

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?

Wir Liberale stehen für Mobilität als Bürgerrecht. Sich frei und sicher zu bewegen ist ein elementarer Teil persönlicher Freiheit und eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und soziale Teilhabe. Eine moderne und attraktive Verkehrspolitik mit gleichberechtigten Teilnehmern muss bezahlbar bleiben und zu einem Standortvorteil Berlins werden. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto, per Bus, Bahn oder im Flugzeug, jeder Nutzer muss für jede Situation frei wählen können, welches Verkehrsmittel seine Bedürfnisse bezüglich Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit am besten erfüllt. Wir wollen Wahlfreiheit und den Wettbewerb der Verkehrsträger und keine staatlichen Vorgaben durch Quoten für einzelne Verkehrssysteme.

Die Berliner Liberalen stehen für eine Mobilität, die die Lebensqualität der Menschen in der Stadt achtet. Verkehr verbraucht Ressourcen und erzeugt Emissionen, belegt kostbaren Raum in der Stadt und verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Die FDP will Rahmenbedingungen setzen, damit die von der EU vorgegebenen Emissionsgrenzen erreicht werden.

Für die konkrete zeitnahe Umsetzung und Zielerreichung nutzen wir den Wettbewerb und die Innovationskraft des Marktes und verzichten, wo immer möglich, auf detaillierte staatliche Vorgaben und Reglementierungen.

Wir stehen für eine transparente Finanzierung der Verkehrssysteme. Es gilt: Wer bestellt, zahlt auch. Die Preissysteme dürfen daher keine verdeckten Subventionen zum Nachteil der Verkehrsunternehmen enthalten. Die notwendigen Zuwendungen des Landes Berlin für die soziale Teilhabe einzelner Nutzergruppen müssen vielmehr transparent ausgewiesen und aus dem Haushalt finanziert werden.

Die FDP fordert eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrssysteme. Notwendige Investitionen zum Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur dürfen selbst bei schwieriger Haushaltslage nicht eingespart werden. Wichtige Investitionsprojekte für die Zukunft Berlins als wachsende Metropole im Herzen Europas können die Mobilität und damit nachhaltiges Wachstum und Wirtschaftskraft fördern. Dies betrifft vor allem die Vollendung der infrastrukturellen Wiedervereinigung.

Daher fordert die FDP auch Erweiterung der Bundesautobahn A 100. Berlins Osthälfte braucht endlich eine vernünftige Anbindung an das Autobahnnetz. Der Verkehr im gesamten Südosten Berlins belastet mit unregelmäßigem Durchgangsverkehr die anliegenden Wohnquartiere. Der notwendige Weiterbau der A 100 wird diese Belastungen für die Bevölkerung durch den Kraftverkehr vermindern.

Der Ausbau der A100 ist aber auch zur besseren Erschließung und Verwertung der entwicklungsfähigen Industrieareale im Osten der Stadt und damit zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieser Bezirke unverzichtbar. Deshalb setzen wir uns für eine Verlängerung auch über den 16. Bauabschnitt hinaus ein.

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?

Neben dem Weiterbau der A 100 im Bereich der Bundesfernstraßen, setzen wir uns auch für einen Ausbau der Bundeswasserstraßen und der Schienenwege ein, hier ist aus unserer Sicht die Schienenanbindung des BBI sowie eine Verbesserung Regionalbahnanbindungen aus Brandenburg mit entsprechendem Ausbau der Regionalbahnhöfe (Park&Ride) das wichtigste Ziel.

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?

Die FDP steht für den Wettbewerb innerhalb der Verkehrsträger. Verschiedene Betreiber müssen regelmäßig um das beste Angebot bezüglich Qualität, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Kosten, Komfort und Umweltfreundlichkeit konkurrieren. Nur so kann ein optimales, kostengünstiges und qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot für alle Nutzer auf Dauer gesichert werden.

Wir setzen uns dafür ein, dass die freie Wahl der Verkehrsmittel erhalten bleibt. Der Verkehrsmix soll sich nicht durch Restriktionen, sondern durch ein interessantes, vielfältiges und gutes Angebot der verschiedenen Verkehrsträger verändern. Dazu gehört für uns ein qualitativ hochwertiger und zuverlässiger ÖPNV aber auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (z.B. Rad/ ÖPNV) untereinander.

Grundsätzlich setzen wir uns für eine nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein. Dies bedeutet auch eine Verstärkung der Investitionsmittel für die Verkehrsträger, bei denen sich der Anteil am Verkehrsaufkommen dauerhaft erhöht. Einnahmen durch Steuern und Abgaben, die über einzelne Verkehrsträger erhoben werden, müssen bei der Finanzierung mitberücksichtigt werden.

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?

Für uns sind die wichtigsten Ziele zur Förderung des Radverkehrs die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zur Senkung der Unfallzahlen. Zusätzlich wollen wir eine weitere Verbesserung bei der Fahrradmitnahme und bei den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV und den konsequenten weiteren Ausbau des Radroutennetzes, insbesondere für die Hauptverbindungen umsetzen.

Hierzu setzen wir uns für den Ausbau von Radstreifen bzw. ausgewiesener Fahrradverbindungen in parallelen Nebenstraßen ein, da wir hier großes Potenzial sehen, um die Sicherheit zu erhöhen. Des Weiteren erscheint es sinnvoll, dass Radfahrer eine vorgezogene Haltelinie an Ampeln erhalten, um die Gefährdung z.B. durch abbiegende Autofahrer zu verringern. Eine weitere Möglichkeit die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen, besteht darin, dass besonders bei LKWs die sogenannten Dobli-Spiegel zur Wahrnehmung des toten Winkels, weiter verbreitet werden.

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?

Die FDP setzt sich deswegen dafür ein, das Straßenbahnnetz, dort wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, ergänzt wird. Zusätzlich wollen wir die Straßenbahn auf wirtschaftliche und leistungsfähige Trassen mit eigenem Gleiskörper konzentrieren und möglichst als effizientes Netz von „Metro-Linien“ betreiben.

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?

Ein Nutzen liegt in der Verminderung der lokalen Emissionen des Verkehrs (Lärm, Abgase). Wir begrüßen deshalb die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge. Eine Subvention von emissionsarmen Fahrzeugen lehnen wir jedoch ab. Vielmehr muss sichergestellt werden, dass die beschafften Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus günstige Kosten haben, hierzu zählen u.a. günstige Verbrauchs- und Wartungskosten. Das Land kann diese Bestrebungen dahingehend unterstützen, dass es selbst seiner Vorbildfunktion gerecht wird und emissionsarme sowie langfristig betrachtet günstige Fahrzeuge beschafft. Hierzu haben wir das Land wiederholt aufgefordert.

Die individuelle Elektromobilität muss in Berlin mit dem öffentlichen Personennahverkehr verknüpft werden, um optimale Angebote für den innerstädtischen Pendlerverkehr zu entwickeln. Insbesondere sind Parkplätze und Lademöglichkeiten an Bahnhöfen vorzusehen. Für das Car-Sharing von Elektrofahrzeugen soll der Senat ggf. notwendige infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen. Zusätzliche Parkplätze für Elektromobilität müssen auch beim großflächigen Einzelhandel ermöglicht werden. Der Senat soll sie nicht durch überflüssige Stellplatzverordnungen einschränken. Da Elektrofahrzeuge vor allem zu Hause geladen werden, ist der Ausbau der elektrischen Infrastruktur vor allem in weniger dicht besiedelten Gebieten vorrangig. Hierzu muss der Senat einen geeigneten Netzausbau mit dem Netzbetreiber abstimmen. Bei den in der Innenstadt einzurichtenden Lademöglichkeiten ist eine komfortable Benutzung und stadtverträgliche Gestaltung zu gewährleisten. Dabei darf es keine Konzentration auf einzelne Systeme einzelner Anbieter, wie z.B. Ladesäulen in Parkscheinautomaten geben.

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“?

Die aktuellen Zahlen sind noch nicht kritisch. Da aber in den vergangenen Jahren die Zahl der Neubauten ungefähr der der Abgänge entsprach und es in Berlin nach wie vor die Anzahl der Haushalte steigt, werden wir ggf. langfristig in einigen Bezirken eine Wohnungsknappheit haben.

Daher ist es wichtig, Maßnahmen, wie die Entwicklung und Bereitstellung von Flächen für Wohnungsneubau zu ergreifen.

Zur Erstellung neuer günstiger Wohnungen lehnen wir eine Wohnungsbauförderung alter Schule ab. Wir wollen keine soziale Entmischung der Quartiere, denn damit entstehen monofunktionale Strukturen für einseitige Nutzungsinteressen. Berlin soll eine Stadt mit attraktiven, vielfältigen aber auch sehr unterschiedlichen Quartieren bleiben. Daher ist es Aufgabe der Stadtentwicklung, hier Konzepte zu entwickeln, die auch unterschiedliche Wohnungsangebote in den verschiedenen Quartieren zulassen. Hierzu müssen die bestehenden Flächenreserven, wie Brachflächen, aktiviert und neu beplant werden. Wir begrüßen ausdrücklich die Revitalisierung und Aufwertung von Stadtteilen. Nur durch private Investitionen kann langfristig ein ausgewogenes und vielfältiges Wohnraumangebot in den unterschiedlichen Stadtteilen gewährleistet werden. Aber auch eine gezielte Subjektförderung statt einer allgemeinen Objektförderung ist ein Mittel, um eine langfristig ausgewogene, soziale Durchmischung der Quartiere zu ermöglichen.

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

Um langfristig eine ausreichende Wohnungsversorgung sicherzustellen, brauchen wir vor allem Wohnungsneubau. Nur durch den Neubau von Wohnungen können eine Verknappung von Wohnraum und damit verbundene Preissteigerungen vermieden werden. Dies wird im ausreichenden Volumen nur durch Private möglich sein. Deshalb bedarf es weiterer Flächenausweisungen für Wohnprojekte, besonders auch im Innenstadtbereich. Ebenso wollen wir landeseigene Grundstücke gezielt dafür nutzen, preiswerten Wohnungsbau zu ermöglichen. Diese sollen in einem Festpreisverfahren mit einem Wettbewerb um architektonische Qualität und nicht einfach zum höchsten Preis verkauft werden. Zusätzlich sollen die Vergaben landeseigener Grundstücke kleinteiliger werden, denn dies ermöglicht auch privaten Personen Wohneigentum neu zu errichten. Das gilt insbesondere für genossenschaftliches Bauen und Baugruppen, denen wir Chancen eröffnen wollen, ihre Pläne umzusetzen. Auf der anderen Seite muss die Entwicklung eines prosperierenden Wohnungsmarktes zu gelassen werden. Investitionen in Neubau und Sanierung müssen refinanzierbar sein.

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 Flächeninanspruchnahme muss nachhaltig erfolgen. Flächen müssen bedarfsgerecht und nachfrageorientiert entwickelt werden. Entwicklungen sollen auf diejenigen Bereiche konzentriert werden, bei denen eine gute Anbindung an technische Infrastruktur möglich ist. Dies bedeutet für die Entwicklung von Gewerbestandorten, dass sich diese primär an bestehenden Verkehrsanbindungen orientiert und für Wohngebiete, dass diese insbesondere dort entwickelt werden, wo sie heute schon gut mit Straßen und ÖPNV erreichbar sind.

Die FDP setzt sich dafür ein, dass unsere Stadt weiter wächst und Arbeitsplätze und Wohnungen geschaffen werden. Dabei sind zusätzliche Flächenversiegelungen unumgänglich. Diese sind jedoch zu begrenzen. So wollen wir vor Ausweisung neuer Baugebiete zuerst Baulücken schließen. Zur Kompensation zusätzlicher Flächenversiegelungen unterstützen wir die Entsiegelung in der Innenstadt (z.B. Hofflächen) und wollen die Dach- und Hofbegrünung fördern. Darüber hinaus muss die Kompensation von Flächenversiegelungen in Zusammenarbeit mit Brandenburg im Rahmen der Gemeinsamen Landesplanung stattfinden.

Zusätzlich muss die Zusammenarbeit von Berlin und seinen Umlandgemeinden bei der Entwicklung größerer Flächen optimiert werden. Dieses wird insbesondere an der Entwicklung der Flughafenflächen deutlich.

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?

Die aktuell bedeutsamste Frage ist, wie man künftig bezahlbaren Wohnraum ohne die Auflage milliardenschwerer Förderprogramme in der Innenstadt ermöglichen kann. Hierzu sollte eine IBA Antworten finden.

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?

Im Rahmen der Städtebauförderung halten wir die Programme, die vordringlich städtebauliche Missstände beseitigen, für wichtig und richtig. Es muss sichergestellt werden, dass das jeweilige Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben nicht erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegt. Hier wird das Land Berlin in den nächsten Jahren noch einen erheblichen Bedarf haben.

Im Bereich der Sozialen Stadt wollen wir weg von der Sozialraumorientierung und hin zu einer Chancengleichheit. Diese bedeutet für uns neben der Beseitigung städtebaulicher Missstände insbesondere 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?

Gestaltung und Architekturqualität muss in dieser Stadt wieder eine Rolle spielen. Uns ist die architektonische Gestaltung von Neubau bzw. der Erhalt hochwertiger, teils denkmalgeschützter Gebäude wichtig. Wir wollen mehr Wettbewerb und damit auch mehr Wettbewerbe. Insbesondere junge und kleine Büros, von denen es viele mit spannenden Ideen gibt, brauchen eine Chance. Diese wollen wir ihnen geben. Bei Festpreisvergaben landeseigener Grundstücke muss die städtebauliche und architektonische Gestaltung eine zentrale Rolle spielen. Wir begrüßen auch Diskussionen zur Gestaltung städtebaulich wichtiger Orte. Diese Diskussionen dürfen aber nicht zur Einschränkung der vorhandenen Gestaltungsfreiheit der Planer und Investoren oder deutlichen Zeitverzögerungen führen.

Darüber hinaus setzen wir uns für einen Masterplan und eine bedarfsgerechte Entwicklung der unterschiedlichen Brachflächen ein.