

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 CO₂. 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 CO₂-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 CO₂ 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 milliardenschwer 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 CO₂-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 CO₂
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 CO₂-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 Wärmeengewinnung 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 Bäckereien
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, dass 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 CO₂-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 Ausbau 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 CO₂-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 Schulesse 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 Pferdewagen nicht nach
1324 Berlin gehören und lehnen den Einsatz von Pferdewagen 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.