

Berlin, 16. Juli 2011

Wahlprüfsteine der SRL – Vereinigung für Stadt, Regional- und Landesplanung

A 100:

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 A 100 in diese Strategie?

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

Berlin hat eine hervorragende Infrastruktur. Wir werden sie weiter verbessern und ausbauen. Die SPD steht für den Ausbau der Infrastruktur – für exzellente Verkehrswege, für schnelle Anbindungen an Europa und die Welt sowie für effiziente Netze. Wir werden auch in den kommenden fünf Jahren in die Berliner Infrastruktur investieren und damit günstige Bedingungen für Investoren schaffen.

Gemeinsam mit Brandenburg und dem Bund realisieren wir bis 2012 das größte Infrastrukturprojekt im Osten Deutschlands – den neuen Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg International, benannt nach dem ehemaligen Regierenden Bürgermeister und Friedensnobelpreisträger Willy Brandt. Durch eine gute Entwicklung des neuen Flughafens und seines Umfelds, durch die Verknüpfung mit Adlershof und leistungsstarken Verkehrswegen in die Stadt entstehen zehntausende Arbeitsplätze. Wir wollen einen erfolgreichen Airport mit Flugverbindungen in die ganze Welt. Dabei werden wir dafür kämpfen, dass so wenig Menschen wie möglich durch den Lärm der startenden und landenden Flugzeuge belastet werden.

Im Rahmen eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes, das Wohngebiete und die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet, wollen wir die Autobahn A 100 bis zum Treptower Park verlängern. Das Vorhaben ist in ein Gesamtkonzept eingebettet, das vielfältige Maßnahmen zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung in Berlin, wie z. B. die Beschleunigung von Straßenbahn und Bus, eine effiziente Parkraumbewirtschaftung sowie die Steigerung des Fahrradverkehrs, umfasst.

Zudem wollen wir die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Berlin u. a. durch folgende Infrastrukturprojekte verbessern: Stockholm, Malmö, Kopenhagen und Berlin werden mit tels ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr verbunden. Die Schienenverbindungen von Berlin zu den Ostseehäfen Rostock und Stettin werden auf 160 km/h ausgelegt. Wir werden darauf drängen, dass die neue Nord-Süd-Achse südlich von Berlin nach Wien und Budapest über Dresden und Prag für 200 km/h ausgebaut wird. Warschau und Berlin müssen zusammenrücken. Daher fordern wir die Verlängerung der bis 2019 in Polen geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke Warschau–Łódź–Poznań („Y-Projekt“) bis nach Berlin. Wir werden Berlin zum Verkehrsknoten zwischen Nord und Süd sowie Ost und West weiterentwickeln.

Förderung des Umweltverbunds:

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 SPD setzt auf Mobilität in Berlin. Gute Mobilität für alle ist eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und das Zusammenleben in Berlin. Gleichzeitig leistet der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wichtige Beiträge für Klimaschutz und Ressourcenschonung.

Wer Arbeitsplätze in Berlin schaffen will, muss moderne Mobilität in der Stadt schaffen und erproben. Die SPD will Berlin zur Vorreiterin einer nachhaltigen Stadtentwicklung machen. Wir bauen dabei auf einen ökologischen Verkehrsmix, regenerative Energien, Ressourceneffizienz und Klimabewusstsein. Die SPD minimiert in Berlin die Belastungen für die Menschen durch die Förderung ökologischer Antriebsarten wie Elektro- und Hybridmotoren.

Wir wollen den ÖPNV ökologischer gestalten. Busse und Bahnen werden auf umweltfreundliche Techniken wie Erd- und Biogas, Brennstoffzellen und regenerative Energien umgestellt. Darüber hinaus betreiben wir gemeinsam mit der BVG weiterhin die Grundsanie rung und Qualitätsverbesserung von U- und Straßenbahnen.

Wir fördern den Ausbau der Straßenbahn und werden insbesondere die Tramlinien zum Hauptbahnhof, vom Alexanderplatz bis zum Potsdamer Platz und vom S-Bahnhof Adlershof nach Johannisthal realisieren.

Wir fördern den Fuß- und Fahrradverkehr. Wir wollen den schon hohen Anteil an Fahrradverkehr noch weiter ausbauen. Die SPD unterstützt den Fußgängerverkehr durch gezielte Maßnahmen. Der von der SPD-geführten Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erarbeitete Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) räumt dem Fußverkehr einen großen Stellenwert ein. Bis 2020 sollen durch ein Sonderprogramm alle wesentlichen Fußgängerüberwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei umgebaut werden. In zehn Modellprojekten sollen im Verlauf der nächsten Legislaturperiode beispielhaft fußverkehrsfördernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Dazu gehören die Entwicklung von Kriterien wie Fußgängerfreundlichkeit von Einkaufsstraßen und die Erarbeitung teilräumlicher Fußverkehrsnetze.

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

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist für die SPD ein wichtiges Anliegen. Dafür hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den letzten Jahren schon sehr viel getan. Insgesamt wurden seit 2006 über 100 km neue Radwege und Radfahrstreifen angelegt. Diese erfolgreiche Fahrradstrategie wollen wir fortsetzen. Der sozialdemokratisch geführte Senat hat ein 660 km langes Fahrradrouthenetz beschlossen. 70 Prozent davon sind heute bereits gut befahrbar. Bis spätestens 2015 soll das Gesamtnetz fertig sein. Die Bezirke sind aufgefordert, eigene, ergänzende Netze zu schaffen. Zum Beispiel hat der Bezirk Steglitz-Zehlendorf unter seinem sozialdemokratischen Baustadtrat gerade vor kurzem ein eigenes „Nebenrouthenetz“ beschlossen, in dessen Verwirklichung der Bezirk in den nächsten Jahren investieren will.

Wo dies möglich ist, spricht aus Verkehrssicherheitsgründen vieles für die Anlage von Radfahrstreifen statt herkömmlicher Fahrradwege auf dem Gehweg. Das wird an vielen Stellen schon getan. An vielen Bushaltestellen, S- und U-Bahnhöfen können die Bürgerinnen und Bürger sehen, dass es zahlreiche neue Fahrradstellanlagen gibt. Bis 2012 werden im Rahmen unserer Radverkehrsstrategie zusätzlich rund 3.000 teilweise überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an U-Bahnhöfen, Straßenbahn- und Express-Bus-Haltestellen entstehen.

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

Wir wollen vor allem die Tramlinien zum Hauptbahnhof, vom Alexanderplatz bis zum Potsdamer Platz und vom S-Bahnhof Adlershof nach Johannisthal realisieren.

Auto& Co.

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?

In Berlin wurde die Elektromobilität mit der Straßenbahn erfunden und wir werden sie durch verschiedene Verkehrsmittel, wie Auto und Fahrrad, weiterentwickeln. Klaus Wowereit hat den Aufbau Berlins als Zentrum der Elektromobilität vorangetrieben und mit Partnern in der Wirtschaft die Gründung der Agentur für elektrische Mobilität (eMo) angeschoben. Das Land Berlin strebt mit dem Bund und der Industrie eine Zukunftspartnerschaft E-Mobilität an.

Berlin soll als herstellernerutraler Standort in Kooperation mit Industrie, Forschung und Bundesregierung zu einem Zentrum der Mobilität entwickelt werden. Unsere Stadt wird dabei zur Vorreiterin in der Anwendung und zur Anbieterin modernster Antriebs- und Batterietechnik entwickelt. Im Steuerungskreis Industriepolitik wird Klaus Wowereit die Standort-

werbung in Abstimmung mit den Partnern der Wirtschaft und Gewerkschaften weiter vorantreiben.

Bis 2020 sollen 100.000 Elektroautos in Berlin fahren. Berlin wird damit zum Showroom für Elektromobilität. In Tegel und Tempelhof wollen wir Produktion und Test von Komponenten moderner Antriebe konzentrieren. Die Technische Universität, die Beuth-Hochschule und andere Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen sind dabei wichtige Partner.

Die SPD wird die Lade-Infrastruktur in Berlin für E-Autos im öffentlichen Straßennetz und auch in Tiefgaragen und Parkhäusern verbessern. Wir werden sicherstellen, dass im Jahre 2020 schnelles Aufladen in allen Teilen der Stadt barrierefrei möglich wird.

Wohnungspolitik

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

Berlin ist Mieterstadt, mehr als 85% der Berlinerinnen und Berliner leben zur Miete. Der Anteil einkommensschwacher Haushalte in Berlin ist allerdings immer noch sehr hoch. Für sie ist die Entwicklung der Mieten bei kleineren Wohnungen gerade in der Innenstadt besonders problematisch. Bei einer Neuvermietung steigen die Mieten im Innenstadtbereich derzeit vielerorts um 30 %. Wer z.B. in Friedrichshain-Kreuzberg eine neue Wohnung sucht, muss deshalb oftmals fast die Hälfte seines Einkommens für die Miete aufbringen – somit wird es immer schwerer, eine adäquate Wohnung zu finden.

Diese Preisentwicklung bei Neuvermietungen übt bereits jetzt Druck auf die Bestandsmieten aus. Mieterhöhungen in laufenden Mietverträgen werden immer häufiger.

Der Berliner Mietenspiegel bietet einen gewissen Schutz, auch wenn festzustellen ist, dass die vorhandenen Spielräume für Mieterhöhungen von den Vermieterinnen und Vermietern ausgeschöpft und teilweise sogar versucht wird, sie zu überschreiten.

Auch die Mietensituation in den Sozialbauwohnungen gibt Anlass zur Sorge. Schon heute haben rund 37 Prozent der Sozialmietwohnungen in Berlin eine höhere Miete als vergleichbarer Wohnraum nach dem Mietspiegel.

Trotz aller Probleme gilt aber, dass das Mietenniveau in Berlin noch immer deutlich unterhalb des Niveaus von Metropolen wie München und Hamburg liegt.

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

Die SPD will in den nächsten Jahren Wohnungsneubau in Berlin anregen. Den städtischen Wohnungsbaugesellschaften wollen wir verbilligt bzw. kostenfrei landeseigene Grundstücke für den Wohnungsbau zur Verfügung stellen. Dann können sie kostengünstiger Wohnungen bauen. Den Wohnungsbestand im öffentlichen Besitz wollen wir auf 300.000 Wohnungen

erhöhen. Auch für Genossenschaften und Baugruppen wollen wir über den Liegenschaftsfonds vergünstigt Grundstücke zur Verfügung stellen. Anfang August hat die SPD-Abgeordnetenhausfraktion ein Programm zur Förderung genossenschaftlichen Wohnungsbaus der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Geld dafür soll aus den 30 Millionen Euro aufgebracht werden, die die Eigentümer der GSW im vergangenen Jahr als Gegenleistung für die Zustimmung des Landes zum Börsengang gezahlt haben.

Die SPD will eine Begrenzung von allgemeinen Mieterhöhungen. Künftig soll die Miete innerhalb von vier Jahren nicht mehr als um 15 Prozent steigen dürfen. Das wollen wir über eine Bundesratsinitiative erreichen. Gegenwärtig sind bis zu 20 Prozent innerhalb von drei Jahren erlaubt. Außerdem haben wir auf unserem Landesparteitag im Juni 2010 beschlossen, dass die städtischen Wohnungsbaugesellschaften zu einer aktiven Mieten begrenzenden Politik verpflichtet werden sollen. Sie sollen auch bei Neuvermietungen die Wohnungsmiete auf den Vergleichswert des Mietspiegels begrenzen.

Anreize zur Wohnungsmodernisierung, insbesondere zu energetischer Modernisierung, sind wichtig. Die Berliner SPD möchte aber verhindern, dass das alleine auf Kosten der Mieter geht. Deshalb möchte die Berliner SPD über eine Bundesratsinitiative eine Absenkung der zulässigen Modernisierungsumlage erreichen. Der Vermieter soll nach Modernisierungsmaßnahmen nur noch 9 statt bisher 11 Prozent der Modernisierungskosten auf die Miete aufschlagen können. Darüber hinaus streben wir an, dass zukünftig nur noch die tatsächlichen Modernisierungskosten umgelegt werden können.

Zur Entspannung der Mietensituation in den Sozialbauwohnungen hat der SPD-geführte Senat eine Gesetzesinitiative für ein Wohnraumgesetz gestartet, die das Abgeordnetenhaus am 23.6.2011 beschlossen hat. Das Wohnraumgesetz leistet die Hilfe, die in der gegebenen Situation rechtlich möglich ist. Es beruht auf einer Art Geschäft auf Gegenseitigkeit: Die vorzeitige Ablösung der Förderdarlehen mit einem Preisabschlag gegen die Verpflichtung zur Mietpreisbegrenzung. Außerdem gibt es verlängerte Fristen, um sich als Mieter zu entscheiden, ob sie die geforderte Mieterhöhung akzeptieren sowie eine Verlängerung der Kündigungsfristen für betroffene Mieter. Dass manche weitergehende Schutzregelungen wünschen, können wir gut nachvollziehen, sehen aber keine verfassungsrechtliche Grundlage für den damit verbundenen Eingriff in das Eigentumsrecht des Vermieters.

Berlin und Brandenburg

Frage 9: Wo sehen Sie Orientierungsbedarf 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?

Berlin und Brandenburg arbeiten planungsrechtlich eng zusammen. Die Gemeinsame Landesplanung (GL) schafft Grundlagen für Wirtschaftsförderung und Infrastrukturentwicklung. Das inhaltlich breit angelegte Leitbild „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ wirkt durch das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) und den Landesentwicklungsplan (LEP B-B) an der Umsetzung des Konzepts „Stärken stärken“ mit. Die ressourcenschonende und nachhaltige Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale erfahren durch den demographischen Wandel eine besondere Bedeutung und neue Herausforderung.

Besonders durch die räumlichen Schwerpunktsetzungen wird auf die veränderten Rahmenbedingungen vor Ort eingegangen.

Vorgaben für einen sparsamen Umgang mit Flächen und für die Inanspruchnahme nicht erneuerbarer natürlicher Ressourcen sind genauso bedeutend wie die Festlegung des Prinzips „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Damit trägt die GL zur nachhaltigen Entwicklung des Gesamtraums und zu einer integrierten Entwicklung der ländlichen Räume bei. Auch hier spielen Informationsvermittlung, Transparenz und Mitsprache eine besonders wichtige Rolle. Gerade die Integration in den europäischen Kontext, z.B. auf Grundlage des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) vermittelt Grundsätze, die eine gemeinsam getragene Vision der strategischen Raumentwicklung darstellen: ein ausgewogenes und polyzentrisches Städtensystem und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land, gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen, nachhaltige Entwicklung, intelligentes Management und Schutz von Natur und Kulturerbe.

Eine dritte IBA für Berlin

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

Die IBA 2020 wird sich nicht nur einem Thema, Verfahren oder Akteur widmen, sondern eine Chance für die Entwicklung einer modernen und nachhaltigen Stadt ausprobieren. Neue Verfahren und Angebote der Partizipation und Teilhabe können in diesem Labor getestet werden, neue Partnerschaften für die Stadt gesucht und innovative Formen des gleichberechtigten Dialoges gefunden werden.

Vor dem Hintergrund der historischen Geschichte von Bauausstellungen in Berlin werden auch hier die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts thematisiert und zur Lösungsfindung zur Diskussion gestellt. Die IBA 2020 wird deshalb Berlin auch international positionieren: für ein urbanes Projekt, welches Akteure, Prozesse und Bauten in den Mittelpunkt stellt.

Strategien für die gemischte Stadt mit kurzen Wegen sprechen die Menschen in ihren verschiedenen Lebensplanungen und –zielen an. Die Stadt wird ökologisch und demokratisch zugleich gedacht und bietet Raum für vielfältige Interessen und urbanen Zusammenhalt. Sie muss Platz für alle und alles schaffen zu jeder Zeit.

Dementsprechend werden neue städtebauliche Formen, ästhetische Dimensionen und funktionale Mischung für die Stadt des 21. Jahrhunderts neu gedacht. Städtische Grundfunktionen wie Wohnen, Arbeiten, Lernen, Freizeit und Versorgung werden in das Gewand moderner Gesellschaft gewoben und gleichzeitig die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den städtischen Raum thematisiert. Urbanes Leben ist attraktiv und bietet Freiraum für Jung und Alt: Neuerschließung, Umnutzung, Neubau, Freiflächennutzung sowie die Herausforderungen des Klimawandels werden wichtige Themen sein.

In den drei IBA-Strategien Hauptstadt, Raumstadt und Sofortstadt werden die Stadt als Schaufenster und Gesellschaftsmodell, der Raum als natürliche Ressource und Kapital der

Stadt sowie der dynamische Prozess des Planens und Bauens beispielhaft und übergreifend diskutiert und in einem kreativen Rahmen zur Diskussion gestellt.

Zukunft der Sozialen Stadt

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

Der Erhalt des sozialen Zusammenhalts und seine Wiederherstellung, wo er verloren gegangen ist, werden auch in den nächsten Jahren eine der herausragenden Zielstellungen für die SPD bleiben. Der Senat hat mit dem Quartiersmanagement und den darauf aufbauenden „Aktionsräumen Plus“ Instrumente der Intervention entwickelt, die durch Beteiligung und Partizipation der Bürgerinnen und Bürger und die Bündelung staatlicher Angebote die Nachbarschaften, die Quartiere und Stadtteile stabilisieren. Die Menschen bringen sich wieder ein in ihrem Kiez, sie haben teil im wahrsten Sinne des Wortes, sie reden und arbeiten miteinander. Inzwischen werden in diesen Gebieten zig tausende Stunden ehrenamtlicher Arbeit pro Jahr geleistet und damit Brücken geschaffen zwischen den Menschen, aber auch zu Qualifikation, Integration und Arbeitsmarkt.

Diese Arbeit, die inzwischen von vielen anderen Städten als vorbildlich übernommen worden ist, wie z. B. die Stadtteilmütterprojekte, werden wir fortsetzen, auch wenn wir von der schwarzgelben Politik auf Bundesebene nicht mehr hinreichend unterstützt werden, denn es gibt dazu keine Alternative, wenn wir den sozialen Zusammenhalt auch in Zukunft sichern wollen.

Die SPD lehnt die durch die Bundesregierung beschlossene massive Kürzung der Städtebauförderung ab. Die Mittel für Städtebauförderung werden in Berlin bislang erfolgreich eingesetzt. Städtebauförderung ist ein unverzichtbarer Faktor für die Soziale Stadt. Sie gibt seit vielen Jahren wichtige Impulse und unterstützt die Städte bei gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen. Nach Berechnungen des DIW löst 1 Euro Städtebauförderung 8 Euro weitere öffentliche und private Investitionen aus. Die Kürzungen wirken sich deshalb auch negativ auf die Beschäftigung im Baugewerbe und Handwerk aus.

Zukünftige Schwerpunkte der Stadtentwicklung

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

Stadtentwicklung lebt vom kritischen Diskurs eines jeden in der Stadtgesellschaft. Zu einer lebhaften Diskussion gehören aber auch Transparenz und Mitsprache sowie das Wissen, wie man sich einbringen kann. Hier muss in den nächsten Jahren auch an einer Schule des Sehens gearbeitet werden.

Städtebau sehen und verstehen bedeutet aber auch, dass eine neue Qualität im Städtebau erreicht wird. Offene Wettbewerbe z.B. und kreatives Zusammenarbeiten sollen in Berlin für neue Qualität sorgen.

Transparenz wird an Bedeutung gewinnen in Situationen der Akzeptanz von Bauprojekten in der Stadt. Dazu gehört eine stärkere Beteiligung der Bevölkerung in einem planungsrechtlichen Rahmen, der konsensual und umfassend den Interessen Raum bietet.

Transparenz gehört aber auch in den Kosten- und Bauablauf größerer Projekte sowie eine umfassende Absprache der entsprechenden Leistungsträger.

Neben den großen Projekten der Stadtentwicklung wie die Entwicklung und Realisierung der Nachnutzung Tempelhofs und Tegel, der Entwicklung neuer Stadtpotenziale wie die Heidestraße, der Attraktivierung und neuen Diskussion über vorhandene Stadtteile wie die City West oder dem Alexanderplatz, gehören auch die kleinen und mittleren Zwischennutzungs-, Bau- und Brachflächen in den Bezirken in den strategischen Fokus.

Eine intelligente Flächennutzung in Zusammenarbeit mit den Bezirken, die eine umfassende und ressortübergreifende Nutzungsstrategie entwickeln, wird zukunftsweisend für Berlin. Dazu gehört auch das sozialräumliche Denken und Handeln in der Rahmenstrategie Soziale Stadt.

Eine Berücksichtigung ökologischer und klimapolitischer Erkenntnisse und Strategien in den Planungen der Stadt, vom Planungsrecht zur Flächennutzung und ressourcenschonendem Bauen und Wohnen wird auch zukünftig, neben den beschriebenen Themenfragen, eine große Rolle spielen.