

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

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

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

3 In den vergangenen Jahren folgte ein Hitzesommer auf den nächsten. Berlins Bäume und  
 4 Pflanzen leiden massiv unter der Trockenheit und den hohen Temperaturen. Das Nahrungsangebot  
 5 für Insekten, Vögel und Säugetiere verringert sich. Menschen leiden unter gesundheitlichen  
 6 Problemen – besonders Ältere, kleine Kinder und sozial Benachteiligte. Diese extremen  
 7 Wetterlagen werden noch stärker zunehmen. Es ist deshalb zentral, Berlin auf die Folgen der  
 8 Klimakrise vorzubereiten und den Beweis anzutreten, dass und wie auch eine Metropole  
 9 klimaneutral werden kann. Unsere Vision ist ein Berlin voller grüner Oasen und kühlen  
 10 Entlastungsräumen, von begrünten Haltestellen und schattenspendenden Alleen mit Pocketparks,  
 11 Kanälen, grünen Dächern und begrünten Fassaden. Wir wollen den Umbau Berlins vorantreiben:  
 12 zu einer Metropole, in der ökologische Verantwortung und Umweltgerechtigkeit sowie moderne  
 13 Infrastruktur und eine gute Grundversorgung für alle keine Gegensätze sind, sondern  
 14 Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Noch ist Berlin eine der grünsten  
 15 Metropolen Europas. Parks, Wälder und Seen bringen Lebensqualität und schaffen ein  
 16 angenehmes Stadtklima. Sie kühlen in heißen Sommern unsere Stadt, sind Lebensraum für viele  
 17 Tiere und binden CO<sub>2</sub>. Doch auch diese wichtige Stadtnatur ist durch die Erderhitzung  
 18 gefährdet. Die Klimakrise ist eine reale Gefahr für unsere Existenzgrundlage auf diesem  
 19 Planeten. Gerade Menschen aus dem globalen Süden, die am wenigsten zur Klimakrise  
 20 beigetragen haben, spüren die Folgen am stärksten. Auch deshalb trägt Berlin als Hauptstadt  
 21 eines Industrielandes eine besondere Verantwortung voranzugehen und klimaneutral zu werden.  
 22 Das Zeitfenster, die Klimakrise ganz abzuwenden, haben wir bereits verpasst. Aber noch  
 23 können wir die schlimmsten Folgen abmildern und ein neues, klimaneutrales Berlin bauen, dass  
 24 auch Vorbild für andere Metropolen sein kann. Um Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen,  
 25 müssen wir jetzt handeln!

26 **Klimaneutrales Berlin**

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

41 Die Berliner Stadtwerke werden für fast alle Bezirke Solarpakete schnüren, haben die Kälte-  
42 und Wärmeversorgung der Urban Tech Republic übernommen und mit dem größten in Berlin-  
43 Brandenburg genehmigten Windpark Albertshof erneuerbare Energien für 30.000 Haushalte ans  
44 Netz genommen. Der vollständige Rückkauf des Berliner Stromnetzes beendet nicht nur einen  
45 jahrelangen Rechtsstreit, sondern ermöglicht endlich gezielte Investitionen in die  
46 Infrastruktur der Energiewende der Stadt und die genossenschaftliche Beteiligung der  
47 Bürger\*innen zur aktiven Mitgestaltung über die BürgerEnergie Berlin. Mit Beginn der  
48 Coronapandemie wurden Stromsperren ausgesetzt. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein,  
49 dass diese Vorschrift künftig zwischen Mitte Herbst und Ende des Winters fortgeführt wird.  
50 Um den hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Gebäudebestand deutlich zu reduzieren, haben wir ein neues  
51 Sanierungsförderprogramm entwickelt und die gesetzliche Grundlage für eine klimaschonende  
52 Wärmeversorgung geschaffen.

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

57 Verkehrswende: der Mensch im Mittelpunkt

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

72 Anstatt Verkehrswege nur für Autos zu planen, stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt  
73 der städtischen Mobilitätsplanung. So werden wir uns an den Bedürfnissen der Menschen, wie  
74 gutes Klima, gute Luft, Spiel- und Sportflächen, Wege zum Einkaufen sowie Wege mit Älteren  
75 und Kindern orientieren. Dies schützt nicht nur das Klima, sondern nimmt auch alle  
76 Berliner\*innen in den Blick, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, denn sie  
77 sind besonders auf einen attraktiven ÖPNV sowie auf gute Rad- und Fußwege angewiesen. Dafür  
78 haben wir Grüne ein bundesweit einmaliges Mobilitätsgesetz verabschiedet, um den Verkehr,  
79 zweitgrößten Verursacher von CO<sub>2</sub> in der Stadt, emissionsärmer, leiser und sicherer zu  
80 machen. Wir haben damit gesetzlich sichergestellt, dass bei der Verkehrsplanung der  
81 Umweltverbund, also Fußgänger\*innen, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel, vor dem  
82 Autoverkehr zu berücksichtigen sind. Immer mehr Berliner\*innen steigen auf den ÖPNV und das  
83 Fahrrad um – ob klassisch, als Lastenrad oder Pedelec. Das liegt nicht nur an der wachsenden  
84 Anzahl von Radwegen in der Stadt, sondern auch daran, dass die neuen Radwege wesentlich  
85 breiter und sicherer sind. Schließlich haben wir damit begonnen, die begrenzten Flächen in  
86 der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals ausschließlich Autos  
87 vorbehalten waren, für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen geöffnet haben. An der

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

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

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

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

124 Berlins Stadtgrün sichern

125 Berlin muss nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen, es muss auch sein Stadtgrün auf die bereits  
126 akuten Folgen des Klimawandels vorbereiten und klare Klimaanpassungsziele und Strategien  
127 dafür entwickeln.

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

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

143  
144 Mit der „Charta Stadtgrün“ haben wir einen Plan vorgelegt, wie zukünftig die  
145 Grünflächenentwicklung in der Stadt aussehen soll. Jahrzehntlang wurde die Grünpflege in  
146 Berlin finanziell und personell ausgeblutet. Damit haben wir Schluss gemacht und die Mittel  
147 für die Baum- und Parkpflege massiv erhöht. Durch die Stadtbaumkampagne konnten 10.000  
148 zusätzliche Straßenbäume in Berlin gepflanzt werden. Außerdem haben wir in die Strukturen  
149 investiert und die Bezirke mit mehr Geld für ihr Grünflächenamt und für ihre Bäume  
150 ausgestattet. Diesen Weg werden wir weitergehen um so die Anzahl der Bäume zu steigern und  
151 insgesamt mehr grüne und blaue Infrastruktur aufzubauen. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan  
152 2030 haben wir fast alle Kleingärten für die kommenden Jahre geschützt und wir werden uns  
153 auch darüber hinaus für ihren Erhalt einsetzen.

## 154 2.1 Klimaneutrales Berlin. Wir machen den Weg frei

155 Wir meinen es ernst mit dem Klimaschutz. Die Ausrufung der Klimanotlage, das Abschalten von  
156 zwei Berliner Kohlekraftwerken und der Einstieg in eine konsequente Verkehrswende waren  
157 erste wichtige Schritte. Doch es bleibt keine Zeit, sich auf diesen Erfolgen auszuruhen. Wir  
158 streiten weiterhin dafür, Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen und die Pariser Klimaziele  
159 zu erreichen. Klimaschutz muss deshalb Verfassungsrang in unserer Stadt bekommen. In der  
160 kommenden Wahlperiode werden wir uns in Verhandlungen dafür einsetzen, mindestens ein  
161 weiteres Kohlekraftwerk abzuschalten und dadurch jährlich fast eine halbe Million Tonnen CO<sub>2</sub>  
162 einzusparen, bis 2030 sollen alle Kohlekraftwerke vom Netz gehen. Die energetische  
163 Gebäudesanierung wollen wir deutlich ausbauen sowie sozial gerecht gestalten. Gleichzeitig  
164 wollen wir die Anforderungen des Artenschutzes beachten - denn Klimaschutz und  
165 Klimafolgenbewältigung sollen Hand in Hand gehen. Die Berliner Stadtwerke werden  
166 weiterwachsen und der zentrale Dienstleister für Energie- und Quartiersprojekte des Landes  
167 und der Bezirke werden. Wir werden prüfen, in wie weit eine Energiewende-Agentur in  
168 öffentlicher Trägerschaft ein Partner für die Verwaltung sowie für Unternehmen sein kann und  
169 bei der Umsetzung von Aktivitäten zur Energiewende unterstützen kann. Dabei nutzen wir auch  
170 die große Klima- und Energiewendekompetenz, die in Berlin vorhanden ist. Und wir setzen uns  
171 dafür ein, dass Klimagerechtigkeit in ganz Berlin gilt und alle Bezirke sowie Menschen von  
172 den Maßnahmen profitieren.

### 173 Solar auf allen Dächern – die Energiewende in Berlin umsetzen

174 Damit Berlin seine CO<sub>2</sub>-Emissionen radikal reduzieren kann, brauchen wir die Energiewende hin  
175 zu 100 Prozent erneuerbarer Energie. Das größte Potential liegt dabei im Ausbau der  
176 Solarenergie auf Dächern und an Fassaden Berlins. Die Stadt kann dadurch ihren Anteil von  
177 derzeit 1 Prozent Solarstrom auf 25 Prozent der gesamten hier verbrauchten Energie bis 2035  
178 erhöhen. Wir wollen gesetzlich festschreiben, dass der Einbau von Solaranlagen zur Strom-  
179 und Wärmeenergiegewinnung bei Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten verpflichtend wird. Die  
180 Stadtwerke Berlin werden für alle geeigneten bezirklichen Bestandsgebäude Solarpakete sowie  
181 Photovoltaik-Lösungen für neue Quartiere und Neubauprojekte anbieten und umsetzen. Wir

182 werden die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stellen, um bis  
183 2025 alle öffentlichen Gebäude, auf denen das nach aktuellem technischen Stand möglich und  
184 sinnvoll ist, vollständig mit Solaranlagen auszustatten. Die für Photovoltaik geeigneten  
185 Dachflächen werden dabei konsequent ausgenutzt. Mit der Gründung des „SolarZentrums Berlin“  
186 haben wir bereits die Beratung und den Austausch zur Solarwende massiv gefördert. Die  
187 digitale Plattform Solardachbörse wollen wir weiter stärken, so dass nicht genutzte Dächer  
188 für den Aufbau von Solaranlagen zur Verfügung gestellt werden können. Das erfolgreiche  
189 Energiespeicherprogramm wollen wir fortführen und weiter ausbauen. Darüber hinaus wollen wir  
190 die integrierte Planung von Strom- und Wärme-Netzen weiter ausbauen und so mit den  
191 dazugehörigen geeigneten Speichern eine effiziente Integration der lokal gewonnen Energie  
192 vorantreiben.

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

206 Wärmesektor umbauen - Gebäude modernisieren

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

216 In der Fernwärmeerzeugung haben wir den Kohleausstieg bis 2030 erfolgreich vorangetrieben.  
217 Ab 2030 muss Berlin kohlefrei sein. Wir halten zudem am Ziel fest, die Fernwärme bis 2035  
218 komplett auf erneuerbare Energien umzustellen. So entschieden wir Grüne sagen, dass der  
219 Einsatz von Erdgas für die Stromversorgung keine Option sein darf, sagen wir auch, dass im  
220 Bereich der Wärme der Einsatz von Erdgas schnellstmöglich überwunden sein muss. Deshalb  
221 werden wir die Potenziale für die Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes immer wieder auf den  
222 aktuellen und neuesten Stand bringen, um so den 1,5-Grad-Pfad zu erreichen. Damit aus  
223 Potentialen auch konkrete CO<sub>2</sub>-Einsparungen werden, haben wir mit der Novelle des Berliner  
224 Energiewendegesetzes schon die Einspeisung von Erneuerbaren Energien durch Dritte  
225 ermöglicht. Diesen Weg wollen wir weitergehen und die Fernwärme durch CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und  
226 eine Erneuerbare-Energien-Quote regulieren, und dazu die erneuerbaren Wärme-Potentiale immer  
227 wieder neu prüfen und maximal nutzen, um die Kohlewärme vollständig über Einsparungen und  
228 durch erneuerbare Wärme zu ersetzen.

229 Unser Ziel ist, den Einsatz von Erdgas so schnell und konsequent wie möglich zu minimieren.  
230 Wir werden nicht zulassen, dass Vattenfall die Dekarbonisierung verzögert und mit fossilen  
231 Energien unnötig Geld verdient. Wir kämpfen für den schnellstmöglichen Erdgasausstieg.  
232 Außerdem sollen die Temperaturen im Netz schrittweise abgesenkt werden. So heben wir die in  
233 Berlin vorhandenen Erneuerbaren Wärmepotentiale und machen einen Gaseinsatz schnellstmöglich  
234 überflüssig. Dabei ist für uns auch die Müllverbrennung nicht als klimaneutral anzusehen.  
235 Wir setzen uns daher auf Bundesebene dafür ein, dass auch diese unter die CO<sub>2</sub>-Bepreisung  
236 fällt.

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

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

256 Um die Klimaziele Berlins zu erreichen, müssen wir noch deutlich stärker die energetische  
257 Modernisierung von Gebäuden voranbringen und die Sanierungsquote erheblich steigern, um so  
258 auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Dafür ist auch eine Ausbildungs- und  
259 Qualifizierungsstrategie im Handwerk nötig. Auch hier gibt es große CO<sub>2</sub>-Einsparpotentiale.

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

276 Neben der energetischen Modernisierung werden wir weitere Maßnahmen ergreifen, um den  
277 Wärmeverbrauch zu reduzieren. Zusätzlich wollen wir Wohngemeinschaftsprojekte fördern, uns

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

280 Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe machen – das Berliner Klima-Budget

281 Wir werden die Senatsarbeit so umgestalten, dass konkrete Ziele und Aufgaben  
282 handlungsleitend sind und nicht der alleinige Ressortzuschnitt. Es ist entscheidend, dass  
283 alle mit voller Kraft sich beispielsweise dem Ziel des Klimaschutzes verpflichtet fühlen und  
284 ihr Handeln an der Erfüllung dieses Zieles messen lassen. Für die Berliner Verwaltungen muss  
285 Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe werden. Das braucht klare Strukturen,  
286 Verantwortlichkeiten und mehr zuständiges Personal auf Landes- und Bezirksebene. Darüber  
287 hinaus brauchen wir eine integrierte Infrastrukturplanung, die Strom, Wärme und Mobilität,  
288 aber auch Klimaanpassung, Wassermanagement gemeinsam denkt und vorantreibt. Wir wollen, dass  
289 jeder Bereich feste Vorgaben für seine jährlichen Treibhausgas-Einsparungen erhält und damit  
290 politische Entscheidungen stärker an die Klimaziele knüpfen. Werden die jeweiligen Ziele  
291 verfehlt, muss nachgesteuert und die vorgegebene CO<sub>2</sub>-Reduktion durch andere Maßnahmen  
292 umgesetzt werden. Damit wird auch offengelegt, welche öffentlichen Ausgaben besonders  
293 klimaschädlich sind. Die entsprechenden Mittel müssen dann umgewidmet werden.

294 Darüber hinaus wollen wir alle neuen Gesetze und Maßnahmen unter einen Klimavorbehalt  
295 stellen. Das Klima-Budget ermöglicht einen zeitnahen und für alle transparenten Überblick  
296 über den aktuellen Stand der Berliner CO<sub>2</sub>-Emissionen. Mithilfe dieser Daten ist stets  
297 transparent, ob der vereinbarte Einsparpfad eingehalten wird und welchen Anteil die  
298 verschiedenen Sektoren daran haben. Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass die  
299 Klimakrise auch als Notsituation im Sinne der Gesetze zur Landesschuldenbremse eingestuft  
300 wird und somit Investitionen zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung vorgenommen werden können. Den Berliner  
301 Klimaschutzrat wollen wir stärken und prüfen, in wie weit ein wissenschaftliches Sekretariat  
302 dazu beitragen kann. Es soll ihm das Recht eingeräumt werden, rechtzeitig eine Überarbeitung  
303 von klimaschädlichen Entscheidungen einzufordern und zu überprüfen, ob Fachverwaltungen und  
304 Bezirke ihre Klimaschutz-Vorgaben einhalten. Darüber hinaus wollen wir die Zivilgesellschaft  
305 noch stärker in klimapolitische Entscheidungen des Landes einbeziehen und dafür  
306 schnellstmöglich einen Klimabürger\*innen-Rat einberufen,  
307 der Berlins Diversität Rechnung trägt und paritätisch besetzt ist. Hier soll ausgehandelt  
308 werden, wie Berlin das Pariser Klimaschutzabkommen einhalten und auf den 1,5 Grad-Pfad  
309 gelangen soll. Das Berliner Energie- und Klimaprogramm (BEK) werden wir weiterentwickeln und  
310 setzen dabei auch auf verbindliche Maßnahmen. Wir sorgen dafür, dass die zur Verfügung  
311 gestellten Mittel noch besser genutzt werden können. Das BEK werden wir ausbauen und dafür  
312 sorgen, dass die zur Verfügung gestellten Mittel noch besser genutzt werden können.

313 Klimaschutz in den Bezirken

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

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

## 329 **2.2 Berlin summt und brummt: Stadtgrün und** 330 **Artenvielfalt schützen**

331 In keiner anderen Metropole leben so viele Nachtigallen wie in Berlin. Damit das so bleibt,  
332 müssen wir Berlins Stadtnatur schützen. Die Klimakrise ist in vollem Gange und hat schon  
333 sichtbare Spuren hinterlassen. Neun von zehn Bäumen in Berlin zeigen Schäden, die auf die  
334 langen Dürreperioden der letzten Jahre zurückzuführen sind, und nur 7% der Waldbäume waren  
335 nach dem letzten Zustandsbericht noch gesund. Gleichzeitig finden sich immer mehr Tiere und  
336 selbst ehemalige "Allerweltsarten" auf der Roten Liste. Berlins Stadtgrün ist wertvoll, denn  
337 es ist nicht nur ein Ort der Erholung, sondern auch der Artenvielfalt, Frischluftversorgung,  
338 Klimakühlung und CO<sub>2</sub>-Speicher. Ohne das Grün werden Mensch und Natur in der Stadt enorm  
339 unter der Verdichtung, dem Lärm, Stress und den Folgen der Klimakrise leiden. Eine intakte  
340 Natur ist kein Luxus, sondern gehört für uns zur Grundversorgung und ist essenzieller Teil  
341 der Daseinsvorsorge. Denn neben dem Erreichen der Pariser Klimaziele wird die Klimaanpassung  
342 für unsere Stadt eine der größten Herausforderungen in den kommenden Jahren sein.

### 343 **Stadtgrün erhalten und Bäume pflanzen**

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

350  
351 Wir wollen die Bewässerung und das Pflanzen von Straßenbäumen verbessern. Dazu müssen  
352 Straßen und Grünflächenämter besser ausgestattet und die dafür notwendige Infrastruktur  
353 ausgebaut werden. Und wir wollen das Engagement der Berlinerinnen und Berliner fördern, auch  
354 selber vor der Haustür ihr Stadtgrün zu pflegen. Dazu wollen wir alle Schwengelpumpen wieder  
355 in einen funktionsfähigen Zustand versetzen und den Menschen einen erleichterten Zugang zu  
356 Informationen geben, die sie dafür brauchen. Unser Ziel ist es, die durch Bauprojekte,  
357 Klimaschäden oder Alterung verloren gegangenen Bäume zeitnah durch neue Bäume zu ersetzen  
358 und gleichzeitig durch Pflanzungen den Baumbestand in Berlin deutlich zu erhöhen. Bäume, die  
359 gefällt werden mussten, werden durch vier junge Bäume ersetzt oder durch vergleichbare  
360 Maßnahmen kompensiert werden. Die laufende Stadtbaumkampagne des Senats wollen wir über das  
361 Jahr 2021 hinaus fortführen, um das Spenden für Straßenbaumpflanzungen zu ermöglichen. Dabei  
362 wollen wir vermehrt Baumarten anpflanzen, die an die klimatischen Veränderungen des 21.  
363 Jahrhunderts möglichst gut angepasst sind. Der Erhalt von Bestandsbäumen hat für uns  
364 Vorrang. Deshalb wollen wir die Bedingungen für die bestehenden Straßenbäume mit  
365 entsprechenden Maßnahmen verbessern. Zusätzlich wollen wir in den Bezirken Obstbäume neu  
366 pflanzen, die Schatten spenden, und Berlin mehr und mehr in eine „essbare Stadt“ verwandeln.  
367 Damit nicht nur Bäume auf öffentlichen Flächen besser geschützt werden, wollen wir zudem die  
368 Baumschutzverordnung aktualisieren, die Liste der zu schützenden Baumarten ausweiten, und  
369 dass Verstößen nachgegangen werden muss.

370  
371 Damit das Grün in Berlin weiterwächst und Berlin grün wächst, müssen die Maßnahmen der  
372 Charta Stadtgrün in einem Handlungsprogramm konkretisiert, finanziert und abgesichert



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

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

390 Berlin: bestäuberfreundlich und artenreich

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

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

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

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

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

420 Weg bereits eingeschlagen. Dadurch können Starkregenereignisse abgepuffert und das Wasser  
421 für Dürrezeiten kann effizienter gespeichert werden. Auch die Begrünung von Balkonen,  
422 Hauswänden und Fassaden ist entscheidend, um so CO<sub>2</sub> zu binden, die Luft zu reinigen, die  
423 Biodiversität zu vergrößern und die Stadt zu kühlen. Auch in diesem Bereich werden wir  
424 Programme und Projekte unterstützen und die Förderung verbessern. Ein Hauptproblem bleibt  
425 aber die Versiegelung von Flächen durch Beton und Asphalt. Dort kann kein Wasser versickern  
426 und es entstehen im Sommer schnell Hitzeinseln, die die Stadt aufheizen. Wir werden gezielt  
427 Flächen wie Straßen, Parkplätze oder Schulhöfe identifizieren, um sie von Beton und Asphalt  
428 zu befreien und für einen besseren Regenrückhalt zu sorgen. Grundlage dafür sind offenere  
429 unversiegelte Böden. Zudem wollen wir an geeigneten Stellen sogenannte Regengärten anlegen  
430 und so auch zur Kühlung der Stadt beitragen. Dazu werden wir ein landesweites  
431 Entsiegelungsprogramm auflegen und eine jährliche Zielmarke festlegen. Wir streben eine  
432 Nettonull für die Flächenversiegelung im Jahr 2030 an. Dies kann auch dadurch erfolgen, dass  
433 der Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen die Ver- und  
434 Entsiegelungen so bewertet, dass sich ein deutlich erhöhter Anreiz zur Vermeidung von  
435 Versiegelung und für Entsiegelungsmaßnahmen ergibt. Außerdem soll die im Berliner  
436 Bodenschutzgesetz geforderte Bodenschutzkonzeption weitere Maßnahmen zur Vermeidung von  
437 Bodenversiegelungen entwickeln. Wir wollen vor allem dort entsiegeln, wo Grün- und  
438 Freiflächen fehlen um die Umweltgerechtigkeit zu steigern. Mit mehr und anspruchsvoll  
439 bepflanzten Versickerungsflächen wollen wir auch die Lebensqualität durch Verdunstung und  
440 Kühlung der Stadt erreichen, auch neue Pocket Parks sollen dazu beitragen. Zudem wollen wir  
441 an geeigneten Stellen sogenannte Regengärten anlegen und so auch zur Kühlung der Stadt  
442 beitragen. Um dem weiterhin rasant steigenden Flächenfraß etwas entgegen zu setzen, wollen  
443 wir Dachaufbauten stärken. Nach dem Vorbild Wiens wollen wir in Berlin mehrere „Kühle  
444 Meilen“ etablieren. Mit mehr Bäumen, Rank- und Kletterpflanzen, Räumen für geschützte  
445 Wildtierarten, mit Trinkwasserbrunnen, Wasserspielen, Erfrischungsmöglichkeiten und  
446 ausreichend Sitzgelegenheiten für Jung und Alt, sowie entsiegelten und wiederbepflanzten  
447 Bereichen, zum Beispiel Regenbeeten und Versickerungstreifen, die Regenwasserrückhalt im  
448 Boden ermöglichen. Mit Anwohnerbeteiligung schaffen wir in den Kiezen kühle, ruhige Oasen,  
449 die auch der Gesundheit und dem Hitzeschutz dienen. Unser Ziel ist es, in der nächsten  
450 Wahlperiode in klimatisch belasteten Gebieten 20 Klimastraßen und Kühle Meilen einzurichten.

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

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

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

472  
473 Der Klimawandel und eine wachsende Bevölkerung werden gravierende Auswirkungen auf die  
474 Wasserversorgung Berlins haben. Daher ist es wichtig heute zu handeln. Mit dem Masterplan  
475 Wasser haben wir eine wichtige Grundlage gelegt. Der Masterplan muss immer wieder  
476 aktualisiert und fortgeschrieben werden. Um die Wasserversorgung auch künftig  
477 sicherzustellen, sind wir auf eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit mit unseren  
478 Nachbarländern und insbesondere Brandenburg angewiesen. Wir sprechen uns für die  
479 Wiedereröffnung der Wasserwerke Jungfernheide und Johannisthal aus und dafür, dass die  
480 Wasserwerke in eine moderne Wasseraufbereitung investieren und insbesondere eine umfassende  
481 Spurenstoffstrategie verfolgen. Die wachsende Stadt muss auf einen umfassenden Schutz des  
482 Grundwassers für die Trinkwasserförderung und den Schutz unserer Oberflächengewässer  
483 Rücksicht nehmen. Regenwasser soll, wo immer möglich, zunehmend zur Bewässerung genutzt  
484 werden, gerade in heißen Sommern. Zunehmender Wasserverbrauch gefährdet die verbliebenen,  
485 artenreichen Feuchtgebiete und den Wald in Berlin. Diesen Zielkonflikt wollen wir klug  
486 ausbalancieren und Möglichkeiten nutzen, die Trinkwassergewinnung in sensiblen Naturräumen  
487 einzuschränken. Langfristig wollen wir Trinkwasserbrunnen auch an allen Spielplätzen,  
488 Bahnhöfen und Parks aufstellen und darüber hinaus Restaurants ermutigen zu Auffüll-Stationen  
489 zu werden.

490 20 Prozent Berlins werden zum Landschaftsschutzgebiet

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

507  
508 Berlins Wälder innerhalb wie außerhalb des Stadtgebiets haben große Bedeutung für unser  
509 Stadtklima, die Trinkwasserversorgung, die Naherholung und als CO<sub>2</sub>-Senke. Doch sie sind in  
510 der Klimakrise hochgradig gefährdet. Wir wollen daher ihre Umgestaltung zu einem naturnahen  
511 und klimaangepassten Mischwald beschleunigen. Für eine Naturverjüngung mit gemischten  
512 Baumarten muss der Bestand an Schalenwild in Berlins Wäldern, soweit unvermeidbar, reguliert  
513 werden.

514 Gleichzeitig müssen die Berliner Moore, ein wichtiger CO<sub>2</sub>-Speicher und Lebensraum für hoch  
515 gefährdete Pflanzen- und Tierarten, dringend vor dem Austrocknen bewahrt und wo immer  
516 möglich durch ein ambitioniertes Moorschutzprogramm wieder renaturiert werden. Auch unsere  
517 Seen wollen wir schützen. Damit das Grün in unserer Stadt stetig weiterwächst, wollen wir  
518 die bestehenden Aufkauffonds ausweiten und Flächen ankaufen, die ausschließlich für Flora  
519 und Fauna reserviert bleiben. Das von uns in der aktuellen R2G-Koalition durchgesetzte

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

523  
524 Die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie ist überfällig. Mit zusätzlichen finanziellen und  
525 personellen Ressourcen wollen wir einen guten ökologischen Zustand unserer Gewässer unter  
526 Beteiligung der Zivilgesellschaft wieder herstellen. Dazu prüfen wir die Einführung eines  
527 Wasserentnahmeentgelts, das die Kraftwerke für die Nutzung des Flusswassers zu  
528 Kühlzwecken zahlen. Für alle Gewässer werden zügig Konzepte zu ihrer naturnäheren  
529 Umgestaltung erstellt. Ein zentrales Vorhaben ist dabei der zweite Bauabschnitt der  
530 Renaturierung der Wuhle, so dass diese weiterhin ganzjährig Wasser führt und der  
531 Artenreichtum erhalten bleibt. Wir wollen auch den Nutzungsdruck auf Berliner Gewässer  
532 reduzieren und besser regeln. Unser Ziel ist, möglichst viele Wasserflächen für die  
533 Naherholung zugänglich zu machen. Die Friedhofsflächen sind sowohl als Orte des Trauerns als  
534 auch des Gedenkens und für die Stadtnatur wertvolle Räume, die wir weiterhin schützen  
535 werden. Wir wollen Baumbestattungen erleichtern und Möglichkeiten zu Baumpflanzungen im  
536 Zusammenhang mit Beisetzungen schaffen.

537 Eine Stadt ohne Müll

538 Den Berliner Müllbergen sagen wir den Kampf an. Berlin hat sich politisch dazu verpflichtet,  
539 zu einer Zero-Waste-Stadt zu werden. Mit dem Abfallwirtschaftskonzept und der Zero-Waste-  
540 Strategie sind wir erste wichtige Schritte gegangen, weitere müssen folgen. Den Bezirken  
541 wollen wir deshalb bei der Pflege und Reinigung von Grünflächen und Spielplätzen noch  
542 stärker finanziell unter die Arme greifen. Wir wollen den Reinigungstakt in den besonders  
543 betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die Anwohnenden zu erhöhen. Gerade  
544 Straßen mit hohem touristischem Aufkommen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert  
545 für die ganze Stadt – es ist eine Frage der Gerechtigkeit, die Anwohnenden nicht mit den  
546 Mehrkosten alleinzulassen.

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

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

### 571 Bildung für nachhaltige Entwicklung

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

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

## 592 2.3 Kiez & Co. – lebenswerte und ökologische 593 Stadtquartiere

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

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

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

617 Klimaneutrales und nachhaltiges Planen und Bauen

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

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

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

650 Grüner bauen – Tier- und Artenschutz im Städtebau verankern

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

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

665 Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes

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

668 Um dies umzusetzen, wollen wir, dass alle Berliner Institutionen des Landes Berlin, die  
669 Bezirke und alle landeseigenen Unternehmen Kosten- und Maßnahmenpläne aufstellen, die  
670 darlegen, wie ihr Gebäudebestand bis 2035 so umgebaut werden kann, dass er CO<sub>2</sub>-neutral wird.

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

677 Stadtquartiere der Zukunft

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

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

697

698 Eine Internationale Bauausstellung für Berlin-Brandenburg

699

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

709 Mitbestimmung im Kiez

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

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

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

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

750  
751 Der Online-Handel und die Corona-Lockdowns haben den Berliner Stadtteilzentren und  
752 Haupteinkaufsstraßen zusätzlich geschadet. Hier brauchen wir niedrigere Gewerbemieten und  
753 neue Nutzungskonzepte, die mit den Menschen vor Ort erarbeitet und vom Land unterstützt  
754 werden müssen. Dabei kann es um die Logistik der letzten Meile und Abholservice für den  
755 Online-Handel, um Flächen für Gewerbe und Handwerk, Stadtteil- und Kiezzentren, Projekte für  
756 junge Menschen und linke Freiräume, kommerzielle und nicht-kommerzielle Angebote ebenso wie  
757 um neues Wohnen oder um zivilgesellschaftliche und kulturwirtschaftliche Konzepte gehen. Die  
758 Diskussion über die Zukunft der Bezirks-, Stadtteil- und Nachbarschaftszentren ist ebenso



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

760 .

## 761 2.4 Bus, Bahn und Sharing-Modelle – bequem durch die 762 Hauptstadt

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

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

788 Dichte Taktfolge – Bus und Bahn kommen

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

803 Ein großes Tramnetz für Berlin

804 Das Tramnetz der Zukunft soll in alle Stadtteile ausgespannt werden und wichtige  
805 Stadtteilzentren miteinander verbinden. Wir wollen neue Tramstrecken nach Möglichkeit im  
806 eigenen Gleisbett umsetzen. Die Straßenbahn wollen wir grundsätzlich gegenüber anderen  
807 Verkehrsmitteln priorisieren, da sie im Betrieb und Bau preiswert ist und ein schneller  
808 Ausbau in viele Stadtteile möglich ist. Darüber hinaus wollen wir auch den Güterverkehr mit  
809 Straßenbahnen zukünftig berücksichtigen.

810 Wir wollen daher den Bau weiterer Tramverbindungen fortsetzen. In den kommenden Jahren wird  
811 das Straßenbahnnetz um ein Drittel verlängert – zunächst nach Adlershof, zur Turmstraße und  
812 dann zum Ostkreuz. Schon bald sollen dann auch vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz, nach  
813 Spandau, zum Hermannplatz und später auch durch die Sonnenallee, zum Rathaus Steglitz, nach  
814 Tegel und zum Bahnhof Zoo Trams fahren. Ziel soll es sein, dass die Straßenbahn schon bald  
815 mehr Stadtteile miteinander verbindet. Auch die Außenbezirke werden perspektivisch besser an  
816 das Tram-Netz angebunden. Wir orientieren uns dabei am „Zielnetz Berlin 2050“ des Bündnisses  
817 „Pro Straßenbahn Berlin“. Um den Straßenbahnausbau zu beschleunigen, werden wir neue,  
818 attraktive Planer\*innenstellen in der Verwaltung schaffen und streben die Gründung einer  
819 InfraTram-Gesellschaft an.

820 Ausbau von U-, S- und Regionalbahn

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

832 Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge  
833 angeboten werden. Nach Jahren des Stillstandes haben wir endlich wieder Machbarkeitsstudien  
834 zum Ausbau bestehender U-Bahnstrecken in Auftrag gegeben. Der Bau von U-Bahnen ist  
835 allerdings deutlich langwieriger und kostenintensiver als der Ausbau von Tramlinien. Darum  
836 gilt für uns: Bei der schnellen Umsetzung der Verkehrswende hat für uns der Tram-Ausbau  
837 Vorrang. Gleichzeitig bauen wir gezielt dort das S- und U-Bahnnetz weiter aus, wo es  
838 verkehrlich sinnvoll ist und wir so eine bessere Mobilität und in der Bilanz einen besseren  
839 Klimaschutz erreichen. Für neue U- oder auch S-Bahn-Strecken müssen mindestens zwei von drei  
840 Kriterien erfüllt sein: die Erschließung neuer Wohngebiete, ein überdurchschnittlicher  
841 Zuwachs an Fahrgästen oder neue Umstiegsmöglichkeiten für Pendler\*innen. Bei der  
842 Erschließung neuer Wohngebiete ist es wichtig, den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr  
843 schon in der Planung mitzudenken. Mit der Nahverkehrstangente als schienengebundener  
844 tangentialer Regionalverbindung werden wir die Vernetzung der östlichen Bezirke  
845 untereinander bedeutend verbessern. Der weitere Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der  
846 S- und Regionalbahn findet in enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird  
847 der Umstieg vom Auto auf die Bahn für Pendler\*innen noch attraktiver und die Umwelt wird  
848 geschont.

849 Die Hauptstadtregion im Blick – Ausbau der Verbindungen ins Umland

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

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

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

867  
868 Haltestellen sicher, bequem und grün gestalten

869  
870 Zu einem modernen ÖPNV gehören auch sichere, bequeme und nachhaltige Bahnhöfe und  
871 Haltestellen. Bus und Bahn muss bei jedem Wetter und zu jeder Uhrzeit gerne genutzt werden  
872 können. Deshalb werden wir die Sicherheit und das Wohlbefinden auf allen unseren Bahnhöfen  
873 und Haltestellen weiter zu erhöhen.

874 Alle Bus- und Tramhaltestellen wollen wir mit gut ausgeleuchteten Wartehäuschen inklusive  
875 ausreichend Sitzgelegenheiten ausstatten und soweit möglich begrünen und entsiegeln. Die  
876 Bahnsteige unserer U-Bahnhöfe sollen auf bauliche Engstellen überprüft und wo nötig umgebaut  
877 werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

878 Barrierefreiheit – Bus und Bahn für alle

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

890  
891 Mobilität muss auch queer und feministisch sein

892  
893 Noch immer wird Verkehrspolitik vor allem von Männern für Männer gemacht. Doch die Realität  
894 der Mobilität sieht meist anders aus. Frauen nutzen seltener das Auto und sind mehr zu Fuß,  
895 mit dem Rad oder dem ÖPNV unterwegs. Durch nicht verantwortungsbewusst fahrende  
896 Autofahrer\*innen oder durch Angsträume sind sie auch größeren Gefahren ausgesetzt.  
897 Wir wollen uns deshalb für eine queere und feministische Verkehrspolitik einsetzen: Soziale  
898 Wege sollen mehr ins Zentrum der Verkehrsplanung gestellt werden. Wir streben eine  
899 geschlechterparitätische Besetzung in den Gremien an und setzen uns dafür ein, dass mehr  
900 Frauen den Weg in technische Berufe im Verkehrsbereich gehen.

901

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

910 Finanzierung – günstige Ticketpreise sichern und Mittel für Investitionen generieren

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

938 Ein verbessertes Angebot und ein Ausbau des ÖPNV dürfen nicht automatisch zu hohen  
939 Ticketpreisen führen. Das würde den Anspruch einer sozial-ökologischen Verkehrswende  
940 konterkarieren. Deshalb haben wir in dieser Wahlperiode das Sozial-, das Schüler\*innen-, das  
941 Azubi- und das Firmenticket deutlich günstiger gemacht und das Semesterticket für  
942 Student\*innen stabilisiert. Schüler\*innen fahren in Berlin sogar völlig kostenfrei. Klar  
943 ist: Damit sich mehr Menschen für den ÖPNV entscheiden, müssen die Tarife dauerhaft niedrig  
944 und solidarisch finanziert sein. Unser Ziel sind deutlich günstigere Tarife und daher wollen  
945 wir die baldmöglichste Einführung unserer Bär\*innenkarte, die durch eine geringe monatliche  
946 Abgabe aller erwachsenen Berliner\*innen, ausgenommen Studierende, Pflegebedürftige,  
947 Bezieher\*innen von Arbeitslosengeld II und Sozialhilfe sowie Personen, die heute bereits  
948 Anspruch auf kostenfreie Beförderung haben, finanziert wird. Damit kann der ÖPNV von allen  
949 erheblich günstiger genutzt werden. Nach dem Ausbau der Kapazität des ÖPNV, insbesondere in  
950 Zeiten starker Auslastung, wollen wir langfristig die Tarife fahrscheinlos gestalten.

951 Teilen statt besitzen – neue Mobilität für ganz Berlin

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

977 **2.5 Mehr Platz für das Rad, zu Fuß und für das Leben in**  
978 **der Stadt**

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

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

1000 Verkehrswende ist Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit

1001 Die Verkehrswende ist notwendig, damit Berlin seine Klimaschutzziele erreicht und die  
1002 Berliner\*innen bequem und klimafreundlich unterwegs sein können. Doch sie schafft auch mehr  
1003 Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit am öffentlichen Raum. Der Verkehr ist, neben  
1004 seinen hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen, auch einer der größten Verursacher von Lärm und von  
1005 Luftschadstoffen wie Feinstaub. Besonders ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit  
1006 geringen Einkommen, die häufig an den großen Hauptstraßen und in dichten Wohnquartieren  
1007 wohnen, leiden überproportional unter diesen Umweltbelastungen. Gerade in der Corona-  
1008 Pandemie wurde deutlich, wie wichtig die Verkehrswende ist, denn auch schlechte Luftqualität  
1009 hatte Auswirkungen auf den Krankheitsverlauf. Der psychologische Druck des Lockdowns trifft  
1010 Menschen deutlich härter, die mit vielen anderen auf kleiner Fläche zusammenleben. Deshalb  
1011 ist die Verkehrswende nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz, sondern ein Gewinn an  
1012 Lebensqualität für alle Berliner\*innen. Wer sich kein Eigenheim mit Garten leisten kann, wer  
1013 den Wohnraum mit vielen anderen teilt, profitiert besonders von dieser Entwicklung.

1014 Den weiteren Ausbau der A100 lehnen wir ab. Dafür vorgesehene Flächen sollen dem sozialen  
1015 Mietwohnungsbau, Grün-, Bildungs- und Sportflächen sowie der kulturellen Nutzung dienen. Wo  
1016 immer möglich, werden wir den Rückbau von Relikten der autogerechten Stadt, wie aktuell die  
1017 Breitenbachplatzbrücke, anstoßen. Wir werden uns gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass  
1018 die in Berlin liegenden Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans gestrichen werden.

1019 Weniger und kleinere Autos und keine klimaschädlichen Verbrenner mehr – in ganz Berlin

1020 Die klima- und gesundheitsschädlichen Verbrenner sollen bis 2030 aus der Innenstadt und bis  
1021 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Fahrzeuge werden emissionsfrei  
1022 angetrieben. Schon heute sind zweckmäßig und stadtverträglich dimensionierte Elektroautos  
1023 vielfach eine sinnvolle Alternative für alltägliche Transportaufgaben. Deshalb unterstützen  
1024 wir den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen  
1025 2.000 öffentliche Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein. Dennoch sollte das Auto in der  
1026 Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos  
1027 brauchen Platz. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur achten wir daher auch darauf, dass dieser  
1028 nicht zulasten anderer Verkehrsarten geht. Klar ist: Manche Menschen werden immer  
1029 individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein  
1030 Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker\*innen,  
1031 Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt  
1032 gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.

1033 Fuß- und Radverkehr ausbauen

1034 Damit das möglich werden kann, haben wir in den vergangenen Jahren nicht nur in den Ausbau  
1035 des ÖPNV, sondern auch in die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur investiert.  
1036 Besonders die deutlich höheren Finanzmittel und Personalressourcen für den Radverkehr haben  
1037 sich ausgezahlt. Als Grüne die Verkehrsverwaltung übernommen haben, gab es dort nur 3,5  
1038 Stellen für die Radverkehrsplanung, jetzt sind es über 70. Statt 5 Millionen Euro sind heute  
1039 über 30 Millionen Euro im Landeshaushalt für den Radverkehr vorgesehen.

1040 In den vergangenen Jahren wurden 100 Kilometer Radwege in Berlin gebaut oder modernisiert  
1041 und 15.000 Abstellplätze geschaffen. Damit sich allerdings der Trend zum Rad fortsetzt,  
1042 braucht es eine flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Deshalb wollen wir mit  
1043 mehr Tempo weiter neue Radwege bauen, Autostraßen zu Fahrradstraßen umwidmen, 100 Kilometer

1044 Radschnellwege schaffen und an allen Hauptstraßen sichere Radstreifen einrichten. Unser Ziel  
1045 ist ein gut ausgebautes und miteinander verbundenes Radnetz. Wir streben eine Grüne Welle  
1046 auf dem Rad-Vorrangnetz an. Die bestehende Radinfrastruktur wollen wir an das steigende  
1047 Aufkommen anpassen. Dabei berücksichtigen wir auch die vermehrte Nutzung von Lastenrädern im  
1048 privaten und gewerblichen Bereich. Wo nötig, schaffen wir spezielle Infrastruktur für  
1049 Lastenräder, z.B. in dem wir geeignete und sichere Abstellplätze einrichten. Die  
1050 Anschaffung von Lastenrädern wollen wir als Transportalternative zum Auto weiter fördern. In  
1051 den Kiezen sollen die Wohnstraßen so hergerichtet werden, dass zum Beispiel durch  
1052 abgeschliffene Oberflächen und unter Vermeidung unnötiger Versiegelung auch auf  
1053 Kopfsteinpflaster sicheres und bequemes Radfahren möglich ist. Zur Erleichterung des Ausbaus  
1054 der Rad- und Fußinfrastruktur sowie der ÖPNV-Beschleunigung soll die Zuständigkeit für die  
1055 Planung und Umsetzung aller Maßnahmen an Hauptstraßen und zur Realisierung der  
1056 Radschnellverbindungen, sowie ergänzender Infrastruktur, wie z.B. Fahrradbarometern und  
1057 Fahrradparkhäusern, von den Bezirken gänzlich an den Senat übergehen. Im Gegenzug sollen die  
1058 Bezirke von Anfang bis Ende für die Nebenstraßen zuständig sei. Dabei ist entscheidend, dass  
1059 die Verfügung über die betreffenden Haushaltsmittel der Aufgabenzuständigkeit zugeordnet ist  
1060 und zukünftig keine Doppelzuständigkeiten mehr bestehen. Auch für den Betrieb der  
1061 Infrastruktur müssen zwischen Land und Bezirken klare Zuständigkeiten getroffen werden, so  
1062 gehören übergeordnete Angebote wie Fahrradparken an S-Bahn-Stationen auf Landesebene. Ebenso  
1063 wollen wir die Anzahl der Fahrradstellplätze und Fahrradparkhäuser weiter deutlich erhöhen  
1064 und gemeinsam mit der Polizei eine wirksame Strategie gegen Fahrraddiebstahl entwickeln. Um  
1065 Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden, müssen Fahrradstellplätze bevorzugt und vor allem  
1066 auf bisherigen Autoparkplätzen entstehen.

1067 Um mögliche Konflikte zwischen neuer Fahrradinfrastruktur und Naturschutz zu vermeiden,  
1068 sollten die Interessen des Naturschutzes bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Eine  
1069 weitere Versiegelung durch den Bau neuer Wege soll vermieden werden. Der Ausbau des  
1070 Radwegenetzes sollte wo immer möglich durch Umverteilung des bestehenden Straßenraums  
1071 erfolgen. Wo Fahrradschnellwege durch Parks und Grünanlagen nicht vermieden werden können,  
1072 muss wo immer möglich eine lokale Kompensationsmaßnahmen für das Stadtgrün und die  
1073 Anwohner\*innenschaft erfolgen.

1074 Auch den Fußverkehr wollen wir weiter fördern und sicherer machen. Mit dem neusten Teil des  
1075 Mobilitätsgesetzes haben wir dieser enorm wichtigen Mobilitätsform eine zentrale Bedeutung  
1076 eingeräumt und seinen Ausbaus in Gesetzesform gegossen. Dazu braucht es mehr geschützte  
1077 Fußgängerüberwege, vor allem an Hauptverkehrsstraßen. Wir wollen möglichst viele Tempo-30-  
1078 Strecken in der Stadt einführen und streben auf Bundesebene an, auf Hauptverkehrsstraßen  
1079 leichter Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anordnen zu können. Ampelschaltungen  
1080 werden zukünftig stärker auf die Bedürfnisse von Fußgänger\*innen abgestimmt und alle mit  
1081 Vibrationstastern und Blindenarkustik ausgestattet. Wir werden Straßenquerungen  
1082 barrierefrei gestalten und sowohl für Rollstuhlfahrer\*innen als auch für Blinde und  
1083 Sehbehinderte umbauen. Mit mehr Bänke auf Straßen und Plätzen werden wir für mehr  
1084 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sorgen und längere Fußwege auch für ältere Menschen  
1085 wieder möglich machen.

1086 Autofreie Kieze für mehr Lebensqualität

1087 Wir werden den Durchgangsverkehr aus den Kiezen heraushalten und immer mehr autofreie Inseln  
1088 in ganz Berlin schaffen. Spielstraßen, Nachbarschaftsstraßen, autofreie Kieze, Kiezblocks  
1089 und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wollen wir weiterhin fördern und ausweiten. Ihre  
1090 Einrichtung wollen wir durch einen zentralen Leitfaden, klaren Zuständigkeiten und  
1091 ausreichenden Ressourcen vereinfachen. Insbesondere wollen wir die Bezirke unterstützen mit  
1092 einem Programm zur Finanzierung von Planung und Umsetzung von Kiezblocks. Unser Ziel ist es  
1093 in allen Berliner Bezirken mehrere Kiezblocks einzurichten und diese begleitend zu

1094 evaluieren und auf ihre verkehrlichen, sozialen und Umwelt-Effekte und Akzeptanz zu  
1095 untersuchen.

1096 Darüber hinaus werden wir das Modellprojekt der autofreien Friedrichstraße verstetigen und  
1097 in der nächsten Legislaturperiode viele weitere Einkaufsstraßen autofrei gestalten. Mit  
1098 Kiezblock, autofreien Einkaufsstraßen oder Spielstraßen schaffen wir in ganz Berlin Orte mit  
1099 viel mehr Lebensqualität und mit Platz, der allen Menschen - vor allem auch alten Menschen  
1100 und Kindern - zum Flanieren, Spielen und für Begegnungen zur Verfügung steht.

1101 Verkehrssicherheit – Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte

1102 Die Verkehrssicherheit besonders für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, ältere Menschen und  
1103 Kinder muss weiter erhöht werden. Aktuell führen sie leider die traurige Statistik der  
1104 Unfalltoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr an. Falschparken,  
1105 Geschwindigkeitsübertretungen, insbesondere an Unfallschwerpunkten und besonders gefährdeten  
1106 Orten wie Grundschulen und Kitas, oder das Fahren über eine rote Ampel und regelwidriges  
1107 Abbiegen wollen wir stärker verfolgen und konsequent ahnden. Zusätzlich haben wir das  
1108 Förderprogramm „Abbiegeassistenz Berlin“ mit zwei Millionen Euro aufgelegt, um die Lücke bis  
1109 zum verpflichtenden Bau von Fahrzeugen mit Abbiegeassistent im Jahr 2024 zu schließen. Dazu  
1110 muss mehr Personal bei Polizei und Ordnungsämtern abgestellt werden. Wir haben die  
1111 Fahrradstaffel mit dem Ziel, sie auf die gesamte Stadt auszuweiten, deutlich ausgebaut. Wir  
1112 wollen noch mehr Polizist\*innen zu Fuß und auf Fahrrädern, um alle Verkehrsteilnehmer\*innen  
1113 auf Augenhöhe anzusprechen und für mehr Sicherheit und Miteinander auf Berlins Straßen zu  
1114 sorgen. Der Aufbau vieler neuer stationärer und halbstationärer Blitzer im Stadtgebiet soll  
1115 Raser\*innen erfassen, ahnden und abschrecken. Radfahrer\*innen sollen an immer mehr  
1116 Kreuzungen zukünftig eine vom Autoverkehr getrennte Ampelschaltung erhalten. Um dabei  
1117 schneller zu werden, wollen wir die Programmierung und Kontrolle der Ampeln in kommunale  
1118 Hand nehmen und streben dazu Gespräche mit dem bislang beauftragten Unternehmen an. Die  
1119 Umsetzung haben wir bereits auf den Weg gebracht. Mit diesen Maßnahmen wollen wir das  
1120 Leitbild der Vision Zero, einem Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte, in unserer  
1121 Stadt verwirklichen.

1122 Platz zum Leben statt Parkplatz

1123 Der öffentliche Raum ist für alle da, wir kämpfen für mehr Aufenthalts- und Grünflächen,  
1124 Gemeinschaftsgärten, Nachbarschafts-Begegnungsorten und Spielplätze. Wir wollen die Stadt in  
1125 den nächsten Jahren vom Autoverkehr deutlich entlasten und dazu die Parkraumbewirtschaftung  
1126 massiv, am besten flächendeckend ausweiten. Das Parken im öffentlichen Raum soll wie auch  
1127 andernorts üblich angemessen bepreist und bestmöglich mit digitalen Kontrollmöglichkeiten  
1128 durchgesetzt werden. Im partizipativen Austausch mit den Anwohner\*innen wollen wir insgesamt  
1129 mehr Lebensqualität für alle Berliner\*innen schaffen, dafür brauchen wir mehr Platz für  
1130 Spiel und Sport, Bewegung und Verweilen. Wir wollen Läden und Kleingewerbe, Cafés, Kitas und  
1131 Kinderläden, Initiativen für temporäre und dauerhafte Spielstraßen dabei unterstützen und  
1132 fördern, Parkplätzen für ihre Zwecke umnützen zu können. Die Anzahl der Stellplätze werden  
1133 wir für diese Ziele in den nächsten zehn Jahren halbieren und ihre Flächen umwidmen. Um dies  
1134 zu erreichen müssen bereits in der nächsten Periode mindestens 20 Prozent entsiegelt werden.  
1135 Dafür haben wir mit dem Mobilitätsgesetz die Grundlagen gelegt und werden die Bezirke von  
1136 Seiten des Landes dabei unterstützen. So schaffen wir mehr Lebensqualität für alle  
1137 Berliner\*innen, die mehr Platz für Spiel, Sport und Bewegung bekommen.

1138 Wirtschaftsverkehr emissionsfrei und sicher machen

1139 Berlins Wirtschaft ist abhängig von zuverlässigen Transportketten. Wir wollen die  
1140 Voraussetzungen schaffen, dass diese Transportketten zukünftig vor allem klimafreundlich auf  
1141 die Schiene oder das Schiff verlagert werden können. Dazu wollen wir in Abstimmung mit dem



1142 Land Brandenburg ein Konzept entwickeln, um die Anbindung von Wirtschaftszentren an den  
1143 Schienenverkehr und unsere Häfen zu verbessern. Außerdem wollen wir die Umrüstung auf  
1144 elektrische oder emissionsarme Antriebe bei Schiffen fördern und den Ausbau von  
1145 Elektroanlegern voranbringen. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile wollen wir so weit wie  
1146 möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder und  
1147 Elektrolieferfahrzeuge verlagern, sowie den verbleibenden Lieferverkehr soweit wie möglich  
1148 auf den Hauptstraßen bündeln. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf MicroHubs, damit  
1149 Güter von Logistikzentren mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kleinfahrzeugen klimafreundlich und  
1150 kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel Handwerker\*innen auf Fahrzeuge  
1151 angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche Förderprogramm für Elektrokleintransporter  
1152 fortsetzen und ausweiten, um einen emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den  
1153 Weg zu bringen. Noch vorhandene städtische Umschlagflächen werden wir sichern und für  
1154 zusätzliche Ladezonen bisherige Pkw-Parkplätze nutzen. Auf der Grundlage bisheriger Studien  
1155 und Pilotprojekte sollen die vorhandenen Erkenntnisse zum nachhaltigen Güterverkehr zu einem  
1156 anwendbaren Konzept zusammengeführt werden. Dieses soll beispielhaft in der Stadtmitte unter  
1157 Einbeziehung des Westhafens und der Schieneninfrastruktur der BVG umgesetzt werden.

1158 Lärmschutz und Klimaschutz verbinden, Flugverkehr reduzieren

1159 Flugzeuge sind mit Abstand die klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Deshalb ist der  
1160 Luftverkehr zu Recht in den Fokus der Klimadebatte gerückt. Wir werden infolge der Corona-  
1161 Pandemie einen Strukturwandel hin zu einer deutlichen Reduzierung klimaschädlicher Flüge  
1162 politisch befördern. Wir setzen uns für den Abbau klimaschädlicher Subventionen im  
1163 Luftverkehr ein. Als Mitgesellschafter der FBB muss das Land Berlin für ein nachhaltiges  
1164 Wirtschafts- und Klimaschutzkonzept des BER sorgen. Eine Erweiterung und weitere Start- und  
1165 Landebahnen lehnen wir ab. Für die FBB muss ein Sanierungskonzept erarbeitet werden, mit dem  
1166 es nach EU-wettbewerbskonformen Maßnahmen möglich ist, den Flughafen in öffentlicher Regie  
1167 weiter zu betreiben und die Belastungen der Steuerzahler\*innen dauerhaft zu beenden. Das  
1168 Sanierungskonzept muss dabei umfassen, dass der Flughafenbetreiber anschließend sämtliche  
1169 Betriebs- und Investitionskosten aus eigener Kraft stemmen kann.  
1170 Besonders die Lärmbelastung ist für Anwohnende von Flughäfen enorm. Deshalb setzen wir uns  
1171 weiterhin für ein Nachtflugverbot am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) zwischen 22  
1172 und 6 Uhr ein. Wir fordern Lärmobergrenzen nach dem Vorbild Frankfurt/Mains und die Änderung  
1173 der Betriebszeiten des Flughafens um die o.g. Nachtruhe zu gewährleisten. Darüber hinaus  
1174 setzen wir uns dafür ein, dass in die Start- und Landegebühren alle ökologischen, klima- und  
1175 lärmbelastenden Faktoren eingerechnet werden.

1176

1177 Anstelle des Masterplan 2040 wollen wir einen Masterplan Klimaschutz für den BER mit den  
1178 anderen Gesellschaftern beschließen, welcher eine stetige Reduktion der Flugbewegungen  
1179 vorsieht. Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass für Kurz- bzw. Inlandsflüge  
1180 zukünftig deutlich höhere Gebühren erhoben werden dürfen und eine vollständige  
1181 Internalisierung der ökologischen Kosten in den Flugpreis erfolgt. Dadurch soll eine  
1182 Verlagerung von Kurzstrecken- und Inlandsflügen auf die Bahn erreicht werden. Außerdem  
1183 wollen wir prüfen, ob und wie der Flughafen selbst eine klimagerechte Ausgleichszahlung  
1184 erheben kann. Wir setzen uns zudem auf Bundesebene für einen Ausbau des Fernstreckennetzes  
1185 der Bahn und der Nachtzug-Verbindungen ein und werden auch die Vergabe von Förderkrediten  
1186 für neue eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank  
1187 Berlin und die KfW prüfen. Berlin soll Nachtzug-Drehkreuz werden. Zudem wollen wir, dass  
1188 Dienstreisen der Berliner Verwaltung im Inland durch Bahnreisen erfolgen sollen bzw. dass  
1189 digitale Konferenzen im In- und Ausland Flugreisen ersetzen und somit Energie und Emissionen  
1190 sparen. Die Senatsschulverwaltung möge darauf hinwirken, dass Flug-Klassenreisen bei allen

1191 Beteiligten grundsätzlich bzgl. der CO2-Bilanz des Fliegens hinterfragt und möglichst durch  
1192 Alternativen ersetzt werden, auch wenn dies zeit- und kostenaufwendiger sein sollte.

## 1193 2.6 Regional, saisonal, bio: gutes Essen für alle

1194 Mit der Ernährungswende hat Berlin bundesweit einen neuen, mutigen Weg in der Agrar- und  
1195 Ernährungspolitik eingeschlagen: Gemeinsam mit der Zivilgesellschaft haben wir eine  
1196 zukunftsfähige, nachhaltige und regional gedachte Ernährungsstrategie für die Stadt  
1197 entwickelt und dabei Verbraucher\*innen in das Zentrum gestellt. Gutes Essen muss allen  
1198 Berliner\*innen unabhängig der finanziellen Situation erschwinglich sein. Ein besonderes  
1199 Augenmerk haben wir dabei auf die Gemeinschaftsverpflegung gelegt, denn die ist der Esstisch  
1200 der Stadtgesellschaft, an dem wir alle zusammenkommen: Die Kantinen in öffentlichen  
1201 Einrichtungen, Betrieben, Krankenhäusern, KITAS und Schulen Berlins versorgen täglich  
1202 Tausende von Berliner\*innen. Hier setzen wir an, um regionales und biologisches und vor  
1203 allem köstliches Essen auf die Berliner Tische zu bringen. Gute Zutaten und gute Zubereitung  
1204 sind zwei Seiten einer Medaille, deshalb setzen wir uns auch weiterhin für bessere  
1205 Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Cateringbetrieben ein.

1206 Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus einem Umkreis

1207 Bio- oder regionale Lebensmittel, vegane, vegetarische und saisonale Ernährung sind keine  
1208 Nischenmärkte mehr: Sie sind längst Normalität für Berliner\*innen. Wir wollen den von uns  
1209 eingeschlagenen Weg weitergehen und den Bund und die EU dazu antreiben, die Agrar- und  
1210 Ernährungswende zu vollziehen und die Tierzahlen zu reduzieren. So stärken wir Verbraucher-,  
1211 Umwelt- und Klimaschutz nachhaltig. Berlin zeichnet sich durch eine enorme Nachfrage an bio-  
1212 regionalen Lebensmitteln aus. Dieser Markt bietet die Möglichkeit, die bio-regionale  
1213 Landwirtschaft nachhaltig umzugestalten, die industrielle Tierhaltung zu beenden und mit dem  
1214 Ausbau der pflanzlichen Ernährung einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu  
1215 ist es unerlässlich, eng mit Brandenburg und anderen benachbarten Bundesländern und unserem  
1216 Nachbarland Polen zu kooperieren: Wir wollen, dass der Weg vom Acker auf den Teller kürzer  
1217 wird und sich grundsätzlich ändert, hin zu einer ökologisch-regional orientierten  
1218 Ernährungswirtschaft. Gleichzeitig kann dieser regionale Bezug den Verbraucherschutz  
1219 stärken. Dafür wollen wir in Zusammenarbeit mit Brandenburg, aber auch anderen Bundesländern  
1220 eine gemeinsame Strategie entwickeln, die u. a. ein Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus  
1221 dem Umkreis beinhaltet. Alle Berliner Vergabestellen sollen dann künftig bei öffentlichen  
1222 Ausschreibungen dieses Qualitäts-Regio-Siegel verwenden. Damit unterstützen wir nicht nur  
1223 die Ernährungswende in Berlin, sondern fördern auch nachhaltiges Wirtschaften in der  
1224 gesamten Region.

1225 KITAS, Schulen, Krankenhäuser, Verwaltung – Berlins Kantinen werden bio

1226 Mit der Berliner Ernährungsstrategie möchten wir den Anteil von biologisch produzierten,  
1227 saisonalen, regionalen und pflanzlichen Lebensmitteln in der Gemeinschaftsverpflegung stetig  
1228 ausbauen und diese Lebensmittel ganz oben auf den Speiseplan setzen. Gerade in der  
1229 öffentlichen Beschaffung sehen wir große Potentiale, die wir besser nutzen können. Ein gutes  
1230 Beispiel sind die Schulen. Ab 2021 gibt es beim beitragsfreien Schulessen für die ersten bis  
1231 sechsten Klassen Früchte, Gemüse, Milch und Milchprodukte, sowie Pflanzendrinks  
1232 ausschließlich in Bio-Qualität. Der Bio-Anteil steigt damit von unter 15 Prozent auf über 50  
1233 Prozent. Wir wollen auch in Zukunft öffentliche Ausschreibungen nachhaltiger gestalten,  
1234 Schulungen für Vergabestellen anbieten, eine Kantinenrichtlinie entwickeln und einführen und  
1235 die Verwaltungsvorschrift „Umwelt und Beschaffung“ weiterentwickeln. Wir wollen insbesondere  
1236 alle KITAS und Schulen, aber auch die anderen Bereiche der Gemeinschaftsverpflegung, wie zum

1237 Beispiel Krankenhäuser, dabei unterstützen, bis 2026 weitestgehend auf biologisch  
1238 produzierte, vor allem regional angebaute Lebensmittel und vollwertiges pflanzliches Essen  
1239 umzusteigen. Außerdem wollen wir an möglichst allen Schulen Schulgärten etablieren. Um  
1240 unsere Ziele zu erreichen, setzen wir bei der Umstellung der Gemeinschaftsverpflegung auf  
1241 die neu geschaffene Fortbildungseinrichtung „Kantine Zukunft“. Dieses Projekt wollen wir in  
1242 eine langfristig bestehende Struktur überführen und regelmäßig neue Küchen in das  
1243 Umstellungsprogramm aufnehmen. Darüber hinaus soll sich Berlin gemeinsam mit Brandenburg  
1244 aktiver an EU-Förderprogrammen für gesunde Lebensmittel in den Schulen beteiligen und eine  
1245 aktivere Rolle im Netzwerk der deutschen Bio-Städte spielen.

1246 „LebensMittelPunkte“ in ganz Berlin

1247 Für die Ernährungswende reicht aber die Umstellung von Küchen nicht aus. Wir wollen an  
1248 verschiedenen Standorten in jedem Bezirk mindestens einen „LebensMittelPunkt“ (LMP)  
1249 etablieren. Dabei wollen wir zivilgesellschaftliche Initiativen der LMP-Bewegung einbeziehen  
1250 und aktiv unterstützen. Diese „LebensMittelPunkte“ wollen wir zu Orten des sozialen  
1251 Zusammenlebens entwickeln, an denen Zugang zu gutem und gesundem Essen, unabhängig vom  
1252 Geldbeutel, und damit Verbraucherschutz gewährleistet ist. Hier soll auch Platz für alle  
1253 Akteur\*innen der Ernährungsszene gegeben sein, wie Lebensmittelretter\*innen, Bienen- und  
1254 bestäuberfreundliche Urban-Gardening-Projekte, Kleingärtner\*innen, Imker\*innen, wie auch für  
1255 lokale Manufakturen und insbesondere inhabergeführte Lebensmittelhandwerksbetriebe. Sie alle  
1256 wollen wir durch Bürokratieabbau bei den bislang schwer umsetzbaren Hygienevorschriften  
1257 unterstützen. Auch die Berliner Wochenmärkte sowie den Großmarkt wollen wir zu Zentren für  
1258 frische und regionale Lebensmittel ausbauen.

1259 Ein „Food-Campus“ für die Ernährungswende

1260 Ein weiterer Schwerpunkt der Ernährungsstrategie ist der Ausbau der Lebensmittelbildung: Mit  
1261 einem zentral gelegenen „Food-Campus“ wollen wir einen Ort schaffen, wo Wissenschaft,  
1262 Praxis, Bildung und politische Diskussionen von und mit der Zivilgesellschaft die  
1263 Ernährungswende in Berlin vorantreiben. Wir wollen es ermöglichen, dass alle Berliner\*innen  
1264 Zugang zu niedrigschwelligen Bildungsangeboten rund um die Themen Ernährung und  
1265 Landwirtschaft haben. Ein Schwerpunkt wird dabei auf der pflanzlichen Ernährung liegen, denn  
1266 der Konsum von Nahrungsmitteln tierischer Herkunft soll aus Klima- und Artenschutzgründen  
1267 deutlich sinken. Auch in den Schulen soll das Thema einen größeren Stellenwert einnehmen:  
1268 Wir wollen jeder Schule Zugang zu einer Lehrküche geben und wollen an jeder Schule einen  
1269 Schulgarten etablieren, um allen Schüler\*innen die Möglichkeit zu bieten, Basiswissen zu  
1270 gesunder, pflanzlicher und nachhaltiger Ernährung zu erlangen und eine höhere Wertschätzung  
1271 für Lebensmittel zu entwickeln. Nach dem Vorbild Kopenhagen wollen wir möglichst viele  
1272 Schulen zu „Food Schools“ machen, in denen das Essen frisch gekocht wird und Schüler\*innen  
1273 an der Zubereitung beteiligt werden können.

1274 Lebensmittelverschwendung beenden und Lebensmittelbetrug bekämpfen

1275 Berlin soll Zero-Waste-Stadt werden und auch dafür ist die Ernährungswende ein zentraler  
1276 Hebel. Wir wollen Strukturen unterstützen, durch die gerettete Lebensmittel besser verteilt  
1277 werden können, Supermärkte sollen abgelaufene Lebensmittel nicht mehr wegwerfen dürfen,  
1278 sondern beispielsweise an die Tafel oder Foodsharing spenden. Auch streben wir es weiterhin  
1279 auf der Bundesebene an, „Containern“ (entsorgte Lebensmittel aus den Mülltonnen der  
1280 Supermärkte zu entwenden) zu legalisieren. Verbraucher\*innen stehen für uns im Mittelpunkt –  
1281 und nicht die Agrar- und Lebensmittelindustrie. Wir wollen Lebensmittelbetrug einen Riegel  
1282 vorschieben, dazu haben wir in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz bereits  
1283 einen Runden Tisch gegen Lebensmittelbetrug eingerichtet. Und wir werden noch mehr tun: Wir  
1284 wollen Polizei, Staatsanwaltschaft, die Lebensmittelaufsicht in Land und Bezirken und das

1285 Landeslabor Berlin-Brandenburg noch besser vernetzen und fördern. Denn das Ausmaß des  
1286 Problems ist gewaltig – und jeder Betrug und jede Fälschung sind eine ganz reale  
1287 Gesundheitsgefahr.

1288 Auch in der Gastronomie wollen wir für mehr Transparenz und barrierefreien Zugang zu  
1289 Informationen sorgen. Dazu wollen wir den Verbraucher\*innen Zugang zu Erkenntnissen der  
1290 bezirklichen Lebensmittelüberwachung ermöglichen und die Ergebnisse der  
1291 Lebensmittelkontrollen wie in anderen Ländern, zum Beispiel Dänemark, auch an den Türen  
1292 aller Lebensmittelbetriebe für alle klar erkennbar veröffentlichen.

## 1293 **2.7 Tierschutz stärken – lebenswerte Stadt für jedes** 1294 **Lebewesen**

1295 Tiere bewohnen mit uns gemeinsam diese Stadt. Sie sind keine Gegenstände, sondern Lebewesen,  
1296 deren Rechte es zu schützen gilt. Wir wollen, dass Menschen und Tiere in dieser wachsenden  
1297 Stadt gut zusammenleben, und haben deshalb die Tierrechte in den vergangenen Jahren weiter  
1298 gestärkt. Ein Verbandsklagerecht ermöglicht es nun Tierschutzorganisationen in Berlin, bei  
1299 Verstößen gegen das Tierschutzgesetz stellvertretend für die Tiere zu klagen. Zudem haben  
1300 wir das Amt der Landestierschutzbeauftragten erstmals hauptamtlich besetzt. Berlin hat damit  
1301 endlich eine starke Stimme für Tierrechte erhalten. Wir streben an, dieses Amt mit  
1302 zusätzlichen Kompetenzen auszustatten.

1303 Tierschutz besser finanzieren, Heimtierhaltung besser regulieren

1304 Die mit dem Tierschutz beauftragten Behörden des Landes Berlin wollen wir so ausstatten,  
1305 dass sie ihrer Arbeit vollumfänglich nachkommen können. Zudem wollen wir Tierheime,  
1306 Wildauffangstationen, Tierschutzorganisationen und -initiativen sowie Tiertafeln besser  
1307 finanzieren und die Zusammenarbeit mit der Verwaltung verbindlicher gestalten. Wir stärken  
1308 Tierschutzpädagogik, ergreifen Bildungsinitiativen für die artgerechte Haltung von  
1309 Heimtieren und werden Werbung, die Heimtiere bzw. deren Haltung unangemessen darstellt,  
1310 problematisieren. Für die private Tierhaltung wollen wir verbindliche Standards im Hinblick  
1311 auf das Tierwohl festlegen und auf Bundesebene dazu hinwirken, dass Haltung, Zucht und  
1312 Handel von Heimtieren in einer Tierschutz-Heimtierverordnung geregelt wird. Unser Ziel ist  
1313 es, zu regeln, welche Arten unter Berücksichtigung von Tier-, Arten- und Naturschutz sowie  
1314 von Gesundheits- und Sicherheitsaspekten für den Handel und die Privathaltung akzeptabel  
1315 sind. Wir lehnen Reptilien- und Exotenbörsen ab und setzen uns für eine stärkere Kontrolle  
1316 ein. Den illegalen Handel mit Welpen und allen anderen Tieren wollen wir durch bessere  
1317 Behördenzusammenarbeit unterbinden.

1318 Um den Tierschutz in Privathaushalten besser durchsetzen zu können, wollen wir ein Haus- und  
1319 Heimtierregister und eine Tier-Notrufnummer für alle Tierarten einführen. Ferner streben wir  
1320 weitere Hundeausläufflächen an, um in möglichst allen Bezirken ausreichend Platz für Hunde  
1321 zu schaffen. Wir werden prüfen, mit welchen wirkungsvolleren Mitteln der Gefahrenabwehr wir  
1322 die Rasselisten ersetzen können. Pferdehaltung soll tiergerechter und mit mehr  
1323 Offenstallhaltung erfolgen. Wir vertreten die Überzeugung, dass Pferdekutschen nicht nach  
1324 Berlin gehören und lehnen den Einsatz von Pferdestaffeln der Bundespolizei in Berlin ab. Wir  
1325 werden ein berlinweites Taubenmanagement mit betreuten Taubenschlägen zur  
1326 Populationskontrolle einrichten. Wir entwickeln effektive Strategien gegen Qualzuchten bei  
1327 allen Tierarten.

1328 Massentierhaltung beenden

1329 Mit einem Normenkontrollantrag beim Bundesverfassungsgericht geht Berlin bereits gegen  
1330 tierschutzwidrige Bestimmungen in der Schweinehaltung vor. Auf Bundesebene setzen wir uns  
1331 dafür ein, dass die Anzahl der gehaltenen Tiere deutlich reduziert und jede Haltung im  
1332 Agrarbereich auf einen tiergerechten, ökologischen und nachhaltigen Standard gehoben wird  
1333 und dass Lebensmittel die aus Massentierhaltung stammen klar gekennzeichnet werden müssen.  
1334 Auch so wollen wir erreichen, dass Produkte in Supermärkten, die in Teilen oder ganz aus  
1335 Massentierhaltung stammen, immer weniger werden.

1336 Jagdgesetz überarbeiten

1337 Das Berliner Jagdgesetz wollen wir modernisieren. Durch ein ökologisches und  
1338 wissenschaftlich begründetes Wildtiermanagement wollen wir die Jagdzeiten und die Anzahl der  
1339 beliebig jagdbaren Arten reduzieren. Der Abschuss von Haustieren soll untersagt werden.  
1340 Jäger\*innen sollen darüber hinaus regelmäßig Fortbildungen und Schießprüfungen absolvieren  
1341 müssen.

1342 Keine Wildtiere im Zirkus

1343 Wildtiere gehören nicht in den Zirkus. Wir haben deshalb in den vergangenen Jahren die  
1344 landesrechtlichen Kompetenzen voll ausgeschöpft, um keine öffentlichen Flächen mehr an  
1345 Zirkusse mit Wildtieren zu vergeben. Auf Bundesebene streben wir nach wie vor ein völliges  
1346 Verbot von Wildtieren in Zirkussen an. Wir sehen Tiere in Zirkussen kritisch und setzen uns  
1347 für höhere Tierhaltungsstandards, mindestens wie in Zoos, ein. Auch im Zoo und Tierpark  
1348 wollen wir eine konsequente Ausrichtung auf tiergerechte Haltung und  
1349 Beschäftigungsmöglichkeiten.

1350 Tierversuche durch Alternativmethoden ersetzen

1351 Die Zahl der wirtschaftlich und wissenschaftlich genutzten Tiere wollen wir stetig  
1352 reduzieren und Tierversuche im Sinne der 3R (Reduce, Replace, Refine) so weit wie möglich  
1353 durch alternative, tierversuchsfreie Methoden ersetzen. Berlin soll Forschungshauptstadt für  
1354 alternative, tierversuchsfreie Methoden werden. Dabei ist es für uns selbstverständlich,  
1355 dass es in Berlin keine Tierversuche mit Schweregrad „schwerst“ nach der EU  
1356 Tierversuchsrichtlinie sowie Versuche an Primaten geben darf. Das Festhalten an gängiger  
1357 Forschungspraxis oder wirtschaftlichen Interessen dürfen nicht länger über dem Tierschutz  
1358 stehen. Dafür haben wir die Berliner Tierversuchskommission in einem ersten Schritt  
1359 paritätisch mit Vertreter\*innen aus der Wissenschaft und dem Tierschutz besetzt. In der  
1360 Zukunft werden wir dabei die Rolle von unabhängigen Vertreter\*innen des Tierschutzes  
1361 stärken. Tierschützer\*innen sollen die gleichen Rechte wie die Vertreter\*innen der  
1362 Wissenschaft haben. Wir fordern eine gesetzlich verankerte, verbindliche  
1363 Dokumentationspflicht auf Bundesebene und werden den Aufbau von Datenbanken weiter fördern  
1364 und auf die Vermeidung von Doppel- und Wiederholungsversuchen hinwirken. Verstärkte  
1365 Kontrollen sollen Tiere in Versuchsvorhaben besser schützen.  
1366 Gemeinsam mit der Forschung, der Landestierschutzbeauftragten, den Tierschutzorganisationen  
1367 und forschenden Pharmaunternehmen werden wir konkrete Ausstiegsfahrpläne für Tierversuche  
1368 entwickeln. Die Landesförderungen von Forschungsvorhaben knüpfen wir an die Bedingung,  
1369 Alternativen zu nutzen, zu erarbeiten und weiterzuentwickeln. Dabei bevorzugen wir Projekte,  
1370 die Tierversuche ersetzen helfen oder Alternativmethoden validieren.  
1371 Wissen über alternative Methoden zu Tierversuchen soll bereits in grundständigen  
1372 Studiengängen vermittelt werden und in der Lehre wo immer möglich auf Tierversuche  
1373 verzichtet werden. Gegenüber dem Bund und der Europäischen Kommission setzen wir uns für ein  
1374 Ausstiegsszenario aus der an Tierversuche gebundenen Forschung ein.

## 1375 2.8 Berlins Tourismus ökologisch und nachhaltig 1376 weiterentwickeln

1377 Berlin ist eine weltoffene, diverse und gastfreundliche Stadt. Viele von uns lieben und  
1378 schätzen Berlin dafür. Die Clublandschaft, die Museen und Galerien, die Flaniermeilen und  
1379 Flohmärkte sowie das reiche gastronomische und kulturelle Angebot – all dies macht Berlin  
1380 auch für uns Berliner\*innen so liebenswert und lebt auch in hohem Maße vom Tourismus. Die  
1381 Corona-Krise, durch die Millionen von Tourist\*innen nicht mehr nach Berlin kommen konnten,  
1382 hat uns noch einmal vor Augen geführt, wie wichtig der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für  
1383 Berlin ist, doch ein „Weiter so“ wie bisher kann es in Berlin nicht geben. Deshalb wollen  
1384 wir den nachhaltigen Tourismussektor weiter ausbauen und ökologische Hotels stärker  
1385 unterstützen. Die Zeit jetzt muss genutzt werden, um die bestehenden Probleme anzugehen,  
1386 damit auch in den belasteten Kiezen die Akzeptanz wieder steigt. Eine erfolgreiche  
1387 Tourismuspolitik bemessen wir nicht anhand von immer höheren Besucher\*innenrekorden, sondern  
1388 sie bedeutet für uns auch eine aktive Stadtentwicklungspolitik, die lenkt und gestaltet.

### 1389 Stadtverträglicher, ökologisch nachhaltiger Tourismus

1390 Denn der Tourismus hat auch seine Schattenseiten. In vielen Kiezen der Innenstadt ist der  
1391 Unmut über massiv steigende Tourist\*innenzahlen sehr groß. Ferienwohnungen, Lärm, Müll und  
1392 steigende Preise schaffen in Teilen der Stadt Herausforderungen. Für uns ist klar: Tourismus  
1393 wird auch nach der Pandemie ein wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Stadt sein,  
1394 aber wir brauchen einen stadtverträglichen Tourismus, der die Anwohnenden möglichst nicht  
1395 belastet und sie mit ihren Bedürfnissen einbezieht sowie ökologisch sowie sozial nachhaltig  
1396 ist. Mit dem Tourismuskonzept 2018+ für Berlin haben wir dafür konkrete Ziele festgelegt.  
1397 Ströme von Tourist\*innen sollen stärker entzerrt werden: von den Gärten der Welt in Marzahn-  
1398 Hellersdorf oder dem Schloss Biesdorf bis zur Zitadelle Spandau – Berlin hat deutlich mehr  
1399 zu bieten als „Kreuzberger Nächte“. Deswegen wollen wir die touristische Infrastruktur  
1400 außerhalb des S-Bahn-Rings stärken und mehr Aufmerksamkeit für weniger beachtete  
1401 Sehenswürdigkeiten schaffen. Berlin braucht für die Zeit nach der Corona-Pandemie einen  
1402 neuen Aufschlag, um nachhaltig und zukunftsorientiert den Tourismus in Berlin zu gestalten.  
1403 Wichtig dabei wird ein Hotelentwicklungsplan sein, mit dem wir die innerstädtischen Bezirke  
1404 entlasten und eine stärkere Steuerung des Beherbergungswesens erreichen wollen. Dabei muss  
1405 für neue Hotels auch die Umgebung mit betrachtet werden, um touristische und gastronomische  
1406 Monostrukturen zu verhindern. Dies sollte auch für bereits geplante Hotels und Hostels  
1407 gelten. Die illegale Umnutzung von Wohnraum als Ferienwohnung muss deutlich strenger  
1408 kontrolliert werden. Die Attraktivität der Berufe soll durch bessere Arbeitsbedingungen, vor  
1409 allem eine angemessene Bezahlung und effektivere Arbeitsschutzbestimmungen, gesteigert  
1410 werden. Große Ziele verlangen ein beherztes Anpacken. Deswegen haben wir angefangen,  
1411 VisitBerlin von einer Marketingagentur zu einer gestaltenden Akteur\*in umzubauen, die  
1412 Impulse für einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus setzt – und zwar in enger  
1413 Zusammenarbeit mit den Bezirken. So haben wir einen Bürger\*innenbeirat ins Leben gerufen, um  
1414 die Berliner\*innen aus den verschiedenen Bezirken besser bei der Umsetzung des neuen  
1415 Tourismuskonzeptes einzubinden. Diese Beteiligung wollen wir weiter ausbauen. Außerdem  
1416 wurden den Bezirken mehr finanzielle Mittel an die Hand gegeben, um vor Ort gezielt  
1417 Maßnahmen umsetzen zu können – was wir nochmal deutlich verstärken wollen.

### 1418 Stärkere Reinigung von Parks und Straßen

1419 Beliebte Parks, Straßenzüge und Kieze leiden unter einem erhöhten Müllaufkommen. Deswegen  
1420 haben wir die Parkpflege personell verstärkt und sichergestellt, dass die BSR viele Berliner  
1421 Parks, wie zum Beispiel den Görlitzer Park, regelmäßig und stärker reinigt. Das kostet viel  
1422 Geld, stößt aber auf sehr viel Zuspruch bei den Anwohnenden. Gerade Orte mit vielen

1423 Tourist\*innen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt – es  
1424 ist nicht gerecht, die Anwohnenden mit den Mehrkosten dafür alleinzulassen, sie sollen  
1425 stattdessen vom Land übernommen werden.

1426 City-Tax und der Fonds „Ökologischer Tourismus“

1427 Den Tourismus in Berlin wollen wir ökologischer und nachhaltiger gestalten. Dazu wollen wir  
1428 den Fonds „Ökologischer Tourismus“ einrichten. Dieser soll Hotels, Restaurants und  
1429 touristische Einrichtungen dabei unterstützen, ihren Ressourcenverbrauch zu verringern, ihre  
1430 Energieeffizienz zu steigern und Barrierefreiheit zu ermöglichen. Mit der Förderung des  
1431 ersten Solarschiffes – eines emissionsfreien Ausflugsdampfers auf der Spree – haben wir  
1432 gezeigt, wie ökologischer Wassertourismus in Berlin aussehen kann. Wir wollen den Einsatz  
1433 solcher Solarschiffe zukünftig noch stärker fördern. Auch die Hop-on-Hop-off-Busse sollen  
1434 emissionsfrei werden und ein Konzept zur Entzerrung des Reisebusverkehrs Berlin entlasten  
1435 Außerdem möchten wir die Einnahmen aus der Berliner City-Tax zu großen Teilen für die  
1436 Gestaltung hin zu einem stadtverträglichen und ökologischen Tourismus nutzen.

1437 Jetzt ganz konkret: Bündnisgrüne Projekte für die Zukunft Berlins

1438 1. Berlins Dächer werden Solarkraftwerke

1439 Berlin kann 25 Prozent der hier verbrauchten Energie aus Solarenergie decken – wir wollen  
1440 das bis 2035 schaffen. Auf Neubauten und bei wesentlichen Dachumbauten machen wir eine  
1441 Solaranlage zur Pflicht. Bis 2025 sollen berlineigene Gebäude wie Schulen oder Ämter  
1442 standardmäßig mit Solaranlagen ausgestattet und nachgerüstet werden. Mit der Solardachbörse  
1443 wollen wir erreichen, dass Hauseigentümer\*innen ihr Dach zur Verfügung stellen, um es in ein  
1444 Solarkraftwerk umzuwandeln.

1445 2. Eine Stadt ohne Müll

1446 Ob Straßen, Parks oder Spielplätze – wir wollen eine saubere Stadt. Dazu wollen wir den  
1447 Reinigungstakt in den besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die  
1448 Anwohnenden zu erhöhen. Wir werden mehr Sperrmüll-Abgabe-Stellen einrichten, um die Wege zu  
1449 verkürzen. Besonders viel besuchte Parks und Spielplätze sollen regelmäßig von der BSR  
1450 gereinigt werden. Am besten ist es aber, wenn Müll erst gar nicht entsteht, und ein langes  
1451 Leben für Geräte schützt das Klima. Deshalb werden wir Pfandsysteme, zum Beispiel beim Essen  
1452 to go, stärker fördern. Wir werden weiterhin dafür streiten, dass die bundesrechtlichen  
1453 Vorgaben endlich Schluss machen mit dem Verpackungswahnsinn und die Ressourcenverschwendung  
1454 gestoppt wird.

1455 3. Ökologische Stadtquartiere der Zukunft – Bauwende umsetzen

1456 Aus anderen Städten kennen wir leuchtende Beispiele des ökologischen Bauens und der  
1457 nachhaltigen Stadtentwicklung – seien es auf Balkonen wachsende Bäume, Ökobaustoffe wie  
1458 Holz, Lehm und Stroh, oder Sportflächen, die Versickerung von Regenwasser zulassen. Wir  
1459 wollen die Bauwende umsetzen, die Verkehrswende Realität werden lassen, Berlin zur  
1460 „Schwammstadt“ umbauen und multifunktionale Orte schaffen. Um Impulse dafür zu setzen,  
1461 wollen wir eine Internationale Bauausstellung (IBA) mit und in allen Berliner Bezirken  
1462 initiieren. Wir tun dies zusammen mit Brandenburg und setzen Impulse für eine ökologische  
1463 und soziale Stadtplanung und schaffen klimaresilienten Wohn- und Gewerberaum mit der  
1464 notwendigen sozialen, kulturellen und grünen Infrastruktur.

1465 4. Autofreie Kieze in ganz Berlin

1466 Wir wollen Autos aus Straßenzügen und Kiezen rausholen und Platz schaffen für das Leben –  
1467 für Kinder, Kultur und Natur. Weniger Abgase und Lärm, mehr Platz zum Spielen und Flanieren.

1468 An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht und weitere Straßen werden folgen. Um Kieze  
1469 vom Auto-Durchgangsverkehr zu befreien, wollen wir auch in der nächsten Legislatur viele  
1470 neue Kiezblocks schaffen.

1471 5. Die Taktzahl erhöhen – Bus und Bahn ausbauen

1472 Alle Berliner\*innen müssen die Gewissheit haben: Der Bus kommt sofort. Um das zu schaffen,  
1473 wollen wir die Taktung von Bussen und Bahnen deutlich erhöhen. Unser Ziel ist es, in dicht  
1474 besiedelten Quartieren, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb des S-Bahn-Ringes  
1475 liegen, alle fünf Minuten einen Anschluss an den ÖPNV bereitzustellen. In weniger dicht  
1476 besiedelten Gebieten soll den Berliner\*innen mindestens alle zehn Minuten ein ÖPNV-Angebot  
1477 zur Verfügung stehen.