die wirtschaftliche Entwicklung, die Mobilität und die Sicherheit auf der Strecke bleiben. Ziel einer ganzheitlichen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik muss es sein, auf einer soliden Basis alle Verkehrsträger optimal weiterzuentwickeln und zu vernetzen. Die äußerst knappen finanziellen Mittel dürfen nicht länger für Maßnahmen der Verkehrsbehinderung verschwendet werden, sondern müssen für Maßnahmen eingesetzt werden, die die Verkehrsabwicklung verbessern und die Sicherheit im Verkehr erhöhen. Dazu gehören intelligente Schaltungen an Lichtsignalanlagen, die Beschleunigung des ÖPNV sowie die überfällige Instandsetzung der straßenverkehrlichen Infrastruktur. Diese Maßnahmen tragen zu einer größeren Umweltverträglichkeit und Sicherheit bei und würden zudem die dringend notwendige wirtschaftliche Entwicklung in unserer Stadt positiv beeinflussen. Umweltschutz bedeutet auch, die Gesundheit der Menschen vor Lärm und Abgasen zu schützen.

*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?*

Grundsätzlich gilt, dass zu wenig in die Berliner Verkehrsinfrastruktur investiert wird. Dabei gibt es nicht nur einen enormen Instandhaltungsstau in der Straßeninfrastruktur, sondern auch bei Rad- und Gehwegen, den es abzubauen gilt. Die Einrichtung von Radfahrstreifen auf Hauptverkehrsstraßen ist von der jeweiligen Verkehrs- und baulichen Situation abhängig. Eine pauschale Ausweitung würde weder dem Radverkehr noch den übrigen Verkehrsteilnehmern hilfreich sein. Stattdessen muss es eine jeweilige Einzelfallprüfung unter Abwägung der Umstände geben.

Insgesamt gesehen, ist dem Radverkehr in unserer Stadt in den letzten Jahren eine immer größere Bedeutung zugekommen. Diesen Trend gilt es zu verstetigen. Leider haben die aktuellen Probleme bei der Berliner S-Bahn dazu geführt, dass viele Fahrgäste gerade im Berufsverkehr daran gehindert sind, weitere Wege mit der Kombination der beiden Verkehrsmittel Bahn und Fahrrad zurückzulegen. Dies ist besonders bedauerlich, weil vielerorts unnötige Konflikte zwischen Radfahrern und den übrigen Fahrgästen in den überfüllten Zügen entstehen, oder einige Radfahrer ganz auf das Auto umsteigen. Es müssen daher schnellstmöglich wieder größere Kapazitäten für die Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV zur Verfügung gestellt werden, um diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung weiter zu fördern. Dies gilt auch im Hinblick auf die Erweiterung von Fahrradstellplätzen im Umfeld der U- und S-Bahnhöfe unserer Stadt.

*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 angesprochen werden?*

Die Straßenbahn ist im Ostteil der Stadt neben der S-Bahn das Rückgrat des Nahverkehrs. Die CDU befürwortet grundsätzlich den weiteren Ausbau dieses Verkehrsmittels, jedoch darf dies nur in Bereichen der Stadt geschehen, wo es verkehrstechnisch und wirtschaftlich sinnvoll ist. Hierzu zählen Projekte wie die Anbindung des Hauptbahnhofs, die Erschließung der Wissenschaftsstadt in Adlershof und die bereits erfolgte Verlängerung der M2 zum Alexanderplatz.

Die Verlängerung der Straßenbahn über die Leipziger Straße ist hingegen verkehrspolitisch äußerst fragwürdig, da dieser Straßenzug durch den motorisierten Individualverkehr bereits heute sehr stark ausgelastet ist. Da die Straßenbahn keine eigene Trasse erhalten würde, sondern sich die Fahrbahn mit dem übrigen Verkehr teilen müsste, würde eine zusätzliche Belastung zum Verkehrsinfarkt auf dieser wichtigen Ost-West-Achse führen.

Hinzu kommt, dass nahezu parallel die U-Bahnlinie U2 verläuft, so dass zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz schlichtweg keine dringende verkehrliche Notwendigkeit für diese Straßenbahnverbindung besteht. Auch eine spätere Verlängerung in die Steglitzer Schloßstraße wäre in erster Linie mit massiven Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr verbunden, eine der leistungsfähigsten Nord-Süd-Straßenverbindungen wäre endgültig verstopft.

*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?*

Der Markt der Elektromobilität ist einer der Zukunftsmärkte überhaupt. Die Elektrifizierung des Automobils bedeutet einen ersten wichtigen Schritt hin zur Abkehr von den bislang praktisch singular genutzten Verbrennungsmotoren. Und sie bedeutet eine drastische Verringerung der durch den Verbrennungsprozess entstehenden und die Umwelt schädigenden Abgase.

Berlin hat die Chance, bei der Elektromobilität eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Um den Umstieg auf das Elektroauto auch in Berlin zu fördern, haben wir mit unserem Konzept „E-Tropolis“ bereits konkrete Maßnahmen erarbeitet. Unter anderem soll der Senat gemeinsam mit Unternehmen eine Plattform schaffen, die Sammelbestellungen über 20.000 Elektroautos organisiert. Unser Ziel ist es, bis 2013/14 – mit Begleiteffekten – 30.000 Elektroautos auf Berlins Straßen zu bringen. Privatpersonen sollen unter anderem dadurch motiviert werden, auf Elektroautos umzusteigen, indem kostenlose Parkplätze angeboten werden und das Fahren auf der Busspur ermöglicht wird.

## 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“?*

Erfreulicherweise sind Berlins Kieze und Quartiere geprägt durch die Vielfalt ihrer Bewohner. Diese Vielfalt beugt der Entstehung von sozialen Brennpunkten vor und stabilisiert den sozialen Frieden. Ein zentrales stadtentwicklungspolitisches Ziel muss daher sein, diese Durchmischung aus verschiedensten sozialen Schichten auch für die Zukunft zu erhalten. Die CDU setzt sich daher mit Nachdruck dafür ein, dass auch einkommensschwache Haushalte weiterhin in allen Kiezen Zugang zum Wohnungsmarkt haben. Es muss daher gerade in den Innenstadtlagen auch in Zukunft ein ausreichendes Angebot an guten und bezahlbaren Mietwohnungen vorhanden sein.

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

Es muss die Neubauleistung auf insgesamt 6.000 Wohnungen pro Jahr gesteigert werden. Bis 2020 rechnet die Berliner Wohnungswirtschaft insbesondere aufgrund der steigenden Haushaltszahlen mit einem Neubaubedarf von etwa 60.000 Wohnungen. Es ist kein Geheimnis, dass Berlin nur wenig Haushaltsmittel für Neubauförderung aufbringen kann. Die CDU wird sich daher nachdrücklich dafür einsetzen, dass die Wohnungsbaufördermittel des Bundes auch über 2013 hinaus in voller Höhe erhalten bleiben. Gleichzeitig wollen wir die Vergabepolitik des Liegenschaftsfonds im Hinblick auf Grundstückpreise und Parzellengröße kritisch überprüfen sowie die verstärkte Nutzung vorhandener Brachflächen und Baulücken unterstützen.

Des Weiteren haben wir das Modell des Wohnraumförderfonds konzipiert.

Mit Hilfe des Wohnraumförderfonds könnten Wettbewerbe konzipiert werden – hier zwei Beispiele:

Unabhängig vom Neubau: Versteigerung eines Zuschusses pro Quadratmeter Wohnfläche. Versteigerung in begrenzter Wohnlage von oben nach unten; d.h., wer für den geringsten Zuschuss bereit ist, den definierten Wohnraum zur Verfügung zu stellen, bekommt den Zuschlag. Die Anforderungen können sozialraumadäquat definiert werden.

Ein weiteres Beispiel um Neubauten zu finanzieren: Man könnte z. B. die Errichtung einer Wohnung mit z.B. i.H.v. 10 % der Baukosten bezuschussen. Im Gegenzug müsste der Eigentümer eine 15/20-jährige Belegungs- und Preisbindung an den Mietspiegel zur Durchschnittsmiete für einen bestimmten Anteil an Wohnungen akzeptieren.

Die Förderung (günstiger Mietzins- und Belegungsbindung) wird dann ins Grundbuch eingetragen und ermöglicht bei entsprechender Vertragskonstellation eine direkte Durchsetzung durch den Mieter.

Letztlich müssen die Baugenehmigungsverfahren beschleunigt werden, indem die Bauordnung weiter vereinfacht und entschlackt wird.

## 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?*

Unseres Erachtens ist die Verflechtung beider Bundesländer seit der Wiedervereinigung vor rund 20 Jahren schon weit voran geschritten. Gerade die Zusammenarbeit in Fragen der verkehrlichen Infrastruktur ist sehr erfolgreich, was sich in besonderer Weise im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Großflughafens BER zeigt. Nichtsdestotrotz gibt es noch Optimierungspotenzial insbes. in Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Beseitigung vorhandener Konkurrenzsituationen. Im Sinne einer für beide Länder förderlichen wirtschaftlichen Entwicklung wird es drauf ankommen, sich noch stärker abzustimmen, Synergieeffekte zu nutzen und sich als gemeinsame Region zu präsentieren.

## 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?*

Selbstverständlich ist eine Internationale Bauausstellung immer eine willkommene Gelegenheit, Impulse für eine weitere städtebauliche Entwicklung einer Stadt anzustoßen. Durch die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen ergeben sich zwangsläufig erhebliche Potentiale, die es zu nutzen gilt. Allerdings wäre es sinnvoller, sich zunächst grundlegende Gedanken über ein Gesamtkonzept für diese großen Flächen zu machen.

Bei der IBA 2020 müssen innovative und moderne Lösungen für energetisch vorteilhafte Bauten im 21. Jahrhundert präsentiert werden. Die genauen Anforderungen an die Teilnehmer der IBA 2020 gilt es noch zu erarbeiten.

## 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?*

Das Programm „Soziale Stadt“ ist gerade für Berlin von besonderer Bedeutung. Erst durch eine Anschubfinanzierung aus Mitteln der Städtebauförderung des Bundes können Maßnahmen in Angriff genommen werden. Deshalb haben wir uns gegen eine Kürzung dieser Mittel ausgesprochen und am Ende auch erreicht, dass diese nicht in dem geplanten Umfang reduziert wurden. Aus diesem Grunde gilt es, diese Mittel wieder aufzustocken, mindestens aber in der jetzigen Größenordnung zu belassen. Es wird auch in Zukunft aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel noch mehr darauf ankommen, die Maßnahmen noch stärker nach Prioritäten zu gewichten.

## **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?*

Es ist unstrittig, dass viele Gebiete Berlins ein hohes Entwicklungspotenzial bergen, dass es zu nutzen gilt. Hierzu zählen insbesondere die Gebiete der innerstädtischen Flughäfen, das Umfeld des Hauptbahnhofs, und die Kernbereiche der City Ost und West. Fast an allen dieser genannten Bereiche gibt es unterschiedlichste städtebauliche Entwicklungsstufen, die es sukzessive fortzusetzen gilt. Dabei muss stets die qualitative städtebauliche und architektonische Weiterentwicklung oberste Priorität haben. Auf Grund des enormen Potenzials in diesem Bereich, dürfen wir uns in Berlin auch an der ein oder anderen Stelle zur Erreichung der bestmöglichen Lösung ein Memorandum leisten. Der Grundsatz muss lauten: Qualität vor Eile.