Beschluss (vorläufig) Kapitel 2: Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Gremium:	LDK
Beschlussdatum:	20.03.2021
Tagesordnungspunkt:	K-2 Kapitel 2

2. Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

In den vergangenen Jahren folgte ein Hitzesommer auf den nächsten. Berlins Bäume und Pflanzen leiden massiv unter der Trockenheit und den hohen Temperaturen. Das Nahrungsangebot für Insekten, Vögel und Säugetiere verringert sich. Menschen leiden unter gesundheitlichen Problemen – besonders Ältere, kleine Kinder und sozial Benachteiligte. Diese extremen Wetterlagen werden noch stärker zunehmen. Es ist deshalb zentral, Berlin auf die Folgen der Klimakrise vorzubereiten und den Beweis anzutreten, dass und wie auch eine Metropole klimaneutral werden kann.Unsere Vision ist ein Berlin voller grüner Oasen und kühlen Entlastungsräumen, von begrünten Haltestellen und schattenspendenden Alleen mit Pocketparks, Kanälen, grünen Dächern und begrünten Fassaden. Wir wollen den Umbau Berlins vorantreiben: zu einer Metropole, in der ökologische Verantwortung und Umweltgerechtigkeit sowie moderne Infrastruktur und eine gute Grundversorgung für alle keine Gegensätze sind, sondern Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Noch ist Berlin eine der grünsten Metropolen Europas. Parks, Wälder und Seen bringen Lebensqualität und schaffen ein angenehmes Stadtklima. Sie kühlen in heißen Sommern unsere Stadt, sind Lebensraum für viele Tiere und binden CO_2. Doch auch diese wichtige Stadtnatur ist durch die Erderhitzung gefährdet. Die Klimakrise ist eine reale Gefahr für unsere Existenzgrundlage auf diesem Planeten. Gerade Menschen aus dem globalen Süden, die am wenigsten zur Klimakrise beigetragen haben, spüren die Folgen am stärksten. Auch deshalb trägt Berlin als Hauptstadt eines Industrielandes eine besondere Verantwortung voranzugehen und klimaneutral zu werden. Das Zeitfenster, die Klimakrise ganz abzuwenden, haben wir bereits verpasst. Aber noch können wir die schlimmsten Folgen abmildern und ein neues, klimaneutrales Berlin bauen, dass auch Vorbild für andere Metropolen sein kann. Um Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen, müssen wir jetzt handeln!

Klimaneutrales Berlin

Berlin muss und wird seinen Beitrag leisten, die Ziele des Pariser Klimaabkommens einzuhalten. Dafür ist es notwendig, auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Deshalb wollen wir Berlin so schnell wie möglich klimaneutral machen. Wir Grüne haben in den letzten Jahren in der rot-rot-grünen Koalition – auch gegen Widerstände – eine ambitionierte Klimapolitik eingefordert und vorangebracht. Der Aufholbedarf war groß, nachdem die Klimapolitik in Berlin zuvor ein politisches Nischendasein gefristet hatte. Wir haben zwei von vier Kohlekraftwerken abgeschaltet und dafür gesorgt, dass Berlin als erstes Bundesland die Klimanotlage ausgerufen hat.Wir werden überall dort, wo das Land die Befugnis hat, weitere Maßnahmen anstoßen, die uns in diesen Bereichen zu Klimaneutralität bis spätestens 2035 führen können. Damit Berlin insgesamt schnellstmöglich klimaneutral werden kann, sind auch grundlegende Änderungen auf Europa- und Bundesebene erforderlich. Wir wollen die gesetzlichen Grundlagen schaffen, um auch auf den Dächern der Stadt , und allen sonst geeigneten Flächen der Stadt,zu 100 Prozent auf erneuerbare Energien umzusteigen. Zukünftig werden wir eine Solaranlage auf Berliner Dächern zum Standard machen.

Die Berliner Stadtwerke werden für fast alle Bezirke Solarpakete schnüren, haben die Kälte- und Wärmeversorgung der Urban Tech Republic übernommen und mit dem größten in Berlin-Brandenburg genehmigten Windpark Albertshof erneuerbare Energien für 30.000 Haushalte ans Netz genommen. Der vollständige Rückkauf des Berliner Stromnetzes beendet nicht nur einen jahrelangen Rechtsstreit, sondern ermöglicht endlich gezielte Investitionen in die Infrastruktur der Energiewende der Stadt und die genossenschaftliche Beteiligung der Bürger*innen zur aktiven Mitgesteltung über die BürgerEnergie Berlin. Mit Beginn der Coronapandemie wurden Stromsperren ausgesetzt. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass diese Vorschrift künfitg zwischen Mitte Herbst und Ende des Winters fortgeführt wird. Um den hohen CO_2-Ausstoß im Gebäudebestand deutlich zu reduzieren, haben wir ein neues Sanierungsförderprogramm entwickelt und die gesetzliche Grundlage für eine klimaschonende Wärmeversorgung geschaffen.

Neubauten sollen von Anfang an so geplant werden, dass sie ohne fossile Energieträger auskommen. Wir setzen den ambitionierten Ausbau der erneuerbaren Energien sozial gerecht fort, damit wir bis spätestens 2030 alle Kohlekraftwerke in Berlin vom Netz nehmen können und Berlin somit auf den 1,5-Grad-Pfad bringen.

Verkehrswende: der Mensch im Mittelpunkt

Mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an jeden Ort der Stadt zu gelangen macht Berlin zu einer lebenswerten Metropole. Deshalb ist unser Ziel, dass alle Menschen in Berlin rasch, sicher, bequem und klimaneutral unterwegs sein können.Unser Ziel ist klar: Wir wollen Berlin so gestalten und Angebote schaffen, dass niemand mehr ein privates Pkw benötigt, um in Berlin mobil sein zu können. Um Berlin auf den 1,5 Grad-Pfad zu bringen, ist eine Verkehrswende dringend nötig, denn noch immer ist der Verkehr einer der wenigen Sektoren, in dem die Verschmutzung steigt statt sinkt. Wir werden und wollen dies ändern und setzen in der Verkehrswende auf die Maximen: Verringern, Verlagern und Vermeiden. So bringen wir Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad, leisten einen entscheidenden Beitrag die Klimakrise noch abzuwenden und machen gleichzeitig Berlin lebenswerter und sicherer, da wir Barrierefreiheit und Teilhabe zu Bestandteilen der Verkehrswende machen. Außerdem wollen wir die besitzunabhängigen Mobilität fördern, so wird aus der ökologischen auch eine soziale Verkehrswende. Je mehr Menschen kein eigenes Auto mehr brauchen, desto mehr Platz bleibt für diejenigen, die nicht auf ihr Auto verzichten können.

Anstatt Verkehrswege nur für Autos zu planen, stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt der städtischen Mobilitätsplanung. So werden wir uns an den Bedürfnissen der Menschen, wie gutes Klima, gute Luft, Spiel- und Sportflächen, Wege zum Einkaufen sowie Wege mit Älteren und Kindern orientieren. Dies schützt nicht nur das Klima, sondern nimmt auch alle Berliner*innen in den Blick, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, denn sie sind besonders auf einen attraktiven ÖPNV sowie auf gute Rad- und Fußwege angewiesen. Dafür haben wir Grüne ein bundesweit einmaliges Mobilitätsgesetz verabschiedet, um den Verkehr, zweitgrößten Verursacher von CO_2 in der Stadt, emissionsärmer, leiser und sicherer zu machen. Wir haben damit gesetzlich sichergestellt, dass bei der Verkehrsplanung der Umweltverbund, also Fußgänger*innen, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel, vor dem Autoverkehr zu berücksichtigen sind. Immer mehr Berliner*innen steigen auf den ÖPNV und das Fahrrad um – ob klassisch, als Lastenrad oder Pedelec. Das liegt nicht nur an der wachsenden Anzahl von Radwegen in der Stadt, sondern auch daran, dass die neuen Radwege wesentlich breiter und sicherer sind. Schließlich haben wir damit begonnen, die begrenzten Flächen in der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals ausschließlich Autos vorbehalten waren, für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geöffnet haben. An der

Friedrichstraße haben wir es vorgemacht, viele andere Straßen werden bald schon folgen – temporär oder am besten dauerhaft.

Nicht nur für den Klimaschutz ist die Verkehrswende wichtig. Wir schützen damit auch die Gesundheit der Menschen an besonders vom Verkehr belasteten Straßen. Sie erkranken nicht nur öfter an Lungen-, sondern auch an Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dazu trägt auch die hohe Lärmbelastung bei. Deshalb ist es gut, dass wir an vielen Straßen Tempo 30 eingeführt haben und damit nicht nur die Abgas-, sondern auch die Lärmbelastung reduzieren. Und auch Fluglärm wollen wir nachhaltig mindern. Wir wollen dafür sorgen, dass die Menschen wenigstens in der Nacht in Ruhe schlafen können. Deshalb muss am BER ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr gelten.

Nur wenn sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sicher bewegen können und Busse und Bahnen günstig, zuverlässig und eng getaktet fahren, entscheiden sich Menschen für klimafreundliche Mobilität. Deshalb haben wir milliardenschwer in den Ausbau von Bahnen und Bussen investiert: mehr Strecken, mehr Waggons, kürzere Taktung und mehr Elektroantrieb. Mittlerweile bringen die ersten E-Busse die Berliner*innen sauber und leise durch die Stadt, der Ausbau von weiteren Tramlinien und die Einrichtung zusätzlicher Busspuren sind bereits in vollem Gange. Unser Ziel ist ein Netz ohne Lücken. Dafür wird auch die Erweiterung bestehender S- und U-Bahn-Strecken geprüft und vorangetrieben. Entscheidendes Kriterium ist der positive Klimaeffekt und eine ehrliche Kosten-Nutzen-Analyse. Darüber hinaus ist es auch entscheidend, dass alle sich das Ticket für Bus und Bahn leisten können. Deshalb haben wir die Preise für das Sozial-, Azubi- und Firmenticket stark gesenkt und Schüler*innen können seit 2019 in Berlin sogar kostenlos durch die Stadt fahren.

Die von uns angestoßene Verkehrswende schafft mehr Teilhabegerechtigkeit, indem mehr Bewegungsfreiheit in der Stadt ermöglicht wird. Wenn wir Alternativen zum Auto ausbauen, profitieren auch die, die auf das Auto angewiesen sind. Dennoch hat das Auto mit Verbrennungsmotor in der Stadt keine Zukunft, zu hoch sind die Schadstoffbelastung, der Flächenverbrauch und die Lärmemission. Deshalb wollen wir bis spätestens 2030 die Innenstadt zu einer Null-Emissions-Zone umgestalten, in die weitestgehend keine Fahrzeuge mit klima- und gesundheitsschädlichem Verbrennungsmotor mehr fahren dürfen und die wir sukzessive auf weitere Teile Berlins ausdehnen wollen. Den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität und klimaneutrale Antriebe wollen wir, soweit Mehrkosten entstehen, für diejenigen sozial abfedern, die auf ein Auto in der Stadt angewiesen sind. Wir wissen, dass die Verkehrswende nur gelingen kann, wenn die Innenstadt und die Außenbezirke gleichermaßen vom Ausbau profitierten. Weniger dicht besiedelte Gebiete sollen ein ebenso attraktives Mobilitätsangebot wie in gut angeschlossenen Gebieten erhalten, denn die Erreichbarkeit darf nicht vom Wohnort im Innen- oder Außenbezirk abhängen.

Berlins Stadtgrün sichern

Berlin muss nicht nur CO_2-Emissionen einsparen, es muss auch sein Stadtgrün auf die bereits akuten Folgen des Klimawandels vorbereiten und klare Klimaanpassungsziele und Strategien dafür entwickeln.

Ansonsten werden unsere Lebensgrundlagen, unsere Gesundheit und auch unser Stadtgrün und die Stadtnatur massiv in Mitleidenschaft gezogen. Deshalb ist der Umbau Berlins zu einer resilienten – widerstandsfähigen – Stadt nicht nur eine Frage moderner Häuser, Transportwege und moderner Wirtschaft, sondern auch eine Frage der Gesundheit. Bereits jetzt ist absehbar, dass wir in Zukunft mit noch weniger Regen und längeren Hitzeperioden zu kämpfen haben werden. Deshalb müssen viele Flächen entsiegelt und gerecht verteilt werden, damit der wenige Regen vor allem dort nutzbar gemacht werden kann, wo er fehlt. Die Gründung der

Regenwasseragentur war dafür ein erster wichtiger Schritt. Mit dem Programm „1.000 Grüne Dächer“ oder dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm werden auch auf der zivilgesellschaftlichen Ebene der Ausbau des Stadtgrüns und der Klimaschutz gefördert. Wir wollen Konzepte miterarbeiten, um das große Potential der Stadtbäume und deren Baumscheiben zusammen mit Baumpat*innen und Anwohnenden gemeinsam zu pflegen, zu schützen und das öffentliche Lebensumfeld bürger*innennah zu gestalten.Das Grüne-Dächer-Programm wollen wir ausweiten und mit der Förderung der biologischen Vielfalt sowie einer gleichzeitigen Aufstellung von Solaranlagen verbinden.

Mit der „Charta Stadtgrün“ haben wir einen Plan vorgelegt, wie zukünftig die Grünflächenentwicklung in der Stadt aussehen soll. Jahrzehntelang wurde die Grünpflege in Berlin finanziell und personell ausgeblutet. Damit haben wir Schluss gemacht und die Mittel für die Baum- und Parkpflege massiv erhöht. Durch die Stadtbaumkampagne konnten 10.000 zusätzliche Straßenbäume in Berlin gepflanzt werden. Außerdem haben wir in die Strukturen investiert und die Bezirke mit mehr Geld für ihr 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. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan 2030 haben wir fast alle Kleingärten für die kommenden Jahre geschützt und wir werden uns auch darüber hinaus für ihren Erhalt einsetzen.

2.1 Klimaneutrales Berlin. Wir machen den Weg frei

Wir meinen es ernst mit dem Klimaschutz. Die Ausrufung der Klimanotlage, das Abschalten von zwei Berliner Kohlekraftwerken und der Einstieg in eine konsequente Verkehrswende waren erste wichtige Schritte. Doch es bleibt keine Zeit, sich auf diesen Erfolgen auszuruhen. Wir streiten weiterhin dafür, Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen und die Pariser Klimaziele zu erreichen. Klimaschutz muss deshalb Verfassungsrang in unserer Stadt bekommen. In der kommenden Wahlperiode werden wir uns in Verhandlungen dafür einsetzen, mindestens ein weiteres Kohlekraftwerk abzuschalten und dadurch jährlich fast eine halbe Million Tonnen CO_2 einzusparen, bis 2030 sollen alle Kohlekraftwerke vom Netz gehen. Die energetische Gebäudesanierung wollen wir deutlich ausbauen sowie sozial gerecht gestalten. Gleichzeitig wollen wir die Anforderungen des Artenschutzes beachten - denn Klimaschutz und Klimafolgenbewältigung sollen Hand in Hand gehen. Die Berliner Stadtwerke werden weiterwachsen und der zentrale Dienstleister für Energie- und Quartiersprojekte des Landes und der Bezirke werden. Wir werden prüfen, in wie weit eine Energiewende-Agentur in öffentlicher Trägerschaft ein Partner für die Verwaltung sowie für Unternehmen sein kann und bei der Umsetzung von Aktivitäten zur Energiewende unterstützen kann. Dabei nutzen wir auch die große Klima- und Energiewendekompetenz, die in Berlin vorhanden ist. Und wir setzen uns dafür ein, dass Klimagerechtigkeit in ganz Berlin gilt und alle Bezirke sowie Menschen von den Maßnahmen profitieren.

Solar auf allen Dächern – die Energiewende in Berlin umsetzen

Damit Berlin seine CO_2-Emissionen radikal reduzieren kann, brauchen wir die Energiewende hin zu 100 Prozent erneuerbarer Energie. Das größte Potential liegt dabei im Ausbau der Solarenergie auf Dächern und an Fassaden Berlins. Die Stadt kann dadurch ihren Anteil von derzeit 1 Prozent Solarstrom auf 25 Prozent der gesamten hier verbrauchten Energie bis 2035 erhöhen. Wir wollen gesetzlich festschreiben, dass der Einbau von Solaranlagen zur Strom- und Wärmegewinnung bei Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten verpflichtend wird. Die Stadtwerke Berlin werden für alle geeigneten bezirklichen Bestandsgebäude Solarpakete sowie Photovoltaik-Lösungen für neue Quartiere und Neubauprojekte anbieten und umsetzen. Wir

werden die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stellen, um bis 2025 alle öffentlichen Gebäude, auf denen das nach aktuellem technischen Stand möglich und sinnvoll ist, vollständig mit Solaranlagen auszustatten. Die für Photovoltaik geeigneten Dachflächen werden dabei konsequent ausgenutzt. Mit der Gründung des „SolarZentrums Berlin“ haben wir bereits die Beratung und den Austausch zur Solarwende massiv gefördert. Die digitale Plattform Solardachbörse wollen wir weiter stärken, so dass nicht genutzte Dächer für den Aufbau von Solaranlagen zur Verfügung gestellt werden können. Das erfolgreiche Energiespeicherprogramm wollen wir fortführen und weiter ausbauen. Darüber hinaus wollen wir die integrierte Planung von Strom- und Wärme-Netzen weiter ausbauen und so mit den dazugehörigen geeigneten Speichern eine effiziente Integration der lokal gewonnen Energie vorantreiben.

Auch Privathaushalte und Unternehmen wollen wir motivieren, erneuerbare Energien selbst zu produzieren und zu verbrauchen. Die Grundlage dafür ist der „Masterplan Solar City“, den wir in den letzten Jahren erarbeitethaben. Darüber hinaus werden wir die Zusammenarbeit von Berlin und Brandenburg intensivieren und gemeinsame Bürgerenergieprojekte zu Solar- und Windkraftparks initiieren, um die gemeinsame 100%-Erneuerbare Energieregion zu verwirklichen. Dabei sind solare Freilandanlagen mit landwirtschaftlicher Nutzung oder einer naturfreundlichen Wiesengestaltung auf der Fläche zu verbinden. Wir prüfen, ob wir auf den Flächen der Stadtgüter verstärkt Solar- und Windparks einrichten können. Auch Kleinstanlagen für den privaten Gebrauch stärker direkt oder indirekt gefördert werden. Die Mieter*innenstrom-Projekte sollen deutlich ausgebaut werden. Für die Umsetzung müssen wir alle Akteure einbeziehen und fördern, insbesondere die Berliner Stadtwerke aber auch Energiegenossenschaften und engagierte Bürger*innen. Dafür werden wir auch die Speicherkapaziäten ausbauen.

Wärmesektor umbauen - Gebäude modernisieren

Die Hälfte aller klimaschädlichen Emissionen Berlins fallen im Gebäude- und Wärmesektor an. Auch hier wollen wir den Treibhausgasausstoß der Hauptstadt massiv reduzieren. Zentral dafür ist eine gesamtstädtische Wärmeplanung basierend auf einem Wärmekataster, das die erneuerbaren Wärmepotenziale ebenso erfasst wie die bestehenden Wärmebedarfe. Hier sind wir bereits erste Schritte gegangen und werden diesen Weg weitergehen, denn gerade durch eine Wärmeplanung können die verschiedenen Akteur*innen und Aktivitäten der Wärmewende koordiniert werden. Häuser, die energetisch modernisiert werden, sollen - wo möglich - auch bei der Wärmerversorgung klimaneutral werden.Unser Ziel ist eine integrierte Infrastrukturplanung, die Strom und Wärme sektorübergreifend sinnvoll nutzt.

In der Fernwärmeerzeugung haben wir den Kohleausstieg bis 2030 erfolgreich vorangetrieben. Ab 2030 muss Berlin kohlefrei sein. Wir halten zudem am Ziel fest, die Fernwärme bis 2035 komplett auf erneuerbare Energien umzustellen. So entschieden wir Grüne sagen, dass der Einsatz von Erdgas für die Stromversorgung keine Option sein darf, sagen wir auch, dass im Bereich der Wärme der Einsatz von Erdgas schnellstmöglich überwunden sein muss. Deshalb werden wir die Potenziale für die Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes immer wieder auf den aktuellen und neuesten Stand bringen, um so den 1,5-Grad-Pfad zu erreichen. Damit aus Potentialen auch konkrete CO2-Einsparungen werden, haben wir mit der Novelle des Berliner Energiewendegesetzes schon die Einspeisung von Erneuerbaren Energien durch Dritte ermöglicht. Diesen Weg wollen wir weitergehen und die Fernwärme durch CO2-Grenzwerte und eine Erneuerbare-Energien-Quote regulieren, und dazu die erneuerbaren Wärme-Potentiale immer wieder neu prüfen und maximal nutzen, um die Kohlewärme vollständig über Einsparungen und durch erneuerbare Wärme zu ersetzen.

Unser Ziel ist, den Einsatz von Erdgas so schnell und konsequent wie möglich zu minimieren. Wir werden nicht zulassen, dass Vattenfall die Dekarbonisierung verzögert und mit fossilen Energien unnötig Geld verdient. Wir kämpfen für den schnellstmöglichen Erdgasausstieg. Außerdem sollen die Temperaturen im Netz schrittweise abgesenkt werden. So heben wir die in Berlin vorhandenen Erneuerbaren Wärmepotentiale und machen einen Gaseinsatz schnellstmöglich überflüssig. Dabei ist für uns auch die Müllverbrennung nicht als klimaneutral anzusehen. Wir setzen uns daher auf Bundesebene dafür ein, dass auch diese unter die CO2-Bepreisung fällt.

Neben der Fernwärme sollen auch alle anderen Formen der Wärmeerzeugung bis 2035 klimaneutral werden. Dafür wollen wir den Austausch von Gas- und Ölkesseln durch klimaneutrale Heizungsanlagen, wie Solarthermie oder Wärmepumpen, noch stärker als bisher fördern und die Nutzung von Geothermie erleichtern sowie die Nahwärme etwa aus der Abwasserkanalisation besser nutzen. Den rechtlichen Rahmen hierfür soll das Berliner Erneuerbare-Wärme-Gesetz bieten. Auf Bundesebene wollen wir uns dafür einsetzen, dass auch dort keine neuen Erdgasheizungen mehr gefördert werden und keine neuen Öl- und Gasheizungen mehr eingebaut werden dürfen. Wir setzen auf eine integrierte Infrastrukturplanung aus Strom- und Wärmenetzen sowie den dazugehörigen Speichern und uns ist bewusst, dass nach aktuellem Wissensstand Wasserstoff und dessen Derivate rar und teuer sind.

Außerdem setzen wir auf lokale Wärmeerzeugung in Berlins Kiezen: Jenseits der Fernwärme sollen neue dezentrale Nahwärmenetze sowie der Anschluss an diese auf Quartiersebene gefördert werden, in die örtlich erzeugte Wärme aus verschiedenen erneuerbaren Quellen eingespeist und lokal verteilt wird. Mit der Service- und Beratungsstelle für energetische Quartiersentwicklung haben wir hierfür bereits eine wichtige Anlaufstelle geschaffen. Diese Netze sollen mit möglichst niedrigen Temperaturen betrieben werden und eine Perspektive auf weitere Temperaturabsenkungen bieten. Außerdem werden wir auch die Kühlung der Stadt und der Gebäude vorantreiben, sei es durch Techniken der Verdunstungskühlung, Dach- und Fassadenbegrünung oder Techniken der natürlichen Lüftung.

Um die Klimaziele Berlins zu erreichen, müssen wir noch deutlich stärker die energetische Modernisierung von Gebäuden voranbringen und die Sanierungsquote erheblich steigern, um so auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Dafür ist auch eine Ausbildungs- und Qualifizierungsstrategie im Handwerk nötig. Auch hier gibt es große CO_2-Einsparpotentiale.

Allerdings ist nicht hinnehmbar, dass Modernisierungskosten, wie derzeit im Bundesmietrecht vorgesehen, komplett auf Mieter*innen abgewälzt werden. Das schafft keine Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen und befördert soziale Verdrängung. Stattdessen setzen wir uns für eine faire Kostenverteilung im Sinne eines Drittelmodells zwischen den Mieter*innen, den Vermieter*innen und der öffentlichen Hand ein. Bis dies auf Bundesebene realisiert ist, schöpfen wir die Möglichkeiten auf Landesebene aus. Dazu gehört neben der Deckelung der Umlage für Mieter*innen, wie derzeit im Mietendeckel verwirklicht, und die Bereitstellung von Landesfördermitteln, auch die Einführung des Stufenmodells, das Immobilienbesitzende in die Pflicht nimmt. Für Mieter*innen soll die Warmmiete durch sinkende Energiekosten neutral bleiben. Die höhere Kaltmiete sollte sich durch niedrigere Energiekosten wieder ausgleichen. Dazu bedarf es jedoch einer Änderung der energetischen Modernisierungsumlage auf Bundesebene und einer stärkeren Förderung energetischer Modernisierungsmaßnahmen hier in Berlin. Mit dem Bauinformationszentrum wollen wir einen niedrigschwelligen Anlaufpunkt für Mieter*innen und Immobilienbesitzende schaffen, die sich hier informieren und vernetzen können. Die Beratung soll dabei alle gesellschaftlichen Gruppen ansprechen und Angebote - beispielsweise auch für Frauen oder Menschen mit Sprachbarrieren - entwickeln.
Neben der energetischen Modernisierung werden wir weitere Maßnahmen ergreifen, um den Wärmeverbrauch zu reduzieren. Zusätzlich wollen wir Wohngemeinschaftsprojekte fördern, uns

auf Bundesebene für ein Recht auf Wohnungstausch einsetzen, und Menschen unterstützen, die ihre Wohnung tauschen wollen.

Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe machen – das Berliner Klima-Budget

Wir werden die Senatsarbeit so umgestalten, dass konkrete Ziele und Aufgaben handlungsleitend sind und nicht der alleinige Ressortzuschnitt. Es ist entscheidend, dass alle mit voller Kraft sich beispielsweise dem Ziel des Klimaschutzes verpflichtet fühlen und ihr Handeln an der Erfüllung dieses Zieles messen lassen. Für die Berliner Verwaltungen muss Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe werden. Das braucht klare Strukturen, Verantwortlichkeiten und mehr zuständiges Personal auf Landes- und Bezirksebene. Darüber hinaus brauchen wir eine integrierte Infrastrukturplanung, die Strom, Wärme und Mobilität, aber auch Klimaanpassung, Wassermanagement gemeinsam denkt und vorantreibt. Wir wollen, dass jeder Bereich feste Vorgaben für seine jährlichen Treibhausgas-Einsparungen erhält und damit politische Entscheidungen stärker an die Klimaziele knüpfen. Werden die jeweiligen Ziele verfehlt, muss nachgesteuert und die vorgegebene CO_2-Reduktion durch andere Maßnahmen umgesetzt werden. Damit wird auch offengelegt, welche öffentlichen Ausgaben besonders klimaschädlich sind. Die entsprechenden Mittel müssen dann umgewidmet werden.

Darüber hinaus wollen wir alle neuen Gesetze und Maßnahmen unter einen Klimavorbehalt stellen. Das Klima-Budget ermöglicht einen zeitnahen und für alle transparenten Überblick über den aktuellen Stand der Berliner CO_2-Emissionen. Mithilfe dieser Daten ist stets transparent, ob der vereinbarte Einsparpfad eingehalten wird und welchen Anteil die verschiedenen Sektoren daran haben. Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass die Klimakrise auch als Notsituation im Sinne der Gesetze zur Landesschuldenbremse eingestuft wird und somit Investitionen zur CO2-Vermeidung vorgenommen werden können. Den Berliner Klimaschutzrat wollen wir stärken und prüfen, in wie weit ein wissenschaftliches Sekretariat dazu beitragen kann. Es soll ihm das Recht eingeräumt werden, rechtzeitig eine Überarbeitung von klimaschädlichen Entscheidungen einzufordern und zu überprüfen, ob Fachverwaltungen und Bezirke ihre Klimaschutz-Vorgaben einhalten. Darüber hinaus wollen wir die Zivilgesellschaft noch stärker in klimapolitische Entscheidungen des Landes einbeziehen und dafür schnellstmöglich einen Klimabürger*innen-Rat einberufen, der Berlins Diversität Rechnung trägt und paritätisch besetzt ist. Hier soll ausgehandelt werden, wie Berlin das Pariser Klimaschutzabkommen einhalten und auf den 1,5 Grad-Pfad gelangen soll. Das Berliner Energie- und Klimaprogramm (BEK) werden wir weiterentwickeln und setzen dabei auch auf verbindliche Maßnahmen. Wir sorgen dafür, dass die zur Verfügung gestellten Mittel noch besser genutzt werden können.Das BEK werden wir ausbauen und dafür sorgen, dass die zur Verfügung gestellten Mittel noch besser genutzt werden können.

Klimaschutz in den Bezirken

Die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) der Bezirke wollen wir um Klimaschutzkriterien erweitern, damit Bezirke für klimafreundliches und ressourcenschonendes Handeln nicht mehr finanziell bestraft, sondern belohnt werden. In allen Bezirken sollen schnellstmöglich Klimaschutzmanager*innen zum Einsatz kommen, die das Klima-Budget im jeweiligen Bezirk kontrollieren und in allen Ämtern etablieren sowie Hand in Hand mit den Beteiligungsreferaten arbeiten. Dabei muss sowohl technisches Know-how wie Fähigkeit und Befugnis zur Klima-Governance vorhanden sein. Damit die Bezirke stärker als bisher die Mittel aus dem BEK in Anspruch nehmen, müssen sie über ausreichend personelle Ressourcen für die Antragstellung verfügen. Darüber hinaus wollen wir die bezirklichen Bildungs-, Beratungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Klimaschutz und nachhaltiger Techniken des Wassermanagements, der Begrünung und der Grünpflege deutlich ausweiten. In Zusammenarbeit mit der IHK, der Handwerkskammer, sowie den betroffenen Innungen wollen wir

Vorgehensweisen entwickeln, um Möglichkeiten, Angebote und Förderprogramme zur Ausbildung in allen für die Energiewende relevanten Berufen zu erarbeiten. Besonderes Augenmerk soll dabei auf Frauen und junge Geflüchtete gelegt werden.

2.2 Berlin summt und brummt: Stadtgrün und Artenvielfalt schützen

In keiner anderen Metropole leben so viele Nachtigallen wie in Berlin. Damit das so bleibt, müssen wir Berlins Stadtnatur schützen. Die Klimakrise ist in vollem Gange und hat schon sichtbare Spuren hinterlassen. Neun von zehn Bäumen in Berlin zeigen Schäden, die auf die langen Dürreperioden der letzten Jahre zurückzuführen sind, und nur 7% der Waldbäume waren nach dem letzten Zustandsbericht noch gesund. Gleichzeitig finden sich immer mehr Tiere und selbst ehemalige "Allerweltsarten" auf der Roten Liste. Berlins Stadtgrün ist wertvoll, denn es ist nicht nur ein Ort der Erholung, sondern auch der Artenvielfalt, Frischluftversorgung, Klimakühlung und CO_2-Speicher. Ohne das Grün werden Mensch und Natur in der Stadt enorm unter der Verdichtung, dem Lärm, Stress und den Folgen der Klimakrise leiden. Eine intakte Natur ist kein Luxus, sondern gehört für uns zur Grundversorgung und ist essenzieller Teil der Daseinsvorsorge. Denn neben dem Erreichen der Pariser Klimaziele wird die Klimaanpassung für unsere Stadt eine der größten Herausforderungen in den kommenden Jahren sein.

Stadtgrün erhalten und Bäume pflanzen

Wir haben in den letzten Jahren massiv in die Pflege der Berliner Grünanlagen, der Straßenbäume und Wälder investiert und viel für ihren Schutz getan. Durch uns wurde die größte Grünbauoffensive seit langem angestoßen. In einem Dreiklang aus Flächensicherung, Stärkung des Stadtgrüns und strategischem Ankauf wollen wir unsere Stadt ergrünen lassen. Um dem Klimawandel die Stirn bieten zu können, müssen wir diesen Einsatz verstetigen und weiter ausbauen.

Wir wollen die Bewässerung und das Pflanzen von Straßenbäumen verbessern. Dazu müssen Straßen und Grünflächenämter besser ausgestattet und die dafür notwendige Infrastruktur ausgebaut werden. Und wir wollen das Engagement der Berlinerinnen und Berliner fördern, auch selber vor der Haustür ihr Stadtgrün zu pflegen. Dazu wollen wir alle Schwengelpumpen wieder in einen funktionsfähigen Zustand versetzen und den Menschen einen erleichterten Zugang zu Informationen geben, die sie dafür brauchen. Unser Ziel ist es, die durch Bauprojekte, Klimaschäden oder Alterung verloren gegangenen Bäume zeitnah durch neue Bäume zu ersetzen und gleichzeitig durch Pflanzungen den Baumbestand in Berlin deutlich zu erhöhen. Bäume, die gefällt werden mussten, werden durch vier junge Bäume ersetzt oder durch vergleichbare Maßnahmen kompensiert werden. Die laufende Stadtbaumkampagne des Senats wollen wir über das Jahr 2021 hinaus fortführen, um das Spenden für Straßenbaumpflanzungen zu ermöglichen. Dabei wollen wir vermehrt Baumarten anpflanzen, die an die klimatischen Veränderungen des 21. Jahrhunderts möglichst gut angepasst sind. Der Erhalt von Bestandsbäumen hat für uns Vorrang. Deshalb wollen wir die Bedingungen für die bestehenden Straßenbäume mit entsprechenden Maßnahmen verbessern. Zusätzlich wollen wir in den Bezirken Obstbäume neu pflanzen, die Schatten spenden, und Berlin mehr und mehr in eine „essbare Stadt“ verwandeln. Damit nicht nur Bäume auf öffentlichen Flächen besser geschützt werden, wollen wir zudem die Baumschutzverordnung aktualisieren, die Liste der zu schützenden Baumarten ausweiten, und dass Verstößen nachgegangen werden muss.

Damit das Grün in Berlin weiterwächst und Berlin grün wächst, müssen die Maßnahmen der Charta Stadtgrün in einem Handlungsprogramm konkretisiert, finanziert und abgesichert

werden. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die konkrete Grünversorgung in den Kiezen gelegt werden und dabei auch auf Kennzahlen zurückgegriffen werden.

Auch Kleingärten sind in der wachsenden Stadt unverzichtbar , sie kühlen die Stadt, erhalten den Artenreichtum und sollten für viele Großstädter*innen auch Naherholungsgebiete sein. Wir wollen sie daher erhalten und schützen. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan 2030 haben wir als behördenverbindlichem Planungsinstrument eine wichtige Grundlage gelegt. Aber wir wollen mehr und deshalb darüber hinaus eine langfristige Strategie zur Sicherung der Kleingärten und eine bessere rechtliche Absicherung. Bebauungspläne und der Flächennutzungsplan bieten schon heute die Möglichkeit, den betroffenen Anlagen Sicherheit und Verlässlichkeit zu geben. Kleingärten sollen nur im Ausnahmefall, etwa für die soziale Infrastruktur oder eine verkehrliche Erschließung, weichen müssen. Damit alle Berliner*innen von ihnen profitieren können, sollen sich die Kleingartenanlagen noch mehr als bisher für die Stadtgesellschaft öffnen und neue Formen gemeinschaftlichen Gärtnerns aktiv unterstützen. Durch eine Parzellenteilung von großen Gärten bei Pächterwechsel sollen noch mehr Menschen in den Genuss von Kleingärten kommen. Programme für ökologische Gartenarbeit oder zum Anbau von alten und seltenen Obst- und Gemüsesorten werden wir ausbauen und intensivieren. Auch eine wildnisfreundliche und naturnahe Gartengestaltung unterstützen wir.

Berlin: bestäuberfreundlich und artenreich

Seltene Pflanzen und Tierarten brauchen die Möglichkeit des „Wanderns“, um ihren Genpool zu stärken und die biologische Vielfalt in unseren Biotopen zu erhöhen. Hier müssen endlich genügend Möglichkeiten – wie Fischwandertreppen an Schleusen, Renaturierung der Bäche und Flüsse, Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an den Kanälen und sichere Querungsmöglichkeiten an Autobahnen, Straßen und Brückenneubauten – in wesentlich größerem Umfang als bisher geschaffen werden. Dazu müssen auch die Biotopverbindungen vom Umland in die Innenstadt und das innerstädtische Biotopnetz zwingend erhalten und neu geschaffen werden. Ziel ist ein qualitativ hochwertiger Biotopverbund. Auf Grünflächen und in begrünten Zwischenbereichen des Straßenlands wollen wir insektenfreundliche Wildblumenwiesen einrichten, um Lebensräume für Wildbienen zu schaffen.

Wir wollen das von uns zur Förderung der Imkerschaft Erreichte verstetigen und ausbauen. Die schon geschaffene Bienenkoordinierungsstelle an der FU bildet Imker*innen weiter, die Vernetzung der Imkerschaft in Berlin wollen wir unterstützen. Wissenschaftliche Studien zur ökologischen Bienenhaltung werden besser finanziert. Die Kooperation zwischen den Imker*innen und bezirklichen Veterinärämtern wollen wir verbessern.

Weniger Beton, mehr Grün – denn Grünflächenschutz ist Gesundheits- und Klimaschutz

Die letzten drei Sommer in Berlin waren überdurchschnittlich heiß. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Klimakrise ist davon auszugehen, dass dieser Trend langfristig anhält. Extreme Hitze ist gesundheitsschädigend, besonders kleine Kinder, alte Menschen und Menschen mit Vorerkrankungen leiden unter der Hitze. Neben den Klimaschutzmaßnahmen müssen wir deswegen auch Klimaanpassungen vornehmen. Dafür erarbeiten wir konkrete Ziele zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels mit klaren Zeitvorgaben. Berlin muss sich besser auf Hitzewellen und Starkregenereignisse vorbereiten, das gelingt mit klugen Investitionen in die Stadtinfrastruktur und einer grundsätzlichen Prüfung der Klimaresilienz aller Infrastrukturmaßnahmen.

Wasser kühlt die Umgebungstemperatur ab und beugt Hitzeinseln vor. Deswegen wollen wir Berlin zur Schwammstadt umbauen. Wir wollen das Regenwasser speichern und nutzen, statt es zu sammeln und in Kanäle abzuleiten. Das kühlt die Stadt und hält die Gewässer sauber. Mit der Gründung einer Regenwasseragentur und dem „1.000 Grüne Dächer“-Programm haben wir diesen

Weg bereits eingeschlagen. Dadurch können Starkregenereignisse abgepuffert und das Wasser für Dürrezeiten kann effizienter gespeichert werden. Auch die Begrünung von Balkonen, Hauswänden und Fassaden ist entscheidend, um so CO2 zu binden, die Luft zu reinigen, die Biodiversität zu vergrößern und die Stadt zu kühlen. Auch in diesem Bereich werden wir Programme und Projekte unterstützen und die Förderung verbessern. Ein Hauptproblem bleibt aber die Versiegelung von Flächen durch Beton und Asphalt. Dort kann kein Wasser versickern und es entstehen im Sommer schnell Hitzeinseln, die die Stadt aufheizen. Wir werden gezielt Flächen wie Straßen, Parkplätze oder Schulhöfe identifizieren, um sie von Beton und Asphalt zu befreien und für einen besseren Regenrückhalt zu sorgen. Grundlage dafür sind offenere unversiegeltere Böden. Zudem wollen wir an geeigneten Stellen sogenannte Regengärten anlegen und so auch zur Kühlung der Stadt beitragen. Dazu werden wir ein landesweites Entsiegelungsprogramm auflegen und eine jährliche Zielmarke festlegen. Wir streben eine Nettonull für die Flächenversiegelung im Jahr 2030 an. Dies kann auch dadurch erfolgen, dass der Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen die Ver- und Entsiegelungen so bewertet, dass sich ein deutlich erhöhter Anreiz zur Vermeidung von Versiegelung und für Entsiegelungsmaßnahmen ergibt. Außerdem soll die im Berliner Bodenschutzgesetz geforderte Bodenschutzkonzeption weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenversiegelungen entwickeln. Wir wollen vor allem dort entsiegeln, wo Grün- und Freiflächen fehlen um die Umweltgerechtigkeit zu steigern. Mit mehr und anspruchsvoll bepflanzten Versickerungsflächen wollen wir auch die Lebensqualität durch Verdunstung und Kühlung der Stadt erreichen, auch neue Pocket Parks sollen dazu beitragen. Zudem wollen wir an geeigneten Stellen sogenannte Regengärten anlegen und so auch zur Kühlung der Stadt beitragen. Um dem weiterhin rassant steigenden Flächenfraß etwas entgegen zu setzen, wollen wir Dachaufbauten stärken. Nach dem Vorbild Wiens wollen wir in Berlin mehrere „Kühle Meilen“ etablieren. Mit mehr Bäumen, Rank- und Kletterpflanzen, Räumen für geschützte Wildtierarten, mit Trinkwasserbrunnen, Wasserspielen, Erfrischungsmöglichkeiten und ausreichend Sitzgelegenheiten für Jung und Alt, sowie entsiegelten und wiederbepflanzten Bereichen, zum Beispiel Regenbeeten und Versickerungsstreifen, die Regenwasserrückhalt im Boden ermöglichen. Mit Anwohnerbeteiligung schaffen wir in den Kiezen kühle, ruhige Oasen, die auch der Gesundheit und dem Hitzeschutz dienen. Unser Ziel ist es, in der nächsten Wahlperiode in klimatisch belasteten Gebieten 20 Klimastraßen und Kühle Meilen einzurichten.

Neue Stadtplätze, Parkplätze sowie neue Straßen sollen mit versickerungsfähigem Belag versehen werden. Soweit möglich soll Beton als Baustoff und der Bau neuer Straßen vermieden werden.Immer mehr Berliner*innen wollen aktiv das Grün in ihrem Wohnumfeld schützen und weiterentwickeln. Diese Initiativen wollen wir unterstützen und für sie Beratungsmöglichkeiten schaffen. Gemeinschaftsgärten und Urban-Gardening-Initiativen wollen wir zudem durch das Land Berlin Flächen zur Verfügung stellen, um den Stadtraum zu begrünen. Damit sich flächendeckend in allen Stadtteilen Gemeinschaftsgärten etablieren und neue Urban-Gardening-Initiativen entstehen können, wollen wir den Ankauf neuer Flächen finanziell unterstützen. Außerdem wollen wir Hofbegrünungsinitiativen weiterhin durch ein eigenes Programm finanziell unterstützen. Das Ökokonto soll weiter ausgebaut werden, so dass Grünflächen und Biotope vom Land zusammenhängend entwickelt werden können und die Flächen für Kompensationsmaßnahmen bei Bauprojekten zu Verfügung stehen. Dabei gilt immer, dass jede versiegelte Fläche konsequent und ortsnah durch eine entsiegelte Fläche ausgeglichen werden muss. Ausgleichszahlungen dürfen keine Regel, sondern Ausnahmen sein.Wir wollen einen Berliner Naturcent einführen, der sich aus dem Grundsteueraufkommen speist, und in die Pflege von Parks und Naturschutzgebieten fließen soll.

Dank uns Grünen ist Berlin bereits Teil des Blue-Community-Netzwerkes geworden, wir haben über 100 neue Trinkwasserbrunnen aufgestellt, und öffentliche Orte wie Schulen oder Rathäuser bekommen Wasserspender. Das wollen wir weiter ausbauen, gerade für Hitze-

Risikogruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen, die auf der Straße leben, wollen wir einfache und kostenlose Zugänge zu Trinkwasser schaffen.

Der Klimawandel und eine wachsende Bevölkerung werden gravierende Auswirkungen auf die Wasserversorgung Berlins haben. Daher ist es wichtig heute zu handeln. Mit dem Masterplan Wasser haben wir eine wichtige Grundlage gelegt. Der Masterplan muss immer wieder aktualisiert und fortgeschrieben werden. Um die Wasserversorgung auch künftig sicherzustellen, sind wir auf eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern und insbesondere Brandenburg angewiesen. Wir sprechen uns für die Wiedereröffnung der Wasserwerke Jungfernheide und Johannisthal aus und dafür, dass die Wasserwerke in eine moderne Wasseraufbereitung investieren und insbesondere eine umfassende Spurenstoffstrategie verfolgen. Die wachsende Stadt muss auf einen umfassenden Schutz des Grundwassers für die Trinkwasserförderung und den Schutz unserer Oberflächengewässer Rücksicht nehmen. Regenwasser soll, wo immer möglich, zunehmend zur Bewässerung genutzt werden, gerade in heißen Sommern. Zunehmender Wasserverbrauch gefährdet die verbliebenen, artenreichen Feuchtgebiete und den Wald in Berlin. Diesen Zielkonflikt wollen wir klug ausbalancieren und Möglichkeiten nutzen, die Trinkwassergewinnung in sensiblen Naturräumen einzuschränken. Langfristig wollen wir Trinkwasserbrunnen auch an allen Spielplätzen, Bahnhöfen und Parks aufstellen und darüber hinaus Restaurants ermutigen zu Auffüll-Stationen zu werden.

20 Prozent Berlins werden zum Landschaftsschutzgebiet

Doch nicht nur in den Kiezen soll es grüner werden. Wir brauchen auch große Freiflächen, in denen sich Flora und Fauna ungestört entwickeln können und wir Menschen uns erholen. Momentan sind fast alle größeren Erholungslandschaften als Landschaftsschutzgebiet gesichert, das sind über 14 Prozent der Landesfläche. Wir wollen weitere Naturgebiete schützen, indem wir sie zu Landschaftsschutzgebieten aufwerten. Damit soll der Anteil auf 20 Prozent der Landesfläche steigen. So sollen z.B. Felder der Elisabeth-Aue als Teil einer übergeordneten Natur-, Kultur- und Erholungslandschaft in das umgebende Landschaftsschutzgebiet integriert werden. Zudem sollen mindestens vier Prozent der Landesfläche zukünftig völlig unter Naturschutz stehen. Gemeinsam mit Brandenburg und Berlins Nachbargemeinden werden wir die acht Regionalparks und mit ihnen die Grünräume aus Wäldern, Feldern und Gewässern stärken und entwickeln. Das existierende „Kommunale Nachbarschaftsforum“ aus den Berliner Bezirken und 55 Nachbargemeinden wollen wir aufwerten. Den begonnenen Umbau bei den Berliner Stadtgütern in Brandenburg hin zu mehr biologischer Landwirtschaft wollen wir beschleunigen. Die dort betriebene Landwirtschaft soll mit der Regionalvermarktung in Berlin und mit Aktivitäten einer stadtnahen Umweltbildung verbunden werden.

Berlins Wälder innerhalb wie außerhalb des Stadtgebiets haben große Bedeutung für unser Stadtklima, die Trinkwasserversorgung, die Naherholung und als CO2-Senke. Doch sie sind in der Klimakrise hochgradig gefährdet. Wir wollen daher ihre Umgestaltung zu einem naturnahen und klimaangepassten Mischwald beschleunigen. Für eine Naturverjüngung mit gemischten Baumarten muss der Bestand an Schalenwild in Berlins Wäldern, soweit unvermeidbar, reguliert werden.
Gleichzeitig müssen die Berliner Moore, ein wichtiger CO_2-Speicher und Lebensraum für hoch gefährdete Pflanzen- und Tierarten, dringend vor dem Austrocknen bewahrt und wo immer möglich durch ein ambitioniertes Moorschutzprogramm wieder renaturiert werden. Auch unsere Seen wollen wir schützen. Damit das Grün in unserer Stadt stetig weiterwächst, wollen wir die bestehenden Aufkauffonds ausweiten und Flächen ankaufen, die ausschließlich für Flora und Fauna reserviert bleiben. Das von uns in der aktuellen R2G-Koalition durchgesetzte

Projekt „Einstellung von Naturranger*innen und Parkmanager*innen“ wollen wir verstetigen. Außerdem stehen wir weiter zum Erhalt des Tempelhofer Feldes in seiner jetzigen Form als einer der größten und wichtigsten Grünflächen Berlins und lehnen eine Randbebauung ab.

Die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie ist überfällig. Mit zusätzlichen finanziellen und personellen Ressourcen wollen wir einen guten ökologischen Zustand unserer Gewässer unter Beteiligung der Zivilgesellschaft wieder herstellen. Dazu prüfen wir die Einführung eines Wasserentnahmeentgelts, das die Kraftwerke für die Nutzung des Flusswassers zu Kühlungszwecken zahlen. Für alle Gewässer werden zügig Konzepte zu ihrer naturnäheren Umgestaltung erstellt. Ein zentrales Vorhaben ist dabei der zweite Bauabschnitt der Renaturierung der Wuhle, so dass diese weiterhin ganzjährig Wasser führt und der Artenreichtum erhalten bleibt. Wir wollen auch den Nutzungsdruck auf Berliner Gewässer reduzieren und besser regeln. Unser Ziel ist, möglichst viele Wasserflächen für die Naherholung zugänglich zu machen. Die Friedhofsflächen sind sowohl als Orte des Trauerns als auch des Gedenkens und für die Stadtnatur wertvolle Räume, die wir weiterhin schützen werden. Wir wollen Baumbestattungen erleichtern und Möglichkeiten zu Baumpflanzungen im Zusammenhang mit Beisetzungen schaffen.

Eine Stadt ohne Müll

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 sind wir erste wichtige Schritte gegangen, weitere müssen folgen. Den Bezirken wollen wir deshalb bei der Pflege und Reinigung von Grünflächen und Spielplätzen noch stärker finanziell unter die Arme greifen. Wir wollen den Reinigungstakt in den besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die Anwohnenden zu erhöhen. Gerade Straßen mit hohem touristischem Aufkommen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt – es ist eine Frage der Gerechtigkeit, die Anwohnenden nicht mit den Mehrkosten alleinzulassen.

Wir wollen das Problem an der Wurzel packen und Abfall vermeiden. Daher wollen wir eine Konferenz zum Thema zukunfts- und kreislaufwirtschaftsfähige Produktdesigns veranstalten und mit einem Wettbewerb für innovative Produkte der Kreislaufwirtschaft dem Thema mehr öffentliche Aufmerksamkeit zukommen lassen. Insbesondere wollen wir gegen den Verpackungswahnsinn ankämpfen und den Verkauf von unverpackten Produkten unterstützen , auch in herkömmlichen Supermärkten. Mit der Eröffnung der ersten Berliner Gebrauchtwarenkaufhäuser haben wir wichtige Impulse gesetzt, die wir verstetigen wollen. Was am Ende doch weggeschmissen wird, muss wesentlich besser recycelt werden. Besonders die Rohstoffe aus Sperrmüll sollten besser wiederverwendet werden, anstatt sie mit dem Restmüll zu verfeuern. Um dem illegalen Abstellen von Müll auf der Straße entgegenzuwirken, wollen wir die Sperrmüllsammlung dezentraler und wohnortnäher gestalten. Kaputte Haushaltsgeräte sollen nicht gleich auf dem Müll landen, sondern in Repair-Cafés oder von professionellen Reparaturbetrieben günstig repariert werden können. Das ist nachhaltig und spart Geld. Das fördert eine längere Nutzungsdauer und spart Abfall. Einen wichtigen Schritt dorthin haben wir bereits unternommen: Wir haben mit der Handwerkskammer ein Netzwerk an zertifizierten Reparaturbetrieben gegründet. Auch die Bioabfallsammlung wollen wir weiter ausbauen, um organische Abfälle optimal, etwa für die Erzeugung von Biogas, verwerten zu können. Um Müll einzusparen, wollen wir in Kantinen und im Gastronomiebereich noch stärker Pfandbehälter-Systeme fördern, sowohl bei der Mitnahme von Speisen als auch bei der Anlieferung von Zutaten. Die Eigenkompostierung in öffentlichen Kantinen, im Gastronomiebereich und in privaten Haushalten möchten wir fördern. Einen weiteren Ausbau der Berliner Müllverbrennungskapazitäten lehnen wir ab und setzen auf das Prinzip "Zero Waste". Die

immissionsschutzrechtlich genehmigte Obergrenze von 580.000 Jahrestonnen Input zur Verbrennung des Berliner Restmülls im MHKW Ruhleben darf nicht überschritten werden.

Bildung für nachhaltige Entwicklung

Damit in der Bevölkerung das Verständnis für die Folgen des Klimawandels wächst und Menschen erfahren können, wie sie zur Klimawende beitragen können, wollen wir die Bildungsarbeit im Bereich der nachhaltigen Entwicklung weiter stärken und ausbauen. In den vergangenen vier Jahren haben wir die Umwelt- und Naturbildung auf eine neue Grundlage gestellt. Mit einer Stelle für das Bildungszentrum für nachhaltige Entwicklung (BNE) bei der Senatsverwaltung für Bildung haben wir einen ersten Erfolg erzielt. Dies wollen wir ausweiten und eine Koordinierungsstelle für das BNE in Berlin schaffen. Diese wird, wie in Hamburg, auf der Ebene der Senatskanzlei angesiedelt. Wir haben es geschafft, in jedem Bezirk ein Umweltbildungszentrum zu errichten und zu finanzieren, die Bezahlung von Pädagog*innen verbessert und die Bildungsmaßnahmen ausgeweitet. Daran wollen wir anknüpfen und die begonnenen Projekte weiter verstetigen sowie die Zusammenarbeit mit wichtigen Institutionen wie dem Naturkundemuseum, Botanischen Garten oder auch dem Ökowerk fördern. Darüber hinaus ist es entscheidend, dass zivilgesellschaftliche Akteur*innen auch vor Ort direkt in den Bezirken Anlaufstellen, Räumlichkeiten und gebündelte Projektunterstützung erhalten, so dass Aktive vor Ort mehr unterstützt werden. Dies könnte beispielsweise in einem Klimahaus geschehen.

Die Hochschulen, Schulen und Kitas müssen dazu mehr Unterstützung erfahren. Die von uns Grünen in der Koalition durchgesetzte deutliche Erhöhung der finanziellen Förderung der zivilgesellschaftlichen Einrichtungen der Umwelt- und Naturbildung muss verstetigt und ausgebaut werden.

2.3 Kiez & Co. – lebenswerte und ökologische Stadtquartiere

Damit das, was zusammengehört, gemeinsam wachsen kann, brauchen wir eine soziale und ökologische Stadtentwicklung. Das funktioniert am besten, wenn Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen. Wir wollen die Stadt und ihre Kieze weiter zusammen mit den Berliner*innen gestalten und den Austausch von Ideen für eine gemeinwohlorientierte, lebenswerte Stadt für alle systematisch fördern, etwa durch integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK), eine regelmäßige Bezirksentwicklungsplanung, städtebauliche und architektonische Wettbewerbe, die partizipative Umsetzung von Projekten im Kiez und Stadtdebatten für besondere Orte. Beispiele sind der weitere Umbau des öffentlichen Raums, die Einrichtung von Begegnungszonen oder der Aufbau von Quartiersmittelpunkten. Plätze und Grünanlagen müssen so gestaltet sein, dass sie verschiedene Nutzungsgruppen ansprechen und das Miteinander fördern. Unser Ziel ist es, entsiegelte Freiflächen zu erhalten. Dafür setzen wir auf integrierte Konzepte zur Nachverdichtung der Gesamtstadt und ihrer Kieze und den Bau von flächensparenden Geschosswohnungen statt auf neue Einfamilienhaussiedlungen. Wenn die Stadt wächst, muss auch das Grün mitwachsen. Deshalb wollen wir Dächer und Fassaden begrünen, beim Bau neuer Stadtquartiere möglichst wenig Boden versiegeln und ausreichend Grünflächen ausweisen.

Unsere Wohnquartiere der Zukunft, neu geplante und schon bestehende, bieten Platz für Wohnen, Pflege, Nachbarschaft, Arbeiten, Bildung, Gewerbe, Freizeit, Kultur und Naherholung. Die Wege zu Bildungs- und Kultureinrichtungen, zur Naherholung und für die Versorgung sind kurz und die Anbindung ist so gut, dass niemand ein Auto braucht. Das erhöht nicht nur die Lebensqualität, sondern ist auch gut fürs Klima. Mit einer Internationalen Bauausstellung

(IBA) wollen wir dieser Vision Schwung verleihen und eine sozial und ökologische Stadtentwicklung weiter voran bringen.

Klimaneutrales und nachhaltiges Planen und Bauen

Der Klima- und Ressourcenschutz beginnt beim Planen von Häusern und Wohnquartieren. Wir setzen uns für ein ökologisches, klimaneutrales und kreislauffähiges Bauen ein. Beim Bau oder bei der Modernisierung von Häusern müssen deshalb zukünftig ökologische, energieeffiziente und recyclingfähige Dämm- und Baustoffe wie Hanf, Stroh, Holz, Kalk, Lehm und Ziegel sowie die Potenziale des Baustoffrecycling genutzt werden. Mit der Verwaltungsvorschrift zur umweltfreundlichen Beschaffung haben wir hier für öffentliche Bauvorhaben wichtige Weichen gestellt und sorgen mit dem Bauinformationszentrum für Information und Vernetzung. Was nun folgen muss, sind eine Digitalisierung der Bauämter, eine ökologisch reformierte Bauordnung und die grundlegende Modernisierung der Allgemeinen Anweisung für die Vorbereitung und Durchführung von Bauaufgaben Berlins (ABau). Wir wollen alle Grundlagen schaffen, um auch das serielle Sanieren auf Basis digitaler Planungsprozesse zu ermöglichen. In der Bauwirtschaft soll die Kreislaufwirtschaft umgesetzt werden. Das bedeutet, dass zukünftig nur noch Bauelemente und Baustoffe verbaut werden, die später wiederverwendet oder recycelt werden können. Ebenso gilt es, erhaltenswerte Bausubstanz wirksam zu schützen und Bauelemente bei Sanierungen aufzubereiten und wiederzuverwenden. Für uns ist klar: Baukultur muss einen festen Ort in der Berliner Verwaltung finden. Damit dem Holzbau, der eine schnelle und ökologische Alternative zum konventionellen Bauen ist, zum Durchbruch verholfen werden kann, wollen wir ein Holzbau-Förderprogramm und eine Holzbau-Quote von mindestens 30 Prozent bei Neubauten für landeseigene Betriebe und Wohnungsunternehmen. Bei Schulen und Verwaltungsgebäuden soll die Holzbau-Quote bei mindestens 50 Prozent liegen.Das dafür eingesetzte Holz soll ausschließlich aus zertifiziert nachhaltigem Anbau stammen.

Gemeinsam mit Brandenburg, als großem Forstland und Holzproduktionsstandort, wollen wir in enger Abstimmung mit den Forstverwaltungen ein Holzbau-Cluster aufbauen. Den Einsatz von Beton und Stahl im Hoch- und Tiefbau wollen wir aufgrund der damit verbundenen Klimabelastungen auf das Nötigste reduzieren. Soweit auf Beton als Baustoff nicht verzichtet werden kann, wollen wir eine Mindestquote für Recyclingbeton einführen, um zumindest den Bedarf an Sand zu verringern.

Auch bei der Entsorgung von gesundheitsschädlichen Altlasten im Gebäudebereich wollen wir weiter vorangehen. Am Ziel, dass Berlin bis 2030 asbestfrei wird, halten wir weiter fest. Dazu wollen wir die Beratungsangebote für Mieter*innen und Eigentümer*innen weiterführen und ein Register mit typischen Asbestbauteilen und betroffenen Gebäuden aufbauen.

Grüner bauen – Tier- und Artenschutz im Städtebau verankern

Damit der Berliner Bauboom nicht in Betonwüsten endet, sollen Neubauten zukünftig nur noch mit Gründächern und Grünfassaden errichtet werden. Gebäude sind wichtige Lebensräume für Tiere. Wir wollen, dass die Bauordnung dem Rechnung trägt und Gebäudebrüter von Spatz bis Fledermaus nicht Opfer von Neubau und Sanierung werden. Die öffentlichen Betriebe und Wohnungsbaugesellschaften sollen ein Vorbild sein, und über die minimalen Anforderungen hinaus für Artenschutz sorgen. Durch einen Katalog ökologischer Kriterien für alle städtischen Grundstücke und Gebäude wollen wir einen Planungsansatz in die Stadt-, Landschafts- und Freiraumplanung integrieren, der die Bedürfnisse von stadtbewohnenden Tieren berücksichtigt (Animal-Aided Design). Die Grünflächen sollen mit Blühwiesen und strukturreichem Grün wie Hecken und Büschen insekten- und tierfreundlich gestaltet werden, um Lebensräume und Biotopverbindungen für Tierarten auch in der Stadt zu erhalten. Die Begutachtung auf Brutplätze bzw. Ruhestätten an Gebäuden müssen qualifiziert und rechtzeitig

stattfinden, wenn möglich bereits ein Jahr vor Baubeginn. Eine ökologische Baubegleitung soll die Planung und Umsetzung von Maßnahmen unterstützen.

Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes

Der öffentliche Gebäudebestand soll durch energetische Modernisierung klimaneutral werden. Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass dies auch bei privaten Gebäuden der Fall ist.

Um dies umzusetzen, wollen wir, dass alle Berliner Institutionen des Landes Berlin, die Bezirke und alle landeseigenen Unternehmen Kosten- und Maßnahmenpläne aufstellen, die darlegen, wie ihr Gebäudebestand bis 2035 so umgebaut werden kann, dass er CO_2-neutral wird.

Die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) und die Bezirke wollen wir mit deutlich mehr Finanzmitteln für die Planung und Umsetzung von energetischen Modernisierungsmaßnahmen ausstatten. In die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und den landeseigenen Wohnungsunternehmen sowie in das Wohnraumversorgungsgesetz wollen wir ebenfalls verbindliche ökologische Kosten- und Maßnahmenpläne mit jährlichen Ziel- und Vergütungsvereinbarungen aufnehmen. Im Rahmen der Umsetzung setzen wir auf das Konzept des Einspar-Contracting.

Stadtquartiere der Zukunft

Stadtentwicklung geht über die einzelnen Häuser, Grundstücke und fachlichen Belange hinaus: Wir wollen die Stadtquartiere der Zukunft schaffen, aus denen Berlin und seine Bezirke erwachsen.Wir werden die Bezirke personell und finanziell dabei unterstützen, integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte für Stadtumbau, Sicherung und Erweiterung des Baubestandes, Infrastrukturbedarfe und -standorte, Klimaschutzmaßnahmen, Grün- und Straßenumbau zu entwickeln. Dies wird mit Bürger*innenbeteiligung, wirklicher Partizipation bei Planung und Umsetzung und diversitätssensiblen Mitwirkungsstrategien verbunden. Neue Quartiere müssen von Anfang an gemeinwohlorientiert, autofrei, klimaneutral und ressourcenschonend geplant werden. Alle für den Alltag wichtigen Einrichtungen wie Bäckerein und Arztpraxen sollen in höchstens 15 Minuten zu Fuß erreichbar sein. Grünflächen wollen wir biodivers planen und wie auf dem ehemaligen Flughafenareal Tegel durch innovative "Sport- und Bewegungsparks" für eine bewegte Stadt von morgen nutzen.

Der Bau von sozial-ökologischen Modellquartieren darf nicht länger warten und muss Standard werden. Mit dem Schumacher Quartier ist der Anfang gemacht - viele andere Quartiere müssen entsprechend folgen. Vorhandene Quartiere entwickeln wir im Rahmen der regelmäßigen Bezirksentwicklungsplanung weiter, in die auch die soziale Infrastrukturplanung einfließt. Die notwendigen Abstimmungen zwischen Landes- und Bezirksebene und allen beteiligten Fachplanungen organisieren wir in einem breiten Diskurs zwischen Bürger*innen, Verwaltung und Politik.

Eine Internationale Bauausstellung für Berlin-Brandenburg

Gemeinsam mit Brandenburg planen wir eine Internationale Bauausstellung (IBA), um die großen Themen der Urbanisierung, der städtebaulichen Nachhaltigkeit, der Mobilitäts- und Bauwende, des Zusammenspiels von Wohnen, Gewerbe, Infrastrukturen, Grün und Erholung beispielhaft und praktisch umzusetzen. Ziel ist es, die nachhaltige, gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung im Land und in den Bezirken wirksam voranzubringen. Zusammen mit den betroffenen Gruppen wollen wir Lösungen für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur erarbeiten - sozial, ökologisch und bezahlbar. So bringen wir frischen Wind, Kreativität und Innovationsgeist in die Planungs- und Bauämter und stärken die Zusammenarbeit - für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung in der ganzen Region!

Mitbestimmung im Kiez

Die Kieze und Quartiere sind der Puls der Stadt. Deshalb wollen wir dort die Mitbestimmung stärken und den Austausch zwischen Nachbar*inne fördern. Die Umsetzung der Bürger*innenbeteiligungsleitlinien in der räumlichen Stadtentwicklung soll vorangetrieben und durch beispielhafte und weithin sichtbare Projekte verankert werden. Die Bezirke werden dabei unterstützt, eigene Beteiligungsleitlinien aufzustellen, um die Beteiligung vor Ort auszubauen. Den öffentlichen Raum wollen wir zu einem Ort der Begegnung umgestalten. Mit stadtteilnaher Bürger*innenbeteiligung unterstützen wir die Vernetzung von Anwohner*innen und das demokratische Gemeinwesen. Alle Berliner*innen sollen stärker ihr Lebensumfeld, sei es in ihrem Wohnumfeld oder in der Stadt, aktiv mitgestalten können. Unzureichende Kenntnisse der deutschen Sprache sollten dabei keine Hürde darstellen. Über die Bezirke sollen hierfür ausreichend finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.
Initiativen und Bürger*innen, die ihren Kiez verändern wollen, wollen wir bei der Umsetzung von Spiel-, Fahrrad- oder Klimastraßen sowie beim Ausprobieren und lebendig Gestalten von verkehrsberuhigten Kiezblocks stärker unterstützen, beraten und vernetzen. Dafür brauchen wir Anlaufstellen vor Ort in den Bezirksämtern. Ob wir diese mit Servicebüros für die Mobilitätswende oder Einführung von Verkehrswenderäten abdecken können, bedarf genauerer Überprüfung.

In den Bezirken wollen wir die personellen und finanziellen Voraussetzungen schaffen, um regelmäßig Bezirksentwicklungspläne und integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK) aufzustellen und zu aktualisieren. In den östlichen Bezirken ist auch nach 30 Jahren ein Aufholprozess bei der Aufstellung von Bebauungsplänen notwendig, um beispielsweise Kulturorte wie die Kulturbrauerei auch baurechtlich zu sichern.
Gemeinsam mit diversitätssensiblen Beteiligungs- und Mitwirkungsstrukturen soll dadurch ein Raum für die öffentliche Diskussion über Projekte der Stadtentwicklung geschaffen werden, um beispielsweise Maßnahmen für soziale und grüne Infrastruktur, den Klimaschutz oder die Verkehrswende erfolgreich begleiten zu können. Bei der Planung von neuen Quartieren soll dem demografischen und kulturellen Wandel durch neue Wohnformen Rechnung getragen werden und der Wohnungsbedarf von Gruppen mit besonderen Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt, wie Alleinerziehenden, Menschen mit Behinderung, BPoC und migrantisierten Menschen, Studierenden, Geflüchteten, psychisch Kranken, Menschen ohne sichere Deutschkenntnisse, Älteren, queeren Menschen und großen Familien, bedacht werden. Dabei sollen deutlich größere Wohnkontingente von sozialen Trägern gehalten und für das „geschützte Marktsegment“ vorgesehen werden. Soziale Träger sollen für Bauvorhaben außerdem leichteren Zugang zu Bürgschaften der Stadt erhalten.

Neue Konzepte für die Stadtteilzentren - die Zeit der Shopping-Malls ist vorbei!

Berlin ist auch Hauptstadt der Shopping-Malls. In keiner anderen Stadt wurde in den vergangenen Jahrzehnten derart rücksichtslos ein Einkaufstempel nach dem anderen in den Stadtraum gesetzt. Mittlerweile ist das Geschäftsmodell überholt und steht einer nachhaltigen Stadtplanung entgegen. Wir lehnen daher den Bau neuer Shopping-Malls ab und setzen uns dafür ein, dass Einkaufszentren mit wirtschaftlichen Problemen umgenutzt werden.

Der Online-Handel und die Corona-Lockdowns haben den Berliner Stadtteilzentren und Haupteinkaufsstraßen zusätzlich geschadet. Hier brauchen wir niedrigere Gewerbemieten und neue Nutzungskonzepte, die mit den Menschen vor Ort erarbeitet und vom Land unterstützt werden müssen. Dabei kann es um die Logistik der letzten Meile und Abholservice für den Online-Handel, um Flächen für Gewerbe und Handwerk, Stadtteil- und Kiezzentren, Projekte für junge Menschen und linke Freiräume, kommerzielle und nicht-kommerzielle Angebote ebenso wie um neues Wohnen oder um zivilgesellschaftliche und kulturwirtschaftliche Konzepte gehen. Die Diskussion über die Zukunft der Bezirks-, Stadtteil- und Nachbarschaftszentren ist ebenso

überfällig wie über die Einkaufsstraßen der City West und der Berliner Mitte
.

2.4 Bus, Bahn und Sharing-Modelle – bequem durch die Hauptstadt

Wir Grüne haben die Verkehrswende in Berlin eingeleitet. Dabei steht für uns der Umbau Berlins hin zu einer noch lebenswerteren Stadt im Mittelpunkt und gleichzeitig schützen wir auch das Klima und die Gesundheit der Berliner*innen, denn Lärm und Emissionen machen krank. Nach Jahrzehnten einer Politik, die das Auto ins Zentrum gerückt hat, haben wir die Weichen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik gestellt, die Abgasfrei, sicher und leise ist und allen Zugang zur Mobilität ermöglicht. Die Grundlage dafür bildet das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands, das in dieser Wahlperiode für Berlin verabschiedet wurde. Außerdem haben wir mit dem Nahverkehrsplan bis 2035 bis zu 28 Milliarden Euro für Betrieb und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zugesagt: ein historischer Aufbruch in eine neue Ära der Verkehrspolitik in der Hauptstadt.

Wir wollen, dass mehr Menschen auf klimafreundliche Mobilität umsteigen. Damit entlasten wir auch die Berliner*innen an großen, lauten Straßen, die besonders unter Lärm und Emissionen leiden. Deshalb brauchen wir insgesamt deutlich weniger motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist – nach dem Fußverkehr – die am zweithäufigsten genutzte Fortbewegungsoption der Berliner*innen. Der ÖPNV ist nicht nur klimafreundlich, sondern auch eine günstige, schnelle und sichere Möglichkeit, in einer Großstadt wie Berlin ans Ziel zu gelangen. Wir werden den ÖPNV als Rückgrat des Berliner Verkehrs deshalb weiter stärken und ihn noch klimafreundlicher, leistungsfähiger und zuverlässiger machen. Bis 2030 soll der gesamte ÖPNV-Fuhrpark emissionsfrei betrieben werden. Mit dem Programm „i2030“ zeigen wir, dass wir über die Landesgrenzen hinaus denken. Erste Strecken werden noch in dieser Wahlperiode eingeweiht, viele weitere werden folgen. So stärken wir den Pendelverkehr nach Brandenburg. Ebenso setzen wir uns für den Ausbau der Bahnstrecken nach Dresden, Stettin und an die Ostsee ein. Wir wollen die Potenziale der Bahnindustrie am Standort Berlin mobilisieren, um die Mobilitätswende voranzutreiben und den Industriestandort Berlin zu stärken.

Dichte Taktfolge – Bus und Bahn kommen

Um mehr Menschen zu motivieren, ihr Auto stehen zu lassen und auf den ÖPNV umzusteigen, braucht es ein Angebot, das attraktive und verlässliche Mobilität bietet. Unser Ziel ist es, in dicht besiedelten Quartieren, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb des S-Bahn-Ringes liegen, alle fünf Minuten einen Anschluss an den ÖPNV bereitzustellen. In weniger dicht besiedelten Gebieten soll den Berliner*innen mindestens alle zehn Minuten ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Gleichzeitig muss das ÖPNV-Streckennetz zügig weiter ausgebaut werden. Unser Ziel ist ein Netz ohne Lücken. Deshalb wollen wir neue Umsteigepunkte zwischen der U-Bahn, S-Bahn, der Tram und vor allem den Regionalbahnen schaffen. Auch die Reaktivierung von Infrastrukturen, wie zum Beispiel den zwei ehemaligen U-Bahn-Eingängen am Hermannplatz, erhöht die Attraktivität von heutigen und zukünftigen Umsteigepunkten. Gerade wenn wir mehr Pendler*innen aus dem Auto auf die Schiene bringen wollen, brauchen wir eine Erweiterung und neue Verknüpfungen im Netz. Dabei setzen wir auch auf den Erhalt und den weiteren Ausbau von (Schnell-)Bus-Linien. Um das gewährleisten zu können, braucht die BVG neue und moderne Züge und Busse.

Ein großes Tramnetz für Berlin

Das Tramnetz der Zukunft soll in alle Stadtteile ausgespannt werden und wichtige Stadtteilzentren miteinander verbinden. Wir wollen neue Tramstrecken nach Möglichkeit im eigenen Gleisbett umsetzen. Die Straßenbahn wollen wir grundsätzlich gegenüber anderen Verkehrsmitteln priorisieren, da sie im Betrieb und Bau preiswert ist und ein schneller Ausbau in viele Stadtteile möglich ist. Darüber hinaus wollen wir auch den Güterverkehr mit Straßenbahnen zukünftig berücksichtigen.
Wir wollen daher den Bau weiterer Tramverbindungen fortsetzen. In den kommenden Jahren wird das Straßenbahnnetz um ein Drittel verlängert – zunächst nach Adlershof, zur Turmstraße und dann zum Ostkreuz. Schon bald sollen dann auch vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz, nach Spandau, zum Hermannplatz und später auch durch die Sonnenallee, zum Rathaus Steglitz, nach Tegel und zum Bahnhof Zoo Trams fahren. Ziel soll es sein, dass die Straßenbahn schon bald mehr Stadtteile miteinander verbindet. Auch die Außenbezirke werden perspektivisch besser an das Tram-Netz angebunden. Wir orientieren uns dabei am „Zielnetz Berlin 2050“ des Bündnisses „Pro Straßenbahn Berlin“. Um den Straßenbahnausbau zu beschleunigen, werden wir neue, attraktive Planer*innenstellen in der Verwaltung schaffen und streben die Gründung einer InfraTram-Gesellschaft an.

Ausbau von U-, S- und Regionalbahn

Damit Berliner*innen auch weite Strecken in der Stadt problemlos zurücklegen können und Pendler*innen aus dem Umland zuverlässig und pünktlich in die Innenstadt kommen, haben wir im Senat die Beschaffung neuer S-Bahn und U-Bahn-Wagen durchgesetzt. Dabei wird Berlin erstmals einen landeseigenen S-Bahn-Fuhrpark aufbauen. Wir haben 1.380 neue S-Bahn-Wagen, im Wert von rund drei Milliarden Euro, ausgeschrieben, die schrittweise ab 2027 durch die Stadt fahren sollen, und eine Option auf über 850 weitere gesichert. Dadurch kann nicht nur die Taktung des S-Bahn-Angebots deutlich erhöht werden, sondern auch dessen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit verbessert werden. Darüber hinaus wollen wir mehr Orte an die S-Bahn anbinden. Auch hier orientieren wir uns an unserer Vorgabe, dass in dicht besiedelten Gebieten ein 5- und in weniger dicht besiedelten Gebieten ein 10-Minuten Takt gewährleistet werden soll.

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 zum Ausbau bestehender U-Bahnstrecken in Auftrag gegeben. Der Bau von U-Bahnen ist allerdings deutlich langwieriger und kostenintensiver als der Ausbau von Tramlinien. Darum gilt für uns: Bei der schnellen Umsetzung der Verkehrswende hat für uns der Tram-Ausbau Vorrang. Gleichzeitig bauen wir gezielt dort das S- und U-Bahnnetz weiter aus, wo es verkehrlich sinnvoll ist und wir so eine bessere Mobilität und in der Bilanz einen besseren Klimaschutz erreichen. Für neue U- oder auch S-Bahn-Strecken müssen mindestens zwei von drei Kriterien erfüllt sein: die Erschließung neuer Wohngebiete, ein überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen oder neue Umstiegsmöglichkeiten für Pendler*innen. Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist es wichtig, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr schon in der Planung mitzudenken. Mit der Nahverkehrstangente als schienengebundener tangentialen Regionalverbindung werden wir die Vernetzung der östlichen Bezirke untereinander bedeutend verbessern. Der weitere Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der S- und Regionalbahn findet in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird der Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler*innen noch attraktiver und die Umwelt wird geschont.

Die Hauptstadtregion im Blick – Ausbau der Verbindungen ins Umland

Gemeinsam mit dem Land Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem VBB planen wir ein umfangreiches Ausbauprogramm für den ÖPNV in der Hauptstadtregion. Mit dem Programm „i2030“

wollen wir in der Metropolregion bis zu 180 Kilometer Bahnstrecke reaktivieren, neu oder ausbauen. Rund 100 Stationen und Bahnhöfe in der Hauptstadtregion sollen neu, aus- oder umgebaut werden. Langfristig wollen wir Pendelnden das Umsteigen auf die Bahn durch neue Regionalverkehrsangebote mit dichten, einheitlichen Taktfolgen auch in den Randverkehrszeiten erleichtern. Künftig werden wir uns zudem dafür einsetzen, dass auf den Strecken, die nicht elektrifiziert werden können, Alternativen zum Dieselantrieb zum Einsatz kommen.

Damit der ÖPNV von Pendler*innen und Berliner*innen in der ganzen Stadt und im Brandenburger Umland noch mehr als bisher genutzt wird, wollen wir deutlich mehr Fahrradparkplätze und Fahrradparkhäuser an großen U- und S-Bahnhöfen besonders im äußeren Stadtgebiet schaffen und wo möglich Park-and-Ride-Stationen einrichten oder erweitern. Die Fahrradmitnahme wollen wir ebenfalls erleichtern, indem wir im Rahmen von Ausschreibungen entsprechende Anforderungen an die zu beschaffenden Fahrzeuge formulieren. Für Nutzer*innen des Sozialtickets soll die Fahrradmitnahme kostenlos werden.Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende.

Haltestellen sicher, bequem und grün gestalten

Zu einem modernen ÖPNV gehören auch sichere, bequeme und nachhaltige Bahnhöfe und Haltestellen. Bus und Bahn muss bei jedem Wetter und zu jeder Uhrzeit gerne genutzt werden können. Deshalb werden wir die Sicherheit und das Wohlbefinden auf allen unseren Bahnhöfen und Haltestellen weiter zu erhöhen.
Alle Bus- und Tramhaltestellen wollen wir mit gut ausgeleuchteten Wartehäuschen inklusive ausreichend Sitzgelegenheiten ausstatten und soweit möglich begrünen und entsiegeln. Die Bahnsteige unserer U-Bahnhöfe sollen auf bauliche Engstellen überprüft und wo nötig umgebaut werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Barrierefreiheit – Bus und Bahn für alle

Der Öffentliche Verkehr muss für alle zugänglich sein. Eine Stadt für alle bedeutet Mobilität für alle. Dafür stehen wir. Deshalb muss der Umbau aller Bahnhöfe und Haltestellen im Verkehrsverbund mit einem barrierefreien Zugang schnellstmöglich abgeschlossen werden. Hierfür haben wir der BVG und den Bezirken bereits viel Geld zur Verfügung gestellt. Menschen mit Behinderung, ältere Menschen oder Fahrgäste mit kleinen Kindern sollen problemlos alle Bahnsteige und Haltepunkte erreichen können, um das Angebot des ÖPNV nutzen zu können. Im Mobilitätsgesetz haben wir einen barrierefreien ÖPNV vorgeschrieben. Auch deshalb haben wir die BVG mit dem Pilotprojekt zur "Alternativen Barrierefreien Beförderung" beauftragt. Dieses Angebot wollen wir sukzessive auf ganz Berlin ausweiten. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, die Anzahl der barrierefreien Taxen im öffentlichen Raum deutlich zu erhöhen, um echte Mobilität für alle zu verwirklichen.

Mobilität muss auch queer und feministisch sein

Noch immer wird Verkehrspolitik vor allem von Männern für Männer gemacht. Doch die Realität der Mobilität sieht meist anders aus. Frauen nutzen seltener das Auto und sind mehr zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV unterwegs. Durch nicht verantwortungsbewusst fahrende Autofahrer*innen oder durch Angsträume sind sie auch größeren Gefahren ausgesetzt.
Wir wollen uns deshalb für eine queere und feministische Verkehrspolitik einsetzen: Soziale Wege sollen mehr ins Zentrum der Verkehrsplanung gestellt werden. Wir streben eine geschlechterparitätische Besetzung in den Gremien an und setzen uns dafür ein, dass mehr Frauen den Weg in technische Berufe im Verkehrsbereich gehen.

Eine queer-feministische Verkehrspolitik bedeutet aber auch, Angsträume zu reduzieren und das Sicherheitsgefühl zu stärken. Marginalisierte Gruppen sind auch häufiger Diskriminierung oder sexueller Belästigung im ÖPNV und im öffentlichen Raum ausgesetzt. Deshalb wollen wir die Sicherheit der Fahrgäste verbessern und so Barrieren zur Nutzung abbauen. Dazu bedarf es einer umfassenden Datenerhebung und einer Umsetzung von Maßnahmen wie besserer Beleuchtung von Wegen und Bahnhöfen, digitalen Meldemöglichkeiten, Awarenesskampagnen und Gefahrenprävention durch bessere Gestaltung der Haltestellen sowie dem Einsatz von geschultem Personal.

Finanzierung – günstige Ticketpreise sichern und Mittel für Investitionen generieren

Wir haben unter anderem mit der Fahrzeugbeschaffung eine milliardenschwere ÖPNV-Offensive gestartet. Denn wir wissen, es steigen nur noch mehr Berliner*innen auf den ÖPNV um, wenn der Bus mindestens alle zehn Minuten kommt, die U-Bahn sauber und ein Platz frei ist und der Preis stimmt. Diese Offensive wollen wir weiter vorantreiben. Weil die massiven Investitionen dafür nicht allein über öffentliche Zuschüsse gestemmt werden können und eine Erhöhung der Ticketpreise für uns nicht infrage kommt, müssen weitere Einnahmen generiert werden. Gerade wer noch mehr Linien und mehr Bahnen als bisher schon ausfinanziert schaffen will, muss auch beantworten, wie diese zusätzlich finanziert werden sollen, ein Streichen bisheriger Planungen, wie sie im Nahverkehrsplan vorgenommen wurden, lehnen wir ab. Die Kosten, die durch den Autoverkehr entstehen, werden von der gesamten Gesellschaft getragen. Solch eine breite Finanzierung streben wir auch beim ÖPNV an. Wir wollen die Verkehrsfinanzierung revolutionieren, damit alle Berliner*innen eine schnell erreichbare Haltestelle vor ihrer Tür bekommen, die Tickets günstiger werden und die U-Bahn häufiger kommt. Schon in dieser Periode wurden intensive Untersuchungen und Studien in Auftrag gegeben, um die verschiedenen Instrumente, wie eine City-Maut, die Ausweitung von Parkgebühren, eine Nahverkehrs- oder Tourismusabgabe zu untersuchen. Damit könnte das Klima geschützt, Lärm verringert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden, damit Berlin eine noch lebenswertere Stadt wird. Im Dialog mit der Wissenschaft und der Stadtgesellschaft wollen wir weiter über Einführungs- und Ausgestaltungsmöglichkeiten debattieren und nächste Schritte erarbeiten. Denn die Kosten des Autoverkehrs müssen endlich inklusive der Umwelt- und Gesundheitskosten ehrlich bemessen und nach dem Verursacher*innenprinzip getragen werden. Dabei gilt für uns der Grundsatz: Der Geldbeutel darf nicht darüber entscheiden, wer guten Zugang zur Innenstadt hat. Deshalb muss jede Maßnahme so ausgestaltet sein, dass sie sowohl einen ökologisch nachhaltigen Effekt für Berlin hat als auch Mobilität für Menschen mit wenig Geld gewährleistet. Menschen, die auf ihr Auto angewiesen sind, wie Pflegedienste oder Handwerker*innen, werden künftig sogar noch einfacher in die Stadt kommen, da weniger Autos auch weniger Stau bedeuten. So vereinen wir neue Freiräume und Mobilität für alle.

Ein verbessertes Angebot und ein Ausbau des ÖPNV dürfen nicht automatisch zu hohen Ticketpreisen führen. Das würde den Anspruch einer sozial-ökologischen Verkehrswende konterkarieren. Deshalb haben wir in dieser Wahlperiode das Sozial-, das Schüler*innen-, das Azubi- und das Firmenticket deutlich günstiger gemacht und das Semesterticket für Student*innen stabilisiert. Schüler*innen fahren in Berlin sogar völlig kostenfrei. Klar ist: 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 eine geringe monatliche Abgabe aller erwachsenen Berliner*innen, ausgenommen Studierende, Pflegebedürftige, Bezieher*innen von Arbeitslosengeld II und Sozialhilfe sowie Personen, die heute bereits Anspruch auf kostenfreie Beförderung haben, finanziert wird. Damit kann der ÖPNV von allen erheblich günstiger genutzt werden. Nach dem Ausbau der Kapazität des ÖPNV, insbesondere in Zeiten starker Auslastung, wollen wir langfristig die Tarife fahrscheinlos gestalten.

Teilen statt besitzen – neue Mobilität für ganz Berlin

Seit einigen Jahren gibt es in Berlin zahlreiche neue Mobilitätsdienstleistungen, wie Car-, Scooter-, Ride- oder Bike-Sharing. Berlin ist von vielen Sharinganbietern als „Versuchslabor“ und Referenzgebiet ausgewählt worden. Berlin gehört damit zu den internationalen Vorreiterstädten bei der Sharing-Mobilität. Neue Mobilitätsformen müssen dazu beitragen, Emissionen einzusparen und Verkehr zu reduzieren. Unser Ziel ist, die Sharing-Mobilität als zusätzliches Angebot in den ÖPNV zu integrieren. Denn gerade in den mit dem ÖPNV unterversorgten Bereichen der Stadt können Sharing- und Poolingdienste die Lücke zwischen klassischem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr schließen und damit zur Verkehrswende beitragen. Wir wollen dabei alle Möglichkeiten nutzen, um Car-, Bike-, Scooter- und Ride-Sharing in die ganze Stadt, also auch außerhalb des S-Bahn-Ringes, zu bringen, und gleichzeitig ökologische Standards hierfür vorgeben. Deshalb werden wir Parkplätze die derzeit privaten Autos zur Verfügung stehen im ausreichenden Maße in Abstellflächen für Sharing-Mobilität umwidmen. Wir wollen darauf hinwirken, dass die Sharing- und Poolinganbieter ihre Angebots- und Nachfragedaten dem Land zugänglich machen, damit verkehrliche Effekte untersucht und bestenfalls Open Data und Community Open Source Tools ermöglicht werden. Digitale Mobilitätsassistenten wie die Jelbi-App sollen noch stärker dazu beitragen, unterschiedliche Mobilitätsangebote sinnvoll aufeinander abzustimmen, zu verzahnen, ihre Nutzung zu vereinfachen und so Verkehr zu reduzieren. Von zentraler Bedeutung ist für uns dabei die Weiterentwicklung des Leihfahrradsystems. Wir streben ein flächendeckendes Angebot über die ganze Stadt an, dass mit dem ÖPNV gut verknüpft ist und so den Umstieg hin zu einer klimaschonenden Mobilität befördert. Wir wollen auch das Taxi erhalten und ihm neue Geschäftsfelder eröffnen: ob beim Pooling oder durch barrierefreie Taxis. Deshalb setzen wir uns auf Bundesebene für eine Reform des Personenfördergesetzes ein, dass die Rahmenbedingungen zwischen Taxis, Mietwagen und Ride-Sharing klar und fair regelt.

2.5 Mehr Platz für das Rad, zu Fuß und für das Leben in der Stadt

Über 70 Jahre lang stand vor allem das Auto im Mittelpunkt der Verkehrspolitik und der Stadtplanung. Mit dem Mobilitätsgesetz haben wir das geändert und schon viele Fortschritte gemacht. Aber wir sind noch lange nicht am Ziel. Der öffentliche Raum ist zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen noch nicht so verteilt, wie es dem Bedarf der Berliner*innen entspricht. Während der klimaschädliche Autoverkehr durch breite Straßen und großzügigen Parkraum viel zu viel Platz für sich in Anspruch nimmt, müssen sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen oftmals Autos, LKWs und Motorrädern unterordnen. Wir wollen dieses Verhältnis umkehren. Unser Ziel ist es, dass eine Kombination aus leistungsfähigem ÖPNV, sicherem Rad- und Fußverkehr und intelligenten Sharing-Systemen den motorisierten Individualverkehr in der Stadt in den kommenden Jahren weitgehend ablöst und auf das notwendige Minimum reduziert. Dies schafft nicht nur eine gerechtere Verteilung des Raums unter allen Verkehrsteilnehmer*innen, sondern ermöglicht auch, Berlin lebenswerter umzubauen. Denn Parkplätze können sich auch zu grünen Oasen verwandeln, autofreie Kieze bringen Platz zum Spielen und Tollen und wo wir Beton aufreißen und Grün wächst, entstehen Versickerungsflächen, die kühlen und das Regenwasser speichern. Unsere Mobilitätspolitik zieht auch Lehren aus der Corona-Krise. Der Einzelhandel und die Gastronomie haben in der Corona-Krise besonders gelitten. Wir wollen auch deshalb das Auto in unseren öffentlichen Räumen zurückdrängen und damit die Aufenthaltsqualität auf den Straßen und Plätzen unserer Stadt so verbessern, dass Einzelhandel und Gastronomie einen neuen Aufschwung erleben. Denn

in öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität kaufen Menschen gerne ein und verweilen gern.

Verkehrswende ist Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit

Die Verkehrswende ist notwendig, damit Berlin seine Klimaschutzziele erreicht und die Berliner*innen bequem und klimafreundlich unterwegs sein können. Doch sie schafft auch mehr Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit am öffentlichen Raum. Der Verkehr ist, neben seinen hohen CO_2-Emissionen, auch einer der größten Verursacher von Lärm und von Luftschadstoffen wie Feinstaub. Besonders ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit geringen Einkommen, die häufig an den großen Hauptstraßen und in dichten Wohnquartieren wohnen, leiden überproportional unter diesen Umweltbelastungen. Gerade in der Corona-Pandemie wurde deutlich, wie wichtig die Verkehrswende ist, denn auch schlechte Luftqualität hatte Auswirkungen auf den Krankheitsverlauf. Der psychologische Druck des Lockdowns trifft Menschen deutlich härter, die mit vielen anderen auf kleiner Fläche zusammenleben. Deshalb ist die Verkehrswende nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz, sondern ein Gewinn an Lebensqualität für alle Berliner*innen. Wer sich kein Eigenheim mit Garten leisten kann, wer den Wohnraum mit vielen anderen teilt, profitiert besonders von dieser Entwicklung.

Den weiteren Ausbau der A100 lehnen wir ab. Dafür vorgesehene Flächen sollen dem sozialen Mietwohnungsbau, Grün-, Bildungs- und Sportflächen sowie der kulturellen Nutzung dienen. Wo immer möglich, werden wir den Rückbau von Relikten der autogerechten Stadt, wie aktuell die Breitenbachplatzbrücke, anstoßen. Wir werden uns gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die in Berlin liegenden Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans gestrichen werden.

Weniger und kleinere Autos und keine klimaschädlichen Verbrenner mehr – in ganz Berlin

Die klima- und gesundheitsschädlichen Verbrenner sollen bis 2030 aus der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Fahrzeuge werden emissionsfrei angetrieben. Schon heute sind zweckmäßig und stadtverträglich dimensionierte Elektroautos vielfach eine sinnvolle Alternative für alltägliche Transportaufgaben. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein. Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur achten wir daher auch darauf, dass dieser nicht zulasten anderer Verkehrsarten geht. Klar ist: Manche Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen, Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.

Fuß- und Radverkehr ausbauen

Damit das möglich werden kann, haben wir in den vergangenen Jahren nicht nur in den Ausbau des ÖPNV, sondern auch in die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur investiert. Besonders die deutlich höheren Finanzmittel und Personalressourcen für den Radverkehr haben sich ausgezahlt. Als Grüne die Verkehrsverwaltung übernommen haben, gab es dort nur 3,5 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.

In den vergangenen Jahren wurden 100 Kilometer Radwege in Berlin gebaut oder modernisiert und 15.000 Abstellplätze geschaffen. Damit sich allerdings der Trend zum Rad fortsetzt, braucht es eine flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Deshalb wollen wir mit mehr Tempo weiter neue Radwege bauen, Autostraßen zu Fahrradstraßen umwidmen, 100 Kilometer

Radschnellwege schaffen und an allen Hauptstraßen sichere Radstreifen einrichten. Unser Ziel ist ein gut ausgebautes und miteinander verbundenes Radnetz. Wir streben eine Grüne Welle auf dem Rad-Vorrangnetz an. Die bestehende Radinfrastruktur wollen wir an das steigende Aufkommen anpassen. Dabei berücksichtigen wir auch die vermehrte Nutzung von Lastenrädern im privaten und gewerblichen Bereich. Wo nötig, schaffen wir spezielle Infrastruktur für Lastenräder, z.B. in dem wir geeignete und sichere Abstellplätzen einrichten. Die Anschaffung von Lastenrädern wollen wir als Transportalternative zum Auto weiter fördern. In den Kiezen sollen die Wohnstraßen so hergerichtet werden, dass zum Beispiel durch abgeschliffene Oberflächen und unter Vermeidung unnötiger Versiegelung auch auf Kopfsteinpflaster sicheres und bequemes Radfahren möglich ist. Zur Erleichterung des Ausbaus der Rad- und Fußinfrastruktur sowie der ÖPNV-Beschleunigung soll die Zuständigkeit für die Planung und Umsetzung aller Maßnahmen an Hauptstraßen und zur Realisierung der Radschnellverbindungen, sowie ergänzender Infrastruktur, wie z.B. Fahrradbarometern und Fahrradparkhäusern, von den Bezirken gänzlich an den Senat übergehen. Im Gegenzug sollen die Bezirke von Anfang bis Ende für die Nebenstraßen zuständig sei. Dabei ist entscheidend, dass die Verfügung über die betreffenden Haushaltsmittel der Aufgabenzuständigkeit 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 erhöhen und gemeinsam mit der Polizei eine wirksame Strategie gegen Fahrraddiebstahl entwickeln. Um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden, müssen Fahrradstellplätze bevorzugt und vor allem auf bisherigen Autoparkplätzen entstehen.

Um mögliche Konflikte zwischen neuer Fahrradinfrastruktur und Naturschutz zu vermeiden, sollten die Interessen des Naturschutzes bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Eine weitere Versiegelung durch den Bau neuer Wege soll vermieden werden. Der Ausbau des Radwegenetzes sollte wo immer möglich durch Umverteilung des bestehenden Straßenraums erfolgen. Wo Fahrradschnellwege durch Parks und Grünanlagen nicht vermieden werden können, muss wo immer möglich eine lokale Kompensationsmaßnahmen für das Stadtgrün und die Anwohner*innenschaft erfolgen.

Auch den Fußverkehr wollen wir weiter fördern und sicherer machen. Mit dem neusten Teil des Mobilitätsgesetzes haben wir dieser enorm wichtigen Mobilitätsform eine zentrale Bedeutung eingeräumt und seinen Ausbaus in Gesetzesform gegossen. Dazu braucht es mehr geschützte Fußgängerüberwege, vor allem an Hauptverkehrsstraßen. Wir wollen möglichst viele Tempo-30-Strecken in der Stadt einführen und streben auf Bundesebene an, auf Hauptverkehrsstraßen leichter Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anordnen zu können. Ampelschaltungen werden zukünftig stärker auf die Bedürfnisse von Fußgänger*innen abgestimmt und alle mit Vibrationstastern und Blindenarkustik ausgestattet. Wir werden Straßenquerungen barrierefreie gestalten und sowohl für Rollstuhlfahrer*innen als auch für Blinde und Sehbehinderte umbauen. Mit mehr Bänke auf Straßen und Plätzen werden wir für mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sorgen und längere Fußwege auch für ältere Menschen wieder möglich machen.

Autofreie Kieze für mehr Lebensqualität

Wir werden den Durchgangsverkehr aus den Kiezen heraushalten und immer mehr autofreie Inseln in ganz Berlin schaffen. Spielstraßen, Nachbarschaftsstraßen, autofreie Kieze, Kiezblocks und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wollen wir weiterhin fördern und ausweiten. Ihre Einrichtung wollen wir durch einen zentralen Leitfaden, klaren Zuständigkeiten und ausreichenden Ressourcen vereinfachen. Insbesondere wollen wir die Bezirke unterstützen mit einem Programm zur Finanzierung von Planung und Umsetzung von Kiezblocks. Unser Ziel ist es in allen Berliner Bezirken mehrere Kiezblocks einzurichten und diese begleitend zu

evaluieren und auf ihre verkehrlichen, sozialen und Umwelt-Effekte und Akzeptanz zu untersuchen.
Darüber hinaus werden wir das Modellprojekt der autofreien Friedrichstraße verstetigen und in der nächsten Legislaturperiode viele weitere Einkaufsstraßen autofrei gestalten. Mit Kiezblock, autofreien Einkaufstraßen oder Spielstraßen schaffen wir in ganz Berlin Orte mit viel mehr Lebensqualität und mit Platz, der allen Menschen - vor allem auch alten Menschen und Kindern - zum Flanieren, Spielen und für Begegnungen zur Verfügung steht.

Verkehrssicherheit – Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte

Die Verkehrssicherheit besonders für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, ältere Menschen und Kinder muss weiter erhöht werden. Aktuell führen sie leider die traurige Statistik der Unfalltoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr an. Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen, insbesondere an Unfallschwerpunkten und besonders gefährdeten Orten wie Grundschulen und Kitas, oder das Fahren über eine rote Ampel und regelwidriges Abbiegen wollen wir stärker verfolgen und konsequent ahnden. Zusätzlich haben wir das Förderprogramm „Abbiegeassistenz Berlin“ mit zwei Millionen Euro aufgelegt, um die Lücke bis zum verpflichtenden Bau von Fahrzeugen mit Abbiegeassistent im Jahr 2024 zu schließen. Dazu muss mehr Personal bei Polizei und Ordnungsämtern abgestellt werden. Wir haben die Fahrradstaffel mit dem Ziel, sie auf die gesamte Stadt auszuweiten, deutlich ausgebaut. Wir wollen noch mehr Polizist*innen zu Fuß und auf Fahrrädern, um alle Verkehrsteilnehmer*innen auf Augenhöhe anzusprechen und für mehr Sicherheit und Miteinander auf Berlins Straßen zu sorgen. Der Aufbau vieler neuer stationärer und halbstationärer Blitzer im Stadtgebiet soll Raser*innen erfassen, ahnden und abschrecken. Radfahrer*innen sollen an immer mehr 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. Mit diesen Maßnahmen wollen wir das Leitbild der Vision Zero, einem Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte, in unserer Stadt verwirklichen.

Platz zum Leben statt Parkplatz

Der öffentliche Raum ist für alle da, wir kämpfen für mehr Aufenthalts- und Grünflächen, Gemeinschaftsgärten, Nachbarschafts-Begegnungsorten und Spielplätze. Wir wollen die Stadt in den nächsten Jahren vom Autoverkehr deutlich entlasten und dazu die Parkraumbewirtschaftung massiv, am besten flächendeckend ausweiten. Das Parken im öffentlichen Raum soll wie auch andernorts üblich angemessen bepreist und bestmöglich mit digitalen Kontrollmöglichkeiten durchgesetzt werden. Im partizipativen Austausch mit den Anwohner*innen wollen wir insgesamt mehr Lebensqualität für alle Berliner*innen schaffen, dafür brauchen wir mehr Platz für Spiel und Sport, Bewegung und Verweilen. Wir wollen Läden und Kleingewerbe, Cafés, Kitas und Kinderläden, Initiativen für temporäre und dauerhafte Spielstraßen dabei unterstützen und fördern, Parkplätzen für ihre Zwecke umnützen zu können. Die Anzahl der Stellplätze werden wir für diese Ziele in den nächsten zehn Jahren halbieren und ihre Flächen umwidmen. Um dies zu erreichen müssen bereits in der nächsten Periode mindestens 20 Prozent entsiegelt werden. Dafür haben wir mit dem Mobilitätsgesetz die Grundlagen gelegt und werden die Bezirke von Seiten des Landes dabei unterstützen. So schaffen wir mehr Lebensqualität für alle Berliner*innen, die mehr Platz für Spiel, Sport und Bewegung bekommen.

Wirtschaftsverkehr emissionsfrei und sicher machen

Berlins Wirtschaft ist abhängig von zuverlässigen Transportketten. Wir wollen die Voraussetzungen schaffen, dass diese Transportketten zukünftig vor allem klimafreundlich auf die Schiene oder das Schiff verlagert werden können. Dazu wollen wir in Abstimmung mit dem

Land Brandenburg ein Konzept entwickeln, um die Anbindung von Wirtschaftszentren an den Schienenverkehr und unsere Häfen zu verbessern. Außerdem wollen wir die Umrüstung auf elektrische oder emissionsarme Antriebe bei Schiffen fördern und den Ausbau von Elektroanlegern voranbringen. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile wollen wir so weit wie möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder und Elektrolieferfahrzeuge verlagern, sowie den verbleibenden Lieferverkehr soweit wie möglich auf den Hauptstraßen bündeln. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf MicroHubs, damit Güter von Logistikzentren mit CO_2-neutralen Kleinfahrzeugen klimafreundlich und kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel Handwerker*innen auf Fahrzeuge angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche Förderprogramm für Elektrokleintransporter fortsetzen und ausweiten, um einen emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den 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.

Lärmschutz und Klimaschutz verbinden, Flugverkehr reduzieren

Flugzeuge sind mit Abstand die klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Deshalb ist der Luftverkehr zu Recht in den Fokus der Klimadebatte gerückt. Wir werden infolge der Corona-Pandemie einen Strukturwandel hin zu einer deutlichen Reduzierung klimaschädlicher Flüge politisch befördern. Wir setzen uns für den Abbau klimaschädlicher Subventionen im Luftverkehr ein. Als Mitgesellschafter der FBB muss das Land Berlin für ein nachhaltiges Wirtschafts- und Klimaschutzkonzept des BER sorgen. Eine Erweiterung und weitere Start- und Landebahnen lehnen wir ab. Für die FBB muss ein Sanierungskonzept erarbeitet werden, mit dem es nach EU-wettbewerbskonformen Maßnahmen möglich ist, den Flughafen in öffentlicher Regie weiter zu betreiben und die Belastungen der Steuerzahler*innen dauerhaft zu beenden. Das Sanierungskonzept muss dabei umfassen, dass der Flughafenbetreiber anschließend sämtliche Betriebs- und Investitionskosten aus eigener Kraft stemmen kann.
Besonders die Lärmbelastung ist für Anwohnende von Flughäfen enorm. Deshalb setzen wir uns weiterhin für ein Nachtflugverbot am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) zwischen 22 und 6 Uhr ein. Wir fordern Lärmobergrenzen nach dem Vorbild Frankfurt/Mains und die Änderung der Betriebszeiten des Flughafens um die o.g. Nachtruhe zu gewährleisten. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass in die Start- und Landegebühren alle ökologischen, klima- und lärmbelastenden Faktoren eingerechnet werden.

Anstelle des Masterplan 2040 wollen wir einen Masterplan Klimaschutz für den BER mit den anderen Gesellschaftern beschließen, welcher eine stetige Reduktion der Flugbewegungen vorsieht. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass für Kurz- bzw. Inlandsflüge zukünftig deutlich höhere Gebühren erhoben werden dürfen und eine vollständige Internalisierung der ökologischen Kosten in den Flugpreis erfolgt. Dadurch soll eine Verlagerung von Kurzstrecken- und Inlandsflügen auf die Bahn erreicht werden. Außerdem wollen wir prüfen, ob und wie der Flughafen selbst eine klimagerechte Ausgleichszahlung erheben kann. Wir setzen uns zudem auf Bundesebene für einen Ausbau des Fernstreckennetzes der Bahn und der Nachtzug-Verbindungen ein und werden auch die Vergabe von Förderkrediten für neue eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank Berlin und die KfW prüfen. Berlin soll Nachtzug-Drehkreuz werden. Zudem wollen wir, dass Dienstreisen der Berliner Verwaltung im Inland durch Bahnreisen erfolgen sollen bzw. dass digitale Konferenzen im In- und Ausland Flugreisen ersetzen und somit Energie und Emissionen sparen. Die Senatsschulverwaltung möge darauf hinwirken, dass Flug-Klassenreisen bei allen

Beteiligten grundsätzlich bzgl. der CO2-Bilanz des Fliegens hinterfragt und möglichst durch Alternativen ersetzt werden, auch wenn dies zeit- und kostenaufwendiger sein sollte.

2.6 Regional, saisonal, bio: gutes Essen für alle

Mit der Ernährungswende hat Berlin bundesweit einen neuen, mutigen Weg in der Agrar- und Ernährungspolitik eingeschlagen: Gemeinsam mit der Zivilgesellschaft haben wir eine zukunftsfähige, nachhaltige und regional gedachte Ernährungsstrategie für die Stadt entwickelt und dabei Verbraucher*innen in das Zentrum gestellt. Gutes Essen muss allen Berliner*innen unabhängig der fianziellen Situation erschwinglich sein. Ein besonderes Augenmerk haben wir dabei auf die Gemeinschaftsverpflegung gelegt, denn die ist der Esstisch der Stadtgesellschaft, an dem wir alle zusammenkommen: Die Kantinen in öffentlichen Einrichtungen, Betrieben, Krankenhäusern, Kitas und Schulen Berlins versorgen täglich Tausende von Berliner*innen. Hier setzen wir an, um regionales und biologisches und vor allem köstliches Essen auf die Berliner Tische zu bringen. Gute Zutaten und gute Zubereitung sind zwei Seiten einer Medaille, deshalb setzen wir uns auch weiterhin für bessere Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Cateringbetrieben ein.

Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus einem Umkreis

Bio- oder regionale Lebensmittel, vegane, vegetarische und saisonale Ernährung sind keine Nischenmärkte mehr: Sie sind längst Normalität für Berliner*innen. Wir wollen den von uns eingeschlagenen Weg weitergehen und den Bund und die EU dazu antreiben, die Agrar- und Ernährungswende zu vollziehen und die Tierzahlen zu reduzieren. So stärken wir Verbraucher-, Umwelt- und Klimaschutz nachhaltig. Berlin zeichnet sich durch eine enorme Nachfrage an bio-regionalen Lebensmitteln aus. Dieser Markt bietet die Möglichkeit, die bio-regionale Landwirtschaft nachhaltig umzugestalten, die industrielle Tierhaltung zu beenden und mit dem Ausbau der pflanzlichen Ernährung einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu ist es unerlässlich, eng mit Brandenburg und anderen benachbarten Bundesländern und unserem Nachbarland Polen zu kooperieren: Wir wollen, dass der Weg vom Acker auf den Teller kürzer wird und sich grundsätzlich ändert, hin zu einer ökologisch-regional orientierten Ernährungswirtschaft. Gleichzeitig kann dieser regionale Bezug den Verbraucherschutz stärken. Dafür wollen wir in Zusammenarbeit mit Brandenburg, aber auch anderen Bundesländern eine gemeinsame Strategie entwickeln, die u. a. ein Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus dem Umkreis beinhaltet. Alle Berliner Vergabestellen sollen dann künftig bei öffentlichen Ausschreibungen dieses Qualitäts-Regio-Siegel verwenden. Damit unterstützen wir nicht nur die Ernährungswende in Berlin, sondern fördern auch nachhaltiges Wirtschaften in der gesamten Region.

Kitas, Schulen, Krankenhäuser, Verwaltung – Berlins Kantinen werden bio

Mit der Berliner Ernährungsstrategie möchten wir den Anteil von biologisch produzierten, saisonalen, regionalen und pflanzlichen Lebensmitteln in der Gemeinschaftsverpflegung stetig ausbauen und diese Lebensmittel ganz oben auf den Speiseplan setzen. Gerade in der öffentlichen Beschaffung sehen wir große Potentiale, die wir besser nutzen können. Ein gutes Beispiel sind die Schulen. Ab 2021 gibt es beim beitragsfreien Schulessen für die ersten bis sechsten Klassen Früchte, Gemüse, Milch und Milchprodukte, sowie Pflanzendrinks ausschließlich in Bio-Qualität. Der Bio-Anteil steigt damit von unter 15 Prozent auf über 50 Prozent. Wir wollen auch in Zukunft öffentliche Ausschreibungen nachhaltiger gestalten, Schulungen für Vergabestellen anbieten, eine Kantinenrichtlinie entwickeln und einführen und die Verwaltungsvorschrift „Umwelt und Beschaffung“ weiterentwickeln. Wir wollen insbesondere alle Kitas und Schulen, aber auch die anderen Bereiche der Gemeinschaftsverpflegung, wie zum

Beispiel Krankenhäuser, dabei unterstützen, bis 2026 weitestgehend auf biologisch produzierte, vor allem regional angebaute Lebensmittel und vollwertiges pflanzliches Essen umzusteigen. Außerdem wollen wir an möglichst allen Schulen Schulgärten etablieren. Um unsere Ziele zu erreichen, setzen wir bei der Umstellung der Gemeinschaftsverpflegung auf die neu geschaffene Fortbildungseinrichtung „Kantine Zukunft". Dieses Projekt wollen wir in eine langfristig bestehende Struktur überführen und regelmäßig neue Küchen in das Umstellungsprogramm aufnehmen. Darüber hinaus soll sich Berlin gemeinsam mit Brandenburg aktiver an EU-Förderprogrammen für gesunde Lebensmittel in den Schulen beteiligen und eine aktivere Rolle im Netzwerk der deutschen Bio-Städte spielen.

„LebensMittelPunkte" in ganz Berlin

Für die Ernährungswende reicht aber die Umstellung von Küchen nicht aus. Wir wollen an verschiedenen Standorten in jedem Bezirk mindestens einen „LebensMittelPunkt" (LMP) etablieren. Dabei wollen wir zivilgesellschaftliche Initiativen der LMP-Bewegung einbeziehen und aktiv unterstützen. Diese „LebensMittelPunkte" wollen wir zu Orten des sozialen Zusammenlebens entwickeln, an denen Zugang zu gutem und gesundem Essen, unabhängig vom Geldbeutel, und damit Verbraucherschutz gewährleistet ist. Hier soll auch Platz für alle Akteur*innen der Ernährungsszene gegeben sein, wie Lebensmittelretter*innen, Bienen- und bestäuberfreundliche Urban-Gardening-Projekte, Kleingärtner*innen, Imker*innen, wie auch für lokale Manufakturen und insbesondere inhabergeführte Lebensmittelhandwerksbetriebe. Sie alle wollen wir durch Bürokratieabbau bei den bislang schwer umsetzbaren Hygienevorschriften unterstützen. Auch die Berliner Wochenmärkte sowie den Großmarkt wollen wir zu Zentren für frische und regionale Lebensmittel ausbauen.

Ein „Food-Campus" für die Ernährungswende

Ein weiterer Schwerpunkt der Ernährungsstrategie ist der Ausbau der Lebensmittelbildung: Mit einem zentral gelegenen „Food-Campus" wollen wir einen Ort schaffen, wo Wissenschaft, Praxis, Bildung und politische Diskussionen von und mit der Zivilgesellschaft die Ernährungswende in Berlin vorantreiben. Wir wollen es ermöglichen, dass alle Berliner*innen Zugang zu niedrigschwelligen Bildungsangeboten rund um die Themen Ernährung und Landwirtschaft haben. Ein Schwerpunkt wird dabei auf der pflanzlichen Ernährung liegen, denn der Konsum von Nahrungsmitteln tierischer Herkunft soll aus Klima- und Artenschutzgründen deutlich sinken. Auch in den Schulen soll das Thema einen größeren Stellenwert einnehmen: Wir wollen jeder Schule Zugang zu einer Lehrküche geben und wollen an jeder Schule einen Schulgarten etablieren, um allen Schüler*innen die Möglichkeit zu bieten, Basiswissen zu gesunder, pflanzlicher und nachhaltiger Ernährung zu erlangen und eine höhere Wertschätzung für Lebensmittel zu entwickeln. Nach dem Vorbild Kopenhagen wollen wir möglichst viele Schulen zu "Food Schools" machen, in denen das Essen frisch gekocht wird und Schüler*innen an der Zubereitung beteiligt werden können.

Lebensmittelverschwendung beenden und Lebensmittelbetrug bekämpfen

Berlin soll Zero-Waste-Stadt werden und auch dafür ist die Ernährungswende ein zentraler Hebel. Wir wollen Strukturen unterstützen, durch die gerettete Lebensmittel besser verteilt werden können, Supermärkte sollen abgelaufene Lebensmittel nicht mehr wegwerfen dürfen, sondern beispielsweise an die Tafel oder Foodsharing spenden. Auch streben wir es weiterhin auf der Bundesebene an, „Containern" (entsorgte Lebensmittel aus den Mülltonnen der Supermärkte zu entwenden) zu legalisieren. Verbraucher*innen stehen für uns im Mittelpunkt – und nicht die Agrar- und Lebensmittelindustrie. Wir wollen Lebensmittelbetrug einen Riegel vorschieben, dazu haben wir in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz bereits einen Runden Tisch gegen Lebensmittelbetrug eingerichtet. Und wir werden noch mehr tun: Wir wollen Polizei, Staatsanwaltschaft, die Lebensmittelaufsicht in Land und Bezirken und das

Landeslabor Berlin-Brandenburg noch besser vernetzen und fördern. Denn das Ausmaß des Problems ist gewaltig – und jeder Betrug und jede Fälschung sind eine ganz reale Gesundheitsgefahr.

Auch in der Gastronomie wollen wir für mehr Transparenz und barrierefreien Zugang zu Informationen sorgen. Dazu wollen wir den Verbraucher*innen Zugang zu Erkenntnissen der bezirklichen Lebensmittelüberwachung ermöglichen und die Ergebnisse der Lebensmittelkontrollen wie in anderen Ländern, zum Beispiel Dänemark, auch an den Türen aller Lebensmittelbetriebe für alle klar erkennbar veröffentlichen.

2.7 Tierschutz stärken – lebenswerte Stadt für jedes Lebewesen

Tiere bewohnen mit uns gemeinsam diese Stadt. Sie sind keine Gegenstände, sondern Lebewesen, deren Rechte es zu schützen gilt. Wir wollen, dass Menschen und Tiere in dieser wachsenden Stadt gut zusammenleben, und haben deshalb die Tierrechte in den vergangenen Jahren weiter gestärkt. Ein Verbandsklagerecht ermöglicht es nun Tierschutzorganisationen in Berlin, bei Verstößen gegen das Tierschutzgesetz stellvertretend für die Tiere zu klagen. Zudem haben wir das Amt der Landestierschutzbeauftragten erstmals hauptamtlich besetzt. Berlin hat damit endlich eine starke Stimme für Tierrechte erhalten. Wir streben an, dieses Amt mit zusätzlichen Kompetenzen auszustatten.

Tierschutz besser finanzieren, Heimtierhaltung besser regulieren

Die mit dem Tierschutz beauftragten Behörden des Landes Berlin wollen wir so ausstatten, dass sie ihrer Arbeit vollumfänglich nachkommen können. Zudem wollen wir Tierheime, Wildauffangstationen, Tierschutzorganisationen und -initiativen sowie Tiertafeln besser finanzieren und die Zusammenarbeit mit der Verwaltung verbindlicher gestalten. Wir stärken Tierschutzpädagogik, ergreifen Bildungsinitiativen für die artgerechte Haltung von Heimtieren und werden Werbung, die Heimtiere bzw. deren Haltung unangemessen darstellt, problematisieren. Für die private Tierhaltung wollen wir verbindliche Standards im Hinblick auf das Tierwohl festlegen und auf Bundesebene dazu hinwirken, dass Haltung, Zucht und Handel von Heimtieren in einer Tierschutz-Heimtierverordnung geregelt wird. Unser Zeil ist es, zu regeln, welche Arten unter Berücksichtigung von Tier-, Arten- und Naturschutz sowie von Gesundheits- und Sicherheitsaspekten für den Handel und die Privathaltung akzeptabel sind. Wir lehnen Reptilien- und Exotenbörsen ab und setzen uns für eine stärkere Kontrolle ein. Den illegalen Handel mit Welpen und allen anderen Tieren wollen wir durch bessere Behördenzusammenarbeit unterbinden.
Um den Tierschutz in Privathaushalten besser durchsetzen zu können, wollen wir ein Haus- und Heimtierregister und eine Tier-Notrufnummer für alle Tierarten einführen. Ferner streben wir weitere Hundeauslaufflächen an, um in möglichst allen Bezirken ausreichend Platz für Hunde zu schaffen. Wir werden prüfen, mit welchen wirkungsvolleren Mitteln der Gefahrenabwehr wir die Rasselisten ersetzen können Pferdehaltung soll tiergerechter und mit mehr Offenstallhaltung erfolgen. Wir vertreten die Überzeugung, dass Pferdekutschen nicht nach Berlin gehören und lehnen den Einsatz von Pferdestaffeln der Bundespolizei in Berlin ab. Wir werden ein berlinweites Taubenmanagement mit betreuten Taubenschlägen zur Populationskontrolle einrichten. Wir entwickeln effektive Strategien gegen Qualzuchten bei allen Tierarten.

Massentierhaltung beenden

Mit einem Normenkontrollantrag beim Bundesverfassungsgericht geht Berlin bereits gegen tierschutzwidrige Bestimmungen in der Schweinehaltung vor. Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass die Anzahl der gehaltenen Tiere deutlich reduziert und jede Haltung im Agrarbereich auf einen tiergerechten, ökologischen und nachhaltigen Standard gehoben wird und dass Lebensmittel die aus Massentierhaltung stammen klar gekennzeichnet werden müssen. Auch so wollen wir erreichen, dass Produkte in Supermärkten, die in Teilen oder ganz aus Massentierhaltung stammen, immer weniger werden.

Jagdgesetz überarbeiten

Das Berliner Jagdgesetz wollen wir modernisieren. Durch ein ökologisches und wissenschaftlich begründetes Wildtiermanagement wollen wir die Jagdzeiten und die Anzahl der beliebig jagdbaren Arten reduzieren. Der Abschuss von Haustieren soll untersagt werden. Jäger*innen sollen darüber hinaus regelmäßig Fortbildungen und Schießprüfungen absolvieren müssen.

Keine Wildtiere im Zirkus

Wildtiere gehören nicht in den Zirkus. Wir haben deshalb in den vergangenen Jahren die landesrechtlichen Kompetenzen voll ausgeschöpft, um keine öffentlichen Flächen mehr an Zirkusse mit Wildtieren zu vergeben. Auf Bundesebene streben wir nach wie vor ein völliges Verbot von Wildtieren in Zirkussen an. Wir sehen Tiere in Zirkussen kritisch und setzen uns für höhere Tierhaltungsstandards, mindestens wie in Zoos, ein. Auch im Zoo und Tierpark wollen wir eine konsequente Ausrichtung auf tiergerechte Haltung und Beschäftigungsmöglichkeiten.

Tierversuche durch Alternativmethoden ersetzen

Die Zahl der wirtschaftlich und wissenschaftlich genutzten Tiere wollen wir stetig reduzieren und Tierversuche im Sinne der 3R (Reduce, Replace, Refine) so weit wie möglich durch alternative, tierversuchsfreie Methoden ersetzen. Berlin soll Forschungshauptstadt für alternative, tierversuchsfreie Methoden werden. Dabei ist es für uns selbstverständlich, dass es in Berlin keine Tierversuche mit Schweregrad „schwerst“ nach der EU Tierversuchsrichtlinie sowie Versuche an Primaten geben darf. Das Festhalten an gängiger Forschungspraxis oder wirtschaftlichen Interessen dürfen nicht länger über dem Tierschutz stehen. Dafür haben wir die Berliner Tierversuchskommission in einem ersten Schritt paritätisch mit Vertreter*innen aus der Wissenschaft und dem Tierschutz besetzt. In der Zukunft werden wir dabei die Rolle von unabhängigen Vertreter*innen des Tierschutzes stärken. Tierschützer*innen sollen die gleichen Rechte wie die Vertreter*innen der Wissenschaft haben. Wir fordern eine gesetzlich verankerte, verbindliche Dokumentationspflicht auf Bundesebene und werden den Aufbau von Datenbanken weiter fördern und auf die Vermeidung von Doppel- und Wiederholungsversuchen hinwirken. Verstärkte Kontrollen sollen Tiere in Versuchsvorhaben besser schützen.
Gemeinsam mit der Forschung, der Landestierschutzbeauftragten, den Tierschutzorganisationen und forschenden Pharmaunternehmen werden wir konkrete Ausstiegsfahrpläne für Tierversuche entwickeln. Die Landesförderungen von Forschungsvorhaben knüpfen wir an die Bedingung, Alternativen zu nutzen, zu erarbeiten und weiterzuentwickeln. Dabei bevorzugen wir Projekte, die Tierversuche ersetzen helfen oder Alternativmethoden valideren.
Wissen über alternative Methoden zu Tierversuchen soll bereits in grundständigen Studiengängen vermittelt werden und in der Lehre wo immer möglich auf Tierversuche verzichtet werden. Gegenüber dem Bund und der Europäischen Kommission setzen wir uns für ein Ausstiegsszenario aus der an Tierversuche gebundenen Forschung ein.

2.8 Berlins Tourismus ökologisch und nachhaltig weiterentwickeln

Berlin ist eine weltoffene, diverse und gastfreundliche Stadt. Viele von uns lieben und schätzen Berlin dafür. Die Clublandschaft, die Museen und Galerien, die Flaniermeilen und Flohmärkte sowie das reiche gastronomische und kulturelle Angebot – all dies macht Berlin auch für uns Berliner*innen so liebenswert und lebt auch in hohem Maße vom Tourismus. Die Corona-Krise, durch die Millionen von Tourist*innen nicht mehr nach Berlin kommen konnten, hat uns noch einmal vor Augen geführt, wie wichtig der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für Berlin ist, doch ein „Weiter so" wie bisher kann es in Berlin nicht geben. Deshalb wollen wir den nachhaltigen Tourismussektor weiter ausbauen und ökologische Hotels stärker unterstützen. Die Zeit jetzt muss genutzt werden, um die bestehenden Probleme anzugehen, damit auch in den belasteten Kiezen die Akzeptanz wieder steigt. Eine erfolgreiche Tourismuspolitik bemessen wir nicht anhand von immer höheren Besucher*innenrekorden, sondern sie bedeutet für uns auch eine aktive Stadtentwicklungspolitik, die lenkt und gestaltet.

Stadtverträglicher, ökologisch nachhaltiger Tourismus

Denn der Tourismus hat auch seine Schattenseiten. In vielen Kiezen der Innenstadt ist der Unmut über massiv steigende Tourist*innenzahlen sehr groß. Ferienwohnungen, Lärm, Müll und steigende Preise schaffen in Teilen der Stadt Herausforderungen. Für uns ist klar: Tourismus wird auch nach der Pandemie ein wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Stadt sein, aber wir brauchen einen stadtverträglichen Tourismus, der die Anwohnenden möglichst nicht belastet und sie mit ihren Bedürfnissen einbezieht sowie ökologisch sowie sozial nachhaltig ist. Mit dem Tourismuskonzept 2018+ für Berlin haben wir dafür konkrete Ziele festgelegt. Ströme von Tourist*innen sollen stärker entzerrt werden: von den Gärten der Welt in Marzahn-Hellersdorf oder dem Schloss Biesdorf bis zur Zitadelle Spandau – Berlin hat deutlich mehr zu bieten als „Kreuzberger Nächte". Deswegen wollen wir die touristische Infrastruktur außerhalb des S-Bahn-Rings stärken und mehr Aufmerksamkeit für weniger beachtete Sehenswürdigkeiten schaffen. Berlin braucht für die Zeit nach der Corona-Pandemie einen neuen Aufschlag, um nachhaltig und zukunftsorientiert den Tourismus in Berlin zu gestalten. Wichtig dabei wird ein Hotelentwicklungsplan sein, mit dem wir die innerstädtischen Bezirke entlasten und eine stärkere Steuerung des Beherbergungswesens erreichen wollen. Dabei muss für neue Hotels auch die Umgebung mit betrachtet werden, um touristische und gastronomische Monostrukturen zu verhindern. Dies sollte auch für bereits geplante Hotels und Hostels gelten. Die illegale Umnutzung von Wohnraum als Ferienwohnung muss deutlich strenger kontrolliert werden. Die Attraktivität der Berufe soll durch bessere Arbeitsbedingungen, vor allem eine angemessene Bezahlung und effektivere Arbeitsschutzbestimmungen, gesteigert werden.Große Ziele verlangen ein beherztes Anpacken. Deswegen haben wir angefangen, VisitBerlin von einer Marketingagentur zu einer gestaltenden Akteur*in umzubauen, die Impulse für einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus setzt – und zwar in enger Zusammenarbeit mit den Bezirken. So haben wir einen Bürger*innenbeirat ins Leben gerufen, um die Berliner*innen aus den verschiedenen Bezirken besser bei der Umsetzung des neuen Tourismuskonzeptes einzubinden. Diese Beteiligung wollen wir weiter ausbauen. Außerdem wurden den Bezirken mehr finanzielle Mittel an die Hand gegeben, um vor Ort gezielt Maßnahmen umsetzen zu können – was wir nochmal deutlich verstärken wollen.

Stärkere Reinigung von Parks und Straßen

Beliebte Parks, Straßenzüge und Kieze leiden unter einem erhöhten Müllaufkommen. Deswegen haben wir die Parkpflege personell verstärkt und sichergestellt, dass die BSR viele Berliner Parks, wie zum Beispiel den Görlitzer Park, regelmäßig und stärker reinigt. Das kostet viel Geld, stößt aber auf sehr viel Zuspruch bei den Anwohnenden. Gerade Orte mit vielen

Tourist*innen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt – es ist nicht gerecht, die Anwohnenden mit den Mehrkosten dafür alleinzulassen, sie sollen stattdessen vom Land übernommen werden.

City-Tax und der Fonds „Ökologischer Tourismus“

Den Tourismus in Berlin wollen wir ökologischer und nachhaltiger gestalten. Dazu wollen wir den Fonds „Ökologischer Tourismus“ einrichten. Dieser soll Hotels, Restaurants und touristische Einrichtungen dabei unterstützen, ihren Ressourcenverbrauch zu verringern, ihre Energieeffizienz zu steigern und Barrierefreiheit zu ermöglichen. Mit der Förderung des ersten Solarschiffes – eines emissionsfreien Ausflugsdampfers auf der Spree – haben wir gezeigt, wie ökologischer Wassertourismus in Berlin aussehen kann. Wir wollen den Einsatz solcher Solarschiffe zukünftig noch stärker fördern. Auch die Hop-on-Hop-off-Busse sollen emissionsfrei werden und ein Konzept zur Entzerrung des Reisebusverkehrs Berlin entlasten Außerdem möchten wir die Einnahmen aus der Berliner City-Tax zu großen Teilen für die Gestaltung hin zu einem stadtverträglichen und ökologischen Tourismus nutzen.

Jetzt ganz konkret: Bündnisgrüne Projekte für die Zukunft Berlins

1. Berlins Dächer werden Solarkraftwerke

Berlin kann 25 Prozent der hier verbrauchten Energie aus Solarenergie decken – wir wollen das bis 2035 schaffen. Auf Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten machen wir eine Solaranlage zur Pflicht. Bis 2025 sollen berlineigene Gebäude wie Schulen oder Ämter standardmäßig mit Solaranlagen ausgestattet und nachgerüstet werden. Mit der Solardachbörse wollen wir erreichen, dass Hauseigentümer*innen ihr Dach zur Verfügung stellen, um es in ein Solarkraftwerk umzuwandeln.

2. Eine Stadt ohne Müll

Ob Straßen, Parks oder Spielplätze – wir wollen eine saubere Stadt. Dazu wollen wir den Reinigungstakt in den besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die Anwohnenden zu erhöhen. Wir werden mehr Sperrmüll-Abgabe-Stellen einrichten, um die Wege zu verkürzen. Besonders viel besuchte Parks und Spielplätze sollen regelmäßig von der BSR gereinigt werden. Am besten ist es aber, wenn Müll erst gar nicht entsteht, und ein langes Leben für Geräte schützt das Klima. Deshalb werden wir Pfandsysteme, zum Beispiel beim Essen to go, stärker fördern. Wir werden weiterhin dafür streiten, dass die bundesrechtlichen Vorgaben endlich Schluss machen mit dem Verpackungswahnsinn und die Ressourcenverschwendung gestoppt wird.

3. Ökologische Stadtquartiere der Zukunft – Bauwende umsetzen

Aus anderen Städten kennen wir leuchtende Beispiele des ökologischen Bauens und der nachhaltigen Stadtentwicklung – seien es auf Balkonen wachsende Bäume, Ökobaustoffe wie Holz, Lehm und Stroh, oder Sportflächen, die Versickerung von Regenwasser zulassen. Wir wollen die Bauwende umsetzen, die Verkehrswende Realität werden lassen, Berlin zur „Schwammstadt“ umbauen und multifunktionale Orte schaffen. Um Impulse dafür zu setzen, wollen wir eine Internationale Bauausstellung (IBA) mit und in allen Berliner Bezirken initiieren. Wir tun dies zusammen mit Brandenburg und setzen Impulse für eine ökologische und soziale Stadtplanung und schaffen klimaresilienten Wohn- und Gewerberaum mit der notwendigen sozialen, kulturellen und grünen Infrastruktur.

4. Autofreie Kieze in ganz Berlin

Wir wollen Autos aus Straßenzügen und Kiezen rausholen und Platz schaffen für das Leben – für Kinder, Kultur und Natur. Weniger Abgase und Lärm, mehr Platz zum Spielen und Flanieren.

An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht und weitere Straßen werden folgen. Um Kieze vom Auto-Durchgangsverkehr zu befreien, wollen wir auch in der nächsten Legislatur viele neue Kiezblocks schaffen.

5. Die Taktzahl erhöhen – Bus und Bahn ausbauen

Alle Berliner*innen müssen die Gewissheit haben: Der Bus kommt sofort. Um das zu schaffen, wollen wir die Taktung von Bussen und Bahnen deutlich erhöhen. Unser Ziel ist es, in dicht besiedelten Quartieren, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb des S-Bahn-Ringes liegen, alle fünf Minuten einen Anschluss an den ÖPNV bereitzustellen. In weniger dicht besiedelten Gebieten soll den Berliner*innen mindestens alle zehn Minuten ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.