

2021

Klimagerechtigkeit  
jetzt



# BEZIRKS- FORDERUNGEN LICHTENBERG

Mobilität  
Energie  
Bauen  
Umwelt  
Bildung  
Verwaltung  
Wirtschaft





„What you do makes a difference, and you have to decide what kind of difference you want to make.“  
(Jane Goodall, Wildtierforscherin und Aktivistin)

Seit Jahrzehnten beweist die Wissenschaft, dass die Verbrennung fossiler Energiequellen und der Raubbau an der Natur das verträgliche Maß überschritten haben [0.1]. Auch in Berlin sind bereits Folgen des menschengemachten Klimawandels spürbar: Die Zahl der Hitzetoten steigt, Starkregen und extreme Trockenheit werden häufiger [0.2]. Doch das sind lediglich Vorboten dessen, was auf eine zögerliche Klimaschutzpolitik folgen würde. **Wir müssen sofort und entschlossen handeln, um den jungen und kommenden Generationen eine lebenswerte Zukunft zu sichern.**

Im Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtete sich Deutschland im Dezember 2015 zu weitreichenden Anstrengungen im Klimaschutz. Gemeinsam mit 194 weiteren Staaten wurde vereinbart, die globale Erderwärmung auf 1,5°C bzw. deutlich unter 2°C zu beschränken [0.3]. Nach heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen drohen oberhalb dieser Temperaturschwelle unkontrollierbare ökologische und humanitäre Katastrophen durch sich selbst verstärkende Rückkopplungseffekte [0.4].

Ein konkreter Umsetzungspfad für das 1,5°C-Ziel wird in der Machbarkeitsstudie des Wuppertal Instituts aufgezeigt [0.5]. Im kommenden Jahrzehnt sind massive Anstrengungen notwendig. Eine Schlüsselrolle nehmen der Studie zufolge die Jahre 2020 bis 2025 ein, in denen die Basis für die Transformation geschaffen wird. Bisherige Maßnahmen und Planungen reichen bei weitem nicht aus, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens einzuhalten.

**Der Klimakrise muss auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene entgegengewirkt werden.** Auch individuelle Bemühungen im Alltag sind wichtig, können aber nicht den Dimensionen dieser Krise gerecht werden. Vielmehr müssen Maßnahmen getroffen werden, die sektorenübergreifend wirken und sozial gerecht gestaltet sind. Wir fordern, dass bessere und faire Rahmenbedingungen für nachhaltiges Handeln geschaffen werden als heute.

Mit unseren Forderungen sprechen wir daher in erster Linie die Bezirkspolitik an: die Fraktionen der **Bezirksverordnetenversammlung**, die **Stadträt\*innen** und den **Bürgermeister**. Auch an die **Verwaltung, Unternehmen und Bildungs-/Kultureinrichtungen** richten wir uns.

Lichtenberg verfolgt bereits einige gute Ansätze. Der Bezirk war einer der ersten, die eine Klimaschutzbeauftragte ernannten. Unter anderem wurde ein Klimaschutz- und Mobilitätskonzept erstellt, ein Umweltbüro eingerichtet und die Bewerbung zur Fairtrade Town vorbereitet. Wir schätzen dieses Engagement, erwarten aber in den nächsten Jahren ein noch viel deutlicheres Bekenntnis zum Klimaschutz.

Wir danken allen, die uns Feedback und Hinweise gegeben haben und nehmen weiterhin gern Fragen und Anregungen entgegen: [lichtenberg@fridaysforfuture.berlin](mailto:lichtenberg@fridaysforfuture.berlin).



## I. Mobilität (S. 3-6)

- Mobilitätsgesetz umsetzen
- Mehr Platz, Geld und Sicherheit für Rad- und Fußverkehr
- Weitgehend autofreier Bezirk bis 2030 - Tempo 30 ab sofort
- Attraktiver ÖPNV: Takterhöhung und gute Anbindung

## II. Energie, Wärme und Bauen (S. 7-10)

- Potenziale Photovoltaik vollständig ausschöpfen
- Sozial gerechte energetische Sanierung aller Gebäude bis 2035
- Fernwärme ausbauen und bis 2030 auf erneuerbare Energien umstellen
- Mehr Pilotprojekte für nachhaltiges Bauen und Wohnen

## III. Umwelt und Tiere (S. 11-14)

- Baumbestand sichern und erweitern
- Flächenentsiegelung: Lichtenberg soll grüner werden
- Berliner Lichtkonzept bis 2025 umsetzen
- Saubere Luft und saubere Parks

## IV. Bildung und Kultur (S. 15-18)

- Klimaneutrale, ressourcenschonende und umweltfreundliche (Hoch-)Schulen bis 2030
- Klimagerechtigkeit in jedem Schuljahr und Studiengang einbeziehen
- Mindestens eine vegane und vegetarische Option in Cafeterien und Mensen
- Leicht zugängliche Klimabildung in der Volkshochschule und in kulturellen Einrichtungen

## V. Wirtschaft und Verwaltung (S. 19-21)

- Papierlose und EMAS-zertifizierte Bezirksverwaltung
- Divestment: Geldanlagen aus der Kohle-, Öl- und Gasindustrie abziehen
- Nachhaltige Unternehmensführung und betriebliches Mobilitätsmanagement
- Müllvermeidung im Einzelhandel und in der Logistik



Die Mobilität der Zukunft ist CO<sub>2</sub>-arm, gesundheitsfördernd, vielfältig, inklusiv, erschwinglich und sicher. Nur durch eine Kombination mehrerer Maßnahmen kann eine sozial gerechte Verkehrswende in Lichtenberg gelingen. Der Verkehrsausschuss der BVV und das Straßen- und Grünflächenamt müssen sich verbindlich am Mobilitätsgesetz orientieren. Bei jeder Entscheidung hat der Umweltverbund Vorrang.

## 1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### a) Reduzierung des MIV

Wir fordern, anknüpfend an die Forderungen von FFF Berlin, dass der Bezirk Lichtenberg eine Strategie erarbeitet, um den Bezirk bis 2030 weitgehend autoverkehrsreich zu machen. Das betrifft nur den motorisierten Individualverkehr [zum Wirtschaftsverkehr siehe [Kapitel V.5](#)]. E-Carsharing-Optionen können als alternative Mobilitätsform sinnvoll sein.

### b) Tempo 30

Ab sofort wird auf Tempo-50-Straßen Tempo 30 eingeführt, in Wohngebieten gilt Tempo 20 oder niedriger. Eine moderne Stadt sollte keinerlei Verkehrstote nach sich ziehen, dazu ist Tempo 30 besser geeignet als Tempo 50 [[1.1](#)]. Das würde ebenfalls die Schadstoff- und Lärmbelastung reduzieren [[1.2](#)].

### c) Umwidmung von Verkehrsflächen

Mehrspurige Straßen (exklusive Busspuren) sollen in einspurige Straßen umgewandelt werden, der entstehende Platz muss anderen Mobilitätsformen gewidmet und für moderne städtische Bedürfnisse geöffnet werden (z. B. für Fahrradwege, überdachte Fahrradparkplätze, Urban Gardening, Erholungsinseln, Spielstraßen, etc.).

Parkplatzflächen sollen verringert werden, u. a. um die Übersichtlichkeit an Kreuzungen zu verbessern oder um Platz für andere Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Zu diesem Ziel sollen auch mehr verkehrsberuhigte Bereiche entstehen. Bei dieser Umwidmung bzw. Einziehung von Flächen müssen Anregungen der Anwohner\*innen partizipativ einbezogen werden.

### d) Parkraumbewirtschaftung

Für die Reduktion des MIV sind auch negative Anreize notwendig, sollten aber sozial ausgeglichen werden. Wir fordern die Erhebung von Parkgebühren. Dazu sind sowohl die Parkraumbewirtschaftung als auch Parkuhren einzurichten. Die Preise für den Anwohnerparkausweis könnten sich am Mietspiegel der jeweiligen Wohngegend orientieren.

## **f) Keine neuen Autobahnstrecken**

Lichtenberg soll sich gegen den Ausbau der A100 in Berlin einsetzen. Diese Investition steht im Widerspruch zur notwendigen Mobilitätswende. Vielmehr muss eine solche Autobahnerweiterung durch den zügigen Ausbau öffentlicher Verkehrsnetze überflüssig gemacht werden [siehe auch Kapitel [V.5](#)].

Aus gleichen Gründen soll sich der Bezirk entschieden gegen die Tangentialverbindung Ost aussprechen, die durch das artenreiche Naherholungsgebiet Biesenhorster Sand führen soll.

## **2. Fahrrad- und Fußverkehr**

### **a) Planungsvorgänge beschleunigen**

Im Zentrum der bezirklichen Verkehrswende stehen sichere und komfortable Fuß- und Radwege. Weil in den nächsten 10 Jahren massive Umgestaltungen nötig sind, sollten die bezirklichen Kapazitäten für die Radverkehrsplanung mindestens verfünffacht werden, um die Verkehrsplanungszeiträume zu verkürzen.

Die mit der Novellierung des Mobilitätsgesetzes § 51 (4) in jedem Bezirk vorgesehenen zwei Vollzeitstellen für Fußverkehr sind umgehend auszuschreiben, angemessen zu dotieren und zu besetzen.

Weiterhin sollen Planungen wo möglich schon vorläufig durch Markierungen und Leitbaken (zum Beispiel als Pop-up-Bike-Lanes) umgesetzt werden, sodass bis zur finalen Umsetzung auch praktische Erfahrungen berücksichtigt werden können.

### **b) Gefahrenstellen beheben**

Hinweise auf Gefahrenstellen müssen zügig geprüft und bearbeitet werden. Der „Gefahrenstellenmelder“ [\[1.3\]](#) soll transparent arbeiten, indem die eingereichten Meldungen und ihr Bearbeitungsstand veröffentlicht werden.

Bei Baustellen soll die Passierbarkeit für Rad- wie Fußverkehr und ÖPNV tatsächlich Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr haben, wie das Mobilitätsgesetz Berlin in § 39 vorschreibt.

Gehwege und Querungsstellen sind gegen Missbrauch zu sichern. Verstärkte Kontrollen sollen illegales Fahren und Parken unterbinden. Gefährdend und behindernd geparkte Fahrzeuge müssen konsequent abgeschleppt werden.

### **c) Sichere und barrierefreie Fahrrad- und Gehwege**

Fahrradwege sollen komfortabel und sicher gebaut werden. Dazu müssen sie baulich von der Fahrbahn getrennt sein. Insbesondere Fahrradschnellstraßen sollten beidseitig durch bepflanzte Grünstreifen deutlich abgetrennt sein.

Fußwege müssen mindestens 2,5 m breit sein und sind freizuhalten. Wo der Platz auf dem Gehweg nicht reicht, sollten Sondernutzungen (abgesehen von ÖPNV-Haltestellen) bevorzugt auf bisherige Parkplätze am Fahrbahnrand ausweichen.

Barrierefreiheit soll durch abgesenkte Bordsteinkanten und Sitzbänke zum Ausruhen gewährleistet sein.

### **d) Sichere Querungen**

Grundsätzlich soll es in komfortablen Abständen sichere Querungsmöglichkeiten ohne lange Wartezeiten geben.

An Kreuzungen und Straßenübergängen dürfen die Sichtverhältnisse nicht durch parkende Autos beeinträchtigt werden. Insbesondere Kinder sind zu klein, um über die Autos herüber zu sehen und gesehen zu werden. Wir fordern den Bezirk dazu auf, an allen Übergängen die Sicherheit zu überprüfen und Autoparkplätze unmittelbar an Querungen abzuschaffen und langfristig Gehwegvorstreckungen anzulegen. Auf den abgeschafften Autoparkplätzen können Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet werden, die bessere Sichtverhältnisse zulassen.

### **e) Fahrradstellplätze**

Der Bezirk soll §47 des Berliner Mobilitätsgesetzes umsetzen, d.h. einerseits mehr Fahrradabstellplätze schaffen und andererseits bis spätestens Mitte 2023 an wichtigen ÖPNV- und Regionalbahnhöfen Fahrradparkhäuser oder Fahrradstationen errichten.

Dabei sollen Vor- und Nachteile verschiedener Radabstellanlagen berücksichtigt werden [\[1.4\]](#). Aus unserer Sicht ist ein begleitendes Pilotprojekt nötig zur Frage, wie die Sicherheit und Sauberkeit überdachter Abstellplätze gewährleistet werden kann.

### **f) Lastenräder fördern**

Projekte wie die „flotte“ (kostenloser Verleih von Lastenrädern) sollen unbedingt aufrechterhalten und ausgebaut werden.

Darüber hinaus fordern wir eine Kampagne oder Anreize für Lasten-E-Bikes als Alternative zu Transportwagen für Unternehmen, Vereine etc.

Der Bezirk soll seine Anstrengungen um Abstellmöglichkeiten für Lastenräder fortsetzen.

### **g) Modellprojekt Fußverkehr**

Wir fordern, dass eines der Modellprojekte für den Fußverkehr aus der Mobilitätsgesetz-Novelle [1.5] in Lichtenberg umgesetzt wird. Dafür soll der Bezirk zügig geeignete Plätze oder Straßenzüge vorschlagen. Das Pilotprojekt sollte möglichst einen Bahnhof, einen Arbeits- und Schulschwerpunkt sowie eine örtliche Geschäftsstraße einschließen.

## **3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

### **a) Wachsende Kapazität**

Öffentliche Verkehrsmittel müssen stark ausgebaut werden, damit ein überzeugendes Mobilitätsangebot entsteht. Bis 2030 muss die Kapazität so stark steigen, dass der MIV verzichtbar wird. Dann ist es auch möglich, einen kostenlosen oder stark vergünstigten ÖPNV für Berliner\*innen anzubieten.

Obwohl vieles in den Verantwortungsbereich der Landesebene fällt, muss auch der Bezirk mutig vorangehen und dieses Ziel vor Augen haben.

### **b) Gute Anbindung der Wohngebiete**

Alle Neubaugebiete müssen hervorragend an die bestehenden Netze der Verkehrsmittel angeschlossen werden. Auch Bestandsgebiete, die noch nicht ausreichend angebunden sind, müssen durch neue Linien oder Zubringerdienste (wie BerlKönig) erschlossen werden.

### **c) Takterhöhung und Klimafreundlichkeit der Buslinien**

Wir begrüßen, dass die BVG bis 2030 ihre Busflotte elektrifizieren will [1.6]. Wir sprechen uns dafür aus, neben batteriebetriebenen Fahrzeugen auch andere Optionen wie Oberleitungs- oder Wasserstoff-Busse in Betracht zu ziehen.

Dabei darf die Takterhöhung nicht aus dem Blick geraten. Der Bezirk muss sich dafür einsetzen, dass Buslinien durch einen höheren Takt attraktiver werden.

### **d) Pendelverkehr auf die Schiene holen**

Als einer der Berliner Außenbezirke ist der Bezirk angehalten, sich des Pendelverkehrs zwischen Brandenburg und Berlin anzunehmen. Der Bezirk sollte sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass stillgelegte Gleisstrecken am Berliner Außenring bis 2025 wieder in Betrieb genommen werden, um den Pendelverkehr zu entlasten.



Die Energiestandards von Gebäuden und die Ausnutzung der Dachflächen für Solarenergie ist entscheidend, damit die Energiewende in Lichtenberg gelingt. Zum Erreichen der Klimaziele sind der Bezirk und die Wohnungsbaugesellschaften aufgefordert zu handeln.

Die zuständigen Ämter müssen gewährleisten, dass Hauseigentümer\*innen angemessen beraten und kontrolliert werden und dass der Sanierungsstau der öffentlichen Gebäude nach den bestmöglichen Umweltstandards behoben wird. Hierfür müssen ausreichend Stellen in der Verwaltung geschaffen werden!

### 1. Stromproduktion

Photovoltaik (PV) ist das Rückgrat der Energiewende in Städten und muss in Berlin stark ausgebaut werden, um das Potential von circa 44% [\[2.1\]](#) Selbstversorgung schnellstmöglich umzusetzen.

#### a) Photovoltaik ausbauen

Auf bestehenden öffentlichen Gebäuden sollte das PV-Potential bis 2025 zu 70 % und bis 2030 zu 100 % ausgeschöpft werden. Auf Neubauten sollen PV-Anlagen sofort verpflichtend integriert werden. Für alle Bauvorhaben (Neubau, Sanierung, Umbau) ist sicherzustellen und im Abschluss zu überprüfen, dass die Gebäude mit festen PV-Anlagen ausgerüstet werden oder bereits ausgerüstet sind. Zudem sind bürokratische und finanzielle Hürden für Projekte im Bereich Mieterstrom und Balkonmodule abzubauen.

#### b) Kooperationen für faire Windenergie

Wir fordern den Bezirk auf, bei der Windstromproduktion Verantwortung gegenüber den ländlichen Regionen zu übernehmen. Der Bezirk muss die Energiebetriebe dazu verpflichten, die energieerzeugenden Kommunen angemessen finanziell zu beteiligen. Zur Akzeptanzsteigerung sind kulturelle Partnerschaftsbeziehungen des Bezirks mit den Kommunen in Betracht zu ziehen.

### 2. Energetische Sanierung und Energieverbrauch

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudesektor stagnieren berlinweit seit 2010 [\[2.2\]](#). Die aktuelle energetische Sanierungsquote bundesweit von ca. 0,8 % des Bestandes ist zu gering [\[2.3\]](#). Eine höhere Quote ist essenziell für die klimagerechte Stadt. Außerdem belasten unsanierte oder ineffizient sanierte Wohnungen durch die steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung die Mietpreise.



### **a) Sanierungsquote anheben**

Bis 2035 soll der gesamte Gebäudebestand energetisch saniert sein. Dafür ist voraussichtlich eine jährliche Sanierungsquote von mindestens 4 % erforderlich [2.4]. Falls ausreichenden Daten zur Sanierungsquote in Lichtenberg nicht vorliegen, fordern wir eine sofortige Erhebung der notwendigen Daten, um sinnvolles Handeln zu ermöglichen.

Öffentliche Gebäude sollten eine Vorbildrolle bei der Sanierung einnehmen. Für private Gebäude sind Anreize, Beratungsangebote und Kontrollen notwendig. Vor jeder Sanierung soll geprüft werden, wie fossile Heizsysteme durch regenerative Systeme ersetzt werden können.

Durch die Sanierung muss der Energieverbrauch möglichst dem Passivhausstandard, mindestens aber dem KfW-Effizienzhaus 55-Standard entsprechen [ebd.].

### **b) Keine Mietsteigerung durch Sanierung**

Energetische Sanierungen dürfen in Lichtenberg nicht zu Gentrifizierung führen, sondern sollen sich durch die Heizkostensparnis refinanzieren. Das heißt, Mieter\*innen brauchen die Gewissheit, dass ihre Warmmiete insgesamt dadurch nicht steigen wird.

### **c) Sanierungsbeauftragte**

Für Sanierungen können bereits bei der KfW Zuschüsse beantragen werden. Wir fordern eine\*n Sanierungsbeauftragte\*n für ganz Lichtenberg, die\*der diese Möglichkeiten gezielt bewirbt und die Sanierungspläne der Eigentümer\*innen einfordern kann. Sie\*er soll auch Mieter\*innen Auskünfte geben.

Diese Stelle beinhaltet auch die stichprobenartige Überwachung der Energiestandards, zum Beispiel die Austauschpflicht für Ölheizungen gemäß des Gebäudeenergiegesetzes.

### **d) Nachhaltige Kühlung**

Der Klimawandel fördert Hitzeperioden und stellt daher besondere Herausforderungen an die Gebäude. Bauliche Klimaanpassungsmaßnahmen wie Jalousien oder Begrünung sind gegenüber dem Einbau von Klimaanlagen zu bevorzugen.

### **e) Smart Devices hinterfragen**

Die zunehmende Verwendung von „smarten“ Haushaltsgeräten sehen wir kritisch, sofern sie nicht zur Reduktion des Energieverbrauches dienen. Problematisch sind ihre sekundären Umweltbelastungen etwa durch den Energieverbrauch von Rechenzentren und die zur Herstellung nötigen Rohstoffe könnten besser verwendet werden.

## 3. Wärme

### a) Fernwärmenetz ausbauen

Wir fordern den weitreichenden Ausbau des Fernwärmenetzes für Mehrparteienhäuser, für Bürokomplexe sowie Gewerbe- und Industriebetriebe. Gebäude, die nicht nachhaltig wirtschaftlich an ein Fernwärmenetz angebunden werden können, sind mit Wärmepumpen auszurüsten.

### b) Klimaneutrale Fernwärme

Das Fernwärmenetz sollte bis 2030 auf regenerative Energiequellen umgestellt werden. Um Energiequellen wie Solarthermie und Abwasserabwärme an das bestehende Netz anzuschließen, sollte die Fernwärme-Temperatur auf ein geeignetes Maß abgesenkt werden. Sollte zur Unterstützung die Verbrennung von Methan nötig werden, so muss die emittierte CO<sub>2</sub>-Menge in qualitätsgeprüften Projekten kompensiert werden.

### c) Transparenzregister Fernwärme

Wir fordern ein Transparenzregister Fernwärme, das darüber Auskunft gibt, welche Energieträger von wem verwendet werden und welche Stadtteile angeschlossen sind. Dafür ist umgehend ein kooperatives Projekt mit den Energieversorgern zu starten.

### d) Abwärme sinnvoll nutzen

Die Nutzung von Abwärme, z. B. aus Industrieprozessen oder Abwasserleitungen, soll umfassend gefördert werden. Es müssen konkrete Maßnahmen entwickelt werden, um die ansonsten nicht genutzte Wärme sinnvoll einzusetzen.

Wie im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 unter Punkt 1.7. dargelegt [\[2.5\]](#), kann dabei auf die darin vorgesehene Studie zu lokalen Abwasser-Wärmepotenzialen sowie einer Kartierung der Potenziale zurückgegriffen werden.

## 4. Soziales und nachhaltiges Bauen

### a) Sozialer Wohnraum

Sozial benachteiligte Bevölkerungsschichten leiden vergleichsweise stark an den Klimafolgen [\[2.6\]](#). Deshalb müssen bestehende und neue Sozialwohnungen Kriterien der Klimaanpassung erfüllen.

Wohnen ist ein Grundbedürfnis. Eine Quote von mindestens 30% Sozialwohnungen ist erforderlich. Die Privatisierung neuer Sozialwohnungen sollte frühestens nach 15 Jahren möglich sein und muss im selben Anteil durch neue öffentliche Sozialwohnungen ausgeglichen wer-

den. Der Bezirk muss ausreichend Kapazitäten zur Unterbringung von Wohnungslosen sicherstellen.

### **b) Pilotprojekte für nachhaltiges Bauen und Wohnen**

Aufgrund des hohen ökologischen Fußabdrucks von Betonbauten sollten von nun an überwiegend nachhaltige Baumaterialien eingesetzt werden, ähnlich wie in der 35. Grundschule. Wir fordern außerdem mehr Pilotprojekte zu Fassadennutzungen wie Algen-Bioreaktoren und zu alternativen Wohnformen. Ebenfalls untersucht werden kann der Wohnflächenverbrauch pro Person, welcher seit Jahren in Deutschland steigt [\[2.7\]](#).

### **c) Nachhaltigkeit als Wettbewerbskriterium**

Momentan erhält oftmals das günstigste Angebot den Zuschlag. Dem Bezirk fehlt die Rechtsgrundlage, um bei der Vergabe von Baugenehmigungen Nachhaltigkeit durchzusetzen. Lichtenberg soll sich beim Land und Bund für stärkere Kompetenzen dahingehend einsetzen.

### **d) Keine zunehmende Flächenversiegelung**

Durch Nachverdichtungen werden immer mehr Flächen in Lichtenberg versiegelt. Das sehen wir in Hinblick auf die Umweltfolgen und für die Klimaanpassung kritisch. Wir fordern eine bessere Nutzung bestehender versiegelter Flächen. Dazu muss der Bezirk zum Beispiel das Zweckentfremdungsverbot für leerstehende Wohngebäude konsequent anwenden und sich beim Land für dessen Ausweitung auf andere Gebäudearten einsetzen. Auch große Parkplätze könnten für den Wohnungsbau umgewidmet werden.

Falls Neuversiegelungen unumgänglich sind, müssen Ausgleichsmaßnahmen wie Dachbegrünungen und die Entsiegelung nicht genutzter Flächen erfolgen.



Eine intakte und vielfältige Stadtnatur verbessert die Lebensqualität und erhöht die Resilienz gegenüber dem Klimawandel. Sie ist eine der Grundlagen dafür, dass wir alle in Berlin der Zukunft gerne und gesund leben.

## 1. Bäume

### a) Baumbestand erweitern

Der Lichtenberger Baumbestand steht nicht zuletzt durch Folgen des Klimawandels unter Druck. Es müssen fortan mehr Bäume nachgepflanzt als gefällt werden. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, sind die zuständigen Bezirksämter auf höhere Landesmittel angewiesen. Die Resilienz des Baumbestandes kann erhöht werden, indem verschiedene (geeignete heimische) Arten gemischt werden, z. B. beim Anlegen neuer Alleen und beim Ersetzen von gefällten Bäumen in bestehenden Alleen. Hinsichtlich Nachpflanzungen ist explizit die Anlage 1 der Baumschutzverordnung [\[3.1\]](#) zu befolgen.

### b) Wasserversorgung in Trockenzeiten

Das Gießen der Bäume darf nicht von bürgerschaftlichem Engagement abhängig gemacht werden. Dieses kann aber besser koordiniert werden, z. B. durch Gießsackpatenschaften oder durch eine visuelle Kennzeichnung von Bäumen mit Patenschaften, etwa in Form einer Patenschaftsplakette o. ä. Um den Freiwilligen das Gießen zu erleichtern, ist der Zustand der öffentlichen Wasserpumpen regelmäßig auf ihre korrekte Funktionsweise zu überprüfen und bei „Gieß den Kiez“ einzutragen.

## 2. Vegetationsbereich von Stadt- und Straßenbäumen

### a) Größere Baumscheiben

In Anlehnung an die „Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen“ [\[3.2\]](#) Abs. 3.2 fordern wir die Vergrößerung der unversiegelten Flächen

- bei Bestandsbäumen und Ersatzpflanzungen in engen Straßen (bis 20 m Breite) auf mindestens 3 m x 2 m Breite
- bei anderen Bestandsbäumen, Ersatzpflanzungen und Neupflanzungen auf mindestens 4 m x 4 m Breite

Hintergrund ist die DIN 18916:2016, Vegetationstechnik im Landschaftsbau Pflanzen und Pflanzarbeiten [3.3]:

„Bei Baumpflanzungen an Standorten, deren Durchwurzelungsbereich begrenzt ist (z. B. in Plätzen, an Straßen), muss die offene oder mit einem dauerhaft luft- und wasserdurchlässigen Belag versehene Fläche mindestens 6 m<sup>2</sup> betragen. Der durchwurzelbare Raum sollte eine Grundfläche von mindestens 16 m<sup>2</sup> und eine Tiefe von mindestens 80 cm haben.“

## **b) Mehr Straßenbäume - mehr Lebensqualität**

Straßenbäume spenden Schatten im Sommer und sorgen genau wie Grünstreifen für eine höhere Sicherheit und Qualität auf Rad- und Fußwegen. Wir fordern, dass

- in allen Straßen bis 15 m Straßenbreite mindestens ein Fahrbahnrand Bäume vorweist,
- in allen Straßen über 15 m Straßenbreite beide Fahrbahnränder über Baumbepflanzung verfügen,
- für alle Straßen mit mindestens vier Fahrspuren ein mittlerer Grünstreifen von mindestens drei Metern Breite angelegt wird,
- speziell bei den großen Straßen eine Begrünung zwischen Fahrbahn und Rad/Fußwegen erfolgt. Dies gilt z. B. für die Landsberger Allee, Frankfurter Allee (spez. Höhe Brücke Lichtenberg bis Rhinstraße), die Parkplätze S-Bhf Hohenschönhausen und die Sewanstraße. Für Rad- und Fußwege sollten jeweils mindestens 1,5 m Platz bleiben.

## **3. Grünflächen**

### **a) Insektenschutz**

Das Grünflächenamt muss eine insektenfreundliche Landschaftsgestaltung umsetzen. Ein erstes Pilotprojekt sollte in unmittelbarer Nähe zum Biesenhorster Sand angelegt werden, insbesondere um die Umbaumaßnahmen zur Tangential-Verbindung-Ost [3.4] auszugleichen, falls diese entgegen unserer Kritik stattfinden sollten.

### **b) Flächenentsiegelung**

Wir fordern eine Flächenentsiegelung, unter anderem von Plätzen und Parkplätzen. Dies ermöglicht das Versickern von höheren Niederschlagsmengen und verringert die Wärmespeicherung im Sommer. Ein Beispiel dafür ist das Konzept der Schwammstadt, bei der Regenwasser durch Vegetation gespeichert wird. Das entlastet die Kanalisation bei Regen und kühlt die Stadt bei Hitze durch Verdunstung.

### **c) Urban Gardening**

Es sollen Flächen für Urban Gardening-Projekte ausgewiesen werden. Diese Projekte sollten ebenfalls finanziell unterstützt werden, bspw. durch Fördertöpfe für nachbarschaftliches Engagement.

## 4. Lichtverschmutzung

### a) Lichtkonzept vorantreiben

Das Lichtkonzept des Landes [3.5] soll bis spätestens 2025 umgesetzt werden. Dazu gehört, dass nächtliches Kunstlicht auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren ist. Darunter fallen unter anderem das Anstrahlen von Bauten, Leuchtreklame und Straßen-/ Wegbeleuchtung. Dabei sollten LED-Leuchtmittel mit möglichst geringem Blauanteil eingesetzt werden, um die Insektenfreundlichkeit zu verbessern [3.6].

Bei Leuchtreklame soll geprüft werden, ob die Ausleuchtung effektiv gerichtet ist. Gleichzeitig soll sich der Bezirk auch für ein Verbot nächtlicher Leuchtreklame einsetzen.

### b) Bedarfsorientierte Straßenbeleuchtung

Das Licht von Straßenlaternen ist auf die Fußwege zu fokussieren, um die unnötige Abstrahlung in den Nachthimmel oder auf umliegende Häuser zu reduzieren. Zusätzlich sollten Straßenzüge identifiziert werden, in denen die Leuchtmitteldichte (temporär) reduziert werden kann, indem z. B. zwischen 00:00 und 5:00 nur jede zweite Straßenlaterne leuchtet.

## 5. Luftverschmutzung und Lärmbelastung

### a) Realistische Feinstaub-Messungen

Der Bezirk soll sich für die Montage von Feinstaub-Messstationen an Straßenübergängen auf Kopfhöhe von Kindern (1 m bis maximal 1,5 m) einsetzen. Außerdem sollten die aktuellen oder strengere Feinstaubgrenzwerte bereits in 1,0 m Entfernung vom Fahrbahnrand gelten. Dazu ist eine Änderung der Anlage 3 des 39. BImSchV [3.7] notwendig.

### b) Feuerwerk

Wir fordern, dass der Bezirk sich für ein Besitzverbot von Böllern in privater Hand einsetzt und den Ausbau des Angebotes öffentlicher pyrotechnischer Aufführungen fördert. Dies begründen wir zum einen mit der überhöhten Feinstaubbelastung in der Neujahrsnacht, zum anderen mit der massiven Belastung für Tiere [3.8].

## 6. Mülltrennung, -vermeidung und -entsorgung

### a) Recycling und Müllentsorgung

Der Bezirk muss sich stärker dafür einsetzen, die Recycling-Quote zu erhöhen, um die Umweltverschmutzung zu verringern. Wir fordern daher

- die verpflichtende Mülltrennung in allen öffentlichen Gebäuden
- mehr Mülleimer im öffentlichen Raum, u. a. kreative Zigaretten-Mülleimer [3.9]
- zusätzliche Altglas-Container in Gebieten mit langen Wegen und in Neubaugebieten

## **b) Weniger Müll im öffentlichen Raum**

Das Ordnungsamt soll die illegale Müllentsorgung stärker verfolgen und ahnden [3.10]. Dazu gehören kleinere Vergehen wie das Zurücklassen von Verpackungsmaterial auf Straßen, Plätzen und Grünanlagen ebenso wie das Abladen von Sperrmüll.

Für die Reinigung von Park- und Grünanlagen muss mehr Unterstützung von der BSR angefordert werden, um die Gartenbau-Abteilung zu entlasten.

## **c) Müllvermeidungsprojekte**

Der Aufbau von Foodsharing-Stationen muss vorangetrieben werden. Dies beinhaltet Möglichkeiten für Fairteiler zu schaffen und besser mit Foodsharing-Angeboten zu kooperieren.

Für Repair-Cafés, Selbsthilfewerkstätten, Tausch- und Schenk-Läden fordern wir finanzielle Unterstützung.



Bildung ist zentral für das gesellschaftliche Bewusstsein und Verständnis im Themenkomplex der Klimagerechtigkeit. Konkrete, lebensnahe Projekte sollen die Kreativität und Selbstwirksamkeit im Klimaschutz anregen - das schließt Menschen jeder Altersgruppe ein.

Kultur- und Bildungseinrichtungen auch über Schulen und Hochschulen hinaus sollen Themen wie Klimagerechtigkeit, Konsumgesellschaft u. a. behandeln und diskutieren.

## 1. Nachhaltige Bildungseinrichtungen

### a) Klimaneutrale Hoch-/Schulen

Bis 2030 sollen flächendeckend alle größeren Bildungseinrichtungen (insbesondere Schulen, Hochschulen und die Volkshochschule) in Lichtenberg klimaneutral betrieben werden. Das heißt, Treibhausgasemissionen werden mindestens in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität erhoben, minimiert und kompensiert. Der CO<sub>2</sub>-Ausgleich in Höhe des vom UBA empfohlenen CO<sub>2</sub>-Preises [4.1] muss entweder in qualitätsgeprüfte Kompensationsprojekte oder in einen hauseigenen Klimafonds investiert werden. Aus diesem Fonds können ausgleichende Projekte wie PV-Anlagen, Baumplantungen etc. bezahlt werden. Schüler\*innen bzw. Studierende sollten dabei partizipativ einbezogen werden.

Im Bezirk soll eine zuständige Stelle zur Beratung und zum Überprüfen der Fortschritte eingerichtet werden.

An Schulen besteht ein großer Sanierungsstau. Dieser muss (weiterhin) mit Hochdruck behoben werden. Die sanierten Schulgebäude müssen hohe Standards in Bezug auf Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit erfüllen. Daher soll sich der Bezirk weiterhin dafür einsetzen, dass die Schulen in Lichtenberg energetisch saniert und mit PV-Anlagen ausgestattet werden.

Hochschulen nehmen eine besondere Vorreiterrolle ein: Die HTW Berlin will als erste Berliner Hochschule bereits 2021 klimaneutral werden [4.2], was wir ausdrücklich begrüßen. Wir fordern, dass auch die Katholische Hochschule und die HWR bis spätestens 2022 ambitionierte Klimaneutralitätsstrategien beschließen und zügig umsetzen.

### b) Büromaterialien, Papier und Digitalisierung

Bei der Beschaffung von Büromaterialien muss auf Umweltverträglichkeit geachtet werden, zum Beispiel auf das Blaue-Engel-Siegel für Papier und Bürogeräte. Es soll ausschließlich Recycling-Papier genutzt werden. Schulen und Hochschulen sollen sich kreativ dafür



einsetzen, das Thema auch für Schüler\*innen und Studierenden präsent zu machen, beispielweise durch Kampagnen wie „Schulstart mit dem Blauen Engel“ [4.3].

Die Verringerung des Papierverbrauchs soll durch Digitalisierung vorangetrieben werden. Bei der Anschaffung digitaler Geräte soll eine nachhaltige Produktion bevorzugt und eine Second-Hand-Verwendung in Betracht gezogen werden.

Der Bezirk muss insbesondere die Schulen bei der Digitalisierung unterstützen. Schulen brauchen neben der notwendigen Infrastruktur auch dauerhafte Fachkräfte, die die Digitalisierung weiter voranbringen und betreuen.

Wir kritisieren, dass Eltern Schulbücher oft in der Neuauflage kaufen müssen. Ökologischer und ökonomischer wäre es, die Bücher von mehreren Jahrgängen nacheinander nutzen zu lassen. Das Lichtenberger Schul- und Sportamt soll sich dafür einsetzen, dass Lehrbücher mehrere Jahre lang verwendet werden können, dabei jedoch durch aktualisierte digitale Inhalte ergänzt werden.

### **c) Mülltrennung und -vermeidung**

Bildungseinrichtungen sollen zur Mülltrennung verpflichtet sein. Beispielsweise bietet die HTW Berlin bereits Mülltrennsysteme in Unterrichtsräumen und auf den Fluren; andere kostengünstigere Möglichkeiten sind ebenfalls denkbar. Alle Bildungseinrichtungen sollten ein Konzept erstellen und dabei auch die Reinigungskräfte einbeziehen.

Zudem sollen umweltverträgliche Reinigungsmittel, Recycling-WC-Papier und Alternativen zu Papiertüchern genutzt werden.

Das Thema Müllvermeidung soll durch Schenkbörsen oder Schenkregale und in den Cafeterien der Einrichtungen vorangetrieben werden.

### **d) Verpflegung in Bildungseinrichtungen**

Mensen und Cafeterien der Bildungseinrichtungen sollen eine hochwertige und ausgewogene Ernährung anbieten [4.4]. Tierprodukte sollen reduziert und dafür in besserer Qualität bezogen werden. Diese Produkte (insbesondere aus konventioneller Herstellung) haben allgemein einen deutlich höheren Klimaeffekt und Ressourcenverbrauch als Hülsenfrüchte, Getreide, Gemüse und Obst [4.5]. Vor diesem Hintergrund sollten jeden Tag mindestens ein vegetarisches und ein veganes Gericht angeboten werden. Auch der Anteil regionaler, saisonaler und fair gehandelter Produkte sollte steigen.

Einmalgeschirr ist auf ein Mindestmaß zu reduzieren und muss aus leicht recyclebarem Material bestehen.

### **e) Flächenentsiegelung**

Auf jedem Campus und Schulgelände sollen so viele Flächen wie möglich entsiegelt werden. Dazu gehört es, PKW-Parkplätze zu reduzieren und ggf. mit durchlässigeren Bodenbelägen auszustatten.

Auf ehemals versiegelten Flächen können Grünanlagen, Rasenflächen, Baumpflanzungen oder Gartenprojekte entstehen. Die Bodenentsiegelung kann zum Beispiel Gegenstand eines Schulprojekts sein [\[4.6\]](#).

### **f) Hohl- und Bringverkehr an Schulen und Kitas**

Sowohl Schulen als auch Kitas sollen mit Unterstützung des Bezirks den Hohl- und Bringverkehr per Auto verringern, zum Beispiel durch sichere Schulwege, ein verbessertes Angebot an Fahrrad/Roller-Abstellanlagen und durch Aktionstage.

Der Bezirk und die Schulen sollen das Berliner Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement unterstützen, das in der Novelle zum Mobilitätsgesetz § 17a beschlossen wurde [\[4.7\]](#).

## **2. Bildung für nachhaltige Entwicklung**

### **a) Klimagerechtigkeit im Unterricht und im schulischen Engagement**

Klimagerechtigkeit, Umwelt und Nachhaltigkeit müssen in allen Jahrgangsstufen stärker im Unterricht, in Projekttagen und -wochen sowie in langfristigen Projekten verankert werden. Die Schule „Grüner Campus Malchow“ nimmt hier eine Vorbildfunktion ein, u. a. mit ihrem Unterrichtsfach „Umweltlehre“, ihrem Schulgarten und dem Umweltpokal [\[4.8\]](#).

Lehrkräfte müssen Fortbildungsmöglichkeiten zu Klimagerechtigkeit erhalten.

Notwendig sind außerdem Freiräume (Räumlichkeiten oder auch Projekte wie der Frei-Day [\[4.9\]](#)), innerhalb derer sich Schüler\*innen selbstbestimmt mit der Klimakrise und anderen politischen Themen auseinandersetzen können. Beispielsweise sollten gute Rahmenbedingungen für Umwelt-AGs o. ä. geboten werden. Auch die Möglichkeiten der finanziellen Förderung jungen Engagements sollen besser bekannt gemacht werden.

### **b) Hochschulen und Erwachsenenbildung**

Durch ihre Expertise im Bereich Wirtschaft, Technik, Politik und Sozialwesen bündeln die Lichtenberger Hochschulen wertvolle Kompetenzen für eine klimagerechte Gestaltung der Gesellschaft. Jeder Studiengang sollte nachhaltiges Denken fördern. Dafür sollen sowohl fachinterne als auch fachübergreifende Lehrveranstaltungen zum Thema Nachhaltigkeit/Klima anrechenbar sein.

Wir begrüßen insbesondere praxisnahe Studienprojekte hier im Bezirk, die Lichtenberg auf dem Weg zu einer sozial gerechten Klimaneutralität weiterbringen [siehe z. B. [4.10](#)].

Die Volkshochschule und Institutionen wie das Umweltbüro sollen (weiterhin) kostenlose Bildungsangebote für Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit bereitstellen, die sich auch an Erwachsene richten. Inspiration kann die Handreichung BNE in Volkshochschulen liefern [\[4.11\]](#).

### **3. Kulturelle Einrichtungen**

#### **a) Jugendeinrichtungen und Fördertöpfe**

Offene Räumlichkeiten und niedrigschwellige Angebote für Kinder und Jugendliche wie z. B. das Café Maggie sind wertvoll und müssen weiterhin unterstützt werden, damit sich junge Lichtenberger\*innen politisch engagieren können. Gleiches trifft auf Fonds für politische Aktionen zu, denn so können junge Menschen ihre Ideen in die Tat umsetzen und die Gesellschaft mitformen.

#### **b) Verantwortung der kulturellen Einrichtungen**

Kulturelle Einrichtungen wie Nachbarschaftstreffs, Bibliotheken oder Vereine sind Orte des gesellschaftlichen Dialogs. Jede Einrichtung sollte für sich herausfinden, wie sie den Austausch über Klimagerechtigkeit am besten anregen kann.

Zusätzlich müssen sie sich auch intern mit der Frage befassen, wie sie klimaneutral werden können.



Eine zukunftsfähige Wirtschaft und Verwaltung erfordert nachhaltiges, ressourceneffizientes und umweltschonendes Handeln. Wir fordern die Bezirksverwaltung, die Unternehmen, Wirtschaftsverbände, Institutionen und Privatanleger\*innen dazu auf, ihrer Verantwortung gerecht zu werden und mit gutem Beispiel voranzugehen.

## 1. Nachhaltige Verwaltung in Ämtern und Unternehmen

### a) Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)

Die Lichtenberger Verwaltung soll EMAS-zertifiziert sein. EMAS ist ein Umweltmanagementsystem der Europäischen Union für Betreiber und Einrichtungen jeder Branche. Ziel sind kontinuierliche Verbesserungen für ein ressourcen- und kostensparendes, gesellschaftlich verantwortungsvolles Handeln [5.1]. Es erfasst und verbessert den Verbrauch von Ressourcen (Strom, Papier, etc.), kann aber auch verbesserte Arbeitsbedingungen einschließen. Die Einrichtung des EMAS-Systems wird vom Bund gefördert [5.2].

### b) Papierlose Verwaltung und digitale Infrastruktur

Digitalisierung soll als Organisationseinheit in der Verwaltung eingeführt werden. Wir fordern einerseits eine beauftragte Person für die Digitalisierung der Verwaltungsabläufe selbst, andererseits ein Beratungsangebot „Digitalisierung in der Wirtschaft“, das etwa in der Abteilung Wirtschaftsförderung angesiedelt sein könnte.

Bei der Neuanschaffung von mobilen Geräten (z. B. Laptops) ist unbedingt auf Langlebigkeit zu achten, möglichst auch auf faire Produktionsbedingungen.

Für Homeoffice und Online-Conferencing braucht es eine geeignete digitale Infrastruktur und Knowhow. Hierfür sollte der Bezirk neben der erwähnten Digitalisierungs-Beratung auch den Ausbau der Glasfaser-Infrastruktur vorantreiben. Außerdem sollten Verwaltung und Unternehmen darauf achten, möglichst energieeffiziente Rechner, Server und Rechenzentren zu nutzen, die mit Ökostrom betrieben werden.

Kommunale Verwaltungsaufgaben müssen hohen Datenschutzerfordernungen genügen, was mit externen digitalen Diensten oft nicht umsetzbar ist. Die Bezirksverwaltung sollte sich dafür stark machen, dass das Land Berlin Open-Source-Software für Videokonferenzen, Remote Working etc. selbstständig hostet.

## 2. Divestment / nachhaltige Finanzinfrastrukturen

Investitionen in nachhaltige Projekte, Unternehmen und Produkte sichern zukunftsfähige, ökologisch verträgliche Strukturen. Es fließen derzeit noch immer zu viele Gelder in fossile Rohstoffe und damit verbundene Unternehmen. Diese Investitionen sind angesichts des Pariser Klimaabkommens entschieden abzulehnen.

### a) Öffentliches Divestment

Wir fordern, dass die mit den Bezirksamtern kooperierenden Geldinstitute Kriterien des „fossil fuel divestment“ befolgen [5.3]. Das betrifft sowohl den regulären Zahlungsverkehr der Ämter als auch die Rücklagen, Fonds und Stöcke des Bezirks [5.4].

### b) Privatwirtschaftliches Divestment

Wir appellieren auch an Unternehmen, Stiftungen, (kirchliche) Einrichtungen und Privatinvestor\*innen, ihre Rücklagen und Investitionen in nachhaltige Fonds und Projekte umzulagern.

Darüber hinaus sollen Unternehmen sowohl in der Wahl ihrer Lieferant\*innen und Kooperationspartner\*innen als auch in der Konzeption ihrer eigenen Dienstleistungen und Produkte klimabewussten Kriterien folgen.

## 3. Förderung nachhaltiger Unternehmen

### a) Nachhaltige und innovative Projekte

Pilotprojekte und Formen alternativen Wirtschaftens sollen gefördert, vernetzt und bekannt gemacht werden. Beispiele sind etwa Repair-Cafés (Selbsthilfewerkstätten) und Unternehmen wie die Stadtfarm Lichtenberg, die mit urbaner Landwirtschaft experimentiert.

### b) Auszeichnungen

Der Unternehmenspreis soll stets an Unternehmen vergeben werden, die sich auch nachhaltig engagieren und für Klimagerechtigkeit eintreten, denn nur diese Unternehmen tragen zu einer zukunftsfähigen Wirtschaft und Gesellschaft bei.

### c) Fairtrade Town

Die Fairtrade Town ermöglicht in der kommunalen Wirtschaft die Erweiterung des Angebotes von Fairtrade Produkten [5.5]. Daher befürworten wir Lichtenbergs Bewerbung als Fairtrade Town und fordern, dass alle Kriterien erfüllt werden [5.6].

## 4. Nachhaltiges Unternehmensmanagement

Eine zukunftsweisende Unternehmensführung berücksichtigt die verschiedensten Aspekte der Umweltauswirkungen. Ressourcenschonung muss in das Bewusstsein der Betriebe und Mitarbeiter\*innen und dadurch in Verwaltung, Infrastruktur sowie die Produkt-/Dienstleistungskonzeption einfließen. Dies ist nicht als Belastung zu sehen, sondern als Notwendigkeit, Chance und Qualitätsmerkmal - im Sinne einer Gesellschaft, die verantwortungsvoll mit den planetaren Rahmenbedingungen umgeht.

### a) Nachhaltige Betriebsführung

Unternehmen müssen sich dazu bekennen, nachhaltig zu arbeiten sowie insbesondere den Klimaschutz und die Energiewende voranzutreiben. Dafür gibt es verschiedene Optionen:

- branchenspezifische Selbstverpflichtungen [5.7],
- eigenständige Klimaneutralitätskonzepte,
- Umweltmanagementsysteme wie EMAS [siehe Kapitel [V.1.a](#)],
- die Gemeinwohlökonomie [5.8]
- Siegel, Label, Zertifikate [5.9], [5.10]

### b) Verantwortung für Lieferketten

Aus unserer Sicht tragen Unternehmen auch für die Arbeitsverhältnisse und Umweltstandards entlang ihrer Lieferketten Verantwortung.

### c) Strom und Wärme

Geeignete Dach- und Fassadenflächen müssen konsequent für PV-Anlagen oder andere erneuerbare Energie-Systeme verwendet werden. Zugleich muss die Effizienz verbessert werden, etwa durch energetische Sanierungen etc. Dafür sollten verfügbare Fördermöglichkeiten ausgereizt werden.

Im Bereich des Wärmebedarfes und -verlustes sollen sich Unternehmen branchenübergreifend für die Nutzung von Abwärme einsetzen [siehe Kapitel II].

### d) Kooperationen und Netzwerke

Über die eigene Betriebsführung hinaus kann auch die Zusammenarbeit mit anderen lokalen Unternehmen erforderlich sein (z. B. bei der Abwärmenutzung, beim Errichten und Betreiben von erneuerbaren Energie-Anlagen, beim Lieferverkehr).

Unternehmensnetzwerke sollen solche Zusammenarbeit im Dienst der Nachhaltigkeit gezielt fördern und Informationsveranstaltungen organisieren.

## 5. Wirtschaftsverkehre

Der Verkehrssektor trägt bisher in der BRD am wenigsten zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Vergleich zu 1990 bei [5.11]. Hier sind daher besondere Anstrengungen nötig, auch für die Unternehmen: Sie stehen in der Verantwortung, ihren Lieferverkehr und die Mobilität der Mitarbeitenden klimaschonend zu gestalten.

### a) Lieferverkehr

Unternehmen und Unternehmenszusammenschlüsse sollen prüfen, durch welche Maßnahmen sie ihren Lieferverkehr nachhaltiger gestalten können, etwa Lastenfahrräder [5.12] oder Lasten-E-Bikes, Fahrradkuriere, gebündelte Verkehre, regionale Wirtschaftskreisläufe. Betriebe in Gewerbegebieten sollen sich für einen Anschluss an den Güterverkehr einsetzen.

Autobefreite Städte fördern das Wohlbefinden und nutzen dem städtischen Einzelhandel und der Gastronomie wie es die Beispiele Pontevedra in Spanien [5.13] und Houten in den Niederlanden [5.14] zeigen.

### b) Arbeitswege

Unternehmen sollten ihre Mitarbeitenden fragen, was ihnen helfen würde, ihre Mobilität nachhaltig und gesund zu gestalten. (Zum Beispiel sichere, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, eine Möglichkeit, sich nach der Fahrradfahrt zu duschen und umzuziehen, oder eine Ladesäule.)

Gleichwertige Alternativen zum Dienstwagen sollten selbstverständlich zur Wahl stehen, bspw. Dienstfahrräder und Betriebstickets für den ÖPNV.

Der Bezirk soll eine gute Anbindung der Gewerbegebiete ans ÖPNV-Netz sicherstellen.

Falls Dienstwagen nicht verzichtbar sind, soll ein Konzept für die Umstellung auf E-Autos (betrieben durch Ökostrom) erstellt werden. Auch die Reduktion von Fahrten und Fahrzeugen ist dabei einzuplanen. Hierbei können Sharing-Modelle einfließen (das Teilen des Fahrzeugs innerhalb des Betriebs, betriebsübergreifende Carpools oder Nutzung von Sharing-Diensten)

Homeoffice/Mobiles Arbeiten (zu unterschiedlichen Tagen) und Gleitzeit-Modelle entlasten den ÖPNV und den Straßenverkehr zu Stoßzeiten und tragen somit zur Verkehrswende bei.

### c) Dienstreisen

Grundsätzlich ist zuerst abzuwägen, wie notwendig und gerechtfertigt die Dienstreise ist oder ob sie durch Telefon-/Online-Konferenzen bzw. hybride Formate ersetzt werden kann.

Dienstreisen per Flugzeug sollten nur in berechtigten Ausnahmefällen stattfinden. Flugreisen erzeugen ein Vielfaches an CO<sub>2</sub> gegenüber anderen Transportmitteln und schlagen sich deutlich in der jährlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz der reisenden Person nieder.

Entsprechend der Empfehlungen durch die Hochschule für Technik und Wirtschaft [5.15] bzw. den Scientists for Future [5.16] sollte bis 750 - 1000 km oder 6 - 8 Std. Reisezeit die Bahn genutzt werden (bzw. ggf. ein Fernbus oder eine Mitfahrgelegenheit).

## 6. Müllvermeidung und Lebensmittel

Deutschland gehört zu den Ländern der EU mit dem höchsten Müllaufkommen pro Kopf [5.17]. Dies stellt eine erhebliche Umweltbelastung dar, die es zu gemeinsam zu beheben gilt.

### a) Müll und Verpackungen

Handel und Gewerbe haben sich für die Müllvermeidung einzusetzen. Dies kann durch Reduzierung der Verpackungen sowie den Einsatz von nachhaltigen Materialien in Produkten geschehen. Zentral ist die Entwicklung von langlebigen, reparierbaren Produkten. Einwegprodukte sind zu vermeiden.

Die Notwendigkeit von Umverpackungen ist zu prüfen; Doppelt- und Dreifach-Verpackungen sind abzuschaffen. In der Logistik sind Alternativen zur Einwegfolie bei der Ladungssicherung einzusetzen.

Der Bezirk und die Unternehmen müssen Anreize für den Einsatz von Mehrwegverpackungen setzen, wie zum Beispiel Mehrweg-Boxen/Kisten, Körbe, Rollwagen, Gläser/Flaschen. Zudem soll der Einzelhandel preisliche Anreize für unverpackte Produkte geben. Wenn eine Verpackung nötig ist, sollte Mehrweg gegenüber Einweg bevorzugt werden.

Im Sinne der Müllvermeidung sollen Lebensmittelgeschäfte und Gastronomie außerdem mit Foodsharing-Projekten kooperieren.

### b) Tierprodukte

Beim Angebot von tierischen Produkten kommt es auf Qualität und Nachhaltigkeit an. Die Standards des Tierwohls und der Biolandwirtschaft sind im Einkauf zu berücksichtigen. Dumpingpreise für nicht-nachhaltige Produkte sind nicht vertretbar!

In Kantinen und Restaurants soll das Angebot an hochwertigen veganen und vegetarischen Gerichten steigen, weil pflanzliche Lebensmittel insgesamt sehr viel weniger Fläche und Ressourcen verbrauchen als tierische [siehe 4.5]. Kooperationen mit lokalen Produzent\*innen sind wünschenswert.





## Deckblatt

Karte des Bezirks Berlin-Lichtenberg auf Basis von © OpenStreetMap contributors, [[www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright)].

## Einleitung

**[0.1]** IPCC: Der Weltklimarat, URL: <https://www.de-ipcc.de/119.php> (letzter Aufruf: 21.01.2020).

**[0.2]** Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Klimafolgenmonitoring des Landes Berlin. Sachstandsbericht 2016, URL:

[https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/klimaschutz/publikationen/klimafolgen-monitoringbericht2016\\_barrierefrei.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/klimaschutz/publikationen/klimafolgen-monitoringbericht2016_barrierefrei.pdf) (letzter Aufruf: 21.01.2020); sowie:

Rober Koch Institut: Schätzung der Zahl hitzebedingter Sterbefälle und Betrachtung der Exzess-Mortalität; Berlin und Hessen, Sommer 2018 (6. Juni 2019), in: Epidemiologisches Bulletin Nr. 23, URL:

[https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/EpidBull/Archiv/2019/Ausgaben/23\\_19.pdf?blob=publicationFile](https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/EpidBull/Archiv/2019/Ausgaben/23_19.pdf?blob=publicationFile) (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[0.3]** United Nations: Paris Agreement (12.12.2015), URL:

[https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf) (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[0.4]** Stefan Rahmstorf: Kippunkte im Klimasystem (2019), URL: <http://www.pik-potsdam.de/~stefan/Publications/Kippunkte%20im%20Klimasystem%20-%20Update%202019.pdf> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[0.5]** Wuppertal Institut: Wie Deutschland bis 2035 CO<sub>2</sub>-neutral werden kann (2020), URL:

<https://www.wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/5169/> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

## Kapitel I

**[1.1]** VCD: Tempo 30 für mehr Leben, URL: <https://tempo30.vcd.org/argumente.html> (letzter Aufruf: 10.01.2020).

**[1.2]** Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen (2016), URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf) (letzter Aufruf: 10.01.2020).

[1.3] Bezirksamt Lichtenberg von Berlin: Straßenaufsicht und Straßenunterhaltung, URL: [www.berlin.de/ba-lichtenberg/auf-einen-blick/buergerservice/bauen/artikel.299593.php](http://www.berlin.de/ba-lichtenberg/auf-einen-blick/buergerservice/bauen/artikel.299593.php) (letzter Aufruf: 10.01.2020).

[1.4] ADFC / Jens Lehmkuehler: ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle, URL: [www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/](http://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/) (letzter Aufruf: 10.01.2020).

[1.5] Abgeordnetenhaus Berlin: Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes. Beschlussfassung des Berliner Senats (22.01.2020), URL: <https://www.parlament-berlin.de/ad0s/18/IIIPlen/vorgang/d18-2429.pdf> (letzter Aufruf: 09.01.2020) [hier: Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs, S. 13 § 58].

[1.6] Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe: Elektromobilität in Berlin, URL: <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/technologiezentren-zukunftsorte-smart-city/elektromobilitaet/> (letzter Aufruf: 09.01.2020); sowie:  
Der Regierende Bürgermeister - Senatskanzlei: Senat beschließt BVG-Verkehrsvertrag für die Jahre 2020 bis 2035 (07.07.2020), URL: <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.957313.php> (letzter Aufruf: 11.01.2020).

## Kapitel II

[2.1] HTW Berlin: Kurzstudie: Das Berliner Solarpotenzial (2018), URL: <https://pvspeicher.htw-berlin.de/wp-content/uploads/HTW-Berlin-2018-Kurzzusammenfassung-Das-Berliner-Solarpotenzial.pdf> (letzter Aufruf: 11.12.2020).

[2.2] Michael Efler (LINKE): Schriftliche Anfrage (27.06.2019), URL: [https://www.stiftung-naturschutz.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/Schriftliche\\_Anfragen/S18-20052.pdf](https://www.stiftung-naturschutz.de/fileadmin/user_upload/pdf/Schriftliche_Anfragen/S18-20052.pdf) (letzter Aufruf: 11.12.2020).

[2.3] Ralph Henger et al.: Energiewende im Gebäudesektor. Handlungsempfehlungen für mehr Investitionen in den Klimaschutz (2017), URL: [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/IW-Analysen/PDF/2017/IW-Analyse\\_119-2017\\_Geb%C3%A4udesanierung.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Analysen/PDF/2017/IW-Analyse_119-2017_Geb%C3%A4udesanierung.pdf) (letzter Aufruf: 11.12.2020) [hier: S. 15].

[2.4] Georg Kobiela et al.: CO<sub>2</sub>-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze (2020), URL: [https://www.wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral\\_2035.pdf](https://www.wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral_2035.pdf) (letzter Aufruf: 15.01.2021).

[2.5] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (2018), URL: [https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/das-berliner-energie-und-klimaschutzprogramm-bek/umsetzungskonzept\\_bek2030.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/das-berliner-energie-und-klimaschutzprogramm-bek/umsetzungskonzept_bek2030.pdf) (letzter Aufruf: 15.01.2021).

**[2.6]** Ebd.: Umweltgerechtigkeit, URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/umweltgerechtigkeit/> (letzter Aufruf: 21.12.2020).

**[2.7]** Umweltbundesamt: Wohnfläche (08.12.2020), URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche#folgen-der-flachennutzung-durch-wohnen-fur-die-umwelt> (letzter Aufruf: 11.12.2020).

## Kapitel III

**[3.1]** Berliner Vorschrifteninformationssystem: Verordnung zum Schutze des Baumbestandes in Berlin, URL: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-BaumSchVBErahmen> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[3.2]** Berliner Gartenamtsleiterkonferenz: Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (27.01.2011), URL: [https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/stadtbaeume/downloads/Standards\\_Pflanzung\\_GALK-Berlin-2011.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/stadtbaeume/downloads/Standards_Pflanzung_GALK-Berlin-2011.pdf) (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[3.3]** DIN 18916:2016-06, Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Pflanzen und Pflanzarbeiten.

**[3.4]** Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Neubau einer Straßenverbindung An der Wuhlheide bis Märkische Allee (Weiterbau der TVO – Tangentiale Verbindung Ost), URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/strassenbau/tangentiale-verbinding-ost/> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[3.5]** Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Stadtbild Berlin – Lichtkonzept, URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/lichtkonzept/index.shtml> (letzter Aufruf: 14.01.2021).

**[3.6]** Jana A. Eccard et al.: Off-grid: solar powered LED illumination impacts epigeal arthropods (2018), URL: <https://doi.org/10.1111/icad.12303> (letzter Aufruf: 14.01.2021).

**[3.7]** Bundesamt für Justiz: Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv\\_39/anlage\\_3.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/anlage_3.html) (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[3.8]** NABU: Mal wieder richtig krachen lassen? Vögel und andere Wildtiere leiden unter Silvester-Böllern (2020), URL: <https://berlin.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/oekologisch-leben/21626.html> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[3.9]** Berliner Stadtreinigung: BSR startet Test mit Abstimmungsbehältern für Zigarettenkippen (14.05.2020), URL: <https://www.bsr.de/bsr-startet-test-mit-abstimmungsbehaltern-fur-zigarettenkippen-27762.php> (letzter Aufruf: 13.01.2021).

**[3.10]** Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Neuer Bußgeldkatalog für den Umweltschutz beschlossen (24.10.2019), URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.857537.php> (letzter Aufruf: 13.01.2021).

## Kapitel IV

**[4.1]** Umweltbundesamt: Hohe Kosten durch unterlassenen Umweltschutz. Eine Tonne CO<sub>2</sub> verursacht Schäden von 180 Euro – Umweltbundesamt legt aktualisierte Kostensätze vor (20.11.2018), URL: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/hohe-kosten-durch-unterlassenen-umweltschutz> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

**[4.2]** Berit Müller: Umweltfreundliche Lehranstalt: HTW will ab 2021 klimaneutral sein (29.06.2020), URL: [https://www.berliner-woche.de/karlshorst/c-umwelt/htw-will-ab-2021-klimaneutral-sein\\_a278023](https://www.berliner-woche.de/karlshorst/c-umwelt/htw-will-ab-2021-klimaneutral-sein_a278023) (letzter Aufruf: 08.01.2021).

**[4.3]** Blauer Engel: Secondhand verliebt - Schulstart mit dem Blauen Engel. 100% Recyclingpapier für unsere Umwelt, URL: <https://www.blauer-engel.de/de/aktionen/secondhand-verliebt-schulstart-mit-dem-blauen-engel-100-recyclingpapier-fuer-unsere-umwelt> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

**[4.4]** Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V.: Ernährung von Kindern und Jugendlichen. <https://www.dge.de/ernaehrungspraxis/bevoelkerungsgruppen/kinder-jugendliche/?L=0> (letzter Aufruf: 15.01.2021).

**[4.5]** Albert Schweizer Stiftung: Umweltvergleich: Vegan vor Öko-Tierprodukten, URL: <https://albert-schweitzer-stiftung.de/aktuell/umweltvergleich-vegan-vor-oeko-tierprodukten> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

**[4.6]** Tilman Langner: Ein Stück Natur zurückholen - Planungen zur Bodenentsiegelung auf dem Schulgelände (Kl. 9/10) (2000). <https://umweltschulen.de/boden/entsiegeln.html> (letzter Aufruf: 08.01.2021).

**[4.7]** Abgeordnetenhaus Berlin: Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes. Beschlussfassung des Berliner Senats (22.01.2020), URL: <https://www.parlament-berlin.de/ados/18/IIIPlen/vorgang/d18-2429.pdf> (letzter Aufruf: 07.01.2021).

**[4.8]** Grüner Campus Malchow, URL: <http://www.gruener-campus-malchow.de/> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

**[4.9]** Initiative Schule im Aufbruch gGmbH: Der FREI DAY, URL: <https://frei-day.org/> (letzter Aufruf: 15.01.2021).

**[4.10]** Diana Bannehr et al.: Mobilitätsbericht für den Bezirk Berlin-Lichtenberg. Technische Universität Berlin (2014/2015), URL: [https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Lehre/Ergebnisse\\_Lehre/MoFo\\_Mobilit%C3%A4tsbericht\\_Lichtenberg2\\_webansicht\\_1.pdf](https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Lehre/Ergebnisse_Lehre/MoFo_Mobilit%C3%A4tsbericht_Lichtenberg2_webansicht_1.pdf) (letzter Aufruf: 12.01.2021).

**[4.11]** Deutscher Volkshochschul-Verband: Handreichung: Bildung für nachhaltige Entwicklung an Volkshochschulen (2019), URL: <https://www.volkshochschule.de/verbandswelt/programmbereiche/gesellschaft/handreichung-bak-bne-an-volkshochschulen.php> (letzter Aufruf: 15.01.2021).

## Kapitel V

**[5.1]** Umweltgutachterausschuss: Umwelt nachhaltig nutzen, Effizienz steigern – EMAS, das Gütesiegel der Europäischen Union, URL: <https://www.emas.de/was-ist-emas> (letzter Aufruf: 15.01.2021).

**[5.2]** Projektträger Jülich: Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld – Kommunalrichtlinie, URL: <https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen> (letzter Aufruf: 15.01.2021).

**[5.3]** Fossil Free Deutschland: Divestment, URL: <https://gofossilfree.org/de/divestment/> (letzter Aufruf: 20.01.2021).

**[5.4]** Senatsverwaltung für Finanzen: Haushaltsplan von Berlin für die Haushaltsjahre 2020/2021. Bezirkshaushaltsplan Lichtenberg, URL: [https://www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt/downloads/haushaltsplaene-der-bezirke/ba41\\_libg\\_dhh-2020\\_2021.pdf](https://www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt/downloads/haushaltsplaene-der-bezirke/ba41_libg_dhh-2020_2021.pdf) (letzter Aufruf: 20.01.2021) [hier: S. 44 & 429].

**[5.5]** TransFair – Verein zur Förderung des Fairen Handels in der Einen Welt, URL: <https://www.fairtrade-deutschland.de> (letzter Aufruf: 13.01.2021).

**[5.6]** Bezirksamt Lichtenberg von Berlin: Lichtenberg bewirbt sich um „Fairtrade-Town“-Titel (09.06.2020), URL: <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/aktuelles/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.942568.php> (letzter Aufruf: 13.01.2021).

**[5.7]** Umweltbundesamt: Selbstverpflichtungen Rechtliche Rahmenbedingungen der Verfassung (2002), URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/selbstverpflichtungen> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

**[5.8]** International Federation for the Economy for the Common Good e.V.: Gemeinwohl-Ökonomie, URL: <https://web.ecogood.org/de/berlin-brandenburg/> (letzter Aufruf: 10.01.2021).

- [5.9]** Umweltbundesamt: Empfohlene Siegel, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/siegelkunde> (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.10]** Aktionsbündnis Fairer Handel Berlin: Fairer Stadtplan, URL: <https://www.fairerhandel.berlin/stadtplan/> (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.11]** Umweltbundesamt: Treibhausgasemissionen gingen 2019 um 6,3 Prozent zurück (16.03.2020), URL: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-gingen-2019-um-63-prozent> (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.12]** Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Modellprojekt in Berlin startet: Lieferverkehr mit Lastenrädern nachhaltig gestalten (30.05.2018), URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.706285.php> (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.13]** Stefan Schaaf: Spanien: Pontevedra – ein Paradies für Fußgänger (23.04.2019), URL: <https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/sendung/spanien-pontevedra-paradies-fuer-fuessgaenger-100.html> (letzter Aufruf: 18.01.2021).
- [5.14]** Ludger Kazmierczak: Houten in den Niederlanden. Die autofreie Modellstadt (07.11.2017), URL: [https://www.deutschlandfunkkultur.de/houten-in-den-niederlanden-die-autofreie-modellstadt.976.de.html?dram:article\\_id=400037](https://www.deutschlandfunkkultur.de/houten-in-den-niederlanden-die-autofreie-modellstadt.976.de.html?dram:article_id=400037) (letzter Aufruf: 18.01.2021).
- [5.15]** Hochschule für Wirtschaft und Technik Berlin: Bahn statt Flugzeug: Die HTW Berlin achtet bei Dienstreisen künftig stärker auf den Klimaschutz (25.09.2019), URL: [https://www.htw-berlin.de/files/Presse/Pressemitteilungen/2019/PM\\_14\\_2019\\_Dienstreisen.pdf](https://www.htw-berlin.de/files/Presse/Pressemitteilungen/2019/PM_14_2019_Dienstreisen.pdf) (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.16]** Scientists For Future: Selbstverpflichtung zum Verzicht auf dienstliche Kurzstreckenflüge: „Unter 1.000 mach‘ ich’s nicht“, URL: <https://unter1000.scientists4future.org/de/selbstverpflichtung-verzicht-kurzstreckenfluege/> (letzter Aufruf: 10.01.2021).
- [5.17]** Europäisches Parlament: Plastikmüll und Recycling in der EU: Zahlen und Fakten (19.12.2018), URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20181212STO21610/plastikmuell-und-recycling-in-der-eu-zahlen-und-fakten> (letzter Aufruf: 13.01.2021).