



# GESAMTRESOLUTION

## Klausurtagung 2020

der SPD-Fraktion des  
Abgeordnetenhauses von Berlin

Nicht reden, sondern handeln:  
Klimaschutz in Berlin –  
nachhaltig und sozial!

Katastrophenschutz in Berlin –  
Verantwortung für Vorsorge und  
Krisenbewältigung

## **Gesamtresolution Klausurtagung der SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin in Nürnberg, 24.01.2020-26.01.2020**

### **Nicht reden, sondern handeln: Klimaschutz in Berlin – nachhaltig und sozial!**

197 Staaten haben sich auf der Pariser Klimaschutzkonferenz im Dezember 2015 erstmals auf ein rechtsverbindliches weltweites Klimaschutzabkommen verständigt. Deutschland unterschrieb das globale Ziel: Die Erderwärmung soll auf deutlich unter 2 Grad begrenzt werden, mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5 Grad. Der Ausstoß des Treibhausgases CO<sub>2</sub> soll bis 2030 um 55 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

Klimaschutz ist eine Menschheitsaufgabe – nicht nur der Zukunft, sondern bereits im Hier und Heute. Das zu leugnen, ist ein verantwortungsloser Versuch, in einer polarisierenden Debatte auf der Erkenntnisebene zu verharren. Dieses parteitaktische Kalkül schadet Wissenschaft, Forschung und Wirtschaftsentwicklung, gefährdet Leben, Gesundheit sowie die Existenzgrundlage der Menschheit insgesamt.

Aufgabe verantwortungsvoller Politik ist die klare Ausrichtung auf Lösungen und deren Umsetzungen. Wir sprechen es klar aus: Das wird zunächst ein Vermögen kosten und wirft die soziale Frage der Lastenverteilung auf. Die vollständige Sozialisierung von Kosten, also die Abwälzung nur auf Endverbraucher\*innen und Staat, lehnen wir ab.

Die Menschheitsherausforderung des Klimaschutzes wird ganze Forschungs- und Wirtschaftszweige und neue Wertschöpfungsketten hervorbringen. Klimaschutzgerechte Produkte und Wirtschaftsgüter werden erhebliche Wertsteigerungen erfahren. Dies rechtfertigt es, neben Verbraucher\*innen und Staat auch die Nutznießer\*innen dieser Wertsteigerungen zur Finanzierung heranzuziehen.

Dieser neue gesellschaftspolitische Grundkonsens wird zu veränderten Rahmenvorgaben des Gesetzgebers führen. Der Staat muss dabei seiner Vorbildrolle gerecht werden und sich selbst zu Zielen verpflichten, die er auch von den Bürger\*innen fordert. Soziale Gerechtigkeit bedeutet darüber hinaus, die individuellen wirtschaftlichen Möglichkeiten der Bürger\*innen zu beachten. Und selbstverständlich müssen wir die Unternehmen als maßgebliche Mitverursacher des Klimawandels mit in die Verantwortung nehmen.

## Was ist zu tun?

Wir sehen, dass schlechte Umweltbedingungen stärker sozial schwächere Menschen betreffen. Städtische Park- und Grünflächen haben eine große soziale und gesundheitliche Bedeutung für die Berliner\*innen, weil viele Menschen keinen eigenen Garten haben, Mietwohnungen oft keinen Balkon besitzen. Grün- und Freiflächen, Sommer- und Freibäder bieten in der Stadt Lebensqualität und sind wichtig für Bewegung, Erholung und Stressabbau. Der Aufenthalt in Park- oder Grünanlagen kann gesundheitsbelastende Umweltbedingungen ausgleichen. Körperliche Gesundheit und das individuelle Wohlbefinden werden durch Naturerlebnisse und Bewegung erhalten und wiederhergestellt. Wir wollen Kleingartenanlagen in Berlin dauerhaft sichern und ökologisch weiterentwickeln, auch solche, die sich in privatem Eigentum befinden; hierfür streben wir eine gesetzliche Regelung an, in der die weiteren Einzelheiten dazu geregelt werden.

Berliner Parks, Bäume und Sträucher gut zu pflegen, ausreichend zu wässern und zu düngen und die Bodengesundheit zu verbessern, ist daher eine wichtige Aufgabe unserer Umweltgerechtigkeits- und Sozialpolitik. Wir erwarten z.B., dass die beschlossene Renaturierung der Jungfernheide zügig umgesetzt wird, wozu auch der von uns durchgesetzte und mit 4 Millionen Euro ausfinanzierte Wiederaufbau der Freilichtbühne Jungfernheide zählt. Wegweisend war auch unser Parlamentsbeschluss, durch einen Autobahndeckel u.a. neue Grün- und Erholungsflächen als soziale Räume zu schaffen. Wir erwarten von den zuständigen Verwaltungen, diese konkreten Parlamentsbeschlüsse umzusetzen. Neben den Aufgaben der Herstellung von Ordnung und Sauberkeit und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird im Zuge der zunehmenden Trockenheit durch die Klimaveränderung die gute gärtnerische Pflege im städtischen Grün wesentlich zur Umweltgerechtigkeit beitragen. Wir wollen die CO<sub>2</sub>-Speicherfähigkeit der Böden, der Strauchflächen und Bäume und Wasserflächen verbessern, Laub und Schnitt als Abdeckung und Schutz vor Hitze und Sonne in Grünflächen und unter Bäumen erhalten bzw. aufbringen. Deshalb wollen wir ein weitgehendes Verbot des Einsatzes von Laubbläsern und eine Reduzierung von Kahlschlagmaßnahmen. Auch innerstädtisch wollen wir mehr Stadtbäume in Berlin zur Luftverbesserung. In jeder Berliner Straße soll es Bäume und Grünflächen, z.B. Sträucher, geben. Unabhängig von erforderlichen Eingriffen, z.B. durch Baumaßnahmen, ist unserer klares Ziel den innerstädtischen Baumbestand nicht nur zu bewahren, sondern deutlich auszuweiten. Vorschnelle Fällung vor Abschluss von Planungen darf es nicht geben. Um der Austrocknung der Bäume vorzubeugen, streben wir einen schrittweisen Ausbau der digitalisierten Bewässerungssysteme an, wie z.B. im Tiergarten. Unabhängig davon müssen Bäume und Sträucher insbesondere im Sommer ausreichend bewässert werden. Wir wollen einen Sommerdienst für Straßen- und Parkbäume, d.h., eine verstärkte Anstrengung zur Bewässerung insbesondere bei ausbleibendem Regen.

Flächenversiegelung wollen wir stärker als bisher verhindern, wo möglich zurückbauen (z.B. bei Parkplätzen) und Versickerungsflächen schaffen. Wir setzen uns für eine verstärkte Renaturierung von Moorgebieten in Berlin ein, z.B. durch Stauungen. Im Rahmen der gemeinsamen Landesplanung mit Brandenburg sollen Brandenburger Moore als geschützte Gebiete ausgewiesen werden. Hierbei soll festgelegt werden, dass bei Bedarf eine Renaturierung einzuleiten und eine Bebauung auszuschließen ist.

Verlässliche Versorgung mit sauberer und bezahlbarer Energie ist eine Grundvoraussetzung für gutes Leben in der Stadt. Daher wollen wir Energiearmut reduzieren, den Energieverbrauch senken und die Energieversorgung auf klimaverträglicher Grundlage sicherstellen.

Bis 2030 erhöhen wir unsere Ziele zur Reduktion von CO<sub>2</sub> auf mindestens 65 Prozent. Bereits im aktuellen Energiewendegesetz haben wir uns auf 60 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduktion verständigt und steigern unsere Ziele weiter ehrgeizig. Wir gehen davon aus, dass der CO<sub>2</sub>-Preis auf nationaler Ebene weiter steigen wird.

Die Ziele der Enquete Kommission [„Neue Energie für Berlin“](#) werden sukzessive abgearbeitet. Die Ziele des [Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 \(BEK\)](#) wollen wir schneller umsetzen.

Die energetische Modernisierung der Bestandsgebäude bleibt ein unverzichtbarer Baustein für den Klimaschutz. Gleichzeitig erhöhen diese Maßnahmen erheblich den Gebäudewert. Wir zeigen mit dem Berliner Mietendeckel einen Weg auf, etwaige Kosten nicht länger allein auf die Mieter abzuwälzen. Die Umlagefähigkeit auf die Mieten wird auf maximal 1 Euro pro Quadratmeter eingeschränkt. Unwirtschaftliche oder klimapolitisch unwirksame Maßnahmen müssen unterbleiben. Bestehende Förderrichtlinien sind entsprechend anzupassen. Wir müssen auf solche Maßnahmen fokussieren, die z.B. durch Absenkung des Energieverbrauchs zur Warmmietenneutralität führen. Das bedeutet u.a., dass energetische Modernisierungsvorhaben einen ökologischen Nutzen haben müssen, mindestens die Warmmiete unverändert lassen oder absenken und keine sozialen Härten verursachen. Erforderlich ist es auch, anders zu bauen. Hierbei sind alle Lebenszyklusphasen eines Gebäudes und seiner Baustoffe zu berücksichtigen („graue Energie“). Um den Vermieter\*innen dennoch einen Anreiz für Modernisierung zu geben, setzen wir uns dafür ein, dass zukünftig die Warmmiete zur Grundlage der Mietgesetzgebung gemacht wird. Das heißt: Mehrkosten für die Heizung in schlecht gedämmten Wohnungen zahlen künftig die Vermieter\*innen. Den Modernisierungserfolg für die Mieter\*innen wollen wir anhand des tatsächlichen Energieverbrauchs überprüfbar machen. Darüber hinaus subventioniert Berlin im Umfang von einem weiteren Euro je Quadratmeter. Die sonstigen Kosten tragen vor dem Hintergrund der Wertsteigerung des Objekts die Vermieter\*innen.

Das bestehende IBB-Programm zur Förderung des Austausches von Ölheizungen ist richtig und wird gut nachgefragt. Es soll auf der Basis einer Evaluation ausgeweitet werden. Das Programm soll zu 50 Prozent aus Darlehen und zu 50 Prozent aus Zuschüssen bestehen.

Der klimapolitisch notwendige deutliche Anstieg der Energiepreise ist zwingend durch einen sozialpolitischen Ausgleich zu begleiten. Das gilt insbesondere für eine Mieterstadt wie Berlin. Wir fordern daher, im Rahmen der Daseinsvorsorge allen privaten Verbraucher\*innen preisreduzierte Grundkontingente für Strom und Wärme am Ort des ersten Wohnsitzes einzuräumen. Das Grundkontingent soll für alle privaten Verbraucher\*innen zum halben Marktpreis des jeweiligen Versorgers angeboten werden (z.B. 1.000 kWh Strom pro Kopf und Jahr). Die dafür entstehenden Kosten sind von den Energieversorgern im Rahmen einer Mischkalkulation umzulegen. Für die öffentliche Hand entsteht kein Förderbedarf. In Belgien hat sich ein vergleichbares gesetzlich verankertes System sozialer Energietarife seit Jahren bewährt. Dies wollen wir im Rahmen einer Bundesratsinitiative fordern.

Umweltfreundliche Stromversorgung, die nicht nur Luxusware ist, kann es nur aus öffentlicher Hand geben. Deshalb streben wir eine Rekommunalisierung der Stromversorgung an. In einem ersten Schritt wollen wir den Ausbau des landeseigenen Stadtwerks im Bereich erneuerbarer Energien vorantreiben. Dieses fördert eine regionale und verbraucher-nahe Energieerzeugung und produziert nachhaltigen Ökostrom. Dies schließt auch neue Windkraftanlagen auf vorhandenen Flächen außerhalb Berlins (Stadtgüter) ein. Mit einem „Begrüßungsgeld“ von 100 Euro pro Haushalt für den Wechsel zu den „Berliner Stadtwerken“, dem kommunalen Berliner Stromversorger, wollen wir den Kundenstamm deutlich erhöhen.

Erfreulicherweise bezieht das Land Berlin bereits seit über einem Jahrzehnt ausschließlich Ökostrom für alle öffentlichen Gebäude, Schulen und Liegenschaften. Die Verpflichtung zum Ökostrombezug ist jetzt auch gesetzlich verbindlich festzuschreiben und um hohe Klimaschutz-Anforderungen an die Stromqualität und den Beitrag des Anbieters zur Energiewende zu ergänzen, z.B. durch Nachweis entsprechend strenger Ökostrom-Gütesiegel. Im Sinne des Verbraucherschutzes wollen wir die Energieberatung ausbauen. Wir brauchen eine Wasserstoffstrategie für Berlin-Brandenburg. Hierfür hat Brandenburg schon wichtige Schritte getan, doch auch am Standort Berlin sind erhebliche Potentiale in Wirtschaft, Forschung und Entwicklung im Bereich der Wasserstofftechnik vorhanden und bieten große Chancen, den Standort Berlin wirtschaftlich und wissenschaftlich zu profilieren, Arbeitsplätze zu schaffen und zugleich einen großen Beitrag zur Klimaneutralität der Metropolregion zu liefern.

Jede Senats- und Bezirksverwaltung sowie jedes landeseigene Unternehmen muss jährlich seine eigene Klimabilanz gegenüber dem

Abgeordnetenhaus offenlegen. Damit motiviert das Land auch den Endverbraucher\*innen, sich mit der eigenen CO<sub>2</sub>-Bilanz auseinanderzusetzen und sie positiv zu beeinflussen.

Auf der Bundesebene wollen wir uns für Folgendes einsetzen:

- Klimaschutz soll im Grundgesetz verankert werden.
- Verpflichtende Kennzeichnung von Produkten über CO<sub>2</sub>-Aufwand bei Herstellung, Verpackung und Transport: Ziel ist, dass Konsument\*innen Transparenz über den CO<sub>2</sub>-Aufwand in ihre Kaufentscheidung mit einfließen lassen können.
- Kennzeichnung von Produktlebenszyklen: Ziel ist, dass Konsument\*innen Transparenz über Produktlebenszyklen in ihre Kaufentscheidung mit einfließen lassen können.
- Angabe von realistischen durchschnittlichen Verbrauchsangaben bei Elektrogeräten durch Ablösung / Ergänzung der Energielabel A+ bis A+++ durch Angaben über Kilowattstunden bei durchschnittlicher Nutzung bzw. Verbrauch, z.B. für Produkte wie Toaster, Fernseher oder Kühlschränke. Für Autos und andere Vehikel mit Verbrennungsmotor, die bei Betrieb unmittelbar selbst CO<sub>2</sub> herstellen, soll eine CO<sub>2</sub>-Abgabe über den realistischen durchschnittlichen Verbrauch informieren und zur Kaufentscheidung mit herangezogen werden können.
- Top-Runner Ansatz: Die Verbreitung besonders umweltfreundlicher Produkte beschleunigen. Durchdringung des Marktes mit der umweltverträglichsten, ressourceneffizientesten und energieeffizientesten Technologie. Das beste am Markt befindliche Produkt wird zum Standard erhoben, der von den anderen Produkten innerhalb von fünf Jahren erreicht werden muss. Produkte, die dies nicht erreichen, dürfen dann nicht mehr auf den Markt gebracht werden.
- Wir teilen die Einschätzung, dass im Bereich des Versandhandels, insbesondere mit Blick auf die zunehmenden Leerfahrten und den gleichzeitigen rasanten Gewinnanstieg der Unternehmen eine deutliche Mehrbelastung im Sinne einer Gewinnabschöpfung anzustreben ist.

Wichtig erscheint uns mit Blick auf die Flächenknappheit in Berlin, das Bauen auch in die Höhe zuzulassen und zu forcieren. Das ist klimapolitisch wegen des geringeren Flächenverbrauchs sinnvoll. Die damit einhergehenden Wertsteigerungen durch geändertes öffentliches Planungsrecht werden nach dem Berliner Modell entsprechend unserer Parlamentsbeschlüsse abgeschöpft, was durch die entstehenden bezahlbaren Wohnungen sozialpolitisch sinnvoll ist.

Spätestens ab dem 1.1.2022 sollen öffentliche Schulgebäude grundsätzlich immer mit Solardach (Solarthermie/Photovoltaik) gebaut werden.

Wir wollen im Rahmen unserer Gesetzgebungskompetenz und im Einklang mit dem Mietendeckel eine Solarpflicht auf Dächern und sonstigen geeigneten Flächen in Berlin einführen. Dies schließt eine Ausweitung der Gebäudebegrünung (Dach- oder vertikale Gärten) ausdrücklich nicht aus, da keine Flächenkonkurrenz gesehen wird. An den Gewinnen aus der Energieerzeugung müssen die Mieter\*innen beteiligt werden, insbesondere durch Mieterstrom. Dafür müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen verbessert werden.

In Zeiten des Klimawandels heizen sich Städte immer stärker auf. Damit nicht zunehmend energiefressende Klimaanlage installiert werden, ist der (auch nachträgliche) Anbau von Außenverschattungen deutlich auszuweiten. Sie sind in den Berliner Bauvorschriften zu privilegieren.

Das Land Berlin wird im Rahmen eigener Kompetenz eine Entscheidung zu einem eigenen Erneuerbare-Energie-Wärmegesetz herbeiführen, soweit sie durch eine Bundesregelung nicht gesperrt oder unzureichend geregelt ist und nicht gegen das Mietendeckelgesetz verstößt.

Das Verfeuern von Holz, z.B. in Kaminen, geht mit Gesundheitsgefahren durch Feinstaub einher. Deshalb sind wir der Auffassung, dass solche Kaminanlagen grundsätzlich Filteranlagen brauchen.

Wir bewerten die Verbotszonen für das Abbrennen von Feuerwerk als Erfolg und wollen sie z.B. auf die Großsiedlungen, wie das Märkische Viertel und die Gropiusstadt, ausweiten.

Mit dem Umstieg auf ökologisch nachhaltige Finanzanlagen hat Berlin 2016 als erstes deutsches Bundesland ein Zeichen gesetzt und sich auf den Weg zur „Divestment-Hauptstadt“ gemacht. Die Versorgungsrücklagen für Berliner Beamt\*innen werden seitdem nicht mehr investiert in unethische Finanzanlagen im Bereich Kohle, Öl, Gas sowie Kriegswaffen und Atomkraft. Verwaltet wird die Versorgungsrücklage des Landes Berlin weiter durch die Deutsche Bundesbank. Der eigens für den Berliner Weg gebildete Index hat überregionales Interesse ausgelöst und sich gerade mit Blick auf die Klimaziele als richtige Strategie herausgestellt, die von uns konsequent fortgesetzt wird.

Insbesondere die Sammlung und das Recycling von Altglas hat das Potenzial, Umwelt und Ressourcen zu schonen. Es zeigt sich, dass der von den privatwirtschaftlichen Dualen Systemen durchgesetzte Abzug eines Drittels der Berliner Altglas-Hoftonnen (rund 30.000 in Berlin!) dieses Potenzial zerstören kann. Der Abzug der haushaltsnahen Tonnen und lange Wege zu Altglas-Iglus sind nicht nur für ältere Menschen eine Zumutung. Im Parlament haben wir den Abzug der Tonnen durch entsprechende Beschlüsse glasklar kritisiert, leider ohne Erfolg. Darum ist auf der Bundesebene die „große Lösung“ anzugehen: Das privatwirtschaftlich organisierte System der Verpackungsentsorgung ist ineffizient, stand bereits mehrfach vor dem Zusammenbruch und handelt weder im Interesse der Verbraucher\*innen noch der Umwelt. Darum ist die Sammlung der

Verpackungsabfälle in Deutschland zu rekommunalisieren und auch die Altglas-Sammlung in die kommunale Hoheit zu überführen. Wir wollen zudem die regelmäßige, kostenfreie Sperrmüllabholung in den Kiezen wieder einführen.

Weitere Klima- und ressourcenentlastende Maßnahmen werden wir mit dem künftigen Abfallwirtschaftskonzept Berlin 2020-2030 (AWK Berlin) diskutieren und beschließen. Darin ist verbindlich festzuschreiben, dass Exporte von Berliner Siedlungsabfällen oder sogenannten Ersatzbrennstoffen (EBS) aus diesen Siedlungsabfällen in andere Bundesländer oder sogar ins Ausland im Sinne der Daseinsvorsorge weitgehend unterbunden werden. Stattdessen soll das Land Berlin ausreichend eigene Kapazitäten insbesondere zur energetischen Verwertung bereitstellen. Müllexporte aus Berlin, auch zur energetischen Verwertung, sollen zukünftig im AWK nur noch zugelassen werden, wenn die sogenannte Zero-Waste-Strategie des Landes Berlin noch keine ausreichende Absenkung der Siedlungsabfallmengen in Berlin erbracht hat und die Anlagen die Umweltstandards des Berliner Müllheizkraftwerk (MHKW) in Ruhleben erfüllen.

Ein moderner, nachhaltiger, leistungsstarker, zuverlässiger und attraktiver ÖPNV in einem Umweltverbund mit guten Rad- und Fußwegen ist für uns zentrales Thema und die wichtigste Stellschraube für weniger Individualverkehr und mehr Klimaschutz.

Wir wollen, dass Berlin umsteigt!

Deshalb schlagen wir einen deutlich abgesenkten Jahrestarif im ÖPNV vor. Sozial gerechte Klimaschutzpolitik verbindet Anreize mit Entlastungen – Berlin rund um die Uhr für einen Euro am Tag. Ziel unseres 365-Euro-Jahres-Umwelttickets ist moderne, urbane Mobilität mit preisgünstigem und eng getaktetem ÖPNV. Wo, wenn nicht in unserem Berlin, lässt sich belegen, dass dieses Konzept überzeugt? Wir sind Musterkommune. Allerdings ist für die Akzeptanz der Bürger\*innen auch hier mehr als Theoretisieren erforderlich. Genauso wichtig ist es, die Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV deutlich zu verstärken. Die zuständige Fachverwaltung muss die notwendigen Voraussetzungen schaffen und technische sowie personelle Kapazitäten ausweiten, wozu auch die zügige Anschaffung von zeitgemäßen Fahrzeugen zählt.

Der Bund wird seinen Anteil bei der Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) auf je 1 Milliarde Euro in den Jahren 2021 bis 2024 und auf 2 Milliarden Euro ab dem Jahr 2025 erhöhen. Ferner werden aus dem GVFG auch die Finanzmittel für die Grunderneuerung und Modernisierung der kommunalen Schieneninfrastruktur bereitgestellt. Diese Entscheidungen begrüßen wir ausdrücklich, denn Berlin hat im Nahverkehrsplan erheblichen Modernisierungsbedarf fixiert.

Notwendig ist ein Beschleunigungsprogramm zur Entwicklung der schieneengebundenen Infrastruktur. Viele Projekte wurden über Jahrzehnte zerredet und müssen nun endlich entschieden werden. Die Initialzündung dazu soll eine Art „Bahngipfel Berlin-Brandenburg“ sein, der von den zuständigen Ausschüssen der Landesparlamente gemeinsam vorbereitet und begleitet wird.

Angesichts der beschlossenen Klimanotlage des Senats müssen die S-Bahn- und Regionalverkehrsprojekte im Rahmen von i2030 beschleunigt werden. Denn nach derzeitigem Stand wird die Reaktivierung und der Neubau von Eisenbahninfrastruktur in Berlin und Brandenburg fast doppelt so lange wie nach der Deutschen Einheit dauern. Das ist für uns nicht akzeptabel. Denn der Handlungsdruck ist nicht geringer als damals. Wir erwarten daher bis zum Sommer 2020 Vorschläge von der Verkehrsverwaltung, wie das Umsetzungstempo wieder erheblich hochgefahren werden kann und alle Projekte tatsächlich bis 2030 abgeschlossen werden können.

Zur Finanzierung fordern wir zudem einen Finanzierungs- und Errichtungsvertrag zwischen dem Bund, den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der Deutschen Bahn. Der Bund muss sich zu seiner Verantwortung für die Hauptstadtregion bekennen. Denn viele Maßnahmen aus i2030 fallen bereits unter den deutsch-deutschen Einigungsvertrag, der vorsah, dass Bahnstrecken, die durch den Zweiten Weltkrieg und den Mauerbau unterbrochen oder demontiert wurden, wiederhergestellt werden müssen. Davon sind wird leider auch 30 Jahre nach der Deutschen Einheit noch viele Schienenkilometer entfernt.

Der Ausbau der Stammbahn Berlin-Potsdam muss beschleunigt werden. Unabhängig davon, ob als S- oder Regionalbahn, würde sie das Berliner Zentrum mit Brandenburg verbinden. Kurzfristig soll eine Regionalbahn zwischen Steglitz, Zehlendorf, Wannsee und Potsdam auf bereits bestehenden Gleisen (Wannseebahn) eingesetzt werden.

Der Ausbau der City-S-Bahn S21 muss beschleunigt werden. Die Einrichtung von Busspuren, die Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie die kontinuierliche Erweiterung bestehender Streckennetze sind unerlässlich, um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken. Wir brauchen den intelligenten Ausbau von Straßenbahnlinien in Kombination mit U-Bahnlinien, um dem steigenden Fahrgastaufkommen in der Stadt künftig gerecht zu werden. Neue Mobilitätsangebote, z.B. Seilbahnen, können den öffentlichen Nahverkehr ergänzen.

Die SPD-Fraktion hat konkrete Vorschläge für den städtischen U-Bahnlinienausbau in Pankow (Pankow-Kirche), Reinickendorf (Märkisches Viertel) und Steglitz-Zehlendorf (Mexikoplatz) unterbreitet. Wir müssen aber auch die Frage beantworten, wie die Verkehrsanbindung in 10-15 Jahren aussieht, insbesondere aus den Außenbezirken oder dem Umland. Deshalb wollen wir die Diskussion jetzt führen, wann und wie die U-Bahn nach Heerstraße Nord in Spandau, nach Glambecker Ring in

Marzahn und nach Weißensee und die Verlängerung der U7 zum BER zusammen mit Brandenburg und dem Bund realisiert werden kann. Wir wissen die große Mehrheit der Berliner\*innen aus klimapolitischer Verantwortung auf unserer Seite.

Die Anbindung der Außenbezirke ist notwendige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende. Mobilitätshubs, z.B. Jelbi (als smarte Lösungen für die letzten Kilometer), und Park & Ride gehören zusammen und sollen ausgeweitet werden. Die Mobilitätsstationen sind Knotenpunkte zur optimalen Verknüpfung aller vorhandenen Mobilitätsformen und Verkehrsmittel – Zufußgehen, Nutzung von Fahrrad, (Sharing-) Auto, Bus und Bahn – und schließen bedarfsgerechte Park & Ride-Anlagen mit ein. Sie sind vor allem an ausgewählten S-, U- und Regionalbahnhöfen sowie an wichtigen Bushaltestellen auszubauen.

Wenn es nicht gelingt, die Außenbezirke vernünftig an das ÖPNV-Netz anzuschließen, wird die Verkehrswende nicht gelingen. Deshalb ist unsere politische Vorstellung, dass Mobilitätshubs und Zubringerdienste wie z.B. Sharing- oder Rufbusangebote prioritär in den Außenbezirken eingerichtet werden und dann erst die besser ausgestattete City bedienen.

Dazu zählt eine entsprechende Gestaltung der Bahnhöfe und ihre Integration in neu zu schaffende Mobilitätszentren, mehr Personal vor Ort und eine vorausschauende Vergrößerung sowie Modernisierung des Fahrzeugparks. Je sicherer, sauberer und schneller öffentliche Verkehrsmittel sind, desto attraktiver werden sie. Langfristiges Ziel ist, dass auf jedem Bahnhof wieder Personal während der Betriebszeiten arbeitet. Dies dient nicht nur dem subjektiven Sicherheitsempfinden, sondern kann auch Auskünfte erteilen, Fahrkarten verkaufen oder für die Sauberkeit auf dem Bahnhof sorgen. Bis dahin wollen wir Bahnwachen ausbauen, die Anzahl der BVG-Doppelstreifen erhöhen, mehr Sicherheitspersonal in den Zügen sowie Sicherheit, Waffenverbote und -kontrollen auf allen Linien, innerhalb und außerhalb des S-Bahnringes.

Das Berliner Straßennetz hat eine verkehrsübergreifende Funktion als Grundlage für den Individual-, Wirtschafts- und Lieferverkehr mit zunehmend klimafreundlichen Fahrzeugen, für die Bus- und Straßenbahnnetze ebenso wie für die zahlreich sich entwickelnden Sharing-Angebote.

Insbesondere zur Bewältigung der künftigen Logistikverkehre bedarf es jedoch der Einrichtung von mehr Ladezonen sowie der Entwicklung von Logistikknoten in der Stadt.

Berlin steht vor der Herausforderung, einen gewaltigen Investitionsstau abzubauen.

Die Organisation des Straßenverkehrs muss ganzheitlich erfolgen, das heißt unter Einbeziehung aller Verkehrsträger, aller relevanten Fachbereiche sowie aller Berliner Verwaltungsebenen. Maßnahmen der Verkehrssicherheit wollen wir beim Land zentralisieren.

Wir sprechen es deutlich aus: Der emissionsfreie Verkehr muss kommen. Das bedeutet ein Ende von Verbrennungsmotoren.

An einem Wettlauf, lediglich Jahreszahlen herauszublasen, werden wir uns nicht beteiligen, weil sich solche Beiträge in der polarisierenden Debatte zur Notwendigkeit erschöpfen. Verantwortungsvolle Politik muss auch an dieser Stelle und stattdessen die Debatte über die Realisierung und die Lastenverteilung führen. Deshalb benennen wir klar die Voraussetzungen für einen emissionsfreien Verkehr in Berlin, die die Umwelt- und Verkehrsverwaltung schaffen muss:

In Berlin sind derzeit von rund 1,2 Millionen zugelassenen Fahrzeugen lediglich ca. 5.000 emissionsfrei. Für diese gibt es ca. 500 Ladestationen im Stadtgebiet, die zudem gemessen an der Einwohnerzahl eine eindeutige Innendichte haben. Um emissionsfreien Verkehr in Berlin zu gewährleisten, sind allerdings mindestens 200.000 Ladestationen erforderlich. Demgegenüber sieht die Verwaltung eine Planung zur Erweiterung auf insgesamt 2.000 „Ladepunkte“ und einen emissionsfreien Verkehr in der Stadt bis 2030 vor.

Die Gegenüberstellung dieser Zahlen steht für sich.

Wir halten es für zwingend erforderlich, neben einer gesetzlichen Verpflichtung hinsichtlich der Solardächer, auch eine Verpflichtung zur Errichtung solcher Ladestationen festzuschreiben. Zugleich wollen wir erreichen, dass ein Anspruch für Mieter zur Errichtung von Ladeeinrichtungen im Bestand geschaffen wird. Die halböffentlichen Flächen und landeseigenen Unternehmen sind hierbei miteinzubeziehen. Um die Anzahl der Ladestationen für emissionsfreien Verkehr im gesamten Stadtgebiet, nicht nur in der Innenstadt, zu erhöhen, wollen wir u.a. ein Förderprogramm für die Errichtung von klimaneutralen Lademöglichkeiten auflegen – unabhängig vom Energieträger. Außerdem ist darauf hinzuwirken, dass vorhandene Ladeinfrastrukturen auf landeseigenen Flächen oder von landeseigenen Betriebshöfen, deren Ladesäulen z.B. in der Nacht ungenutzt sind, allgemein zur Verfügung stehen. Auch auf Parkplätzen von Supermärkten, die in der Nacht leer stehen, können wohnortnahe Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Wir fordern ein konstruktives Zugehen auf die Partner (IHK, Kirchen etc.).

Neben Ladeinfrastruktur sind auch die Fördermöglichkeiten für Batteriewechselsysteme mitzubetrachten. Unter diesen infrastrukturellen Voraussetzungen und in Abstimmung mit Innung und Verbänden des Taxigewerbes sollen Neuzulassungen/Konzessionierung für alle gewerblichen Personenbeförderer nur noch ohne Verbrennungsmotoren erfolgen. Darüber hinaus sind auch für emissionsfreie Taxis sinnvolle Förderprogramme aufzulegen. Die Nutzung von Landstrom für an Land liegende Schiffe ist verbindlich vorzuschreiben.

Das Land geht bei der Umstellung von Verbrennungsmotor auf eAutos mit gutem Beispiel voran und stellt die Fahrzeugflotte des Landes Berlins

und der landeseigenen Unternehmen um. Wir streben eine gesetzliche Regelung an, nach der Senatsmitglieder und Mitarbeiter\*innen der Verwaltung sowie Abgeordnete für Dienstreisen und Konferenzen nicht mehr innerdeutsch fliegen, sondern die Bahn oder Videokonferenzen nutzen. Wer ausnahmsweise dennoch fliegt, muss dies begründen. Das Land Berlin soll zukünftig seine Fahrzeuge von Unternehmen anschaffen, die einen bestimmten Anteil von Autos ohne Verbrennungsmotor im Programm haben oder definierte Klimaziele einhalten.

Eines der ersten und größeren Gesetze dieser Koalition war das Berliner Mobilitätsgesetz. Zwei Jahre später wurde die Sicherheit des Berliner Radverkehrs deutlich verbessert – auf 300 Metern. Auch hier steht der dringende Handlungsbedarf außer Frage. Weder Ankündigungen noch hilflose Versuche wie in Steglitz-Zehlendorf oder die nicht wasserfeste Farbe andernorts schaffen Vertrauen, sondern Politikverdrossenheit. Wir bekennen uns zu einem schnelleren Ausbau der Fahrradinfrastruktur, einem vermehrten Angebot von Fahrradstraßen, zu Radschnellverbindungen, zur Konzipierung und zum Ausbau der Gehwege unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit sowie zur Sicherheit für zu Fuß Gehende durch längere Grünphasen und Gehwegvorstreckungen.

Berlin wartet!

Außerdem brauchen wir moderne Mobilitätskonzepte. In den neuen als auch bestehenden Wohnquartieren müssen ÖPNV-, Car- sowie Bike-Sharing-Angebote und Individualverkehr optimal kombiniert werden. Das gilt insbesondere für die Außenbezirke. Wir wollen die gesetzliche Pflicht schaffen, dass Sharing-Anbieter für z.B. Autos, Fahrräder oder Roller ihr Angebot im gesamten Stadtgebiet gleichwertig anbieten müssen. Die Beschränkung des Geschäftsgebietes auf City-Bereiche stellt weder einen Beitrag zur Verkehrswende dar, noch ermöglicht sie eine gleichwertige Mobilität für alle Bewohner von Berlin.

Der Bund ist auch bei der Sicherstellung der Schiffbarkeit der Wasserstraßen in der Pflicht. Insbesondere die Sanierung der Schleusen auf den Wasserwegen in Berlin und zu Brandenburg darf nicht vernachlässigt werden.

Über eine Bundesratsinitiative wollen wir darauf hinwirken, dass Deutschland eine faire Besteuerung des Ressourcenverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und CO<sub>2</sub>-Effekte des Flugverkehrs einführt. Die ökologisch faire Besteuerung soll so ausgerichtet werden, dass für die Bevölkerung ein Anreiz geschaffen wird, insbesondere für innerdeutsche Reisen nicht mehr das Flugzeug, sondern das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn zu nutzen. Ziel ist eine deutliche Stärkung des CO<sub>2</sub>-armen Verkehrs und ein Wegfall des innerdeutschen Flugverkehrs. Dazu gehört eine drastische Reduktion des Flugverkehrs zugunsten eines Anstiegs der Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsmittel wie der Bahn und ein Ausbau der Bahninfrastruktur. Hierzu fordern wir eine signifikante Erhöhung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur, den

Wegfall der Mehrwertsteuer auf Bahntickets, eine signifikante Preissenkung der Bahntickets insbesondere im Bahnverkehr und die vollständige Verwendung der Einnahmen aus der ökologisch fairen Besteuerung des Flugverkehrs für den Infrastrukturausbau des Bahnverkehrs. Start- und Landegebühren soll zukünftig nicht nur nach Lärmemissionen berechnet werden, sondern nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Flugzeuge für die Flüge. Wir wollen damit klimafreundliche Flüge fördern und Hersteller motivieren, klimafreundliche Flugzeuge zu bauen.

Wir unterstützen die Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen von maximal Tempo 130, weil sie unter Klimaschutzsichtspunkten und Sicherheitsaspekten richtig ist.

### Wissenschaft und Forschung für Klimaschutz nutzen

Die Menschheit verfügt heute schon über wesentliche technologische Möglichkeiten, die Klimakatastrophe abzuwenden. Es ist möglich und notwendig, in den nächsten Jahren weitere innovative Lösungen zu entwickeln, wenn wir technologieoffen Forschung und Entwicklung unterstützen und Transfer in Politik und Wirtschaft massiv beschleunigen. Dazu gehören auch Geistes-, Kultur- und Sozialwissenschaften, die wir brauchen, um den Wandel sozial gerecht auszugestalten.

Wir setzen uns dafür ein, dass im Rahmen der Wissenschaftsfreiheit in nationalen und internationalen Programmen das Ziel der Bewältigung der Klimakrise eine Priorität erhält. Wir werden Nachhaltigkeit als Aufgabe der Hochschulen im Hochschulgesetz verankern und Regelungen in der Landes- und Bundesgesetzgebung identifizieren und verändern, die nachhaltiges Handeln z.B. bei Reisen oder Vergaben behindern. Die Nachhaltigkeitsstellen an den Hochschulen müssen gestärkt und ausgebaut werden.

Für uns sind Forschung und Wissenschaft wichtige Pfeiler, um dem Klimawandel zu begegnen. Hier werden innovative Technologien entwickelt, die nicht immer im jetzigen mitteleuropäischen Klima schon ihre größten Effekte erzielen (z.B. Kältetechnik) und unwirtschaftlich im Sinne der Rechtsvorschriften sind. Darum sind im Rahmen von Innovationsklauseln exemplarische Umsetzungen an den Hochschulen zu ermöglichen, z.B. durch innovatives Bauen an Hochschulen und klimaneutrale Konzepte für die Standortentwicklung der Hochschulen.

Wir unterstützen die Pläne der Berliner Universitäten, ein *Einsteinzentrum Klima* einzurichten, das in Kooperation mit Brandenburg den Raum Berlin-Brandenburg zum weltweit größten Kompetenzraum für die Bewältigung der Klimakrise und zum Reallabor für Lösungen entwickelt.

Die Größe der Aufgabe und die Geschwindigkeit des Wandels ziehen auch neue Schwerpunktsetzungen im Bildungsbereich nach sich. Deswegen war es richtig, dass wir Klimaschutz in den Rahmenlehrplänen für den Unterricht verankert haben, einen fortwährenden Dialog der

Schüler\*innen zu Klimafragen organisieren und die Verzahnung mit den zahlreichen außerschulischen Lernorten, wie z.B. Museen, sowie Hochschulen gestärkt haben.

Auch „Fridays for Future“ hat gezeigt, dass die junge Generation die von uns für schädlich gehaltene Debatte, ob das Klima geschützt werden muss, längst hinter sich gelassen und entschieden hat: Die Leugner\*innen haben verloren.

Wir wollen Nachhaltigkeit in der Schule weiterentwickeln und z.B. zu einem Kriterium für Schulinspektionen machen. Wir wollen eine Ausweitung der bezirklichen Beteiligung an Energiespar- und Klimaschutzbildungsprogrammen wie Fifty/Fifty, die derzeit nur von einigen Schulen genutzt werden.

Wie im Bereich der Schule brauchen wir auch im Bereich der frühkindlichen Bildung eine verstärkte Auseinandersetzung mit Fragen des Klimaschutzes.

Wir werden unserer Daseinsvorsorgeverpflichtung der Berliner Krankenhauslandschaft gerecht: Unsere Investitionsoffensive stellt bereits zum Ende der Legislaturperiode rund das Dreifache an öffentlichen Mitteln für den Krankenhausbau bereit, wie vor fünf Jahren. Zugleich haben wir betont, dass es uns wichtig ist, nicht ausschließlich in Beton, sondern auch in die Köpfe zu investieren, deshalb haben wir die Rahmenbedingungen arbeitnehmerfreundlicher gestaltet, an einigen Stellen auch Aufgaben rekommunalisiert.

Jetzt kommt es darauf an, in den nächsten Jahren die anstehenden Investitionen auch durch eine Klimaschutzstrategie im Gesundheitswesen zu flankieren. Die nötigen Weichen können und müssen wir jetzt stellen. Dabei sind wir davon überzeugt: Gute Leitplanken für mehr Klimaschutz haben nicht nur das Potential, Energieverbrauch und Betriebskosten in der Gesundheitswirtschaft zu reduzieren, sondern schaffen auch Möglichkeiten für nachhaltige Investitionen und letztlich gute Arbeitsplätze im Gesundheitswesen. Gleichwohl dienen alle Maßnahmen, die Klimawandel eindämmen und auf ein gutes Miteinander von Mensch und Umwelt setzen der Gesundheit der Berliner\*innen sowie über unser Bundesland hinaus.

In Berlin arbeiten rund 17 Prozent aller Beschäftigten in der Gesundheitswirtschaft. Krankenhäuser laufen in kontinuierlichen 24-Stunden-Betrieb und verbrauchen im Schnitt so viel Energie wie eine Kleinstadt, 600 Millionen Euro an Energie werden dabei aufgewendet. Insgesamt sind die Krankenhäuser in Deutschland laut BUND e.V. für 5,2 Prozent des Kohlendioxidausstoßes verantwortlich.

Deshalb startet Berlin eine Landesinitiative für klimafreundliche Krankenhäuser. Dies bedeutet:

- Alle Berliner Krankenhäuser werden aufgefordert, ihre Energiebilanz kritisch zu prüfen und eine Umstellung auf die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien auszubauen.
- Wir wollen erreichen, dass bis 2025 mindestens ein Viertel der Berliner Krankenhäuser umweltfreundlich wirtschaften und dafür das Label „Energiesparendes Krankenhaus“ tragen, welches unter Beteiligung des BUND verliehen wird und für eine nachhaltige Krankenhauslogistik steht.
- Wir wollen, dass auch die Berliner Krankenhäuser sich aktiv an der Berliner Ernährungsstrategie beteiligen, auch als institutioneller Nachfrager von ökologischen oder aber vegetarischen Speisen oder aber regionalen Produktions- und Lieferketten. Die Krankenhausgesellschaft und alle Krankenhäuser sind aufgefordert, sich entsprechend einzubringen und eine Zielquote entsprechender Speiseangebote bis 2022 und darüber hinaus zu vereinbaren.

Die Chancen des diesjährigen Vorsitzes Berlins bei der Gesundheitsministerkonferenz der Länder (GMK) werden wir aktiv nutzen. Berlin wird einen Leitantrag in die GMK einbringen, ein umfassendes Maßnahmenpaket in die bundesweite Debatte einbringen und zur Beschlussfassung vorlegen:

- Erarbeitung von Hitzeaktionsplänen aller Bundesländer und Kommunen
- Thematisierung der Zusammenhänge zwischen Klimawandel und der Übertragung bzw. dem Neuauftreten von bisher in Deutschland nicht üblichen Krankheiten sowie Evaluation bestehender wissenschaftlicher Hygieneempfehlungen etc.
- Dialog mit den Körperschaften des Gesundheitswesens (z.B. Ärztekammern, Versorgungswerke etc.), ihre Kapitalanlagen in ein klimafreundliches Portfolio umzuschichten
- Stärkung der Relevanz von Umweltverträglichkeitsprüfungen, etwa bei Neumedikamenten oder aber auch der Bewertung bereits etablierter Medikamente
- Stärkung von Maßnahmen des rationalen Einsatzes von Antibiotika mit dem Ziel der Verhinderung von weiteren Antibiotikaresistenzen sowie Ausbau des vorsorgenden gesundheitlichen Verbraucherschutzes

## **Katastrophenschutz in Berlin – Verantwortung für Vorsorge und Krisenbewältigung**

Klimawandel, Globalisierung und weltweite Vernetzung schaffen neue Risiken für die zivile Sicherheit. Der Schutz lebenswichtiger Versorgungsketten und Infrastrukturen steht in einer Welt hochkomplexer, digitalisierter Prozesse vor wachsenden Herausforderungen. Bevölkerungsschutz und Katastrophenvorsorge müssen deshalb wesentlicher Kernpunkt der Sicherheitspolitik gerückt werden.

Permanente technische Innovationen, die jederzeitige Verfügbarkeit von Kommunikationsmitteln und ein hohes Schutzniveau der Gefahrenabwehr verheißen Sicherheit. Gleichzeitig wächst aber die Verwundbarkeit unserer Gesellschaft durch latente oder schleichende Risiken oder die Verkettung krisenhafter Ereignisse. Zudem stehen wir nach dem Ende der symmetrischen Konfrontation des Ost-West-Konflikts vor zunehmend diffusen sicherheitspolitischen Bedrohungslagen. Die gestiegene Störungs- und Verletzungsanfälligkeit unserer Gesellschaft zeigt sich insbesondere durch

- die Klimanotlage und die drohenden Folgen für Mensch, Natur, Lebensmittel- und Gesundheitsversorgung,
- die Verschiebung von Klimazonen und Bildung neuer Viruspopulationen mit epidemiologischen Folgen bis hin zu Pandemien,
- die Bedrohung von kritischen Infrastrukturen mit weitreichenden Folgen etwa für die Energiesicherheit oder die Sicherheit des Verkehrs,
- die Anfälligkeit der Kommunikationsnetze als kritischer Infrastruktur der Informationsgesellschaft, ohne die fast nichts mehr geht,
- asymmetrische Kriege und internationalen Terrorismus mit den Gefahren für Leib und Leben der Bevölkerung und für die staatlichen Institutionen.

Wegen der engen Vernetzung und der Abhängigkeiten können schon kleine Defekte, technisches oder menschliches Versagen oder Sabotage Domino- und Kaskadeneffekte auslösen bis hin zum Zusammenbruch ganzer Systeme.

Der Staat ist gefordert, auf diese zunehmenden Risiken zu reagieren. Verantwortliche Regierungspolitik muss verstärkt Vorsorge treffen – sowohl zur Krisenprävention als auch zur Krisenbewältigung im Falle von Katastrophen oder Großschadensereignissen.

Dabei muss die politische Bekämpfung von Ursachen, etwa der Klimanotlage oder der Ursachen kriegerischer Konflikte, im Vordergrund stehen. Darüber darf jedoch der vorsorgende Katastrophenschutz nicht ver-

nachlässigt werden. Die SPD-Fraktion bekennt sich zu der Verantwortung des Staates sowohl zur Vermeidung von Krisen als auch zur Vorbereitung auf Krisen. Um dieser Verantwortung auch künftig gerecht zu werden, besteht Handlungsbedarf auf folgenden fünf Feldern:

1. Verpflichtung zur Erstellung von Katastrophenschutzplänen. Staat und Betreiber kritischer Infrastrukturen müssen sich auf Mindeststandards zum Katastrophenschutz verständigen. Als Grundlage hierfür soll eine Risikoanalyse für das Land Berlin erstellt werden. Für die Planungen auf Basis dieser Analyse sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- die dezentrale Versorgung durch die Bezirke muss gewährleistet werden,
- die Stärkung der kritischen Infrastrukturen, einschließlich der Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Angriffen,
- das Erstellen von Notfallplänen zur Schadensbegrenzung und Folgenbeseitigung,
- eine definierte Minimalversorgung der Bevölkerung im Krisenfall z.B. für die Ernährungslage, auch durch Selbsthilfe, die Gesundheitsfürsorge, sowie die Strom- und Treibstoffreserven, einschließlich der Sicherstellung der Trinkwasserversorgung (u.a. durch stadtweit funktionsfähige mechanische Trinkwasserpumpen).

Wir fordern, die mehr als 1000 fehlenden Bundes- und Landesbrunnen (Schwengelpumpen) rasch herzustellen und alle defekten Brunnen schnellstmöglich zu reparieren und in die Verantwortung der Berliner Wasserbetriebe zu überführen. In Hitzeperioden sollen die Brunnen verstärkt für die Versorgung des Stadtgrüns mit Wasser genutzt werden. Wir setzen uns für eine entsprechende Öffentlichkeitskampagne ein.

2. Vernetzung aller Entscheidungsträger für den Krisenfall. Sowohl zwischen Bund und Ländern als auch zwischen den Katastrophenschutzbehörden und privaten Versorgern muss ein sofortiger Daten- und Wissenstransfer garantiert werden, um im Ernstfall koordiniert vorgehen zu können. Dazu bedarf es der Festlegung klarer Verantwortlichkeiten und fester Ansprechpartner zwischen dem öffentlichen und privaten Sektor. Ziel muss die Einrichtung einer ressortübergreifenden kooperativen Leitstelle und die digitale, ausfallsichere und redundante Vernetzung aller relevanten Einrichtungen einschließlich der Hilfsorganisationen sein.

3. Vorbereitung durch Training und regelmäßige Übungen. Berlin ist erprobt in Notlagen. Es muss aber durch eigene Übungen und durch Beteiligung an gemeinsamen Übungen zwischen Bund und Ländern Erfahrungen sammeln im Umgang mit neuen Krisensituationen. Die

Teilnahme Berlins an den Übungen des Bundes muss gesichert werden.

4. Verbesserungen im Katastrophenschutzrecht des Landes. Die gesetzlich vorgeschriebenen Entscheidungswege im Krisenfall sind den neuen Herausforderungen anzupassen, die Betreiber von Versorgungsinfrastrukturen sind stärker in die Planung einzubeziehen und auf die Erstellung von Katastrophenschutzplänen – entweder durch das Gesetz selbst oder durch Vereinbarung – zu verpflichten.
5. Kooperation zwischen Bund und Ländern stärken. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe arbeitet bereits jetzt eng mit den Ländern zusammen. Die künftigen Herausforderungen verlangen ein noch intensiveres Zusammenwirken. Dazu gehört auch die Klärung von Finanzierungsfragen, insbesondere bei den Zuweisungen zum ergänzenden Katastrophenschutz.