

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>A 100</b> 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.</p> <p>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?</p>	<p>Infrastrukturausbau wichtige Priorität, BBI herausragendes Vorhaben</p> <p>Weiterbau der A100 zum Treptower Park, um Wohngebiete und Innenstadt zu entlasten</p> <p>Einbettung in gesamtstädtisches Verkehrskonzept, das vielfältige Maßnahmen zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung enthält: Beschleunigung von Straßenbahn und Bus, effiziente Parkraumbewirtschaftung, Steigerung des Fahrradverkehrs</p>	<p>Weiterbau der A100 wird gefordert</p> <p>Forderung nach leistungsfähigen Hauptverkehrsadern („geschlossener Innenstadtring“), die Wohngebiete von Durchgangsverkehr entlasten</p> <p>A100 wichtig für Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, Verzicht auf vom Bund geförderte Investition in die Infrastruktur nicht sinnvoll</p>	<p>Weiterbau der A100 wird abgelehnt, gegen innerstädtischen Autobahnring</p> <p>Stattdessen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie tangentielle Verbindungen auf Schiene und Straße</p>	<p>Weiterbau der A100 wird abgelehnt</p> <p>Vorrang für Ausbau des ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Instandhaltung von Straßen</p> <p>Neubau von Straßen nur noch in Ausnahmefällen</p> <p>Berlin als Vorzeigemetropole für klimafreundliche Mobilität</p>	<p>Mobilität als Bürgerrecht - jeder Nutzer muss frei wählen können, welches Verkehrsmittel seine Bedürfnisse am besten erfüllt</p> <p>Wahlfreiheit und Wettbewerb der Verkehrsträger, Einhaltung der Emissionsgrenzen, Nutzung der Innovationskraft des Marktes, Verzicht auf detaillierte staatliche Vorgaben und Regelungen</p> <p>Transparente und auskömmliche Finanzierung der Verkehrssysteme</p> <p>Weiterbau der A100 wird gefordert, um auch den Osten Berlins an das Autobahnnetz anzuschließen und Belastungen von Wohnquartieren zu verringern</p>

Für **SPD**, **CDU** und **FDP** ist der Weiterbau der A100 Teil einer zukunftsfähigen Investitionsstrategie im Verkehrsbereich. Während die **SPD** die Einbettung in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept mit vielfältigen Maßnahmen zur umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung unterstreicht, sieht die **CDU** die A100 als Teil eines „geschlossenen Innenstadtrings“ und fordert außerdem die Realisierung der Tangentialverbindung Ost. Die **FDP** verbindet ihr Plädoyer für die A100 mit einem Statement zu „Mobilität als Bürgerrecht“ und marktgesteuerten Lösungen.

**DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** lehnen den Weiterbau der A100 ab und fordern stattdessen den Ausbau des ÖPNV. Dabei schließt die **DIE LINKE** „tangentielle Verbindungen“ auf Schiene und Straße in ihre Forderungen ein, während **Bündnis 90 / Die Grünen** einen Vorrang für den Rad- und Fußverkehr und die Instandhaltung von Straßen (statt Neubau) postulieren.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p>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?</p>	<p>Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsstandorts Berlin durch Ausbau des schnellen Schienenverkehrs in alle Richtungen</p>	<p>Höchste Priorität für A100 und Realisierung der TVO (Tangentialverbindung Ost)</p> <p>Entlastung von Wohn- und Waldgebieten durch Bündelung von Verkehren</p>	<p>Forderung nach neuen Finanzierungsregelungen, Einsatz der Mittel zur Sanierung vorhandener Infrastruktur, Lärmschutz und weitere Aufgaben nach Bedarf</p> <p>Verkehrsanbindung auf der Schiene in Richtung Ost- und Südeuropa</p>	<p>Bundesmittel auch für Lärmsanierung und Instandhaltung bereits bestehender Autobahnen und Bundesstraßen</p> <p>Mitteinsatz sollte durch Länder gesteuert werden</p>	<p>Ausbau der Bundeswasserstraßen und Schienenwege</p> <p>Schienanbindung des BBI, Verbesserung der Bahnanbindung aus Brandenburg mit Ausbau der Bahnhöfe (Park &amp; Ride)</p>

Hinsichtlich der Prioritäten der Bundesförderung heben **SPD**, **DIE LINKE** und die **FDP** die weitere Verbesserung der Anbindung im Schienenverkehr hervor. **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** sind sich einig, dass Bundesmittel auch zur Instandhaltung und Sanierung von Bundesfernstraßen sowie den Lärmschutz eingesetzt werden sollten, letztere wünschen sich außerdem mehr Rechte der Länder bei der Steuerung des Mitteleinsatzes. Die **CDU** unterstreicht die Bedeutung des Baus von leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>Förderung des Umweltverbunds</b>  <i>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 %).</i>  <i>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?</i></p>	<p>Berlin als Vorreiterin einer nachhaltigen Stadtentwicklung: ökologischer Verkehrsmix, regenerative Energien, Ressourceneffizienz und Klimabewusstsein</p> <p>Förderung ökologischer Antriebsarten wie Elektro- und Hybridmotoren, um Belastungen zu minimieren</p> <p>Ökologischere Gestaltung des ÖPNV durch Erd- und Biogas, Brennstoffzellen und regenerative Energien</p> <p>Sanierung und Qualitätsverbesserung von Straßen- und U-Bahn</p> <p>Förderung und weiterer Ausbau des Fuß- und Fahrradverkehrs</p> <p>Umsetzung des StEP Verkehr: barrierefreier Umbau von Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen, Realisierung von Modellvorhaben für fußverkehrsfördernde Maßnahmen (fußgängerfreundliche Einkaufsstraßen, teilräumliche Fußverkehrsnetze)</p>	<p>Bereits heute geringste Pkw-Anzahl pro Einwohner und sehr hoher ÖPNV-Nutzungsgrad</p> <p>Individual- und Wirtschaftsverkehr wird durch Rückbau von Verkehrsflächen, wahllose Anordnung von Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen und Vernachlässigung der Instandhaltung behindert</p> <p>Mobilität kann nicht nur durch ÖPNV, das Fahrrad und zu Fuß gewährleistet werden: S-Bahn in der Krise, BVG überschuldet, demographische Entwicklung wird ignoriert</p> <p>Keine ideologisch motivierte Verkehrsplanung, stattdessen Weiterentwicklung und Vernetzung aller Verkehrsträger</p> <p>Verkehrsabwicklung verbessern und Sicherheit erhöhen: intelligente Ampelschaltungen, Beschleunigung des ÖPNV, Instandsetzung der Straßeninfrastruktur</p>	<p>Ausweitung des ÖPNV und des Fuß- und Fahrradverkehrs im Modal Split</p> <p>Finanzierung der Verkehrswege spiegelt Entwicklung nicht wider (zu viel Straßenneubau im StEP Verkehr)</p> <p>Forderung nach Investitionsschwerpunkt im Bereich des Umweltverbundes, insbesondere Ausbau der Straßenbahn</p> <p>Im Radverkehr Investitionen in mehr Verkehrssicherheit (Markierungen), Anlage von Radfahrstreifen, Verknüpfung der Radwege zu Netz und Ausbau der Radrouten</p> <p>Fortsetzung des konsequenten Ausbaus der Fahrrad-Infrastruktur, Ergänzung um bessere Pflege und Erhalt bestehender Radwege</p> <p>Kombination von Landesmitteln und Mitteln aus der GA-Wirtschaftsförderung fortsetzen, Anstieg der Investitionen in Radverkehr zulasten der Ausgaben im Straßenneubau</p>	<p>Verstärkung des Trends durch besseres öffentliches Mobilitätsangebot, Ausbau der Fahrradinfrastruktur und optimale Verknüpfung aller Verkehrsarten (Busse und Bahnen, Radfahren und Zuzußgehen, Car-Sharing-Netze, Taxi und Auto)</p> <p>Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, Schaffung von Begegnungszonen unter ausführlicher Diskussion und Bürgerbeteiligung</p>	<p>Wettbewerb der Verkehrsträger, freie Wahl des Verkehrsmittels</p> <p>Qualitativ hochwertiger und zuverlässiger ÖPNV wichtig, aber auch die Verknüpfung der Verkehrsträger</p> <p>Nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, d.h. auch mehr Mittel für Verkehrsträger, deren Anteil am Verkehrsaufkommen sich dauerhaft erhöht</p> <p>Berücksichtigung der Einnahmen durch Steuern und Abgaben, die über einzelne Verkehrsträger erhoben werden</p>

**SPD, DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** begrüßen die beobachteten Trends und machen sich – mit unterschiedlichen Schwerpunkten – für den weiteren Ausbau des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs stark. Die **SPD** hebt eine ökologischere Gestaltung des ÖPNV sowie die laufenden Anstrengungen zur Sanierung und Qualitätsverbesserung von Straßen- und U-Bahn hervor und setzt in der Förderung des Fußverkehrs einen eigenen Schwerpunkt. **DIE LINKE** sieht ein Ungleichgewicht bei der Finanzierung der Verkehrswege, das die beobachtete Entwicklung zugunsten des Umweltverbunds nicht widerspiegelt, und fordert einen Investitionsschwerpunkt im Bereich von Straßenbahn und Radwegen zulasten des Neubaus von Straßen. **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern neben einem besseren öffentlichen Mobilitätsangebot die optimale Verknüpfung aller Verkehrsarten, mehr Platz für Rad- und Fußverkehr sowie die Schaffung von Begegnungszonen.

Die **CDU** weist auf den bereits heute hohen ÖPNV-Nutzungsgrad hin und sieht unnötige Behinderungen des Individual- und Wirtschaftsverkehrs durch den Rückbau von Verkehrsflächen, Tempolimits und eine unzureichende Instandhaltung. Statt einzelne Verkehrsträger zu bevorzugen sollten alle Verkehrsträger weiter entwickelt und vernetzt, die Verkehrsabwicklung verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Mit einem Plädoyer für den Wettbewerb der Verkehrsträger und eine freie Wahl des Verkehrsmittels argumentiert die **FDP** ähnlich. Sie fordert darüber hinaus eine nutzer- und nachfrageorientierte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die zugleich das jeweils eingebrachte Aufkommen von Steuern und Abgaben berücksichtigt – inwieweit dies für oder gegen Änderungen der bestehenden Situation spricht, bleibt unklar.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><i>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.</i></p> <p><i>Frage 4: Welche Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Berlin empfehlen Sie und welche konkreten Schritte folgen für Sie daraus?</i></p>	<p>Fortsetzung der Anlage neuer Radwege und Radfahrstreifen, Umsetzung des Radroutennetzes bis 2015</p> <p>Ergänzung durch Nebenroutennetze in den Bezirken</p> <p>Radfahrstreifen statt Radwege auf dem Gehweg, um Sicherheit zu erhöhen</p> <p>Bau von 3.000 Abstellplätzen an S-, U- und Bushaltestellen</p>	<p>Grundsätzlich wird zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert, Instandhaltungsstau auch bei Rad- und Gehwegen</p> <p>Einrichtung von Radfahrstreifen muss von der jeweiligen Verkehrs- und baulichen Situation abhängig gemacht werden (Einzelfallprüfung)</p> <p>Trend der Zunahme der Bedeutung des Radverkehrs verstetigen</p> <p>Kapazitäten zur Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV müssen wieder erhöht werden, um Kombination von Bahn und Fahrrad zu ermöglichen</p> <p>Mehr Abstellplätze an U- und S-Bahnhöfen</p>	<p>Gerechtere Aufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Umweltverbunds</p> <p>Unterstützung der Forderung, an allen Hauptverkehrsstraßen Radfahrstreifen anzulegen – entweder eigenständig oder zusammen auf Busspur, keine Verlagerung auf Gehwege (u.a. aus Sicherheitsgründen)</p> <p>Ausreichend breite Gehwege für Fußgänger, Trennung vom Radverkehr</p> <p>Bau von Abstellplätzen an Haltestellen, um Verknüpfung von Verkehrsträgern zu erleichtern – wenn nötig, auch zulasten des Parkraums</p> <p>Unterstützung von Call-a-Bike, weitere Ausdehnung öffentlicher Fahrradnutzung z.B. auch in bezirklichen Zentren</p>	<p>Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2020: Radverkehrsstrategie konsequent umsetzen, Entwicklung eines engmaschigen Radroutennetzes in Zusammenarbeit mit den Bezirken</p> <p>Einrichtung von Radfahrstreifen und Ausweisung von Aufstellflächen an Kreuzungen, bedarfsgerechte Erhöhung der Zahl der Abstellplätze</p> <p>Beachtung baulicher Standards beim Bau und bei der Planung von Radverkehrsanlagen, bessere Kontrolle von Halte- und Parkverboten auf Radverkehrsanlagen, Ahndung rücksichtslosen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmer</p> <p>Mehr Geld für Neubau und Instandhaltung</p>	<p>Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zur Senkung der Unfallzahlen wichtig</p> <p>Verbesserung bei der Fahrradmitnahme und bei den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV</p> <p>Konsequenter weiterer Ausbau des Radroutennetzes</p> <p>Ausbau von Radstreifen bzw. eigenständiger Fahrradverbindungen in parallelen Nebenstraßen, hohes Potenzial zur Erhöhung der Sicherheit</p> <p>Vorgezogene Haltelinie an Ampeln, weitere Verbreitung von Dobli-Spiegeln zur Wahrnehmung des toten Winkels bei LKW</p>

Die Zunahme des Radverkehrs wird allgemein begrüßt und eine Verstetigung des Trends gefordert. **SPD, DIE LINKE, Bündnis 90 / Die Grünen** und die **FDP** fordern Radfahrstreifen statt Radwegen und die konsequente Umsetzung des Radroutennetzes. Die **CDU** ist skeptisch, ob Radfahrstreifen überall umgesetzt werden können (Forderung einer Einzelfallprüfung), sieht aber wie **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** einen Instandhaltungsstau bei Rad- und Gehwegen und unterstützt die allgemeine Forderung nach einer Erhöhung der Zahl der Abstellplätze insbesondere an Haltestellen des ÖPNV.

**DIE LINKE** fordert generell eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds und kann sich eine weitere räumliche Ausdehnung der öffentlichen Fahrradnutzung vorstellen. **Bündnis 90 / Die Grünen** stellen mit der Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2020 die weitreichendste Forderung auf und setzen wie die **SPD** auf die Entwicklung eines engmaschigen Radroutennetzes. Eingefordert werden außerdem die Beachtung baulicher Standards beim Bau und der Planung von Radverkehrsanlagen und die bessere Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln. Die **CDU** macht sich wie die **FDP** für die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV stark, letztere setzt mit der Forderung nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr einen eigenen Akzent.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><i>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.</i></p> <p><i>Frage 5: Was ist Ihre Auffassung in dieser Frage? Welche Vorhaben sollten innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt bzw. wirksam angeschoben werden?</i></p>	<p>Realisierung der Linien zum Hauptbahnhof, vom Alex zum Potsdamer Platz und von Adlershof nach Johannisthal</p>	<p>Ausbau wird grundsätzlich befürwortet, sofern verkehrstechnisch und wirtschaftlich sinnvoll</p> <p>Priorität: Anbindung des Hbf und der Wissenschaftsstadt Adlershof</p> <p>Verlängerung der Tram über die Leipziger Straße fragwürdig, da aufgrund hoher Belastung der Verkehrsinfarkt droht (gilt im Prinzip in gleicher Weise für die Steglitzer Schlossstraße)</p> <p>Keine verkehrliche Notwendigkeit für Tram zwischen Alex und Potsdamer Platz, da parallel die U2 verläuft</p>	<p>Vordringliche Projekte: Verlängerung der Neubaustrecke zum Hbf zunächst zur Turmstraße, Neubaustrecke Alex-Kulturforum mit Option auf Verlängerung nach Steglitz</p> <p>Größte Fahrgastgewinne von Verlängerung des Netzes durch die Innenstadt erwartet, da Systemvorteile gegenüber dem Bus voll zum Tragen kommen</p>	<p>Erhalt und Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach einem „Masterplan Tram“, vordringlich: Strecke vom Alex über das Kulturforum nach Steglitz</p> <p>Zunächst Bau des Abschnitts zum Kulturforum, parallel planungsrechtliche Vorbereitung weiterer Abschnitte und Vorhaben, um außerplanmäßige Mittel von Bund und EU nutzen zu können</p> <p>Wichtig sind daneben Vorrangschaltungen und eigene Trassen, Ziel: Beschleunigung aller Metrolinien um 15-20 %, Verkürzung von Taktzeiten</p>	<p>Bau wirtschaftlich sinnvoller Linien</p> <p>Konzentration der Straßenbahn auf wirtschaftliche und leistungsfähige Trassen mit eigenem Gleiskörper, Betrieb als effizientes Netz von Metro-Linien</p>

Der Ausbau der Straßenbahn trifft hinsichtlich der Verlängerung zum Hauptbahnhof und der besseren Anbindung der Wissenschaftsstadt Adlershof auf breite Zustimmung. **SPD, DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern daneben die Linie vom Alexanderplatz zum Kulturforum, die von der **CDU** bereits in Frage gestellt wird. **DIE LINKE** sieht eine hohe Priorität in der Verlängerung zum Hauptbahnhof nach Moabit, **Bündnis 90 / Die Grünen** heben in einer umfangreichen Liste von gewünschten Vorhaben die Verlängerung vom Kulturforum nach Steglitz hervor und fordern die gezielte planungsrechtliche Vorbereitung des Netzausbaus sowie eine Beschleunigung aller Metrolinien um 15-20 %.

Die **FDP** vermeidet konkrete Aussagen und beschränkt sich auf Grundsätze, die auch eine Reduzierung des Tramnetzes begründen könnten.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>Auto &amp; Co.</b> <i>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.</i></p> <p><i>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?</i></p>	<p>Berlin als Zentrum für Elektromobilität, Partnerschaft mit Bund und Industrie</p> <p>Vorreiterin in der Anwendung und als Anbieterin modernster Antriebs- und Batterietechnik</p> <p>Herstellerneutraler Standort, Standortwerbung zusammen mit Wirtschaft und Gewerkschaften</p> <p>Ziel: 100.000 Elektroautos bis 2020, Showroom für Elektromobilität</p> <p>Tegel und Tempelhof als Zentren für Produktion und Test von Komponenten moderner Antriebe</p> <p>Partnerschaft mit Hochschulen und Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen</p> <p>Verbesserung der Lade-Infrastruktur für E-Autos im öffentlichen Straßennetz und in Tiefgaragen und Parkhäusern</p> <p>Bis 2020 schnelles Aufladen barrierefrei in allen Teilen der Stadt</p>	<p>Zukunftsmarkt, Elektrifizierung des Automobils bedeutet drastische Verringerung der durch den Verbrennungsprozess entstehenden und die Umwelt schädigenden Abgase</p> <p>Berlin kann Vorreiterrolle übernehmen, „E-Tropolis“-Konzept</p> <p>Maßnahmen: Sammelbestellungen für Elektroautos, kostenlose Parkplätze, freie Fahrt auf der Busspur</p>	<p>Einsatz elektrischer Antriebe im MIV löst nur Teil der städtischen Verkehrsprobleme</p> <p>Flächenverbrauch und Unfallrisiko bleiben, Elektromobilität nur begrenzt stadtverträglich</p> <p>Ziel: Minderung des MIV und Stärkung des Umweltverbunds</p> <p>Ausbau stadtverträglicher Mobilität durch Ausbau der Straßenbahn und Stärkung von S- und U-Bahn (öffentliche Elektromobilität)</p> <p>Intelligente Verknüpfung mit Konzepten automobiler Elektromobilität für Taxen, Busse, Mietwagen und Carsharing</p> <p>Berlin als Modellregion für moderne und innovative Technologien auf dem Feld der Elektromobilität</p> <p>Möglichkeit der Verknüpfung und Wahloptionen der Verkehrsmittel bieten beste Voraussetzungen für erfolgreiches Modell</p> <p>großstädtischer Mobilität innerhalb des Umweltverbundes</p>	<p>Vielfältiger Einsatz: S-Bahn, Tram, Elektroräder und -autos</p> <p>Verkehr kann leiser und umweltfreundlicher werden</p> <p>Integrierte Gesamtlösungen wichtig: nutzerfreundliche Verknüpfung aller Mobilitätsformen, Einbindung ins Stromnetz, Steuerung durch smarte IT</p> <p>Doppelte Chance: zukunftsfähige Industriearbeitsplätze und moderne und klimafreundliche urbane Mobilität</p> <p>Berlin als Vorzeigemetropole für E-Mobilität als Kern vernetzter Mobilitätsdienstleistungen und Produktionsstandort</p> <p>Maßnahmen: Schaufenster für Elektromobilität, Zukunftspark Tegel, Forschungscluster E-Mobility, sichtbarere und anwendungsfreundliche Car-Sharing-Modelle, mobile Knotenpunkte für ÖPNV, Car-Sharing, Fahrräder</p>	<p>Nutzen liegt in der Verminderung lokaler Emissionen durch Lärm und Abgase</p> <p>Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge wird begrüßt, Subventionen aber abgelehnt</p> <p>Land kann durch entsprechende Beschaffungen niedrige Verbrauchs- und Wartungskosten begünstigen</p> <p>Verknüpfung individueller Elektromobilität mit dem ÖPNV, um optimale Angebote für Pendler zu entwickeln (Parkplätze und Lademöglichkeiten an Bahnhöfen)</p> <p>Für Car-Sharing von Elektrofahrzeugen soll der Senat ggf. notwendige infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen, auch im Einzelhandel zusätzliche Parkplätze für Elektromobilität erforderlich</p> <p>Netzausbau in weniger dicht besiedelten Gebieten, komfortable (und zugleich stadtverträgliche) Lademöglichkeiten in der Innenstadt, keine Konzentration auf einzelne Anbieter</p>

Alle Gruppierungen sehen Berlin als Vorzeigemetropole für Elektromobilität, wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten. **SPD, CDU** und **FDP** betonen den Nutzen einer Elektrifizierung des Automobils und konzentrieren sich auf Maßnahmen, die entweder die Produktion oder die Nutzung dieser Fahrzeuge unterstützen und z.T. auch privilegieren. **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** weiten den Begriff der Elektromobilität auf alle Verkehrsarten aus und stellen die Notwendigkeit einer intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger in den Vordergrund.

**DIE LINKE** betont, dass der Ersatz von Verbrennungsmotoren durch elektrische Antriebe nur einen Teil der Verkehrsprobleme löst. Der motorisierte Individualverkehr sollte daher weiterhin zugunsten des Umweltverbunds reduziert werden. **Bündnis 90 / Die Grünen** heben wie letztlich alle Parteien den möglichen Nutzen technologischer Innovation hervor, fordern aber integrierte Gesamtlösungen, die auch die Einbindung in Stromnetze und die Steuerung durch „smarte IT“ berücksichtigen. Die **FDP** weist auf das Risiko einer Subventionierung von Elektrofahrzeugen hin und fordert anbieterneutrale Lademöglichkeiten.

	<b>SPD</b>	<b>CDU</b>	<b>DIE LINKE</b>	<b>Bündnis 90 / Die Grünen</b>	<b>FDP</b>
<p><b>Wohnungspolitik</b> <i>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.</i> <i>Frage 7: Wie erklären Sie sich die aktuell beobachteten Entwicklungen? Was sehen Sie kritisch, was halten Sie für das Ergebnis einer „Normalisierung“?</i></p>	<p>Berlin ist Mieterstadt, immer noch hoher Anteil einkommensschwacher Haushalte – für sie ist Entwicklung der Mieten bei kleineren Wohnungen in der Innenstadt problematisch, hoher Anteil des Einkommens für Miete erforderlich</p> <p>entwicklung bei Neuvermietungen übt Druck auf Bestandsmieten aus, Erhöhungen in laufenden Verträgen immer häufiger</p> <p>Mietspiegel bietet gewissen Schutz, auch wenn Spielräume ausgeschöpft und z.T. auch überschritten werden</p> <p>Mietsituation in Sozialwohnungen Anlass zur Sorge – bereits 37 % der Sozialwohnungen über der Miete für vergleichbaren Wohnraum</p> <p>Trotzdem Mietniveau immer noch deutlich unterhalb des Niveaus von Metropolen wie München und Hamburg</p>	<p>Vielfalt der Bewohner in den Kiezen erfreulich, da dies der Entstehung von sozialen Brennpunkten vorbeugt und den sozialen Frieden stabilisiert</p> <p>Erhaltung der sozialen Mischung zentrales stadtentwicklungspolitisches Ziel</p> <p>Einkommensschwache Haushalte sollten in allen Kiezen Zugang zum Wohnungsmarkt haben, gerade in Innenstadtlagen auch in Zukunft ausreichendes Angebot an guten und bezahlbaren Mietwohnungen erforderlich</p>	<p>Steigende Zahl von Haushalten, Mietpreise in innerstädtischen Wohnlagen ziehen auch aufgrund zahlungskräftiger Nachfrage seit einigen Jahren stark an</p> <p>Haushalte mit geringem Einkommen werden verdrängt, Zusammenhalt gerät in Gefahr – für soziale Mischung und gegen zunehmende sozialräumliche Spaltung</p> <p>Unterversorgung mit Wohnraum bei Einpersonenhaushalten, nicht genügend kleine Wohnungen</p> <p>Preisgünstige kleine und große Mietwohnungen werden knapp</p> <p>Sinkende Leerstandszahlen, sich verschlechternde Wohnraumversorgung und steigende Angebotsmieten bei stagnierenden Einkommen signalisieren angespannten Wohnungsmarkt und beginnende Wohnungsknappheit</p> <p>Berlin braucht Programm für bezahlbaren Wohnungsneubau</p>	<p>Durchschnittsmieten noch moderat, Mietbelastungsquote aber bereits vergleichsweise hoch</p> <p>Verträgliche soziale Mischung in der Innenstadt gefährdet</p> <p>Keine aktive Wohnungspolitik, stattdessen Verkauf landeseigener Wohnungen</p> <p>In der Innenstadt sollen Menschen mit geringem Einkommen leben können, zugleich sollen Großwohnsiedlungen attraktiver werden</p> <p>Maßnahmen: Änderungen im Mietrecht, Ausschöpfung landesrechtlicher Möglichkeiten</p> <p>Keine Zweckentfremdung von Dauerwohnraum, Förderung des Neubaus durch aktive Liegenschaftspolitik</p> <p>Ankauf von Objekten mit Sozialwohnungen aus Insolvenzen, um sozialen Zweck der Förderung zu erhalten</p>	<p>Aktuelle Zahlen noch nicht kritisch, allerdings langfristig in einigen Bezirken Wohnungsknappheit möglich</p> <p>Entwicklung und Bereitstellung von Flächen für Wohnungsneubau</p> <p>Keine Wohnungsbauförderung alter Schule, keine soziale Entmischung der Quartiere</p> <p>Stadtentwicklung muss Konzepte entwickeln, die unterschiedliche Wohnungsangebote in den verschiedenen Quartieren zulassen</p> <p>Aktivierung und Bepanung von Flächenreserven, Revitalisierung und Aufwertung von Stadtteilen.</p> <p>Private Investitionen erforderlich, gezielte Subjektförderung statt Objektförderung, um soziale Durchmischung zu ermöglichen</p>

In der Analyse sind sich die Parteien weitgehend einig: Probleme durch Mieterhöhungen und die Verdrängung einkommensschwacher Haushalte werden insbesondere in der Innenstadt gesehen, und die Erhaltung der sozialen Mischung in den Kiezen hat für alle Gruppierungen eine hohe Priorität. Die Bewertung fällt aber unterschiedlich aus – während die **SPD** im Mietspiegel einen gewissen Schutz sieht und darauf hinweist, dass das Mietniveau immer noch deutlich unter dem Niveau westdeutscher Metropolen liegt, sieht **DIE LINKE** Anzeichen einer beginnenden Wohnungsknappheit. Auch die **FDP** hält eine Knappheit in einigen Bezirken langfristig für nicht ausgeschlossen, sieht die aktuellen Zahlen aber noch nicht kritisch.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
Frage 8: Welche Instrumente wollen Sie in den nächsten fünf Jahren einsetzen, um günstigen Wohnraum zu sichern bzw. zu schaffen?	<p>Anregung des Neubaus, verbilligte bzw. kostenfreie Grundstücke für landeseigene Gesellschaften</p> <p>Öffentlichen Bestand auf 300.000 Wohnungen erhöhen, vergünstigte Grundstücke für Genossenschaften und Baugruppen über den Liegenschaftsfonds</p> <p>Programm zur Förderung genossenschaftlichen Wohnungsbaus</p> <p>Bundesratsinitiative zur Begrenzung allgemeiner Mieterhöhungen (max. 15 % in vier Jahren)</p> <p>Verpflichtung der städtischen Gesellschaften zu Mieten begrenzen der Politik, Neuvermietungen max. in Höhe des Mietspiegels</p> <p>Energetische Modernisierung wichtig, Umlage sollte aber von 11 % auf 9 % reduziert werden, außerdem sollten nur tatsächliche Modernisierungskosten umgelegt werden können</p> <p>Wohnraumgesetz für Sozialwohnungen: vorzeitige Ablösung von Darlehen gegen Preisabschlag und Mietpreisbegrenzung</p> <p>Verlängerte Zustimmungs- und Kündigungsfristen bei der Erhöhung von Mietpreisen</p> <p>Wunsch nach weitergehenden Schutzregelungen nachvollziehbar, aber verfassungsrechtlich nicht umsetzbar</p>	<p>Pro Jahr 6.000 Wohnungen im Neubau erforderlich</p> <p>Möglichkeiten des Landes zur Neubauförderung begrenzt, Erhalt der Wohnungsbauförderung des Bundes über 2013 hinaus</p> <p>Überprüfung der Vergabepolitik des Liegenschaftsfonds hinsichtlich der Grundstückspreise und Parzellengrößen</p> <p>Unterstützung einer verstärkten Nutzung von Baulücken und Brachflächen</p> <p>Konzept eines Wohnraumförderfonds, um günstigen Wohnraum in Wettbewerben bereitzustellen</p> <p>Ansätze: Versteigerung eines Zuschusses für die Bereitstellung günstigen Wohnraums, Vergabe von Zuschüssen für Neubau mit vertraglicher Bindung an den Mietspiegel</p> <p>Beschleunigung von Baugenehmigungsverfahren, Vereinfachung der Bauordnung</p>	<p>Mix aus wohnungs-, sozialpolitischen und städtebaulichen Instrumenten auf Bezirks-, Landes- und Bundesebene erforderlich</p> <p>Erfolge: besserer Schutz vor Kündigungen wegen Eigenbedarfs (7 statt 3 Jahre, Ausdehnung auf weitere Bezirke), städtische Gesellschaften angehalten, sich bei Neuvermietungen und Modernisierungen am Mietspiegel zu orientieren</p> <p>Neubau von 3.000 Wohnungen pro Jahr für Haushalte mit geringem bzw. durchschnittlichem Einkommen, Errichtung durch städtische Gesellschaften, Genossenschaften, Baugruppen und privaten Investoren mit Mietpreis- und Belegungsbindung</p> <p>Neuausrichtung der Liegenschaftspolitik, um städtischen Gesellschaften Erwerb günstiger Grundstücke zu ermöglichen</p> <p>Neue Förderprogramme z.B. nach Hamburger Vorbild, keine Rückkehr zu Westberliner sozialem Wohnungsbau, der Eigentümer statt Mieter fördert</p> <p>Mieten für Sozialwohnungen sollten künftig im Regelfall 10 % unter Vergleichsmieten liegen</p>	<p>Mietsteigerungen begrenzen und preiswerten Wohnraum erhalten</p> <p>Einführung von Mietobergrenzen bei Neuvermietung (max. 10 % über Mietspiegel)</p> <p>Landeseigene Gesellschaften sollen sich an der Vergleichsmieten orientieren</p> <p>Absenkung der Kappungsgrenze für Mieterhöhungen in laufenden Mietverhältnissen</p> <p>In Milieuschutzgebieten erschwerte Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen durch Einführung einer Genehmigungspflicht</p> <p>Einschränkung der Zweckentfremdung von Wohnungen in begehrten Lagen durch Verordnungen</p> <p>Verpflichtung der landeseigenen Gesellschaften auf das Ziel, Wohnraum für einkommensarme Mieter anzubieten</p>	<p>Nur durch Neubau (durch Private) können Verknappung von Wohnraum und Preissteigerungen vermieden werden</p> <p>Flächenausweisungen für Wohnprojekte, gezielte Nutzung landeseigener Grundstücke, um preiswerten Wohnungsbau zu ermöglichen</p> <p>Verkauf im Festpreisverfahren mit Wettbewerb um architektonische Qualität statt höchstem Preis</p> <p>Kleinteiligere Vergaben, um privaten Personen die Errichtung von Eigentum zu ermöglichen</p> <p>Chancen für genossenschaftliches Bauen und Baugruppen</p> <p>Entwicklung prosperierenden Wohnungsmarktes muss zugelassen werden, Investitionen in Neubau und Sanierung müssen refinanzierbar sein</p>

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Sicherung und Schaffung günstigen Wohnraums setzen insbesondere **SPD, CDU, DIE LINKE** und die **FDP** auf den Neubau. **SPD** und **DIE LINKE** nehmen dabei die landeseigenen Gesellschaften in die Pflicht und schlagen Förderprogramme vor – die **SPD** für den genossenschaftlichen Wohnungsbau, **DIE LINKE** will offenbar ein breites Spektrum möglicher Investoren ansprechen (wendet sich an anderer Stelle aber gegen die Förderung von Eigentümern). Die **CDU** setzt auf die Wohnungsbauförderung des Bundes und bringt mit dem sog. „Wohnraumförderfonds“ ein eigenes, auf Wettbewerben beruhendes Instrument der Objektförderung in die Diskussion ein. Die **FDP** betont die Rolle privater Investoren und möchte den Wettbewerbsgedanken ebenfalls in die Vergabepolitik von Grundstücken einführen.

Alle Parteien wollen den Liegenschaftsfonds nutzen, um den jeweils angepeilten Investoren vergünstigte Grundstücke anbieten zu können. Die **CDU** und die **FDP** fordern außerdem die verstärkte Nutzung von Flächenreserven, und erstere erwartet außerdem einen Nutzen von der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und einer weiteren Vereinfachung der Bauordnung.

**SPD, DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** begrüßen, dass die landeseigenen Gesellschaften sich bei Neuvermietungen an der Vergleichsmiete orientieren sollen. **SPD** und **Bündnis 90 / Die Grünen** fordern eine Begrenzung der Mieterhöhungen in laufenden Verträgen, die **SPD** setzt sich daneben für eine Begrenzung der Umlage von Modernisierungskosten ein. **DIE LINKE** hebt die räumliche Ausdehnung der Verordnungen zum Schutz gegen Kündigungen wegen Eigenbedarfs hervor. **Bündnis 90 / Die Grünen** wollen Mieterhöhungen bei Neuvermietungen begrenzen und die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen einer Genehmigungspflicht unterwerfen. Außerdem soll die Zweckentfremdung von Wohnraum in begehrten Lagen per Verordnung eingeschränkt werden.

Zur Verbesserung der Situation der Mieter von Sozialwohnungen setzt die **SPD** auf die Wirkungen des kürzlich beschlossenen Wohnraumgesetzes. **DIE LINKE** fordert, dass die Mieten in Sozialwohnungen 10 % unter der Vergleichsmiete liegen sollten, und **Bündnis 90 / Die Grünen** können sich den Ankauf von Objekten mit Sozialwohnungen aus Insolvenzen vorstellen.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>Berlin und Brandenburg</b> <i>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.</i> <i>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?</i></p>	<p>Gemeinsame Landesplanung (GL) schafft Grundlagen für Wirtschaftsförderung und Infrastrukturentwicklung</p> <p>Vorgaben für einen sparsamen Umgang mit Flächen und für die Nutzung nicht erneuerbarer Ressourcen, Innenentwicklung vor Außenentwicklung</p> <p>nachhaltige Entwicklung des Gesamttraums, integrierte Entwicklung der ländlichen Räume</p> <p>Integration in europäischen Kontext, Orientierung an Grundsätzen des EUREK</p>	<p>Verflechtung weit vorangeschritten, erfolgreiche Zusammenarbeit bei der verkehrlichen Infrastruktur (z.B. BBI)</p> <p>Optimierungspotenzial bei der wirtschaftlichen Entwicklung und der Beseitigung von Konkurrenzsituationen</p> <p>stärkere Abstimmung, Nutzung von Synergieeffekten und Präsentation als gemeinsame Region</p>	<p>Zusammenarbeit im Rahmen der Landesplanung</p> <p>Lösung konkreter Probleme vorrangig, z.B. im Verkehrsbereich: mehr Leistungen auf Regional- und S-Bahn-Strecken, bessere Abstimmung des ÖPNV-Angebotes</p> <p>Inbetriebnahme des BBI, Lärmschutz durch optimierte Flugrouten und Nachtflugverbot, Ausweitung der Kernzeit auf 23 bis 6 Uhr, zur Nachtzeit ausschließliche Nutzung der Südbahn</p>	<p>Landesentwicklungsplanung von isoliertem Denken, Konkurrenz und überdimensionierten Ausweisungen geprägt</p> <p>Klimaschutzziele unverbindlich, Vorrang der Braunkohle, zunehmende Unverbindlichkeit der Zusammenarbeit</p> <p>Weg von der Unverbindlichkeit, stärkere Ausrichtung der regionalen Planung am Nachhaltigkeitsprinzip</p> <p>Eindämmung der Zersiedlung, Reduzierung der Überangebote bei Gewerbeflächen, mehr Kooperation bei der Gewerbeansiedlung am BBI für ressourceneffiziente Ansiedelungen</p> <p>Begrenzung der Ansiedelung von Einzelhandelszentren und Fachmärkten sowohl in Berlin als auch in Brandenburg, Sicherung und Qualifizierung von Landschafts- und Erholungsräumen im Berliner Umland, abgestimmtes Konzept zu Investitionen und Nutzung regenerativer Energien</p>	<p>Bedarfsgerechte und nachfrageorientierte Entwicklung von Flächen, Konzentration auf gut angebundene Bereiche (Wohnen, Gewerbe)</p> <p>Für Wachstum unter Begrenzung zusätzlicher Versiegelung: Schließung von Baulücken, Entseiegelung von Hofflächen, für Dach- und Hofbegrünung</p> <p>Kompensation von Flächenversiegelungen in Zusammenarbeit mit Brandenburg im Rahmen der Gemeinsamen Landesplanung</p> <p>Zusammenarbeit von Berlin und seinen Umlandgemeinden bei der Entwicklung größerer Flächen (z.B. Flughafenflächen)</p>

**SPD** und **DIE LINKE** sehen die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) als wesentlichen Träger der Zusammenarbeit. **DIE LINKE** und die **CDU** heben die integrierende Wirkung der Lösung von Verkehrsproblemen (z.B. BBI) hervor. Handlungsbedarf sieht **DIE LINKE** bei der Verbesserung des gemeinsamen ÖPNV-Angebots, die **CDU** will sich dagegen für die Beseitigung von Konkurrenzsituationen und eine stärkere Nutzung von Synergieeffekten einsetzen. Die **FDP** betont wie die **SPD** den sparsamen Umgang mit Flächen und fordert eine enge Zusammenarbeit bei der Vermarktung von Standorten.

**Bündnis 90 / Die Grünen** heben sich mit einer kritischen Haltung zur Landesentwicklungsplanung und der Forderung nach einer verbindlicheren Zusammenarbeit etwas ab. Sie fordern eine stärkere Ausrichtung der regionalen Planung am Nachhaltigkeitsprinzip und formulieren konkrete länderübergreifende Ziele, zu denen auch die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts zu Investitionen und zur Nutzung regenerativer Energien gehört.



	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>Eine dritte IBA für Berlin</b>  <i>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.</i>  <i>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?</i></p>	<p>Nicht nur ein Thema, Verfahren oder Akteur im Mittelpunkt, sondern Chance zur Entwicklung moderner und nachhaltiger Stadt</p> <p>Neue Verfahren und Angebote der Partizipation und Teilhabe, neue Partnerschaften, innovative Formen des Dialogs</p> <p>Internationale Positionierung Berlins als urbanes Projekt, das Akteure, Prozesse und Bauten in den Mittelpunkt stellt</p> <p>Strategien für die gemischte Stadt mit kurzen Wegen</p> <p>neue städtebauliche Formen, ästhetische Dimensionen und funktionale Mischung für die Stadt des 21. Jahrhunderts</p> <p>Themen: Neuerschließung, Umnutzung, Neubau, Freiflächenutzung sowie Herausforderungen des Klimawandels</p> <p>Hauptstadt: Stadt als Schaufenster und Gesellschaftsmodell</p> <p>Raumstadt: Raum als natürliche Ressource und Kapital der Stadt</p> <p>Sofortstadt: der dynamische Prozess des Planens und Bauens</p>	<p>IBA willkommene Gelegenheit, um Impulse für eine weitere städtebauliche Entwicklung anzustoßen, erhebliche Potenziale durch Schließung der innerstädtischen Flughäfen</p> <p>Ziel: Präsentation von innovativen und modernen Lösungen für energetisch vorteilhafte Bauten im 21. Jahrhundert</p> <p>Genaue Anforderungen sind noch zu erarbeiten</p>	<p>Neuer Ansatz für klimagerechte soziale Stadterneuerung erforderlich</p> <p>„stadtweite Klima-IBA“: Entwicklung und Erprobung von Bausteinen für die energetische Stadterneuerung, sowohl quartiersbezogene Energieerzeugungskonzepte und Nahwärmelösungen auf Basis erneuerbarer Energien als auch ökologisch fortschrittliche und sozial integrative, d.h. für breite Schichten der Bevölkerung bezahlbare Wohnungsbauvorhaben in Alt- und Neubauten</p>	<p>Suche nach Antworten auf soziale, bildungspolitische und ökologische Herausforderungen</p> <p>Orientierung auf bestehende Stadt und Beteiligung</p> <p>Ziel: nachhaltige Entwicklung der sozial benachteiligten Gebiete in Nordneukölln, mit dem Tempelhofer Feld als Ergänzungsgebiet: „Soziale Stadt im Klimawandel“</p> <p>Schwerpunkte: sozial-ökologische Stadterneuerung ohne unzumutbare Wohnkostensteigerung und Verdrängung der ansässigen Bevölkerung, Förderung von Bildung und Integration für unterprivilegierte Familien unter gleichzeitiger Bindung bildungsorientierter Familien, das Tempelhofer Feld als „innere Stadterweiterung“ für unterstützende Projekte und Vorhaben</p>	<p>Wie kann man künftig bezahlbaren Wohnraum ohne milliarden-schwere Förderprogramme in der Innenstadt ermöglichen</p>

Bei der IBA 2020 setzen **DIE LINKE** und **Bündnis 90 / Die Grünen** ihre Schwerpunkte bei der klimagerechten und sozialen bzw. sozial-ökologischen Stadterneuerung. Während **DIE LINKE** eine stadtweite IBA fordert, wollen **Bündnis 90 / Die Grünen** eine räumliche Fokussierung auf Nord-Neukölln mit dem Tempelhofer Feld als Ergänzungsgebiet.

**CDU** und **FDP** bringen mit innovativen und modernen Lösungen für energetisch vorteilhafte Bauten bzw. der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in der Innenstadt nicht mehr als Schlagworte in die Diskussion ein. Die **SPD** vertritt mit „Hauptstadt – Raumstadt – Sofortstadt“ das aktuelle Konzept, das Raum zur Interpretation und Ausgestaltung lässt.

	SPD	CDU	DIE LINKE	Bündnis 90 / Die Grünen	FDP
<p><b>Zukunft der Sozialen Stadt</b> <i>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.</i> <i>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?</i></p>	<p>Erhalt und Wiederherstellung des sozialen Zusammenhalts bleiben herausragende Zielstellungen</p> <p>Quartiersmanagement und „Aktionsräume Plus“ wichtige Instrumente der Stabilisierung und Teilhabe</p> <p>Viele Stunden ehrenamtlicher Arbeit schaffen Brücken zwischen Menschen, aber auch zu Qualifikation, Integration und Arbeitsmarkt</p> <p>Politik und erfolgreiche Arbeit werden fortgesetzt, es gibt keine Alternativen</p> <p>Ablehnung der massiven Kürzung der Städtebauförderung durch die Bundesregierung</p> <p>Förderung löst Folgeinvestitionen aus, Kürzungen wirken sich negativ auf Beschäftigung im Baugewerbe und Handwerk aus</p>	<p>Programm für Berlin von besonderer Bedeutung, Kürzungen konnten zumindest teilweise verhindert werden</p> <p>Mittel sollten wieder aufgestockt werden, mindestens aber in der jetzigen Größenordnung belassen werden</p> <p>Aufgrund begrenzter Mittel müssen Maßnahmen zukünftig noch stärker nach Prioritäten gewichtet werden</p>	<p>Ausgleich der Kürzungen der aktuellen Bundesregierung durch andere Mittel nicht dauerhaft möglich</p> <p>Berlin benötigt volle Zuweisungen, um die Zielstellung des Quartiersmanagements oder der „Aktionsräume Plus“ weiter verfolgen zu können</p> <p>Wirkung und die Zielgenauigkeit der eingesetzten Finanzmittel künftig stärker zu kontrollieren</p> <p>Vielfältige Erfahrungen aus Quartiersmanagement, Quartiersräten, Kiezfonds und soziokulturellen Netzwerken gilt es auch in Zukunft zu nutzen</p> <p>Für eine Quartiersentwicklung, die alle dort lebenden Bewohnerinnen und Bewohner anspricht und einbindet</p>	<p>Programm für soziale Stabilisierung und Aufbau von nachbarschaftlichem Zusammenhalt von sehr großer Bedeutung, allerdings immer mehr Anforderungen an das Programm, die eigentlich von zuständigen Fachressorts geleistet werden müssten</p> <p>Angesichts der Kürzungen muss sozialer Zusammenhalt zu kontinuierlicher gesamtstädtischer Aufgabe von hoher Priorität werden</p> <p>Ziel: Entwicklung einer ressortübergreifenden Gesamtstrategie zur sozialen Stabilisierung benachteiligter Stadtteile, verbindliche Organisation von Ressortkooperationen, Präzisierung von Zielen und Maßnahmen, allgemeinverbindliche Einführung einer Sozialraumorientierung</p> <p>Forderung nach Weiterentwicklung und Stärkung der Instrumente auf Bundes- und EU-Ebene</p>	<p>Programme, die vordringlich städtebauliche Missstände beseitigen, sind wichtig und richtig</p> <p>Im Bereich der Sozialen Stadt weg von der Sozialraumorientierung und hin zu Chancengleichheit, neben der Beseitigung städtebaulicher Missstände mehr Investitionen in Bildung</p>

Alle Parteien würdigen die Erfolge der „Sozialen Stadt“ und wollen die begonnene Politik fortsetzen. **SPD**, **CDU** und **DIE LINKE** kritisieren die Kürzung der Bundesförderung, trotzdem scheint die **SPD** die bisherige Politik aufgrund der erzielten Wirkungen unverändert fortsetzen zu wollen. **CDU** und **DIE LINKE** wollen den Mitteleinsatz künftig genauer steuern, daneben weist **DIE LINKE** auf das Potenzial hin, die gesammelten Erfahrungen aktiv für eine integrative Quartiersentwicklung zu nutzen.

**Bündnis 90 / Die Grünen** nehmen angesichts der Kürzungen die Fachverwaltungen des Senats in die Pflicht und fordern – neben einer Weiterentwicklung und Stärkung der Instrumente des Bundes und der EU – die Entwicklung einer ressortübergreifenden Gesamtstrategie. Die **FDP** unterstützt die Beseitigung städtebaulicher Missstände, fordert aber eine Abkehr von der Sozialraumorientierung zu mehr Investitionen in Bildung.

	<b>SPD</b>	<b>CDU</b>	<b>DIE LINKE</b>	<b>Bündnis 90 / Die Grünen</b>	<b>FDP</b>
<p><b>Zukünftige Schwerpunkte der Stadtentwicklung</b></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Frage 12: Wo sehen Sie für die nächsten fünf Jahre bisher zu wenig beachtete Felder der Stadtentwicklung, die Sie stärker fördern wollen?</i></p>	<p>Wichtig sind kritischer Diskurs und lebhaftere Diskussion, die auf Transparenz und Mitsprache beruhen</p> <p>Arbeit an „Schule des Sehens“ erforderlich (Städtebau sehen und verstehen), neue Qualität durch offene Wettbewerbe und kreatives Zusammenarbeiten</p> <p>Stärkere Beteiligung der Bevölkerung, transparenter Kosten- und Bauablauf größerer Projekte</p> <p>Neben Tempelhof und Tegel, Heidestraße, City West und Alexanderplatz auch kleinere Zwischennutzungs-, Bau- und Brachflächen in den Bezirken bedeutsam</p> <p>Intelligente Flächennutzung in Zusammenarbeit mit den Bezirken, sozialräumliches Denken und Handeln</p> <p>Berücksichtigung ökologischer und klimapolitischer Erkenntnisse und Strategien, vom Planungsrecht zur Flächennutzung und ressourcenschonendem Bauen und Wohnen</p>	<p>Viele Gebiete Berlins mit hohem Entwicklungspotenzial, das es zu nutzen gilt: innerstädtische Flughäfen, Umfeld des Hauptbahnhofs, Kernbereiche der City Ost und West</p> <p>Hohe Priorität für qualitative städtebauliche und architektonische Weiterentwicklung</p> <p>Grundsatz „Qualität vor Eile“, um bestmögliche Lösungen zu erreichen</p>	<p>Nachnutzung Tegel, modernes Industrie- und Technologiezentrum im Bereich der bereits bebauten und versiegelten Flächen</p> <p>Renaturierung von Randflächen und umweltgerechte Verflechtung mit den benachbarten Wohnsiedlungen und Stadtteilen</p> <p>Verbesserung der ÖPNV-Anbindung</p> <p>Förderung und Ausweitung von Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung und bei Großprojekten</p> <p>Stärkung und Unterstützung von Bürgersinn und bürgerschaftlichem Engagement</p>	<p>Nachhaltige Stadtentwicklung als „Soziale Stadt im Klimawandel“, Aufbruch in urbane Zukunft</p> <p>Bauliche und engergetische Ertüchtigung öffentlicher Infrastruktur, Gründung eines „Klimastadtwerks“ mit einem Fonds zur energetischen Gebäudesanierung</p> <p>Quartiersweise energetische Modernisierung privater Gebäude mit Fördermitteln, guter Eigentümerberatung und Klimawohn-geld</p> <p>Ressourceneffiziente Gewerbeparks in Tempelhof und Tegel</p> <p>Sicherung und Verbesserung der Pflege städtischen Grüns</p> <p>Gestaltung von Rathausforum, Molkenmarkt und Alex</p> <p>Qualifizierung der Luisenstadt als innerstädtischer Wohnstandort</p> <p>Sozialökologische Stadterneuerung in Nordneukölln – auch ohne IBA</p> <p>Angemessene Nachnutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel, v.a. der Gebäude</p> <p>Überarbeitung des FNP, StEP Wohnen, klare Spielregeln für städtebauliche Verträge, sozial-ökologische Ausrichtung der Grundstückspolitik</p>	<p>Gestaltung und Architekturqualität sollen wieder eine Rolle spielen</p> <p>Mehr Wettbewerb, mehr Wettbewerbe</p> <p>Berücksichtigung der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung bei der Vergabe landeseigener Grundstücke</p> <p>Diskussionen zur Gestaltung städtebaulich wichtiger Orte sind wichtig, sollten aber nicht zur Einschränkung der Gestaltungsfreiheit der Planer und Investoren oder deutlichen Verzögerungen führen</p> <p>Für einen Masterplan und die bedarfsgerechte Entwicklung von Brachflächen</p>

Die **SPD** setzt neben allgemeinen Zielvorstellungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung auf prozessbezogene Innovationen und eine stärkere Beteiligung der Bevölkerung an Projekten und Vorhaben. Neben großen Entwicklungsgebieten hebt sie auch kleinere Zwischennutzungs-, Bau- und Brachflächen in den Bezirken hervor.

Die **CDU** hat die großen Projekte der Stadtentwicklung im Blick und fordert eine hohe Priorität für die städtebauliche und architektonische Weiterentwicklung, die auch mal Vorrang vor einer schnellen Umsetzung haben sollte.

**DIE LINKE** konzentriert sich auf die Nachnutzung des Flughafens Tegel und dessen Einbindung ins Umfeld. Sie fordert die Ausweitung der Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung und bei Großprojekten und die Stärkung von Bürgersinn und bürgerschaftlichem Engagement.

**Bündnis 90 / Die Grünen** heben die „Soziale Stadt im Klimawandel“, die energetische Modernisierung, ressourceneffiziente Gewerbeparks, eine bessere Pflege des Stadtgrüns und die Lösung gestalterische Aufgaben in der Innenstadt hervor. Sie wollen den FNP überarbeiten, einen StEP Wohnen aufstellen, klare Regeln für städtebauliche Verträge einführen und die Grundstückspolitik sozial-ökologisch ausrichten.

Die **FDP** setzt auf eine bessere Gestaltung, höhere Architekturqualität und mehr Wettbewerb(e). Städtebauliche Diskussionen werden begrüßt, sollten aber nicht zu Einschränkungen bei der Gestaltungsfreiheit oder deutlichen Zeitverzögerungen führen. Ein besonderer Handlungsbedarf wird bei der Entwicklung von Brachflächen gesehen.