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

| | |
|---|---|
| Gremium: | LaVo |
| Beschlussdatum: | 10.12.2020 |
| Tagesordnungspunkt: | K-2 Kapitel 2 |

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

In den vergangenen Jahren folgte ein Hitzesommer auf den nächsten. Berlins Bäume und Pflanzen leiden massiv unter der Trockenheit und den hohen Temperaturen. Das Nahrungsangebot für Insekten, Vögel und Säugetiere wird spürbar weniger. Menschen leiden unter gesundheitlichen Problemen – besonders Ältere, kleine Kinder und sozial Benachteiligte. Diese extremen Wetterlagen werden noch stärker zunehmen. Es ist deshalb zentral, Berlin fit für die Klimakrise zu machen und auch auf Klimaanpassung zu setzen. Wir wollen den Umbau Berlins vorantreiben: zu einer Metropole, in der ökologische Verantwortung, moderne Infrastruktur und eine gute Grundversorgung für alle keine Gegensätze sind, sondern Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Noch ist Berlin eine der grünsten Metropolen Europas. Parks, Wälder und Seen bringen Lebensqualität und schaffen ein angenehmes Stadtklima. Sie kühlen in heißen Sommern unsere Stadt, sind Lebensraum für viele Tiere und binden $CO_2$. Doch auch diese wichtige Stadtnatur ist durch die Erderwärmung gefährdet. Die Klimakrise ist eine reale Gefahr für unsere Existenzgrundlage auf diesem Planeten. Das Zeitfenster, sie ganz abzuwenden, haben wir bereits verpasst. Aber noch können wir die schlimmsten Folgen abmildern. Dafür müssen wir jetzt handeln!

## Klimaneutrales Berlin

Berlin muss und wird seinen Beitrag leisten, die Ziele des Pariser Klimaabkommens einzuhalten. Dafür ist es notwendig, auf den 1,5-Grad-Pfad zu kommen. Deshalb haben wir Grüne in den letzten Jahren in der rot-rot-grünen Koalition – auch gegen Widerstände – eine ambitionierte Klimapolitik eingefordert und vorangebracht. Der Aufholbedarf war groß, nachdem die Klimapolitik in Berlin zuvor ein politisches Nischendasein gefristet hatte. Wir haben zwei von vier Kohlekraftwerken abgeschaltet und dafür gesorgt, dass Berlin als erstes Bundesland die Klimanotlage ausgerufen hat. Wir wollen die gesetzlichen Grundlagen schaffen, um auch auf den Dächern der Stadt zu 100 Prozent auf erneuerbare Energien umzusteigen. Zukünftig soll auf allen Neubauten verpflichtend eine Solaranlage installiert werden. Die Berliner Stadtwerke werden für fast alle Bezirke Solarpakete schnüren, haben die Kälte- und Wärmeversorgung der Urban Tech Republic übernommen und mit dem größten in Berlin-Brandenburg genehmigten Windpark Albertshof erneuerbare Energien für 30.000 Haushalte ans Netz genommen. Der vollständige Rückkauf des Berliner Stromnetzes beendet nicht nur einen jahrelangen Rechtsstreit, sondern ermöglicht endlich gezielte Investitionen in die Infrastruktur der Energiewende der Stadt. Um den hohen $CO_2$-Ausstoß im Gebäudebestand deutlich zu reduzieren, haben wir ein neues Sanierungsförderprogramm entwickelt und die gesetzliche Grundlage für eine klimaschonende Wärmeversorgung geschaffen. Wir setzen den ambitionierten Ausbau der erneuerbaren Energien sozial gerecht fort, damit wir bis spätestens 2030 alle Kohlekraftwerke in Berlin vom Netz nehmen können und Berlin somit auf den 1,5-Grad-Pfad bringen.

## Verkehrswende: der Mensch im Mittelpunkt

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

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

Anstatt Verkehrswege nur für Autos zu planen, stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt der städtischen Mobilitätsplanung. Dies schützt nicht nur das Klima, sondern nimmt auch alle Berliner*innen in den Blick, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen, denn sie sind besonders auf einen attraktiven ÖPNV sowie auf gute Rad- und Fußwege angewiesen. Dafür haben wir Grüne ein bundesweit einmaliges Mobilitätsgesetz verabschiedet, um den Verkehr, zweitgrößten Verursacher von $CO_2$ in der Stadt, emissionsärmer, leiser und sicherer zu machen. Wir haben damit gesetzlich sichergestellt, dass bei der Planung von Verkehrsstraßen, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel vor dem Autoverkehr zu berücksichtigen sind. Viele Berliner*innen sind bereits auf das Fahrrad und den ÖPNV umgestiegen. Das liegt nicht nur an der wachsenden Anzahl von Radwegen in der Stadt, sondern auch daran, dass die neuen Radwege wesentlich breiter und sicherer sind. Schließlich haben wir damit begonnen, die begrenzten Flächen in der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals ausschließlich Autos vorbehalten waren, für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geöffnet haben. An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht, viele andere Straßen werden bald schon folgen – egal ob temporär oder dauerhaft.

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

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

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

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

Berlins Stadtgrün sichern

Berlin muss nicht nur $CO_2$-Emissionen einsparen, es muss auch sein Stadtgrün auf die bereits akuten Folgen des Klimawandels vorbereiten. Ansonsten werden unsere Lebensgrundlagen, unsere Gesundheit und auch unser Stadtgrün und die Stadtnatur massiv in Mitleidenschaft gezogen. Deshalb ist der Umbau Berlins zu einer resilienten – widerstandsfähigen – Stadt nicht nur eine Frage moderner Häuser, Transportwege und moderner Wirtschaft, sondern auch eine Frage der Gesundheit. Bereits jetzt ist absehbar, dass wir in Zukunft mit noch weniger Regen und längeren Hitzeperioden zu kämpfen haben werden. Deshalb müssen Flächen entsiegelt werden, damit der wenige Regen vor allem dort nutzbar gemacht werden kann, wo er fehlt. Die Gründung der Regenwasseragentur war dafür ein erster wichtiger Schritt. Mit dem Programm „1.000 Grüne Dächer“ oder dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm werden bis auf die zivilgesellschaftliche Ebene der Ausbau des Stadtgrüns und der Klimaschutz gefördert. Mit der „Charta Stadtgrün“ haben wir einen Plan vorgelegt, wie zukünftig die Grünflächenentwicklung in der Stadt aussehen soll. Jahrzehntelang wurde die Grünpflege in Berlin finanziell und personell ausgeblutet. Damit haben wir Schluss gemacht und die Mittel für die Baum- und Parkpflege massiv erhöht. Durch die Stadtbaumkampagne konnten 10.000 zusätzliche Straßenbäume in Berlin gepflanzt werden. Mit dem Kleingartenentwicklungsplan 2030 haben wir fast alle Kleingärten für die kommenden Jahre geschützt und wir werden uns auch darüber hinaus für ihren Erhalt einsetzen.

## 2.1 Klimaneutrales Berlin. Wir machen den Weg frei

Wir meinen es ernst mit dem Klimaschutz. Die Ausrufung der Klimanotlage, das Abschalten von zwei Berliner Kohlekraftwerken und der Einstieg in eine konsequente Verkehrswende waren erste wichtige Schritte. Doch es bleibt keine Zeit, sich auf diesen Erfolgen auszuruhen. Wir streiten weiterhin dafür, Berlin auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen und die Pariser Klimaziele zu erreichen. Klimaschutz muss deshalb Verfassungsrang in unserer Stadt bekommen. In der kommenden Wahlperiode werden wir uns in Verhandlungen dafür einsetzen, mindestens ein weiteres Kohlekraftwerk abzuschalten und dadurch jährlich fast eine halbe Million Tonnen $CO_2$ einzusparen, bis 2030 sollen alle Kohlekraftwerke vom Netz gehen. Die energetische Gebäudesanierung wollen wir deutlich ausbauen. Die Berliner Stadtwerke werden weiterwachsen und der zentrale Dienstleister für Energie- und Quartiersprojekte des Landes und der Bezirke werden.

Solar auf allen Dächern – die Energiewende in Berlin umsetzen

Damit Berlin seine $CO_2$-Emissionen radikal reduzieren kann, brauchen wir die Energiewende. Das größte Potential liegt dabei im Ausbau der Solarenergie auf Dächern und an Fassaden Berlins. Die Stadt kann dadurch ihren Anteil von derzeit 1 Prozent Solarstrom auf knapp 25 Prozent bis 2035 erhöhen. Wir wollen gesetzlich festschreiben, dass der Einbau von Solaranlagen zur Strom- und Wärmegewinnung bei Neubauten verpflichtend wird. Die Stadtwerke Berlin werden für alle geeigneten bezirklichen Bestandsgebäude Solarpakete sowie Photovoltaik-Lösungen für neue Quartiere und Neubauprojekte anbieten und umsetzen. Bis 2030 sollen alle öffentlichen Gebäude, auf denen das möglich und sinnvoll ist, mit Solaranlagen ausgestattet sein. Mit der Gründung des „SolarZentrums Berlin“ haben wir bereits die Beratung und den Austausch zur Solarwende massiv gefördert. Die digitale Plattform Solardachbörse wollen wir weiter stärken, so dass nicht genutzte Dächer für den Aufbau von

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

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

Gebäude- und Wärmesektor klimaneutral machen

Die Hälfte aller klimaschädlichen Emissionen Berlins fallen im Gebäude- und Wärmesektor an. Hier wollen wir den Treibhausgasausstoß der Hauptstadt massiv reduzieren. Dazu soll die kohlebetriebene Fernwärmeerzeugung beendet werden. Wir halten am Ziel fest, die Kraftwerke bis 2035 komplett auf klimafreundliche Energieerzeugung umzustellen. Neben der Fernwärme sollen auch andere Formen der Wärmeerzeugung klimaneutral werden. Den Umbau von Gas- und Ölkesseln auf klimafreundliche Heizungsanlagen, wie Solarthermie oder Wärmepumpen, wollen wir stärker fördern. Auf Bundesebene wollen wir uns dafür einsetzen, dass der Einbau von neuen Ölkesseln verboten wird. Unser Ziel ist es, örtlich erzeugte Wärme aus verschiedenen regenerativen Quellen in ein Nahwärmenetz einzuspeisen und lokal zu verteilen. Den rechtlichen Rahmen hierfür soll das Berliner Erneuerbare-Wärme-Gesetz bieten. In diesem Zusammenhang wollen wir gleichzeitig einen sozial-ökologischen Sanierungsfahrplan einführen. Wir setzen dabei auch auf lokale Wärmeerzeugung in Berlins Kiezen und geben regenerativen Quellen bei der Einspeisung einen Vorrang. Dem zugrunde liegt eine berlinweite Wärmeplanung. Sie ist ein wichtiges Instrument, um Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele zu ergreifen und dabei Aktivitäten verschiedener Akteur*innen zu koordinieren. Mit einem stetig wachsenden $CO_2$-Preis werden zudem Netzbetreibende, die auf fossile Brennstoffe setzen, stärker in die Pflicht genommen.

Um die Klimaziele Berlins zu erreichen, müssen wir noch stärker die energetische Sanierung von Gebäuden voranbringen. Auch hier gibt es große $CO_2$-Einsparpotentiale. Allerdings ist nicht hinnehmbar, dass Modernisierungskosten, wie derzeit im Bundesmietrecht vorgesehen, komplett auf Mieter*innen abgewälzt werden. Das schafft keine Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen und befördert soziale Verdrängung. Stattdessen setzen wir uns für eine faire Kostenverteilung im Sinne eines Drittelmodells zwischen den Mieter*innen, den Vermieter*innen und der öffentlichen Hand ein. Für Mieter*innen soll die Warmmiete durch sinkende Energiekosten neutral bleiben. Die höhere Kaltmiete sollte sich durch niedrigere Energiekosten wieder ausgleichen. Dazu bedarf es jedoch einer Änderung der energetischen Modernisierungsumlage auf Bundesebene und einer stärkeren Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen hier in Berlin. Mit dem Bauinformationszentrum wollen wir einen Anlaufpunkt für Immobilienbesitzende wie auch Mieter*innen schaffen, die sich hier informieren können.

Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe machen – das Berliner Klima-Budget

Für die Berliner Verwaltungen muss Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe werden. Wir wollen, dass jeder Bereich feste Vorgaben für seine jährlichen Treibhausgas-Einsparungen erhält und damit politische Entscheidungen stärker an die Klimaziele knüpfen. Werden die jeweiligen Ziele verfehlt, muss nachgesteuert und die vorgegebene $CO_2$-Reduktion durch andere Maßnahmen umgesetzt werden. Damit wird auch offengelegt, welche öffentlichen Ausgaben besonders klimaschädlich sind. Die entsprechenden Mittel müssen dann umgewidmet werden.

Darüber hinaus wollen wir alle neuen Gesetze und Maßnahmen unter einen Klimavorbehalt stellen. Das Klima-Budget ermöglicht einen zeitnahen und für alle transparenten Überblick über den aktuellen Stand der Berliner $CO_2$-Emissionen. Mithilfe dieser Daten kann genau ermittelt werden, ob der vereinbarte Einsparpfad eingehalten wird und welchen Anteil die verschiedenen Sektoren daran haben. Den Berliner Klimaschutzrat wollen wir stärken und ihm die Möglichkeit einräumen, rechtzeitig eine Überarbeitung von klimaschädlichen Entscheidungen einzufordern und zu überprüfen, ob Fachverwaltungen und Bezirke ihre Klimaschutz-Vorgaben einhalten. Darüber hinaus wollen wir die Zivilgesellschaft noch stärker in klimapolitische Entscheidungen des Landes einbeziehen und dafür einen Klimabürger*innen-Rat gründen. Das Berliner Energie- und Klimaprogramm (BEK) werden wir ausbauen und dafür sorgen, dass die zur Verfügung gestellten Mittel noch besser genutzt werden können.

Klimaschutz in den Bezirken

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

## 2.2 Berlin summt und brummt: Stadtgrün und Artenvielfalt schützen

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

Stadtgrün erhalten und aufforsten

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

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

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

Berlin: bestäuberfreundlich und artenreich

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

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

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

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

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

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

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

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

20 Prozent Berlins werden zum Landschaftsschutzgebiet

Doch nicht nur in den Kiezen soll es grüner werden. Wir brauchen auch große Freiflächen, in denen sich Flora und Fauna ungestört entwickeln können und wir Menschen uns erholen. Momentan sind fast alle größeren Erholungslandschaften als Landschaftsschutzgebiet gesichert, das sind über 14 Prozent der Landesfläche. Wir wollen weitere Naturgebiete schützen, indem wir sie zu Landschaftsschutzgebieten aufwerten. Damit soll der Anteil auf 20 Prozent der Landesfläche steigen. Zudem sollen mindestens vier Prozent der Landesfläche zukünftig völlig unter Naturschutz stehen. Die Berliner Wälder wollen wir gezielt aufforsten und sie durch mehr Mischwald besser vor der Klimakrise schützen. Gleichzeitig müssen die Berliner Moore, ein wichtiger $CO_2$-Speicher, dringend vor dem Austrocknen bewahrt und durch ein ambitioniertes Moorschutzprogramm wieder renaturiert werden. Auch unsere Seen wollen wir schützen. Damit das Grün in unserer Stadt stetig weiterwächst, wollen wir die bestehenden Aufkauffonds ausweiten und Flächen ankaufen, die ausschließlich für Flora und Fauna reserviert bleiben. Das von uns in der aktuellen R2G-Koalition durchgesetzte Projekt „Einstellung von Naturranger*innen und Parkmanager*innen“ wollen wir verstetigen. Außerdem stehen wir weiter zum Erhalt des Tempelhofer Feldes als einer der größten und wichtigsten Grünflächen Berlins. Wir werden die Wasserrahmenrichtlinie der EU, die das Ziel des Biotopverbundes im Blick hat, endlich umsetzen. Wir wollen auch den Nutzungsdruck auf Berliner Gewässer reduzieren und besser regeln. Die Friedhofsflächen sind für die Stadtnatur wertvolle Orte, die wir weiterhin schützen werden.

Eine Stadt ohne Müll

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

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

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

Bildung für nachhaltige Entwicklung

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

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

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

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

Klimaneutrales und nachhaltiges Bauen

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

Grüner bauen – Tier- und Artenschutz im Städtebau verankern

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

Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes

Der öffentliche Gebäudebestand soll durch energetische Modernisierung klimaneutral werden. Um dies umzusetzen, wollen wir, dass alle Berliner Institutionen des Landes Berlin, die Bezirke und alle landeseigenen Unternehmen Kosten- und Maßnahmenpläne aufstellen, die darlegen, wie ihr Gebäudebestand bis 2035 so umgebaut werden kann, dass er weitestgehend $CO_2$-neutral wird. Die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) und die Bezirke wollen wir mit deutlich mehr Finanzmitteln für die Planung und Umsetzung von energetischen Sanierungsmaßnahmen ausstatten. In die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften wollen wir ebenfalls verbindliche ökologische Kosten- und Maßnahmenpläne mit jährlichen Ziel- und Vergütungsvereinbarungen aufnehmen.

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

## Stadtquartiere der Zukunft

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

## Mitbestimmung in aktiven Nachbarschaften

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

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

## Die Zeit der Shopping-Malls ist vorbei

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

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

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

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

### Dichte Taktfolge – Bus und Bahn kommen

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

### Ein Drittel mehr Tramstrecken in Berlin

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

### Ausbau von U-, S- und Regionalbahn

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

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

Die Hauptstadtregion im Blick – Ausbau der Verbindungen ins Umland

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

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

Barrierefreiheit – Bus und Bahn für alle

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

Finanzierung – günstige Ticketpreise sichern und Mittel für Investitionen generieren

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

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

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

Teilen statt besitzen – neue Mobilität für ganz Berlin

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

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

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

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

Verkehrswende ist Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit

Die Verkehrswende ist notwendig, damit Berlin seine Klimaschutzziele erreicht und die Berliner*innen bequem und klimafreundlich unterwegs sein können. Doch sie schafft auch mehr Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit am öffentlichen Raum. Der Verkehr ist, neben seinen hohen $CO_2$-Emissionen, auch einer der größten Verursacher von Lärm und von Luftschadstoffen wie Feinstaub. Besonders ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit geringen Einkommen, die häufig an den großen Hauptstraßen und in dichten Wohnquartieren wohnen, leiden überproportional unter diesen Umweltbelastungen. Gerade in der Corona-Pandemie wurde deutlich, wie wichtig die Verkehrswende ist. So zeigt eine Studie des Max-Planck-Institutes, dass in Deutschland 26 Prozent der Covid-19-Todesfälle auf die gesundheitlichen Auswirkungen der schlechten Luftqualität zurückzuführen sein könnten. Deshalb ist die Verkehrswende nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz, sondern ein Gewinn an Lebensqualität für alle Berliner*innen. Wer sich kein Eigenheim mit Garten leisten kann, profitiert besonders von dieser Entwicklung.

Weniger Autos und keine fossilen Verbrenner mehr – in ganz Berlin

Die klima- und gesundheitsschädlichen fossilen Verbrenner sollen bis 2030 aus der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden Autos fahren emissionsfrei, somit wird der Verkehr komplett $CO_2$-frei. Schon heute sind Elektroautos vielfach eine sinnvolle Alternative zum Verbrennungsmotor. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektroautos und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche Ladepunkte in der Stadt aufgebaut sein. Damit wäre Berlin deutschlandweit Spitzenreiter. Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Klar ist: Manche Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen,

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

Fuß- und Radverkehr ausbauen

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

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

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

Verkehrssicherheit – Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte

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

Platz zum Leben statt Parkplatz

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

Wirtschaftsverkehr emissionsfrei und sicher machen

Berlins Wirtschaft ist abhängig von zuverlässigen Lieferketten. Wir wollen die Voraussetzungen schaffen, dass diese Lieferketten zukünftig vor allem klimafreundlich auf die Schiene oder das Schiff verlagert werden können. Dazu wollen wir in Abstimmung mit dem Land Brandenburg ein Konzept entwickeln, um die Anbindung von Wirtschaftszentren an den Schienenverkehr und unsere Häfen zu verbessern. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile wollen wir so weit wie möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder und Elektrolieferfahrzeuge verlagern. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf MicroHubs, damit Güter von Logistikzentren mit $CO_2$-neutralen Kleinfahrzeugen klimafreundlich und kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel Handwerker*innen auf Fahrzeuge angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche Förderprogramm für Elektrokleintransporter fortsetzen und ausweiten, um einen emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den Weg zu bringen.

Lärmschutz und Klimaschutz verbinden, Flugverkehr reduzieren

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

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

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

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

Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus einem Umkreis

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

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

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

„LebensMittelPunkt“ in ganz Berlin

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

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

Ein „Food-Campus" zur Lebensmittelbildung

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

Lebensmittelverschwendung beenden und Lebensmittelbetrug bekämpfen

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

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

## 2.7 Tierschutz stärken – lebenswerte Stadt für jedes Lebewesen

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

Tierschutz besser finanzieren, Heimtierhaltung besser regulieren

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

Massentierhaltung beenden

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

Jagdgesetz überarbeiten

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

Keine Wildtiere im Zirkus

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

Tierversuche durch Alternativmethoden ersetzen

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

## 2.8 Berlins Tourismus ökologisch und nachhaltig weiterentwickeln

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

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

Stadtverträglicher, ökologisch nachhaltiger Tourismus

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

Stärkere Reinigung von Parks und Straßen

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

City-Tax und der Fonds „Ökologischer Tourismus"

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

Jetzt ganz konkret: Bündnisgrüne Projekte für die Zukunft Berlins

1. Berlins Dächer werden Solarkraftwerke

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

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

2. Eine Stadt ohne Müll

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

3. Ökologische Stadtquartiere der Zukunft – Bauwende umsetzen

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

4. Autofreie Kieze in ganz Berlin

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

5. Die Taktzahl erhöhen – Bus und Bahn ausbauen

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