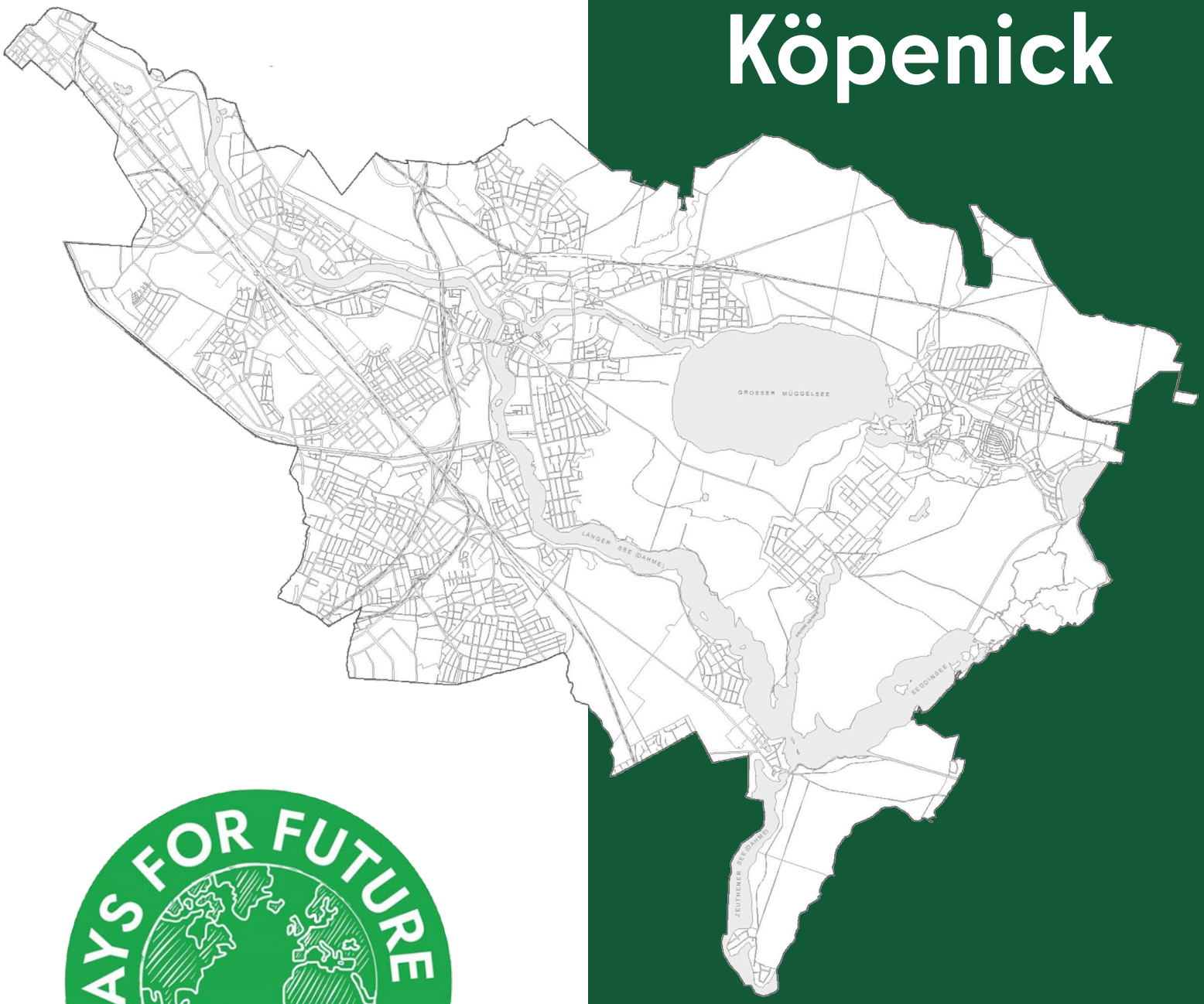
Unsere Forderungen für Treptow-Köpenick



FRIDAYS FOR FUTURE
Treptow-Köpenick

2021

0. Wer sind wir?

Und was wollen wir?

Fridays for Future ist eine Jugendbewegung, die sich dafür einsetzt, das Pariser Klimaabkommen umzusetzen und den globalen Temperautanstieg auf unter 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Für dieses Ziel muss global wie lokal gehandelt werden. Unser Bezirk muss bis 2030 Netto-Null Treibhausgasemissionen, vor allem durch 100% erneuerbare Energien, erreichen. Wir beziehen uns an dieser Stelle ausschließlich auf Lösungsansätze, die auf bezirklicher Ebene umgesetzt werden können. Diese müssen durch Maßnahmen auf Berliner, nationaler- und internationaler Ebene ergänzt werden.

Wir, die Bezirksgruppe Fridays for Future Treptow-Köpenick, haben dazu konkrete Forderungen für unseren Bezirk erstellt, die wir im Folgenden ausführen. Wir setzen auf eine gute Zusammenarbeit mit allen, die unsere Ziele teilen und sich an der Umsetzung unserer Forderungen oder durch konstruktive Kritik an diesen beteiligen wollen.

1. Mobilitätswende für alle bis 2030

1.1 Autos von den Straßen drängen

Der derzeitige Automobilverkehr führt zu einer Erhöhung verschiedener Emissionen, welche sowohl die Zerstörung unserer natürlichen Lebensgrundlage befeuert, als auch direkt die Lebensqualität der Bevölkerung massiv beeinträchtigt. Auch die Elektromobilität kann die Umweltschäden, die durch motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen, nur begrenzt verhindern. Deshalb muss auch in Treptow-Köpenick sofort das Berliner Mobilitätsgesetz umgesetzt werden, welches den Vorrang für den Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr vorschreibt.

Um eine klimaneutrale Mobilität im Bezirk zu realisieren, benötigen wir ein einheit-

liches Verkehrskonzept, welches in Zusammenarbeit mit dem Land Berlin erarbeitet werden soll. Effiziente Verkehrssteuerung, sowie eine räumliche und bauliche Trennung der verschiedenen Mobilitätsformen kann die Sicherheit und Attraktivität klimagerechter Fortbewegung fördern. Bis 2025 soll es eine autofreie Zone innerhalb des S-Bahnrings geben. Das betrifft auch einen Teil von Alt-Treptow. 2030 soll der MIV dann in ganz Berlin verschwinden.

Autofrei heißt für uns, dass alle Menschen, die nicht aus körperlichen oder beruflichen Gründen zwangsläufig auf ein Auto angewiesen sind, ökologische und effiziente Verkehrsmittel nutzen. Ausnahmen muss es für öffentlich Fahrzeuge, wie Krankenwägen und -transporte, Feuerwehr, Polizei und Müllabfuhr, gegebenenfalls auch für Handwerker:innen, Lieferverkehr und letztlich natürlich für mobilitätseingeschränkte Personen geben. Die hierfür benötigten Fahrzeuge dürfen langfristig jedoch nicht mehr mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. Besonders für die privaten Fahrzeuge, die von der Ausnahme betroffen sind, gilt es neue Mobilitätsformen, wie Lastenfahrräder und andere Sharing-Angebote zu etablieren, sowie den ÖPNV barrierefrei zu gestalten. Ein Ausbau des Taxisystems oder ähnlicher Angebote wie Muva von der BVG, kann ebenfalls sinnvoll sein, um Menschen auch in Gebieten unabhängig vom eigenen Auto zu machen, die nur schlecht durch den Linienverkehr des ÖPNV erschließbar sind.

Bei der Planung neuer Stadtquartiere müssen Straßen grundsätzlich als Fußgänger:innenzonen oder Fahrradstraßen konzipiert werden. Bis 2030 sollen auch alle bestehenden Viertel in unserem Bezirk durch eine effiziente Planung und Umgestaltung autofrei werden. Hierfür sollte übergangsweise auf allen Straßen im Bezirk, wo dies nach §45 StVO (Straßenverkehrsordnung) möglich ist, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten. Gegebenenfalls muss für eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 die Umwidmung von heutigen Hauptverkehrsstraßen angestrebt werden. Bis 2025 sollen alle Straßen nur noch einspurig durch den MIV befahrbar sein.

Außerdem benötigen auch alle Industriegebiete dringend ein klimaneutrales Ver-

kehrskonzept, welches vor allem aus der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bestehen muss. Der Innovationspark Wuhlheide und der Technologiepark Adlershof können hier von ihrer Nähe zu Bahngleisen profitieren.

Wir sprechen uns grundsätzlich gegen den Bau von neuen Straßen für den MIV in unserem Bezirk aus. Die einzige Ausnahme stellen Straßen dar, die parallel zu der Etablierung von Fußgänger:innenzonen an Verkehrsknotenpunkten, wie z.B. der Bahnhofstraße geplant werden. Insbesondere muss die Planung der Tangentiale Verbindung Ost, die durch die Wuhlheide führen soll und ggf. in Konkurrenz zu Schienenverkehrsplanung steht, gestoppt werden.

1.2 Raum den Menschen statt den Autos

Wir fordern bis Ende 2025 eine bezirksweite Parkraumbewirtschaftung, mit dem Ziel, Fahrten mit PKWs unattraktiver zu gestalten. So soll einerseits die strukturelle Bevorzugung des MIV verringert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden. Dieses Instrument soll die Transformation zu einer klimagerechten Mobilität bis 2030 durch ihren Push-Effekt vorantreiben. Parkraum für mobilitätseingeschränkte Personen, Taxis und Lieferverkehr soll grundsätzlich bestehen bleiben, ggf. ausgeweitet werden, wenn deren Überlastung zu einer Behinderung des Radverkehrs oder des ÖPNV führt. Langfristig müssen aber auch diese Verkehrsarten dekarbonisiert werden. Anwohnerparken soll bis 2030 gewährleistet sein, ohne einkommensschwache Haushalte zusätzlich finanziell zu belasten.

Alle Parkräume, die nicht ausschließlich für oben genannte Zwecke genutzt werden und bereits über eine gute Anbindung an den ÖPNV verfügen, sollen kurzfristig deutlich teurer und bis 2025 abgeschafft werden, da der Flächenverbrauch dieser Nutzung des öffentlichen Raums in keiner Relation zu ihrem gesellschaftlichen Nutzen steht.

1.3 Unsere Straßen gehören den Radfahrer:innen

Um Treptow-Köpenick zu einem ökologischen Bezirk zu machen, muss das Fahrradfahren attraktiv und sicher gestaltet werden. Deshalb fordern wir den Aus- und Neubau von Radwegen und -stellplätzen, zu einem zusammenhängenden Netzwerk. Dafür benötigt es dringend mehr Fahrradschnellstraßen und eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Um dies zu verwirklichen müssen bezirksweit Verkehrsflächen, die zurzeit als Fahrbahnen und Parkplätze genutzt werden, in breite Fahrradstraßen umgewandelt werden, auf denen auch bequemes Überholen und die Verwendung von Lastenrädern möglich ist. Außerdem müssen bestehende Radwege dringend auf ihre durchgängige Befahrbarkeit geprüft werden, denn oft gibt es kurzfristige Unterbrechungen, die Fahrradfahrer:innen zu ordnungswidrigem Verhalten drängen. Jede Straße muss entweder in eine autoarme Fahrradstraße umgewidmet werden oder zumindest über Radwege in beiden Richtungen verfügen, die von den anderen Fahrbahnen getrennt sind. Bei der Planung der Fahrbahnen und Radinfrastruktur müssen die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz von Radfahrer:innen beachtet werden. Auch mehr Fuß- und Fahrradbrücken beispielsweise im Bereich Köpenicker Altstadt und Treptower Park würden den Anreiz zum Fahrradfahren steigern. Für Stellen an denen Fahrradfahrer:innen häufig Straßenbahnschienen queren, soll die Verwendung von Gummieinsätzen für die Schienen geprüft werden, um die Unfallgefahr zu verringern.

Um die beschrieben Maßnahemen umzusetzen soll das Radwegekonzept des Bezirks von 2010 umfassend überarbeitet werden. Als Grundlage empfehlen wir dringend die Umsetzung des Berliner Radverkehrsnetz nach Entwurf von Verkehrs- und Umweltverbänden wie dem adfc, BUND und ChangingCities.

Um auch den Warenverkehr klimafreundlicher zu gestalten, soll der Bezirk Pilotprojekte initiieren und unterstützen, die die Verbreitung von Lastenrädern fördern sollen. Beispielsweise könnte dafür mit Paketlieferdiensten kooperiert werden.
Des Weiteren fordern wir, dass alle Fahrradwege im Winter ebenso konsequent wie Straßen und Fußwege geräumt werden, um ganzjähriges Radfahren zu ermöglichen.

1.4 Der Bezirk der kurzen Wege

Unser Bezirk muss raumplanerisch so gestaltet und weiterentwickelt werden, dass alle nicht mobilitätseingeschränkten Menschen die Orte ihres täglichen Bedarfs sicher fußläufig erreichen können. Dies gilt auch für Schulen und Kitas. Zukünftig muss Segregation zwischen verschiedenen Raumnutzungsarten vermieden werden, um kürzere Wege und damit auch mehr Zeit für die wichtigen Dinge im Leben zu ermöglichen. Arbeitsplätze sollten in Zukunft wieder bewusst wohnungsnah angesiedelt werden, um Pendelverkehr zu reduzieren. Generell soll es rund um bauhistorische Denkmäler und Orte, an denen die Menschen ihren täglichen Bedarf decken, mehr verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgänger:innenzonen geben, um die Stadt fußgänger:innenfreundlich zu gestalten. In allen Wohngebieten sollte sofort Tempo 30 eingeführt werden.

Des Weiteren müssen große Straßen besser für Fußgänger:innen überquerbar sein. Neben dem Ausbau von Zebrastreifen und allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen, sollen alle Ampelschaltungen so getaktet werden, dass auch ältere und gehbehinderte Menschen alle Fahrbahnen in einer Phase überqueren können. Stark befahrene Straßen sollten alle 150 Meter sicher überquerbar sein.

1.5 ÖPNV für eine solidarische Mobilität

Damit der Verkehr von Treptow-Köpenick klimaneutraler gestaltet werden kann, darf niemand mehr auf ein Auto angewiesen sein. Bis dahin ist es jedoch noch ein weiter Weg, denn dafür müssen alle Alternativen zum Auto ansprechender und günstiger werden. In unserem Bezirk muss vor allem das ÖPNV-Netz ausgebaut werden, damit alle Menschen eine Haltestelle im Umkreis von 300-500m von ihrem Wohnort nutzen können. Besonders in weitläufigen Wohngebieten müssen ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden, um ein Bike&Ride-System zu etablieren.

Zurzeit fahren in den stadtzentrumsfernen Ortsteilen die S- und Straßenbahnen nur im 20 Minutentakt. Deshalb fordern wir eine Takterhöhung des ÖPNV und die flächendeckende Ausweitung von Bus- und Straßenbahnlinien. Damit diese nicht durch Stau im Berufsverkehr aufgehalten werden, müssen konsequent räumlich getrennte Bus- und Bahnspuren eingeführt werden. Besonders an Verkehrsknotenpunkten wie z.B. der Bahnhofstraße muss der ÖPNV Vorrang haben bzw. der MIV ganz ausgeschlossen werden. Des Weiteren muss langfristig jede Ampelschaltung so gestaltet werde, dass nahender ÖPNV registriert und daraufhin eine haltlose Überquerung der jeweiligen Kreuzung garantiert wird.

Auch der Ausbau des S- und U-Bahnnetzes und die bessere Verknüpfung mit Brandenburg ist ein langfristiges Ziel. Der Pendelverkehr aus dem Berliner Umland muss auf die Schiene verlagert werden. Dafür muss das Park & Ride-System ausgebaut werden, bei dem Pendler:innen ihr Auto in ländlichen Regionen am Bahnhof parken können, um den innerstädtischen Teil der Strecke mit dem Zug zurückzulegen.

Auf Landesebene muss sich unser Bezirk für einen sozial gerechten und umlagefinanzierten Ausbau des ÖPNV einsetzen. Alle Menschen mit geringem Einkommen oder besonderem Bedarf sollen durch ein solidarisches Abgabesystem, in das auch Bürger:innen einzahlen, welche von entlasteten Straßen profitieren, ein kostenloses Dauerticket bekommen.

1.6 Mobilität gemeinsam gestalten

Es existiert im Bezirk eine “AG Mobilität” die im Austausch mit der BVG, Vertreter:innen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, sowie mit Mitarbeiter:innen des Bezirksamtes steht. Häufigere Treffen, mehr Beteiligung der Öffentlichkeit und die Möglichkeit die beschlossenen Maßnahmen einzusehen, sind erforderlich, um die Mobilitätswende für alle zu gestalten. Dies gilt für alle Bereiche der Bezirkspolitik, insbesondere aber für alle weiteren Gremien in denen Verkehrsplanung betrieben wird.

2. 100 % erneuerbare Energie bis 2030

2.1 Höchste Energiestandards für öffentliche Gebäude

Die Energiegewinnung Deutschlands besteht immer noch zu einem großen Teil aus fossilen Brennstoffen. Deshalb sollten wir die gewonnene Energie sinnvoll nutzen und keinesfalls verschwenden. Aus diesem Grund fordern wir eine energetische Sanierung aller öffentlichen Gebäude und Einrichtungen in Treptow-Köpenick, welche nicht den höchsten energetischen Standards entsprechen, sowie einen energetischen Bau aller neu entstehenden Gebäuden. Das Ziel muss hierbei eine Energiebilanz nach KfW-55-Standard im Bestand und KfW40 im Neubau sein.

Bei der Bewertung der Sanierungs- und Baumaßnahmen muss jedoch der ganze Lebenszyklus der Gebäude betrachtet werden, denn auch der Ressourcenverbrauch beim Bau hat einen großen ökologischen Fußabdruck. Deshalb sollte auf klimapositive Materialien, wie nachhaltig produziertes Holz, zurückgegriffen werden.

2.2 100% Erneuerbare Energien

Wir fordern, dass alle öffentlichen Einrichtungen ihre Energie aus regenerativen Quellen beziehen. Dies muss sowohl durch Wechsel des Versorgers als auch durch eigene, dezentrale Energieerzeugung bewerkstelligt werden, denn Berlin bezieht im Vergleich zu anderen Bundesländern nur sehr wenig erneuerbare Energie. Für alle öffentlichen Gebäude soll geprüft werden, inwiefern Dachflächen für Solaranlagen oder Begrünung genutzt werden können, um sowohl die Ursachen, als auch die Folgen der Klimakatastrophe zu verringern. Das gilt auch für Schulgebäude.

Außerdem muss in jedem Quartier ein Wärmekonzept erarbeitet werden. Abwärme von Gebäuden und Infrastruktur muss gesammelt, gespeichert und in das Nah- bzw. Fernwärmenetz eingespeist werden. Auch die Verwendung von erneuerbaren Wärmequellen muss flächendeckend etabliert werden. Dafür könnte im ersten Schritt ein Modellprojekt in Adlershof durchgeführt werden.

2.3 Alle B-Pläne klimagerecht entwerfen

Jeder Bebauungsplan des Bezirks muss danach ausgerichtet werden, Treibhausgasemissionen zu vermeiden. Wir fordern eine Solarpflicht für alle Neubauten. Neben den bereits beschriebenen verkehrlichen Maßnahmen muss jede Dach- und Fassadenfläche für erneuerbare Energien und Stadtgrün genutzt werden. Mindestens 50% aller neuen Nettofassadenflächen müssen begrünt werden. Auch Infrastruktur zur Energiespeicherung muss geschaffen werden, damit Nachbar:innenschaften energetisch autark und klimaneutral leben können.

Bei großen Gebäuden soll geprüft werden, ob eine Windkraftnutzung möglich ist. Falls diese energetisch sinnvoll ist, muss sie obligatorisch sein. Außerdem soll ein Verbot von Schottergärten auf möglichst vielen Flächen durchgesetzt werden.

3. Klimaangepasster Bezirk bis 2030

3.1 Unsere Grünflächen schützen

Natur und Umwelt muss auch lokal geschützt werden. Deswegen wollen wir, dass Treptow-Köpenick seine Grünflächen beibehält, erweitert und angemessen pflegt, um so die Lebensqualität von uns allen zu verbessern und uns vor den Folgen von Extremwetterereignissen zu schützen. Grünräume sollen jedoch keine Inseln in einem Meer aus Beton sein. Auch eine Vernetzung und Diversifizierung der öffentlichen Grünanlagen muss entworfen werden, um so eine multifunktionale Grüne Infrastruktur zu schaffen. Vor allem Stadtbäume müssen geschützt werden, da diese durch Dürren und Bauvorhaben besonders gefährdet sind. Bei der Neugestaltung öffentlicher Flächen soll der Naturschutz und die Schaffung von mehr Stadtgrün, auch wegen dessen CO2-Bindungswirkung besonders im Vordergrund stehen.

An Schulen und Kindergärten soll der Bezirk bei der Durchführung von Urban-Gardening-Projekten, Schulgärten und der selbständigen Pflege und Bewirtschaftung von Grünflächen unterstützen, damit Kinder und Jugendliche von klein auf lernen, sorgsam mit der Natur umzugehen.

3.2 Auch bei uns Artenvielfalt bewahren

Neben der Klimakatastrophe ist die Menschheit außerdem durch das extreme Artensterben gefährdet. In Treptow-Köpenick müssen deshalb insbesondere die verbliebenen Wald- und Wasserflächen geschützt und deren ökologische Funktion erhalten werden. Die Biodiversität muss auch in urbanen Gebieten drastisch erhöht werden. Hierbei lassen sich Synergien durch die Kombination von Maßnahmen erreichen, die sowohl der Naherholung als auch dem Umweltschutz dienen.

Die Uferkonzeption von 2017 ist ein gutes Beispiel für solche Projekte. Langfristig sollten möglichst viele Ufer in unserem Bezirk renaturiert werden. Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen und mehr Kontrollen auf unseren Wasserstraßen sind wichtig.

Der Bezirk soll ein Fahrverbot für den benzin- und dieselbetriebenen Schiffsverkehr auf allen Wasserflächen, die nicht Landes- oder Bundeswasserstraßen sind, einführen. Vor allem die in unserem Bezirk vorhandenen Moore gilt es besonders zu schützen, da diese einerseits einen akut bedrohten Lebensraum für viele Tierarten darstellen und gleichzeitig als natürliche Treibhausgasspeicher dienen.

3.3 Versiegelung rückgängig machen

Auch in Berlin werden sich Extremwetterereignisse in Folge der Klimakrise häufen. Besonders in Großstädten gefährden Starkregen und Hitzewellen die Bevölkerung, da hier ein Großteil der Flächen versiegelt ist.

Bei heftigen Niederschlägen können die verbleibenden Grünflächen die Wassermassen nicht schnell genug aufnehmen. Auch die Kanalisation wird immer häufiger überlastet, was dazu führt, dass Abwasser ungeklärt in die Spree geleitet wird. Das gefährdet die dort lebenden Tierarten und führt auch für den Menschen zu unangenehmen Folgen. Außerdem können Pflanzen das Wasser nicht schnell genug aufnehmen, bevor es abfließt. Das führt dazu, dass unser Stadtgrün aufwendig künstlich bewässert werden muss. Um das zu verhindern, muss ein erheblicher Teil der Flächen in unserem Bezirk entsiegelt werden, wofür ungefähr die Hälfte der Straßen und Parkplätze umgenutzt werden soll.

Die Hitzesommer der vergangenen Jahre haben aufgrund der temperaturbedingten zusätzlichen Kreislaufbelastung, zu einer statistisch signifikanten Übersterblichkeit bei älteren und vorerkrankten Menschen geführt. Das ist besonders in urbanen Gebieten ein Problem, da hier Beton und Asphalt die Wärme absorbieren und speichern. Durch Entsiegelung und neu gewonnene Grünflächen, kann sowohl ein natürlicher Kühleffekt entstehen, als auch CO2 aus der Atmosphäre gebunden werden.

3.4 Flächenfraß stoppen

Bei Neubauprojekten muss so sparsam wie möglich mit unseren Flächen umgegangen werden. Eine Expansion des Bezirks in unsere verbleibenden Freiräume ist zu vermeiden. Der Fokus muss auf der Innenentwicklung liegen. Hierbei lautet das Stichwort: Behutsame Nachverdichtung. Eine kompakte Bauweise muss mit viel Raum für gesellschaftliche Teilhabe und Stadtgrün kombiniert werden, um sowohl die Lebensqualität zu verbessern, als auch ökologisch nachhaltiger zu sein. Werden trotzdem Flächen versiegelt, müssen dafür an bereits beschriebenen Stellen in gleichem Umfang Flächen entsiegelt werden.

4. Kreislaufwirtschaft statt Wegwerfkultur

4.1 Müll konsequent trennen und vermeiden

Um Müll recyclen zu können und somit Ressourcen zu sparen, muss er vorher getrennt werden. Wir erwarten, dass der Bezirk sofort alle Möglichkeiten ausschöpft, um eine möglichst hohe Mülltrennungsquote zu erreichen. Deshalb soll bei allen öffentlichen Mülltonnen mindestens in Papier, Wertstoff und Restmüll getrennt werden.

Bis 2030 muss jedoch das Ziel sein, Müll in der Verwaltung grundsätzlich zu vermeiden. Hierfür soll die Bezirksverwaltung ein Konzept erarbeiten, welches mit der von uns auf Berlinebene geforderten Zero-Waste-Strategie des Landes verknüpft wird.

4.2 Wasserspender für Mensch und Umwelt

Wir fordern, dass bis 2025 bezirksweit kostenlose Trinkwasserspender installiert und entsprechend instand gehalten werden. Diese sollen auf allen öffentlichen Plätzen und in allen öffentlichen Gebäuden zur Verfügung stehen. Das soll einerseits den Zugang aller Menschen zu sauberem Wasser gewähren, kann aber auch dazu beitragen Plastikmüll zu reduzieren.

4.3 Wegwerfkultur bekämpfen

Der Bezirk muss ein Programm aufstellen, mit dem ein lokales Repair-Netzwerk etabliert und gefördert werden soll. Dieses soll Verbraucher:innen animieren Produkte reparieren zu lassen, anstatt diese wegzuwerfen und neu zu kaufen. Die längere Verwendung von Produkten erhöht in den meisten Fällen deren Nachhaltigkeit, da die Ressourcen zur Produktion und Entsorgung nicht ständig neu aufgebracht werden müssen, was negative ökologische und soziale Folgen reduziert. Kleingewerbe wie Schreinereien, Schneidereien, Schustereien, Fahrradwerkstätten, Uhrmacher:innen und Repair-Cafés im Bezirk sollen in ihrer Arbeit unterstützt und ihre Vernetzung und Verbreitung gefördert werden. Auch kommunale Handwerkshöfe und Selbsthilfewerkstätte nach Hamburger Vorbild können hilfreich sein. Bis 2030 soll es je 10.000 Einwohner:innen mindestens eine Reparatureinrichtung geben.

5. Klimaschutz in der Verwaltung

5.1 Personal und Ressourcen für Klimagerechtigkeit

Auch um alle hier skizzierten Maßnahme umzusetzen, benötigt die Bezirksverwaltung deutlich mehr Personal. Es müssen ausreichend Kapazitäten vorhanden sein, um die nötigen Schritte zu erarbeiten, ihre Umsetzung zu überwachen und weitere Handlungsspielräume und Ideen zum Schutz vor Klimawandel und dessen Folgen zu erarbeiten. Ob das Personal auf die bestehenden Strukturen aufgeteilt wird, oder eine neue Abteilung aufgebaut werden muss, bleibt dem Bezirk überlassen.

Klar muss jedoch sein: In Zukunft darf keine Entscheidung getroffen werden, die nicht mit dem Ziel des klimaneutralen Bezirks bis 2030 vereinbar ist. Das bedeutet auch, dass bei jeder Handlung des Bezirks, zusätzlich zu den sozialen auch die ökologischen Folgen abgeschätzt werden müssen. Neben internen und externen Expert:innen muss das gesamte Verwaltungspersonal über entsprechende Kompetenzen verfügen. Dazu muss es ab sofort regelmäßig obligatorische Fortbildungen in sozialen und ökologischen Themengebieten geben.

Durchgeführte Maßnahmen müssen ständig evaluiert und durch ein langfristiges Monitoring überwacht werden. Um sicherzustellen, dass die Lasten und Vorteile der Veränderung bestehende Ungerechtigkeit in unserer Gesellschaft nicht weiter verschärfen, müssen auch die sozialen Folgen immer beachtet werden. Um hier die Kompetenzen zu verbessern, sind Weiterbildungen in Bereichen wie Gender und Diversity Budgeting nötig.

5.2 Verwaltung als Vorbild

Wir fordern, dass unsere Verwaltung in der sozial-ökologischen Transformation ein Vorbild für andere ist. Deshalb soll sie bis 2025 klimaneutral sein. Um das zu erreichen ist ein umfangreiches Konzept, welches die gesamte Verwaltungsstruktur, ihre Emissionen und ihren Ressourcenverbrauch in Blick nimmt, zu erstellen.

Neben den bereits beschriebenen energetischen Maßnahmen muss ein weiterer Schritt die Dekarbonisierung des Fuhrparks unseres Bezirks sein, was insbesondere durch den Umstieg auf Fahr- und Lastenräder geschehen kann.

5.3 Klimagerechte Vergabeverfahren

Die oben beschriebene Veränderung kann der Bezirk insbesondere dadurch einleiten, dass in allen Vergabeverfahren hohe soziale und ökologische Mindeststandards eingefordert werden. Alle Unternehmen, mit denen Verträge geschlossen werden, müssen durch die Leistungen, die der Bezirk bei ihnen in Anspruch nimmt, zu der Umsetzung des 1,5-Grad-Ziels beitragen. Um das sicherzustellen muss der Bezirk entsprechende Leitlinien für zukünftige Vergabeverfahren beschließen.

6. Und jetzt?

Unser Appell

Auch in unserem Bezirk gibt es viel zu tun. Durch dieses Bündel an Lösungsansätzen, welches mit solchen auf Landes- und Bundesebene gekoppelt und gerne durch weitere ergänzt werden kann, soll ein gradueller Wandel zu einem klimagerechten Stadtteil gestaltet werden.

Diese Forderungen sind als Ergänzung und Spezifizierungen für unseren Bezirk zu den Forderungen von FFF-Berlin entstanden, die ihr hier findet:
https://fridaysforfuture.berlin/forderungen/

Wir appellieren hiermit an alle Bezirkspolitiker:innen, das Verwaltungspersonal und die Bevölkerung, sofort alle notwendigen Schritte in die Wege zu leiten, um die Klimakatastrophe und ihre Folgen zu verhindern.