

**Fragen der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (SRL)
Regionalgruppe Berlin/Brandenburg
zu den Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin**

A 100

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 A 100 in diese Strategie?

Frage 2: Wie würden 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?

(Antwort zu Frage 1 und 2:)

DIE LINKE lehnt den Weiterbau der A 100 grundsätzlich ab. Ein innerstädtischer Autobahnring widerspricht sowohl den Ansprüchen an eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung als auch den Klima- und Umweltzielen der Berliner Stadtpolitik. Der Osten und Südosten Berlins braucht als Alternative sowie zur Entlastung der Wohngebiete und für eine bessere Verkehrsanbindung in Richtung Flughafen BBI eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie tangentielle Verbindungen auf der Schiene und der Straße. Der Weiterbau der A 100 würde Transit-Schwerlastverkehr in die Stadt ziehen, statt diesen über den Berliner Außenring abzuleiten.

DIE LINKE setzt sich für eine neue Finanzierungsregelung für Bundesfernstraßen ein. Auch Bundesmittel sollen vorrangig für die Sanierung vorhandener Verkehrsinfrastruktur, den Lärmschutz an vorhandenen Bundesfernstraßen sowie bei Bedarf für sonstige Bundesstraßen verwendet werden. Auf Bundesebene müssen die Investitionen in die Verkehrsanbindung der Bundeshauptstadt gesichert werden, um insbesondere die Schienenanbindung Berlins nach Ost- und Südeuropa zu verbessern.

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 LINKE strebt die Ausweitung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs im Modal-Split an, zulasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die bisherige Finanzierung der Verkehrswege spiegelt nicht die positive Berliner Entwicklung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes wider. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr sind viel zu viele Straßenneubaumaßnahmen vorgesehen, deren Finanzierung zulasten des Ausbaus des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gehen würde.

DIE LINKE fordert einen Investitionsschwerpunkt im Bereich des Umweltverbundes, insbesondere zum Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes. Die Mittel für den Radverkehr sollen für mehr Verkehrssicherheit (z.B. bessere Abmarkierungen), für das Anlegen von Radfahrstreifen auf der Straße, die Verknüpfung der Radwege zu einem besseren Netz und den Ausbau der Radrouten verwendet werden. Der kontinuierliche Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur muss fortgesetzt werden und durch bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege ergänzt werden. Die Kombination von Landesmitteln und Mitteln aus Wirtschaftsförderung (GA-Mittel) muss unbedingt fortgeführt werden. Ein Anstieg der jetzt verwendeten Summe für den Radverkehr insgesamt ist unbedingt zulasten der Ausgaben im Straßenneubau zu realisieren.

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 LINKE fordert grundsätzlich eine gerechtere Aufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbundes. Sie unterstützt Forderungen, an allen Hauptverkehrsstraßen Radstreifen einzurichten. Dem Fußgängerverkehr, der einen hohen Anteil des Berliner Verkehrs einnimmt, sollen ausreichend breite Gehwege zur Verfügung stehen, die sich die Fußgänger nicht mit Radfahrern teilen sollen. Der Radverkehr soll auf Hauptverkehrsstraßen entweder auf einer gemeinsam zu nutzenden Busspur oder als abmarkierter, ausreichend breiter Radfahrstreifen (nicht Angebotsstreifen) geführt werden. Keinesfalls soll er auf den Fußweg verwiesen werden und damit aus dem Sichtfeld der Autofahrer (wie zum Beispiel in der Frankfurter Allee) verschwinden. Die daraus resultierenden Unfallgefahren müssen schrittweise abgebaut werden.

DIE LINKE möchte, dass die Kombination von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefördert wird. Da in den öffentlichen Verkehrsmitteln der Platz für die Mitnahme von Fahrrädern begrenzt ist, sollen Abstellanlagen für Fahrräder an wichtigen Haltestellen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. In den vergangenen Jahren wurden tausende neue Abstellplätze errichtet. An wichtigen Bahnhöfen sind diese aber immer noch nicht ausreichend. Der Straßenraum muss hierfür ggf. zu Lasten des ruhenden Verkehrs zur Verfügung gestellt werden.

Wichtig ist die weitere kontinuierliche Verknüpfung der Radfahrmöglichkeiten sowohl im eigenen oder gemischten Radwegenetz als auch mit anderen Verkehrsträgern. Projekte wie Call-a-Bike sollten weiter unterstützt werden. Eine flächendeckende Ausdehnung solcher „öffentlicher“ Fahrradnutzung, mindestens innerhalb des S-Bahn-Rings, aber auch in bezirklichen Zentren wäre anzustreben.

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?

Investitionen in die Erweiterung des Straßenbahn-Netzes sind in der kommenden Legislaturperiode besonders wichtig. Innerhalb der nächsten fünf Jahre sollte das Netz bereits um die wichtigsten Strecken erweitert sein und Planungen für weitere Netzerweiterungen vorangetrieben werden. Für am dringlichsten halten wir folgende Streckenabschnitte:

- Verlängerung der Neubaustrecke Invalidenstraße-Hauptbahnhof nach Moabit (zunächst zum U-Bahnhof Turmstr.)
- Neubaustrecke Alexanderplatz-Kulturforum mit Option auf Verlängerung über Potsdamer Straße - Hauptstraße nach Rathaus Steglitz.

Die Verlängerung des Straßenbahnnetzes durch die Innenstadt verspricht die meisten Fahrgastgewinne. Die Systemvorteile gegenüber dem Busbetrieb (höhere Kapazität, höhere Geschwindigkeit) kämen voll zum Tragen.

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?

Wenn der jetzige motorisierte Individualverkehr (MIV) eins zu eins durch elektrische Antriebe ersetzt wird, kann nur ein geringer Teil der städtischen Verkehrsprobleme gelöst werden. Es bleiben z.B. der große Flächenverbrauch und das erhöhte Unfallrisiko. Elektromobilität wird nur begrenzt stadtverträglich sein. Daher plädiert DIE LINKE im Kontext der Elektromobilität für eine Strategie, welche die Minderung des MIV und die Stärkung des Umweltverbundes zum Ziel hat. Den Ausbau stadtverträglicher Elektromobilität verfolgen wir mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes und der Stärkung von S- und U-Bahn. Mit diesen elektrisch angetriebenen Verkehrsmitteln gibt es in Berlin einen hohen Anteil öffentlicher Elektromobilität. Die intelligente Verknüpfung mit neuen Konzepten der automobilen Elektromobilität besonders für Taxen, Busse, Mietwagen und Carsharing trägt zur Stärkung des Umweltverbundes bei. Wir wollen Berlin zu einer bundesweiten Modellregion für moderne innovative Technologien auf dem Feld der Elektromobilität ausbauen. Das Land Berlin fördert bereits diese Entwicklung. Durch die Möglichkeit der Verknüpfung und Wahloptionen der Verkehrsmittel bietet die Metropole beste Voraussetzungen für ein erfolgreiches Modell großstädtischer Mobilität innerhalb des Umweltverbundes.

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 LINKE sieht dringenden Handlungsbedarf, und das bereits seit ein paar Jahren. Anders als die Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer (SPD), die jahrelang von einem entspannten Berliner Mietenmarkt sprach, haben wir schon den Mietspiegel 2007 als einen Warnschuss verstanden. Die Anspannung resultiert aus einer wachsenden Zahl von Haushalten. Während in den letzten zehn Jahren die Zahl der Einwohner in Berlin um rund 50 000 gestiegen ist, ist die Zahl der Haushalte um rund 200 000 gestiegen. Das heißt, es sind nochmal so viele Haushalte dazu gekommen, wie es z. B. Haushalte in Friedrichshain-Kreuzberg gibt. Auch aufgrund einer zahlungskräftigen Nachfrage steigen die Mieten, insbesondere in den innerstädtischen Wohnquartieren, seit einigen Jahren stark an.

Haushalte mit geringem Einkommen werden aus den aufgewerteten Innenstadtquartieren in die Großsiedlungen an den Stadtrand abgedrängt. Der soziale Zusammenhalt und Ausgleich in der Stadt ist zunehmend gefährdet. DIE LINKE tritt dafür ein, die soziale Bevölkerungsmischung in den Wohnquartieren zu erhalten und der zunehmenden sozialräumlichen Spaltung der Stadt entgegenzuwirken.

Preisgünstige Mietwohnungen werden knapp. DIE LINKE hat zur Bewertung des Leerstandes selbst eine Studie in Auftrag gegeben, um die Wohnungsversorgung in Berlin beurteilen zu können. Ergebnis ist eine Unterversorgung mit Wohnraum besonders bei Einpersonenhaushalten. Für sie stehen nicht genügend kleine Wohnungen zur Verfügung. Preisgünstige kleine, aber auch preisgünstige große Mietwohnungen für Familien werden knapp. Sinkende Leerstandszahlen, eine sich

verschlechternde Wohnungsversorgung und steigende Angebotsmieten bei stagnierenden Einkommen sind Faktoren, die einen angespannten Wohnungsmarkt und beginnende Wohnungsknappheit signalisieren. Da absehbar auch der Leerstand in den Außenbezirken auf ein niedriges Niveau sinken wird, kommt DIE LINKE zum Schluss, dass Berlin nicht um ein Programm für bezahlbaren Wohnungsneubau herum kommt.

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

Um auf die sozialräumlichen Entwicklungen politisch Einfluss nehmen und Verdrängungsprozesse verhindern zu können, brauchen wir einen Mix aus wohnungs-, sozialpolitischen und städtebaurechtlichen Instrumenten auf Bezirks-, Landes- und Bundesebene. Einige davon konnten wir bereits politisch durchsetzen. Hierzu zwei Beispiele: Bei der Umwandlung von Wohnungen in Eigentum sind in Berlin Mieterinnen und Mieter künftig besser vor Kündigungen wegen Eigenbedarfs geschützt. Die entsprechende Verordnung wird nun von bisher vier auf sechs Bezirke ausgeweitet. Dadurch beträgt der Schutz für Mieterinnen und Mieter vor Kündigung wegen Eigenbedarfs oder wirtschaftlicher Verwertung sieben statt der üblichen drei Jahre. Weitere Gebiete, die sich entsprechend entwickeln, können auf der Basis eines jährlichen Monitorings hinzukommen. Damit ist es möglich, auf aktuelle Entwicklungen schneller zu reagieren und Verdrängung zu vermeiden. Der Forderung der Linksfraktion nach einer Verlängerung und räumlichen Erweiterung des Kündigungsschutzes bei der Umwandlung von Wohnungen in Eigentum wurde damit Rechnung getragen. Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften sollen breiten Bevölkerungsschichten stadtwweit Wohnraum zu angemessenen Mietpreisen zur Verfügung stellen. Das muss sich auch in einer Vermietungspraxis widerspiegeln, die einer Verdrängung von Beziehern von Transferleistungen und Geringverdienenden insbesondere aus den innerstädtischen Stadtteilen entgegen wirkt. Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften sind angehalten, die ortsübliche Miete ausschließlich auf Grundlage des Mietspiegels zu ermitteln und sich auch bei Modernisierungen und Neuvermietungen am Mietspiegel zu orientieren. Auch das hat DIE LINKE durchgesetzt.

DIE LINKE setzt sich für den Neubau von bezahlbaren Wohnungen ein, als ein Baustein einer neuen sozialen Wohnungspolitik. Der zusätzliche Neubau in einer Größenordnung von 3000 Wohnungen jährlich soll für Haushalte mit geringem bzw. durchschnittlichem Einkommen zur Verfügung gestellt werden. Die Wohnungen sollen überwiegend von den sechs städtischen Wohnungsbaugesellschaften, aber auch von Genossenschaften, Baugruppen und privaten Investoren errichtet werden. Sie müssen einer Mietpreis- und Belegungsbindung unterliegen.

Den städtischen Wohnungsbaugesellschaften soll es über eine Neuausrichtung der Liegenschaftspolitik des Landes ermöglicht werden, landeseigene Grundstücke günstig zu erwerben. Durch günstige Grundstücke kann der künftige Mietpreis bereits gesenkt werden. Um sozial verträgliche Mieten zu erreichen sind dennoch neue Förderprogramme erforderlich, etwa nach Hamburger Vorbild. Eine Neuauflage des alten Westberliner Sozialen Wohnungsbaus wird es mit der LINKEN nicht geben. Denn dieser förderte die Eigentümer und nicht die Mieter. DIE LINKE will erreichen, dass die Mieten für Sozialwohnungen künftig im Regelfall etwa zehn Prozent unterhalb der ortsüblichen Vergleichsmiete liegen.

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?

Berlin und Brandenburg unterhalten mit der Landesplanungsabteilung für die Raumordnung und Landesplanung bundesweit die einzige oberste Zweiländerbehörde in diesem Bereich. Die Zusammenarbeit in Fragen der räumlichen Entwicklung erfolgt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms (LEPro 2007) und dem Landesentwicklungsplan (LEP B-B).

Die räumliche Entwicklung von Berlin und Brandenburg sollte dabei stets anhand konkreter Probleme verbessert werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind die Verkehrsfragen:

Berlin und Brandenburg wachsen zusammen. Damit dies beim Verkehr weiterhin nicht hauptsächlich per Pkw geschieht, setzt sich DIE LINKE dafür ein, mehr Verkehrsleistungen auf den bestehenden Regionalbahn- und S-Bahn-Strecken zu bestellen. Zwischen den Berliner Außenbezirken und Brandenburg muss eine bessere Abstimmung des ÖPNV-Angebotes erfolgen.

Auch die Inbetriebnahme des gemeinsamen Flughafens Berlin-Brandenburg International BER erfordert weiterhin eine enge Zusammenarbeit der beiden Länder. Vor der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg müssen die Flugrouten von Ost und West für Starts und Landungen so festgelegt werden, dass Sicherheit und Lärmschutz bestmöglich umgesetzt werden. Für die Menschen in Berlin und Brandenburg, die im Umfeld des Flughafens leben, sollen Schutzmaßnahmen und Nachteilsausgleich zügig, sachgerecht und unkompliziert erfolgen. DIE LINKE setzt sich für ein konsequentes Nachtflugverbot ein. Wir wollen eine möglichst geringe Belastung der Anwohner bei Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens. Unter dieser Maßgabe streben wir eine Ausweitung der Kernzeit auf 23 bis 6 Uhr an. Die verbleibenden notwendigen Starts und Landungen sollen in der Nachtzeit ausschließlich von der Südbahn erfolgen.

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: Welches 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 Internationale Bauausstellung muss gesamtstädtische Impulse setzen. Deshalb brauchen wir einen neuen Ansatz für eine klimagerechte soziale Stadterneuerung. Im Rahmen der geplanten Internationalen Bauausstellung (IBA) als stadtweite Klima-IBA sollen Bausteine für eine energetische Stadterneuerung entwickelt und erprobt werden. Quartiersbezogene Energieerzeugungskonzepte, Nahwärmelösungen auf der Basis erneuerbarer Energien gehören genauso dazu wie ökologisch fortschrittliche und sozial integrative, d.h. für breite Schichten der Bevölkerung bezahlbare Wohnungsbauvorhaben in Alt- und Neubauten.

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?

Bisher hat Rot-Rot die Kürzung der Städtebauförderung durch andere Mittel ausgeglichen. Das geht aber nicht auf Dauer. Mit der Kürzung beim Programmteil „Soziale Stadt“ zeigen CDU/CSU und FDP ihre unsoziale Ausrichtung. Berlin benötigt die vollen Zuweisungen, um die Zielstellung des Quartiersmanagements oder der Aktionsräume plus weiter verfolgen zu können, die insbesondere darin besteht, die Kieze zu stabilisieren und die soziale Durchmischung zu erhalten. Kontrolliert werden müssen künftig aber viel stärker die Wirkung und die Zielgenauigkeit der eingesetzten Finanzmittel. Die Wirksamkeit der eingesetzten Finanzmittel muss aber regelmäßig überprüft werden. Die vielfältigen Erfahrungen aus den Quartiersmanagements, den Quartiersräten, den Kiezfonds und soziokulturellen Netzwerken gilt es auch in Zukunft zu nutzen. DIE LINKE steht für eine Quartiersentwicklung, die alle dort lebenden Bewohnerinnen und Bewohner anspricht und einbindet.

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?

Während die Nachnutzung des Flughafens Tempelhof die letzten Jahre im Rampenlicht stand und die Entwicklung als Park sicher noch Jahre in Anspruch nimmt, eröffnet die Schließung des Flughafens Tegel ebenfalls ungeahnte Möglichkeiten. Die Nachnutzung wird auf Initiative des rot-roten

Senates frühzeitig debattiert und planerisch sorgfältig vorbereitet. DIE LINKE unterstützt die breit getragenen Entwicklungsziele für ein modernes Industrie- und Technologiezentrum im Bereich der bereits bebauten und versiegelten Flächen. Das Interesse der Beuth-Hochschule zur Errichtung eines Campus begrüßt DIE LINKE und will die Eignung der Terminalbauten hierfür prüfen. Die Lage am Landschaftsraum Tegeler Forst ermöglicht eine umfassende Renaturierung von Randflächen und eine umweltgerechte Verflechtung mit den benachbarten Wohnsiedlungen und Stadtteilen. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz muss verbessert werden.

DIE LINKE wird die Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung und bei Großprojekten ausweiten und fördern. Frühzeitige Beteiligung und Prüfung von Alternativen, Transparenz bei der Erörterung und Abwägung sowie eine verbesserte gerichtliche Überprüfbarkeit von Verwaltungsentscheidungen hilft, Fehlplanungen und langjährigen Streit zu vermeiden. Bürgersinn und bürgerschaftliches Engagement müssen und können deutlich gestärkt und unterstützt werden.