

BÜRGER:INNEN GUTACHTEN

Unsere **EMPFEHLUNGEN** für die
BERLINER KLIMAPOLITIK



**BERLINER
KLIMA
BÜRGER:INNENRAT**

26.04. - 30.06.2022

„Der Klimabürger:innenrat war eine einzigartige Erfahrung. Bei so vielen verschiedenen Berlinerinnen und Berlinern gab es natürlich auch mal Streit. Aber am Ende waren wir uns einig: Es muss mehr getan werden für den Klimaschutz, und ein Zögern können wir uns nicht leisten. Denn ohne intakten Lebensraum haben wir alle keine Zukunft. Die Politik muss den Klimaschutz endlich an die erste Stelle setzen.“

- Beatrice Al-Mardini-Krukow, 68
Mitglied des Klimabürger:innenrats aus Reinickendorf



Inhalt

Grußwort Bettina Jarasch	02
Die Bürger:innen des Klimabürger:innenrats	04

1	Ergebnisse	06
1.1	Leitsätze	06
1.2	Empfehlungen aus dem Handlungsfeld Mobilität	07
1.3	Empfehlungen aus dem Handlungsfeld Gebäude	09
1.4	Empfehlungen aus dem Handlungsfeld Energie und Wärme	11
1.5	Empfehlungen aus dem offenen Diskussionsforum zu Konsum	14
1.6	Empfehlungen aus dem offenen Diskussionsforum zu Grünflächen	15

2	Überblick über den Berliner Klimabürger:innenrat	16
2.1	Ein Klimabürger:innenrat für Berlin	16
2.2	Meinungsbildung im Klimabürger:innenrat	16
2.3	Ablauf des Berliner Klimabürger:innenrats	18

3	Einblicke in die Sitzungen	20
3.1	Mobilität	20
3.1.1	Mobilität I	20
3.1.2	Mobilität II	24
3.2	Gebäude	26
3.3	Energie und Wärme	29
3.4	Offenes Diskussionsforum	34

4	Hintergründe des Berliner Klimabürger:innenrats	37
4.1	Durchführende Institute	37
4.2	Wissenschaftliche Beratung und Unterstützung	38
4.3	Einbindung der Berliner Politik	38
4.4	Entstehung des Arbeitsprogramms	39
4.5	Wie wurden die Bürgerrät:innen ausgewählt?	41

Grüßwort Bettina Jarasch



Sehr geehrte Damen und Herren,

Berlin hat sich beim Klimaschutz ehrgeizige Ziele gesetzt: Spätestens 2045 soll unsere Stadt klimaneutral sein, bis 2030 der klimaschädliche CO₂-Ausstoß beinahe halbiert werden. Das hat Auswirkungen darauf, wie wir in Berlin mobil sind, wie wir bauen und wohnen, wie wir Energie verbrauchen und wie wir konsumieren. Mit einem Wort: Klimaschutz betrifft uns alle.

Weil das so ist, haben der Senat und das Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossen, der Volksinitiative von Klimaneustart Berlin zu folgen und eine neue Form der Bürger:innenbeteiligung zu erproben. In dem Berliner Klimabürger:innenrat wurden 100 zufällig per Los ausgewählte Berlinerinnen und Berliner stellvertretend für die ganze Stadt eingeladen, miteinander über die drängenden Fragen des Klimaschutzes zu sprechen. Berlin war das erste Bundesland, das diese Form der Partizipation ausprobiert hat.

Wir wollten von ihnen wissen, welche Maßnahmen sie bereit sind für den Klimaschutz mitzutragen und wie die Maßnahmen gerecht und gemeinschaftsfähig ausgestaltet werden können. Denn nur, wenn die Menschen in unserer Stadt die Berliner Klimaschutzziele unterstützen, können die notwendigen Maßnahmen auch umgesetzt werden. Mit diesem Bürger:innengutachten hat der Berliner Klimabürger:innenrat nun seine mit Spannung erwarteten Empfehlungen an die Politik vorgelegt.

Acht Wochen lang haben die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger viel Zeit investiert. Menschen aus allen Teilen Berlins, jüngere und ältere, mit ganz unterschiedlichen Hintergründen, Lebenswegen, Berufen und alltäglichen Herausforderungen, sind hier zusammengekommen und die allermeisten sind dabeigeblichen. Sie haben sich mit Unterstützung von Wissenschaftler:innen in komplexe Fragestellungen eingearbeitet. Sie haben diskutiert und gestritten und am Ende, trotz aller Unterschiede, gemeinsame Empfehlungen entwickelt.

Der Berliner Klimabürger:innenrat hat mit seinen Empfehlungen verdeutlicht, dass die Bürgerinnen und Bürger bereit sind, weitreichende Veränderungen in ihrem Alltag mitzutragen. Für mich sendet der Klimabür-

ger:innenrat eine starke Botschaft: Unterschätzt die Bürgerinnen und Bürger nicht. Ihre Veränderungsbereitschaft und auch ihre Bereitschaft, Wege aus der Klimakrise zu finden, ist groß. Es gibt Lösungen, und um diese Lösungen gilt es jetzt zu ringen.

Die Arbeit des Klimabürger:innenrats ist nun beendet, während die Arbeit des Senats und des Abgeordnetenhauses erst beginnt. Die erarbeiteten Leitsätze und Empfehlungen sind ein wichtiger Impuls für die Entscheidungsfindung der Politik. Wir haben als Senat versprochen, uns ernsthaft mit den Empfehlungen zu beschäftigen. Genau das werden wir jetzt tun. Sie haben bestätigt, dass Berlin mit seinen ehrgeizigen Zielen und Vorhaben zum Klimaschutz auf dem richtigen Weg ist. Zugleich treiben uns die Empfehlungen an, noch ambitionierter und schneller zu handeln.

Ich möchte den Mitgliedern des Klimabürger:innenrates meinen herzlichen Dank aussprechen. Die Leistung die sie vollbracht haben, ist nicht selbstverständlich und verdient unser aller Dank und Anerkennung!

Bettina Jarasch,
Senatorin für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

Die Bürger:innen des Klimabürger:innenrats

Der allererste und wichtigste Dank geht an die Bürgerrät:innen des Berliner Klimabürger:innenrats. Sie haben sich aufgemacht, um in vielen Stunden wertvoller Zeit gemeinsam zu beraten, wie unsere Stadt klimaneutral werden kann, welche Maßnahmen dafür notwendig sind und wie diese sozial verträglich ausgestaltet werden können. Sie waren bereit, sich auf einander

und auf verschiedene Meinungen einzulassen und haben sich mit großer Ausdauer in teilweise sehr anstrengenden Sitzungen auf Empfehlungen an die Politik geeinigt. Für diese Arbeit und das Engagement stellvertretend für die Berliner Stadtgesellschaft bedanken wir uns ganz herzlich bei allen Bürgerrät:innen:

Beatrice Al-Mardini-Krukow

Thaleia Andreopoulou

Jacqueline Bänsch

Helge Bauch

Melanie Bandler

Evelyn Beyer

Gudrun Bornemann

Ingrid Borns-Scharf

Romy Braun

Achim Breitenbach

Özgür Çağlan

Vanessa Cann

Marianne Chu

Paulina Dahlke

Christian Dewender

Gert Dietrich

Axel Dirmeier

Ingrid Diwald

Andreas Drescher

Marai El Fassi

Wilhelm Elsäßer

Mia-Karlotta Erichsen

Binrong Fang

Stefanie Fenger

Lars Fenski

Karin Gabbert

Kerstin Geist

Leon Golli

Esmā Görāl

Petra Grau

Gerd Griese

Heinrich Grimmling

Helena Grosser

Gerhard Guhle

Malte Hally

Christian Harms

Silvia Härtel

Felix Hartwig

Peter Heil

Dustin Hemmerlein

Josephin Heneke

Susanne Hildebrand

Lutz Hodys

Leonie Irmer

Maximilian Jahns

Amadeus Janio

Simon Jekosch

Hannah Kafka

Anja Karge

Robertus Kaufmann

Miriam Koudmani

Matthias Krüger

Wolfgang Krumrey

Shannen Kujawa

Jean-Claude Lorang

Inge Mehlig

Susanne Metzger

Phil Mielenz

Angela-Sophie Mitry

Bernd Mix

Benjamin Mouton

Sara Nakamura

Michael Netter

Tomas Panesso Gomez

Beffina Papadakis-Spang

Peter Pitack

Sylvia Poeting

Sabine Preuß

Marlies Prötel

Ulrich Radtke

Nawruz Rahimi

Christoph Rätsch

Gisela Raupach-Strey

Bernd Riedel

Vera Rotau

Debapriya Roy

Nico Schallat

Bernd Schicke

Julien Schipanski

Johanna Schmidt

Erik Schöbe

Aline Schütte

Bhzad Shakou

Kathrine Skierska

Daniel Stolzenburg

Dessislava Strothmann

Anna Terziyska-Acosta

Tanja Tešić

Dietlind Tessin

Thomas Tschirner

Beffina Vellguth

Siegfried Vix

Reinhard Weidner

Dorota Werner

Michael Wetekam

Martina Winter

Knut Zuchan

Und bei vier weiteren Bürgerrät:innen, die namentlich nicht genannt werden möchten.

1. Ergebnisse

Von April bis Juni 2022 hat der erste Berliner Klimabürger:innenrat mit rund 100 (zum Start 112, zum Ende 101) zufällig aus dem Einwohnermelderegister gezogenen Berliner:innen stattgefunden. In acht Sitzungen wurde diskutiert und in den Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude und Energie sowie Konsum und Grünflächen Empfehlungen für Klimaschutzmaßnahmen in Berlin entwickelt und abgestimmt. Diese Ergebnisse in Form von Leitsätzen und Empfehlungen haben die Bürgerinnen und Bürger am 30. Juni 2022 in einer Abschlussveranstaltung im Berliner

Abgeordnetenhaus an die Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Bettina Jarasch, stellvertretend für den Berliner Senat übergeben.

Den Empfehlungen haben die Bürgerrät:innen vier Leitsätze vorangestellt, an denen sich die Berliner Klimapolitik orientieren soll.

Im Folgenden werden die Ergebnisse vorgestellt. Die jeweiligen Zustimmungsraten der Bürgerrät:innen werden in Prozent angegeben.

1.1 Leitsätze

1 Klimaschutz hat oberste Priorität. Er muss zügig,
97% entschlossen und sozial gerecht umgesetzt werden.

2 Der Energie- und Ressourcenverbrauch muss in allen
98% Bereichen – Staat, Wirtschaft und Gesellschaft –
reduziert werden.

3 Begleitend zu den Maßnahmen zu Klimaschutz und
97% Klimaanpassung sind Beratung und Aufklärung notwendig.

4 Berlin muss neben Klimaschutz auch Klimaanpassung
94% zum Schutz der Bevölkerung und Biodiversität umsetzen.

1.2 Empfehlungen aus dem HANDLUNGSFELD MOBILITÄT (M)

M-1 Niedrige Ticketpreise

84% Wir empfehlen, die Ticketpreise für den ÖPNV dauerhaft niedrig zu halten und eine übersichtliche Preisgestaltung. Damit wird der ÖPNV bezahlbar und attraktiver für alle.

M-2 Benutzer:innenfreundliche Verknüpfung verschiedener Verkehrsformen

95% Wir empfehlen den Ausbau benutzer:innenfreundlicher Verknüpfungen verschiedener Verkehrsformen. Dies beinhaltet verlässliche Mobilitätsstationen (sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Bikes und Autos, Reparatur- und Ladestationen) an Knotenpunkten in ganz Berlin, auch in Außenbezirken zum Umstieg zwischen Verkehrsmitteln.

M-3 Attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr durch ÖPNV-M-7 Ausbau

99% Wir empfehlen, attraktivere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen, durch den barrierefreien Ausbau des kompletten ÖPNV-Angebots in Berlin, insbesondere auch in den Zonen B und C.

Dazu gehört prioritär:

- Eine schnellere Taktung
- Durchgängiger Nachtbetrieb (z.B. über Rufbusse und Sammeltaxen)
- Der Ausbau von Schnellbussen

M-4 Verhältnis von Bus, Auto und Fahrrad im Straßenverkehr

86% Wir empfehlen einen Vorrang der Busse und der Fahrräder gegenüber dem Autoverkehr. Dazu gehört der zügige Ausbau von separaten Busspuren.

M-5 ÖPNV attraktiver machen

82% Wir empfehlen Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit im ÖPNV zu verbessern. Die Sicherheit soll durch erhöhten Einsatz von Sicherheitspersonal ganztags gewährleistet werden.

M-6 Tempo 30

56% Wir empfehlen, die Anzahl der Tempo-30-Zonen zu erhöhen und sich im Bundesrat verstärkt für die Möglichkeit eines generellen Tempo-30-Limits einzusetzen.

M-7 Sicheres Radfahren

95% Radfahren in Berlin muss sicher werden. Daher empfehlen wir die schnelle Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, den zügigen Ausbau und die Sanierung von Radwegen sowie den Bau von Rad-schnellwegen zu beschleunigen.

M-8 Abstellen von E-Scootern

93% Das Abstellen von E-Scootern muss besser reguliert werden, um das „Wildparken“ zu unterbinden und bspw. eine höhere Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Anbieterfirmen müssen für ordnungsgemäße Abstellmöglichkeiten sorgen.

M-9 Autofahren unattraktiver machen

69% Wir empfehlen, dass Autofahren unattraktiver und teurer werden soll – durch teurere Parkplätze, wobei es Ausnahmeregelungen für bestimmte Berufsgruppen und Anwohner:innen geben soll, sowie durch die Reduzierung von Parkplätzen zugunsten von Grünflächen oder klimafreundlichen Verkehrswegen. Ziel ist, dass in der Innenstadt grundsätzlich nicht mit dem Auto gefahren wird.

M-10 Mobilitätswende fördern

77% Wir empfehlen, zur Förderung der Mobilitätswende z.B. autofreie Tage einzuführen und dafür den ÖPNV kostenlos anzubieten. Die Politik muss dies durch Anreize und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit begleiten.

M-11 City-Maut

69% Das Land Berlin soll sich zur Erreichung seiner Klimaziele auf Bundesebene dafür einsetzen, die Einführung einer City-Maut zu prüfen.

M-12 A100

59% Das Land Berlin soll sich zur Erreichung seiner Klimaziele auf Bundesebene dafür einsetzen, die A100 nicht auszubauen.

M-13 Emissionsfreie Innenstadt bis 2030

62% Wir empfehlen die Umsetzung einer emissionsfreien Innenstadt bis 2030. Das sollte sofort angekündigt werden. Ab 2023 (spätestens 2025) sollten keine Verbrenner mehr neu angemel-

det werden. Ab 2030 sollten keine Verbrenner mehr fahren dürfen – dies soll für innerhalb des S-Bahn-Rings gelten und ist auch für die Außenbezirke wünschenswert. Förderbedürftige Personen- und Berufsgruppen sollten durch finanzielle Zuschüsse beim Neukauf eines E-Autos unterstützt werden. Die Verkehrswende darf nicht dazu führen, dass (E-)Autofahren zum Privileg einkommensstarker Bevölkerungsschichten wird.

M-14 Ausbau Ladeinfrastruktur

89% Wir empfehlen den Ausbau der Ladeinfrastruktur (einschließlich der Vereinfachung der Genehmigungsverfahren) und des ÖPNV sowie eine Parkraumbewirtschaftung.

M-15 Reduzierung des Autoverkehrs

84% allgemein

Wir empfehlen, dass auch elektrischer MIV (motorisierter Individualverkehr) so gering wie möglich gehalten werden sollte und nicht dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) vorgezogen wird. Damit einhergehend fordern wir umfassende Aufklärung zum Ressourcenverbrauch und der sozialen und ökologischen Verträglichkeit der Produktion von E-Autos. Für den notwendigen Autoverkehr sollten E-Carsharing-Systeme berlinweit, insbesondere in den Außenbezirken, angeboten, ausgebaut und gefördert werden.

1.3 Empfehlungen aus dem HANDLUNGSFELD GEBÄUDE (G)

G-1 Sanierung schnell umsetzen
87% Wir empfehlen, energetische Sanierungen schnellstmöglich umzusetzen. Dabei gilt es, die energetisch sanierungsbedürftigsten Gebäude zuerst anzugehen. Berlin möge sich beim Bund für eine Sanierungspflicht einsetzen.

G-2 Sozial gerechte Kostenverteilung
77% Wir empfehlen, dass bei der Frage, wer die Sanierungsmaßnahmen bezahlen soll, unterschieden wird zwischen kleineren Vermieter:innen und gewinnorientierten Unternehmen. Große gewinnorientierte Unternehmen sollten mehr Kosten tragen als kleinere Vermieter:innen. Wir empfehlen, Teile des Gewinns von profitorientierten Wohnungsunternehmen in einem gemeinsamen Pool abzuschöpfen und für die Sanierungen zu nutzen, damit kleine Vermieter:innen weniger Kosten tragen.

G-3 Schutz vor Mieterhöhungen
62% Wir empfehlen, dass Klimaschutzmaßnahmen sich nicht auf den Mietpreis auswirken dürfen und Mieter:innen über gleichbleibende oder sinkende Mieten geschützt werden.

G-4 Milieuschutz sozial verträglich anpassen
91% Wir empfehlen, den Milieuschutz anzupassen, sodass energetische Sanierung im Interesse des Klimaschutzes möglich ist und Luxus-Sanierungen weiterhin verboten bleiben. Dennoch müssen soziale Härten abgefedert werden, z.B. durch eine Erhöhung des Wohngeldes und eine Erweiterung der Empfänger:innengruppen.

G-5 Beibehaltung von Grünflächen und Prävention von Versiegelung
84% Wir empfehlen, bestehende Grünflächen beizubehalten und neue Grünflächen in den Quartieren zu schaffen. Wenn eine Versiegelung an einer Stelle in Berlin vorgenommen wird, muss innerhalb des Bezirks adäquat entsiegelt werden (Ausgleichsgrünflächen).

G-6 Nutzung von Leerstand
83% Leerstehende, ungenutzte Gebäude sollen, weil sie bereits Flächen versiegeln, in Wohnraum und soziale Infrastruktur umfunktioniert werden.

G-7 Leerstandsregister für klimafreundliches Wohnen

75% Wir empfehlen ein öffentlich einsehbares, datenschutzkonformes Online-Register zu leerstehenden Bestandsgebäuden, leerstehenden Wohnungen und deren Besitzverhältnissen, um Spekulationen entgegenzuwirken und die Nutzung von bestehendem Wohnraum und den Neubau von klimafreundlichem Wohnraum zu optimieren. Es soll eine Eintragungs- und Offenlegungspflicht für Eigentümer:innen geben sowie eine Kontrollinstanz in der Verwaltung.

G-8 Verwendung nachwachsender Rohstoffe in Neubauten

71% Neue Gebäude sollten so weit wie möglich unter Verwendung nachwachsender Rohstoffe (z.B. Holz) gebaut werden.

G-9 Stadt der kurzen Wege

79% Wir fordern, dass Quartiere nach dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ geplant werden, damit lange Fahrtwege vermieden werden.

G-10 Verdichtung ohne Versiegelung

89% Um Grünflächenversiegelung in der Stadt zu vermeiden, empfehlen wir, dass der notwendige Neubau vorrangig anhand von Verdichtung durch Aufstockung auf Bestandsgebäuden stattfindet.

G-11 Solar- und Gründächerpflicht

92% Wir empfehlen, die Solar- und Gründächerpflicht schnellstmöglich umzusetzen und die Kombination von Solar- und Gründächern als Standardbauweise festzulegen. Wo es technisch möglich ist, soll dies auch nachträglich bei Bestandsbauten umgesetzt werden. Zudem sollte hierfür durch Förderanreize und Informationskampagnen geworben werden.

G-12 Wohnungstauschbörsen

84% Wir empfehlen, Wohnungstauschbörsen zu stärken und Mehrgenerationenhäuser zu fördern. Beim Umstieg von großen auf kleinere Wohnungen sollte kein finanzieller Nachteil entstehen.

G-13 Effiziente Wohnraumnutzung

69% Um den steigenden Flächenbedarf pro Person zu verringern, empfehlen wir, dass innerhalb von Kiezen und bei Neubauten innerhalb des Gebäudes verschiedene Wohnungstypen (z.B. Mehrgenerationswohnungen, Senioren-WGs, Wohnungen unterschiedlicher Größe) umgesetzt werden.

Hat keine Mehrheit erhalten:

Wohneigentum für alle fördern (39%)

Wir empfehlen, dass Berliner:innen die Möglichkeit zum Besitz von Wohneigentum zur Selbstnutzung erhalten, um das Dilemma zwischen Mieter:innen und Vermieter:innen bei der energetischen Sanierung aufzuheben.

1.4 Empfehlungen aus dem HANDLUNGSFELD ENERGIE UND WÄRME (En)

En-1 Klimaschutz vor Denkmalschutz

88% Der Denkmalschutz muss zugunsten klimafreundlicher Sanierungen angepasst werden, um den Prozess der energetischen Sanierung zu erleichtern. Wo es dann zulässig ist, sollte die Anbringung von PV-Anlagen gesetzlich verpflichtend sein (bzw. alternative Klimaschutzmaßnahmen wie z.B. Dachbegrünung).

En-2 Klimafreundliche Energiegewinnung ohne Hürden

93% Wir empfehlen, rechtliche und bürokratische Hürden bei der finanziellen Beteiligung der Bürger:innen am Solar- ausbau abzubauen, damit der Ausbau klimafreundlicher Energiegewinnung beschleunigt wird. Dafür soll sich die Senatsverwaltung auf Bundes- und EU-Ebene einsetzen.

En-3 Finanzielle Beteiligung der Bürger:innen an der Energiewende

73% Wir empfehlen, dass allen Berliner Bürger:innen Möglichkeiten zur finanziellen Beteiligung an PV-Anlagen angeboten werden, unabhängig von Einkommen und Vermögen. Dazu sollen u.a. Energiegenossenschaften und Bürgerenergieanlagen gefördert werden. Hauptträgerin der Energiewende sollte die öffentliche Hand sein.

En-4 Zeitlich abgestimmter, smarter

Verbrauch erneuerbarer Energien

83% Wir empfehlen, über flexible Tarife und smarte Geräte eine möglichst ökonomische Synchronisation des Energieverbrauchs mit den vorhandenen erneuerbaren Energien, die in der Zeit zur Verfügung stehen, zu ermöglichen.

En-5 Unbürokratisch kleinere PV-Anlagen ermöglichen

86% Wir empfehlen, allen Bürger:innen unbürokratisch (kleinere) PV-Anlagen zu ermöglichen (bspw. Balkonanlagen). Das Land Berlin muss im landeseigenen Stromnetz die technischen Voraussetzungen hierfür schaffen.

En-6 Standortspezifische, kommunale Wärmeplanung

93% Wir empfehlen die schnelle Umsetzung einer kommunalen Wärmeplanung. Dabei soll sofort mit einer Bestandsaufnahme begonnen werden. Für jeden Standort soll die beste (klimaneutrale und wirtschaftlichste) Lösung gefunden und transparent gemacht werden.

En-7 Sukzessiver Austausch von Gas- und Ölheizungen

83%

Wir empfehlen ein Verbot von Gas- und Ölheizungen im Bestand. Dabei soll ein Stufensystem zum Einsatz kommen. Es sollte begonnen werden bei ohnehin anstehendem Heizungsaustausch. So schnell wie möglich, bis spätestens 2035 sollen alle Gas- und Ölheizungen ausgetauscht sein. Dies soll ein Anreiz für die Nutzung von klimaneutralen Wärmetechniken (Fernwärmenetz, etc.) sein.

En-8 Stopp und Umlenkung der Fördermittel für Gasheizungen

94%

Wir empfehlen den sofortigen Stopp der Förderung von Gasheizungen und Nutzung der frei werdenden Fördermittel für klimaneutrale Wärmetechniken.

En-9 Informative Wärme- und Heizkostenabrechnung

87%

Wir empfehlen, die Heizkosten- und Warmwasserabrechnung mit einem geeigneten Vergleichswert (Durchschnittswert vergleichbarer Haushalte) zu versehen sowie mit niedrigschwelligen Hinweisen zu einem kostenlosen Beratungsangebot über Einsparmöglichkeiten.

En-10 Ausbau grüner Fernwärme

93% Wir empfehlen den Ausbau der Fernwärme, insbesondere der grünen (dort, wo es laut kommunaler Wärmeplanung sinnvoll ist), sowohl in der Erzeugung als auch im Ausbau des Netzes und der Anschlüsse (z.B. durch vereinfachte und beschleunigte Genehmigungsverfahren, geringere Anschlusspreise sowie durch die Entkopplung von Wärme und Warmwasser).

En-11 Fördermaßnahmen für Mehrfamilienhäuser beim Bund

88%

Wir empfehlen, dass Berlin sich beim Bund gemeinsam mit anderen Großstädten für eine Ausweitung der Fördermaßnahmen für Mehrfamilienhäuser einsetzt – speziell im Fall mehrerer Eigentümer:innen (nach Wohnungseigentumsgesetz), um klimaneutrale Wärmeversorgung und Solarstromausbau zu stärken.

En-12 Fachkräftemangel entgegenwirken

92% Wir empfehlen, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, indem in vorhandenen Ausbildungen und Studiengängen ein stärkerer Fokus auf die Themen klimaneutrale Wärmewende und Solarausbau gelegt wird.



1.5 Empfehlungen aus dem offenen Diskussionsforum zu KONSUM (Ernährung und Kreislaufwirtschaft) (K)

K-1 Information und Aufklärung

92% Wir empfehlen eine stärkere Verantwortung für die Aufklärung und Sensibilisierung für klimafreundliches Konsumverhalten (z.B. bei den Themen Fleischkonsum, Flugreisen, Wohnung und Textilien).

K-2 Bildungsarbeit

96% Wir empfehlen den Ausbau von Bildungsarbeit zur Kreislaufwirtschaft in Bildungseinrichtungen (schulisch, außerschulisch und auch an Hochschulen). Kinder, Jugendliche und Erwachsene sollen die Elemente der Zero-Waste-Strategie kennen. Dazu gehört auch das Wissen zu den Materialien.

K-3 Lebensmittelverschwendung

98% Wir empfehlen, die Lebensmittelverschwendung aktiv zu bekämpfen und bestehende Initiativen zu stärken. Eine gesetzliche Regelung diesbezüglich ist wünschenswert. Außerdem soll ein System der Preisreduzierung für Lebensmittel eingeführt werden, bei dem Lebensmittel, deren MHD sich dem Verfallsdatum nähert, vergünstigt verkauft werden sollen.

K-4 Pionierhaftes Berlin

72% Wir empfehlen, dass öffentliche Berliner Einrichtungen pionierhaft nur sozial-faire sowie regionale, biologisch ökologische Produkte nutzen.

K-5 Zero Waste

95% Wir empfehlen, dass Berlin seine Zero-Waste-Strategie im Sinne der Kreislaufwirtschaft entschlossen umsetzt und ambitioniert ausbaut. Unsere Kernpunkte sind:

- Förderung von Verkaufsflächen für unverpackte Waren
- Anreize zur Reduktion von Verpackungen im Handel und in der Gastronomie
- Erweiterung von Pfandsystemen
- Verlängerung der Lebensdauer von Produkten (z.B. Elektrogeräte)
- Förderung und Erleichterung von Reparaturen
- Vermeidung von Retouren und gegebenenfalls Verwertung der zurückgeschickten Waren
- Vereinfachung von Recycling, z.B. durch verpflichtende Kennzeichnung der Hersteller

1.6 Empfehlungen aus dem offenen Diskussionsforum zu GRÜNFLÄCHEN (Gr)

Gr-1 Entsiegelung voranbringen

98% Das Land Berlin soll seinen Baumbestand stärker schützen und Vorreiter sein bei der Dachbegrünung und Entsiegelung von öffentlichen Flächen.

Gr-2 Pflege öffentlicher Grünflächen

88% Wir empfehlen, dass die Stadt mehr Personal für die Pflege öffentlicher Grünflächen zur Verfügung stellt. Anreize zur Ausbildung des Personals sollen gesetzt werden. Zudem sollen Anreize der Bürgerbeteiligung verstärkt werden.



2. Überblick über den Berliner Klimabürger:innenrat

2.1 Ein Klimabürger:innenrat für Berlin

Mit der Erklärung des Klimanotstands im Jahr 2019 hat das Land Berlin die Dringlichkeit des Themas Klimawandel erneut deutlich gemacht. Der wichtigste Schritt für den Klimaschutz wird nun die Suche nach einem schnellen Pfad zur Klimaneutralität sein, zu dessen Zweck Maßnahmen im Rahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) 2030 entwickelt wurden. Viele der dort empfohlenen Maßnahmen betreffen die gesamte Stadtbevölkerung in ihrer Lebensweise. Daraus folgt die Notwendigkeit, die Berliner:innen bei Entscheidungen zu diesen komplexen Fragen einzubeziehen.

Die Idee eines Klimabürger:innenrats in Berlin entstand im Jahr 2020. Im Rahmen einer Volksinitiative überreichte die Bürgerinitiative Klimaneustart Berlin mehr als 20.000 Unterschriften an das Berliner

Abgeordnetenhaus. Infolge einer offiziellen Anhörung empfahlen die Abgeordneten im April 2021 die Umsetzung eines Bürger:innenrats zum Klimaschutz. Es folgte eine Ausschreibung der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, in deren Auftrag der Berliner Klimabürger:innenrat schließlich eingeladen und durchgeführt wurde.

Der Grundgedanke dahinter war es, ein Gremium einzusetzen, in dem zufällig ausgewählte Bürger:innen stellvertretend für die Stadtgesellschaft ergebnisoffen Maßnahmen und Ideen für die Erreichung der Berliner Klimaziele diskutieren und bewerten sollten. Die Empfehlungen des Berliner Klimabürger:innenrats sind von großem Interesse für die Politik, dabei jedoch nicht bindend.

2.2 Meinungsbildung im Klimabürger:innenrat

Die inhaltlichen Grundlagen für die Sitzungen in den Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude und Energie sowie im offenen Diskussionsforum zu Konsum und Grünflächen wurden in Zusammenarbeit mit neutralen wissenschaftlichen Expert:innen, den Themenpat:innen, entwickelt. Sie bereite-

ten die Themen adressatengerecht auf und gaben jeweils zu Beginn ihrer Sitzung einen etwa 15-minütigen Input, um eine gemeinsame Informationsgrundlage für alle Bürger:innen zu legen. Zur Anschaulichkeit und zum besseren Verständnis der Herausforderungen, die sich bei der Gestaltung

von Maßnahmen im jeweiligen Handlungsfeld ergeben, wurden die Beiträge der Themenpat:innen durch Alltagsgeschichten aus der Zukunft und Visualisierungen anhand von Bildern ergänzt.

Neben der wissenschaftlichen Grundlage wurden den Teilnehmenden auch die Perspektiven von Vertreter:innen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft anhand von Kurzinterviews auf der Informations- und Kommunikationsplattform des Klimabürger:innenrats zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss an den inhaltlichen Vortrag wurden im Plenum Rückfragen mit den Themenpat:innen geklärt und darüber hinausgehende Fragen an die „Faktenchecker:innen“ als Rechercheauftrag weitergegeben. Als Faktenchecker:innen fungierten wissenschaftliche Mitarbeiter:innen der TU Berlin, des IASS und der Berliner Energieagentur. Diese standen den Teilnehmenden im Plenum und den Kleingruppen zur Verfügung, um ad hoc auftretende Fragen zu klären und bei Bedarf durch kurze Recherchen mit zusätzlichen Informationen zu unterlegen.

Darauf folgte der eigentliche Prozess der Diskussion: Ein Austausch in Kleingruppen mit acht bis neun Bürgerrät:innen, die in der Zusammensetzung von Sitzung zu Sitzung variierten. Die Kleingruppen wurden unterstützt durch eine professionelle Moderation, die darauf achtete, dass alle zu Wort kamen, das Gespräch respektvoll und wertschätzend geführt wurde, sowie Fragestellungen und der verfügbare Zeitrahmen im Blick blieben. In den Austausch der zufällig ausgewählten Bürger:innen flossen

unterschiedliche Sichtweisen, Lebensbedingungen, Erfahrungen und Argumente der Bürgerrät:innen ein. Eine Moderationsassistentin trug die Diskussionsergebnisse zur Dokumentation auf einer Online-Tafel (Whiteboard) zusammen. Zum Abschluss der Kleingruppenphasen hat jede Gruppe als Ergebnis einige Empfehlungen formuliert, die im Plenum präsentiert wurden. Zum Ende jeder Themensitzung konnten die Bürgerrät:innen die Empfehlungen aus den Kleingruppen noch bis zum folgenden Tag auf der Kommunikationsplattform des Klimabürger:innenrats mit einer begrenzten Anzahl von Stimmen („Likes“) versehen und sie somit gewichten. Die Gewichtung der Kleingruppenempfehlungen nahmen die nach jeder Sitzung gebildeten Redaktionsteams von jeweils drei bis vier Bürgerrät:innen als Grundlage, um die Ergebnisse der Kleingruppen zusammenzuführen und sprachlich zu überarbeiten.

In der 8. Sitzung des Klimabürger:innenrats wurden die Formulierungsvorschläge der Bürger:innen-Redaktionsgruppen nochmals von Kleingruppen diskutiert und weiterentwickelt. Auch das im Vorfeld der Sitzung übermittelte konstruktive Feedback z.B. zu Adressaten oder zuständiger Politikebene (Land oder Bund) zu den Empfehlungen von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz wurde besprochen. Dabei befasste sich jede Kleingruppe mit vier bis sechs Empfehlungen. Die Kleingruppen konnten die vorläufigen Empfehlungen aus den Handlungsfeldsitzungen kürzen, erweitern, neu zusammenführen oder auch streichen, wenn sie der Meinung waren, dass die Inhalte an anderer Stelle besser abge-

deckt waren. Die zum Teil beträchtlichen Veränderungen führten bei der Vorstellung im Plenum zu lebhaften Diskussionen. Im gemeinsamen Bemühen aller Bürger:innen wurden die Empfehlungen dann bearbeitet und auf mögliche Kompromisse hin abgeklopft, bis sie „abstimmungsreif“ waren.

Eine weitere Kleingruppe hatte parallel zur Erarbeitung der abzustimmenden Handlungsfeldempfehlungen vier übergreifende Leitsätze entwickelt, die ebenfalls im Plenum vorgestellt und diskutiert wurden.

Auf diese Weise wurden in der 8. Sitzung vier Leitsätze und 47 Empfehlungen zur Abstimmung gestellt. Sie sind das Ergebnis eines iterativen Prozesses. Die Vorschläge haben sich im Verlauf des Bürger:innenrats durch die wachsende Informationsbasis und die fortwährenden Diskussionen der Bürgerrät:innen weiterentwickelt und an Prägnanz gewonnen.



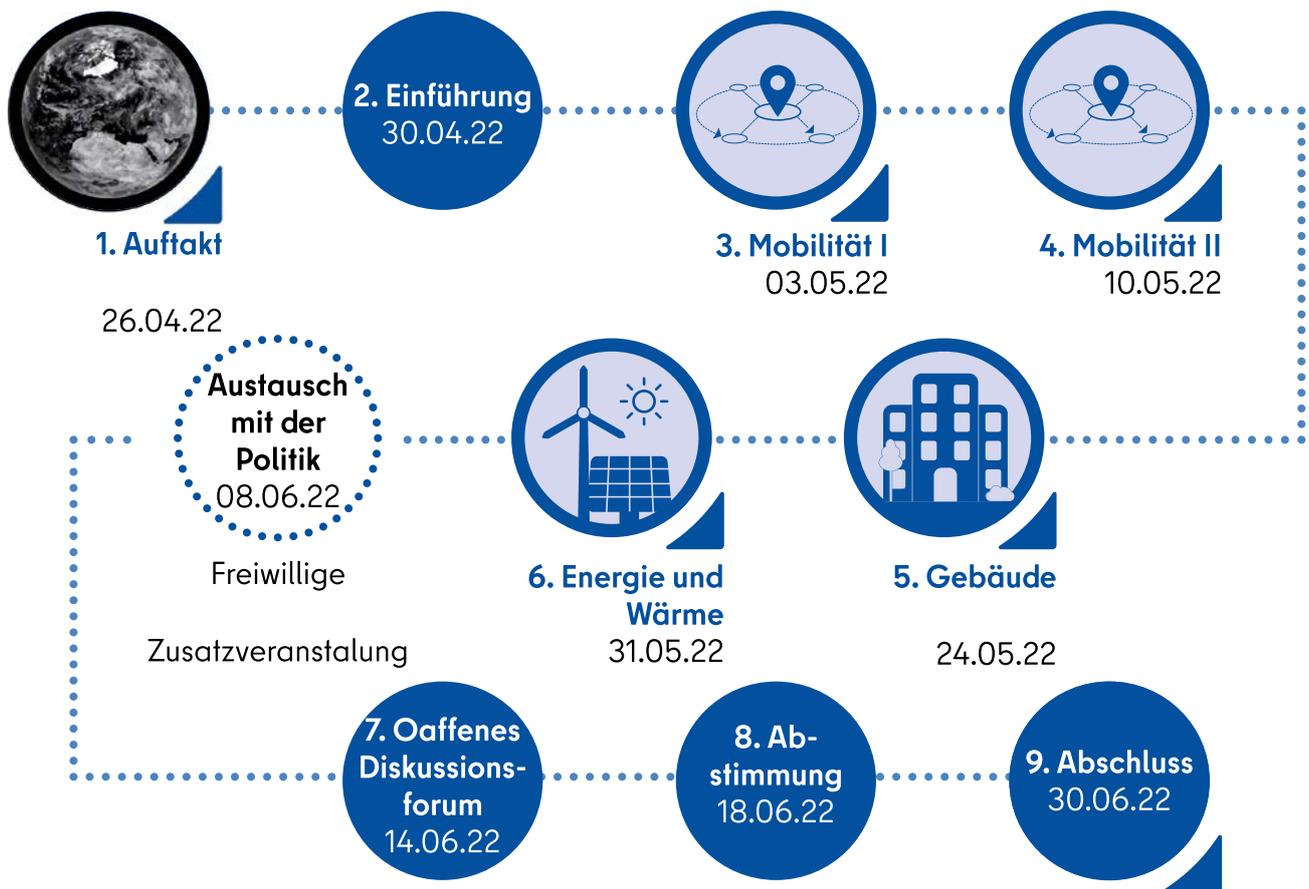
„Die durchaus kontroversen Diskussionen haben mir sehr gefallen, auch wenn es dann zu Kompromissen kommen musste. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der anderen Teilnehmer führten bei mir zu mehr Verständnis für die Wünsche meiner Mitmenschen.“

2.3 Ablauf des Berliner Klimabürger:innenrats

Die zufällig ausgewählten Bürger:innen haben an insgesamt neun Sitzungen des Klimabürger:innenrats teilgenommen.

Die öffentliche Auftaktveranstaltung mit anschließendem Kennenlernen am 24. April 2022 sowie die öffentliche Übergabe der Empfehlungen an die Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz,

Bettina Jarasch, am 30. Juni 2022 fanden als Präsenzveranstaltung mit Übertragung per Livestream statt. Auch die 8. Sitzung am 18. Juni 2022, bei der die Empfehlungen abschließend formuliert und abgestimmt wurden, fand in Präsenz statt. Die übrigen sechs Sitzungen sowie ein ergänzender Austausch mit der Politik wurden digital als Videokonferenz durchgeführt.



Den Kern bildeten vier Sitzungen zu den vorgegebenen Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude sowie Energie und Wärme. Bevor sich die Bürgerrät:innen in diesen Handlungsfeldsitzungen vertieft mit den jeweiligen möglichen Klimamaßnahmen auseinandersetzten, wurden sie in der Sitzung 2 in das Thema Klimawandel eingeführt und erhielten Informationen über die Möglichkeiten, auf kommunaler Ebene darauf zu reagieren. Für das offene Diskussionsforum konnten die Bürger:innen eigene Themenvorschläge einbringen. Insgesamt wurden in dieser Sitzung fünf unterschiedliche

Themen behandelt: Konsum, Kreislaufwirtschaft, Grünflächen und Entsiegelung, eine Vertiefung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie eine Vertiefung zu den ökologischen und sozialen Aspekten der E-Mobilität. Die in diesen Sitzungen festgehaltenen Empfehlungen wurden am 18. Juni nochmals beraten, weiterentwickelt und schließlich abgestimmt. Zusätzlich zu den neun regulären Sitzungen wurde für die Bürgerrät:innen ein Austausch mit Politiker:innen aus den im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien organisiert.

3. Einblicke in die Sitzungen

3.1 Mobilität

Nach der Einführung widmete sich der Klimabürger:innenrat in zwei Sitzungen dem umfangreichen Thema Mobilität. Der thematische Zuschnitt der ersten Mobilitätssitzung zielte auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Schwerpunkten beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Fahrradverkehr. In der zweiten Mobilitätssitzung wurde die emissionsfreie Innenstadt diskutiert – eine Maßnahme, die den Umstieg von Autofahrer:innen auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge forcieren würde. Beide Themen sind miteinander verknüpft, denn auch die Ausweisung einer Zone, in der keine Autos mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren fahren dürften, wäre auf einen attraktiveren ÖPNV und gute Bedingungen für eine Fortbewegung per Fahrrad angewiesen.

3.1.1 Mobilität I

Einleitung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis moderner Gesellschaften. Nicht nur notwendige Wege, wie z.B. zur Arbeit, zur Schule oder Ausbildungsstätte, sind zu bewältigen, sondern auch bei der Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Waren sowie bei vielen Freizeitaktivitäten sind die Berliner:innen auf Mobilitätsmöglichkeiten angewiesen. Das eigene Auto dafür zu nutzen, ist für viele selbstverständlich. Zwar

Insbesondere die Reduktion von Verbrennern auf Berlins Straßen wurde ausführlich debattiert. Schnell offenbarte sich eine Konfliktlinie zwischen strikten Fahrrad- und ÖPNV-Befürworter:innen und Mitgliedern, die nach eigenen Angaben auf das Auto angewiesen sind. In den beschlossenen Empfehlungen stechen solche besonders hervor, die das Autofahren in der Stadt explizit betreffen. Die Zustimmungswerte der Empfehlungen, die darauf abzielen, Autofahren unattraktiver zu machen, Tempo-30-Zonen auszubauen, die Einführung einer City-Maut zu prüfen, den Bau der A100 auf Bundesebene nicht zu unterstützen und eine emissionsfreie Innenstadt bis 2030 anzustreben, zeigen mit 56 bis 69 % Ja-Stimmen zwar eine Mehrheit für die Empfehlungen, liegen jedoch unter dem durchschnittlichen Zustimmungswert aller Empfehlungen von knapp 84 %.

ist die Zahl der privaten Pkws in Berlin in den letzten Jahren etwas weniger stark gestiegen als die Bevölkerung, doch wird der Wert von 150 Pkws/1000 Einwohner:innen, den das Umweltbundesamt als Zielmarke für eine klimaverträgliche Mobilität errechnet hat, um mehr als das Doppelte überschritten. Entsprechend macht der Mobilitätssektor einen beträchtlichen Anteil an den CO₂-Emissionen in Berlin aus. Daraus leitete sich die Kernfrage der Sitzung ab:

„Wie könnten die umweltfreundlichen Alternativen – Fahrrad, Busse und Bahnen – attraktiver gestaltet werden, um das große CO₂-Einsparpotenzial zu heben?“

Themenpatin

Den inhaltlichen Einstieg übernahm Prof. Dr. Sophia Becker, Vizepräsidentin für Nachhaltigkeit, interne Kommunikation, Transfer und Transdisziplinarität der TU Berlin und Professorin für nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden. Sie erklärte, dass die CO₂-Emissionen im Berliner Verkehrssektor in den vergangenen 30 Jahren nahezu unverändert geblieben und mehr als zwei Drittel davon auf den Straßenverkehr zurückzuführen seien. Eine Reduktion der Pkws in Berlin sei daher notwendig, um die Emissionen zu verringern. Sogenannte Pull-Maßnahmen, die die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads attraktiver machen, und Push-Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen, seien in Kombination deutlich effektiver als einzeln. Als wirksame Push-Maßnahmen wurden unter anderem eine City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und der Rückbau von Parkplätzen benannt. Auf der anderen Seite brachte Prof. Becker Pull-Maßnahmen wie Radschnellwege und den Ausbau von ÖPNV und Radwegen ein. Diese anschaulichen Beispiele fanden sich später zahlreich in den Kleingruppendiskussionen wieder.

Als weitere Informationsquellen wurden zur Sitzung drei etwa fünfminütige Interviews auf die Informations- und Kommunikationsplattform hochgeladen, jeweils mit einem Vertreter des ADAC (Edgar Terlinden), ADFC (Frank Masurat) und Fuss e.V. (Roland Stimpel). So konnten sich die

Mitglieder des Bürger:innenrats bereits vor der Sitzung ein erstes Bild von den unterschiedlichen Perspektiven auf die Zukunft der Mobilität in Berlin machen.

Alltagsgeschichten

In der Sitzung wurden die Bereiche ÖPNV und Fahrradverkehr getrennt betrachtet und die Bürgerrät:innen entsprechend auf zwei Videokonferenz-Räume aufgeteilt. Dort wurde ihnen eine fiktive Alltagsgeschichte zu dem jeweiligen Thema präsentiert, welche mittels eines Zukunftsbildes zeitgleich visuell dargestellt wurde.

Die ÖPNV-Nutzung wurde am Beispiel zweier Brüder verdeutlicht, die mit Bus und Bahn nach Britz fahren, um ihre Oma zu besuchen. Thematisiert wurden unter anderem der in Zukunft abgeschlossene barrierefreie Ausbau, vergünstigte Tickets und der Ausbau des ÖPNV, der bessere Anbindung, aber gleichzeitig auch Baustellenlärm mit sich bringt. Dazu wurde das Zukunftsbild im Außenbezirk mit „Bike and Ride“-Station und neuer S-Bahn-Haltestelle gezeigt.

In der zweiten Geschichte zum Bereich Fahrradverkehr, nahm Familie Schröder die Mitglieder des Bürger:innenrats mit in ihren Alltag. Die Kinder werden mit dem Lastenrad zum Kindergarten und in die Schule gebracht. (Teil-)Strecken zur Arbeit und dem Supermarkt werden mit dem Rad zurückgelegt. Die Familie hat sich den Veränderungen des Stadtbildes angepasst, welche unter anderem Fahrradparkhäuser und Radschnellwege umfassen. Außerdem haben Fahrradfahrer:innen nun Vorrang vor dem Autoverkehr.

Kleingruppen

Nach der Vorstellung der Alltagsgeschichten begannen die Bürgerrät:innen in moderierten Gruppen von sechs bis acht Personen mit der Erarbeitung erster Empfehlungen. Sechs Kleingruppen arbeiteten zum Thema ÖPNV und sechs weitere an Empfehlungen zum Radverkehr. Währenddessen standen Faktenchecker:innen bereit, um wichtige Fragen schnell klären zu können. Die zentrale Frage, welche die Moderator:innen in die Kleingruppen gaben, lautete: **„An welcher Stelle und unter welchen Voraussetzungen könnten Bus und Bahn (oder das Fahrrad) den Autoverkehr ersetzen?“**

In Bezug auf den ÖPNV diskutierten die Gruppen unter anderem über die Ticketpreisgestaltung, die Mitnahme von Fahrrädern und größerem Gepäck sowie bessere und zuverlässigere Anbindung. Insbesondere Autonutzer:innen verwiesen auch auf unzureichende Sauberkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsmittel.

„Weil der ÖPNV nachts nicht sicher ist, hole ich meine Kinder mit dem Auto ab.“

In den Kleingruppen zum ÖPNV wurden vor allem Pull-Maßnahmen diskutiert. Das Thema der Flächenkonkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wurde kaum angesprochen.

Deutlich anders gestaltete sich dies in den Kleingruppen zum Radverkehr. Die Bürgerrät:innen sahen in der Flächenkonkurrenz zum Auto nicht nur ein Platzproblem, um etwa langsamere Radfahrer:innen zu über-

holen, sondern auch ein ernsthaftes Sicherheitsrisiko. So wurde hier deutlich stärker auch über Push-Maßnahmen gesprochen. Daraus ergab sich wiederum das Dilemma zwischen einer aus ökologischer Sicht sinnvollen Verteuerung des Autofahrens und der damit einhergehenden Benachteiligung einkommensschwacher Haushalte. Mitunter hitzige Diskussionen zwischen Bürgerrät:innen, die nach eigener Auskunft auf ein Auto angewiesen waren, und solchen, die Autos in der Stadt am liebsten verboten hätten, führten letztlich zu konstruktiven Ergebnissen. Zwischenzeitlich verbreitete sich gewisser Unmut, da eine gemeinsame Position nahezu unmöglich schien. Der Bürger:innenrat war in der Realität angekommen. Doch die Bürgerrät:innen bewiesen großen Willen zur gemeinsamen Lösungsfindung und gingen aufeinander zu

„Ja, Autos müssen abgeschafft werden, aber gut durchdacht!“

Einen besonderen Diskussionsschwerpunkt bildete die Flächenkonkurrenz zwischen Bussen, Autos, Rädern und Fußverkehr. Dabei wurde herausgearbeitet, dass die Planung weitestgehend Konkurrenzsituationen vermeiden sollte, d.h. nicht gleiche Flächen für mehrere Verkehrsarten verplant werden sollten.

Nach der einstündigen ersten Kleingruppenphase folgte eine zweite kürzere, in der neu gemischte Kleingruppen Fragen und Änderungswünsche zu den zuvor erstellten Empfehlungen festhielten.



3.1.2 Mobilität II

Einleitung

Die Klimaschutzziele im Verkehrssektor sind nur mit einer Verkehrswende zu erreichen. Dazu gehört zum einen, dass mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie Busse, Bahnen und Fahrräder, genutzt werden und zum anderen, dass dort, wo Autos genutzt werden, fossile Antriebe ersetzt werden. Auf kommunaler Ebene kann der Technologiewechsel vor allem gefördert werden, indem die öffentliche und halb-öffentliche Ladeinfrastruktur ausgebaut wird und elektrisch angetriebene Fahrzeuge Vorrechte erhalten. Das betrifft z.B. Parkplätze, aber auch sogenannte Null-Emissionszonen, in der Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor nicht mehr zugelassen sind. Der Vision einer Innenstadt, in der motorisierter Individualverkehr (MIV) nur noch mit E-Autos stattfindet, haben sich zahlreiche Städte auf der ganzen Welt verschrieben. Ob sich die Berliner:innen das auch für ihre Stadt wünschen und welche Rahmenbedingungen dafür nötig sind, wurde in der zweiten Mobilitätssitzung diskutiert.

Themenpate

Prof. Dr. Felix Creutzig ist Leitautor des Fünften und Sechsten IPCC-Sachstandsberichts, auch bekannt als Weltklimabericht und wurde 2017 mit dem Piers-Sellers-Preis für herausragende Klimaforschung ausgezeichnet. Er leitet die Arbeitsgruppe „Landnutzung, Infrastruktur und Transport“ am Mercator Research Institute und ist Professor für „Sustainability Economics of Human Settlements“ an der TU Berlin. Sein Forschungsschwerpunkt liegt auf Klima-

schutzmaßnahmen in Städten, insbesondere in Hinblick auf Infrastruktur, Mobilität und Landnutzung.

Felix Creutzig erläuterte, dass Elektroautos im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichem Verbrennungsmotor schon heute über die gesamte Lebensdauer nur ein Drittel der Emissionen verursachen. Dieses Verhältnis werde sich mit dem Anwachsen des Anteils nachhaltig produzierten Stroms noch weiter verbessern. Der Ankündigung und Einführung einer emissionsfreien Innenstadt in Berlin bescheinigte der Themenpate einen starken Push-Effekt, der trotz der Emissionen bei der Herstellung von E-Autos, die insbesondere in der Batterieherstellung anfallen, zu erheblichen CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor beitragen würde. Eine wichtige Ergänzung der emissionsfreien Innenstadt liege für ihn in der besseren Anbindung der Außenbezirke an ÖPNV-Knotenpunkte per Sammeltaxis. Selbst wenn diese nicht batterieelektrisch angetrieben würden, ließen sich über die bessere Auslastung zusätzliche CO₂-Einsparungen realisieren und gleichzeitig würden Straßen und öffentlicher Raum entlastet.

Zusätzliche Interessen und Perspektiven auf das Thema emissionsfreie Innenstadt konnten die Bürgerrät:innen in kurzen Interviews mit Andreas Schumann vom Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. und Thomas Meißner von der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO kennenlernen, die zur Vor- oder auch Nachberei-

tung der Sitzung auf der Informations- und Kommunikationsplattform des Berliner Klimabürger:innenrats bereitgestellt wurden.

Alltagsgeschichten

In der Sitzung zur emissionsfreien Innenstadt wurden drei Alltagsgeschichten vorgestellt, die jeweils einen Weg von der Innenstadt in den Außenbereich oder umgekehrt darstellten. Sie unterscheiden sich durch den Mobilitätsanlass. In der ersten Geschichte holt Aylin ihre betagte Mutter mit dem eigenen E-Auto zu einem Einkaufsbummel im Zentrum ab.

In der zweiten Geschichte wird ein Beispiel für Freizeitmobilität erzählt. Eine Familie mit zwei Erwachsenen und drei Kindern zwischen fünf und sieben Jahren macht sich auf den Weg zum Camping im Berliner Umland. Ihren alten Kombi haben sie außerhalb des S-Bahn-Rings geparkt. So schön das Wochenende am See auch ist – An- und Abreise sind recht beschwerlich.

Der Berufsverkehr wird in der dritten Geschichte dargestellt und zugleich das Pendeln von Arbeitskräften aus Brandenburg in die Stadt thematisiert. Oleg, Pfleger an der Charité, fährt notgedrungen seit der Einführung der emissionsfreien Innenstadt mit Bussen und Bahnen. Auf dem letzten Stück seines Weges kann er ein intelligentes Sammeltaxi nutzen.

Kleingruppen

In den Kleingruppen wurden folgende Fragen diskutiert:

„Sollten klimaschädliche Diesel- und Benzinfahrzeuge aus der Innenstadt verbannt werden?“

„Welche Übergangsfrist braucht es, um das Klima möglichst schnell zu schützen und zugleich Autobesitzern eine faire Chance zum Umstieg auf E-Autos, Fahrrad oder ÖPNV zu geben?“

„Braucht es für bestimmte Gruppen längere Übergangsfristen?“

„Wie kann die Parkraumverknappung sozial gerecht gestaltet werden?“

In den Kleingruppen gab es viele Stimmen, die die Einführung einer emissionsfreien Innenstadt begrüßten, ja sogar darüber hinausgingen und forderten, dass es innerhalb des S-Bahn-Rings keine privaten Pkws mehr geben sollte. Die Diskussionen zwischen ihnen und Bürgerrät:innen, denen diese Maßnahmen zu weit gingen, blieben lebhaft. Eine Bewegung hin zu einem gemeinsam getragenen Ergebnis kam trotz des Verständnisses der gegenseitigen Positionen nur schwer in Gang. Das spiegelt sich auch in der relativ geringen Zustimmungsquote zur Empfehlung einer emissionsfreien Innenstadt wider (62%).

Bei der Parkraumverknappung und Verteuerung, die als begleitende Maßnahmen zur emissionsfreien Innenstadt gelten, merkten auch überzeugte Anhänger:innen der Null-Emissionszone an, dass Individualverkehr nicht zu einem Privileg für Reiche werden dürfe.

Im Hinblick auf die soziale Ausgestaltung wurden neben den bereits in den Geschichten dargestellten Gruppen, die besonderer Rücksicht bedürfen (körperlich beeinträchtigte Menschen, Hochbetagte,

Kleinbetriebe), auch Musiker:innen genannt. Für sie wurden Ausnahmeregelungen erbeten, weil sie zum Teil große und unhandliche Instrumente und Equipment zu ihren Auftritten, die oft auch außerhalb stattfinden, transportieren müssen und auch als Nachtarbeiter:innen besondere Mobilitätshindernisse zu bewältigen haben.

In einer Kleingruppe wurde neben dem CO₂-Fußabdruck von E-Autos auch der

„soziale Fußabdruck“ der E-Mobilität diskutiert. Ein Teilnehmer berichtete von den schlechten sozialen Bedingungen, unter denen im globalen Süden seltene Erden gewonnen werden, die für die Batterieproduktion nötig sind. Dieses Thema wurde im offenen Diskussionsforum noch einmal mit fachlichem Input unterfüttert und weiter diskutiert.

3.2 Gebäude

Einleitung

In der fünften Sitzung des Klimabürger:innenrats wurde der Gebäudesektor behandelt, der mit 47% den größten Anteil an den aktuellen Treibhausgasemissionen Berlins hat. Auf dem Weg zur Klimaneutralität Berlins ist die energetische Sanierung des Gebäudebestands eine der größten Herausforderungen, sowohl in der Umsetzung als auch in der Finanzierung. Bisher können Investitionskosten, die bei der Sanierung eines Hauses anfallen, über einen bestimmten Zeitraum von den Vermieter:innen auf die Kaltmiete umgelegt werden. So werden die Mieter:innen an der energetischen Ertüchtigung des Hauses beteiligt. Aufgrund der steigenden Mietpreise in Berlin könnte diese Praxis in Zukunft jedoch den sozialen Frieden bedrohen. Um die gegensätzlichen Interessen der Vermieter:innen und Mieter:innen bei der Verteilung der Kosten zusammenzubringen, war die übergreifende Frage im Handlungsfeld Gebäude: **„Wie können die gegenläufigen Interessen von Vermieter:innen und**

Mieter:innen bei der finanziellen Ausgestaltung der energetischen Sanierung zusammengebracht werden?“

Zusätzlich zu dieser generellen Problematik sollte auch über eine Anpassung der Verordnungen zum Milieuschutz diskutiert werden. In der bisherigen Form erschwert der Milieuschutz klimagerechte Verbesserungen im Bestand. Es sollte besprochen werden, wie sich das ändern ließe, ohne dass die schützende Wirkung der Milieuschutzgebiete verloren geht.

Als wachsende Stadt muss Berlin nicht nur für die bestehende Bevölkerung zukunfts-gerechte Lösungen finden, sondern auch Wohnraum für neue Berliner:innen schaffen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, plant die Berliner Landesregierung, den Wohnungsneubau massiv voranzutreiben. Gleichzeitig sollen Grünflächen erhalten und ausgebaut werden, damit die Bevölkerung besser vor den kommenden Hitzeperioden im Sommer geschützt wird. Aufgrund

der begrenzten Fläche Berlins ergibt sich hier ein Zielkonflikt. Deshalb war die zweite übergreifende Frage der Sitzung: **„Wie kann der Flächenkonkurrenz zwischen dem Erhalt und Ausbau von Grünflächen und der Schaffung von neuem Wohnraum begegnet werden?“**

Themenpate

Den Vortrag zu dieser Handlungsfeldsitzung hielt Prof. Dr. Eike Roswag-Klinge von der TU Berlin, der dort das Natural Building Lab leitet und „Constructive Design“ und „Climate Adaptive Architecture“ lehrt. Zusätzlich forscht der gelernte Tischler gemeinsam mit seinem Team an ressourcenschonenden Naturbauten und setzt Bauprojekte auf der ganzen Welt um. Um eine gemeinsame Diskussionsgrundlage zu schaffen, nannte er zunächst die Herausforderungen und Ziele im Handlungsfeld Gebäude und die technischen Bedingungen, die bei der Sanierung beachtet werden müssen. Damit der Gebäudesektor zur Erreichung der Klimaziele Berlins beiträgt, müsse laut Prof. Roswag-Klinge der Anteil am Gesamtvolumen der CO₂-Emissionen um 44 % gesenkt werden. Deshalb müssen einerseits Neubauten den aktuellen klimatechnischen Standards entsprechen und andererseits der Bestand an Wohngebäuden schnellstmöglich auf ein ressourcenschonendes Niveau gebracht werden. Hierfür solle die Politik einen klaren gesetzlichen Rahmen schaffen, in dem die Finanzierungsfrage für alle Beteiligten sozial gerecht beantwortet wird. Um Sanierungskosten sozialverträglich zu verteilen, befürwortete der Experte die Neugestaltung der Modernisierungsumlage, die die Übernah-

me von Sanierungskosten durch Mieter:innen regelt. Außerdem sprach er sich dafür aus, den Milieuschutz so zu regeln, dass klimagerechte Anpassungen an der Gebäudehülle erleichtert werden. Innerhalb dieses Rahmens müssen Vermieter:innen dafür Sorge tragen, dass Häuser gedämmt und die Energieversorgung auf erneuerbare Energieträger umgerüstet werden. Aber auch die Mieter:innen seien gefragt und können durch Verhaltensänderungen beim Heizen und Lüften einen Beitrag leisten. Außerdem empfahl Prof. Roswag-Klinge, neue Formen gemeinschaftlichen Wohnens zu testen und umzusetzen, um die Wohnfläche pro Kopf zu reduzieren.

In Vorbereitung auf die Sitzung konnten sich die Bürgerrät:innen drei Videos zur Thematik auf der Informations- und Kommunikationsplattform ansehen, in denen verschiedene Interessensgruppen ihre Perspektive auf die Gebäudetransformation verdeutlichten. In den Interviews sprachen Reiner Wild für den Berliner Mieterverein e.V., Dr. Carsten Brückner für Haus und Grund e.V. und Dr. Jörg Lippert für den Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.

Alltagsgeschichten

Für die Präsentation der fiktiven Alltagsgeschichten wurde der Bürger:innenrat wieder in zwei Gruppen aufgeteilt, sodass die eine Hälfte die Perspektive der Vermieter:innen und die andere Hälfte die der Mieter:innen einnehmen konnte. Hintergrund dieser Aufteilung war, dass eine faire Lösung nur gefunden werden kann, wenn die Interessen und Bedürfnisse beider Parteien Beachtung finden.

Die Alltagsgeschichte für die Perspektive der Vermieter:innen entstammt dem Leben einer älteren Dame, die ein sanierungsbedürftiges Mehrparteienhaus in Hohenschönhausen besitzt. Zwar ist sie willens, das Gebäude zu sanieren, jedoch fehlt ihr das notwendige Kapital, um die Sanierung zu stemmen, und ein Kredit würde sich bei einer verringerten Modernisierungsumlage nicht mehr refinanzieren. Deshalb wünscht sie sich, dass sie vom Land Berlin einen Zuschuss zu den hohen Sanierungskosten erhält. Alternativ kann sie die Kosten nur tragen, wenn die Modernisierungsumlage nicht gesenkt wird, sondern weiterhin 8 % beträgt. Es wäre in ihren Augen nur fair, wenn die Mieter:innen diesen Teil der Sanierungskosten tragen würden, da diese von der besseren Dämmung durch sinkende Heizkosten selbst profitieren.

Die zweite Geschichte handelt von einem Studenten, der in einem Milieuschutzgebiet wohnt. In den letzten Jahren war er so vor steigenden Mieten geschützt, jedoch wurden auch keine klimagerechten Verbesserungen an der Bausubstanz oder der Energieversorgung des Wohnhauses vorgenommen. Es macht ihm Angst, daran zu denken, dass der Milieuschutz verändert werden könnte, weil er dann die Miete möglicherweise nicht mehr aufbringen könnte. Selbst wenn er dann woanders eine Wohnung finden würde, würde er doch seinen aktuellen Lebensmittelpunkt verlieren.

Neben den Problemen für Vermieter:innen und Mieter:innen wurde in beiden Geschichten sowohl die Flächenkonkurrenz zwischen Grünflächen und Neubauten aufgegriffen als auch die Frage aufgeworfen, mit welchen Maßnahmen und Konzepten

eine ressourcenschonende Lebensweise durch gemeinschaftliches Wohnen gefördert und der Wechsel in kleinere Wohneinheiten erleichtert werden kann.

Kleingruppen

Eine Hälfte des Klimabürger:innenrats diskutierte das Dilemma, das sich einerseits aus dem Interesse der Vermieter:innen an der Umlage der Sanierungskosten auf die Miete und andererseits aus dem Bedürfnis der Mieter:innen nach Schutz vor steigenden Mietpreisen ergibt. Um eine sozialverträgliche Lösung zu finden, identifizierten die Bürgerrät:innen besonders schützenswerte Gruppen und besprachen, ob die Anreize für Vermieter:innen zur Sanierung ihrer Gebäude ausreichen oder ob zusätzliche gesetzliche Verpflichtungen nötig sind. Zusätzlich war zu klären, welcher Umsetzungszeitraum sinnvoll ist. Außerdem wurde mit besonderem Blick auf eine mögliche Anpassung des Milieuschutzes diskutiert, wie auch weiterhin soziale Härten verhindert werden können.

Besonders beschäftigte die Bürgerrät:innen die Gefahr steigender Mieten, die mit der energetischen Sanierung von Gebäuden einhergehen können. Da diese jedoch einheitlich als notwendig betrachtet wurden, kamen die meisten Gruppen zu dem Schluss, dass ein Anstieg der Mieten nicht zu verhindern sei. Dieser solle jedoch transparent kommuniziert und auf ein den Kosten der Sanierung entsprechendes Mindestmaß reduziert werden. Außerdem solle in kommenden Verordnungen des Landes Berlin zwischen privaten Vermieter:innen, für die die Vermietung einen Teil ihres Lebensunterhalts darstellt, und gewinnorientierten Wohnungsgesellschaften unter-

schieden werden, sodass Einschnitte bei der Kostenumlage nicht zu sehr die private Absicherung der Vermieter:innen bedrohen. Da die Ausgestaltung der Kostenverteilung viele rechtliche Fragen berührt, wurden die beiden Faktenchecker:innen oft in die Diskussionen gerufen, um Auskunft über die aktuelle Gesetzeslage zu geben oder den rechtlichen Spielraum für zukünftige Anpassungen zu erläutern.

Es herrschte große Einigkeit darüber, dass die sanierungsbedürftigsten Gebäude sehr bald in Angriff genommen werden müssen. Der Bürger:innenrat zeigte sich offen für eine Anpassung des Milieuschutzes unter der Voraussetzung, dass auch weiterhin soziale Härten am Wohnungsmarkt verhindert werden.

Die anderen sechs Kleingruppen beschäftigten sich mit der Flächenkonkurrenz

3.3 Energie und Wärme

Einleitung

Der Übergang von fossilen zu erneuerbaren Energiequellen ist zentral, um die Berliner Klimaziele erreichen zu können. Die Möglichkeiten, Strom aus Wind und Wasser zu gewinnen, sind im Stadtstaat Berlin begrenzt. Der Ausbau von Solarstromanlagen kann hingegen noch stark vorangetrieben werden. Da die Entscheidungskompetenz zu wesentlichen Regelungen der zukünftigen Stromerzeugung auf Bundesebene liegt, bestand die große Herausforderung dieser Sitzung darin, die Einflussmöglichkeiten auf Ebene des Landes Berlin greifbar zu machen. Aus organisatorischen Gründen wurde die Wärmeversorgung

zwischen dem Neubau von Wohnungen und der Ausweitung von Grünflächen. Alle Gruppen plädierten für den unbedingten Erhalt von bestehenden Grünflächen. Deshalb soll ihrer Meinung nach neuer Wohnraum in der Innenstadt vorzugsweise durch Aufstockung bestehender Gebäude und durch die Nutzung von Leerständen geschaffen werden. Noch wichtiger war den Bürger:innen aber der Neubau in den Außenbezirken. Außerdem zogen die Bürgerrät:innen weitere Möglichkeiten der Flächeneinsparung in Betracht, wie das gemeinschaftliche Wohnen oder die Reduktion der individuellen Wohnfläche. Zwar erachteten sie die Maßnahmenvorschläge als sinnvoll und empfehlenswert, wandten jedoch dagegen ein, dass Umzüge innerhalb Berlins mit neuen und meist teureren Mietverträgen einhergehen.

von Gebäuden in diese Sitzung integriert. Diese war umso leichter vermittelbar, als ohnehin Überschneidungen zwischen dem Handlungsfeld Energie und den Sektoren Gebäude und Verkehr existieren, da Strom die zentrale Energiequelle für die beiden Letztgenannten sein muss, um die Berliner Klimaziele zu erreichen.

Weil mit der Wärmeversorgung und der Solarstromerzeugung zwei unterschiedliche Themen gesetzt waren, wurde das Plenum im Verlauf der Sitzung in zwei Gruppen aufgeteilt, die verschiedene inhaltliche Inputs und Diskussionsfragen erhielten. Die eine beschäftigte sich mit dem Ausbau von

Solaranlagen, die zweite diskutierte das Thema Wärmewende. Obwohl diese beiden Themen von einigen als äußerst komplex wahrgenommen wurden, kamen die Gruppen zu klaren Ergebnissen.

Vorab wurden den Mitgliedern des Bürger:innenrats auf der Informations- und Kommunikationsplattform zwei sechsminütige Videos zur Verfügung gestellt, in denen Paul Kästner, Leiter Markt und Produkte der Berliner Stadtwerke, und Laura Ferreri, Projektleiterin des Solar Zentrums Berlin, interviewt wurden. Damit konnten sich die Bürgerrät:innen auf die Sitzung zum Handlungsfeld Energie und Wärme einstimmen und vorbereiten.

Themenpatinnen

Den inhaltlichen Auftakt der Sitzung gestalteten Dr. Arwen Colell, Aufsichtsrätin von Stromnetz Berlin und Mitbegründerin von decarbon1ze GmbH, und Katharina Umpfenbach, Senior Fellow für die energiepolitische Arbeit des Ecologic Instituts. Frau Colell betonte die Relevanz des Energiebereichs für die Klimaneutralität aller Handlungsfelder. Bisher, so die Expertin, machen fossile Energieträger immer noch den Löwenanteil des Berliner Energiemixes aus (90 % im Jahr 2012). Aktuell werden nicht einmal 3 % der Stromversorgung aus erneuerbaren Quellen gespeist. Dieser Anteil müsse in den nächsten Jahrzehnten massiv gesteigert werden. Nach Ansicht der Expertinnen wird die Solarenergie dafür eine besonders wichtige Rolle spielen. Zur Beschleunigung des Ausbaus von Photovoltaik-Anlagen stellte Frau Umpfenbach konkrete Maßnahmen vor, die von den Bürgerrät:innen später aufgegriffen wurden. Darunter waren die Einführung von

Mieterstrommodellen, flexiblen Strompreisen sowie die Anpassung des Denkmalschutzes.

Frau Colell stellte knapp die aus wissenschaftlicher Sicht notwendigen Schritte zur Wärmewende vor. Konkret müsse nach ihrer Auffassung der Anteil der Heizsysteme, die durch fossile Brennstoffe betrieben werden, stark zurückgebaut und schließlich ganz durch Fernwärme, Umweltwärme und Solarthermie, Strom sowie Biomasse ersetzt werden. Hier spiele die Fernwärme in Zukunft die wichtigste Rolle. Während auf Bundesebene schon einige wichtige Schritte in diese Richtung unternommen würden, sieht die Expertin Nachholbedarf auf Ebene des Landes Berlin. So sei beispielsweise ein Einbauverbot für Öl- und Gasheizungen denkbar. Über eine kommunale Wärmeplanung könne das Land Berlin den Eigentümer:innen die Beantwortung der Frage abnehmen, welche Heizungen stattdessen in ihre Gebäude eingebaut werden sollen. Zudem könne das Land Berlin die Erdwärmennutzung erleichtern, Netze als Speicher nutzen und Energieverschwendungen vermeiden. Darüber hinaus können smarte Stromtarife zur individuellen Abstimmung von Stromangebot und -nachfrage beitragen.

Als zentrale Herausforderung im Wärmebereich nannte Frau Colell, dass einkommensschwache Haushalte einen größeren Anteil ihres Einkommens fürs Heizen zahlen als reiche Haushalte und somit von steigenden Strompreisen stärker belastet werden. Auch der Milieuschutz schaffe ihrer Ansicht nach ein Spannungsverhältnis zwischen Klimaschutz und sozialer Gerechtigkeit.

Alltagsgeschichten

Nach dem Input der Themenpatinnen wurde das Plenum in zwei Gruppen aufgeteilt, die sich im weiteren Verlauf der Sitzung mit jeweils einem der beiden Themen Solarwende und Wärmewende auseinandersetzen. Vor den Kleingruppendiskussionen erhielten sie dazu Einblicke in fiktive Alltagsgeschichten zu ihrem jeweiligen Thema.

In der ersten Alltagsgeschichte zum Solarstrom werden Owen und seine Partnerin Ashley vorgestellt, die in ihrer Wohnung in Lichterfelde nicht nur Mieterstrom beziehen, sondern mithilfe smarterer Geräte ihren Stromverbrauch zeitlich an Peaks im Stromangebot erneuerbarer Energien anpassen. Wann Haushaltsgeräte wie die Waschmaschine laufen, ist damit ungewiss, aber das stellt für das kinderlose Paar kein großes Problem dar. Wenn die Solarpanels vom eigenen Dach mal nicht genug Strom liefern, greifen Owen und Ashley auf erneuerbare Energien aus den Stromspeichern und Windstrom aus Brandenburg zurück. Dass der Solarausbau auch auf denkmalgeschützten Wohngebäuden wie ihrem stattgefunden hat, nehmen die beiden zähneknirschend hin.

In der zweiten Alltagsgeschichte hängt Camela an einem kalten Wintermorgen im Wedding ihren Gedanken über die stark angestiegenen Gaspreise und ihre neue Heizung nach. Früher musste sie noch jeden Morgen entscheiden, ob sie nun die Heizung anschaltet oder nicht. Seitdem ihr Haus an das Fernwärmenetz angeschlossen wurde, können sie und ihr Sohn Anton

sich Heizen wieder leisten. Zwar sind mit der Modernisierung auch die Mietpreise angestiegen. Aber dank der geringeren Nebenkosten kann Camela diese Verteuerung tragen. Außerdem muss sie sich um nichts kümmern und kann sich auf stabile Preise verlassen. Noch dazu erhält sie monatlich eine informative Wärmeabrechnung, anhand derer sie ihren Verbrauch mit Haushalten der gleichen Größe vergleichen kann. Neben dieser Erfolgsgeschichte zu modernen Heizsystemen werden auch Herausforderungen für Eigenheimbesitzer genannt, die sich selbst um den Einbau von umweltschonenden Alternativen zu konventionellen, aber mittlerweile verbotenen Öl- und Gasheizungen kümmern müssen.

Kleingruppen

In sechs Kleingruppen diskutierten die Bürgerrät:innen, wie der Solarstromausbau in Berlin beschleunigt werden kann. Dazu wurde die Frage gestellt: **„Wie können wir den Solarstromausbau in Berlin beschleunigen und was ist Ihnen dabei wichtig?“** Hier wurde schnell deutlich, dass sie den Ausbau stark befürworteten und manche dafür sogar den Denkmalschutz zurückstellen würden.

 **„Unsere Kinder sind mir wichtiger als irgendein Knick in der Optik.“**

In der Diskussion zeigte sich, dass die große Mehrheit der Bürgerrät:innen den Ausbau von Solaranlagen unterstützen möchte. Im Gespräch war unter anderem ein staatliches System, das die Teilhabe

einkommensschwacher Haushalte am PV-Ausbau ermöglicht. Besonderes Interesse bestand an weiteren Informationen und Beratung zu Energiegenossenschaften und Bürger:innenenergieanlagen. Obwohl sich die Bürgerrät:innen damit klar für ihre Beteiligung am Solarausbau aussprechen, sehen sie viel mehr die öffentliche Hand als Hauptträger der Energiewende an. Der Mieterstrom als Beteiligungsform am PV-Ausbau ist von ihnen nicht explizit aufgegriffen worden und findet sich auch in keiner der Empfehlungen wieder. Wegen der bereits hohen Mietpreise standen viele der Idee, Teile der Kosten des PV-Ausbaus auf die Miete umzulegen, kritisch gegenüber. Die Bürgerrät:innen zeigten sich hingegen offen, sich in ihrer Nutzung von Haushaltsgeräten an das Stromangebot anzupassen. Außerdem signalisierten sie klar ihre Bereitschaft, sich mithilfe von smarten Geräten und Anreizen über flexible Strompreise an Peaks im Stromangebot zu orientieren.

Die übrigen sechs Kleingruppen befassten sich mit der Frage: **„Wie kann Berlin in der Wärmeversorgung klimaneutral werden?“** Auf Bundesebene wurde bereits der Einbau neuer klimaschädlicher Öl- und Gasheizungen ab 2025 verboten. Ein weiterer Schritt auf Berliner Landesebene wäre, ein Verbot für Verbrennungsheizungen (und damit den verpflichtenden Einbau von

„grünen“ Heizsystemen) im Gebäudebestand Berlins zu beschließen.

Aus den Diskussionen ging klar hervor, dass die Bürgerrät:innen diesen Schritt befürworteten und auf schnelle Umsetzung drängen. Bis 2035 sollen ihrer Empfehlung nach sukzessive alle Gas- und Ölheizungen aus dem Bestand des Berliner Gebäudesektors ersetzt werden. Welche Heizungen stattdessen eingebaut werden sollen, hängt von vielen Faktoren ab und ist für Einzelpersonen häufig schwierig zu überblicken. Deshalb erfragten die Moderator:innen die Zustimmung der Bürgerrät:innen zu einer kommunalen Wärmeplanung. Diese würde der Stadt Berlin ermöglichen, die Heizsysteme so für jedes Gebäude anstelle der Eigentümer:innen auszuwählen, dass nicht nur die jeweilige Situation vor Ort bestmöglich berücksichtigt, sondern zusätzlich Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Klimaverträglichkeit einbezogen werden. Auch die in der Alltagsgeschichte angesprochene informative Wärmeabrechnung als Maßnahme zur Senkung des individuellen Verbrauchs wurde bereitwillig in die Diskussion aufgenommen. Zuletzt sprachen sich die Kleingruppen dafür aus, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, der dem Einbau klimaneutraler Heizsysteme im Wege stehen könne.



Fotos: Manoel Eisenbacher

3.4 Offenes Diskussionsforum



**„Ändert sich der Mensch, ändert sich auch das Klima.
Wenn Fürsorge füreinander wieder da ist, wird sich das
Klima auch ändern.“**

Zweck des Offenen Diskussionsforums

Das Offene Diskussionsforum bot den Bürgerrät:innen die Möglichkeit, Themen erneut aufzugreifen, die ihrer Meinung nach nicht ausreichend diskutiert wurden. Außerdem ermöglichte es ihnen, neue Themen vorzuschlagen und so die Agenda des Bürger:innenrats selbst mitzugestalten.

Themenauswahl

Die Themen des Diskussionsforums wurden aus einer Sammlung von Vorschlägen ausgewählt, die sich aus zwei verschiedenen Quellen speiste. Eine der Grundlagen boten die Ergebnisse der zweiten Sitzung. Dort hatten die Bürgerrät:innen bereits Aspekte der Klimawandelprävention und -anpassung benannt, die ihnen besonders am Herzen liegen.

Darüber hinaus wurden die Bürgerrät:innen im Laufe des Prozesses dazu aufgefordert, Vorschläge per E-Mail und über die Informations- und Kommunikationsplattform einzubringen und zu kommentieren. Diese Vorschläge wurden fortlaufend thematisch zusammengefasst und geordnet, damit innerhalb des knappen Zeitrahmens Referent:innen gefunden werden konnten. Schlussendlich kristallisierten sich die folgenden fünf Themen heraus: Kreislaufwirtschaft, Konsum und Ernährung, Grünflächen und Entsiegelung, eine weitere Ver-

tiefung zum Thema Alternativen zum Auto sowie die faire Herstellung von E-Fahrzeugen.

Ablauf und Themenpat:innen des Offenen Diskussionsforums

Die Themen wurden in zwei Runden parallel bearbeitet. In der ersten Runde konnten sich die Bürgerrät:innen entweder dem Thema „Kreislaufwirtschaft“ oder „Konsum und Ernährung“ widmen.

Ähnlich wie in allen anderen themenbezogenen Sitzungen erhielten die Bürgerrät:innen eine fachliche Einführung von Expert:innen zu ihrem Thema. Dr. Henning Wilts (Abteilungsleiter für Kreislaufwirtschaft am Wuppertal Institut) referierte in einem Kurzvortrag über vier konkrete Interessen der Bürger:innen zum Thema Kreislaufwirtschaft: Plastik und Verpackungen, Billigprodukte, Sharing-Ökonomie und Gebäude. Er stellte zu jedem dieser Themen eine Reihe von Maßnahmen und Ideen vor, die auf Landesebene umsetzbar sind. Genannt wurden u.a. ein gesetzlicher Mindestanteil an unverpackten Produkten im Sortiment neu eröffneter Supermärkte, Reparaturgutscheine, Angebote zur gemeinsamen Nutzung selten gebrauchter Gegenstände, wie Werkzeuge, auf Quartiersebene oder die Einführung einer Verpflichtung zur Vorlage eines Demontagekonzepts für Neubauten

– sodass das Recycling und die Weiterverwendung von Baustoffen von vornherein mitgedacht werden müssen.

Im zweiten Videokonferenz-Raum sprach Lena Domröse (Leiterin des Teams Nachhaltiger Konsum bei adelphi) über das Thema „Nachhaltiger Konsum“ mit besonderem Schwerpunkt auf Ernährung. Sie stellte nicht nur vor, warum vegane Ernährung klima- und umweltfreundlicher ist, sondern zeigte auch andere Hebel auf, wie die später von den Bürgerrät:innen aufgegriffene Verminderung von Lebensmittelverschwendung. Neben dem individuellen ökologischen Fußabdruck stellte sie das Konzept des Handabdrucks vor, das verdeutlicht, wie Bürger:innen über soziales Engagement auch ein nachhaltiges Leben befördern können.

Auf dieser Grundlage und auf Basis ihrer individuellen Wissensschätze und Erfahrungen erarbeiteten die Bürgerrät:innen dann in moderierten Kleingruppen Empfehlungen an den Berliner Senat.

Die zweite Runde lief analog ab, mit dem Unterschied, dass sich die Bürgerrät:innen nun zwischen drei Themen entscheiden konnten. Ein Teil des Plenums befasste sich mit dem Thema Grünflächen und Entsiegelung. Den Input übernahm Dr. Heike Stock (Mitarbeiterin im Referat für Freiraumplanung und Stadtgrün der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz). Sie betonte die Relevanz von Grünflächen für das Stadtklima, Klimaanpassung und die Lebensqualität in der Stadt. Grünflächen mildern, so die Expertin, nicht nur die zukünftig zu erwartenden

hohen Temperaturen ab, sie fangen noch dazu Wasser auf und speichern es ähnlich wie ein Schwamm. Besonderes interessiert verfolgten die Bürgerrät:innen ihre Ausführungen zur Begrünung von Dächern.

Die zweite Gruppe wandte sich erneut dem Handlungsfeld Mobilität zu. Aus den Themenvorschlägen zu diesem Handlungsfeld ging ein besonderes Interesse an den Vor- und Nachteilen der verschiedenen in Berlin vorzufindenden Verkehrsmittel hervor. In seinem Vortrag bezog sich Kai Martins-Turner (wissenschaftlicher Mitarbeiter der Technischen Universität Berlin) deshalb besonders auf die Kapazitäten zur Personenbeförderung, Beförderungsgeschwindigkeit, Ausbaurkosten und -dauer sowie die Nutzungsdauer verschiedener Fahrzeugtypen. Konkrete Vorschläge wie die Einführung von eigenen Trassen für Schnellbusse wurden später von den Bürgerrät:innen aufgenommen und diskutiert. Andere Ideen wie das Bestpreis-Ticket oder die Stärkung von „Mobility on Demand“-Angeboten wie Uber schafften es hingegen nicht in die Empfehlungen.

Neben der ökologischen ist auch die soziale Nachhaltigkeit ein besonderes Anliegen der Bürgerrät:innen. Ein besonderes Spannungsfeld zwischen diesen beiden Gerechtigkeitsdimensionen ergibt sich im Themenfeld Mobilität bei der Produktion von Elektrofahrzeugen. Prof. Dr. Martin Wietschel vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung erläuterte, dass zuallererst der motorisierte Individualverkehr allgemein zu vermindern sei, da alle bestehenden Lösungen mit negativen Folgen behaftet seien. Um die negativen

sozialen Auswirkungen der dennoch weiterhin notwendigen Produktion von E-Autos zu vermindern, müssten Recyclingraten erhöht und der Abbau seltener Erden mit Unterstützung von internationalen Initiativen sozialverträglich gestaltet werden. Er schloss mit dem Fazit, dass eine Abkehr von der Verwendung seltener Erden aus Ländern des globalen Südens wie dem Kongo weder klar zu befürworten noch zu verurteilen sei, da man dem Land damit wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven rauben würde.

„Ich habe verstanden, dass es darum geht, menschliche Haltungen zu verändern, und nicht nur technische Möglichkeiten auszubauen.“

An die Inputs der Themenpat:innen schlossen dann erneut Kleingruppendiskussionen an, in denen die Bürgerrät:innen reflektierten, was von dem Gehörten für sie und die bereits bestehenden Empfehlungen besonders wichtig war. Wie schon in der ersten Runde liefen diese moderierten Gespräche kürzer als gewohnt ab.

„Wir waren uns alle einig, dass der Energie- und Ressourcenverbrauch in allen Bereichen – Staat, Wirtschaft und Gesellschaft – reduziert werden muss. Ganz wichtig ist dabei, dass die Berliner Bevölkerung gemeinsam an diesem Ziel arbeitet. Dafür braucht es sozial gerechte Maßnahmen, Aufklärung und Dialog zwischen Politik und Bevölkerung. Denn vielen Menschen ist immer noch nicht bewusst, was die Klimakrise für uns alle bedeutet. Es ist entscheidend, dass der Senat verantwortungsvoll mit unseren Empfehlungen umgeht.“

- Malte Hally, 27

Mitglied des Klimabürger:innenrats aus Treptow-Köpenick

4. Hintergründe des Berliner Klimabürger:innenrats

4.1 Durchführende Institute

Die damalige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat im Sommer 2021 die Konzeption und Durchführung des Berliner Klimabürger:innenrats ausgeschrieben und den Auftrag an das nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung vergeben, in dessen Händen die Projektleitung, inhaltliche Konzeption, Organisation, Auswertung und Durchführung lagen. Das Institut ist spezialisiert auf die Konzeption und Moderation von Beteiligungsverfahren und weist eine langjährige Erfahrung mit der Umsetzung zufallsbasierter Formate auf. So war nexus auch an der Durchführung der ersten bundesweiten Bürger:innenräte, u.a. „Bürgerrat Demokratie“, „Bürgerrat Deutschlands Rolle in der Welt“ und „Bürgerrat Klima“, beteiligt.

Wissenschaftlich begleitet und beraten wurde nexus dabei durch das Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) Potsdam, dessen Forschungsschwerpunkt auf Transformationsprozessen hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft, in Deutschland wie global, liegt. Themen sind dabei unter anderem die Energiewende, aufkommende Technologien, Klimawandel, Luftquali-

tät, systemische Risiken, Governance und Partizipation. Das Institut forscht transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ in Kooperationen zwischen den Wissenschaften, der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Das IASS hat bereits zur Transformation des Energiesystems und zum Strukturwandel in der Lausitz wissenschaftlich beraten. Gefördert wird das Institut von den Forschungsministerien des Bundes und des Landes Brandenburg.

Für die Öffentlichkeitsarbeit war der gemeinnützige Verein Klimamitbestimmung e.V. verantwortlich. Die Organisation sieht sich an einer Schnittstelle zwischen Politik, Klimaschutz, Partizipationswissenschaft, Praxis und Öffentlichkeit und setzt sich für mehr Bürger:innenbeteiligung in der Klimapolitik in Form von gelosten Bürger:innenräten ein. Mit einer Bundestagspetition im Jahr 2020 wurde das Thema Klimabürger:innenrat zum ersten Mal auf bundespolitische Ebene gebracht. Durch Kunstprojekte, Kooperationen mit Schulen, Filmvorstellungen und vieles andere mehr arbeitet Klimamitbestimmung e.V. daran, das Thema weithin bekannt zu machen und in die Öffentlichkeit zu tragen.

4.2 Wissenschaftliche Beratung und Unterstützung

Zu jeder Handlungsfeldsitzung wurden die sogenannten Themenpat:innen eingeladen, also unabhängige Wissenschaftler:innen aus dem jeweiligen Fachgebiet, die das Themenfeld wissenschaftlich beleuchteten und so eine fundierte Grundlage für die Diskussionen schafften. Schon bei der Konzeption der Sitzungen und Ausgestaltung der Themengebiete wurden die Themenpat:innen zurate gezogen. So sind die fiktiven „Alltagsgeschichten“, die Klimaschutzmaßnahmen niedrighschwellig in einem alltäglichen Szenario beschreiben, in Absprache und unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse entstanden. Zusätzlich zu den Themenpat:innen wurden

zu den Diskussionen Faktenchecker:innen eingeladen – in der Regel wissenschaftliche Mitarbeiter:innen an den fachlich einschlägigen Instituten der TU Berlin, sowie des IASS und der Berliner Energieagentur. Diese beantworteten Fragen, die während der Kleingruppendiskussionen aufkamen. Konnten die Fragen nicht während der Sitzungszeit zufriedenstellend beantwortet werden, wurden die Rechercheergebnisse der Faktenchecker:innen im Nachgang auf der Informations- und Kommunikationsplattform veröffentlicht. Vorgeschlagen und ausgewählt wurden die Themenpat:innen und Faktenchecker:innen in Abstimmung mit dem IASS.

4.3 Einbindung der Berliner Politik

Zusätzlich zu den regulären Sitzungen des Klimabürger:innenrats wurde am 8. Juni 2022 eine Dialogveranstaltung mit Abgeordneten angeboten. Alle im Abgeordnetenhaus vertretenen Fraktionen waren eingeladen, Einblick in den Stand der Diskussionen zu nehmen und sich den Fragen der Bürger:innen zu stellen. Umgekehrt konnten die teilnehmenden Bürgerrät:innen sich informieren, wie die Fachpolitiker:innen mögliche Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimanotstands bewerten und welche Beweggründe in der politischen Abwägung eine Rolle spielen. An der Veranstaltung nahmen teil:

- Danny Freymark (CDU), MdA
- Andreas Fuhs (DIE LINKE), Referent
- Ellen Haußdörfer (SPD), MdA
- Ferat Koçak (DIE LINKE), MdA
- Felix Reifschneider (FDP), MdA
- Julia Schneider (Bündnis 90/Die Grünen), MdA
- Dr. Stefan Taschner (Bündnis 90/Die Grünen), MdA

4.4 Entstehung des Arbeitsprogramms

Mit einem kleinen zeitlichen Vorlauf zum Berliner Klimabürger:innenrat wurde das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) weiterentwickelt. Die dort in Fachforen diskutierten Maßnahmen dienten als Grundlage für die Fragestellungen, die den Bürger:innen im Klimabürger:innenrat vorgelegt werden sollten. So wurden Aktualität und Relevanz des Arbeitsprogramms gesichert. Um das breite Themenfeld einzugrenzen, wurde der Fokus auf Maßnahmen gelegt, die die Berliner:innen in ihrem täglichen Leben direkt betreffen. Außerdem wurden wegen des begrenzten Zeitrahmens nur drei Handlungsfelder festgelegt:

- Mobilität
- Gebäude
- Energie und Wärme

Dass ausgerechnet die BEK-Handlungsfelder „Private Haushalte“ und „Konsum“, nicht für das Arbeitsprogramm des Klimabürger:innenrats ausgewählt wurden, lag daran, dass bei den privaten Konsumentscheidungen nur in sehr begrenztem Umfang ein gesetzlicher Rahmen auf Landesebene festgelegt werden kann. Die Aufgabe der zufällig ausgewählten und damit die Berliner Bevölkerung repräsentierenden Bürgerrät:innen bestand aber darin, die Berliner Politik zu beraten und mit ihren Empfehlungen zu verdeutlichen, welche Klimaschutzmaßnahmen die Berliner:innen bereit sind mitzutragen. „Konsum“ wurde dann später auf Wunsch der Bürgerrät:innen als Thema im offenen Diskussionsforum behandelt.

In Rücksprache mit den Themenpat:innen wurden zu jedem Handlungsfeld Fragestellungen herausgearbeitet, die Diskussionen anstoßen und zu Empfehlungen für relevante Klimaschutzmaßnahmen für das Land Berlin führen sollten.

Grundsätzliche Leitgedanken bei der Entwicklung von Fragestellungen in den einzelnen Handlungsfeldern waren:

- Welche Klimaschutzmaßnahmen werden nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft als wirksam diskutiert?
- Auf welche Weise betreffen die Klimaschutzmaßnahmen die Bürger:innen direkt und erfordern daher eine hohe Bereitschaft zum Mittragen der Maßnahmen von der gesamten Gesellschaft?
- Welche Maßnahmen sind für die Politik auf Berlinebene relevant?
- Was würden Bürger:innen bei kritischen Abwägungsentscheidungen empfehlen?

Dabei wurde schnell deutlich, dass das Handlungsfeld Mobilität mehr Diskussionspotenzial bietet, und daher entschieden, dieses Handlungsfeld auf zwei Sitzungen aufzuteilen. Um auch den Bürgerrät:innen die Möglichkeit zu geben, eigene Themen anzusprechen, wurden in den ersten Sitzungen Themen gesammelt, die später in einem offenen Diskussionsforum diskutiert wurden.

Um die direkten Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen auf das alltägliche Leben der Bürger:innen greifbar zu machen, wurden in Absprache mit der Wis-

senschaft „Alltagsgeschichten“ entwickelt, in denen unterschiedliche Menschen mit unterschiedlichen Lebens- und Wohnverhältnissen in alltäglichen Situationen mit bereits umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen konfrontiert werden. Die Alltagsgeschichten sollten sowohl die positiven als

auch die negativen Aspekte darstellen. Um mögliche Maßnahmen durch verschiedene Medien zugänglich zu machen, wurden die Maßnahmen zusätzlich grafisch in Bildern von einer urbanen sowie einer vorstädtischen Umgebung in Berlin visualisiert.



Visualisierungen: xoio

4.5 Wie wurden die Bügerrät:innen ausgewählt?

Die Mitglieder des Berliner Klimabürger:innenrats wurden in einem mehrstufigen Verfahren zufällig ausgewählt.

Ein Grundsatz bei der Auswahl lautete: Alle Berliner:innen sollen die gleiche Chance haben, ausgewählt zu werden und teilnehmen zu können. Ziel war es, einen Bürger:innenrat zusammenzustellen, der im weitesten Sinne die Bevölkerung Berlins in ihrer Vielseitigkeit abbilden kann.

Im ersten Schritt wurden dazu aus dem Berliner Einwohnermelderegister 2.000 Adressen gezogen und per Brief dazu eingeladen, sich zur Anmeldung zu registrieren. Bei der Registrierung wurden zusätzlich zum bereits bekannten Wohnbezirk Alter, Gender, Migrationshintergrund (Ja oder Nein) und Bildungsgrad abgefragt.

Generell gibt es immer Personengruppen, die interessierter am politischen Dialog sind als andere, die entsprechend schwerer erreichbar sind. Um die daraus resultierende Überrepräsentation z.B. hochgebildeter Menschen, die bei Beteiligungsverfahren üblich ist, möglichst gering zu halten, wurde das ganze Verfahren so niedrigschwellig und barrierefrei wie möglich gestaltet. An der Teilnahme Interessierten wurden schon im Einladungsschreiben Unterstützungsleistungen zur Überwindung von Zugangshürden angeboten, wie etwa die Finanzierung von Kinderbetreuung, die Organisation von Übersetzungsleistungen, barrierefreie Räumlichkeiten oder der Verleih von technischem Equipment.

Besonders bei partizipativen Verfahren mit klimapolitischer Fragestellung ist das Thema soziale Ungleichheit von hoher Relevanz. Auf der einen Seite leiden Menschen mit weniger Teilhabe am politischen Geschehen tendenziell stärker unter dem Klimawandel als sozioökonomisch besser gestellte Personengruppen. Auf der anderen Seite führt soziale und wirtschaftliche Marginalisierung eher dazu, dass Betroffene sich weniger beteiligen. Um auch diejenigen zur Teilnahme zu ermutigen, die sich sonst nicht beteiligen würden, wurde bei diesem Bürger:innenrat zusätzlich zur postalischen Einladung eine persönliche Haustüransprache durchgeführt.

Hierfür wurden mithilfe des „Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2019“ Gebiete identifiziert, die stark oder sehr stark von sozialer Ungleichheit betroffen sind. Diese Gebiete mit „besonderem Aufmerksamkeitsbedarf“ vereinen die Status-Indizes für Arbeitslosigkeit, Transferbezug sowie Kinderarmut und einen Dynamik-Index, der aufzeigt, ob sich soziale Ungleichheit eher abbaut oder verstärkt.

Mitarbeiter:innen des Organisationsteams gingen persönlich zu den zufällig gelosten Bürger:innen, die in den betreffenden Gebieten wohnen, um sie noch einmal persönlich einzuladen, das Format zu erklären, mögliche Fragen direkt zu beantworten und Faktoren, die an der Teilnahme hindern könnten, herauszufinden.



Foto: Manoel Eisenbacher

So haben sich auf die Einladungsschreiben und nach der persönlichen Hausfürsprache insgesamt 238 Personen zurückgemeldet und zur Anmeldung registriert. Im nächsten Schritt wurde unter allen Personen, die sich zurückgemeldet haben, eine Auswahl von 112 Bürger:innen ausgelost, unter Berücksichtigung der genannten demografischen Kriterien. Zur finalen Zusammensetzung des Rates wurde der Algorithmus der Sortition Foundation genutzt, der eine Zufallszusammensetzung generiert unter Berücksichtigung der angegebenen Rahmenbedingungen, wie Anteile bestimmter Personengruppen. Als Referenzwerte für die Zusammensetzung des Klimabürger:innenrats wurden Statistiken zur Zusammensetzung der Berliner Bevölkerung genutzt.

Erfahrungsgemäß wird damit gerechnet, dass 10 % der angemeldeten Bürgerrät:innen im Laufe des Prozesses z.B. krankheitsbedingt oder aus Mangel an zeitlichen Kapazitäten ihre Teilnahme abbrechen. Daher wurde insgesamt 12 Personen zusätzlich zu der Zielmarke von 100 Bürger:innen eine Zusage erteilt. Am gesamten Prozess von den Diskussionen über die Entwicklung der Empfehlungen bis zur Abstimmung waren 101 Bürgerrät:innen kontinuierlich beteiligt.

Wenn ein Mitglied des Bürger:innenrats noch vor dessen Beginn absagte, wurde eine weitere Person von der Warteliste nachträglich ausgelost, die möglichst dieselben demografischen Kriterien aufwies.

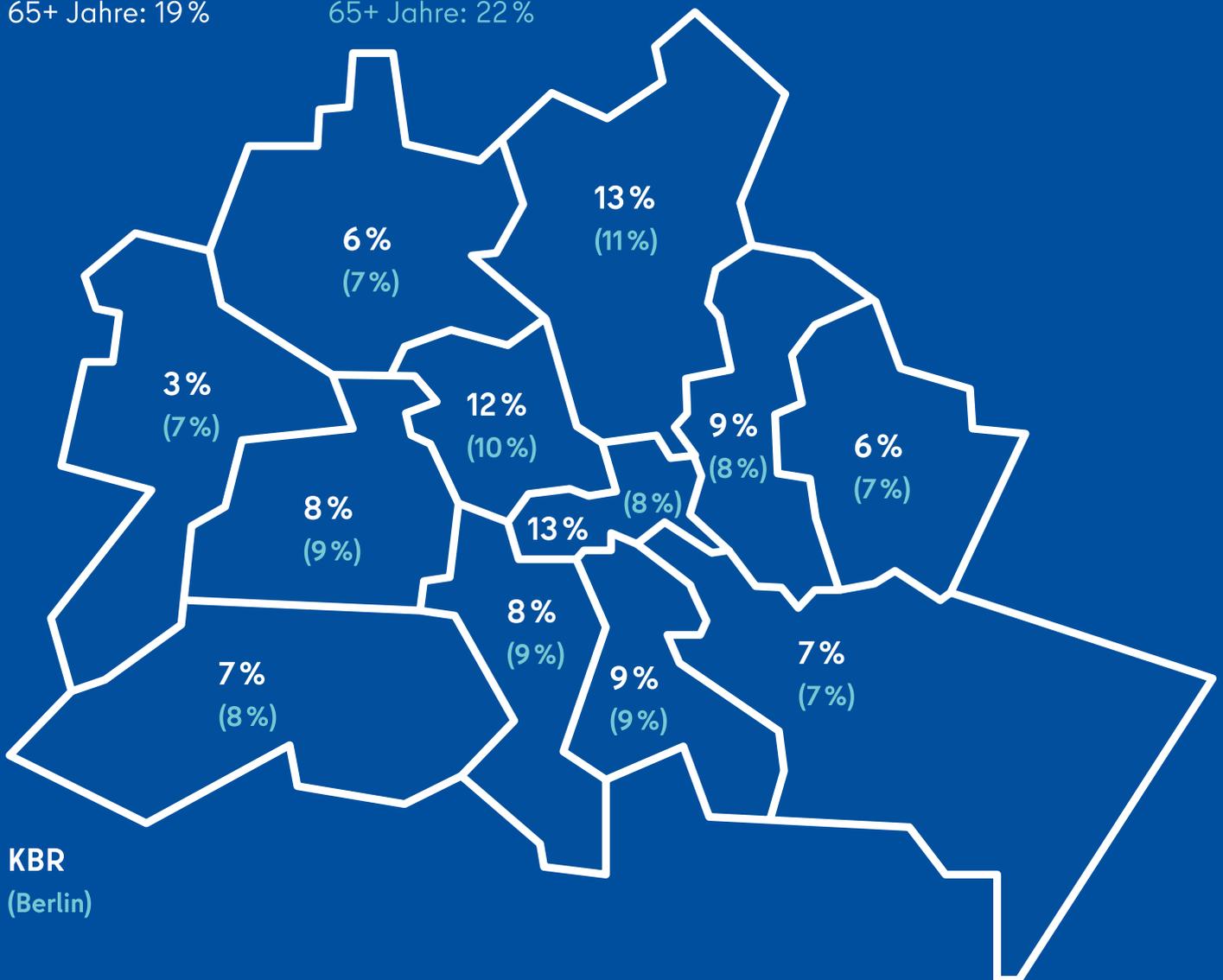
Zum Start am 26. April 2022 war der Berliner Klimabürger:innenrat wie folgt zusammengesetzt:

Alterszusammensetzung

KBR	Berlin
16 - 24 Jahre: 11%	16 - 24 Jahre: 10%
25 - 34 Jahre: 20%	25 - 34 Jahre: 20%
35 - 44 Jahre: 18%	35 - 44 Jahre: 18%
45 - 54 Jahre: 16%	45 - 54 Jahre: 16%
55 - 64 Jahre: 17%	55 - 64 Jahre: 15%
65+ Jahre: 19%	65+ Jahre: 22%

Geschlechtsidentität

KBR	Berlin
Männlich: 49,5%	Männlich: 49,2%
Weiblich: 49,5%	Weiblich: 50,8%
Divers: 1%	Divers: -



KBR
(Berlin)

Bildungsstand

KBR	Berlin
Niedrig: 5%	Niedrig: 16%
Mittel: 40%	Mittel: 46%
Hoch: 55%	Hoch: 38%

Migrationshintergrund

KBR	Berlin
Ja: 29%	Ja: 35%
Nein: 71%	Nein: 65%

Danksagungen

Der Klimawandel, und wie ihm begegnet werden kann, ist ein wissenschaftliches Thema. Der Bürger:innenrat war daher angewiesen auf Unterstützung durch Wissenschaftler:innen, die das Team beraten, Einführungen in die Thematik gegeben, Fragen aus dem Bürger:innenrat beantwortet, kurz ihre wissenschaftliche Expertise in den Dienst des Bürger:innenrats gestellt haben:

- Prof. Dr. Sophia Becker, TU Berlin
- Dr. Arwen Colell, BürgerEnergie Berlin, Stromnetz Berlin, decarbon1ze
- Prof. Dr. Felix Creutzig, Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC), TU Berlin
- Lena Domröse, adelphi
- Prof. Dr. Bernd Hirschl, Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung
- Prof. Dr. Daniela Jacob, Climate Service Center Germany
- Kai Martins-Turner, TU Berlin
- Dr. habil. Fritz Reußwig, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung
- Prof. Dipl.-Ing. Eike Roswag-Klinge, TU Berlin
- Dr. Heike Stock, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
- Katharina Umpfenbach, Ecologic Institute
- Prof. Dr. Martin Wietschel, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung
- Dr. Henning Wilts, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Viele Fragen kamen erst in den Kleingruppen auf. Für ihre unermüdlichen Recherchen und Erklärungen sei gedankt:

- Claudia Alt-Harnack, Berliner Energieagentur
- Alejandro Fanegas, Berliner Energieagentur
- Philipp Glaum, TU Berlin
- Roland Hauschulz, TU Berlin
- Dr. Arda Karasu, TU Berlin
- Anke Kläver, IASS Potsdam
- Janek Laudan, TU Berlin
- Steffen Lohrey, TU Berlin
- Kai Martins-Turner, TU Berlin

Auch Vertreter:innen aus dem Berliner Abgeordnetenhaus sind mit dem Berliner Klimabürger:innenrat in den Dialog getreten und haben sich den Fragen der Bürger:innen gestellt. Sowohl für die Teilnahme am Austausch als auch bei der Übergabe der Ergebnisse bedanken wir uns bei:

- Ellen Haußdörfer (SPD), MdA
- Nina Lerch (SPD), MdA
- Ferat Koçak (DIE LINKE), MdA
- Andreas Fuhs (DIE LINKE), Referent
- Anne Helm (DIE LINKE), MdA
- Felix Reifschneider (FDP), MdA
- Danny Freymark (CDU), MdA
- Dr. Stefan Taschner (Bündnis 90/Die Grünen), MdA
- Julia Schneider (Bündnis 90/Die Grünen), MdA
- Dr. Kristin Brinker (AfD), MdA

Wir bedanken uns bei den Vertreter:innen aus verschiedenen Organisationen die sich bereit erklärt haben, kurze Interviews zu führen, die den Bügerrät:innen als Videos zur Verfügung gestellt wurde, um noch mehr Perspektiven zu erhalten:

- Dr. Carsten Brückner, Haus und Grund e.V.
- Laura Ferreri, SolarZentrum Berlin
- Paul Kästner, Berliner Stadtwerke
- Dr. Jörg Lippert, Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.
- Frank Masurat, ADFC
- Thomas Meißner, Berliner Agentur für Elektromobilität
- Max Metzger, ProBahn e.V.
- Denis Petri, Changing Cities e.V.
- Andreas Schumann, Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
- Roland Stimpel, Fuss e.V.
- Edgar Terlinden, ADAC
- Reiner Wild, Berliner Mieterverein e.V.

Großer Dank gebührt Klimamitbestimmung e.V. für die tolle Öffentlichkeitsarbeit, ohne die der Klimabürger:innenrat nicht die Aufmerksamkeit erhalten hätte, die ihm zu- steht:

- Rabea Koss
- Julia Krämer
- Janosch Pfeffer
- Pablo Eberhardt
- Björn Straßburger
- Leonie Sendker
- Enno Rosinger
- Dr. Philipp Verpoort

Wissenschaftlich beraten und begleitet wurde die Konzeption des Klimabürger:innenrats vom IASS Potsdam, das sein Netzwerk und Wissen zur Verfügung gestellt hat, um Expert:innen für den Prozess zu finden. Dafür danken wir:

- Clara Mewes
- Melisa Özcelik
- Dr. Charlotte Unger

Um die Sprachbarriere für alle Bürger:innen so gering wie möglich zu halten, haben uns drei Übersetzer:innen unterstützt. Vielen Dank für die Mithilfe und das Ermöglichen der Teilnahme geht an:

- Marlene Kommallein
- Fattaneh Kourouzhdeh
- Sandor-Zsolt Szabo

Zuletzt ist nicht zu vergessen das große Team an Moderator:innen und Assistent:innen, die den Prozess unter der Leitung des nexus Instituts moderiert und durchgeführt haben. Vielen Dank:

- Dirk Adams, Moderation
- Hussein Assad, Moderation
- Eike Biermann, Moderation
- Christine von Blanckenburg, Hauptmoderation
- Wiebke Blum, Moderation
- Nele Buchholz, Moderation
- Jenna Büchy, Moderation
- Sarah Hottenroth, Moderation
- Marett Klahn, Moderation
- Marina Leibfried, Moderation
- Josef Merk, Moderation

- Ina Metzner, Moderation
- Zora Ott, Moderation und Ko-Projektleitung
- Niklas Peter, Moderation
- Felix Schürrhoft, Moderation
- Amy Winkler, Moderation
- Leo Busch, Assistenz
- Juan Coka Arcos, Assistenz
- Annika Dickel, Assistenz
- Sara Diekmannshenke, Assistenz
- Charlotte Drath, Assistenz
- Kira Herff, Assistenz
- Juri Häbler, Assistenz
- Mika Hampe, Assistenz
- Lieven Hofmann, Assistenz
- Julian Hoffmann, Assistenz
- Lukas Kiefer, Assistenz
- Balthasar Klingenhagen, Assistenz
- Nanne Richardsen, Assistenz
- Timon Rüdissler, Assistenz
- Owen Wooden, Assistenz

 „Wir brauchen mehr Mut in der Politik.“



Impressum

Auftraggeberin

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK)
Am Kölnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Unabhängige Durchführungsträgerschaft, Herausgabe:

Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS)
Berliner Straße 130, 14467 Potsdam
www.iass-potsdam.de

Klimamitbestimmung e.V.
Malmedyer Straße 17, 59033 Köln
klimamitbestimmung.de

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38, 12203 Berlin
www.nexusinstitut.de

Redaktion

nexus Institut:
Eike Biermann, Christine von Blanckenburg,
Wiebke Blum, Lieven Hofmann,
Nanne Richardsen, Zora Ott

Lektorat und Barrierefreiheit

RT Reprotechnik.de GmbH
Neumann-Reichardt-Straße 27 - 33 / Haus 18
22041 Hamburg

Weitere Informationen

<https://www.berlin.de/klimabuergerrinnenrat/>

Erschienen im September 2022

Gestaltung, Satz und Layout

Klimamitbestimmung e.V.:
Julia Krämer

Fotos im Gutachten

© Manoel Eisenbacher und Robert Boden

Portraits Cover

© Manoel Eisenbacher

Zukunftsbilder

© xoio GmbH

