

K-2 Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Gremium: LaVo
 Beschlussdatum: 10.12.2020
 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 wird spürbar weniger. Menschen leiden unter
 6 gesundheitlichen Problemen – besonders Ältere, kleine Kinder und sozial Benachteiligte.
 7 Diese extremen Wetterlagen werden noch stärker zunehmen. Es ist deshalb zentral, Berlin fit
 8 für die Klimakrise zu machen und auch auf Klimaanpassung zu setzen. Wir wollen den Umbau
 9 Berlins vorantreiben: zu einer Metropole, in der ökologische Verantwortung, moderne
 10 Infrastruktur und eine gute Grundversorgung für alle keine Gegensätze sind, sondern
 11 Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Noch ist Berlin eine der grünsten
 12 Metropolen Europas. Parks, Wälder und Seen bringen Lebensqualität und schaffen ein
 13 angenehmes Stadtklima. Sie kühlen in heißen Sommern unsere Stadt, sind Lebensraum für viele
 14 Tiere und binden CO₂. Doch auch diese wichtige Stadtnatur ist durch die Erderwärmung
 15 gefährdet. Die Klimakrise ist eine reale Gefahr für unsere Existenzgrundlage auf diesem
 16 Planeten. Das Zeitfenster, sie ganz abzuwenden, haben wir bereits verpasst. Aber noch können
 17 wir die schlimmsten Folgen abmildern. Dafür müssen wir jetzt handeln!

18 **Klimaneutrales Berlin**

19 Berlin muss und wird seinen Beitrag leisten, die Ziele des Pariser Klimaabkommens
 20 einzuhalten. Dafür ist es notwendig, auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Deshalb haben wir
 21 Grüne in den letzten Jahren in der rot-rot-grünen Koalition – auch gegen Widerstände – eine
 22 ambitionierte Klimapolitik eingefordert und vorgebracht. Der Aufholbedarf war groß,
 23 nachdem die Klimapolitik in Berlin zuvor ein politisches Nischendasein gefristet hatte. Wir
 24 haben zwei von vier Kohlekraftwerken abgeschaltet und dafür gesorgt, dass Berlin als erstes
 25 Bundesland die Klimanotlage ausgerufen hat. Wir wollen die gesetzlichen Grundlagen schaffen,
 26 um auch auf den Dächern der Stadt zu 100 Prozent auf erneuerbare Energien umzusteigen.
 27 Zukünftig soll auf allen Neubauten verpflichtend eine Solaranlage installiert werden. Die
 28 Berliner Stadtwerke werden für fast alle Bezirke Solarpakete schnüren, haben die Kälte- und
 29 Wärmeversorgung der Urban Tech Republic übernommen und mit dem größten in Berlin-Brandenburg
 30 genehmigten Windpark Albertshof erneuerbare Energien für 30.000 Haushalte ans Netz genommen.
 31 Der vollständige Rückkauf des Berliner Stromnetzes beendet nicht nur einen jahrelangen
 32 Rechtsstreit, sondern ermöglicht endlich gezielte Investitionen in die Infrastruktur der
 33 Energiewende der Stadt. Um den hohen CO₂-Ausstoß im Gebäudebestand deutlich zu reduzieren,
 34 haben wir ein neues Sanierungsförderprogramm entwickelt und die gesetzliche Grundlage für
 35 eine klimaschonende Wärmeversorgung geschaffen. Wir setzen den ambitionierten Ausbau der
 36 erneuerbaren Energien sozial gerecht fort, damit wir bis spätestens 2030 alle
 37 Kohlekraftwerke in Berlin vom Netz nehmen können und Berlin somit auf den 1,5-Grad-Pfad
 38 bringen.

39 **Verkehrswende: der Mensch im Mittelpunkt**

40 Mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an jeden Ort der
 41 Stadt zu gelangen macht Berlin zu einer lebenswerten Metropole. Deshalb ist unser Ziel, dass

42 alle Menschen in Berlin rasch, bequem und klimaneutral unterwegs sein können. Je mehr
43 Menschen kein eigenes Auto mehr brauchen, desto mehr Platz bleibt für diejenigen, die nicht
44 auf ihr Auto verzichten können.

45 Anstatt Verkehrswege nur für Autos zu planen, stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt
46 der städtischen Mobilitätsplanung. Dies schützt nicht nur das Klima, sondern nimmt auch alle
47 Berliner*innen in den Blick, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, denn sie
48 sind besonders auf einen attraktiven ÖPNV sowie auf gute Rad- und Fußwege angewiesen. Dafür
49 haben wir Grüne ein bundesweit einmaliges Mobilitätsgesetz verabschiedet, um den Verkehr,
50 zweitgrößten Verursacher von CO₂ in der Stadt, emissionsärmer, leiser und sicherer zu
51 machen. Wir haben damit gesetzlich sichergestellt, dass bei der Planung von Verkehrsstraßen,
52 Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel vor dem Autoverkehr zu berücksichtigen sind. Viele
53 Berliner*innen sind bereits auf das Fahrrad und den ÖPNV umgestiegen. Das liegt nicht nur an
54 der wachsenden Anzahl von Radwegen in der Stadt, sondern auch daran, dass die neuen Radwege
55 wesentlich breiter und sicherer sind. Schließlich haben wir damit begonnen, die begrenzten
56 Flächen in der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals
57 ausschließlich Autos vorbehalten waren, für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geöffnet
58 haben. An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht, viele andere Straßen werden bald
59 schon folgen – egal ob temporär oder dauerhaft.

60 Nicht nur für den Klimaschutz ist die Verkehrswende wichtig. Wir schützen damit auch die
61 Gesundheit der Menschen an besonders feinstaubbelasteten Straßen. Sie erkranken nicht nur
62 öfter an Lungen-, sondern auch an Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dazu trägt auch die hohe
63 Lärmbelastung bei. Deshalb ist es gut, dass wir an vielen Straßen Tempo 30 eingeführt haben
64 und damit nicht nur die Feinstaub-, sondern auch die Lärmbelastung reduzieren. Und auch
65 Fluglärm wollen wir nachhaltig mindern. Während der Corona-Krise sind die Flugbewegungen
66 massiv zurückgegangen. Viele Menschen haben den wegfallenden Lärm als eine Wohltat erlebt.
67 Wir wollen, dass dann, wenn der Flugverkehr wieder zunimmt, Menschen dennoch in Ruhe
68 schlafen können. Deshalb muss am BER ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr
69 gelten.

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

82 Die von uns angestoßene Verkehrswende schafft mehr Teilhabegerechtigkeit, indem mehr
83 Bewegungsfreiheit in der Stadt ermöglicht wird. Wenn wir Alternativen zum Auto ausbauen,
84 profitieren auch die, die auf das Auto angewiesen sind. Dennoch hat das Auto mit fossilem
85 Verbrennungsmotor in der Stadt keine Zukunft, zu hoch sind die Schadstoffbelastung, der
86 Flächenverbrauch und die Lärmemission. Deshalb wollen wir bis spätestens 2030 die Innenstadt
87 zu einer Null-Emissions-Zone umgestalten, in die weitestgehend keine Fahrzeuge mit fossilem
88 Verbrennungsmotor mehr fahren dürfen und die wir sukzessive auf weitere Teile Berlins
89 ausdehnen wollen. Den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität und klimaneutrale Antriebe wollen

90 wir, soweit Mehrkosten entstehen, für diejenigen sozial abfedern, die aus gesundheitlichen
91 oder wirtschaftlichen Gründen auf ein Auto in der Stadt angewiesen sind.

92 Berlins Stadtgrün sichern

93 Berlin muss nicht nur CO₂-Emissionen einsparen, es muss auch sein Stadtgrün auf die bereits
94 akuten Folgen des Klimawandels vorbereiten. Ansonsten werden unsere Lebensgrundlagen, unsere
95 Gesundheit und auch unser Stadtgrün und die Stadtnatur massiv in Mitleidenschaft gezogen.
96 Deshalb ist der Umbau Berlins zu einer resilienten – widerstandsfähigen – Stadt nicht nur
97 eine Frage moderner Häuser, Transportwege und moderner Wirtschaft, sondern auch eine Frage
98 der Gesundheit. Bereits jetzt ist absehbar, dass wir in Zukunft mit noch weniger Regen und
99 längeren Hitzeperioden zu kämpfen haben werden. Deshalb müssen Flächen entsiegelt werden,
100 damit der wenige Regen vor allem dort nutzbar gemacht werden kann, wo er fehlt. Die Gründung
101 der Regenwasseragentur war dafür ein erster wichtiger Schritt. Mit dem Programm „1.000 Grüne
102 Dächer“ oder dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm werden bis auf die
103 zivilgesellschaftliche Ebene der Ausbau des Stadtgrüns und der Klimaschutz gefördert. Mit
104 der „Charta Stadtgrün“ haben wir einen Plan vorgelegt, wie zukünftig die
105 Grünflächenentwicklung in der Stadt aussehen soll. Jahrzehntlang wurde die Grünpflege in
106 Berlin finanziell und personell ausgeblutet. Damit haben wir Schluss gemacht und die Mittel
107 für die Baum- und Parkpflege massiv erhöht. Durch die Stadtbaumkampagne konnten 10.000
108 zusätzliche Straßenbäume in Berlin gepflanzt werden. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan
109 2030 haben wir fast alle Kleingärten für die kommenden Jahre geschützt und wir werden uns
110 auch darüber hinaus für ihren Erhalt einsetzen.

111 2.1 Klimaneutrales Berlin. Wir machen den Weg frei

112 Wir meinen es ernst mit dem Klimaschutz. Die Ausrufung der Klimanotlage, das Abschalten von
113 zwei Berliner Kohlekraftwerken und der Einstieg in eine konsequente Verkehrswende waren
114 erste wichtige Schritte. Doch es bleibt keine Zeit, sich auf diesen Erfolgen auszuruhen. Wir
115 streiten weiterhin dafür, Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen und die Pariser Klimaziele
116 zu erreichen. Klimaschutz muss deshalb Verfassungsrang in unserer Stadt bekommen. In der
117 kommenden Wahlperiode werden wir uns in Verhandlungen dafür einsetzen, mindestens ein
118 weiteres Kohlekraftwerk abzuschalten und dadurch jährlich fast eine halbe Million Tonnen CO₂
119 einzusparen, bis 2030 sollen alle Kohlekraftwerke vom Netz gehen. Die energetische
120 Gebäudesanierung wollen wir deutlich ausbauen. Die Berliner Stadtwerke werden weiterwachsen
121 und der zentrale Dienstleister für Energie- und Quartiersprojekte des Landes und der Bezirke
122 werden.

123 Solar auf allen Dächern – die Energiewende in Berlin umsetzen

124 Damit Berlin seine CO₂-Emissionen radikal reduzieren kann, brauchen wir die Energiewende.
125 Das größte Potential liegt dabei im Ausbau der Solarenergie auf Dächern und an Fassaden
126 Berlins. Die Stadt kann dadurch ihren Anteil von derzeit 1 Prozent Solarstrom auf knapp 25
127 Prozent bis 2035 erhöhen. Wir wollen gesetzlich festschreiben, dass der Einbau von
128 Solaranlagen zur Strom- und Wärmegewinnung bei Neubauten verpflichtend wird. Die Stadtwerke
129 Berlin werden für alle geeigneten bezirklichen Bestandsgebäude Solarpakete sowie
130 Photovoltaik-Lösungen für neue Quartiere und Neubauprojekte anbieten und umsetzen. Bis 2030
131 sollen alle öffentlichen Gebäude, auf denen das möglich und sinnvoll ist, mit Solaranlagen
132 ausgestattet sein. Mit der Gründung des „SolarZentrums Berlin“ haben wir bereits die
133 Beratung und den Austausch zur Solarwende massiv gefördert. Die digitale Plattform
134 Solardachbörse wollen wir weiter stärken, so dass nicht genutzte Dächer für den Aufbau von

135 Solaranlagen zur Verfügung gestellt werden können. Das erfolgreiche Energiespeicherprogramm
136 wollen wir fortführen und weiter ausbauen, denn gerade bei Ein- und Zweifamilienhäusern sind
137 Speicher die sinnvolle Ergänzung zur Photovoltaik-Anlage auf dem Dach.

138 Auch Privathaushalte und Unternehmen wollen wir motivieren, auf erneuerbare Energien
139 umzusteigen. Die Grundlage dafür ist der „Masterplan Solar City“, den wir in den letzten
140 Jahren erarbeitet haben. Darüber hinaus sollen Kleinanlagen für den privaten Gebrauch
141 stärker direkt oder indirekt gefördert werden. Die Mieter*innenstrom-Projekte der Berliner
142 Stadtwerke sollen deutlich ausgebaut werden. Mit all diesen Maßnahmen wollen wir die
143 Solarwende einleiten.

144 Gebäude- und Wärmesektor klimaneutral machen

145 Die Hälfte aller klimaschädlichen Emissionen Berlins fallen im Gebäude- und Wärmesektor an.
146 Hier wollen wir den Treibhausgasausstoß der Hauptstadt massiv reduzieren. Dazu soll die
147 kohlebetriebene Fernwärmeerzeugung beendet werden. Wir halten am Ziel fest, die Kraftwerke
148 bis 2035 komplett auf klimafreundliche Energieerzeugung umzustellen. Neben der Fernwärme
149 sollen auch andere Formen der Wärmeerzeugung klimaneutral werden. Den Umbau von Gas- und
150 Ölkesseln auf klimafreundliche Heizungsanlagen, wie Solarthermie oder Wärmepumpen, wollen
151 wir stärker fördern. Auf Bundesebene wollen wir uns dafür einsetzen, dass der Einbau von
152 neuen Ölkesseln verboten wird. Unser Ziel ist es, örtlich erzeugte Wärme aus verschiedenen
153 regenerativen Quellen in ein Nahwärmenetz einzuspeisen und lokal zu verteilen. Den
154 rechtlichen Rahmen hierfür soll das Berliner Erneuerbare-Wärme-Gesetz bieten. In diesem
155 Zusammenhang wollen wir gleichzeitig einen sozial-ökologischen Sanierungsfahrplan einführen.
156 Wir setzen dabei auch auf lokale Wärmeerzeugung in Berlins Kiezen und geben regenerativen
157 Quellen bei der Einspeisung einen Vorrang. Dem zugrunde liegt eine berlinweite Wärmeplanung.
158 Sie ist ein wichtiges Instrument, um Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele zu
159 ergreifen und dabei Aktivitäten verschiedener Akteur*innen zu koordinieren. Mit einem stetig
160 wachsenden CO₂-Preis werden zudem Netzbetreiber, die auf fossile Brennstoffe setzen,
161 stärker in die Pflicht genommen.

162 Um die Klimaziele Berlins zu erreichen, müssen wir noch stärker die energetische Sanierung
163 von Gebäuden voranbringen. Auch hier gibt es große CO₂-Einsparpotentiale. Allerdings ist
164 nicht hinnehmbar, dass Modernisierungskosten, wie derzeit im Bundesmietrecht vorgesehen,
165 komplett auf Mieter*innen abgewälzt werden. Das schafft keine Akzeptanz für
166 Klimaschutzmaßnahmen und befördert soziale Verdrängung. Stattdessen setzen wir uns für eine
167 faire Kostenverteilung im Sinne eines Drittelmodells zwischen den Mieter*innen, den
168 Vermieter*innen und der öffentlichen Hand ein. Für Mieter*innen soll die Warmmiete durch
169 sinkende Energiekosten neutral bleiben. Die höhere Kaltmiete sollte sich durch niedrigere
170 Energiekosten wieder ausgleichen. Dazu bedarf es jedoch einer Änderung der energetischen
171 Modernisierungsumlage auf Bundesebene und einer stärkeren Förderung energetischer
172 Sanierungsmaßnahmen hier in Berlin. Mit dem Bauinformationszentrum wollen wir einen
173 Anlaufpunkt für Immobilienbesitzer wie auch Mieter*innen schaffen, die sich hier
174 informieren können.

175 Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe machen – das Berliner Klima-Budget

176 Für die Berliner Verwaltungen muss Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe werden. Wir wollen,
177 dass jeder Bereich feste Vorgaben für seine jährlichen Treibhausgas-Einsparungen erhält und
178 damit politische Entscheidungen stärker an die Klimaziele knüpfen. Werden die jeweiligen
179 Ziele verfehlt, muss nachgesteuert und die vorgegebene CO₂-Reduktion durch andere Maßnahmen
180 umgesetzt werden. Damit wird auch offengelegt, welche öffentlichen Ausgaben besonders
181 klimaschädlich sind. Die entsprechenden Mittel müssen dann umgewidmet werden.

182 Darüber hinaus wollen wir alle neuen Gesetze und Maßnahmen unter einen Klimavorbehalt
183 stellen. Das Klima-Budget ermöglicht einen zeitnahen und für alle transparenten Überblick
184 über den aktuellen Stand der Berliner CO₂-Emissionen. Mithilfe dieser Daten kann genau
185 ermittelt werden, ob der vereinbarte Einsparpfad eingehalten wird und welchen Anteil die
186 verschiedenen Sektoren daran haben. Den Berliner Klimaschutzrat wollen wir stärken und ihm
187 die Möglichkeit einräumen, rechtzeitig eine Überarbeitung von klimaschädlichen
188 Entscheidungen einzufordern und zu überprüfen, ob Fachverwaltungen und Bezirke ihre
189 Klimaschutz-Vorgaben einhalten. Darüber hinaus wollen wir die Zivilgesellschaft noch stärker
190 in klimapolitische Entscheidungen des Landes einbeziehen und dafür einen Klimabürger*innen-
191 Rat gründen. Das Berliner Energie- und Klimaprogramm (BEK) werden wir ausbauen und dafür
192 sorgen, dass die zur Verfügung gestellten Mittel noch besser genutzt werden können.

193 Klimaschutz in den Bezirken

194 Die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) der Bezirke wollen wir um Klimaschutzkriterien
195 erweitern, damit Bezirke für klimafreundliches und ressourcenschonendes Handeln nicht mehr
196 finanziell bestraft, sondern belohnt werden. In allen Bezirken sollen
197 Klimaschutzmanager*innen zum Einsatz kommen, die das Klima-Budget im jeweiligen Bezirk
198 kontrollieren und in allen Ämtern etablieren. Damit die Bezirke stärker als bisher die
199 Mittel aus dem BEK in Anspruch nehmen, müssen sie über ausreichend personelle Ressourcen für
200 die Antragstellung verfügen. Darüber hinaus wollen wir die bezirklichen Bildungs-,
201 Beratungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Klimaschutz deutlich ausweiten.

202 **2.2 Berlin summt und brummt: Stadtgrün und** 203 **Artenvielfalt schützen**

204 In keiner anderen Metropole leben so viele Nachtigallen wie in Berlin. Damit das so bleibt,
205 müssen wir Berlins Stadtnatur schützen. Die Klimakrise ist in vollem Gange und hat schon
206 sichtbare Spuren hinterlassen. Neun von zehn Bäumen in Berlin zeigen Schäden, die auf die
207 langen Dürreperioden der letzten Jahre zurückzuführen sind. Gleichzeitig finden sich immer
208 mehr Tiere auf der Roten Liste. Berlins Stadtgrün ist wertvoll, denn es ist nicht nur ein
209 Ort der Erholung, sondern auch der Artenvielfalt, Frischluftversorgung, Klimakühlung und
210 CO₂-Speicher. Ohne das Grün werden Mensch und Natur in der Stadt enorm unter der
211 Verdichtung, dem Lärm, Stress und den Folgen der Klimakrise leiden. Eine intakte Natur ist
212 kein Luxus, sondern gehört für uns zur Grundversorgung. Denn neben dem Erreichen der Pariser
213 Klimaziele wird die Klimaanpassung für unsere Stadt eine der größten Herausforderungen in
214 den kommenden Jahren sein.

215 Stadtgrün erhalten und aufforsten

216 Wir haben in den letzten Jahren massiv in die Pflege der Berliner Grünanlagen, der
217 Straßenbäume und Wälder investiert und viel für ihren Schutz getan. Durch uns wurde die
218 größte Grünbauoffensive seit langem angestoßen. In einem Dreiklang aus Flächensicherung,
219 Stärkung des Stadtgrüns und strategischem Ankauf wollen wir unsere Stadt ergrünen lassen. Um
220 dem Klimawandel die Stirn bieten zu können, müssen wir diesen Einsatz verstetigen und weiter
221 ausbauen. Wir wollen die Bewässerung und das Pflanzen von Straßenbäumen ausbauen. Unser Ziel
222 ist eine grüne Null bei den Straßenbäumen: Künftig müssen jährlich mindestens genauso viele
223 Bäume gepflanzt werden, wie zum Beispiel durch Bauprojekte oder Klimaschäden verschwinden.
224 Dabei wollen wir Baumarten anpflanzen, die den veränderten klimatischen Veränderungen und
225 auch den meist schlechten Bedingungen im Berliner Straßenland besser Rechnung tragen.

226 Zusätzlich wollen wir in den Bezirken Obstbäume neu pflanzen, die Schatten spenden und
227 Berlin mehr und mehr in eine „essbare Stadt“ verwandeln.

228 Auch Kleingärten sind in der wachsenden Stadt unverzichtbar. Wir wollen sie erhalten und
229 schützen. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan 2030 haben wir dafür ein starkes Instrument
230 geschaffen und auch darüber hinaus wollen wir eine langfristige Strategie. Kleingärten
231 sollen nur im Ausnahmefall, etwa für die soziale Infrastruktur oder eine verkehrliche
232 Erschließung, weichen müssen. Damit alle Berliner*innen von ihnen profitieren können, sollen
233 sich die Kleingartenanlagen noch mehr als bisher für die Stadtgesellschaft öffnen und neue
234 Formen gemeinschaftlichen Gärtnerns aktiv unterstützen. Durch eine Parzellenteilung von
235 großen Gärten sollen noch mehr Menschen in den Genuss von Kleingärten kommen. Programme für
236 ökologische Gartenarbeit oder zum Anbau von seltenen Obst- und Gemüsesorten werden wir
237 ausbauen und intensivieren.

238 Berlin: bestäuberfreundlich und artenreich

239 Seltene Pflanzen und Tierarten brauchen die Möglichkeit des „Wanderns“, um ihren Genpool zu
240 stärken und die Biodiversität in unseren Biotopen zu erhöhen. Hier müssen endlich genügend
241 Möglichkeiten – wie Fischwandertreppen an Schleusen, Renaturierung der Bäche und Flüsse,
242 Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten an den Kanälen und sichere Querungsmöglichkeiten an
243 Autobahnen, Straßen und Brückenneubauten – in wesentlich größerem Umfang als bisher
244 geschaffen werden. Dazu müssen auch die Biotopverbindungen vom Umland in die Innenstadt und
245 das innerstädtische Biotopnetz zwingend erhalten und neu geschaffen werden.

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

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

252 Die letzten drei Sommer in Berlin waren überdurchschnittlich heiß, es ist leider davon
253 auszugehen, dass dieser Trend anhält. Extreme Hitze ist gesundheitsschädigend, besonders
254 kleine Kinder, alte Menschen und Menschen mit Vorerkrankungen leiden unter der Hitze. Neben
255 den Klimaschutzmaßnahmen müssen wir deswegen auch Klimaanpassungen vornehmen. Berlin muss
256 sich besser auf Hitzewellen und Starkregenereignisse vorbereiten, das gelingt mit klugen
257 Investitionen in die Stadtinfrastruktur.

258 Wasser kühlt die Umgebungstemperatur ab und beugt Hitzeinseln vor. Deswegen wollen wir
259 Berlin zur Schwammstadt umbauen. Wir wollen das Regenwasser speichern und nutzen, statt es
260 zu sammeln und in Kanäle abzuleiten. Das kühlt die Stadt und hält die Gewässer sauber. Mit
261 der Gründung einer Regenwasseragentur und dem „1.000 Grüne Dächer“-Programm haben wir diesen
262 Weg bereits eingeschlagen. Dadurch können Starkregenereignisse leichter weggesteckt und das
263 Wasser für Dürrezeiten kann effizienter gespeichert werden. Ein Hauptproblem bleibt aber die
264 Versiegelung von Flächen durch Beton und Asphalt. Dort kann kein Wasser versickern und es
265 entstehen im Sommer schnell Hitzeinseln, die die Stadt aufheizen. Wir werden gezielt Flächen
266 wie Straßen, Parkplätze oder Schulhöfe identifizieren, um sie von Beton und Asphalt zu
267 befreien und für einen besseren Regenrückhalt zu sorgen. Dazu werden wir ein landesweites
268 Entsiegelungsprogramm auflegen und eine jährliche Zielmarke festlegen. Das bestehende
269 Programm „Grün macht Schule“ wollen wir finanziell und personell deutlich aufstocken. Nach
270 dem Vorbild Wiens wollen wir in Berlin mehrere „Kühle Meilen“ etablieren. Mit mehr Bäumen,
271 Rank- und Kletterpflanzen, mit Trinkwasserbrunnen, Wasserspielen, Erfrischungsmöglichkeiten

272 für Jung und Alt sowie entsiegelten Stellen und ausreichend Sitzgelegenheiten schaffen wir
273 in den Kiezen kleine Oasen, die auch der Gesundheit und dem Hitzeschutz dienen.

274 Neue Stadtplätze, Parkplätze sowie neue Straßen, die nicht zum Hauptverkehrsnetz gehören,
275 sollen mit versickerungsfähigem Belag versehen werden. Immer mehr Berliner*innen wollen
276 aktiv das Grün in ihrer Nachbarschaft schützen und weiterentwickeln. Diese Initiativen
277 wollen wir unterstützen und für sie Beratungsmöglichkeiten schaffen. Gemeinschaftsgärten und
278 Urban-Gardening-Initiativen wollen wir zudem durch das Land Berlin Flächen zur Verfügung
279 stellen, um den Stadtraum zu begrünen. Außerdem wollen wir Hofbegrünungsinitiativen
280 weiterhin durch ein eigenes Programm finanziell unterstützen. Das Ökokonto soll weiter
281 ausgebaut werden, so dass Grünflächen und Biotope vom Land zusammenhängend entwickelt werden
282 können und die Flächen für Kompensationsmaßnahmen bei Bauprojekten zu Verfügung stehen. Wir
283 wollen dafür einen Berliner Naturcent einführen. Dabei gilt immer, dass jede versiegelte
284 Fläche konsequent und ortsnah durch eine entsiegelte Fläche ausgeglichen werden muss.
285 Ausgleichszahlungen dürfen nur im absoluten Ausnahmefall möglich sein.

286 Dank uns Grünen ist Berlin bereits Teil des Blue-Community-Netzwerkes geworden, wir haben
287 über 100 neue Trinkwasserbrunnen aufgestellt, und öffentliche Orte wie Schulen oder
288 Rathäuser bekommen Wasserspender. Das wollen wir weiter ausbauen, gerade für Hitze-
289 Risikogruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen, die auf der Straße leben, wollen wir
290 einfache und kostenlose Zugänge zu Trinkwasser schaffen.

291 20 Prozent Berlins werden zum Landschaftsschutzgebiet

292 Doch nicht nur in den Kiezen soll es grüner werden. Wir brauchen auch große Freiflächen, in
293 denen sich Flora und Fauna ungestört entwickeln können und wir Menschen uns erholen.
294 Momentan sind fast alle größeren Erholungslandschaften als Landschaftsschutzgebiet
295 gesichert, das sind über 14 Prozent der Landesfläche. Wir wollen weitere Naturgebiete
296 schützen, indem wir sie zu Landschaftsschutzgebieten aufwerten. Damit soll der Anteil auf 20
297 Prozent der Landesfläche steigen. Zudem sollen mindestens vier Prozent der Landesfläche
298 zukünftig völlig unter Naturschutz stehen. Die Berliner Wälder wollen wir gezielt aufforsten
299 und sie durch mehr Mischwald besser vor der Klimakrise schützen. Gleichzeitig müssen die
300 Berliner Moore, ein wichtiger CO₂-Speicher, dringend vor dem Austrocknen bewahrt und durch
301 ein ambitioniertes Moorschutzprogramm wieder renaturiert werden. Auch unsere Seen wollen wir
302 schützen. Damit das Grün in unserer Stadt stetig weiterwächst, wollen wir die bestehenden
303 Aufkauffonds ausweiten und Flächen ankaufen, die ausschließlich für Flora und Fauna
304 reserviert bleiben. Das von uns in der aktuellen R2G-Koalition durchgesetzte Projekt
305 „Einstellung von Naturranger*innen und Parkmanager*innen“ wollen wir verstetigen. Außerdem
306 stehen wir weiter zum Erhalt des Tempelhofer Feldes als einer der größten und wichtigsten
307 Grünflächen Berlins. Wir werden die Wasserrahmenrichtlinie der EU, die das Ziel des
308 Biotopverbundes im Blick hat, endlich umsetzen. Wir wollen auch den Nutzungsdruck auf
309 Berliner Gewässer reduzieren und besser regeln. Die Friedhofsflächen sind für die Stadtnatur
310 wertvolle Orte, die wir weiterhin schützen werden.

311 Eine Stadt ohne Müll

312 Den Berliner Müllbergen sagen wir den Kampf an. Berlin hat sich politisch dazu verpflichtet,
313 zu einer Zero-Waste-Stadt zu werden. Mit dem Abfallwirtschaftsgesetz und der Zero-Waste-
314 Strategie sind wir erste wichtige Schritte gegangen, weitere müssen folgen. Den Bezirken
315 wollen wir deshalb bei der Pflege und Reinigung von Grünflächen und Spielplätzen noch
316 stärker finanziell unter die Arme greifen. Wir wollen den Reinigungstakt in den besonders
317 betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die Anwohnenden zu erhöhen. Gerade
318 Straßen mit hohem Touristenaufkommen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für

319 die ganze Stadt – es ist eine Frage der Gerechtigkeit, die Anwohnenden nicht mit den
320 Mehrkosten alleinzulassen.

321 Wir wollen das Problem an der Wurzel packen und Abfall vermeiden. Daher wollen wir
322 insbesondere gegen den Verpackungswahnsinn ankämpfen und unterstützen den Verkauf von
323 unverpackten Produkten. Mit der Eröffnung der ersten Berliner Gebrauchtwarenkaufhäuser haben
324 wir wichtige Impulse gesetzt, die wir verstetigen wollen. Was am Ende doch weggeschmissen
325 wird, muss wesentlich besser recycelt werden. Besonders die Rohstoffe aus Sperrmüll sollten
326 besser wiederverwendet werden, anstatt sie mit dem Restmüll zu verfeuern. Um dem illegalen
327 Abstellen von Müll auf der Straße entgegenzuwirken, wollen wir die Sperrmüllsammlung
328 dezentraler und wohnortnäher gestalten. Kaputte Haushaltsgeräte sollen nicht gleich auf dem
329 Müll landen, sondern in Repair-Cafés günstig repariert werden können. Das ist nachhaltig und
330 spart Geld. Das fördert eine längere Nutzungsdauer und spart Abfall. Einen wichtigen Schritt
331 dorthin haben wir bereits unternommen: Wir haben mit der Handwerkskammer ein Netzwerk an
332 zertifizierten Reparaturbetrieben gegründet. Auch die Bioabfallsammlung wollen wir weiter
333 ausbauen, um organische Abfälle optimal, etwa für die Erzeugung von Biogas, verwerten zu
334 können. Um Müll einzusparen, wollen wir in Kantinen und im Gastronomiebereich noch stärker
335 Pfandbehälter-Systeme fördern, sowohl bei der Mitnahme von Speisen als auch bei der
336 Anlieferung von Zutaten. Einen weiteren Ausbau der Berliner Müllverbrennungsanlage lehnen
337 wir ab. Die immissionsschutzrechtlich genehmigte Obergrenze zur Verbrennung des Berliner
338 Restmülls darf nicht überschritten werden.

339 Bildung für nachhaltige Entwicklung

340 Damit in der Bevölkerung das Verständnis für die Folgen des Klimawandels wächst und Menschen
341 erfahren können, wie sie ihr eigenes Handeln umwelt- und klimafreundlich gestalten können,
342 wollen wir die Bildungsarbeit im Bereich der nachhaltigen Entwicklung weiter stärken. In den
343 vergangenen vier Jahren haben wir die Umwelt- und Naturbildung auf eine neue Grundlage
344 gestellt. Mit einer Stelle für das Bildungszentrum für nachhaltige Entwicklung (BNE) bei der
345 Senatsverwaltung für Bildung haben wir einen ersten Erfolg erzielt. Dies wollen wir
346 ausweiten und eine Koordinierungsstelle für das BNE in Berlin schaffen. Wir haben es
347 geschafft, in jedem Bezirk ein Umweltbildungszentrum zu errichten und zu finanzieren, die
348 Bezahlung von Pädagog*innen verbessert und die Bildungsmaßnahmen ausgeweitet. Daran wollen
349 wir anknüpfen und die begonnenen Projekte weiter verstetigen. Neben den Schulen und Kitas
350 müssen dazu auch zivilgesellschaftliche Einrichtungen der Umwelt- und Naturbildung mehr
351 Unterstützung erfahren.

352 2.3 Kiez & Co. – lebenswerte und ökologische 353 Stadtquartiere

354 Damit das, was zusammengehört, gemeinsam wachsen kann, brauchen wir eine soziale und
355 ökologische Stadtentwicklung. Das funktioniert am besten, wenn Politik, Verwaltung und
356 Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen. Deshalb wollen wir die Stadt weiter zusammen mit
357 den Berliner*innen gestalten und den Austausch von Ideen fördern, etwa durch
358 Architekturwettbewerbe. Ein Ziel dessen kann beispielsweise der weitere Umbau des
359 Öffentlichen Raums, zu Begegnungszonen sein. Plätze und Grünanlagen müssen so gestaltet
360 sein, dass sie verschiedene Nutzergruppen ansprechen und das Miteinander fördern. Um
361 Freiflächen zu erhalten, setzen wir auf intelligente Nachverdichtung und den Bau von
362 Geschosswohnungen statt auf neue Einfamilienhaussiedlungen. Wenn die Stadt wächst, muss auch
363 das Grün mitwachsen. Deshalb wollen wir Dächer und Fassaden begrünen, beim Bau neuer
364 Stadtquartiere möglichst wenig Boden versiegeln und ausreichend Grünflächen ausweisen.
365 Unsere Wohnquartiere der Zukunft, neu geplante und schon bestehende, bieten Platz für

366 Wohnen, Arbeiten, Bildung, Gewerbe, Freizeit, Kultur und Naherholung. Die Wege zu Bildungs-
367 und Kultureinrichtungen, zur Naherholung und für die Versorgung sind kurz und die Anbindung
368 ist so gut, dass niemand ein Auto braucht. Das erhöht nicht nur die Lebensqualität, sondern
369 ist auch gut fürs Klima. Berlin hat viele besondere Orte. Über deren Zukunft wollen wir eine
370 Stadtdebatte führen. Den Denkmalschutz und die Baukultur wollen wir weiterentwickeln.

371 Klimaneutrales und nachhaltiges Bauen

372 Der Klima- und Ressourcenschutz beginnt beim Bauen von Häusern und Wohnquartieren. Wir
373 setzen uns für ein ökologisches, klimaneutrales und nachhaltiges Bauen ein. Beim Bau oder
374 bei der Modernisierung von Häusern müssen deshalb zukünftig ökologische und
375 energieeffiziente Dämm- und Baustoffe wie Hanf, Stroh, Holz, Lehm, Naturstein oder
376 Recyclingbeton genutzt werden. Mit der Verwaltungsvorschrift zur umweltfreundlichen
377 Beschaffung haben wir hier für öffentliche Bauvorhaben wichtige Weichen gestellt. Was nun
378 folgen muss, sind eine ökologisch reformierte Bauordnung und die grundlegende Modernisierung
379 der Allgemeinen Anweisung für die Vorbereitung und Durchführung von Bauaufgaben Berlins
380 (ABau). In der Bauwirtschaft soll die Kreislaufwirtschaft umgesetzt werden. Das bedeutet,
381 dass zukünftig nur noch Bauelemente und Baustoffe verbaut werden, die später wiederverwendet
382 oder recycelt werden können. Damit dem Holzbau, der eine schnelle und ökologische
383 Alternative zum konventionellen Bauen ist, zum Durchbruch verholfen werden kann, wollen wir
384 ein Holzbau-Förderprogramm und eine Holzbau-Quote von mindestens 30 Prozent bei Neubauten
385 für landeseigene Betriebe und Wohnungsbaugesellschaften. Bei Schulen und Verwaltungsgebäuden
386 soll die Holzbau-Quote bei mindestens 50 Prozent liegen. Gemeinsam mit Brandenburg, als
387 großem Forstland und Holzproduktionsstandort, wollen wir ein Holzbau-Cluster aufbauen. Auch
388 beim Recyclingbeton wollen wir Mindestquoten bei allen Neubauten einführen.

389 Grüner bauen – Tier- und Artenschutz im Städtebau verankern

390 Damit der Berliner Bauboom nicht in Betonwüsten endet, sollen Neubauten zukünftig nur noch
391 mit einem Gründach oder einer Grünfassade errichtet werden. Gebäude sind wichtige
392 Lebensräume für Tiere. Wir wollen, dass die Bauordnung dem Rechnung trägt und Gebäudebrüter
393 nicht Opfer von Neubau und Sanierung werden. Durch einen Katalog ökologischer Kriterien für
394 alle städtischen Grundstücke wollen wir einen Planungsansatz in die Stadt-, Landschafts- und
395 Freiraumplanung integrieren, der die Bedürfnisse von stadtbewohnenden Tieren berücksichtigt
396 (Animal-Aided Design). Die Grünflächen sollen insekten- und tierfreundlich gestaltet werden,
397 um Lebensräume für Tierarten auch in der Stadt zu erhalten.

398 Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes

399 Der öffentliche Gebäudebestand soll durch energetische Modernisierung klimaneutral werden.
400 Um dies umzusetzen, wollen wir, dass alle Berliner Institutionen des Landes Berlin, die
401 Bezirke und alle landeseigenen Unternehmen Kosten- und Maßnahmenpläne aufstellen, die
402 darlegen, wie ihr Gebäudebestand bis 2035 so umgebaut werden kann, dass er weitestgehend
403 CO₂-neutral wird. Die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) und die Bezirke wollen wir
404 mit deutlich mehr Finanzmitteln für die Planung und Umsetzung von energetischen
405 Sanierungsmaßnahmen ausstatten. In die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und
406 den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften wollen wir ebenfalls verbindliche ökologische
407 Kosten- und Maßnahmenpläne mit jährlichen Ziel- und Vergütungsvereinbarungen aufnehmen.

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

412 Stadtquartiere der Zukunft

413 Doch Stadtentwicklung geht über die einzelnen Häuser hinaus: Wir wollen die Stadtquartiere
414 der Zukunft schaffen. Dafür planen wir gemeinsam mit Brandenburg eine internationale
415 Bauausstellung (IBA), um die großen Themen der Urbanisierung, der städtebaulichen
416 Nachhaltigkeit, der Mobilitätswende und Bauwende, des Zusammenspiels von Wohnen, Gewerbe,
417 Infrastrukturen, Grün und Erholung beispielhaft und praktisch umzusetzen. Zudem wollen wir
418 Bezirke dabei unterstützen, zwei integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte für
419 Stadtumbau, Erweiterung des Baubestandes, Infrastrukturbedarfe und -standorte,
420 Klimaschutzmaßnahmen, Grün- und Straßenumbau zu entwickeln. Dies wird mit
421 Bürger*innenbeteiligung und diversitätssensiblen Mitwirkungsstrategien verbunden. Neue
422 Quartiere müssen von Anfang an gemeinwohlorientiert, autofrei, klimaneutral und
423 ressourcenschonend geplant werden. Der Bau von sozial-ökologischen Modellquartieren darf
424 nicht länger warten und muss vorangetrieben werden. Mit dem neuen Quartier Tegel machen wir
425 den Anfang – viele weitere müssen schnell folgen. In jedem Stadtteil sollen sie Modell
426 stehen für das Wohnen der Zukunft.

427 Mitbestimmung in aktiven Nachbarschaften

428 Die Kieze und Quartiere sind der Puls der Stadt. Deshalb wollen wir dort die Mitbestimmung
429 stärken und aktive Nachbarschaften fördern. Die Umsetzung der
430 Bürger*innenbeteiligungsleitlinien in der räumlichen Stadtentwicklung soll vorangetrieben
431 und durch beispielhafte und weithin sichtbare Projekte verankert werden. Die Bezirke werden
432 dabei unterstützt, eigene Beteiligungsleitlinien aufzustellen, um die Beteiligung vor Ort
433 auszubauen. Den öffentlichen Raum wollen wir zu einem Ort der Begegnung umgestalten. Mit
434 stadtteilnaher Bürger*innenbeteiligung unterstützen wir die Nachbarschaftsbildung und das
435 demokratische Gemeinwesen. Alle Berliner*innen sollen stärker ihr Lebensumfeld, sei es in
436 der Nachbarschaft oder in der Stadt, aktiv mitgestalten können. Den Bezirken sollen hierfür
437 ausreichend finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.

438 In den Bezirken wollen wir die personellen und finanziellen Voraussetzungen schaffen, um
439 regelmäßig Bezirksentwicklungspläne und integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte
440 aufzustellen. Gemeinsam mit diversitätssensiblen Beteiligungs- und Mitwirkungsstrukturen
441 soll dadurch ein Raum für die öffentliche Diskussion über Projekte der Stadtentwicklung
442 geschaffen werden, um beispielsweise Maßnahmen für den Klimaschutz oder die Verkehrswende
443 erfolgreich begleiten zu können. Bei der Planung von neuen Quartieren soll zudem der
444 Wohnungsbedarf von Gruppen mit besonderen Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt, wie
445 Alleinerziehenden, Menschen mit Behinderung, Studierenden, Geflüchteten, Älteren und großen
446 Familien, bedacht werden. Dabei sollen deutlich größere Wohnkontingente von sozialen Trägern
447 gehalten und für das „geschützte Marktsegment“ vorgesehen werden. Soziale Träger sollen für
448 Bauvorhaben außerdem leichteren Zugang zu Bürgerschaften der Stadt erhalten.

449 Die Zeit der Shopping-Malls ist vorbei

450 Berlin ist auch Hauptstadt der Shopping-Malls. In keiner anderen Stadt wurde in den
451 vergangenen Jahrzehnten derart rücksichtslos ein Einkaufstempel nach dem anderen in den
452 Stadtraum gesetzt. Mittlerweile ist das Geschäftsmodell überholt und steht einer
453 nachhaltigen Stadtplanung entgegen. Wir lehnen daher den Bau neuer Shopping-Malls ab und
454 setzen uns dafür ein, dass Einkaufszentren mit wirtschaftlichen Problemen zurückgebaut
455 werden. Neue Nutzungskonzepte müssen geprüft und vom Land unterstützt werden.

456 2.4 Bus, Bahn und Sharing-Modelle – bequem durch die 457 Hauptstadt

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

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

480 Dichte Taktfolge – Bus und Bahn kommen

481 Um mehr Menschen zu motivieren, ihr Auto stehen zu lassen und auf den ÖPNV umzusteigen,
482 braucht es ein Angebot, das attraktive und verlässliche Mobilität bietet. Unser Ziel ist es,
483 in dicht besiedelten Quartieren, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb des S-
484 Bahn-Ringes liegen, alle fünf Minuten einen Anschluss an den ÖPNV bereitzustellen. In
485 weniger dicht besiedelten Gebieten soll den Berliner*innen mindestens alle zehn Minuten ein
486 ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Gleichzeitig muss das ÖPNV-Streckennetz zügig weiter
487 ausgebaut werden. Wir denken dabei den Ausbau von Tram, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn
488 zusammen. Die U-Bahn steht nicht in Konkurrenz zur Straßenbahn, sondern bildet die
489 Schnittstelle zwischen leistungsfähigen Straßenbahnen, S- und Regionalbahnen. Unser Ziel ist
490 ein Netz ohne Lücken. Deshalb wollen wir neue Umsteigepunkte zwischen der U-Bahn, S-Bahn,
491 der Tram und vor allem den Regionalbahnen schaffen. Gerade wenn wir mehr Pendler*innen aus
492 dem Auto auf die Schiene bringen wollen, brauchen wir eine Erweiterung und neue
493 Verknüpfungen im Netz.

494 Ein Drittel mehr Tramstrecken in Berlin

495 Besonders den Bau weiterer Tramverbindungen wollen wir fortsetzen. In den kommenden Jahren
496 wird das Straßenbahnnetz um ein Drittel verlängert – zunächst nach Adlershof, zur Turmstraße
497 und dann zum Ostkreuz. Schon bald sollen dann auch vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz,
498 nach Spandau, zum Hermannplatz, zum Rathaus Steglitz, nach Tegel und zum Bahnhof Zoo
499 Straßenbahnen fahren. Um das gewährleisten zu können, braucht die BVG neue und moderne Züge
500 und Busse.

501 Ausbau von U-, S- und Regionalbahn

502 Damit Berliner*innen auch weite Strecken in der Stadt problemlos zurücklegen können und
503 Pendler*innen aus dem Umland zuverlässig und pünktlich in die Innenstadt kommen, haben wir
504 im Senat die Beschaffung neuer S-Bahn und U-Bahn-Wagen durchgesetzt. Berlin baut einen
505 eigenen S-Bahn-Fuhrpark auf. Dazu haben wir 1.380 neue S-Bahn-Wagen, im Wert von rund drei
506 Milliarden Euro, ausgeschrieben, die bis 2033 durch die Stadt fahren sollen, und eine Option
507 auf über 850 weitere gesichert. Dadurch kann nicht nur die Taktung des S-Bahn-Angebots
508 deutlich erhöht werden, sondern auch dessen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit
509 verbessert werden. Darüber hinaus wollen wir mehr Orte an die S-Bahn anbinden.

510 Mit der Bestellung von bis zu 1.500 U-Bahn-Wagen können engere Takte und längere Züge
511 angeboten werden. Die bestehenden U-Bahn-Strecken wollen wir weiter ausbauen und wir haben
512 nach Jahren des Stillstandes endlich wieder Machbarkeitsstudien dazu in Auftrag gegeben. Der
513 Bau von U-Bahnen ist allerdings deutlich langwieriger und kostenintensiver als der Ausbau
514 von Tramlinien. Darum gilt für uns: Bei der schnellen Umsetzung der Verkehrswende hat für
515 uns der Tram-Ausbau Vorrang. Gleichzeitig bauen wir gezielt dort das S- und U-Bahnnetz
516 weiter aus, wo es verkehrlich sinnvoll ist. Für neue U- oder auch S-Bahn-Strecken muss
517 mindestens eins von drei Kriterien erfüllt sein: die Erschließung neuer Wohngebiete, ein
518 überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen oder neue Umstiegsmöglichkeiten für
519 Pendler*innen. Der Ausbau der Verbindungen ins Umland mit der S- und Regionalbahn findet in
520 enger Abstimmung mit dem Land Brandenburg statt. Damit wird der Umstieg vom Auto auf die
521 Bahn für Pendler*innen noch attraktiver und die Umwelt wird geschont.

522 Die Hauptstadtregion im Blick – Ausbau der Verbindungen ins Umland

523 Gemeinsam mit dem Land Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem VBB planen wir ein
524 gigantisches Ausbauprogramm für den ÖPNV in der Hauptstadtregion. Mit dem Programm „i2030“
525 wollen wir in der Metropolregion bis zu 180 Kilometer Bahnstrecke reaktivieren, neu oder
526 ausbauen. Rund 100 Stationen und Bahnhöfe in der Hauptstadtregion sollen neu, aus- oder
527 umgebaut werden. Künftig werden wir uns zudem dafür einsetzen, dass auf den Strecken, die
528 nicht elektrifiziert werden können, Alternativen zum Dieselantrieb zum Einsatz kommen.

529 Damit der ÖPNV von Pendler*innen und Berliner*innen in der ganzen Stadt und im Brandenburger
530 Umland noch mehr als bisher genutzt wird, wollen wir deutlich mehr Fahrradparkplätze und
531 Fahrradparkhäuser an großen U- und S-Bahnhöfen und im äußeren Stadtgebiet schaffen und
532 gezielt Park-and-Ride-Stationen einrichten. Die Fahrradmitnahme wollen wir ebenfalls
533 erleichtern, indem wir im Rahmen von Ausschreibungen entsprechende Anforderungen an die zu
534 beschaffenden Fahrzeuge formulieren. Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes
535 ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende.

536 Barrierefreiheit – Bus und Bahn für alle

537 Der ÖPNV muss für alle zugänglich sein. Wir haben hier bereits viel erreicht und werden den
538 eingeschlagenen Weg weiter beschreiten. Eine Stadt für alle bedeutet für uns auch Mobilität
539 für alle. Dafür stehen wir. Deshalb muss der Umbau aller Bahnhöfe und Haltestellen im
540 Verkehrsverbund mit einem barrierefreien Zugang schnellstmöglich abgeschlossen werden.
541 Hierfür haben wir der BVG und den Bezirken bereits viel Geld zur Verfügung gestellt.
542 Menschen mit Behinderung, ältere Menschen oder Fahrgäste mit kleinen Kindern sollen
543 problemlos alle Bahnsteige und Haltepunkte erreichen können, um das Angebot des ÖPNV nutzen
544 zu können. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, die Anzahl der Inklusionstaxis im
545 öffentlichen Raum deutlich zu erhöhen, um echte Mobilität für alle zu verwirklichen.

546 Finanzierung – günstige Ticketpreise sichern und Mittel für Investitionen generieren

547 Wir haben die größte ÖPNV-Offensive seit Jahrzehnten gestartet. Denn wir wissen, es steigen
548 nur noch mehr Berliner*innen auf den ÖPNV um, wenn der Bus mindestens alle zehn Minuten

549 kommt, die U-Bahn sauber und ein Platz frei ist und der Preis stimmt. Diese Offensive wollen
550 wir weiter vorantreiben. Weil die massiven Investitionen dafür nicht allein über öffentliche
551 Zuschüsse gestemmt werden können und eine Erhöhung der Ticketpreise für uns nicht infrage
552 kommt, müssen weitere Einnahmen generiert werden. Gerade wer noch mehr Linien und mehr
553 Bahnen als bisher schon ausfinanziert schaffen will, muss auch beantworten, wie diese
554 zusätzlich finanziert werden sollen, ein Streichen bisheriger Planungen, wie sie im
555 Nahverkehrsplan vorgenommen wurden, lehnen wir ab. Die Kosten, die durch den Autoverkehr
556 entstehen, werden von der gesamten Gesellschaft getragen. Solch eine breite Finanzierung
557 streben wir auch beim ÖPNV an. Wir wollen die Verkehrsfinanzierung revolutionieren, damit
558 alle Berliner*innen eine schnell erreichbare Haltestelle vor ihrer Tür bekommen, die Tickets
559 günstiger werden und die U-Bahn häufiger kommt. Hierfür gibt es verschiedene Instrumente,
560 wie eine City-Maut, die Ausweitung von Parkgebühren, eine Nahverkehrs- oder Touristenabgabe.
561 Welche Option für Berlin am besten passt und die größte ökologische und soziale Wirkung
562 entfalten kann, wollen wir im Dialog mit der Wissenschaft und der Stadtgesellschaft weiter
563 erarbeiten. Dabei gilt für uns der Grundsatz: Der Geldbeutel darf nicht darüber entscheiden,
564 wer guten Zugang zur Innenstadt hat. Deshalb muss jede Maßnahme so ausgestaltet sein, dass
565 sie sowohl einen ökologisch nachhaltigen Effekt für Berlin hat als auch Mobilität für
566 Menschen mit wenig Geld gewährleistet. Menschen, die auf ihr Auto angewiesen sind, wie
567 Pflegedienste oder Handwerker*innen, werden künftig sogar noch einfacher in die Stadt
568 kommen, da weniger Autos auch weniger Stau bedeuten. So vereinen wir neue Freiräume und
569 Mobilität für alle.

570 Ein verbessertes Angebot und ein Ausbau des ÖPNV dürfen nicht automatisch zu hohen
571 Ticketpreisen führen. Das würde den Anspruch einer sozial-ökologischen Verkehrswende
572 konterkarieren. Deshalb haben wir in dieser Wahlperiode das Sozial-, das Schüler*innen-, das
573 Azubi- und das Firmenticket deutlich günstiger gemacht und das Semesterticket für
574 Student*innen stabilisiert. Schüler*innen fahren in Berlin sogar völlig kostenfrei. Klar
575 ist: Damit sich mehr Menschen für den ÖPNV entscheiden, müssen die Tarife dauerhaft niedrig
576 bleiben und solidarisch finanziert sein. Unser Ziel ist zudem die Einführung unserer
577 Bärenkarte, die durch eine geringe monatliche Abgabe aller Berliner*innen finanziert wird.
578 Außerhalb der Stoßzeiten können dann alle Berliner*innen fahrscheinfrei den ÖPNV nutzen. Und
579 auch für die, die in den Stoßzeiten fahren, wird es erheblich günstiger. Die Kosten für die
580 Bärenkarte werden deutlich unter dem heutigen Preis einer Monatskarte liegen, so dass die
581 Berliner*innen, die regelmäßig den ÖPNV nutzen, erheblich günstiger in der Stadt unterwegs
582 sein können.

583 Teilen statt besitzen – neue Mobilität für ganz Berlin

584 Seit einigen Jahren gibt es in Berlin zahlreiche neue Mobilitätsdienstleistungen, wie Car-,
585 Scooter-, Ride- oder Bike-Sharing. Berlin ist von vielen Sharinganbietern als
586 „Versuchslabor“ und Referenzgebiet ausgewählt worden. Berlin gehört damit zu den
587 internationalen Vorreiterstädten bei der Sharing-Mobilität. Neue Mobilitätsformen müssen
588 dazu beitragen, Emissionen einzusparen und Verkehr zu reduzieren. Unser Ziel ist, die
589 Sharing-Mobilität als zusätzliches Angebot in den ÖPNV zu integrieren. Denn gerade in den
590 mit dem ÖPNV unterversorgten Bereichen der Stadt können Poolingdienste die Lücke zwischen
591 klassischem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr schließen und damit zur
592 Verkehrswende beitragen. Wir wollen dabei alle Möglichkeiten nutzen, um Car- und Ride-
593 Sharing in die ganze Stadt zu bringen, und gleichzeitig ökologische Standards hierfür
594 vorgeben. Digitale Mobilitätsassistenten wie die Jelbi-App sollen noch stärker dazu
595 beitragen, unterschiedliche Mobilitätsangebote sinnvoll aufeinander abzustimmen, zu
596 verzahnen und so Verkehr zu reduzieren. Wir wollen auch das Taxi erhalten und ihm neue
597 Geschäftsfelder eröffnen: ob beim Pooling oder durch Inklusionstaxis. Deshalb setzen wir uns

598 auf Bundesebene für eine Reform des Personenfördergesetzes ein, dass die Rahmenbedingungen
599 zwischen Taxis, Mietwagen und Ride-Sharing klar und fair regelt.

600 **2.5 Mehr Platz für das Rad, zu Fuß und für das Leben in** 601 **der Stadt**

602 Über 70 Jahre lang stand vor allem das Auto im Mittelpunkt der Verkehrspolitik und der
603 Stadtplanung. Mit dem Mobilitätsgesetz haben wir das geändert und schon viele Fortschritte
604 gemacht. Aber wir sind noch lange nicht am Ziel. Der öffentliche Raum ist zwischen den
605 Verkehrsteilnehmer*innen noch nicht so verteilt, wie es dem Bedarf der Berliner*innen
606 entspricht. Während der klimaschädliche Autoverkehr durch breite Straßen und großzügigen
607 Parkraum viel zu viel Platz für sich in Anspruch nimmt, müssen sich Fußgänger*innen und
608 Radfahrer*innen oftmals Autos, LKWs und Motorrädern unterordnen. Wir wollen dieses
609 Verhältnis umkehren. Unser Ziel ist es, dass eine Kombination aus leistungsfähigem ÖPNV,
610 sicherem Rad- und Fußverkehr und intelligenten Sharing-Systemen den motorisierten
611 Individualverkehr in der Stadt in den kommenden Jahren weitgehend ablöst. Dies schafft nicht
612 nur eine gerechtere Verteilung des Raums unter allen Verkehrsteilnehmer*innen, sondern
613 ermöglicht auch, Berlin lebenswerter umzubauen. Denn Parkplätze können sich auch zu grünen
614 Oasen verwandeln, autofreie Kieze bringen Platz zum Spielen und Tollen und wo wir Beton
615 aufreißen und Grün wächst, entstehen Versickerungsflächen, die kühlen und das Regenwasser
616 speichern.

617 Verkehrswende ist Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit

618 Die Verkehrswende ist notwendig, damit Berlin seine Klimaschutzziele erreicht und die
619 Berliner*innen bequem und klimafreundlich unterwegs sein können. Doch sie schafft auch mehr
620 Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit am öffentlichen Raum. Der Verkehr ist, neben
621 seinen hohen CO₂-Emissionen, auch einer der größten Verursacher von Lärm und von
622 Luftschadstoffen wie Feinstaub. Besonders ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit
623 geringen Einkommen, die häufig an den großen Hauptstraßen und in dichten Wohnquartieren
624 wohnen, leiden überproportional unter diesen Umweltbelastungen. Gerade in der Corona-
625 Pandemie wurde deutlich, wie wichtig die Verkehrswende ist. So zeigt eine Studie des Max-
626 Planck-Institutes, dass in Deutschland 26 Prozent der Covid-19-Todesfälle auf die
627 gesundheitlichen Auswirkungen der schlechten Luftqualität zurückzuführen sein könnten.
628 Deshalb ist die Verkehrswende nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz, sondern ein Gewinn an
629 Lebensqualität für alle Berliner*innen. Wer sich kein Eigenheim mit Garten leisten kann,
630 profitiert besonders von dieser Entwicklung.

631 Weniger Autos und keine fossilen Verbrenner mehr – in ganz Berlin

632 Die klima- und gesundheitsschädlichen fossilen Verbrenner sollen bis 2030 aus der Innenstadt
633 und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Autos fahren emissionsfrei,
634 somit wird der Verkehr komplett CO₂-frei. Schon heute sind Elektroautos vielfach eine
635 sinnvolle Alternative zum Verbrennungsmotor. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf
636 Elektroautos und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche
637 Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein. Damit wäre Berlin deutschlandweit Spitzenreiter.
638 Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme
639 sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Klar ist: Manche Menschen werden immer
640 individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein
641 Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen,

642 Polizei und Rettung, Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt
643 gerade ihnen, denn so kommen sie besser voran.

644 Fuß- und Radverkehr ausbauen

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

651 In den vergangenen Jahren wurden 100 Kilometer Radwege in Berlin gebaut oder modernisiert
652 und 15.000 Abstellplätze geschaffen. Damit sich allerdings der Trend zum Rad fortsetzt,
653 braucht es eine flächendeckende und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Deshalb wollen wir mit
654 mehr Tempo weiter neue Radwege bauen, Autostraßen zu Fahrradstraßen umwidmen, 100 Kilometer
655 Radschnellwege schaffen und an allen Hauptstraßen sichere Radstreifen einrichten. Die
656 bestehende Radinfrastruktur wollen wir an das steigende Aufkommen anpassen. In den Kiezen
657 sollen die Wohnstraßen so hergerichtet werden, dass zum Beispiel auch auf Kopfsteinpflaster
658 sicheres und bequemes Radfahren möglich ist. Zur Beschleunigung des Ausbaus der
659 Radinfrastruktur soll die Zuständigkeit bei der Planung und Umsetzung des Radverkehrs an
660 allen Hauptstraßen und bei Straßen, die das Rad-Vorrangnetz betreffen, von den Bezirken
661 gänzlich an den Senat übergehen. Im Gegenzug sollen die Bezirke von Anfang bis Ende für die
662 Nebenstraßen zuständig sei. Dabei ist entscheidend, dass das Geld der Aufgabe folgt und
663 zukünftig keine Doppelzuständigkeiten mehr bestehen. Ebenso wollen wir die Anzahl der
664 Fahrradstellplätze und Fahrradparkhäuser weiter deutlich erhöhen. Dabei wollen wir mögliche
665 Konflikte zwischen neuer Fahrradinfrastruktur und Naturschutz differenziert lösen.

666 Auch den Fußverkehr wollen wir weiter fördern und sicherer machen. Dazu braucht es mehr
667 geschützte Fußgängerüberwege, vor allem an Hauptverkehrsstraßen. Wir wollen weitere Tempo-
668 30-Strecken in der Stadt einführen und streben auf Bundesebene an, auf Hauptverkehrsstraßen
669 leichter Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anordnen zu können. Ampelschaltungen
670 sollen stärker auf die Bedürfnisse von Fußgänger*innen abgestimmt werden. Spielstraßen,
671 autofreie Kieze und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wollen wir weiterhin fördern und
672 ausweiten.

673 Verkehrssicherheit – Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte

674 Wir wollen die Verkehrssicherheit besonders für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen weiter
675 erhöhen. Aktuell führen sie leider die traurige Statistik der Unfalltoten und
676 Schwerverletzten im Straßenverkehr an. Falschparken, Geschwindigkeitsübertretungen,
677 insbesondere an Unfallschwerpunkten und besonders gefährdeten Orten wie Grundschulen und
678 Kitas, oder das Fahren über eine rote Ampel und regelwidriges Abbiegen wollen wir stärker
679 verfolgen und konsequent ahnden. Zusätzlich haben wir das Förderprogramm „Abbiegeassistenz
680 Berlin“ mit zwei Millionen Euro aufgelegt, um die Lücke bis zum verpflichtenden Bau von
681 Fahrzeugen mit Abbiegeassistent im Jahr 2024 zu schließen. Dazu muss mehr Personal bei
682 Polizei und Ordnungsämtern abgestellt werden. Wir haben die Fahrradstaffel mit dem Ziel, sie
683 auf die gesamte Stadt auszuweiten, deutlich ausgebaut. Wir wollen noch mehr Polizist*innen
684 auf Fahrrädern, um alle Verkehrsteilnehmer*innen auf Augenhöhe anzusprechen und für mehr
685 Sicherheit auf Berlins Straßen zu sorgen. Der Aufbau von 1.000 neuen Blitzern im Stadtgebiet
686 soll Raser*innen abschrecken und Radfahrer*innen sollen an immer mehr Kreuzungen zukünftig
687 eine vom Autoverkehr getrennte Ampelschaltung erhalten. Die Umsetzung haben wir bereits auf
688 den Weg gebracht. Mit diesen Maßnahmen wollen wir dem Leitbild der Vision Zero, einem
689 Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte, in unserer Stadt näher kommen.

690 Platz zum Leben statt Parkplatz

691 Der öffentliche Raum ist für alle da, wir kämpfen für mehr Aufenthalts- und Grünflächen,
692 Gemeinschaftsgärten, Co-Working-Spaces und Spielplätze. Deswegen wollen wir den öffentlichen
693 Raum gerechter zwischen den unterschiedlichen Nutzer*innengruppen aufteilen. Wir wollen die
694 Innenstadt in den nächsten Jahren vom Autoverkehr deutlich entlasten und eine
695 flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einfügen. Die Anzahl der Parkplätze soll reduziert
696 und das Parken im öffentlichen Raum, wie andernorts üblich, angemessen bepreist werden, um
697 den Wert des öffentlichen Raumes widerzuspiegeln. Auch die Anzahl von Stellplätzen werden
698 wir in den nächsten zehn Jahren halbieren und die Flächen umwidmen. So schaffen wir mehr
699 Lebensqualität für alle Berliner*innen, die mehr Platz für Spiel, Sport und Bewegung
700 bekommen.

701 Wirtschaftsverkehr emissionsfrei und sicher machen

702 Berlins Wirtschaft ist abhängig von zuverlässigen Lieferketten. Wir wollen die
703 Voraussetzungen schaffen, dass diese Lieferketten zukünftig vor allem klimafreundlich auf
704 die Schiene oder das Schiff verlagert werden können. Dazu wollen wir in Abstimmung mit dem
705 Land Brandenburg ein Konzept entwickeln, um die Anbindung von Wirtschaftszentren an den
706 Schienenverkehr und unsere Häfen zu verbessern. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile
707 wollen wir so weit wie möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder
708 und Elektrolieferfahrzeuge verlagern. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf MicroHubs,
709 damit Güter von Logistikzentren mit CO₂-neutralen Kleinfahrzeugen klimafreundlich und
710 kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel Handwerker*innen auf Fahrzeuge
711 angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche Förderprogramm für Elektrokleintransporter
712 fortsetzen und ausweiten, um einen emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den
713 Weg zu bringen.

714 Lärmschutz und Klimaschutz verbinden, Flugverkehr reduzieren

715 Auch der Berliner Flugverkehr ist stark zurückgegangen. Hier findet ein struktureller Wandel
716 hin zu weniger schädlichen Kurzflügen im Inland und innerhalb Europas statt. Wir werden
717 diesen Strukturwandel hin zur Reduzierung klimaschädlicher Flüge politisch befördern.
718 Flugzeuge sind mit Abstand die klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Zudem ist die
719 Lärmbelastung für Anwohnende von Flughäfen enorm. Deshalb befürworten wir ein
720 Nachtflugverbot am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) zwischen 22 und 6 Uhr. Darüber
721 hinaus setzen wir uns dafür ein, dass die Start- und Landegebühren an ökologische und
722 lärmbelastende Faktoren geknüpft werden. Öffentliche Mittel zur Finanzierung einer
723 kostspieligen Erweiterung des BER ohne wirtschaftliche Grundlage lehnen wir ab. Der
724 Flughafenbetreiber sollte zukünftig sämtliche Betriebs- und Investitionskosten aus eigener
725 Kraft stemmen. Eine dritte Start- und Landebahn darf es nicht geben. Stattdessen setzen wir
726 uns auf Bundesebene für einen Ausbau der Nachtzug-Verbindung ein. Berlin soll Nachtzug-
727 Drehkreuz werden.

728 **2.6 Regional, saisonal, bio: gutes Essen für alle**

729 Mit der Ernährungswende hat Berlin bundesweit einen neuen, mutigen Weg in der Agrar- und
730 Ernährungspolitik eingeschlagen: Gemeinsam mit der Zivilgesellschaft haben wir eine
731 zukunftsfähige, nachhaltige und regional gedachte Ernährungsstrategie für die Stadt
732 entwickelt und dabei Verbraucher*innen in das Zentrum gestellt. Ein besonderes Augenmerk
733 haben wir dabei auf die Gemeinschaftsverpflegung gelegt, denn die ist der Esstisch der
734 Stadtgesellschaft, an dem wir alle zusammenkommen: Die Kantinen in öffentlichen

735 Einrichtungen, Betrieben, Krankenhäusern, Kitas und Schulen Berlins versorgen täglich
736 Tausende von Berliner*innen. Hier setzen wir an, um regionales, biologisches und vor allem
737 köstliches Essen auf die Berliner Tische zu bringen.

738 Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus einem Umkreis

739 Bio- oder regionale Lebensmittel, vegane, vegetarische und saisonale Ernährung sind keine
740 Nischenmärkte mehr: Sie sind längst Normalität für Berliner*innen. Deswegen wollen wir den
741 von uns eingeschlagenen Weg weitergehen und den Bund und Europa dazu antreiben, die Agrar-
742 und Ernährungswende zu vollziehen. So stärken wir Verbraucherschutz nachhaltig. Berlin
743 zeichnet sich durch eine enorme Nachfrage an bio-regionalen Lebensmitteln aus. Dieser Markt
744 bietet die Möglichkeit, die regionale Landwirtschaft zu fördern, Massentierhaltung
745 überflüssig zu machen und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu ist es
746 unerlässlich, eng mit Brandenburg und anderen benachbarten Bundesländern und unserem
747 Nachbarland Polen zu kooperieren: Wir wollen, dass der Weg vom Acker auf den Teller kürzer
748 wird und sich grundsätzlich ändert, hin zu einer ökologisch-regional orientierten
749 Ernährungswirtschaft. Gleichzeitig kann dieser regionale Bezug den Verbraucherschutz
750 stärken. Dafür wollen wir in Zusammenarbeit mit Brandenburg, aber auch anderen Bundesländern
751 eine gemeinsame Strategie entwickeln, die u. a. ein Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus
752 einem Umkreis von 300 Kilometern beinhaltet. Alle Berliner Vergabestellen sollen dann
753 künftig bei öffentlichen Ausschreibungen dieses Qualitäts-Regio-Siegel verwenden. Damit
754 unterstützen wir nicht nur die Ernährungswende in Berlin, sondern fördern auch nachhaltiges
755 Wirtschaften in der gesamten Region.

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

757 Mit der Berliner Ernährungsstrategie möchten wir den Anteil von biologisch produzierten,
758 saisonalen, regionalen, veganen und vegetarischen Lebensmitteln in der
759 Gemeinschaftsverpflegung stetig ausbauen und diese Lebensmittel ganz oben auf den Speiseplan
760 setzen. Gerade in der öffentlichen Beschaffung sehen wir große Potentiale, die wir besser
761 nutzen können. Ein gutes Beispiel sind die Schulen. Ab 2021 gibt es beim beitragsfreien
762 Schulessen für die ersten bis sechsten Klassen Früchte sowie Milch und Milchprodukte
763 ausschließlich in Bio-Qualität. Der Bio-Anteil steigt von unter 15 Prozent auf über 50
764 Prozent ab 2021. Wir wollen auch in Zukunft öffentliche Ausschreibungen nachhaltiger
765 gestalten, Schulungen für Vergabestellen anbieten, eine Kantinenrichtlinie entwickeln und
766 einführen und die Verwaltungsvorschrift „Umwelt und Beschaffung“ weiterentwickeln. Wir
767 wollen insbesondere alle Kitas und Schulen, aber auch die anderen Bereiche der
768 Gemeinschaftsverpflegung, wie zum Beispiel Krankenhäuser, dabei unterstützen, bis 2026
769 weitestgehend auf biologisch produzierte, vor allem regional angebaute Lebensmittel und
770 veganes bzw. vegetarisches Essen umzusteigen. Um unsere Ziele zu erreichen, setzen wir bei
771 der Umstellung der Gemeinschaftsverpflegung auf die neu geschaffene Fortbildungseinrichtung
772 „Kantine Zukunft“. Dieses Projekt wollen wir in eine langfristig bestehende Struktur
773 überführen und regelmäßig neue Küchen in das Umstellungsprogramm aufnehmen. Darüber hinaus
774 soll sich Berlin gemeinsam mit Brandenburg aktiver an EU-Förderprogrammen für gesunde
775 Lebensmittel in den Schulen beteiligen und eine aktivere Rolle im Netzwerk der deutschen
776 Bio-Städte spielen.

777 „LebensMittelPunkt“ in ganz Berlin

778 Für die Ernährungswende reicht aber die Umstellung von Küchen nicht aus. Wir wollen an
779 verschiedenen Standorten in jedem Bezirk mindestens einen „LebensMittelPunkt“ (LMP)
780 etablieren. Diese „LebensMittelPunkte“ wollen wir zu Orten des sozialen Zusammenlebens
781 entwickeln, an denen Zugang zu gutem und gesundem Essen, unabhängig vom Geldbeutel, und
782 damit Verbraucherschutz gewährleistet ist. Hier soll auch Platz für alle Akteur*innen der

783 Ernährungsszene gegeben sein, wie Lebensmittelretter*innen, Bienen- und bestäuberfreundliche
784 Urban-Gardening-Projekte, Kleingärtner*innen, Imker*innen, wie auch für lokale Manufakturen
785 und insbesondere inhabergeführte Lebensmittelhandwerksbetriebe. Sie alle wollen wir durch
786 Bürokratieabbau bei den bislang schwer umsetzbaren Hygienevorschriften unterstützen. Auch
787 die Berliner Wochenmärkte sowie den Großmarkt wollen wir zu Zentren für frische und
788 regionale Lebensmittel ausbauen.

789 Ein „Food-Campus“ zur Lebensmittelbildung

790 Ein weiterer Schwerpunkt der Ernährungsstrategie ist der Ausbau der Lebensmittelbildung: Mit
791 einem zentral gelegenen „Food-Campus“ wollen wir es ermöglichen, dass alle Berliner*innen
792 Zugang zu niedrighschwelligem Bildungsangeboten rund um die Themen Ernährung und
793 Landwirtschaft haben. Auch in den Schulen soll das Thema einen größeren Stellenwert
794 einnehmen: Wir wollen jeder Schule Zugang zu einer Lehrküche geben, um allen Schüler*innen
795 die Möglichkeit zu bieten, Basiswissen zu gesunder Ernährung zu erlangen und eine höhere
796 Wertschätzung für Lebensmittel zu entwickeln.

797 Lebensmittelverschwendung beenden und Lebensmittelbetrug bekämpfen

798 Berlin soll Zero-Waste-Stadt werden und auch dafür ist die Ernährungswende ein zentraler
799 Hebel. Wir wollen Strukturen unterstützen, durch die gerettete Lebensmittel besser verteilt
800 werden können, Supermärkte sollen abgelaufene Lebensmittel nicht mehr wegwerfen. Auch
801 streben wir es weiterhin auf der Bundesebene an, „Containern“ (entsorgte Lebensmittel aus
802 den Mülltonnen der Supermärkte zu entwenden) zu legalisieren. Verbraucher*innen stehen für
803 uns im Mittelpunkt – und nicht die Agrar- und Lebensmittelindustrie. Wir wollen
804 Lebensmittelbetrug einen Riegel vorschieben, dazu haben wir in der Senatsverwaltung für
805 Justiz und Verbraucherschutz bereits einen Runden Tisch gegen Lebensmittelbetrug
806 eingerichtet. Und wir werden noch mehr tun: Wir wollen Polizei, Staatsanwaltschaft, die
807 Lebensmittelaufsicht in Land und Bezirken und das Landeslabor Berlin-Brandenburg noch besser
808 vernetzen und fördern. Denn das Ausmaß des Problems ist gewaltig – und jeder Betrug und jede
809 Fälschung sind eine ganz reale Gesundheitsgefahr.

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

815 **2.7 Tierschutz stärken – lebenswerte Stadt für jedes** 816 **Lebewesen**

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

826 Tierschutz besser finanzieren, Heimtierhaltung besser regulieren

827 Die mit dem Tierschutz beauftragten Behörden des Landes Berlin wollen wir auch weiterhin so
828 ausstatten, dass sie ihrer Arbeit gut nachkommen können. Zudem wollen wir Tierheime,
829 Wildauffangstationen, Tierschutzorganisationen und -initiativen sowie Tiertafeln besser
830 finanzieren und die Zusammenarbeit mit der Verwaltung verbindlicher gestalten. Für die
831 private Tierhaltung wollen wir verbindliche Standards im Hinblick auf das Tierwohl
832 festlegen. Die Haltung von Exoten und besonders gefährlichen Tierarten in Privathaushalten
833 wollen wir beenden. Um den Tierschutz in Privathaushalten besser durchsetzen zu können,
834 wollen wir ein Heimtierregister und eine Tier-Notruf-Nummer für alle Tierarten einführen.
835 Ferner streben wir weitere Hundenausläufflächen an, um in möglichst allen Bezirken
836 ausreichend Platz für Hunde zu schaffen. Pferdehaltung soll tiergerechter und mit mehr
837 Offenstallhaltung erfolgen. Wir vertreten die Überzeugung, dass Pferdekutschen nicht in die
838 Berliner Innenstadt gehören.

839 Massentierhaltung beenden

840 Mit einem Normenkontrollantrag beim Bundesverfassungsgericht geht Berlin gegen
841 tierschutzwidrige Bestimmungen, insbesondere zur Schweinehaltung, vor. Wir wollen bundesweit
842 erreichen, dass die Nutztierhaltung auf einen besseren Standard gehoben wird.

843 Jagdgesetz überarbeiten

844 Das Berliner Jagdgesetz wollen wir überarbeiten. Die jagdbaren Arten möchten wir durch ein
845 Populations- und Wildtiermanagement reduzieren. Jagdzeiten sollen eingegrenzt und der
846 Abschuss von Haustieren soll verboten werden. Jäger*innen sollen darüber hinaus regelmäßig
847 Fortbildungen und Schießprüfungen absolvieren müssen.

848 Keine Wildtiere im Zirkus

849 Wildtiere gehören nicht in den Zirkus. Wir haben deshalb in den vergangenen Jahren die
850 landesrechtlichen Kompetenzen voll ausgeschöpft, um Zirkusse mit Wildtieren aus der Stadt zu
851 verbannen. Zukünftig wollen wir keine öffentlichen Flächen mehr an Zirkusse vergeben, in
852 denen Wildtiere auftreten müssen. Auf Bundesebene streben wir nach wie vor ein völliges
853 Verbot von Wildtieren in Zirkussen an.

854 Tierversuche durch Alternativmethoden ersetzen

855 Die Zahl der wirtschaftlich und wissenschaftlich genutzten Tiere wollen wir stetig
856 reduzieren und Tierversuche so weit wie möglich durch Alternativmethoden ersetzen. Berlin
857 soll Forschungshauptstadt für Ersatzmethoden werden. Wirtschaftliche Interessen dürfen nicht
858 länger über dem Tierschutz stehen. Wir wollen verstärkt die Versuchsvorhaben mit Tieren
859 kontrollieren und gesetzlich verpflichtend dokumentieren. Darüber hinaus werden wir
860 gemeinsam mit der Wissenschaft konkrete Ausstiegsfahrpläne für Tierversuche entwickeln und
861 die Landesförderungen von Forschungsvorhaben an die Bedingung knüpfen, Alternativen zu
862 erarbeiten. Tierversuche an Primaten darf es nicht geben. Wir haben die Berliner
863 Tierversuchskommission paritätisch mit Vertreter*innen aus der Wissenschaft und des
864 Tierschutzes besetzt und mit geeigneten Mitteln, beispielsweise durch den Aufbau von
865 Datenbanken, auf die Vermeidung von Doppel- und Wiederholungsversuchen hingewirkt.

866 **2.8 Berlins Tourismus ökologisch und nachhaltig** 867 **weiterentwickeln**

868 Berlin ist eine weltoffene, diverse und gastfreundliche Stadt. Viele von uns lieben und
869 schätzen Berlin dafür. Die Clublandschaft, die Museen und Galerien, die Flaniermeilen und
870 Flohmärkte sowie das reiche gastronomische und kulturelle Angebot – all dies macht Berlin

871 auch für uns Berliner*innen so liebenswert und lebt auch in hohem Maße vom Tourismus. Die
872 Corona-Krise, durch die Millionen von Tourist*innen nicht mehr nach Berlin kommen konnten,
873 hat uns noch einmal vor Augen geführt, wie wichtig der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für
874 Berlin ist, doch ein „Weiter so“ wie bisher kann es in Berlin nicht geben.

875 Stadtverträglicher, ökologisch nachhaltiger Tourismus

876 Tourismus hat aber auch seine Schattenseiten. In vielen Kiezen der Innenstadt ist der Unmut
877 über massiv steigende Tourist*innenzahlen sehr groß. Ferienwohnungen, Lärm, Müll und
878 steigende Preise schaffen in Teilen der Stadt Herausforderungen. Für uns ist klar: Tourismus
879 wird auch nach der Pandemie ein wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Stadt sein,
880 aber wir brauchen einen stadtverträglichen Tourismus, der die Anwohnenden möglichst nicht
881 belastet und ökologisch nachhaltig ist. Mit dem Tourismuskonzept 2018+ für Berlin haben wir
882 dafür konkrete Ziele festgelegt. Touristenströme sollen stärker entzerrt werden: von den
883 Gärten der Welt in Marzahn bis zur Zitadelle Spandau – Berlin hat deutlich mehr zu bieten
884 als „Kreuzberger Nächte“. Deswegen wollen wir die touristische Infrastruktur in den
885 Außenbezirken stärken und mehr Aufmerksamkeit für weniger beachtete Sehenswürdigkeiten
886 schaffen. Mit einem Hotelentwicklungsplan wollen wir in Zukunft die innerstädtischen Bezirke
887 entlasten und eine stärkere Steuerung des Beherbergungswesens erreichen. Große Ziele
888 verlangen ein beherztes Anpacken. Deswegen haben wir angefangen, VisitBerlin von einer
889 Marketingagentur zu einer gestaltenden Akteur*in umzubauen, die Impulse für einen
890 nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus setzt – und zwar in enger Zusammenarbeit mit
891 den Bezirken. So haben wir einen Bürger*innenbeirat ins Leben gerufen, um die Berliner*innen
892 aus den verschiedenen Bezirken besser bei der Umsetzung des neuen Tourismuskonzeptes
893 einzubinden. Außerdem wurden den Bezirken mehr finanzielle Mittel an die Hand gegeben, um
894 vor Ort gezielt Maßnahmen umsetzen zu können.

895 Stärkere Reinigung von Parks und Straßen

896 Beliebte Parks, Straßenzüge und Kieze leiden unter einem erhöhten Müllaufkommen. Deswegen
897 haben wir die Parkpflege personell verstärkt und sichergestellt, dass die BSR viele Berliner
898 Parks, wie zum Beispiel den Görlitzer Park, regelmäßig und stärker reinigt. Das kostet viel
899 Geld, stößt aber auf sehr viel Zuspruch in den Nachbarschaften. Gerade Orte mit hohem
900 Touristenaufkommen oder viel Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt –
901 es ist nicht gerecht, die Anwohnenden mit den Mehrkosten dafür alleinzulassen.

902 City-Tax und der Fonds „Ökologischer Tourismus“

903 Den Tourismus in Berlin wollen wir ökologischer und nachhaltiger gestalten. Dazu wollen wir
904 den Fonds „Ökologischer Tourismus“ einrichten. Dieser soll Hotels, Restaurants und
905 touristische Einrichtungen dabei unterstützen, ihren Ressourcenverbrauch zu verringern, ihre
906 Energieeffizienz zu steigern und Barrierefreiheit zu ermöglichen. Mit der Förderung des
907 ersten Solarschiffes – eines emissionsfreien Ausflugsdampfers auf der Spree – haben wir
908 gezeigt, wie ökologischer Wassertourismus in Berlin aussehen kann. Wir wollen den Einsatz
909 solcher Solarschiffe zukünftig noch stärker fördern. Außerdem möchten wir die Einnahmen aus
910 der Berliner City-Tax stärker für die Gestaltung hin zu einem stadtverträglichen und
911 ökologischen Tourismus nutzen.

912 Jetzt ganz konkret: Bündnisgrüne Projekte für die Zukunft Berlins

913 1. Berlins Dächer werden Solarkraftwerke

914 Berlin kann 25 Prozent der Stromerzeugung aus Solarenergie decken – wir wollen das bis 2035
915 schaffen. Auf Neubauten machen wir eine Solaranlage zur Pflicht. Bis 2030 sollen
916 berlineigene Gebäude wie Schulen oder Ämter standardmäßig mit Solaranlagen ausgestattet

917 werden. Mit der Solardachbörse wollen wir erreichen, dass Hauseigentümer*innen ihr Dach zur
918 Verfügung stellen, um es in ein Solarkraftwerk umzuwandeln.

919 2. Eine Stadt ohne Müll

920 Ob Straßen, Parks oder Spielplätze – wir wollen eine saubere Stadt. Dazu wollen wir den
921 Reinigungstakt in den besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die
922 Anwohnenden zu erhöhen. Wir werden mehr Sperrmüll-Abgabe-Stellen einrichten, um die Wege zu
923 verkürzen. Besonders viel besuchte Parks und Spielplätze sollen regelmäßig von der BSR
924 gereinigt werden. Am besten ist es aber, wenn Müll erst gar nicht entsteht, und ein langes
925 Leben für Geräte schützt das Klima. Deshalb werden wir Pfandsysteme, zum Beispiel beim Essen
926 to go, stärker fördern.

927 3. Ökologische Stadtquartiere der Zukunft – Bauwende umsetzen

928 Aus anderen Städten kennen wir leuchtende Beispiele des ökologischen Bauens und der
929 nachhaltigen Stadtentwicklung – seien es auf Balkonen wachsende Bäume, Ökobaustoffe, wie zum
930 Beispiel Holz, Lehm, Stroh und Recyclingbeton, oder Sportflächen, die Versickerung von
931 Regenwasser zulassen. Wir wollen die Bauwende umsetzen. Um dies zu erreichen, wollen wir
932 Berlin als „Schwammstadt“ bauen und multifunktionale Räume schaffen. Um Impulse dafür zu
933 setzen, wollen wir eine internationale Bauausstellung bis 2026 in allen Berliner
934 Stadtquartieren initiieren. Wir tun dies zusammen mit Brandenburg und setzen Impulse für
935 eine ökologische und soziale Stadtplanung sowie das nachhaltige Baugewerbe und schaffen
936 klimaresilienten Wohnraum in bestehenden Kiezen und neuen Stadtquartieren.

937 4. Autofreie Kieze in ganz Berlin

938 Wir wollen Autos aus Straßenzügen und Kiezen rausholen und Platz schaffen für das Leben –
939 für Kinder, Kultur und Natur. Weniger Abgase und Lärm, mehr Platz zum Spielen und Flanieren.
940 An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht und weitere Straßen werden folgen. Um Kieze
941 vom Durchgangsverkehr zu befreien, wollen wir auch in der nächsten Legislatur viele neue
942 Kiezblocks schaffen.

943 5. Die Taktzahl erhöhen – Bus und Bahn ausbauen

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