

red.ÄÄ Kapitel 1 Kapitel 1: Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Antragsteller*in: Landesvorstand

Beschlussdatum: 08.12.2022

Redaktionelle Änderung

Redaktionelle Aktualisierung des Kapitels

Änderungsantrag zu K-2

Von Zeile 11 bis 13 einfügen:

Infrastruktur und eine gute Grundversorgung für alle keine Gegensätze sind, sondern Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Erneuerbare Energie und Erneuerbare Wärme sind dabei der Beste Beitrag zur Energiesicherheit und für dauerhaft günstige Energiepreise.

Von Zeile 145 bis 147 einfügen:

Grünflächenamt und für ihre Bäume ausgestattet. Diesen Weg werden wir weitergehen, um so die Anzahl der Bäume zu steigern und insgesamt mehr grüne und blaue Infrastruktur aufzubauen. Hierfür haben wir im Doppelhaushalt 2022/2023 einen Entsiegelungstopf für die Bezirke mit 30 Millionen Euro eingeführt. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan 2030 haben wir fast alle Kleingärten für die kommenden

Von Zeile 482 bis 484 einfügen:

gesichert, das sind über 14 Prozent der Landesfläche. Wir wollen weitere Naturgebiete schützen, indem wir sie zu Landschaftsschutzgebieten aufwerten und haben hierfür die Personalmittel erheblich aufgestockt. Damit soll der Anteil auf 20 Prozent der Landesfläche steigen. So sollen zum Beispiel Felder der Elisabeth-Aue als Teil

Von Zeile 522 bis 525:

Den Berliner Müllbergen sagen wir den Kampf an. Berlin hat sich politisch dazu verpflichtet, zu einer Zero-Waste-Stadt zu werden. Mit dem Abfallwirtschaftskonzept ~~und~~ der Zero-Waste-Strategie und dem Start der Zero-Waste-Agentur sind wir erste wichtige Schritte gegangen, weitere müssen folgen. Den Bezirken wollen wir deshalb bei der Pflege und Reinigung von Grünflächen und Spielplätzen noch

Von Zeile 631 bis 633 einfügen:

Die Kieze und Quartiere sind der Puls der Stadt. Deshalb wollen wir dort die Mitbestimmung stärken und den Austausch zwischen Nachbar*innen fördern. Hierfür haben wir im Doppelhaushalt die Untetrstützung der Beteiligungsformen deutlich ausgebaut, nun gilt es diese Strukturen mit Leben zu füllen. Die Umsetzung der Bürger*innenbeteiligungsleitlinien in der räumlichen Stadtentwicklung soll vorangetrieben

Von Zeile 746 bis 748:

allen Zugang zur Mobilität ermöglicht. Die Grundlage dafür bildet das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands, das in ~~dieser~~ der letzten Wahlperiode für Berlin verabschiedet wurde. Außerdem haben wir mit dem Nahverkehrsplan bis 2035 bis zu 28 Milliarden Euro für Betrieb und Ausbau des

Von Zeile 774 bis 776 einfügen:

Umsteigepunkte zwischen der U-Bahn, S-Bahn, der Tram und vor allem den Regionalbahnen schaffen. In weniger dicht besiedelten Gebieten setzen wir außerdem auf Rufbussysteme, die flexibel, barrierefrei

und unkompliziert eine schnelle und gute Anbindung garantieren. Mit dem Muva sind wir hierfür in dieser Periode schon erste Schritte gegangen. Auch die Reaktivierung von Infrastrukturen, wie zum Beispiel den zwei ehemaligen U-Bahn-Eingängen am Hermannplatz, erhöht die Attraktivität von heutigen und zukünftigen

Von Zeile 800 bis 804:

im Senat die Beschaffung neuer S-Bahn- und U-Bahn-Wagen durchgesetzt. Dabei wird Berlin erstmals einen landeseigenen S-Bahn-Fuhrpark aufbauen. Wir haben werden 1.380 neue S-Bahn-Wagen, im Wert von rund drei Milliarden Euro, ausgeschrieben ausschreiben, die schrittweise ab 2027 in Zukunft durch die Stadt fahren sollen, und eine Option auf über 850 weitere gesichertsichern. Dadurch kann nicht nur die Taktung des S-Bahn-Angebots deutlich erhöht werden, sondern auch dessen Leistungsfähigkeit

Von Zeile 809 bis 811 einfügen:

Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge angeboten werden. Nach Jahren des Stillstandes haben wir endlich wieder Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Untersuchungen zum Ausbau bestehender U-Bahn-Strecken in Auftrag gegeben. Der Bau von U-Bahnen ist

Von Zeile 859 bis 862:

des ÖPNV nutzen zu können. Im Mobilitätsgesetz haben wir einen barrierefreien ÖPNV vorgeschrieben. Auch deshalb haben wir die BVG mit dem Pilotprojekt „Alternative Barrierefreie Beförderung“ beauftragt. Mit dem Start des Pilotprojekts „Alternative Barrierefreie Beförderung“ der BVG wurde dafür ein wichtiger Schritt getan. Dieses Angebot wollen wir sukzessive auf ganz Berlin ausweiten. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, die Anzahl der barrierefreien Taxis im

Von Zeile 894 bis 896:

Haltestelle vor ihrer Tür bekommen, die Tickets günstiger werden und die U-Bahn häufiger kommt. Schon in dieser Periode der vergangenen Wahlperiode wurden intensive Untersuchungen und Studien in Auftrag gegeben, um die verschiedenen Instrumente, wie eine City-Maut, die Ausweitung von

Von Zeile 910 bis 912:

Ticketpreisen führen. Das würde den Anspruch einer sozial-ökologischen Verkehrswende konterkarieren. Deshalb haben wir in dieser der letzten Wahlperiode das Sozial-, das Schüler*innen-, das Azubi- und das Firmenticket deutlich günstiger gemacht und das Semesterticket für

Von Zeile 914 bis 920:

Damit sich mehr Menschen für den ÖPNV entscheiden, müssen die Tarife dauerhaft niedrig und solidarisch finanziert sein. Unser Ziel sind deutlich günstigere Tarife und daher wollen wir die baldmöglichste Einführung unserer Bär*innenkarte, die durch Das bundesweite 49 Euro Ticket stellt eine geringe monatliche Abgabe aller erwachsenen Berliner*innen, ausgenommen Revolution des ÖPNV Tarifsystems dar. Wir wollen auf diesem aufsetzen und für Studierende, Pflegebedürftige, Bezieher*innen von Arbeitslosengeld II und Sozialhilfe sowie Personen, die heute bereits Anspruch auf kostenfreie oder ermässigte Beförderung haben, finanziert wird dieses weiter rabattieren. Mit dem 29 Euro Ticket und dem 9 Euro-Sozial-Ticket hat Berlin gezeigt, dass wir schnell und unbürokratisch entlasten und Mobilität für alle ermöglichen können. Damit kann der ÖPNV von allen erheblich günstiger genutzt werden. Nach dem Ausbau der Kapazität des ÖPNV, insbesondere in

Von Zeile 934 bis 936:

Parkplätze, die derzeit privaten Autos zur Verfügung stehen, im ausreichenden Maße in Abstellflächen für Sharing-Mobilität umwidmen. Wir wollen darauf hinwirken, dass ~~die~~ alle Sharing- und Pooling anbietenden ihre Angebots- und Nachfragedaten dem Land zugänglich

Von Zeile 986 bis 988:

immer möglich, werden wir den Rückbau von Relikten der autogerechten Stadt, wie aktuell die Breitenbachplatzbrücke, ~~anstoßen~~ weiter planen. Wir werden uns gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die in Berlin liegenden Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans gestrichen werden.

Von Zeile 993 bis 996:

vielfach eine sinnvolle Alternative für alltägliche Transportaufgaben. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 ~~sollen~~ wurden in Berlin 2.000 öffentliche Ladepunkte ~~in~~ errichtet. Wir machen weiter Tempo beim Ausbau und wollen die Anzahl der Stadt aufgebaut sein Ladepunkte und Ladeleistung in den kommenden Jahren nochmal deutlich erhöhen. Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos

Von Zeile 1008 bis 1012:

Stellen für die Radverkehrsplanung, jetzt sind es über 70. Statt 5 Millionen Euro sind heute über 30 Millionen Euro im Landeshaushalt für den Radverkehr vorgesehen die durch zusätzliche Bundesmittel ergänzt werden.

~~In den~~ Allein im vergangenen Jahren wurden 100 Kilometer Radwege in Berlin geplant und ungefähr 30 Kilometer gebaut oder modernisiert ~~und~~ Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren knapp 15.000 Abstellplätze geschaffen. Damit sich allerdings der Trend zum Rad fortsetzt, braucht es eine flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Deshalb wollen wir mit

Von Zeile 1030 bis 1033 löschen:

zugeordnet ist und zukünftig keine Doppelzuständigkeiten mehr bestehen. Auch für den Betrieb der Infrastruktur müssen zwischen Land und Bezirken klare Zuständigkeiten getroffen werden, ~~so gehören übergeordnete Angebote wie Fahrradparken an S-Bahn-Stationen auf Landesebene~~. Ebenso wollen wir die Anzahl der Fahrradstellplätze und Fahrradparkhäuser weiter deutlich

Von Zeile 1058 bis 1061:

und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wollen wir weiterhin fördern und ausweiten. Ihre Einrichtung wollen wir durch ~~einen zentralen Leitfaden~~, klare Zuständigkeiten und ausreichende Ressourcen vereinfachen. ~~Insbesondere wollen wir~~ Dazu wurde im vergangenen Jahr ein zentraler Leitfaden geschaffen und die Bezirke ~~unterstützen~~ mit einem Programm zur Finanzierung von Planung und Umsetzung von Kiezblocks. Unser Ziel ist es,

Von Zeile 1063 bis 1066:

evaluieren und auf ihre verkehrlichen, sozialen und Umwelt-Effekte und ihre Akzeptanz zu untersuchen. Darüber hinaus werden wir ~~das Modellprojekt~~ die dauerhafte Umgestaltung der autofreien Friedrichstraße ~~verstetigen~~ voranbringen und in der nächsten Legislaturperiode viele weitere Einkaufsstraßen autofrei gestalten. Mit Kiezblocks, autofreien Einkaufsstraßen oder Spielstraßen schaffen wir in ganz

Von Zeile 1084 bis 1088:

Kreuzungen zukünftig eine vom Autoverkehr getrennte Ampelschaltung erhalten. Um dabei schneller zu werden, ~~wollen wir die Programmierung und Kontrolle der Ampeln in kommunale Hand nehmen und~~

~~streben dazu Gespräche mit dem bislang beauftragten Unternehmen an. Die Umsetzung haben wir bereits auf den Weg gebracht.~~ haben wir die Programmierung und Kontrolle der Ampeln in kommunale Hand gegeben. Mit diesen Maßnahmen wollen wir das Leitbild der Vision Zero, eines Verkehrs ohne Unfalltote und Schwerverletzte, in unserer

Von Zeile 1121 bis 1125:

Weg zu bringen. Noch vorhandene städtische Umschlagflächen werden wir sichern und für zusätzliche Ladezonen bisherige PKW-Parkplätze nutzen. ~~Auf der Grundlage bisheriger Studien und Pilotprojekte sollen die vorhandenen Erkenntnisse zum nachhaltigen Güterverkehr zu einem anwendbaren Konzept zusammengeführt werden. Dieses soll beispielhaft in der Stadtmitte unter Einbeziehung des Westhafens und der Schieneninfrastruktur der BVG umgesetzt werden.~~ Das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin (IWVK) wollen wir umsetzen.

Von Zeile 1282 bis 1283 einfügen:

ein. Den illegalen Handel mit Welpen und allen anderen Tieren wollen wir durch bessere Behördenzusammenarbeit unterbinden, auch deshalb müssen seit Beginn des Jahres 2022 alle Hunde in ein Hunderegister eingetragen werden.