

A2 K-2 Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Antragsteller*in: Yannick Brugger (KV Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg)

Text

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

20 Klimaneutrales Berlin

21 Berlin muss und wird seinen Beitrag leisten, die Ziele des Pariser
22 Klimaabkommens einzuhalten. Dafür ist es notwendig, auf den 1,5-Grad-Pfad zu
23 kommen. Deshalb haben wir Grüne in den letzten Jahren in der rot-rot-grünen
24 Koalition – auch gegen Widerstände – eine ambitionierte Klimapolitik
25 eingefordert und vorgebracht. Der Aufholbedarf war groß, nachdem die
26 Klimapolitik in Berlin zuvor ein politisches Nischendasein gefristet hatte. Wir
27 haben zwei von vier Kohlekraftwerken abgeschaltet und dafür gesorgt, dass Berlin
28 als erstes Bundesland die Klimanotlage ausgerufen hat. Wir wollen die
29 gesetzlichen Grundlagen schaffen, um auch auf den Dächern der Stadt zu 100
30 Prozent auf erneuerbare Energien umzusteigen. Zukünftig soll auf allen Neubauten
31 verpflichtend eine Solaranlage installiert werden. Die Berliner Stadtwerke
32 werden für fast alle Bezirke Solarpakete schnüren, haben die Kälte- und
33 Wärmeversorgung der Urban Tech Republic übernommen und mit dem größten in
34 Berlin-Brandenburg genehmigten Windpark Albertshof erneuerbare Energien für
35 30.000 Haushalte ans Netz genommen. Der vollständige Rückkauf des Berliner
36 Stromnetzes beendet nicht nur einen jahrelangen Rechtsstreit, sondern ermöglicht
37 endlich gezielte Investitionen in die Infrastruktur der Energiewende der Stadt.
38 Um den hohen CO₂-Ausstoß im Gebäudebestand deutlich zu reduzieren, haben wir ein
39 neues Sanierungsförderprogramm entwickelt und die gesetzliche Grundlage für eine
40 klimaschonende Wärmeversorgung geschaffen. Wir setzen den ambitionierten Ausbau
41 der erneuerbaren Energien sozial gerecht fort, damit wir bis spätestens 2030
42 alle Kohlekraftwerke in Berlin vom Netz nehmen können und Berlin somit auf den
43 1,5-Grad-Pfad bringen.

44 Verkehrswende: der Mensch im Mittelpunkt

45 Mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an jeden
46 Ort der Stadt zu gelangen macht Berlin zu einer lebenswerten Metropole. Deshalb
47 ist unser Ziel, dass alle Menschen in Berlin rasch, bequem und klimaneutral
48 unterwegs sein können. Je mehr Menschen kein eigenes Auto mehr brauchen, desto
49 mehr Platz bleibt für diejenigen, die nicht auf ihr Auto verzichten können.

50 Anstatt Verkehrswege nur für Autos zu planen, stellen wir den Menschen in den
51 Mittelpunkt der städtischen Mobilitätsplanung. Dies schützt nicht nur das Klima,
52 sondern nimmt auch alle Berliner*innen in den Blick, die sich kein eigenes Auto
53 leisten können oder wollen, denn sie sind besonders auf einen attraktiven ÖPNV
54 sowie auf gute Rad- und Fußwege angewiesen. Dafür haben wir Grüne ein bundesweit
55 einmaliges Mobilitätsgesetz verabschiedet, um den Verkehr, zweitgrößten
56 Verursacher von CO₂ in der Stadt, emissionsärmer, leiser und sicherer zu machen.

57 Wir haben damit gesetzlich sichergestellt, dass bei der Planung von
58 Verkehrsstraßen, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel vor dem Autoverkehr zu
59 berücksichtigen sind. Viele Berliner*innen sind bereits auf das Fahrrad und den
60 ÖPNV umgestiegen. Das liegt nicht nur an der wachsenden Anzahl von Radwegen in
61 der Stadt, sondern auch daran, dass die neuen Radwege wesentlich breiter und
62 sicherer sind. Schließlich haben wir damit begonnen, die begrenzten Flächen in
63 der Stadt gerechter zu verteilen, indem wir Straßenräume, die vormals
64 ausschließlich Autos vorbehalten waren, für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
65 geöffnet haben. An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht, viele andere
66 Straßen werden bald schon folgen – egal ob temporär oder dauerhaft.

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

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

92 Die von uns angestoßene Verkehrswende schafft mehr Teilhabegerechtigkeit, indem
93 mehr Bewegungsfreiheit in der Stadt ermöglicht wird. Wenn wir Alternativen zum
94 Auto ausbauen, profitieren auch die, die auf das Auto angewiesen sind. Dennoch
95 hat das Auto mit fossilem Verbrennungsmotor in der Stadt keine Zukunft, zu hoch
96 sind die Schadstoffbelastung, der Flächenverbrauch und die Lärmemission. Deshalb
97 wollen wir bis spätestens 2030 die Innenstadt zu einer Null-Emissions-Zone
98 umgestalten, in die weitestgehend keine Fahrzeuge mit fossilem Verbrennungsmotor
99 mehr fahren dürfen und die wir sukzessive auf weitere Teile Berlins ausdehnen
100 wollen. Den Umstieg auf klimaneutrale Mobilität und klimaneutrale Antriebe
101 wollen wir, soweit Mehrkosten entstehen, für diejenigen sozial abfedern, die aus
102 gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Gründen auf ein Auto in der Stadt
103 angewiesen sind.

104 Berlins Stadtgrün sichern

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

126 2.1 Klimaneutrales Berlin. Wir machen den Weg frei

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

139 Solar auf allen Dächern – die Energiewende in Berlin umsetzen

140 Damit Berlin seine CO₂-Emissionen radikal reduzieren kann, brauchen wir die
141 Energiewende. Das größte Potential liegt dabei im Ausbau der Solarenergie auf
142 Dächern und an Fassaden Berlins. Die Stadt kann dadurch ihren Anteil von derzeit
143 1 Prozent Solarstrom auf knapp 25 Prozent bis 2035 erhöhen. Wir wollen
144 gesetzlich festschreiben, dass der Einbau von Solaranlagen zur Strom- und
145 Wärmeengewinnung bei Neubauten verpflichtend wird. Die Stadtwerke Berlin werden
146 für alle geeigneten bezirklichen Bestandsgebäude Solarpakete sowie Photovoltaik-
147 Lösungen für neue Quartiere und Neubauprojekte anbieten und umsetzen. Bis 2030
148 sollen alle öffentlichen Gebäude, auf denen das möglich und sinnvoll ist, mit
149 Solaranlagen ausgestattet sein. Mit der Gründung des „SolarZentrums Berlin“
150 haben wir bereits die Beratung und den Austausch zur Solarwende massiv
151 gefördert. Die digitale Plattform Solardachbörse wollen wir weiter stärken, so
152 dass nicht genutzte Dächer für den Aufbau von Solaranlagen zur Verfügung
153 gestellt werden können. Das erfolgreiche Energiespeicherprogramm wollen wir
154 fortführen und weiter ausbauen, denn gerade bei Ein- und Zweifamilienhäusern
155 sind Speicher die sinnvolle Ergänzung zur Photovoltaik-Anlage auf dem Dach.

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

162 Gebäude- und Wärmesektor klimaneutral machen

163 Die Hälfte aller klimaschädlichen Emissionen Berlins fallen im Gebäude- und
164 Wärmesektor an. Hier wollen wir den Treibhausgasausstoß der Hauptstadt massiv
165 reduzieren. Dazu soll die kohlebetriebene Fernwärmeerzeugung beendet werden. Wir
166 halten am Ziel fest, die Kraftwerke bis 2035 komplett auf klimafreundliche
167 Energieerzeugung umzustellen. Neben der Fernwärme sollen auch andere Formen der
168 Wärmeerzeugung klimaneutral werden. Den Umbau von Gas- und Ölkesseln auf
169 klimafreundliche Heizungsanlagen, wie Solarthermie oder Wärmepumpen, wollen wir
170 stärker fördern. Auf Bundesebene wollen wir uns dafür einsetzen, dass der Einbau
171 von neuen Ölkesseln verboten wird. Unser Ziel ist es, örtlich erzeugte Wärme aus
172 verschiedenen regenerativen Quellen in ein Nahwärmenetz einzuspeisen und lokal
173 zu verteilen. Den rechtlichen Rahmen hierfür soll das Berliner Erneuerbare-
174 Wärme-Gesetz bieten. In diesem Zusammenhang wollen wir gleichzeitig einen
175 sozial-ökologischen Sanierungsfahrplan einführen. Wir setzen dabei auch auf
176 lokale Wärmeerzeugung in Berlins Kiezen und geben regenerativen Quellen bei der
177 Einspeisung einen Vorrang. Dem zugrunde liegt eine berlinweite Wärmeplanung. Sie
178 ist ein wichtiges Instrument, um Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele
179 zu ergreifen und dabei Aktivitäten verschiedener Akteur*innen zu koordinieren.
180 Mit einem stetig wachsenden CO₂-Preis werden zudem Netzbetreibende, die auf
181 fossile Brennstoffe setzen, stärker in die Pflicht genommen.

182 Um die Klimaziele Berlins zu erreichen, müssen wir noch stärker die energetische
183 Sanierung von Gebäuden voranbringen. Auch hier gibt es große CO₂-
184 Einsparpotentiale. Allerdings ist nicht hinnehmbar, dass Modernisierungskosten,
185 wie derzeit im Bundesmietrecht vorgesehen, komplett auf Mieter*innen abgewälzt
186 werden. Das schafft keine Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen und befördert
187 soziale Verdrängung. Stattdessen setzen wir uns für eine faire Kostenverteilung

188 im Sinne eines Drittelmodells zwischen den Mieter*innen, den Vermieter*innen und
189 der öffentlichen Hand ein. Für Mieter*innen soll die Warmmiete durch sinkende
190 Energiekosten neutral bleiben. Die höhere Kaltmiete sollte sich durch niedrigere
191 Energiekosten wieder ausgleichen. Dazu bedarf es jedoch einer Änderung der
192 energetischen Modernisierungsumlage auf Bundesebene und einer stärkeren
193 Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen hier in Berlin. Mit dem
194 Bauinformationszentrum wollen wir einen Anlaufpunkt für Immobilienbesitzende wie
195 auch Mieter*innen schaffen, die sich hier informieren können.

196 Klimaschutz zur Querschnittsaufgabe machen – das Berliner Klima-Budget

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

204 Darüber hinaus wollen wir alle neuen Gesetze und Maßnahmen unter einen
205 Klimavorbehalt stellen. Das Klima-Budget ermöglicht einen zeitnahen und für alle
206 transparenten Überblick über den aktuellen Stand der Berliner CO₂-Emissionen.

207 Mithilfe dieser Daten kann genau ermittelt werden, ob der vereinbarte
208 Einsparpfad eingehalten wird und welchen Anteil die verschiedenen Sektoren daran
209 haben. Den Berliner Klimaschutzrat wollen wir stärken und ihm die Möglichkeit
210 einräumen, rechtzeitig eine Überarbeitung von klimaschädlichen Entscheidungen
211 einzufordern und zu überprüfen, ob Fachverwaltungen und Bezirke ihre
212 Klimaschutz-Vorgaben einhalten. Darüber hinaus wollen wir die Zivilgesellschaft
213 noch stärker in klimapolitische Entscheidungen des Landes einbeziehen und dafür
214 einen Klimabürger*innen-Rat gründen. Das Berliner Energie- und Klimaprogramm
215 (BEK) werden wir ausbauen und dafür sorgen, dass die zur Verfügung gestellten
216 Mittel noch besser genutzt werden können.

217 Klimaschutz in den Bezirken

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

228 2.2 Berlin summt und brummt: Stadtgrün und Artenvielfalt schützen

229 In keiner anderen Metropole leben so viele Nachtigallen wie in Berlin. Damit das
230 so bleibt, müssen wir Berlins Stadtnatur schützen. Die Klimakrise ist in vollem
231 Gange und hat schon sichtbare Spuren hinterlassen. Neun von zehn Bäumen in
232 Berlin zeigen Schäden, die auf die langen Dürreperioden der letzten Jahre
233 zurückzuführen sind. Gleichzeitig finden sich immer mehr Tiere auf der Roten
234 Liste. Berlins Stadtgrün ist wertvoll, denn es ist nicht nur ein Ort der

235 Erholung, sondern auch der Artenvielfalt, Frischluftversorgung, Klimakühlung und
236 CO₂-Speicher. Ohne das Grün werden Mensch und Natur in der Stadt enorm unter der
237 Verdichtung, dem Lärm, Stress und den Folgen der Klimakrise leiden. Eine intakte
238 Natur ist kein Luxus, sondern gehört für uns zur Grundversorgung. Denn neben dem
239 Erreichen der Pariser Klimaziele wird die Klimaanpassung für unsere Stadt eine
240 der größten Herausforderungen in den kommenden Jahren sein.

241 Stadtgrün erhalten und aufforsten

242 Wir haben in den letzten Jahren massiv in die Pflege der Berliner Grünanlagen,
243 der Straßenbäume und Wälder investiert und viel für ihren Schutz getan. Durch
244 uns wurde die größte Grünbauoffensive seit langem angestoßen. In einem Dreiklang
245 aus Flächensicherung, Stärkung des Stadtgrüns und strategischem Ankauf wollen
246 wir unsere Stadt ergrünen lassen. Um dem Klimawandel die Stirn bieten zu können,
247 müssen wir diesen Einsatz verstetigen und weiter ausbauen. Wir wollen die
248 Bewässerung und das Pflanzen von Straßenbäumen ausbauen. Unser Ziel ist eine
249 grüne Null bei den Straßenbäumen: Künftig müssen jährlich mindestens genauso
250 viele Bäume gepflanzt werden, wie zum Beispiel durch Bauprojekte oder
251 Klimaschäden verschwinden. Dabei wollen wir Baumarten anpflanzen, die den
252 veränderten klimatischen Veränderungen und auch den meist schlechten Bedingungen
253 im Berliner Straßenland besser Rechnung tragen. Zusätzlich wollen wir in den
254 Bezirken Obstbäume neu pflanzen, die Schatten spenden und Berlin mehr und mehr
255 in eine „essbare Stadt“ verwandeln.

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

267 Berlin: bestäuberfreundlich und artenreich

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

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

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

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

291 Wasser kühlt die Umgebungstemperatur ab und beugt Hitzeinseln vor. Deswegen
292 wollen wir Berlin zur Schwammstadt umbauen. Wir wollen das Regenwasser speichern
293 und nutzen, statt es zu sammeln und in Kanäle abzuleiten. Das kühlt die Stadt
294 und hält die Gewässer sauber. Mit der Gründung einer Regenwasseragentur und dem
295 „1.000 Grüne Dächer“-Programm haben wir diesen Weg bereits eingeschlagen.
296 Dadurch können Starkregenereignisse leichter weggesteckt und das Wasser für
297 Dürrezeiten kann effizienter gespeichert werden. Ein Hauptproblem bleibt aber
298 die Versiegelung von Flächen durch Beton und Asphalt. Dort kann kein Wasser
299 versickern und es entstehen im Sommer schnell Hitzeinseln, die die Stadt
300 aufheizen. Wir werden gezielt Flächen wie Straßen, Parkplätze oder Schulhöfe
301 identifizieren, um sie von Beton und Asphalt zu befreien und für einen besseren
302 Regenrückhalt zu sorgen. Dazu werden wir ein landesweites Entsiegelungsprogramm
303 auflegen und eine jährliche Zielmarke festlegen. Das bestehende Programm „Grün
304 macht Schule“ wollen wir finanziell und personell deutlich aufstocken. Nach dem
305 Vorbild Wiens wollen wir in Berlin mehrere „Kühle Meilen“ etablieren. Mit mehr
306 Bäumen, Rank- und Kletterpflanzen, mit Trinkwasserbrunnen, Wasserspielen,
307 Erfrischungsmöglichkeiten für Jung und Alt sowie entsiegelten Stellen und
308 ausreichend Sitzgelegenheiten schaffen wir in den Kiezen kleine Oasen, die auch
309 der Gesundheit und dem Hitzeschutz dienen.

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

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

330 20 Prozent Berlins werden zum Landschaftsschutzgebiet

331 Doch nicht nur in den Kiezen soll es grüner werden. Wir brauchen auch große
332 Freiflächen, in denen sich Flora und Fauna ungestört entwickeln können und wir
333 Menschen uns erholen. Momentan sind fast alle größeren Erholungslandschaften als
334 Landschaftsschutzgebiet gesichert, das sind über 14 Prozent der Landesfläche.
335 Wir wollen weitere Naturgebiete schützen, indem wir sie zu
336 Landschaftsschutzgebieten aufwerten. Damit soll der Anteil auf 20 Prozent der
337 Landesfläche steigen. Zudem sollen mindestens vier Prozent der Landesfläche
338 zukünftig völlig unter Naturschutz stehen. Die Berliner Wälder wollen wir
339 gezielt aufforsten und sie durch mehr Mischwald besser vor der Klimakrise
340 schützen. Gleichzeitig müssen die Berliner Moore, ein wichtiger CO₂-Speicher,
341 dringend vor dem Austrocknen bewahrt und durch ein ambitioniertes
342 Moorschutzprogramm wieder renaturiert werden. Auch unsere Seen wollen wir
343 schützen. Damit das Grün in unserer Stadt stetig weiterwächst, wollen wir die
344 bestehenden Aufkauffonds ausweiten und Flächen ankaufen, die ausschließlich für
345 Flora und Fauna reserviert bleiben. Das von uns in der aktuellen R2G-Koalition
346 durchgesetzte Projekt „Einstellung von Naturranger*innen und Parkmanager*innen“
347 wollen wir verstetigen. Außerdem stehen wir weiter zum Erhalt des Tempelhofer
348 Feldes als einer der größten und wichtigsten Grünflächen Berlins. Wir werden die
349 Wasserrahmenrichtlinie der EU, die das Ziel des Biotopverbundes im Blick hat,
350 endlich umsetzen. Wir wollen auch den Nutzungsdruck auf Berliner Gewässer
351 reduzieren und besser regeln. Die Friedhofsflächen sind für die Stadtnatur
352 wertvolle Orte, die wir weiterhin schützen werden.

353 Eine Stadt ohne Müll

354 Den Berliner Müllbergen sagen wir den Kampf an. Berlin hat sich politisch dazu
355 verpflichtet, zu einer Zero-Waste-Stadt zu werden. Mit dem
356 Abfallwirtschaftsgesetz und der Zero-Waste-Strategie sind wir erste wichtige
357 Schritte gegangen, weitere müssen folgen. Den Bezirken wollen wir deshalb bei
358 der Pflege und Reinigung von Grünflächen und Spielplätzen noch stärker
359 finanziell unter die Arme greifen. Wir wollen den Reinigungstakt in den
360 besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei die Kosten für die Anwohnenden
361 zu erhöhen. Gerade Straßen mit hohem Touristenaufkommen oder viel
362 Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt – es ist eine Frage
363 der Gerechtigkeit, die Anwohnenden nicht mit den Mehrkosten alleinzulassen.

364 Wir wollen das Problem an der Wurzel packen und Abfall vermeiden. Daher wollen
365 wir insbesondere gegen den Verpackungswahnsinn ankämpfen und unterstützen den
366 Verkauf von unverpackten Produkten. Mit der Eröffnung der ersten Berliner
367 Gebrauchtgüterkaufhäuser haben wir wichtige Impulse gesetzt, die wir verstetigen
368 wollen. Was am Ende doch weggeschmissen wird, muss wesentlich besser recycelt
369 werden. Besonders die Rohstoffe aus Sperrmüll sollten besser wiederverwendet
370 werden, anstatt sie mit dem Restmüll zu verfeuern. Um dem illegalen Abstellen
371 von Müll auf der Straße entgegenzuwirken, wollen wir die Sperrmüllsammlung
372 dezentraler und wohnortnäher gestalten. Kaputte Haushaltsgeräte sollen nicht
373 gleich auf dem Müll landen, sondern in Repair-Cafés günstig repariert werden
374 können. Das ist nachhaltig und spart Geld. Das fördert eine längere
375 Nutzungsdauer und spart Abfall. Einen wichtigen Schritt dorthin haben wir
376 bereits unternommen: Wir haben mit der Handwerkskammer ein Netzwerk an
377 zertifizierten Reparaturbetrieben gegründet. Auch die Bioabfallsammlung wollen
378 wir weiter ausbauen, um organische Abfälle optimal, etwa für die Erzeugung von

379 Biogas, verwerten zu können. Um Müll einzusparen, wollen wir in Kantinen und im
380 Gastronomiebereich noch stärker Pfandbehälter-Systeme fördern, sowohl bei der
381 Mitnahme von Speisen als auch bei der Anlieferung von Zutaten. Einen weiteren
382 Ausbau der Berliner Müllverbrennungsanlage lehnen wir ab. Die
383 immissionsschutzrechtlich genehmigte Obergrenze zur Verbrennung des Berliner
384 Restmülls darf nicht überschritten werden.

385 Bildung für nachhaltige Entwicklung

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

400 2.3 Kiez & Co. – lebenswerte und ökologische Stadtquartiere

401 Damit das, was zusammengehört, gemeinsam wachsen kann, brauchen wir eine soziale
402 und ökologische Stadtentwicklung. Das funktioniert am besten, wenn Politik,
403 Verwaltung und Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen. Deshalb wollen wir die
404 Stadt weiter zusammen mit den Berliner*innen gestalten und den Austausch von
405 Ideen fördern, etwa durch Architekturwettbewerbe. Ein Ziel dessen kann
406 beispielsweise der weitere Umbau des Öffentlichen Raums, zu Begegnungszonen
407 sein. Plätze und Grünanlagen müssen so gestaltet sein, dass sie verschiedene
408 Nutzergruppen ansprechen und das Miteinander fördern. Um Freiflächen zu
409 erhalten, setzen wir auf intelligente Nachverdichtung und den Bau von
410 Geschosswohnungen statt auf neue Einfamilienhaussiedlungen. Wenn die Stadt
411 wächst, muss auch das Grün mitwachsen. Deshalb wollen wir Dächer und Fassaden
412 begrünen, beim Bau neuer Stadtquartiere möglichst wenig Boden versiegeln und
413 ausreichend Grünflächen ausweisen. Unsere Wohnquartiere der Zukunft, neu
414 geplante und schon bestehende, bieten Platz für Wohnen, Arbeiten, Bildung,
415 Gewerbe, Freizeit, Kultur und Naherholung. Die Wege zu Bildungs- und
416 Kultureinrichtungen, zur Naherholung und für die Versorgung sind kurz und die
417 Anbindung ist so gut, dass niemand ein Auto braucht. Das erhöht nicht nur die
418 Lebensqualität, sondern ist auch gut fürs Klima. Berlin hat viele besondere
419 Orte. Über deren Zukunft wollen wir eine Stadtdebatte führen. Den Denkmalschutz
420 und die Baukultur wollen wir weiterentwickeln.

421 Klimaneutrales und nachhaltiges Bauen

422 Der Klima- und Ressourcenschutz beginnt beim Bauen von Häusern und
423 Wohnquartieren. Wir setzen uns für ein ökologisches, klimaneutrales und
424 nachhaltiges Bauen ein. Beim Bau oder bei der Modernisierung von Häusern müssen
425 deshalb zukünftig ökologische und energieeffiziente Dämm- und Baustoffe wie
426 Hanf, Stroh, Holz, Lehm, Naturstein oder Recyclingbeton genutzt werden. Mit der

427 Verwaltungsvorschrift zur umweltfreundlichen Beschaffung haben wir hier für
428 öffentliche Bauvorhaben wichtige Weichen gestellt. Was nun folgen muss, sind
429 eine ökologisch reformierte Bauordnung und die grundlegende Modernisierung der
430 Allgemeinen Anweisung für die Vorbereitung und Durchführung von Bauaufgaben
431 Berlins (ABau). In der Bauwirtschaft soll die Kreislaufwirtschaft umgesetzt
432 werden. Das bedeutet, dass zukünftig nur noch Bauelemente und Baustoffe verbaut
433 werden, die später wiederverwendet oder recycelt werden können. Damit dem
434 Holzbau, der eine schnelle und ökologische Alternative zum konventionellen Bauen
435 ist, zum Durchbruch verholfen werden kann, wollen wir ein Holzbau-Förderprogramm
436 und eine Holzbau-Quote von mindestens 30 Prozent bei Neubauten für landeseigene
437 Betriebe und Wohnungsbaugesellschaften. Bei Schulen und Verwaltungsgebäuden soll
438 die Holzbau-Quote bei mindestens 50 Prozent liegen. Gemeinsam mit Brandenburg,
439 als großem Forstland und Holzproduktionsstandort, wollen wir ein Holzbau-Cluster
440 aufbauen. Auch beim Recyclingbeton wollen wir Mindestquoten bei allen Neubauten
441 einführen.

442 Grüner bauen – Tier- und Artenschutz im Städtebau verankern

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

452 Energetische Sanierung des öffentlichen Gebäudebestandes

453 Der öffentliche Gebäudebestand soll durch energetische Modernisierung
454 klimaneutral werden. Um dies umzusetzen, wollen wir, dass alle Berliner
455 Institutionen des Landes Berlin, die Bezirke und alle landeseigenen Unternehmen
456 Kosten- und Maßnahmenpläne aufstellen, die darlegen, wie ihr Gebäudebestand bis
457 2035 so umgebaut werden kann, dass er weitestgehend CO₂-neutral wird. Die
458 Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) und die Bezirke wollen wir mit deutlich
459 mehr Finanzmitteln für die Planung und Umsetzung von energetischen
460 Sanierungsmaßnahmen ausstatten. In die Kooperationsvereinbarung zwischen dem
461 Land Berlin und den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften wollen wir ebenfalls
462 verbindliche ökologische Kosten- und Maßnahmenpläne mit jährlichen Ziel- und
463 Vergütungsvereinbarungen aufnehmen.

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

469 Stadtquartiere der Zukunft

470 Doch Stadtentwicklung geht über die einzelnen Häuser hinaus: Wir wollen die
471 Stadtquartiere der Zukunft schaffen. Dafür planen wir gemeinsam mit Brandenburg
472 eine internationale Bauausstellung (IBA), um die großen Themen der
473 Urbanisierung, der städtebaulichen Nachhaltigkeit, der Mobilitätswende und

474 Bauwende, des Zusammenspiels von Wohnen, Gewerbe, Infrastrukturen, Grün und
475 Erholung beispielhaft und praktisch umzusetzen. Zudem wollen wir Bezirke dabei
476 unterstützen, zwei integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte für
477 Stadtumbau, Erweiterung des Baubestandes, Infrastrukturbedarfe und -standorte,
478 Klimaschutzmaßnahmen, Grün- und Straßenumbau zu entwickeln. Dies wird mit
479 Bürger*innenbeteiligung und diversitätssensiblen Mitwirkungsstrategien
480 verbunden. Neue Quartiere müssen von Anfang an gemeinwohlorientiert, autofrei,
481 klimaneutral und ressourcenschonend geplant werden. Der Bau von sozial-
482 ökologischen Modellquartieren darf nicht länger warten und muss vorangetrieben
483 werden. Mit dem neuen Quartier Tegel machen wir den Anfang – viele weitere
484 müssen schnell folgen. In jedem Stadtteil sollen sie Modell stehen für das
485 Wohnen der Zukunft.

486 Mitbestimmung in aktiven Nachbarschaften

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

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

512 Die Zeit der Shopping-Malls ist vorbei

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

520 2.4 Bus, Bahn und Sharing-Modelle – bequem durch die Hauptstadt

521 Wir Grüne haben die Verkehrswende in Berlin eingeleitet. Dabei steht für uns der
522 Umbau Berlins hin zu einer noch lebenswerteren Stadt im Mittelpunkt und
523 gleichzeitig schützen wir auch das Klima und die Gesundheit der Berliner*innen,
524 denn Lärm und Emissionen machen krank. Nach Jahrzehnten einer Politik, die das
525 Auto ins Zentrum gerückt hat, haben wir die Weichen für eine zukunftsfähige
526 Verkehrspolitik gestellt, die emissionsfrei, sicher und leise ist und allen
527 Zugang zur Mobilität ermöglicht. Die Grundlage dafür bildet das erste
528 Mobilitätsgesetz Deutschlands, das in dieser Wahlperiode für Berlin
529 verabschiedet wurde. Außerdem haben wir mit dem Nahverkehrsplan bis 2035 bis zu
530 28 Milliarden Euro für Betrieb und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zugesagt:
531 ein historischer Aufbruch in eine neue Ära der Verkehrspolitik in der
532 Hauptstadt.

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

547 Dichte Taktfolge – Bus und Bahn kommen

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

563 Ein Drittel mehr Tramstrecken in Berlin

564 Besonders den Bau weiterer Tramverbindungen wollen wir fortsetzen. In den
565 kommenden Jahren wird das Straßenbahnnetz um ein Drittel verlängert – zunächst
566 nach Adlershof, zur Turmstraße und dann zum Ostkreuz. Schon bald sollen dann
567 auch vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz, nach Spandau, zum Hermannplatz, zum

568 Rathaus Steglitz, nach Tegel und zum Bahnhof Zoo Straßenbahnen fahren. Um das
569 gewährleisten zu können, braucht die BVG neue und moderne Züge und Busse.

570 Ausbau von U-, S- und Regionalbahn

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

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

595 Die Hauptstadtregion im Blick – Ausbau der Verbindungen ins Umland

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

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

611 Barrierefreiheit – Bus und Bahn für alle

612 Der ÖPNV muss für alle zugänglich sein. Wir haben hier bereits viel erreicht und
613 werden den eingeschlagenen Weg weiter beschreiten. Eine Stadt für alle bedeutet
614 für uns auch Mobilität für alle. Dafür stehen wir. Deshalb muss der Umbau aller

615 Bahnhöfe und Haltestellen im Verkehrsverbund mit einem barrierefreien Zugang
616 schnellstmöglich abgeschlossen werden. Hierfür haben wir der BVG und den
617 Bezirken bereits viel Geld zur Verfügung gestellt. Menschen mit Behinderung,
618 ältere Menschen oder Fahrgäste mit kleinen Kindern sollen problemlos alle
619 Bahnsteige und Haltepunkte erreichen können, um das Angebot des ÖPNV nutzen zu
620 können. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, die Anzahl der Inklusionstaxis im
621 öffentlichen Raum deutlich zu erhöhen, um echte Mobilität für alle zu
622 verwirklichen.

623 Finanzierung – günstige Ticketpreise sichern und Mittel für Investitionen
624 generieren

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

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

664 regelmäßig den ÖPNV nutzen, erheblich günstiger in der Stadt unterwegs sein
665 können.

666 Teilen statt besitzen – neue Mobilität für ganz Berlin

667 Seit einigen Jahren gibt es in Berlin zahlreiche neue
668 Mobilitätsdienstleistungen, wie Car-, Scooter-, Ride- oder Bike-Sharing. Berlin
669 ist von vielen Sharinganbietern als „Versuchslabor“ und Referenzgebiet
670 ausgewählt worden. Berlin gehört damit zu den internationalen Vorreiterstädten
671 bei der Sharing-Mobilität. Neue Mobilitätsformen müssen dazu beitragen,
672 Emissionen einzusparen und Verkehr zu reduzieren. Unser Ziel ist, die Sharing-
673 Mobilität als zusätzliches Angebot in den ÖPNV zu integrieren. Denn gerade in
674 den mit dem ÖPNV unterversorgten Bereichen der Stadt können Poolingdienste die
675 Lücke zwischen klassischem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr
676 schließen und damit zur Verkehrswende beitragen. Wir wollen dabei alle
677 Möglichkeiten nutzen, um Car- und Ride-Sharing in die ganze Stadt zu bringen,
678 und gleichzeitig ökologische Standards hierfür vorgeben. Digitale
679 Mobilitätsassistenten wie die Jelbi-App sollen noch stärker dazu beitragen,
680 unterschiedliche Mobilitätsangebote sinnvoll aufeinander abzustimmen, zu
681 verzahnen und so Verkehr zu reduzieren. Wir wollen auch das Taxi erhalten und
682 ihm neue Geschäftsfelder eröffnen: ob beim Pooling oder durch Inklusionstaxis.
683 Deshalb setzen wir uns auf Bundesebene für eine Reform des
684 Personenförderungsgesetzes ein, dass die Rahmenbedingungen zwischen Taxis, Mietwagen
685 und Ride-Sharing klar und fair regelt.

686 2.5 Mehr Platz für das Rad, zu Fuß und für das Leben in der Stadt

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

704 Verkehrswende ist Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit

705 Die Verkehrswende ist notwendig, damit Berlin seine Klimaschutzziele erreicht
706 und die Berliner*innen bequem und klimafreundlich unterwegs sein können. Doch
707 sie schafft auch mehr Gesundheitsschutz und Teilhabegerechtigkeit am
708 öffentlichen Raum. Der Verkehr ist, neben seinen hohen CO₂-Emissionen, auch
709 einer der größten Verursacher von Lärm und von Luftschadstoffen wie Feinstaub.
710 Besonders ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit geringen Einkommen, die

711 häufig an den großen Hauptstraßen und in dichten Wohnquartieren wohnen, leiden
712 überproportional unter diesen Umweltbelastungen. Gerade in der Corona-Pandemie
713 wurde deutlich, wie wichtig die Verkehrswende ist. So zeigt eine Studie des Max-
714 Planck-Institutes, dass in Deutschland 26 Prozent der Covid-19-Todesfälle auf
715 die gesundheitlichen Auswirkungen der schlechten Luftqualität zurückzuführen
716 sein könnten. Deshalb ist die Verkehrswende nicht nur ein Beitrag zum
717 Klimaschutz, sondern ein Gewinn an Lebensqualität für alle Berliner*innen. Wer
718 sich kein Eigenheim mit Garten leisten kann, profitiert besonders von dieser
719 Entwicklung.

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

721 Die klima- und gesundheitsschädlichen fossilen Verbrenner sollen bis 2030 aus
722 der Innenstadt und bis 2035 aus ganz Berlin verschwinden. Die verbleibenden
723 Autos fahren emissionsfrei, somit wird der Verkehr komplett CO₂-frei. Schon
724 heute sind Elektroautos vielfach eine sinnvolle Alternative zum
725 Verbrennungsmotor. Deshalb unterstützen wir den Umstieg auf Elektroautos und den
726 Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bis 2022 sollen 2.000 öffentliche Ladepunkte in
727 der Stadt aufgebaut sein. Damit wäre Berlin deutschlandweit Spitzenreiter.
728 Dennoch sollte das Auto in der Innenstadt nicht mehr die Norm, sondern nur noch
729 die Ausnahme sein, denn auch Elektroautos brauchen Platz. Klar ist: Manche
730 Menschen werden immer individuelle Mobilität brauchen oder aufgrund ihrer
731 Tätigkeit während ihrer Arbeit auf ein Fahrzeug angewiesen sein: Menschen mit
732 Behinderung, Pflegedienste und Handwerker*innen, Polizei und Rettung,
733 Bauunternehmen und Müllabfuhr. Weniger PKW-Verkehr als bisher nutzt gerade
734 ihnen, denn so kommen sie besser voran.

735 Fuß- und Radverkehr ausbauen

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

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

759 Dabei wollen wir mögliche Konflikte zwischen neuer Fahrradinfrastruktur und
760 Naturschutz differenziert lösen.

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

768 Verkehrssicherheit – Verkehr ohne Unfalltote und Schwerverletzte

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

788 Platz zum Leben statt Parkplatz

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

800 Wirtschaftsverkehr emissionsfrei und sicher machen

801 Berlins Wirtschaft ist abhängig von zuverlässigen Lieferketten. Wir wollen die
802 Voraussetzungen schaffen, dass diese Lieferketten zukünftig vor allem
803 klimafreundlich auf die Schiene oder das Schiff verlagert werden können. Dazu
804 wollen wir in Abstimmung mit dem Land Brandenburg ein Konzept entwickeln, um die
805 Anbindung von Wirtschaftszentren an den Schienenverkehr und unsere Häfen zu

806 verbessern. Den Lieferverkehr auf der letzten Meile wollen wir so weit wie
807 möglich vom LKW auf stadtverträgliche Alternativen wie Lastenräder und
808 Elektrolieferfahrzeuge verlagern. Für das Liefern in den Kiez setzen wir auf
809 MicroHubs, damit Güter von Logistikzentren mit CO₂-neutralen Kleinfahrzeugen
810 klimafreundlich und kiezverträglich verteilt werden. Dort, wo zum Beispiel
811 Handwerker*innen auf Fahrzeuge angewiesen sind, werden wir das sehr erfolgreiche
812 Förderprogramm für Elektrokleintransporter fortsetzen und ausweiten, um einen
813 emissionsfreien und sicheren Wirtschaftsverkehr auf den Weg zu bringen.

814 Lärmschutz und Klimaschutz verbinden, Flugverkehr reduzieren

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

829 2.6 Regional, saisonal, bio: gutes Essen für alle

830 Mit der Ernährungswende hat Berlin bundesweit einen neuen, mutigen Weg in der
831 Agrar- und Ernährungspolitik eingeschlagen: Gemeinsam mit der Zivilgesellschaft
832 haben wir eine zukunftsfähige, nachhaltige und regional gedachte
833 Ernährungsstrategie für die Stadt entwickelt und dabei Verbraucher*innen in das
834 Zentrum gestellt. Ein besonderes Augenmerk haben wir dabei auf die
835 Gemeinschaftsverpflegung gelegt, denn die ist der Esstisch der
836 Stadtgesellschaft, an dem wir alle zusammenkommen: Die Kantinen in öffentlichen
837 Einrichtungen, Betrieben, Krankenhäusern, KITAS und Schulen Berlins versorgen
838 täglich Tausende von Berliner*innen. Hier setzen wir an, um regionales,
839 biologisches und vor allem köstliches Essen auf die Berliner Tische zu bringen.

840 Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus einem Umkreis

841 Bio- oder regionale Lebensmittel, vegane, vegetarische und saisonale Ernährung
842 sind keine Nischenmärkte mehr: Sie sind längst Normalität für Berliner*innen.
843 Deswegen wollen wir den von uns eingeschlagenen Weg weitergehen und den Bund und
844 Europa dazu antreiben, die Agrar- und Ernährungswende zu vollziehen. So stärken
845 wir Verbraucherschutz nachhaltig. Berlin zeichnet sich durch eine enorme
846 Nachfrage an bio-regionalen Lebensmitteln aus. Dieser Markt bietet die
847 Möglichkeit, die regionale Landwirtschaft zu fördern, Massentierhaltung
848 überflüssig zu machen und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
849 Dazu ist es unerlässlich, eng mit Brandenburg und anderen benachbarten
850 Bundesländern und unserem Nachbarland Polen zu kooperieren: Wir wollen, dass der
851 Weg vom Acker auf den Teller kürzer wird und sich grundsätzlich ändert, hin zu
852 einer ökologisch-regional orientierten Ernährungswirtschaft. Gleichzeitig kann

853 dieser regionale Bezug den Verbraucherschutz stärken. Dafür wollen wir in
854 Zusammenarbeit mit Brandenburg, aber auch anderen Bundesländern eine gemeinsame
855 Strategie entwickeln, die u. a. ein Qualitäts-Regio-Siegel für Produkte aus
856 einem Umkreis von 300 Kilometern beinhaltet. Alle Berliner Vergabestellen sollen
857 dann künftig bei öffentlichen Ausschreibungen dieses Qualitäts-Regio-Siegel
858 verwenden. Damit unterstützen wir nicht nur die Ernährungswende in Berlin,
859 sondern fördern auch nachhaltiges Wirtschaften in der gesamten Region.

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

861 Mit der Berliner Ernährungsstrategie möchten wir den Anteil von biologisch
862 produzierten, saisonalen, regionalen, veganen und vegetarischen Lebensmitteln in
863 der Gemeinschaftsverpflegung stetig ausbauen und diese Lebensmittel ganz oben
864 auf den Speiseplan setzen. Gerade in der öffentlichen Beschaffung sehen wir
865 große Potentiale, die wir besser nutzen können. Ein gutes Beispiel sind die
866 Schulen. Ab 2021 gibt es beim beitragsfreien Schulessen für die ersten bis
867 sechsten Klassen Früchte sowie Milch und Milchprodukte ausschließlich in Bio-
868 Qualität. Der Bio-Anteil steigt von unter 15 Prozent auf über 50 Prozent ab
869 2021. Wir wollen auch in Zukunft öffentliche Ausschreibungen nachhaltiger
870 gestalten, Schulungen für Vergabestellen anbieten, eine Kantinenrichtlinie
871 entwickeln und einführen und die Verwaltungsvorschrift „Umwelt und Beschaffung“
872 weiterentwickeln. Wir wollen insbesondere alle KITAS und Schulen, aber auch die
873 anderen Bereiche der Gemeinschaftsverpflegung, wie zum Beispiel Krankenhäuser,
874 dabei unterstützen, bis 2026 weitestgehend auf biologisch produzierte, vor allem
875 regional angebaute Lebensmittel und veganes bzw. vegetarisches Essen
876 umzusteigen. Um unsere Ziele zu erreichen, setzen wir bei der Umstellung der
877 Gemeinschaftsverpflegung auf die neu geschaffene Fortbildungseinrichtung
878 „Kantine Zukunft“. Dieses Projekt wollen wir in eine langfristig bestehende
879 Struktur überführen und regelmäßig neue Küchen in das Umstellungsprogramm
880 aufnehmen. Darüber hinaus soll sich Berlin gemeinsam mit Brandenburg aktiver an
881 EU-Förderprogrammen für gesunde Lebensmittel in den Schulen beteiligen und eine
882 aktivere Rolle im Netzwerk der deutschen Bio-Städte spielen.

883 „LebensMittelPunkt“ in ganz Berlin

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

897 Ein „Food-Campus“ zur Lebensmittelbildung

898 Ein weiterer Schwerpunkt der Ernährungsstrategie ist der Ausbau der
899 Lebensmittelbildung: Mit einem zentral gelegenen „Food-Campus“ wollen wir es
900 ermöglichen, dass alle Berliner*innen Zugang zu niedrigschwelligen

901 Bildungsangeboten rund um die Themen Ernährung und Landwirtschaft haben. Auch in
902 den Schulen soll das Thema einen größeren Stellenwert einnehmen: Wir wollen
903 jeder Schule Zugang zu einer Lehrküche geben, um allen Schüler*innen die
904 Möglichkeit zu bieten, Basiswissen zu gesunder Ernährung zu erlangen und eine
905 höhere Wertschätzung für Lebensmittel zu entwickeln.

906 Lebensmittelverschwendung beenden und Lebensmittelbetrug bekämpfen

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

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

927 2.7 Tierschutz stärken – lebenswerte Stadt für jedes Lebewesen

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

938 Tierschutz besser finanzieren, Heimtierhaltung besser regulieren

939 Die mit dem Tierschutz beauftragten Behörden des Landes Berlin wollen wir auch
940 weiterhin so ausstatten, dass sie ihrer Arbeit gut nachkommen können. Zudem
941 wollen wir Tierheime, Wildauffangstationen, Tierschutzorganisationen und -
942 initiativen sowie Tiertafeln besser finanzieren und die Zusammenarbeit mit der
943 Verwaltung verbindlicher gestalten. Für die private Tierhaltung wollen wir
944 verbindliche Standards im Hinblick auf das Tierwohl festlegen. Die Haltung von
945 Exoten und besonders gefährlichen Tierarten in Privathaushalten wollen wir
946 beenden. Um den Tierschutz in Privathaushalten besser durchsetzen zu können,
947 wollen wir ein Heimtierregister und eine Tier-Notruf-Nummer für alle Tierarten

948 einführen. Ferner streben wir weitere Hundeausläufflächen an, um in möglichst
949 allen Bezirken ausreichend Platz für Hunde zu schaffen. Pferdehaltung soll
950 tiergerechter und mit mehr Offenstallhaltung erfolgen. Wir vertreten die
951 Überzeugung, dass Pferdekutschen nicht in die Berliner Innenstadt gehören.

952 Massentierhaltung beenden

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

957 Jagdgesetz überarbeiten

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

963 Keine Wildtiere im Zirkus

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

970 Tierversuche durch Alternativmethoden ersetzen

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

984 2.8 Berlins Tourismus ökologisch und nachhaltig weiterentwickeln

985 Berlin ist eine weltoffene, diverse und gastfreundliche Stadt. Viele von uns
986 lieben und schätzen Berlin dafür. Die Clublandschaft, die Museen und Galerien,
987 die Flaniermeilen und Flohmärkte sowie das reiche gastronomische und kulturelle
988 Angebot – all dies macht Berlin auch für uns Berliner*innen so liebenswert und
989 lebt auch in hohem Maße vom Tourismus. Die Corona-Krise, durch die Millionen von
990 Tourist*innen nicht mehr nach Berlin kommen konnten, hat uns noch einmal vor
991 Augen geführt, wie wichtig der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für Berlin ist,
992 doch ein „Weiter so“ wie bisher kann es in Berlin nicht geben.

993 Stadtverträglicher, ökologisch nachhaltiger Tourismus

994 Tourismus hat aber auch seine Schattenseiten. In vielen Kiezen der Innenstadt
995 ist der Unmut über massiv steigende Tourist*innenzahlen sehr groß.
996 Ferienwohnungen, Lärm, Müll und steigende Preise schaffen in Teilen der Stadt
997 Herausforderungen. Für uns ist klar: Tourismus wird auch nach der Pandemie ein
998 wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Stadt sein, aber wir brauchen einen
999 stadtverträglichen Tourismus, der die Anwohnenden möglichst nicht belastet und
1000 ökologisch nachhaltig ist. Mit dem Tourismuskonzept 2018+ für Berlin haben wir
1001 dafür konkrete Ziele festgelegt. Touristenströme sollen stärker entzerrt werden:
1002 von den Gärten der Welt in Marzahn bis zur Zitadelle Spandau – Berlin hat
1003 deutlich mehr zu bieten als „Kreuzberger Nächte“. Deswegen wollen wir die
1004 touristische Infrastruktur in den Außenbezirken stärken und mehr Aufmerksamkeit
1005 für weniger beachtete Sehenswürdigkeiten schaffen. Mit einem
1006 Hotelentwicklungsplan wollen wir in Zukunft die innerstädtischen Bezirke
1007 entlasten und eine stärkere Steuerung des Beherbergungswesens erreichen. Große
1008 Ziele verlangen ein beherztes Anpacken. Deswegen haben wir angefangen,
1009 VisitBerlin von einer Marketingagentur zu einer gestaltenden Akteur*in
1010 umzubauen, die Impulse für einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus
1011 setzt – und zwar in enger Zusammenarbeit mit den Bezirken. So haben wir einen
1012 Bürger*innenbeirat ins Leben gerufen, um die Berliner*innen aus den
1013 verschiedenen Bezirken besser bei der Umsetzung des neuen Tourismuskonzeptes
1014 einzubinden. Außerdem wurden den Bezirken mehr finanzielle Mittel an die Hand
1015 gegeben, um vor Ort gezielt Maßnahmen umsetzen zu können.

1016 Stärkere Reinigung von Parks und Straßen

1017 Beliebte Parks, Straßenzüge und Kieze leiden unter einem erhöhten Müllaufkommen.
1018 Deswegen haben wir die Parkpflege personell verstärkt und sichergestellt, dass
1019 die BSR viele Berliner Parks, wie zum Beispiel den Görlitzer Park, regelmäßig
1020 und stärker reinigt. Das kostet viel Geld, stößt aber auf sehr viel Zuspruch in
1021 den Nachbarschaften. Gerade Orte mit hohem Touristenaufkommen oder viel
1022 Durchgangsverkehr haben einen hohen Wert für die ganze Stadt – es ist nicht
1023 gerecht, die Anwohnenden mit den Mehrkosten dafür alleinzulassen.

1024 City-Tax und der Fonds „Ökologischer Tourismus“

1025 Den Tourismus in Berlin wollen wir ökologischer und nachhaltiger gestalten. Dazu
1026 wollen wir den Fonds „Ökologischer Tourismus“ einrichten. Dieser soll Hotels,
1027 Restaurants und touristische Einrichtungen dabei unterstützen, ihren
1028 Ressourcenverbrauch zu verringern, ihre Energieeffizienz zu steigern und
1029 Barrierefreiheit zu ermöglichen. Mit der Förderung des ersten Solarschiffes –
1030 eines emissionsfreien Ausflugsdampfers auf der Spree – haben wir gezeigt, wie
1031 ökologischer Wassertourismus in Berlin aussehen kann. Wir wollen den Einsatz
1032 solcher Solarschiffe zukünftig noch stärker fördern. Außerdem möchten wir die
1033 Einnahmen aus der Berliner City-Tax stärker für die Gestaltung hin zu einem
1034 stadtverträglichen und ökologischen Tourismus nutzen.

1035 Jetzt ganz konkret: Bündnisgrüne Projekte für die Zukunft Berlins

1036 1. Berlins Dächer werden Solarkraftwerke

1037 Berlin kann 25 Prozent der Stromerzeugung aus Solarenergie decken – wir wollen
1038 das bis 2035 schaffen. Auf Neubauten machen wir eine Solaranlage zur Pflicht.
1039 Bis 2030 sollen berlineigene Gebäude wie Schulen oder Ämter standardmäßig mit

1040 Solaranlagen ausgestattet werden. Mit der Solardachbörse wollen wir erreichen,
1041 dass Hauseigentümer*innen ihr Dach zur Verfügung stellen, um es in ein
1042 Solarkraftwerk umzuwandeln.

1043 2. Eine Stadt ohne Müll

1044 Ob Straßen, Parks oder Spielplätze – wir wollen eine saubere Stadt. Dazu wollen
1045 wir den Reinigungstakt in den besonders betroffenen Kiezen steigern, ohne dabei
1046 die Kosten für die Anwohnenden zu erhöhen. Wir werden mehr Sperrmüll-Abgabe-
1047 Stellen einrichten, um die Wege zu verkürzen. Besonders viel besuchte Parks und
1048 Spielplätze sollen regelmäßig von der BSR gereinigt werden. Am besten ist es
1049 aber, wenn Müll erst gar nicht entsteht, und ein langes Leben für Geräte schützt
1050 das Klima. Deshalb werden wir Pfandsysteme, zum Beispiel beim Essen to go,
1051 stärker fördern.

1052 3. Ökologische Stadtquartiere der Zukunft – Bauwende umsetzen

1053 Aus anderen Städten kennen wir leuchtende Beispiele des ökologischen Bauens und
1054 der nachhaltigen Stadtentwicklung – seien es auf Balkonen wachsende Bäume,
1055 Ökobaustoffe, wie zum Beispiel Holz, Lehm, Stroh und Recyclingbeton, oder
1056 Sportflächen, die Versickerung von Regenwasser zulassen. Wir wollen die Bauwende
1057 umsetzen. Um dies zu erreichen, wollen wir Berlin als „Schwammstadt“ bauen und
1058 multifunktionale Räume schaffen. Um Impulse dafür zu setzen, wollen wir eine
1059 internationale Bauausstellung bis 2026 in allen Berliner Stadtquartieren
1060 initiieren. Wir tun dies zusammen mit Brandenburg und setzen Impulse für eine
1061 ökologische und soziale Stadtplanung sowie das nachhaltige Baugewerbe und
1062 schaffen klimaresilienten Wohnraum in bestehenden Kiezen und neuen
1063 Stadtquartieren.

1064 4. Autofreie Kieze in ganz Berlin

1065 Wir wollen Autos aus Straßenzügen und Kiezen rausholen und Platz schaffen für
1066 das Leben – für Kinder, Kultur und Natur. Weniger Abgase und Lärm, mehr Platz
1067 zum Spielen und Flanieren. An der Friedrichstraße haben wir es vorgemacht und
1068 weitere Straßen werden folgen. Um Kieze vom Durchgangsverkehr zu befreien,
1069 wollen wir auch in der nächsten Legislatur viele neue Kiezblocks schaffen.

1070 5. Die Taktzahl erhöhen – Bus und Bahn ausbauen

1071 Alle Berliner*innen müssen die Gewissheit haben: Der Bus kommt sofort. Um das zu
1072 schaffen, wollen wir die Taktung von Bussen und Bahnen deutlich erhöhen. Unser
1073 Ziel ist es, in dicht besiedelten Quartieren, unabhängig davon, ob sie innerhalb
1074 oder außerhalb des S-Bahn-Ringes liegen, alle fünf Minuten einen Anschluss an
1075 den ÖPNV bereitzustellen. In weniger dicht besiedelten Gebieten soll den
1076 Berliner*innen mindestens alle zehn Minuten ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung
1077 stehen.