

UMWELT- GERECHTIGKEIT IN BERLIN

Wirkungsvolle Projekte und Maßnahmen

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



FÜR EIN UMWELTGERECHTES BERLIN

Berlin ist eine Stadt mit unzähligen Lebenswelten. Die Lebensqualität der Menschen, die hier leben, unterscheidet sich jedoch erheblich von Kiez zu Kiez, von Lichtenberg bis Steglitz-Zehlendorf. Umweltbelastungen und fehlende Grünflächen sind nicht gleichmäßig über die Bezirke verteilt, sondern konzentrieren sich häufig in sozial benachteiligten Quartieren und Wohnlagen. Wer bedingt durch niedrige Miete an einer Hauptstraße wohnt, muss häufiger Lärm und Luftverschmutzung ertragen als Menschen in Villenvierteln.

Umweltgerechtigkeit zu schaffen, bedeutet, diese Zusammenhänge nicht als selbstverständlich hinzunehmen. Der Begriff wurde in den USA in den frühen 1980er-Jahren als „environmental justice“ von lokalen Protestbewegungen geprägt. Anfang der 2000er-Jahre hielt er dann unter dem Konzept der Umweltgerechtigkeit in Deutschland Einzug.

Der Ansatz der Umweltgerechtigkeit ermöglicht, die räumliche Verteilung von Umweltbelastungen sichtbar zu machen, umweltbezogene gesundheitliche Beeinträchtigungen zu adressieren sowie bestmögliche umweltbezogene Gesundheitschancen für alle Bevölkerungsgruppen herzustellen. Dies beinhaltet nicht nur, Belastungen zu reduzieren, sondern auch, die Verfügbarkeit und den Zugang zu gesundheitsfördernden Umweltressourcen wie Grün- und Freiflächen zu erhöhen. Seit 15 Jahren beschäftigt sich die Berliner Umweltverwaltung mit dem Konzept der Umweltgerechtigkeit. Ein Meilenstein war die Veröffentlichung des Basisberichts Umweltgerechtigkeit im Jahr 2019, der die ungleiche Verteilung gesundheitsfördernder Ressourcen beeindruckend veranschaulicht. Der Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 ist eine Aktualisierung der Daten, erlaubt jedoch aus methodischen Gründen keine Vergleichbarkeit mit dem Basisbericht. Der Berliner Senat sowie die Berliner Bezirke fördern im Rahmen verschiedener fachpolitischer Strategien zahlreiche Projekte und Maßnahmen, die auch auf das Konto der Umweltgerechtigkeit einzahlen und vor allem Bürgerinnen und Bürgern, die unter mehrfachen Umweltbelastungen leiden, zu besserer Luft, weniger Lärm oder auch mehr Grünflächen verhelfen.

Diese Publikation zeigt anhand von Praxisbeispielen, wie Berlin die aufgezeigte Problematik konkret angeht: Begrünte Dächer und neue Parks sorgen für mehr Natur, verkehrsberuhigte Kieze und elektrifizierte Busse für bessere Luft und weniger Lärm, niedrigschwellige Jobvermittlung für gesellschaftliche Teilhabe.

Die folgenden Projekte und Maßnahmen sind nur ein Ausschnitt aus den vielen Ansätzen und Initiativen. Sie zeigen beispielhaft, wie vielfältig die Ansatzpunkte für die Verbesserung der Umweltgerechtigkeit sein können.

INHALT

- 03 Für ein umweltgerechtes Berlin
- 05 Inhalt
- 06 Vielfältiges Engagement sichtbar machen
- 08 Kernindikatoren
- 10 Projektkarte

LÄRMBELASTUNG

- 14 Schließung des Flughafens Berlin TXL
- 16 Kiezblock und Parklets im Bellermannkiez
- 18 Lärmschutz in der Bauleitplanung, Fallbeispiel Checkpoint Charlie
- 20 Lärmarmes Asphalt Friesenstraße
- 22 Zielgenau das Leben im Bezirk verbessern

LUFTBELASTUNG

- 24 Modernisierung der BVG-Flotte
- 26 flotte kommunal, Fallbeispiel Steglitz-Zehlendorf
- 28 Moderne Nutzgeräte für Treptow-Köpenick
- 30 Welche Rolle spielt Umweltgerechtigkeit im Berliner Flächennutzungsplan?

THERMISCHE BELASTUNG

- 32 GründachPLUS auf dem Pestalozzi-Fröbel-Haus
- 34 Offenlegung der Südpanke
- 36 Stadtbäume Marzahn-Hellersdorf
- 38 Kool im Kiez

GRÜNFLÄCHENVERSORGUNG

- 40 Mauerpark-Erweiterung
- 42 GrüneF Neukölln/Kreuzberg
- 44 Auerdreieck Friedrichshain
- 46 Gleisdreieck-Park
- 48 Nemo - Naturerleben mobil und die naturbegleiter*

SOZIALE BENACHTEILIGUNG

- 50 JOB POINT Neukölln
- 52 Bildungs- und Teilhabepaket - Beratungsstelle
- 54 Berliner Bündnis für Wirtschaft und Arbeit, Fallbeispiel Spandau
- 56 Ressortübergreifende Gemeinschaftsinitiative
- 58 Weitere Veröffentlichungen

VIelfÄLTIGES ENGAGEMENT SICHTBAR MACHEN

Mit dem 2022 veröffentlichten Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 besitzt Berlin eine hervorragende Darstellung der sozialräumlichen Verteilung von Umweltbelastungen, die gesundheitliche Beeinträchtigungen verursachen können. Der Atlas zeigt für jeden Berliner Kiez, wie stark dessen Bewohnerinnen und Bewohner von krankmachenden Stressoren wie Lärm, schlechter Luft und Hitze betroffen sind und in welchem Umfang Parks und unbebaute Flächen ihnen Entlastung bieten. Über die vier Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, bioklimatische Belastung sowie die Versorgung mit Grün- und Freiflächen legt sich als fünfter die soziale Benachteiligung, definiert durch die Arbeitslosigkeit, den Bezug von Transferleistungen und Kinderarmut in den Kiezen (für eine detaillierte Erläuterung der Indikatoren siehe Seite 8). Eine Verknüpfung dieser Indikatoren ergibt ein konkretes Bild der ungleichen Verteilung von Umwelt- und sozialen Faktoren über die Stadt, kleinteilig bis in die Kieze hinein.

Dabei bilden die sogenannten „Lebensweltlich orientierten Räume“ (LOR) das Raster für Planung, Prognose und Beobachtung demografischer und sozialer Entwicklungen in Berlin. Die LOR bestehen aus drei Ebenen: aus 58 Prognosereäumen, 143 Bezirksregionen und 542 Planungsräumen. Für jede dieser Ebenen existiert ein frei zugänglicher Datenpool (vergleiche Umweltatlas). In ihn fließen Daten der Senatsverwaltungen sowie anderer Behörden und Bezirke ein.

Die Datenlage für alle fünf Kernindikatoren ist sehr detailliert und zeigt die entsprechenden Informationen bis in Straßenabschnitte hinein: So mag das eine Ende einer Straße noch recht unbelastet von den genannten Stressoren sein. Am anderen Ende, das in eine Hauptverkehrsachse mündet, zeigt sich ein ganz anderes Bild. Dort können Bewohnerinnen und Bewohner wegen der Lärm- und Luftbelastung nicht mit geöffneten Fenstern schlafen.

Besonders dringlich ist der Verbesserungsbedarf in jenen 28 der 542 Berliner Planungsräume, die durch drei von vier Umweltfaktoren hoch belastet sind, die sogenannte Mehrfachbelastung. Dort leiden Menschen zugleich unter Lärm, schlechter Luft, einem heißen Klima oder fehlenden Grünflächen. In diesen 28 Kiezen leben 12 Prozent der Berliner Bevölkerung. Zwei Drittel dieser Kieze liegen innerhalb des S-Bahn-Rings. Generell ballen sich die Umweltprobleme also eher im Innenstadtring als in den Randgebieten. In 377 Planungsräumen, in denen 68 Prozent der Berlinerinnen und Berliner wohnen, wird hingegen nur ein Umweltindikator als hoch belastend eingestuft. Sie liegen zum größten Teil außerhalb des Innenstadtbereichs und weisen eine geringere Bevölkerungsdichte auf.

Die Daten liefern also konkrete Hinweise, in welchen Bezirken Berlins Handeln angesagt ist, um solche Mehrfachbelastungen gezielt zu mindern.

Die Publikation zeigt anhand von vier Praxisbeispielen, wie der Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 konkret in den Entscheidungs- und Planungsprozessen von Politik und Verwaltung herangezogen wird: In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen nutzen die Stadtplanerinnen und Stadtplaner den Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 für die regelmäßigen Aktualisierungen des Flächennutzungsplans. Die Daten des Atlas fließen in die Umweltprüfung ein. Sie entscheiden mit darüber, ob Flächen zur Bebauung freigegeben werden oder unter Umweltaspekten wie der Thermik und Lärmentwicklung besser unbebaut bleiben sollten (siehe Seite 30). Auf Bezirksebene verwendet das Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg die Informationen für die Priorisierung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (siehe Seite 22). Die Verantwortlichen können aus den Daten ersehen, in welchen Straßen derzeit die Mehrfachbelastungen besonders hoch sind und wo Abhilfe entsprechend am dringendsten ist. Für die Gemeinschaftsinitiative zur Stärkung benachteiligter Quartiere, die in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen angesiedelt ist, liefert der Umweltgerechtigkeitsatlas wiederum wichtige Daten für die Arbeit in den 13 Handlungsräumen (siehe Seite 56). Für die Bildungsprojekte Nemo und die naturbegleiter* dient die Identifizierung der mehrfachbelasteten Orte dazu, den Zugang für Naturerlebnisse dort anzubieten, wo es am nötigsten ist (siehe Seite 48).

In der Berliner Politik wird das Thema Umweltgerechtigkeit also auf vielen Ebenen bereits mitgedacht und implementiert. Im besten Fall mindern Projekte zur Verbesserung der einzelnen Indikatoren die Belastung für die gesamte Bevölkerung. Die Umstellung der BVG-Busflotte auf Elektromobilität liefert dafür ein Beispiel. Alle Berlinerinnen und Berliner profitieren von ihr durch weniger Lärm und bessere Luft. In anderen Fällen kommt es vor und ist nicht vermeidbar, dass die Entlastung bestimmter Bezirke zu einer Mehrbelastung anderer führt: So beendete die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) zwar den Fluglärm für die anwohnenden Berlinerinnen und Berliner, verlagerte ihn aber durch die Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) in den Südosten der Stadt. Zumindest kann die Bevölkerung rund um den BER dort durch gesetzlich vorgeschriebene strikte Lärmschutzmaßnahmen besser geschützt werden, als dies zuvor in Tegel der Fall war. Aber auch kleine lokale Projekte wie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität eines Parks oder die Neupflanzung von Bäumen tragen zu einer umweltgerechteren Stadt bei.

Ob stadtübergreifend oder quartiersbezogen: Für eine umweltgerechte Stadt muss an vielen Stellschrauben gedreht werden. Diese Publikation verdeutlicht, wie vielfältig das Engagement und der Einsatz von Seiten des Senats und der Bezirke ist. Berlin hat sich auf den Weg gemacht und das Ziel ist klar: eine umweltgerechte, lebenswerte und zukunftsfähige Hauptstadt.



KERNINDIKATOR LÄRMBELASTUNG

Ab einer Dauerbelastung von 55 Dezibel nachts und 65 Dezibel tagsüber steigt das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. In welchen Straßen Berlins es besonders laut ist, lässt sich anhand der strategischen Lärmkarte feststellen. Sie umfasst die Werte im ganzen Stadtgebiet. Neben dem Mittelwert über 24 Stunden wird dort auch separat der Lärmpegel über Nacht erfasst. Er gibt darüber Auskunft, welcher Belastung die Anwohnerinnen und Anwohner der einzelnen Straßen während der wichtigen Schlafenszeit ausgesetzt sind. In diesen Stunden wirken Geräusche besonders störend. Für den Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 wurde der einst durch den Flughafen Tegel produzierte Fluglärm bereits herausgerechnet. Die Angaben zur Lärmbelastung der Planungsräume basieren auf den Daten der strategischen Lärmkarten für den Ballungsraum Berlin für das Jahr 2022.



KERNINDIKATOR LUFTBELASTUNG

Die Schadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) stammt zu drei Vierteln aus dem Verkehr und ist entsprechend ungleich über Berlin und auch die jeweiligen Quartiere verteilt. An Hauptverkehrsstraßen liegt die NO₂-Belastung viermal so hoch wie am Stadtrand. Schon 100 Meter von der Emissionsquelle entfernt nimmt die NO₂-Belastung stark ab. Damit variiert sie räumlich weit stärker als die Verteilung von Feinstaubpartikeln, die ebenfalls in die Bewertung der Luftschadstoffe einfließen, allerdings nur jene Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern (PM_{2,5}). Sie gelten wegen ihrer geringen Größe als Gesundheitsrisiko. Die kleinen Feinstaubteilchen werden zu mehr als der Hälfte über die Atmosphäre über lange Distanzen transportiert und nicht vor Ort emittiert. Die PM_{2,5}-Werte wurden anhand von Informationen des europäischen Modellsystems Copernicus Atmosphere Monitoring Service (zu Deutsch: „Copernicus-Atmosphärenüberwachungsdienst“ - CAMS) in einer Auflösung von circa 10 mal 10 Kilometern erstellt. Für die NO₂-Belastung wurden die Daten der mittlerweile fast 50 NO₂-Messpunkte unter Berücksichtigung der Bebauungsstruktur und des Verkehrsaufkommens statistisch auf einem regelmäßigen 100-Meter-Raster interpoliert.



KERNINDIKATOR THERMISCHE BELASTUNG

Die thermische Belastung (Bioklima) ist die Summe aller Klimafaktoren, die auf den Menschen sowie andere Organismen einwirken und deren Gesundheit und Wohlbefinden beeinflussen; insbesondere Hitze, Kälte, Luftfeuchtigkeit und Windverhältnisse. Die thermischen Belastungsstufen geben den klimatischen Ist-Zustand eines Gebietes wieder. Sie basieren unter anderem auf einem komplexen Zusammenspiel der Temperaturen am Tag und in der Nacht sowie der Bebauungsstruktur und Durchlüftung eines Viertels. Das Berliner Klimamodell 2015 stellt dafür kleinräumige Daten für ein Raster von 10 mal 10 Metern bereit. Für die Bewertung des thermischen Empfindens am Tage wurde der bioklimatische Index PET (Physiologisch Äquivalente Temperatur) herangezogen. Er wird maßgeblich durch die Strahlung der Sonne beeinflusst. Da diese in der Nacht entfällt, dient in dieser Zeit die modellierte Lufttemperatur zur Bestimmung der bioklimatischen Belastung. Auf beiden Komponenten basiert dann die Bewertung des Kernindikators „thermische Belastung“. Er wird maßgeblich durch die Bebauungsstruktur und den Grad der Versiegelung sowie der Verschattung in der Stadt beeinflusst.



KERNINDIKATOR GRÜNFLÄCHENVERSORGUNG

Grün- und Freiflächen sind für Stadtbewohnerinnen und -bewohner ein wichtiger Faktor für ihre Lebensqualität: Sie dienen der Bewegung, dem Stressabbau und der Erholung. Zudem gleichen sie gesundheitsbelastende Umweltbedingungen wie Hitze und Luftbelastungen aus. Diesem Indikator wird der Mangel an Grün- und Freiflächen in Berlin zugrunde gelegt. Insofern gilt ihr Fehlen als Belastungshinweis. Dabei orientiert sich die Einstufung an dem vom Deutschen Städtetag genannten Richtwert von sechs Quadratmetern pro Person für wohnungsnahen Freiräume. Die Daten für die Berliner Versorgungsanalyse stammen aus der Erhebung „Versorgung mit öffentlichen wohnortnahen Grünflächen“ in Verbindung mit dem Programmplan Erholung und Freiraumnutzung im Landschaftsprogramm Berlin.



KERNINDIKATOR SOZIALE BENACHTEILIGUNG

Der im Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 abgebildete Indikator soziale Benachteiligung beruht auf dem Status-Index des Monitoring Soziale Stadtentwicklung aus dem Jahr 2021. Er zeigt die bestehende soziale Lage in den Quartieren zum Untersuchungszeitpunkt und zieht dafür die Anteile von Arbeitslosigkeit, Transferbezug und Kinderarmut heran. Je höher diese Anteile, desto niedriger der Status-Index. Die Bewertung erfolgt dabei im Bezug zum Berliner Durchschnitt.



Die im Folgenden beschriebenen Projekte und Maßnahmen sind entsprechend ihrem Hauptziel den Kernindikatoren zugeordnet. Häufig gehen ihre Effekte jedoch über den einen Indikator hinaus: Verkehrsberuhigende Maßnahmen bringen Menschen neben mehr Ruhe auch eine bessere Luftqualität, Grünflächen entspannen und verbessern zugleich das Bioklima. Die hier beschriebenen Beispiele sind nur ein kleiner Ausschnitt aus den vielen über Berlin verstreuten Projekten und Maßnahmen: Sie zeigen, dass der Senat und die Bezirke mit ihrer Arbeit für mehr Umweltgerechtigkeit an vielen Stellschrauben ansetzen und an zahlreichen Orten der Stadt die Umweltbedingungen für die Berlinerinnen und Berliner nachhaltig verbessern.

PROJEKTKARTE



- 1 SCHLISSUNG DES FLUGHAFENS BERLIN TXL
- 2 KIEZBLOCK UND PARKLETS IM BELLERMANNKIEZ
- 3 LÄRMSCHUTZ IN DER BAULEITPLANUNG, FALLBEISPIEL CHECKPOINT CHARLIE
- 4 LÄRMARMER ASPHALT FRIESENSTRASSE



- 5 MODERNISIERUNG DER BVG-FLOTTE*
- 6 FLOTTE KOMMUNAL, FALLBEISPIEL STEGLITZ-ZEHLENDORF*
- 7 MODERNE NUTZGERÄTE FÜR TREPTOW-KÖPENICK



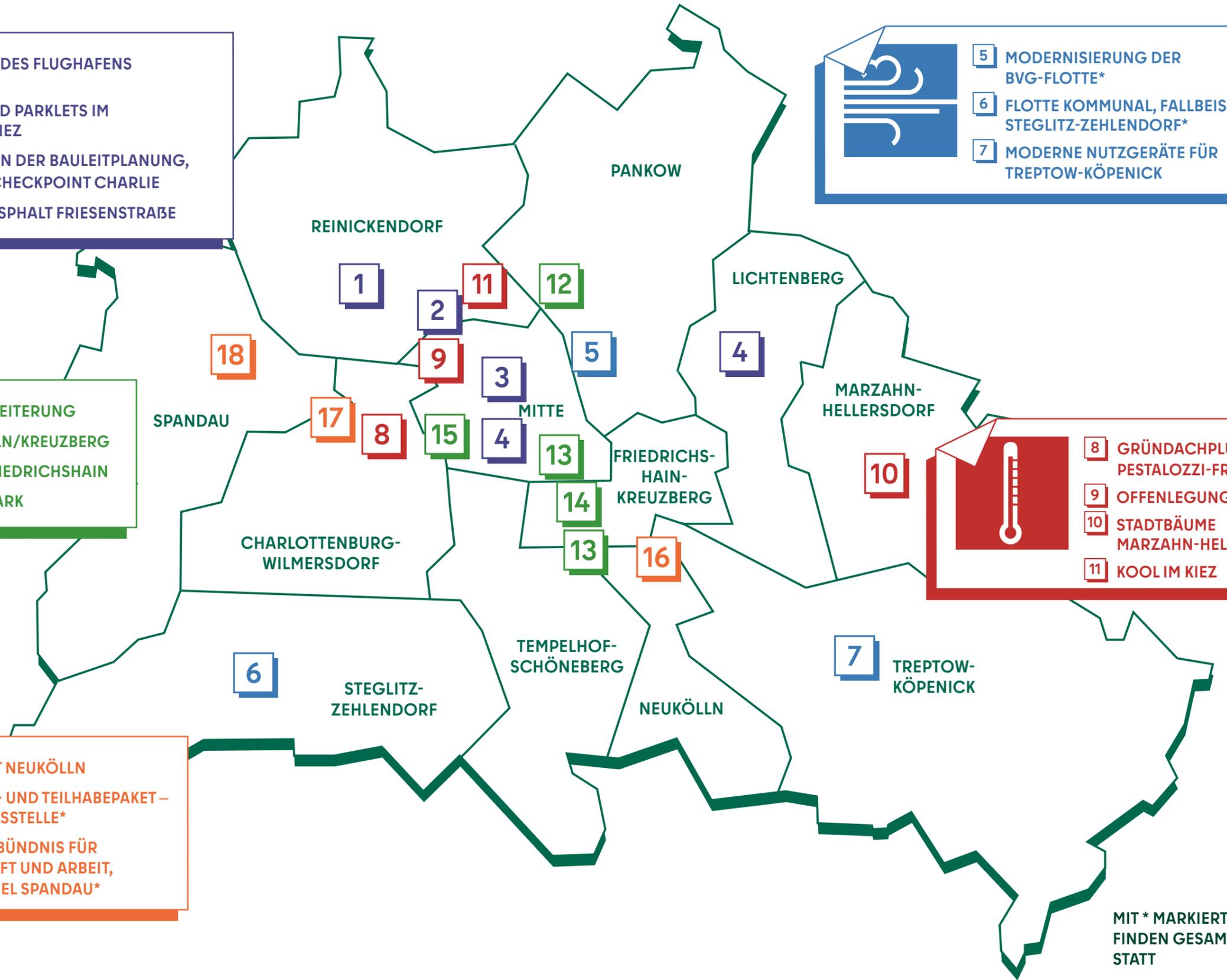
- 12 MAUERPARK ERWEITERUNG
- 13 GRÜNEF NEUKÖLLN/KREUZBERG
- 14 AUERDREIECK FRIEDRICHSHAIN
- 15 GLEISDREIECK-PARK



- 8 GRÜNDACHPLUS AUF DEM PESTALOZZI-FRÖBEL-HAUS
- 9 OFFENLEGUNG SÜDPANKE
- 10 STADTBÄUME MARZAHN-HELLERSDORF*
- 11 KOOL IM KIEZ



- 16 JOB POINT NEUKÖLLN
- 17 BILDUNGS- UND TEILHABEPAKET – BERATUNGSSTELLE*
- 18 BERLINER BÜNDNIS FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, FALLBEISPIEL SPANDAU*



MIT * MARKIERTE PROJEKTE FINDEN GESAMTSTÄDTISCH STATT





SCHLISSUNG DES FLUGHAFENS BERLIN TXL

ENDLICH OFFENE FENSTER

Als der Berliner Flughafen Tegel (TXL) nach langen Verzögerungen und Kontroversen im November 2020 endgültig seinen Betrieb einstellte, atmeten viele Menschen in den umliegenden Quartieren und Einflugschneisen auf. Fast 300.000 Berlinerinnen und Berliner hatten jahrzehntelang durch die quartiernahe Lage des Flughafens unter dem Lärm der zuweilen knapp über den Häuserdächern startenden und landenden Flugzeuge gelitten. Mit der Schließung von Tegel sank die Lärmbelastung für die Betroffenen sofort deutlich und diese Entlastung wird dauerhaft sein. Ein Großteil des einstigen Flugfeldes soll künftig den Menschen zur Erholung dienen. Grün Berlin als Tochterunternehmen des Landes Berlin ist ein zuverlässiger Partner für eine klimaschonende und klimaresiliente Stadtentwicklung und schafft auf einer 1,86 Millionen Quadratmeter großen Teilfläche des früheren Airports einen urbanen Freiraum von überregionaler und internationaler Bedeutung mit Angeboten zur Freizeitnutzung und Forschung. Der dort ebenfalls entstehende Stadtteil mit einem Wohnquartier sowie einem Forschungs- und Industriepark soll soziale, ökologische und wirtschaftliche Anforderungen in Einklang bringen.

MENSCHEN UND NATUR ERHOLEN SICH

Die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner waren nicht der Grund für die Verlagerung des Flugverkehrs an den neu gebauten Airport Berlin-Brandenburg (BER). Der Flughafen Berlin-Tegel war dem steigenden Fluggastaufkommen schlicht nicht mehr gewachsen.

Und doch hatten die meisten im Umkreis Lebenden diesen Schritt sehnsüchtig erwartet, viele auch für die Schließung gekämpft.

In den Einflugschneisen des Flughafens lagen die am stärksten von Lärm und Feinstaub belasteten Gebiete der Stadt. Bis zu 500 Starts und Landungen pro Tag verzeichnete Tegel in den Zeiten vor Corona. Ab sechs Uhr morgens flogen die Maschinen beim Landeanflug 400 Meter und beim Start 900 Meter über die Grundstücke hinweg. In einigen Straßenzügen lag dann der Lärmpegel auf dem Niveau eines Presslufthammers, vor allem in Reinickendorf und Spandau. Auf den Terrassen lagerte sich der Ruß und Feinstaub ab.

Mehr Lebensqualität

Tegels Schließung bedeutet für viele Menschen einen erheblichen Zuwachs an Lebensqualität. Die Bewohnerinnen und Bewohner der betroffenen Gebiete können nun mit geöffneten Fenstern schlafen, ihre Wohnungen, Häuser und Gärten ohne beständigen Lärmstress benutzen. Der plagte sie auch nachts, denn am TXL gab es anders als an vielen anderen deutschen Flughäfen kein absolutes Nachtflugverbot, sondern nur Nachtflugbeschränkungen. Statistiken zeigen, dass in den letzten Betriebsjahren vor Corona jährlich über 8.000 Flüge eine Genehmigung für einen nächtlichen Start oder eine Landung erhielten. Für die Anwohnerinnen und Anwohner war dies äußerst belastend. Durch den Lärm stiegen ihre gesundheitlichen Risiken für Bluthochdruck, Schlafstörungen und Depressionen.

<input checked="" type="checkbox"/> SCHLISSUNG DES FLUGHAFENS BERLIN TXL IM ÜBERBLICK	
STANDORT	Reinickendorf, gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Grün Berlin GmbH, Tegel Projekt GmbH
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Grün Berlin: Land Berlin plus Ausgleichs- und Ersatzmittel zur Kompensation der Eingriffe durch die Neubaumaßnahmen Tegel; Bund; Tegel Projekt GmbH; Land Berlin und EU
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	Entwicklung Landschaftsraum investiv ab 2021 bis voraussichtlich 2029. Pflege und Unterhaltung des Landschaftsraums seit Dezember 2021; Entwicklung investiv ab 2021 bis voraussichtlich 2029 durch die Grün Berlin. Arbeiten der Tegel Projekt GmbH vor Ort seit 2021. Fertigstellung des Schumacher Quartiers für Mitte der 2030er-Jahre vorgesehen. Für Entwicklung der Urban Tech Republic mindestens 20 Jahre Dauer veranschlagt.
FINANZVOLUMEN	Entwicklung des Landschaftsraumes: 48,5 Millionen Euro; für die Gesamtentwicklung des 500 Hektar großen Areals wurden 8 Milliarden Euro prognostiziert.

Auch die Luftqualität verbesserte sich nach der Schließung. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Humboldt-Universität zu Berlin stellten bereits Ende 2020 – auch durch die coronabedingte zeitweise Einstellung des Flugverkehrs – eine deutliche Abnahme der Ultrafeinstaubbelastung fest. Tagsüber nahm diese zwischen 30 und 40 Prozent ab. Nachts war sie durch den eingeschränkten Flugverkehr immer schon geringer.

Natur als Seismograf

Auch die Natur erholt sich wieder. Sie ist ein Seismograf für die Belastungen, an die sich viele Anwohnerinnen und Anwohner über die Jahre vermeintlich gewöhnt hatten. Zu Flughafenzeiten begannen die Vögel in der Einflugschneise laut einer Studie des Max-Planck-Instituts früher als ihre Artgenossen mit ihrem Morgengesang, um nicht im Fluglärm unterzugehen. Bei einem Großteil der untersuchten Arten, so etwa beim Großkehlchen, einigen Meisenarten und beim Buntspecht, hat sich die Gesangszeit nach der Tegel-Schließung wieder angepasst.

ZUM TEIL VERLAGERT

Durch die Schließung des Flughafens Tegel sank die Lärmbelastung im Norden Berlins massiv. Andererseits entstehen auf dem ehemaligen TXL-Gelände nun auf unbauten Feldern neue Quartiere und ein Technologie-Hub. Die Bebauung wird dichter, die Nutzung des Geländes durch eine steigende Anzahl von Menschen intensiver. Voraussichtlich wird dies andere Umweltbelastungen nach sich ziehen, als sie der Flugbetrieb mit sich brachte. Auch ist der Fluglärm durch die TXL-Schließung nicht gänzlich verschwunden, sondern hat sich zu großen Teilen an den neuen Standort des Flughafens Berlin Brandenburg verlagert. Insofern ist das Ende des Flughafens Berlin-Tegel auch ein Beispiel für die Verschiebung von Umweltgerechtigkeitsfaktoren. Allerdings werden durch die Stadtrandlage des BER weit weniger Anwohner von starken Lärmbelastungen betroffen sein als einst im Umfeld des TXL.





KIEZBLOCK UND PARKLETS IM BELLERMANNKIEZ

NUN MAL LANGSAM: RUHIGE UND VERKEHRS- SICHERE KIEZE

Raus mit dem Kfz-Durchgangsverkehr: In Berlin-Mitte sorgt seit 2023 der erste Kiezblock des Bezirks rund um die Beller mannstraße für eine aus Sicht der Anwohnenden dringend notwendige Verkehrsberuhigung im Quartier. Das Modellprojekt wurde vom Bezirksamt Mitte auf den Weg gebracht. Zwischen Dezember 2021 und Oktober 2023 stellte der Bezirk sukzessive an fünf Kreuzungen aus Pollern bestehende sogenannte Modalfilter auf. Zusätzliche Poller verhindern das Befahren der Gehsteige. Die Modalfilter blockieren den Kfz-Verkehr nicht vollständig, sondern entschleunigen ihn und lenken ihn über Umwege zum Ziel. Der Kfz-Durchgangsverkehr wird hingegen abgeschreckt, die Lärmbelastung sinkt. Für den Fuß- und Fahrradverkehr sind die Filter durchlässig. Alle Häuser im Kiez sind weiterhin mit dem Auto erreichbar. Polizei, Feuerwehr und Stadtreinigung können die Poller zur Durchfahrt entfernen. Die Quartiersbevölkerung war aktiv in die Erarbeitung des Konzepts eingebunden. Kiezblocks sind in den kommenden Jahren in vielen Bezirken Berlins geplant. Im Komponistenviertel in Pankow entstand 2023 ebenfalls der erste Kiezblock des Bezirks. In Mitte sind zwei weitere Kiezblocks in Umsetzung (Stand 01/2024), insgesamt zwölf sollen es am Ende der Legislaturperiode sein.

UNAUFWÄNDIG UND WIRKUNGSVOLL

Modalfilter und Einbahnstraßen sind relativ unaufwändige und günstige Kiezblock-Maßnahmen, um den Verkehr zu beruhigen und die Lebensqualität in innerstädtischen Quartieren zu verbessern. Es sind dabei keine Bordsteinverlegungen oder anderen aufwändigen Baumaßnahmen notwendig: Durch die Installation von Pollerreihen und eine Beschilderung der neuen Verkehrsführung wird insbesondere der unerwünschte Durchgangsverkehr, der die Kieze primär als Abkürzung oder Umfahrung von Staus nutzt, zurück auf die Hauptstraßen geleitet. Als Konsequenz verringert sich zum einen die Lärm- und Luftbelastung in den Quartieren. Zudem können sich insbesondere Kinder und ältere Menschen sicherer auf den Straßen bewegen. Die Pollerreihen schaffen darüber hinaus neue Räume, in denen zum Beispiel begrünte Sitzgelegenheiten, sogenannte Parklets, als Treffpunkt für die Nachbarschaft aufgestellt werden können. In überdachten Versionen bieten sie beschattete Aufenthaltsräume, die im Zuge der Klimaerwärmung immer wichtiger werden.

<input checked="" type="checkbox"/> KIEZBLOCK UND PARKLETS IM BELLERMANNKIEZ IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Mitte/Wedding/Beller mannkiez
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Bezirksamt Mitte von Berlin; Straßen- und Grünflächenamt
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Mittel des Straßen- und Grünflächenamts Berlin-Mitte; Bezirksamt Mitte von Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Straßen- und Grünflächenamt Berlin-Mitte
ZEITRAUM	2021 bis 2023
FINANZVOLUMEN	Je nach Lösung: pro Diagonalsperre circa 9.000 Euro

Hochbeete statt Verkehr

Das Konzept wirkt: Der Kiezblock Beller mannstraße hat den Verkehr beruhigt, aber dafür einiges andere in Bewegung gebracht: An der bereits im Dezember 2021 durch Poller gesicherten Kreuzung Beller mannstraße/Heidebrinker Straße/Eulerstraße haben Anwohnende im Rahmen des Projekts „KlimaKiez Badstraße“ des Quartiersmanagements auf der frei gewordenen Fläche gemeinsam mit dem Bezirksamt Mitte mit Hochbeeten und Sitzmöglichkeiten eine grüne Oase angelegt. Im sogenannten „Beller manngarten“ trifft sich die Nachbarschaft und gärtner dort gemeinsam.

Gemeinsam mit der Nachbarschaft

Die Anwohnenden waren in den gesamten Prozess eng eingebunden. Unter anderem galt es, die Interessen vor allem mit Autofahrerinnen und Autofahrern zu moderieren, die durch Kiezblocks an Bequemlichkeit und Parkplätzen einbüßen. Zur Information wurden Flugblätter an die Haushalte verteilt und rote Schilder mit QR-Codes und dem Hinweis „Hier entsteht ein Kiezblock“ aufgestellt.

Die Einrichtung von Kiezblocks ist Teil der Berliner Verkehrs wende. Über die Stadt verteilt gibt es mittlerweile mehrere Dutzend Kiezblock-Initiativen, die unabhängig voneinander arbeiten. Zur besseren Koordinierung und zur Unterstützung des gemeinsamen Lernprozesses hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in enger

Abstimmung mit den Bezirken einen Leitfadens zur Verkehrsberuhigung von Kiezen erstellt. Im „Fachforum Berliner Kiez blocks“ diskutieren Expertinnen und Experten aus den Senats- und Bezirksverwaltungen über die Umsetzung von Kiezblocks in ganz Berlin. Diese wird auch vom Deutschen Institut für Urbanistik begleitet und ihre Folgen werden evaluiert.

Auch in anderen Kiezen schreitet die Umsetzung voran: Im Komponistenviertel in Pankow sorgt ein Kiezblock seit Mai 2023 für Lärm- und Luftschadstoffentlastung und für mehr Sicherheit. Dort wurde in einer ersten Stufe ein System von Einbahnstraßen entwickelt, die das Viertel als Schleichweg für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen. Sollte diese Maßnahme nicht die gewünschte abschreckende Wirkung erzielen, werden in einem zweiten Schritt Modalsperren – wie im Beller mannkiez in Mitte – installiert.

POLLER MIT GROSSER WIRKUNG

Der Beller mannkiez selbst und seine umliegenden Quartiere sind unter Umweltgerechtigkeitsaspekten drei- bis fünffach belastet. Die Kiezblocks sorgen hier gleich mehrfach für Verbesserungen: Der reduzierte und verlangsamte Verkehr verringert Lärm- und Luftbelastungen, Parklets schaffen neue Begegnungsräume und erhöhen die soziale Qualität. Wo Kiezblocks mit der Schaffung begrünter Aufenthaltsbereiche einhergehen, sorgen sie zudem für eine klimatische Verbesserung in den Quartieren.





LÄRMSCHUTZ IN DER BAULEITPLANUNG, FALLBEISPIEL CHECKPOINT CHARLIE

LÄRMSCHUTZ VON ANFANG AN MITDENKEN

Berlin wächst kontinuierlich. Doch der steigende Bedarf an Wohnraum, Büro- und Gewerbeflächen muss in Einklang mit den verschiedenen Regelwerken zum Lärmschutz gebracht werden. Der „Berliner Leitfaden Lärmschutz in der Bauleitplanung“ stellt in diesem Kontext eine Art Lärmschutz-Handbuch dar, das sich in erster Linie an die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen Beteiligten richtet. Daneben enthält es wertvolle Informationen für alle am Planungsverfahren und Bauprozess Beteiligten. Wie müssen in lauten Umgebungen Gebäude und Wohnungen ausgerichtet und beschaffen sein, um einen adäquaten Lärmschutz für die hier lebenden und zuziehenden Menschen zu gewährleisten? Anhand typischer Planfälle zeigt der Leitfaden absehbare Lärmkonflikte auf und macht Vorschläge, wie diese bereits in der Planungsphase entschärft werden können. Das 250 Seiten umfassende Handbuch schlägt einen Bogen von den physikalischen Grundlagen des Lärms über dessen gesundheitsschädliche Folgen hin zu Regulierungen und Lärmschutzmaßnahmen und bietet Orientierung im Dschungel der verschiedenen Regelwerke zum Lärmschutz. Es bietet Rechtssicherheit von Bebauungsplänen und ist für alle an Planungs- und Bauprozessen Beteiligten zu einer wichtigen Richtschnur für die Bewertung von Lärmsituationen sowie eine praxisnahe Handlungsanleitung geworden.

Eines der im Leitfaden aufgeführten Fallbeispiele bewertet den Anfang 2020 festgesetzten Bebauungsplan für ein Areal direkt am Checkpoint Charlie unter Lärmschutzgesichtspunkten.

GESUNDES WOHNEN TROTZ LÄRM

Einst befand sich am Checkpoint Charlie ein streng bewachter Grenzübergang zwischen dem amerikanischen und dem sowjetischen Sektor. Die heutigen Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte waren hier durch die Mauer getrennt. Straßenlärm war kein Thema. Gegenwärtig kreuzt sich hier der stetige Verkehr auf der Friedrichstraße mit jenem der Zimmerstraße. Als touristische Magnete sorgen der ehemalige Kontrollpunkt der Alliierten, ein Museum und eine Freiluftausstellung für zusätzlichen Lärm durch Reisebusse und Tourismusgruppen. Der Bebauungsplan sichert für das Gelände rund um diese Kreuzung eine gemischte Nutzung aus Gewerbe, Wohnen und Erinnerungsort sowie einen Stadtplatz, ohne dass ihm ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt. Der Leitfaden nutzt den Bebauungsplan, um beispielhaft die Gesetzesgrundlage und Konflikte rund um die Lärmproblematik aufzuzeigen, die hier im Zuge einer weiteren künftigen Bebauung entstehen könnten.

<input checked="" type="checkbox"/> LÄRMSCHUTZ IN DER BAULEITPLANUNG IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Mitte (Fallbeispiel aus dem Leitfaden)
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Land Berlin; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
ZEITRAUM	Aktuelle Version 2021
FINANZVOLUMEN	Berliner Leitfaden Lärmschutz in der Berliner Bauleitplanung 2017: 100.000 bis 150.000 Euro Fortschreibung 2021: zwischen 50.000 und 100.000 Euro

Grundrisse dem Lärm anpassen

Das Plangebiet ist durch den Verkehrslärm der Zimmer-, Mauer- und Friedrichstraße zum Teil hoch vorbelastet. In einem Teilbereich entlang der Friedrichstraße wurden nachts Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung von 60 Dezibel ermittelt. Diesen Fakt muss eine künftige Bebauung bereits in der Planungsphase berücksichtigen. Neben dem Verkehr sorgen auch in Tiefgaragen einfahrende und daraus ausfahrende Fahrzeuge für Lärm. Hinzu kommen haustechnische Anlagen auf Bürogebäuden. Sie müssten, so stellt ein Gutachten zu diesem Gewerbelärm fest, zum nächtlichen Schutz in der Nachbarschaft gegebenenfalls angepasst werden.

Für den Fall einer weiteren Bebauung setzt der Bebauungsplan einige der im Leitfaden genannten konkreten Maßnahmen fest: So müssen Außenbauteile von Wohngebäuden mit Schallschutz versehen und die Wände und Decken von Tiefgaragenzufahrten mit hoch schallabsorbierenden Wänden und Decken ausgestattet werden.

Die Grundrissgestaltung der Wohnungen muss die Hälfte der Aufenthaltsräume in den der Straße abgewandten Räumen vorsehen.

Zusätzlich müssen in der Hälfte der Aufenthaltsräume besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen sicherstellen, dass der innere Beurteilungspegel von 30 Dezibel während der Nachtzeit bei mindestens einem teilgeöffneten Fenster nicht überschritten wird. Für den besonders lauten Eckbereich Friedrich-/Schützenstraße sind Balkone straßenseitig nur als verglaste Vorbauten oder verglaste Loggien zulässig – es sei denn, die betreffenden Wohnungen verfügen über einen weiteren, zur ruhigen Rückseite ausgerichteten Außenwohnbereich.

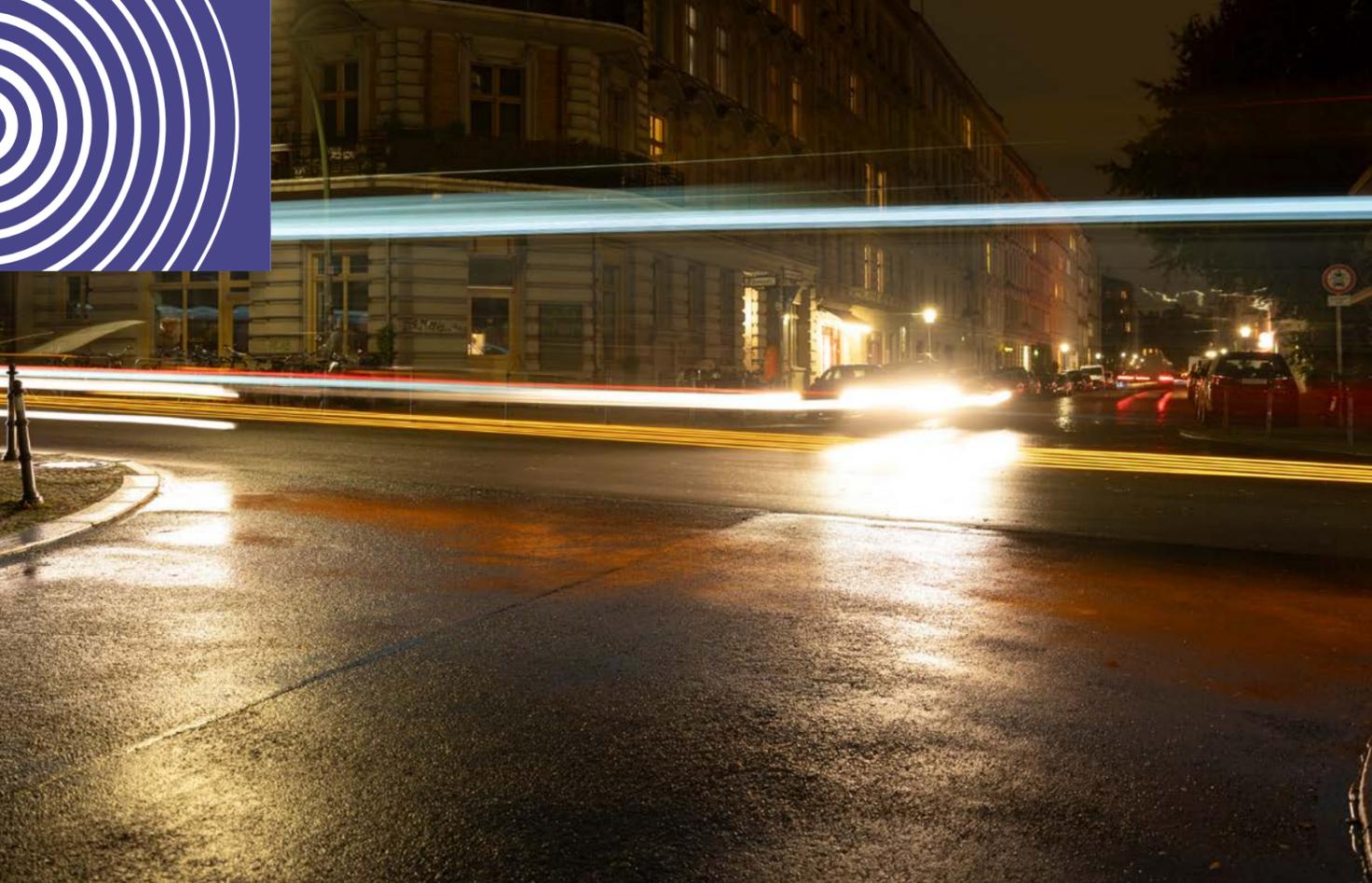
Mehr Rechtssicherheit für alle Beteiligten

So legt der Leitfaden zum einen die gesetzlichen Grundlagen dar, die bei der Planung unterschiedlicher Nutzungen, wie zum Beispiel Wohnungen und Büros, zu beachten sind. Er zeigt darüber hinaus an konkreten Beispielen wie dem rund um den Checkpoint Charlie Lösungswege auf, wie diese Nutzungen gegen Verkehrs- und

Gewerbelärm geschützt werden können: Außenbauteile mit hohen Schalldämmmaßen, angepasste Grundrisse und verglaste Balkone machen es möglich, in hoch verdichteten Gebieten im Einklang mit strengen Lärmvorschriften zu bauen. Nicht zuletzt führt dieser strukturierte Umgang mit der Lärmproblematik auch zu mehr Rechtssicherheit für alle Beteiligten und beschleunigt das Bebauungsplanverfahren.

GESUNDES WOHNEN FÖRDERN

Die Straßen rund um den Checkpoint Charlie sind unter Umweltaspekten bereits mehrfach belastet. Der Leitfaden formuliert für dieses Quartier wichtige Rahmenbedingungen und Ziele für den gesundheitlichen Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern für den Fall künftiger Bauvorhaben. So können frühzeitig Lärmschutzmaßnahmen in die Bebauungsverfahren implementiert werden. Ziel ist, dass Berlin weiter wachsen und Wohn- und Arbeitsraum schaffen kann, ohne seine Bewohnerinnen und Bewohner gesundheitlich zu beeinträchtigen.



LÄRMARMER ASPHALT FRIESENSTRASSE

ENDLICH RUHIG SCHLAFEN

Die häufigste Lärmquelle in Berlin ist der Straßenverkehr. Lärmarmes Asphalt kann die Abrollgeräusche von Fahrzeugen erheblich mindern. Die Friesenstraße in Kreuzberg bekam 2019 einen solch lärmschluckenden Belag. Sie war zuvor mit grobem Kopfsteinpflaster ausgestattet, die Anwohnenden litten unter dem erheblichen Lärm des Durchgangsverkehrs zwischen Bergmannkiez und Columbiadamm. Laut der Berliner Lärmkarte lag die Belastung hier bei bis zu 75 Dezibel am Tag, die World Health Organisation empfiehlt für einen gesunden Schlaf nachts einen Lärmpegel unter 45 Dezibel. Der neue Straßenbelag in der Friesenstraße reduziert seither den Verkehrslärm signifikant. Im Zuge seiner Aufbringung wurde die Straße zugleich umgestaltet: Sie ist nun auch für Fahrradfahrende eine attraktive Route, der Autoverkehr muss seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen, was den Geräuschpegel weiter senkt. Die Aufbringung eines lärmindernden Belags in besonders belasteten Straßen ist Teil des Lärmaktionsplans 2019-2023, den der Berliner Senat im Jahr 2020 verabschiedete. Er setzt an vielen Stellen in den Bezirken an, um krankmachenden Lärm wo immer möglich zu reduzieren.

GEZIELT LÄRM MINDERN

Verkehrslärm entsteht sowohl durch die Motorengeräusche der vorbeifahrenden Fahrzeuge und Krafträder als auch durch deren auf dem Untergrund rollende Reifen. Motorengeräusche werden im Zuge des Umstiegs auf die Elektromobilität erheblich abnehmen. Den Lärm der rollenden Reifen, der mit steigender Geschwindigkeit zunimmt, kann die E-Mobilität nicht verhindern. Doch lärmarmes Asphalt kann die Lärmbelastung gegenüber Kopfsteinpflaster, wie es in der Friesenstraße lag, um bis zu sechs Dezibel reduzieren. Bereits seit 2008 verfolgt der Berliner Senat das Ziel, die Belastung der Anwohnenden durch Verkehrslärm an Hauptverkehrsstraßen zu senken. Neben Tempo-30-Zonen haben die Bezirke in besonders betroffenen Straßen im Rahmen des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE), kofinanziert aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Belag durch leisen Asphalt ersetzt. Im BENE-Förderschwerpunkt 7 sollen gezielt Beeinträchtigungen durch Lärm gemindert werden.

<input checked="" type="checkbox"/> LÄRMARMER ASPHALT FRIESENSTRASSE IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Friedrichshain-Kreuzberg
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin; Straßen- und Grünflächenamt
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BENE), gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2018 bis 2019
FINANZVOLUMEN	1,6 Millionen Euro Belag und Umgestaltung, davon 1,32 Millionen Euro aus dem BENE-Programm

Vielzahl von Beschwerden

Das Quartier an der Friesenstraße liegt in zentraler Lage in Berlin-Kreuzberg zwischen der Bergmannstraße und dem ehemaligen Flughafen Tempelhof und wird häufig genutzt, um den Mehringdamm zu umfahren und die Strecke von der Gneisenastraße zum Columbiadamm abzukürzen. Die Anwohnenden litten zunehmend unter dem Verkehrslärm, der auch während der Nacht nicht verstummt. Darüber hinaus war das grobe Kopfsteinpflaster für Radfahrende auf ihrem Weg durch den Kiez eine echte Beschwerne.

Dass die Friesenstraße als eine der ersten Berliner Straßen einen lärmreduzierenden Belag bekam, liegt auch an der Vielzahl der Beschwerden über ihren Zustand. Im Kontext der Erstellung des Berliner Lärmaktionsplans 2013-2018 wurde sie im Rahmen einer Bürgerbeteiligung berlinweit am häufigsten genannt. Messungen bestätigten, dass das hohe Verkehrsaufkommen auf ihrem schadhafte Großsteinpflaster in der Tat zu einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung führte. Die Anwohnenden machten ihrem Unmut immer lauter Luft. Der Handlungsdruck stieg.

Entlastung in vielen Bezirken

Die nun glatte Asphaltierung reduziert die Geräuschbelastung für die Menschen in den angrenzenden Häusern spürbar. Fast 600 Anwohnende profitieren seither von dieser Maßnahme. Auch andere Bezirke statten besonders lärmbelastete Straßen mit lärmoptimiertem Asphalt aus. In Lichtenberg wurde die Möllendorffstraße zwischen Parkaue und Frankfurter Allee in zwei Bauabschnitten in der Fahrtrichtung Süd bereits entsprechend erneuert. Die Fahrbahn der Treskallee zwischen Waldowallee bis Rheinstraße wird im Frühjahr 2024 in der Fahrtrichtung Süd mit einer lärmoptimierten Asphaltenschicht versehen.



Zuvor hatten sich auch dort die Beschwerden über die Lärmbelastung gehäuft. Auch in der Gneisenastraße und der Urbanstraße in Kreuzberg, der Klemkestraße in Reinickendorf und der Scharnweberstraße und Berliner Straße in Tegel wurde ein lärmarmes Asphalt aufgebracht.

WENIGER LÄRM - MEHR RÄDER

Der neue Belag in der Friesenstraße hat die zuvor gesundheitsgefährdende Lärmbelastung deutlich reduziert. Für die Anwohnerinnen und Anwohner ist dies auch in den Nachtstunden spürbar. Die Umgestaltung des Straßenraums führt darüber hinaus dazu, dass der Radverkehr die Straße stärker nutzt und Autofahrende ihr Tempo drosseln müssen. Insofern sorgen hier ein neuer Belag und niedrige Geschwindigkeiten gleich doppelt für eine Lärmentlastung.

ZIELGENAU DAS LEBEN IM BEZIRK VERBESSERN

Wie der Umweltgerechtigkeitsatlas Felix Weisbrich bei der Arbeit hilft



Felix Weisbrich

ist Leiter des Straßen- und Grünflächenamts des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und hat es durch die Umwidmung von Straßenspuren zu Pop-up-Radwegen während der Corona-Pandemie zu bundesweiter Berühmtheit gebracht.

Er ist beliebt und doch im Vergleich zu anderen Berliner Bezirken hoch belastet: In Friedrichshain-Kreuzberg, kurz Xhain, gibt es nicht nur weniger Grünflächen als im Berliner Durchschnitt, auch was hohe Hitze- und Luftbelastungen betrifft, rangiert Xhain mit vorne. Der Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 zeigt dies unmissverständlich: 28 Prozent der Anwohnenden im Bezirk leben in dreifach belasteten Planungsräumen. Berlinweit sind es nur 15 Prozent.

Felix Weisbrich ist Leiter des Straßen- und Grünflächenamts des Bezirks und hat es durch die Umwidmung von Straßenspuren zu Pop-up-Radwegen während der Corona-Pandemie zu bundesweiter Berühmtheit gebracht. Von seinem Ziel rückt er auch nach der Pandemie nicht ab: Er will mehr Umweltgerechtigkeit in den Bezirk bringen und die Verkehrsberuhigung spielt dabei eine zentrale Rolle: weniger Durchgangsverkehr, mehr Aufenthaltsqualität. „Wir brauchen öffentliche Räume, in denen sich Bewohnerinnen und Bewohner wirklich aufhalten können und wollen“, sagt er. Schließlich würden 86,5 Prozent der Wege in seinem Bezirk ohne Auto zurückgelegt.

Xhain soll grüner und gesünder werden, und in diesem Prozess spielt der Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 eine wichtige Rolle: Er belegt, dass im Bezirk Handlungsbedarf besteht: 47 Prozent der Menschen hier haben eine schlechte oder sehr schlechte Grünflächenversorgung (berlinweit 25 Prozent), 56 Prozent leiden unter einer hohen Luftbelastung (berlinweit 25 Prozent). Die bioklimatische Belastung ist für 56 Prozent hoch (berlinweit 31 Prozent). Und auch der Anteil von Menschen mit einem niedrigen oder sehr niedrigen Sozialstatus liegt mit 25 Prozent über dem Berliner Durchschnitt von 18 Prozent.

Dort anfangen, wo es am nötigsten ist

Doch wo genau sollen Maßnahmen ansetzen? „Die Frage ist vor allem: Wo ist es besonders notwendig? Da hilft uns der Umweltgerechtigkeitsatlas besonders“, sagt Felix Weisbrich. Der Atlas zeigt den Verantwortlichen detailliert, in welchen Planungsräumen sich die Belastungen häufen. Über seine fünf Indikatoren Lärm, Luftverschmutzung, Grünflächenversorgung, bioklimatische Belastung und soziale Benachteiligung legt das Straßen- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg noch „Daten“ einer eigens durchgeführten Schulwegsicherheitsanalyse sowie Unfallzahlen aus dem Unfallatlas. So entsteht eine auf den Bezirk maßgeschneiderte Prioritätenliste. Sie deckt sich örtlich nicht zwangsläufig mit jenen Quartieren, in denen die Anwohnenden zum Beispiel Kiezblocks beantragen. Umweltgerechtigkeit heißt auch, die Fakten sprechen zu lassen und nicht nur auf die Proteste aus den gut organisierten Vierteln des Bezirks zu hören. Die Karte helfe ihm in der Argumentation, sagt Weisbrich. Sie spricht die nüchterne Sprache der Fakten. Der datengetriebene Ansatz erhöht die Akzeptanz bei der Bevölkerung: Belastungen können schwarz auf weiß belegt werden, in der Diskussion mit Anwohnenden schafft dies Verständnis dafür, warum bestimmte Projekte Vorrang vor anderen genießen. Es geht eben nur Schritt für Schritt. Budgets und Personalbestand setzen Grenzen.

Mehr Sicherheit und weniger Stress

So werden auch die geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nur nach und nach realisiert werden können, in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit.

Das Konzept des Bezirks sieht unter anderem 53 Einbahnstraßen, 27 Fußgänger-Zonen und 22 Modalfilter vor, die den Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen herauslenken sollen. Eine Strategie listet auf, in welcher Reihenfolge die Projekte angegangen werden.

Dafür sollen Autos die für sie vorgesehenen Hauptachsen nutzen und sich nicht auf Nebenstraßen durch Kieze drängeln. In denen wäre dann wieder Raum und Ruhe für die Menschen im Kiez. „Viele Menschen wünschen sich dringend mehr Sicherheit und weniger Stress auf den Straßen“, so Felix Weisbrich. Und nicht zuletzt, so betont er, komme die Verkehrsberuhigung der Kieze auch dem Klima zugute. Wo der Verkehr umgelenkt wird und Parkplätze entsiegelt

werden, wachsen Blumen und mit ihnen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Neue Bäume und Beete erhöhen in verkehrsberuhigten Zonen den Grünflächenanteil in dem dicht bebauten Bezirk. Jeder Quadratmeter zählt.

Alle auf dem Weg mitnehmen

Aufgabe des Bezirks ist, alle auf dem Weg in eine umweltgerechtere Stadt mitzunehmen. Transparenz und Partizipation sind daher essenzielle Kriterien für Weisbrich und sein Team. Auf der Website <https://www.xhain-beruhigt.berlin> kann jede und jeder sich informieren. Wie sieht die Belastung in den unterschiedlichen Teilen des Bezirks genau aus? Welche Maßnahmen sind als Nächstes geplant? Wo kann man sich aktiv einbringen? Dass Xhain seine Bürgernähe ernst nimmt, zeigt sich dort auch an der

Sprache. Sie ist direkt und schnörkellos und macht Lust auf die Wende im Bezirk: ein besseres, umweltgerechtes Friedrichshain-Kreuzberg für alle, die dort leben. Straße für Straße, Schritt für Schritt ein besseres, umweltgerechtes Friedrichshain-Kreuzberg für alle, die dort leben. Straße für Straße, Schritt für Schritt.

„Die Frage ist vor allem: Wo ist es besonders notwendig? Da hilft uns der Umweltgerechtigkeitsatlas besonders.“

Felix Weisbrich



<input checked="" type="checkbox"/> MODERNISIERUNG BVG-FLOTTE IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Land Berlin; Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2019 bis 2030
FINANZVOLUMEN	Circa 2,5 Milliarden Euro

MODERNISIERUNG DER BVG-FLOTTE

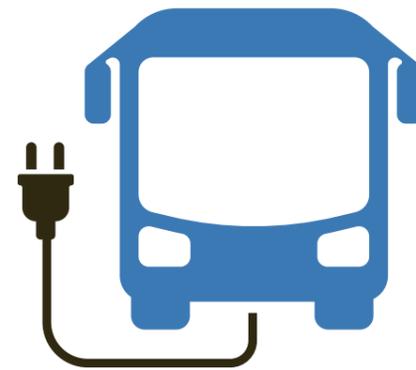
EMISSIONSFREI BIS 2030

Leise und ohne Abgase durch die Stadt: Bis zum Jahr 2030 sollen sämtliche Busse der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) elektrisch fahren. Das Ziel ist ambitioniert und im Berliner Mobilitätsgesetz verankert. Die Busflotte des Landesunternehmens wird von derzeit 1.500 Fahrzeugen auf dann circa 1.700 Elektrobusse wachsen. Der Umbau ist in vollem Gange: Mitte 2023 hatte die BVG bereits 227 Elektrobusse in Betrieb. In den folgenden Jahren kommen mehr als 300 Elektro-Gelenkbusse hinzu. Ende 2026 wird dann mit einer Gesamtzahl von über 500 E-Bussen bereits rund ein Drittel der größten Busflotte Deutschlands elektrisch und lokal emissionsfrei fahren. Für die neue E-Bus-Flotte werden über die Stadt verteilt Betriebshöfe neu gebaut beziehungsweise umgebaut und Prozesse digitalisiert. An bis zu 250 Ladestationen in der gesamten Stadt sollen die Fahrzeuge ihre Batterien in immer kürzerer Zeit aufladen können.

Der Umstieg auf emissionsärmere Fahrzeuge im Nahverkehr kommt insbesondere den Anwohnerinnen und Anwohnern großer Straßen zugute, auf denen die Hauptbuslinien verlaufen. Vor allem in der Nähe von Haltestellen sind diese erheblichen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch stoppende und wieder anführende Diesel-

busse ausgesetzt. Entlang der Beusselstraße in Mitte, der Klosterstraße in Spandau und der Schloßstraße in Steglitz hatten diese noch einen Anteil an den lokalen Stickoxid-Belastungen von circa 20 bis 30 Prozent. Hier hat die inzwischen vollständige Modernisierung der noch mit Diesel betriebenen Flotte auf den neusten Abgasstandard Euro VI bereits deutliche Erleichterungen gebracht, die mit der Umstellung der Fahrzeuge auf einen Elektroantrieb noch weiter zunimmt. Die seit 2019 eingesetzten E-Busse reduzierten in Berlin bis März 2023 die Stickoxid-Emissionen (NO_x-Emissionen) bereits um insgesamt 3,5 Tonnen.

Die Umstellung auf E-Fahrzeuge vermindert sukzessive auch den Ausstoß an Treibhausgasen. Bis März 2023 sparte die BVG durch den Einsatz von Elektrobussen bereits 6,9 Millionen Liter Dieselmotorkraftstoff. Dies entspricht einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 22.600 Tonnen. Denn die Busse der BVG fahren zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energien.



1.700
BVG-BUSSE MIT
ELEKTRISCHEM
ANTRIEB BIS 2030

Der schrittweise Austausch der Diesel- gegen Elektrobusse ist ein Marathon, der viel Ausdauer und hohe Investitionen erfordert. Neben den Fahrzeugen wird die gesamte Ladeinfrastruktur der dann elektrifizierten Flotte angepasst. In Ergänzung zu den sechs Bestandsbetriebshöfen Indira-Gandhi-Straße, Lichtenberg, Müllerstraße, Britz, Cicerostraße und Spandau werden auch die zwei neuen Elektrobusbetriebshöfe Süd-Ost und Säntisstraße mit Abstellflächen und den dazugehörigen Werkstätten errichtet. Zudem werden über die Stadt verteilt Ladepunkte entstehen. So können die eingesetzten Fahrzeuge ohne lange Leerfahrten schneller am nächstgelegenen Ladepunkt nachladen.

Bei der Umsetzung der ambitionierten Ziele kommt die rasante Entwicklung der Elektrofahrzeuge dem Unternehmen entgegen. Die Reichweite der neuen Busse hat sich gegenüber den ersten Modellen bereits von maximal 150 Kilometern auf bis zu knapp 300 Kilometer erhöht. Sie müssen also seltener geladen werden und verbrauchen außerdem durch eine optimierte Steuerung weniger Strom. Zudem erfordert das Laden beim Einsatz von Schnellladern immer weniger Zeit. Die Umstellung wird vom Land Berlin und vom Bund maßgeblich gefördert.

SPÜRBARE ENTLASTUNGEN

Die von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vorangetriebene Umstellung der BVG-Flotte auf elektrifizierte Fahrzeuge bringt spürbare Lärm- und Luftverbesserungen für alle Berlinerinnen und Berliner mit sich, da die Busse durch die gesamte Stadt fahren. Insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der am häufigsten befahrenen Strecken werden deutlich entlastet. Diese Wohnlagen gehören auch aus diesem Grund bisher zu den unter Umweltgerechtigkeitsaspekten mehrfach belasteten Orten. Die Elektroantriebe der Busse sind hingegen so leise, dass sie während langsamer Fahrt aus Sicherheitsgründen sogar mit einem künstlich erzeugten Sound auf sich aufmerksam machen müssen.



Das Rikscha-Bike ist bereits an anderen fLotte Standorten ausleihbar.

FLOTTE KOMMUNAL, FALLBEISPIEL STEGLITZ-ZEHLENDORF

EINE FLOTTE AUF 2 UND 3 RÄDERN

Lastenräder als klimafreundliches Transportmittel einfach und unkompliziert ausprobieren und entdecken: Das steht hinter dem Projekt „fLotte“, ins Leben gerufen vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Berlin e. V. (ADFC Berlin). Unter dem Motto „Teilen statt Besitzen“ haben zunächst Bürgerinnen, Bürger und Gewerbetreibende Lastenräder zum Verleih bereitgestellt. Bereits kurz darauf stiegen im Herbst 2018 zwei Bezirke, Lichtenberg und Spandau, in das Projekt ein und stellten Lastenräder zur Verfügung. So wurde die „fLotte kommunal“ ins Leben gerufen. Nach und nach beteiligten sich auch alle anderen Bezirke an dem Projekt, so dass mittlerweile Räder der „fLotte kommunal“ im gesamten Stadtgebiet für die Bürgerinnen und Bürger zum Verleih zur Verfügung stehen.

In Steglitz-Zehlendorf beispielsweise stellen das Bezirksamt und der ADFC Berlin mittlerweile an 11 Standorten kostenlos Lastenräder zur Verfügung. Darunter sind auch drei Lastenräder mit Elektro-Unterstützung. Damit ist die kommunale Flotte hier komplett. Die Räder stehen an zentralen, gut erreichbaren Einrichtungen wie Bibliotheken und Nachbarschaftszentren.

Inzwischen gehört mehr als die Hälfte der Berliner „fLotte“ zur „fLotte kommunal“. Finanziert wird das Projekt aus Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) 2030 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie der beteiligten Bezirke.

Das fLotte-Team des ADFC Berlin hält gemeinsam mit mehr als 500 Ehrenamtlichen die Räder einsatzbereit und betreibt die Buchungsplattform flotte-berlin.de.

KINDERLEICHT UND KOSTENLOS

Lastenräder sind auch dank des Projekts mittlerweile ein vertrauter Anblick im Berliner Stadtbild. Im August 2023 waren in allen Berliner Bezirken über 150 Lastenfahrräder der „fLotte kommunal“ unterwegs. Insgesamt umfasst die fLotte über 280 buchbare Lastenräder – und es werden ständig mehr. Seit September 2023 wird sie mit finanzieller Unterstützung der Aktion Mensch durch Pedicabs (Rikschas, Rollstuhlfahrräder, Tandems) ergänzt. Durch dieses besondere Mobilitätsangebot will die sogenannte „fLotte sozial“ mobilitätseingeschränkter Menschen mehr Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen.

Für alle Fahrzeuge gilt: Das kostenlose Ausleihnetz macht es kinderleicht, diese für viele zunächst ungewohnte Form der Mobilität zu testen. Immer mehr Menschen erfahren so, dass Lastenfahrräder auf kurzen Strecken einen echten Ersatz für das Auto darstellen können. Rund die Hälfte von ihnen gab in einer Umfrage an, auf diesem Weg zum ersten Mal ein Lastenrad zu fahren. Ein Drittel nutzte das Lastenrad aus Neugierde, gut ein Viertel zum Einkaufen und gut ein Fünftel für Ausflüge. 40 Prozent der Lastenrad-Fahrten wären sonst mit dem Auto gemacht worden.

<input checked="" type="checkbox"/> FLOTTE KOMMUNAL, FALLBEISPIEL STEGLITZ-ZEHLENDORF IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Steglitz-Zehlendorf, gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	ADFC Berlin
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin; Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2019 bis Ende 2024
FINANZVOLUMEN	118.418,54 Euro, davon Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BEK-Mittel): 83.901,43 Euro (80 Prozent); Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin: 34.517,11 Euro (20 Prozent)

Teil der Verkehrswende

Lastenräder sind ein Bestandteil der angestrebten Verkehrswende. Sie können in Kiezentfernungen Autos problemlos ersetzen und bieten ihren Nutzerinnen und Nutzern viele Vorteile: beim Getränkemarkt um die Ecke bis vor die Tür fahren, die ausgeliehene Gitarre vom Freund zurückholen, die eigenen Kinder von der Schule abholen. Ohne Lärm, ohne Emissionen und ohne Stress. Wer sich auf der Online-Plattform flotte-berlin.de registriert, kann im Handumdrehen in einem Kalender ein Rad reservieren und bis zu drei Tage lang kostenlos nutzen. Die Nutzungskurve steigt weiter an, so wie auch die Zahl der ausleihbaren Lastenräder.

Lastenräder machen zudem Spaß: Darauf weisen bereits ihre Namen hin. In Steglitz-Zehlendorf heißen sie zum Beispiel Fridoline, Lanky, Flemmi, Jever und Georgina. Die 11 öffentlichen Ausleihstationen im Bezirk befinden sich in der Regel an Freizeiteinrichtungen. Vor der Reservierung lassen sich die Maße und Eigenschaften der verschiedenen Modelle im Internet detailliert recherchieren. So ist Georgina zum Beispiel „ein flinkes zweirädriges Bakfiets CargoBike“, das bis zu 80 Kilogramm trägt und mit einer Sitzbank auch Platz für zwei Kinder bietet. Ideal also sowohl für einen schweren Einkauf als auch für den Ausflug mit dem Nachwuchs.

Zu 80 Prozent ausgelastet

Das „fLotte kommunal“-Projekt ist ein echtes Erfolgsmodell. Jeden Monat steigt die Zahl der ausgeliehenen Räder und damit auch der klimafreundlich zurückgelegten Kilometer an. Die Lastenräder sind über alle Bezirke hinweg durchschnittlich zu mehr als 80 Prozent ausgelastet, innerhalb des S-Bahn-Rings sogar zu fast 100 Prozent. Für den Bezirk Steglitz-Zehlendorf errechnete

der ADFC Berlin, dass seit dem Start bis zum September 2023 66.484 Kilometer per Lastenrad zurückgelegt wurden. Ohne die leicht zugänglichen Lastenräder hätten 42 Prozent dieser Fahrten mit dem Auto stattgefunden, die CO₂-Einsparung im Bezirk lag bei 6,3 Tonnen.

BESSERE LUFT - WENIGER LÄRM

Die Lastenräder der „fLotte kommunal“ tragen in Steglitz-Zehlendorf ihren Teil zur Verbesserung der Luftqualität, aber auch zur Lärmreduktion im gesamten Bezirk bei und sind ein Baustein auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität. Das Projekt bietet allen Bewohnerinnen und Bewohnern die kostenlose und niedrigschwellige Möglichkeit, Lastenräder zu testen oder sie zu einem festen Bestandteil ihres Mobilitätsverhaltens zu machen.





 MODERNE NUTZGERÄTE FÜR TREPTOW-KÖPENICK IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Treptow-Köpenick, gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	E-Nutzfahrzeuge: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BENE); gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und des Landes Berlin Akkubetriebene Geräte: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BEK)
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin; Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2021/2023
FINANZVOLUMEN	2021: E-Nutzfahrzeuge: 217.130 Euro (BENE) 2023: Akkubetriebene Geräte: 27.600 Euro (BEK)



MODERNE NUTZGERÄTE FÜR TREPTOW-KÖPENICK

LAUBBLASEN OHNE LUFTBELASTUNG

Leiser und sauberer zugleich: Der Bezirk Treptow-Köpenick investiert auch mit Fördermitteln aus dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) in akkubetriebene Pflegemaschinen und -geräte und verringert so Schadstoff- und Lärmbelastungen sowie CO₂-Emissionen. Bei seinen in öffentlichen Anlagen eingesetzten Nutzfahrzeugen setzt Treptow-Köpenick ebenfalls vermehrt auf umweltschonende Elektrovarianten. Im Jahr 2021 schaffte das Straßen- und Grünflächenamt des flächenmäßig größten Berliner Bezirks aus Mitteln des BENE-Programms (Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung, kofinanziert aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung - EFRE) zwei elektrisch angetriebene Klein-Lkws und zwei Kastenwagen nebst der notwendigen Ladeinfrastruktur an. Sie kommen in besonders sensiblen öffentlichen Bereichen wie Friedhöfen, Spielplätzen sowie Schulhöfen und Sportanlagen zum Einsatz. Die veralteten Fahrzeuge werden ausrangiert. Wie in Treptow-Köpenick arbeiten alle Berliner Bezirke über die Nutzfahrzeuge hinaus an einer umfassenden Umstellung ihres Fuhr- und Geräteparks: Bis 2030 sollen diese laut Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz gänzlich emissionsfrei sein. E-Fahrzeuge und akkubetriebene Pflegemaschinen und -geräte sind einige der vielen Schritte auf dem Weg zur angestrebten CO₂-Neutralität der Berliner Verwaltung.

Ruhe beim Laubblasen

Wer neben motorbetriebenen Laubbläsern und ohrenbetäubend lauten Sägen im Park spazieren geht, weiß: Gartengeräte beeinträchtigen Umwelt und Menschen durch Abgase und Lärm. Für die meisten der zum Einsatz kommenden Geräte gibt es mittlerweile leise elektrische Varianten mit Akkubetrieb, die auch zu einer deutlichen Schadstoffreduktion beitragen. Um deren Einsatz im Bereich der öffentlichen Hand Berlins möglichst schnell voranzutreiben, wird ihre Beschaffung durch Haupt- oder Bezirksverwaltungen im Rahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK 2030) unterstützt. Bezirksämter und Behörden konnten in der Förderperiode bis Ende 2023 je 30.000 Euro für die Anschaffung von akkubetriebenen Laubbläsern oder Sägen beantragen. Zuvor hatte ein Modellversuch in den Berliner Bezirken die Vorteile dieser Geräte überzeugend dokumentiert.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt stellte auf einer Website eine Datenbank jener Geräte bereit, die den Förderkriterien entsprechen. Zu wissenschaftlichen Evaluationszwecken muss jedes Gerät mit einem Chip zur Auslesung von Nutzungsdaten ausgestattet sein. In der abgelaufenen BEK-Förderperiode erhielten die Bezirke insgesamt fast 165.000 Euro für die Anschaffung von akkubetriebenen Sägen und Laubbläsern. In Berlins Parks und Grünflächen ist es damit bereits erheblich leiser geworden. Der Einsatz der Geräte kommt nicht nur den mit ihnen arbeitenden Beschäftigten zugute, die nicht länger Lärm und Emissionen ausgesetzt sind. Er erfreut auch alle Bürgerinnen und Bürger im Umkreis ihres Einsatzes.

Umstieg auf E-Mobilität

Zugleich beschleunigten die Bezirke dank BENE den Umstieg auf die E-Mobilität. Neben Treptow-Köpenick schaffte zum Beispiel Steglitz-Zehlendorf sechs rein elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge für den Einsatz im Grünflächen- und Straßenbereich des Bezirksamtes an und konnte mit ihnen die Bestandsfahrzeuge mit konventioneller Antriebstechnik (Benzin- und Dieselmotoren) ersetzen. In Friedrichshain-Kreuzberg fahren ebenfalls dank BENE-Förderung eine Reihe emissionsarmer E-Autos. Zusätzlich wurden drei E-Lastenräder beschafft. Mit einem der Lastenräder ist die Gärtnerin emissionsfrei im Volkspark Friedrichshain unterwegs.



In der Flotte von Polizei und Feuerwehr stellt der Umstieg auf E-Fahrzeuge auch wegen der komplexen Ansprüche eine größere Herausforderung dar. Er soll dennoch bis 2030 vollendet sein, soweit es am Markt CO₂-freie Fahrzeuge für den entsprechenden Einsatzbereich gibt.

NATUR OHNE LÄRM

Der Umstieg der Berliner Bezirksämter auf akkubetriebene Gartengeräte und elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge und Pkws macht eine umwelt- und klimaschonende Grünpflege möglich. Zugleich senkt er die gesundheitsschädlichen Lärm- und Luftbelastungen in den Bezirken, vor allem in den für die Bewohnerinnen und Bewohner so wichtigen Grünanlagen. Die Erholungsqualität der öffentlichen Räume steigt.

DER MASTERPLAN FÜR DIE STADT

WELCHE ROLLE SPIELT UMWELTGERECHTIGKEIT IM BERLINER FLÄCHEN-NUTZUNGSPLAN?

Wo darf gebaut werden? Wo müssen Freiflächen erhalten bleiben? Wer das wissen möchte, muss in den Berliner Flächennutzungsplan schauen. Die erste Version für Gesamtberlin entstand im Jahr 1994, nachdem die Stadt wiedervereinigt wurde. Der Flächennutzungsplan steuert als grobes Raster die Entwicklung der Stadt und unterliegt wie sie dem steten Wandel. Fünf bis zehn Mal im Jahr gehen bei der für den Flächennutzungsplan zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Änderungsanträge ein. Denn immer wenn eine Fläche von mehr als drei Hektar Größe – etwas mehr als der Umfang von vier Fußballfeldern – anders als bisher dargestellt genutzt werden soll, muss der Masterplan angepasst werden. Ob das tatsächlich geschieht, hängt auch von dem obligatorischen Umweltbericht der zuständigen Senatsverwaltung ab. Er schätzt in einer ersten Stufe ab, welche Auswirkungen beispielsweise eine Bebauung und damit Versiegelung von bestehenden Freiflächen auf die Umwelt, aber auch auf den Menschen und seine Gesundheit hätte.

Britta Roesrath koordiniert in ihrem Büro am Fehrbellener Platz die jeweilige Umweltprüfung. Sie dauert pro Änderungsantrag ein bis zwei Jahre. Der Umweltgerechtigkeitsatlas liefert für diesen Prozess wichtige Informationen. Er ist für sie zu einem festen Bestandteil des Prüfungsprozesses geworden.

Im Rahmen der Umweltprüfung greift die Abteilung Stadtplanung, in der Britta Roesrath arbeitet, routinemäßig auf die bestehende Datenlage zur Lärmbelastung, Grünflächenverteilung oder auch Luftqualität in den betreffenden Gebieten der Stadt zurück. Sie sind in einzelnen Karten separat ausgewiesen. Der Mehrwert des Umweltgerechtigkeitsatlas ist, dass er diese Daten zu einem Gesamtbild zusammenführt. Das macht ihn für Britta Roesrath zu einer wertvollen Ergänzung. „Es ist sehr hilfreich, dass die verschiedenen Indikatoren dort übereinandergelegt sind und so Mehrfachbelastungen auf einen Blick sichtbar werden. Da schaut man dann schon mal genauer hin.“ Besonders aufschlussreich ist für sie die Verknüpfung der Umwelt- mit den sozialen Faktoren, die andere Karten nicht bieten.

Eigentlich ist die soziale Lage in den zur Diskussion stehenden Gebieten nicht Teil der Umweltprüfung. Und doch liefert sie wichtige Zusatzinformationen.

So macht der Umweltgerechtigkeitsatlas potenzielle Konflikte auf einen Blick deutlich: Wo Arbeitslosigkeit und Kinderarmut besonders hoch und zugleich Luftqualität und Lärmpegel besorgniserregend sind, da ist die Umwandlung von Frei- zu Bauflächen in angrenzenden Gebieten wegen der bereits bestehenden Mehrfachbelastungen vielleicht keine gute Idee.

Die Konkurrenz um unbebaute Flächen ist groß, der Bedarf an mehr Wohnraum konkurriert mit Umweltinteressen. In jedem Einzelfall müssen Interessen abgewogen werden. Wenn absehbar ist, dass es beispielsweise wegen seltener Vogelarten auf der Fläche zu Nutzungskonflikten mit dem Artenschutz kommt, leuchten in der Verwaltung schon mal die inneren Warnlampen. „Wir müssen sicherstellen, dass Änderungen am Flächennutzungsplan durch die Bebauungsplanung praktisch umsetzbar sind.“

Britta Roesrath kann unter Verweis auf die Umweltgerechtigkeitskarte im Umweltbericht auf diese Konflikte hinweisen, entschieden wird auf anderer Ebene. Senat und Abgeordnetenhaus müssen Änderungen im Flächennutzungsplan zustimmen. Davor steht ein komplexes und mehrstufiges Beteiligungsverfahren, in dem Bürgerinnen und Bürger ihre Einwände vorbringen können. Und ein geänderter Flächennutzungsplan führt nicht automatisch zu einer Bebauung. Über die wird auf der nächsten Planungsebene in der Regel bei den Bezirken entschieden, in langwierigen Verfahren inklusive Bürgerbeteiligung. Dort werden die Umweltbelange dann erneut und detaillierter diskutiert.

Britta Roesrath ist Diplom-Geografin und koordiniert in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen die Umweltprüfungen bei Änderungen des Flächennutzungsplans.





GRÜNDACHPLUS AUF DEM PESTALOZZI-FRÖBEL-HAUS

NATUR-DACH FÜRS KLIMA

Die Kita des Pestalozzi-Fröbel-Hauses in Charlottenburg-Wilmersdorf begrünete 2020 ihr über 650 Quadratmeter großes Dach und schuf dort eine Heimat für Pflanzen und Insekten. Neben der Natur und dem Bioklima profitiert auch die Kita von der Investition. An heißen Sommertagen bringt das grüne Dach Kühlung, im Winter isoliert es gegen die Kälte, die Kita spart an Heizkosten. Im Juni 2020 stellte das Pestalozzi-Fröbel-Haus den Antrag auf Förderung. Dann ging es rasch: Bereits im November 2020 wurden die Sprossen auf dem Dach ausgesät. Seit her bringt das grüne Dach viel Nutzen und braucht nur wenig Pflege: Nur drei Mal im Jahr – im Frühjahr, Sommer und Herbst – kümmert sich ein Gärtner um die Pflanzen.

Seit 2019 fördert die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die Dachbegrünungen auf bestehenden Gebäuden. Das GründachPLUS-Team half und beriet die Kita bei der Antragstellung. Das gleichnamige Förderprogramm übernahm fast drei Viertel der Investitionskosten.

EINE ZWEITE GRÜNE EBENE IN DER STADT

Wo grüne Flächen inmitten der Stadt durch die zunehmende Verdichtung unter Druck geraten, kann man in die Höhe ausweichen. Großstädte wie Berlin bieten auf Dächern jede Menge Potenzial für eine Bepflanzung. Begrünte Dächer sind wie Oasen in der Luft, eine zweite grüne Ebene in der Stadt.

Sie senken die Umgebungstemperatur, da das aufgesogene Wasser verdunstet. Sie nutzen der Biodiversität, weil sie Pflanzen, Insekten und Vögeln zusätzlichen Lebensraum bieten, und verbessern die Luftqualität. Die Pflanzen speichern zudem klimaschädliches CO₂. Als begehbare Dachgärten bieten sie den Hausbewohnerinnen und -bewohnern einen zusätzlichen Erholungsraum. Bei Starkregen speichern sie zudem Regenwasser und dienen so dem Konzept der Schwammstadt, das Überflutungen in stark versiegelten Stadtbereichen entgegenwirken soll. Daher ist auch die Berliner Regenwasseragentur Partner/Partnerin des Förderprogramms GründachPLUS.

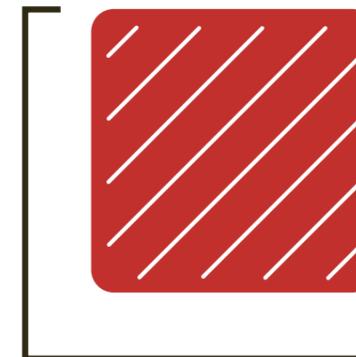
Weniger Heizkosten

Das Kitagebäude in Charlottenburg-Wilmersdorf gehört zu der gleichnamigen Berliner Stiftung. Die Kitaleitung war auf der Suche nach einer Lösung für das Problem beständig steigender Heizkosten im Winter und sich durch das Flachdach aufheizender Räume im Sommer. Die Hitze machte Kindern und Erzieherinnen und Erziehern zunehmend zu schaffen. Eine Dachbegrünung erwies sich unter allen in Betracht gezogenen Optionen als beste Lösung. Die großzügige Förderung durch das GründachPLUS-Förderprogramm half bei der Entscheidung. Exakt 651,60 Quadratmeter des 756,40 Quadratmeter großen Daches auf dem flachen 1970er-Jahre-Bau wurden schließlich begrünt. Die Wahl fiel auf niedrigwüchsige, bodendeckende Moose und dickblättrige Sedum-Pflanzen, die sich auch mit wenig Pflege erhalten und weiterentwickeln.



GRÜNDACHPLUS AUF DEM PESTALOZZI-FRÖBEL-HAUS IM ÜBERBLICK

STANDORT	Charlottenburg-Wilmersdorf
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	IBB Business Team GmbH
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Förderprogramm GründachPLUS
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2020
FINANZVOLUMEN	71 Prozent Zuschuss durch GründachPLUS-Programm



RUND
652
QUADRATMETER DACH-
FLÄCHE WURDEN BEGRÜNT



Die Summe macht es

Das Pestalozzi-Fröbel-Haus ist nur ein Beispiel für eine Dachbegrünung in Berlin. In der Karl-Marx-Allee/Frankfurter Allee entstand mithilfe der GründachPLUS-Förderung eine Gemeinschaftsterrasse. Die Friedrich-Ebert-Stiftung realisierte mithilfe des Programms einen Lebensraum für Bienen und Insekten mitten in der Stadt.

Mit der Neuauflage von GründachPLUS zum 1. Januar 2023 ist nun auch Begrünung von Fassaden Teil des Programms. Diese horizontalen und vertikalen Naturflächen sollen die Lebensqualität in der Hauptstadt steigern. Bei Dachbegrünungen fließt die Förderung ab einer Vegetationsfläche von mehr als 100 Quadratmetern. Bei Fassaden ab einer Vegetationsfläche von mehr als 50 Quadratmetern bodengebundener und mehr als 10 Quadratmetern wandgebundener Fassadenbegrünung. Um die Umsetzung der Finanzierung kümmert sich die Investitionsbank Berlin (IBB) Business Team GmbH, eine hundertprozentige Tochter der IBB, die im Auftrag des Landes Berlin und der IBB verschiedene Förderungen realisiert.

BESSERE LUFT – BESSERES KLIMA

Die Kitamitarbeitenden und die Kinder freuen sich über kühlere Räume im Sommer. Zugleich leistet die große grüne Fläche einen wertvollen Beitrag für ein besseres Bioklima. Sie wirkt angesichts der wachsenden Zahl heißer Sommertage in der sich aufheizenden Stadt wie eine kühlende Oase. Die Pflanzen auf dem Dach filtern Luftschadstoffe und senken durch ihren isolierenden Charakter Emissionen, die durch die Beheizung des Gebäudes im Winter verursacht werden.



OFFENLEGUNG DER SÜDPANKE

ZURÜCK ANS LICHT

Einst verrohrt – jetzt wieder an der frischen Luft. In zwei Bauabschnitten wurde die unterirdisch verlaufende Südpanke wieder freigelegt. Der parallel gestaltete 700 Meter lange Grünzug Südpanke wurde 2021 vollendet. Er verbindet den Invalidenpark im Süden mit den Grünflächen des Südpankeparks im Norden des Bezirks Mitte. Entlang des Ufers entstanden 2,9 Hektar neue Natur- und Erholungsflächen. Zu Fuß und auf dem Rad bietet das grüne Band entlang der Südpanke seither eine neue attraktive Nord-Süd-Verbindung zwischen Chausseestraße und Habersaathstraße. Der Grünzug ist Teil der grünen Hauptwege Berlins. Und auch zum Verweilen lädt er ein: Entlang des Ostufers des Gewässers entstanden Spiel- und Liegewiesen, ein Kleinkinderspielfeld, ein Kletterwald und weitere Freizeitangebote. In gestalteten Ruheoasen kann man sich von der Betriebsamkeit der umliegenden Straßen zurückziehen. Drei Eingänge führen aus den umliegenden Quartieren ans Ufer.

Der Grünzug Südpanke erhöht nicht nur den Freizeitwert des stark bebauten Bezirks Mitte. Im Zusammenspiel mit den Uferflächen verbessert das Gewässer das Mikroklima im Bezirk. Fluss und Ufer bieten Tieren und Pflanzen neue Lebensräume und stärken die Klimaresilienz und Biodiversität.

EIN GRÜNES BAND IN BERLIN-MITTE

Die ökologische Entwicklung der Panke ist eng mit der Berliner Geschichte verknüpft. Der kleine Fluss entspringt nördlich von Bernau in Brandenburg und mündet nach 27 Kilometern – 18 davon auf Berliner Stadtgebiet – in südwestlicher Richtung in den Spandauer Schifffahrtskanal. Einst war das Pankeufer Erholungsgebiet für die im Norden der Stadt lebenden Berlinerinnen und Berliner. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts konnte man in der Panke baden, sie war voller Fische. Mit der Industrialisierung wurde jedoch aus ihr seit 1850 eine Abwasserleitung, an ihren Ufern standen 23 Gerbereien. Sie verkam zur Kloake.

Seit 2010 wurde für den gesamten Pankeverlauf ein durchgängiges ökologisches und landschaftsplanerisches Konzept erarbeitet. Auf dem in Berlin liegenden Abschnitt soll die Panke auf nahezu der gesamten Länge renaturiert werden.

Die Südpanke bildet den alten Unterlauf der Panke. Sie zweigt von dieser auf Höhe der Schulzendorfer Straße ab und mündet fast drei Kilometer weiter in der Nähe des S-Bahnhofs Friedrichstraße auf Höhe des Schiffbauerdamms in die Spree. Bis vor kurzem tat sie das aber weitgehend im Verborgenen: Ihre Überbleibsel flossen versteckt unterirdisch oder auf den Rückseiten großer Gebäude. Die Südpanke entstand Anfang des 19. Jahrhunderts durch Aushub des ehemaligen Schönhauser Grabens und wurde im Zuge des Mauerbaus über große Strecken verrohrt oder zugeschüttet. Bei Starkregen speichern sie zudem Regenwasser und dienen so dem Konzept der Schwammstadt, das Überflutungen in stark versiegelten Stadtteilen entgegenwirken soll. Daher ist auch die Berliner Regenwasseragentur Partner des Förderprogramms GründachPLUS.

OFFENLEGUNG SÜDPANKE IM ÜBERBLICK

STANDORT	Mitte
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Auftragbergemeinschaft „AG Südpanke 2012“: Landschaftsbau: Grün Berlin Stiftung für das Land Berlin; Wasserbau: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung Tiefbau
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Land Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2010 bis 2021
FINANZVOLUMEN	9,85 Millionen Euro, davon 6,95 Millionen für den Wasserbau

Eine seltene Gelegenheit

Im Bezirk Mitte bot die Freilegung der Südpanke die seltene Gelegenheit, in dem immer dichter bebauten Bezirk, der seit der Wiedervereinigung zahlreiche Freiflächen verloren hat, dringend benötigte neue Grünflächen zu schaffen. Nun bringt der Flussverlauf auf 700 Metern mit seinen neugestalteten Uferbereichen Natur ins Herz der Stadt. Tiere, Pflanzen und nicht zuletzt Stadtmenschen finden hier dringend benötigte Rückzugsräume.

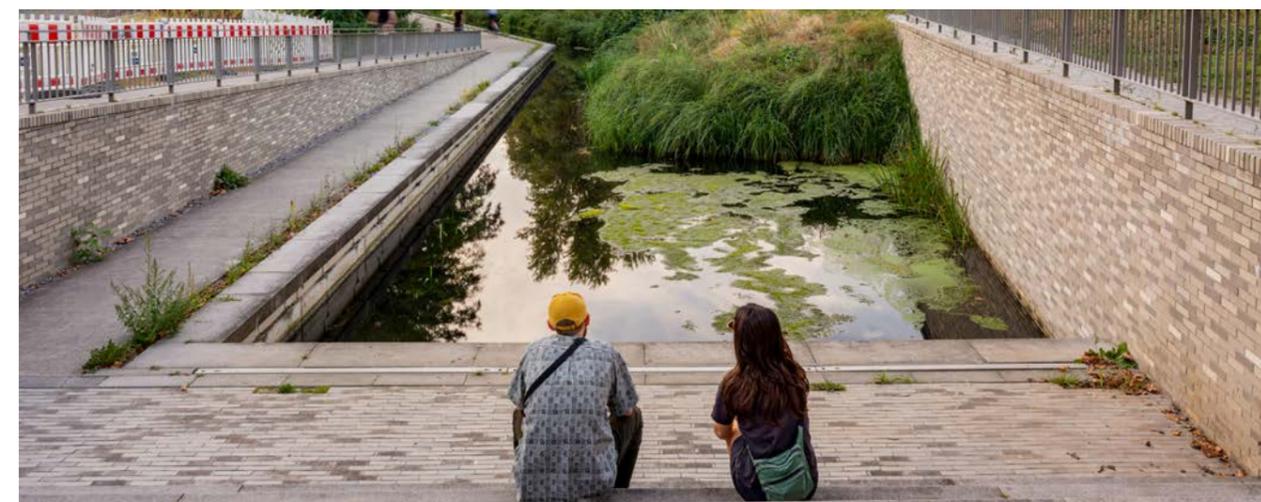
Der erste Bauabschnitt des Grünzugs war bereits 2012 beendet, der zweite Bauabschnitt umfasst 390 Meter. Er begann 2018, verzögert durch den Bau des Hauptsitzes des Bundesnachrichtendienstes, der erst fertiggestellt werden musste. Seit 2021 sind die gesamten 700 Meter Grünzug entlang der Südpanke komplett. Das grüne Uferband ist eine naturschutzrechtliche Kompensation für das Gebäude des Bundesnachrichtendienstes.

Platz für Wildblumen und Insekten

Planerisch war der Park eine Herausforderung, an manchen Stellen ist der Grünzug nur 15 Meter breit und fällt drei Meter bis zum Ufer ab. Das Gewässer schlängelt sich durch unterschiedlich gestaltete Zonen. An seinem Westufer lädt das steinerne Ufer zum Sitzen ein und dient so als neuer Treffpunkt. Die östlichen Ufer sind mit weichen Böschungen naturnah gestaltet und mit Wiesen bestückt. Auf ihnen wachsen Wildblumen, die wiederum Insekten und vor allem Wildbienen anziehen. 80 neue Bäume und weitere Blühsträucher wurden gepflanzt. Beide Uferseiten werden rege als Rückzugs- und Erholungsraum genutzt.

KÜHLENDE NATUR

Die freigelegte Südpanke verbessert die Grünflächenversorgung und das Bioklima im dicht bebauten und mehrfach belasteten Bezirk Mitte. Dieser hatte zuvor nicht zuletzt durch den Bau der Zentrale des Bundesnachrichtendienstes massiv an Freiflächen verloren. Der neue Grünzug mit seinen Wiesen, Bäumen und Sträuchern entlang des Gewässers stärkt die Biodiversität und ist ein leicht zu erreichender und beliebter Rückzugs- und Erholungsort für Menschen, die in seiner Nähe leben und arbeiten.





STADTBÄUME MARZAHN-HELLERSDORF

DIE STADTBAUM-KAMPAGNE

Berlins Stadtgrün ist in Gefahr: Zwar ist die Stadt mit über 430.000 Stadtbäumen eine der grünsten Metropolen der Welt. In der Regel sind die Straßen mit Bäumen gesäumt, die das Klima verbessern und Feinstaub aus der Luft filtern, doch Trockenheit und Hitze, Bautätigkeiten, Verkehr, Salz des Winterdienstes, Versiegelung und Verdichtung des Bodens, Hundeurin und vieles mehr setzen den Bäumen an diesen extremen Standorten merklich zu. Kranke Exemplare müssen gefällt werden. Die Folge: In den letzten 10 Jahren wurden weit über 30.000 Straßenbäume mehr gefällt als nachgepflanzt. Hier setzt die Stadtbaumkampagne an. Durch sie wurden allein im Frühjahr 2023 im Bezirk Marzahn-Hellersdorf 150 Straßenbäume gepflanzt, darunter Amberbäume, Weiß-Eschen, Sommer-Linden, Amerikanische Rot-Eichen, Eisenholzbäume und Mehlbeeren. Im Herbst 2021 waren es ebenfalls 150 Straßenbaum-Pflanzungen.

Die Stadtbaumkampagne läuft berlinweit seit November 2012. Sie ist ein gemeinsames Projekt der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Berliner Bezirksämter und funktioniert wie folgt: Sobald Bürgerinnen und Bürger 500 Euro für eine Baumpflanzung spenden, stockt der Senat den dafür notwendigen restlichen Betrag auf. Eine Straßenbaum-Pflanzung kostet inklusive der Entwicklungspflege in den ersten drei Lebensjahren pro Jungbaum insgesamt rund 3.000 Euro. Fast 16.000 zusätzliche Straßenbäume wurden durch die Stadtbaumkampagne seit 2012 gepflanzt.

BÄUME GEGEN HERAUSFORDERUNGEN WAPPEN

In jedem Frühjahr und Herbst werden die mit Spendengeldern unterstützten Baumpflanzungen rotierend in jeweils vier Bezirken durchgeführt. Anhand einer Liste der geplanten Standorte können Interessierte sich gezielt einen Baum aussuchen und für ihn spenden. Von Herbst 2012 bis Januar 2024 kamen auf diesem Wege in ganz Berlin rund 2,8 Millionen Euro zusammen. Straßenbaum-Pflanzungen sind aufwändig, so erklärt sich die benötigte Gesamtsumme von rund 3.000 Euro pro Pflanzung: Mit dieser Summe wird nicht nur der Baum selbst finanziert, sondern viele notwendige Arbeitsschritte im Rahmen der Pflanzung und der anschließenden besonderen Pflege. Zunächst muss eine möglichst große Pflanzgrube ausgehoben und anschließend wieder mit Substrat verfüllt werden. Das ausgehobene Bodenmaterial muss zum Teil mit hohen Kosten entsorgt werden. Die Baumstämme werden zum Schutz vor Strahlung weiß gestrichen, ein dreibeiniges Holzgerüst gibt ihnen Halt und schützt den Baum vor Schäden durch Autos, Fahrräder und Hundeurin. Gießbringe stellen sicher, dass das Wasser gezielt die Wurzeln erreicht. Eine lockere Überdeckung der Baumscheibe mit Rindenmulch oder Splitt hält Fremdbewuchs fern und sorgt dafür, dass Sauerstoff und Wasser zu den Wurzeln durchdringen können. Der Aufwand zahlt sich aus: Eine 2022 durchgeführte Evaluation von über 1.000 Pflanzungen der Stadtbaumkampagne in den 12 Berliner Bezirken bescheinigte 95 Prozent der Bäume eine sehr gute Vitalität.



STADTBÄUME MARZAHN-HELLERSDORF IM ÜBERBLICK

STANDORTE	Marzahn-Hellersdorf, gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Berliner Bezirksämter
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und die Berliner Bezirksämter/Straßen- und Grünflächenämter
ZEITRAUM	Herbst 2012 bis Herbst 2026 (vorläufig)
FINANZVOLUMEN	Seit 2012: rund 35 Millionen Euro Landesmittel plus rund 2,8 Millionen Euro an Spendengeldern

Luftreinigung

Die Stadtbaumkampagne trägt wesentlich dazu bei, das grüne Straßenbild Berlins zu bewahren. Straßenbäume haben durch ihre erschwerten Lebensbedingungen nur eine Lebensdauer von bis zu 60 Jahren, zahlreiche Bäume werden bereits vorher durch Schaderreger, Streusalz und Hundeurin geschwächt oder durch Bautätigkeiten geschädigt. Die entstehenden Lücken am Straßenrand schmerzen nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner. Jeder gefällte Baum fehlt auch für den Klimaschutz, die Luftreinigung und als Habitat für Vögel und Insekten. Insofern tragen die Spendenden wesentlich zum Erhalt des Stadtgrüns in ihrem Kiez bei und leisten eine nachhaltige Investition.

Möglichst resistent im Klimawandel

Die Baumarten für die Pflanzungen der Stadtbaumkampagne werden von den Bezirksämtern vorgegeben. Sie umfassen mittlerweile rund 230 Arten. Wichtig ist, dass sie für ein Überleben am Straßenrand geeignet sind und auch mit den sich wandelnden Klimakonditionen möglichst gut zurechtkommen.

Auf Wunsch erhalten die Bäume ein Schild mit dem Namen der Spenderin oder des Spenders.

Derzeit läuft die Kampagne bis zum Ende der jetzigen Legislaturperiode, also bis 2026. Dann wird über eine Verlängerung entschieden. Zuständig für die Pflege der Jungbäume sind in den ersten Jahren die dafür von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt beauftragten Firmen des Garten- und Landschaftsbaus. Anschließend geht die Pflege in die Hände der dafür zuständigen Bezirksämter/Straßen- und Grünflächenämter über.

EINE GUTE INVESTITION

Straßenbäume verringern die bioklimatische Belastung und erhöhen die Grünflächenabdeckung im Kiez. Die unter diesen beiden Indikatoren schlecht abschneidende Havemannstraße in Marzahn-Hellersdorf erhält im Herbst 2023 durch die Stadtbaumkampagne fast 20 Straßenbäume. Die Gieß-Baumpatenschaften betonen durch Schilder – „Hier gießen Baumpaten“ – das Engagement der Anwohnenden für die Natur in ihrem Kiez, wodurch die Pflege der Bäume durch das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt unterstützt wird.





<input checked="" type="checkbox"/> „KOOL IM KIEZ“ IM ÜBERBLICK	
STANDORT	Mitte/Gesundbrunnen/Quartier Pankstraße
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Arbeitsgemeinschaft Urban
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Bund-Länder-Programm „Sozialer Zusammenhalt“ Senatsförderung für Parklets
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Bezirksamt Mitte von Berlin (Quartiersmanagement); Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
ZEITRAUM	Phase 1: 01. September 2020 bis 31. Dezember 2022 Phase 2: 01. Januar 2023 bis 2025
FINANZVOLUMEN	Phase 1: 153.000 Euro Phase 2: 110.000 Euro

„KOOL IM KIEZ“

KLIMAAANPASSUNG VOR DER EIGENEN HAUSTÜR

Immer schön „kool“ bleiben: Im Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße/Pankstraße in Berlin-Wedding (Bezirk Mitte) wird Klimaanpassung vor Ort praktiziert. Das Projekt „Kool im Kiez“ setzt gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern Strategien für eine hitzeangepasste und wassersensible Stadt um. Bisher entstand unter anderem ein grünes Klassenzimmer im Freien für die Herbert-Hoover-Schule. Auf einer großen, überdachten Holzterrasse kann nun an heißen Tagen der Unterricht im Freien abgehalten werden. Weitere Projekte: Im Hinterhof eines Hauses wurde eine große Tonne installiert, aus der nun alle gesammeltes Regenwasser zum Gießen des Gartens nutzen können. Auch die Schule am Zillepark erhielt für die Bewässerung des schuleigenen Gartens einen sogenannten Regendieb mit einer Regentonnen.

Die Kinder der Kita Kleiner Fratz wiederum können nun dank „Kool im Kiez“ auch an heißen Tagen unter einem Schattenspender in ihrem Sandkasten spielen. Zwei begrünte Parklets in der Adolfstraße und in der Malplaquetstraße dienen als sozialer Treffpunkt und verbessern durch ihre Bepflanzung zugleich das Klima im Kiez. „Kool im Kiez“ wird aus Fördermitteln im Rahmen des Quartiersmanagements Reinickendorfer Straße/Pankstraße finanziert. Letzteres stammt aus dem Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ und setzt sich aus Mitteln des Landes Berlin und des Bundes zusammen. In einer ersten Projektphase von 2020 bis 2022 wurde ein Katalog mit Maßnahmen erarbeitet und erste Pilotprojekte wurden erfolgreich umgesetzt. Seit 2023 läuft es nun in einer zweiten Phase weiter.

GEMEINSAM GEGEN DIE HITZE

Der Klimawandel ist in dicht bebauten Wohngebieten wie dem Quartiersmanagement-Gebiet Reinickendorfer Straße/Pankstraße deutlich spürbar: Er macht sich in aufgeheizten Straßen, Hinterhöfen und Spielplätzen, in verdorrtem Grün und fehlendem Schattenplatz für soziale Begegnungen bemerkbar. Unter Hitze und Dürre leiden nicht nur Flora und Fauna, sondern auch die menschliche Gesundheit. „Kool im Kiez“ entwirft vor Ort mit und für die Bewohnerschaft pragmatische Lösungskonzepte für einen kühleren Kiez und setzt sie gemeinsam um. So wird erfahrbar, dass gemeinsames Handeln für ein klimaresilientes Quartier das beste Mittel zur lokalen Klimaanpassung ist.

Von der Analyse in die Aktion

In einer ersten Phase wurde von 2020 bis Ende 2022 ein Quartierskonzept zum lokalen Klimaschutz und zur lokalen Klimaanpassung erarbeitet. Dazu erstellten die Beteiligten auf der Grundlage bestehender Klimadaten Klimakarten für das Quartier. Wo sind Hitzespeicher, wie versickert und verdunstet Wasser? Darauf aufbauend entstand in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement und dem Bezirksamt ein Maßnahmenkatalog, um das Mikroklima im Kiez zu verbessern.

Grüne Oasen schaffen

Seit Anfang 2023 werden in einer zweiten Projektphase weitere Projekte realisiert und zusätzlicher Handlungsbedarf im Quartier eruiert. So sollen weitere Regentonnen und Parklets aufgestellt werden und wo möglich Flächen entsiegelt werden. In der Max-, Anton- und Prinz-Eugen-Straße haben Anwohnende gemeinsam mit dem „Kool im Kiez“-Team Baumscheiben bepflanzt und sie mit Holzumfassungen geschützt. Sie wurden durch Material, Pflanzen und Fachwissen unterstützt. Künftig kümmert sich die Nachbarschaft um die Pflege der grünen Oasen. Während „Kool im Kiez“ in den ersten drei Projektjahren vorrangig mit Schulen und Kitas kooperierte, liegt in der zweiten Phase der Schwerpunkt auf der Vernetzung mit den Anwohnenden, Hausgemeinschaften, ansässigen Vereinen und Gewerbetreibenden zum Zweck gemeinsamer Aktionen. Aktionen wie die gemeinsame Bepflanzung von Baumscheiben bringen die Menschen in der Verantwortung für ihren gemeinsamen öffentlichen Raum im Kiez zusammen.

BESSERES KLIMA - STÄRKERER ZUSAMMENHALT

Das Quartiersmanagement-Gebiet ist hochverdichtet und besonders anfällig für die Folgen des Klimawandels. Insofern sind mikroklimatische Anpassungen auf Quartiersebene dringend erforderlich. Das Projekt „Kool im Kiez“ sorgte mit einem partizipativen Ansatz an vielen Stellen für einen kühleren und klimaresilienten Kiez. Neben einer Verbesserung des Bioklimas verstärken die gemeinsam geplanten und umgesetzten Projekte auch den sozialen Zusammenhalt im Quartier.





<input checked="" type="checkbox"/> MAUERPARK ERWEITERUNG IM ÜBERBLICK	
STANDORT	Pankow
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Grün Berlin Stiftung
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Bund und Land Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2016 bis 2020
FINANZVOLUMEN	14 Millionen Euro

MAUERPARK ERWEITERUNG

DOPPELT SO VIEL GRÜN

Mehr Grün, mehr Fläche zur Erholung. Von 8 auf 15 Hektar wuchs der Mauerpark im Prenzlauer Berg im Juni 2020 durch die Eröffnung einer zusätzlichen gestalteten Fläche. Federführend waren die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Bezirk Pankow. Damit ist der Mauerpark nun fast doppelt so groß wie früher. Der ursprüngliche Teil war wegen seiner Popularität zeitweilig an seine Belastungsgrenze geraten. Seine Erweiterung hat den Besucherinnen und Besuchern, unter ihnen viele Touristinnen und Touristen, im wahrsten Sinne mehr Luft verschafft. Im neuen Teil des Geländes entstanden zahlreiche ruhige Rückzugsorte. Hier können die Anwohnerinnen der umliegenden Quartiere die Natur genießen und den Blick in den weiten Berliner Himmel oder bis zum Fernsehturm schweifen lassen. 270 Bestandsbäume wurden erhalten, 235 neue Bäume gepflanzt, unter ihnen Platanen, Purpur-Erlen, Waldkiefern und Vogelkirschen.

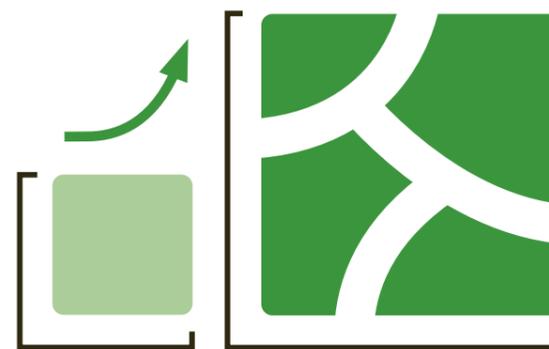
Das Erweiterungsgelände liegt auf einem ehemaligen Gewerbegebiet Richtung Wedding. Das Areal ist von baumbestandenen Promenaden umgeben. Es bietet bewusst mehr Ruhe als das quirlige Kerngelände mit seinen großen Wiesen und dem Amphitheater. Zwischen Bernauer Straße und Gleimstraße finden die Besucherinnen und Besucher nun zusätzliche Rasenflächen, Raum zum Gärtnern und zur Begegnung sowie zusätzliche Wege und Querverbindungen. Für jene mit Bewegungsdrang gibt es Tischtennisplatten, Basketballkörbe, einen großen Spielplatz und viel Platz zum Tanzen oder Skaten.

RÜCKZUGSRÄUME

Einst war hier Niemandsland, der Grenzstreifen zwischen West- und Ostberlin. Heute tummeln sich täglich viele Tausend Menschen auf dem kreativ gestalteten Gelände. Der Mauerpark ist Berliner Lebensgefühl pur, ein beliebter Treffpunkt mit Karaoke-Darbietungen, einem über die Grenzen der Stadt hinaus bekannten Flohmarkt an Wochenenden, Sportflächen, Spielplätzen, viel Raum zum Erholen. Auch für Touristinnen und Touristen gehört er zur Liste der Berliner Attraktionen. Doch die Anwohnerinnen und Anwohner der dicht bebauten angrenzenden Wohnquartiere fanden inmitten der vielfältigen Nutzung des Geländes immer weniger Chancen zum Rückzug ins Grüne. Der Nutzungsdruck setzt dem 1994 fertiggestellten ersten Teil des Mauerparks zusehends zu. Gerade an den Wochenenden herrschte hier eher Trubel als Entspannung.

Anwohnerinnen und Anwohner brachten sich ein

Durch die Erweiterung hat sich die Situation erheblich verbessert. Der neue Parkteil wurde bewusst für eine ruhigere Nutzung gestaltet. In der Mitte bietet sich ein gestalteter Steinkreis umrandet von Granitbänken und mit einer großen Tafel in der Mitte als Treffpunkt für die Nachbarschaft an. Der Kreis symbolisiert als Ort des Zusammenkommens auch das Zusammenwachsen der umliegenden Kieze. Berliner Bürgerinnen und Bürger und insbesondere Anwohnerinnen des Parks wurden eng in die Entwicklung des neuen Geländes einbezogen. Auch Kinder und Jugendliche brachten gezielt ihre Wünsche in die Parkgestaltung ein. Die Gesamtkoordination und Realisierung der Mauerpark-Erweiterungsfläche übernahmen die Grün Berlin Stiftung für das Land Berlin und die federführende Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.



VON
7
AUF
15
HEKTAR
GESAMTFLÄCHE

Die Umgestaltung geht weiter

Der Plan für den 2020 eröffneten Erweiterungsteil fußt auf einem Entwurf des Landschaftsarchitekten Gustav Lange und entstand in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senats- und Bezirksverwaltungen sowie der „Bürgerwerkstatt Mauerpark-Fertigstellen“. BBS Landscape Engineering setzte die Planungen um.

Der Mauerpark und der anliegende Falkplatz entwickeln sich weiter: Bis 2027 soll das Gelände als grüne Oase auf Basis einer Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern noch mehr Aufenthaltsqualität erhalten: durch eine verbesserte Infrastruktur, mehr Parkmobiliar wie Bänke und Tische sowie Spielbereiche und eine schattenspendende Bepflanzung in den hinteren und seitlichen Parkbereichen. Zudem wird der Natur- und Artenschutz unter anderem durch eine vielfältige Pflanzenauswahl und geschützte Bereiche für Kleinsäuger und Insekten in den Vordergrund gerückt.

GRÜNE LUNGE UND TREFFPUNKT

Die direkt angrenzenden Quartiere im Prenzlauer Berg und Wedding zeichnen sich durch eine hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte aus. Diese Gebiete sind laut Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 zum Teil zwei- bis vierfach belastet. Daher war die Erweiterung des Geländes im Sinne der Umweltgerechtigkeit besonders wichtig. Der erweiterte Park bietet mehr Grün, verbessert durch die gepflanzten Bäume die Luft im Quartier und bietet Freiräume inmitten der dichten Bebauung im direkten Umfeld. Er wird, wie eine Umfrage im Auftrag der landeseigenen Grün Berlin GmbH zeigt, begeistert genutzt. 99 Prozent der Befragten sehen in dem zusätzlich geschaffenen Erholungsraum einen nachhaltigen Beitrag für ein lebenswertes Berlin. Besonders Familien aus den anliegenden Quartieren schätzen die zusätzlichen Spielplätze und Picknickmöglichkeiten.



GRÜNEF NEUKÖLLN/KREUZBERG

FRIEDHÖFE ALS GRÜNE ERHOLUNGSRÄUME

Friedhöfe sind nicht nur Trauer- und Erinnerungsorte. Sie sind zugleich grüne Oasen und für die Menschen in hochverdichteten Wohnbezirken willkommene Rückzugs- und Erholungsräume. In Nord-Neukölln und Kreuzberg wurden im Rahmen des Projekts „GrüneF - Grüne Nutzungen von Friedhofsflächen“ zusätzliche Freiflächen für die Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen. Diese waren an der Umgestaltung aktiv beteiligt und unterstützen den Evangelischen Friedhofsverband Berlin Stadtmitte (EvFBS) bei der Pflege und Unterhaltung der neu gewonnenen Naturräume. Dem EvFBS gehören 46 Friedhöfe in der Stadtmitte Berlins.

In einer ersten Phase wurden zwischen 2017 und 2019 in vier Modellprojekten 5,6 Hektar Friedhofsfläche in eine neue Nutzung überführt: Es entstanden Grünflächen zur Erholung, Räume für gemeinschaftliches Gärtnern und zur Naturerfahrung für Kinder. Dabei war es wesentlich, respektvoll mit den bestehenden Gräbern, den sie besuchenden Trauernden und der stellenweise nach wie vor aktiven Bestattungskultur umzugehen. Die grüne Nutzung musste sensibel in die Friedhofskultur und den Denkmalschutz integriert werden. Die Umnutzung wurde durch das Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

VIEL POTENZIAL FÜR NATUR UND MENSCHEN

Die Bestattungskultur befindet sich im Wandel, Urnenbeisetzungen nehmen zu, Erdbestattungen ab. In Berlin werden langfristig über 40 Prozent aller Friedhofsflächen nicht mehr für Bestattungen benötigt. Hieraus ergeben sich Potenziale, das Grün inmitten der Stadt vermehrt für die Erholung der Anwohnenden zur Verfügung zu stellen. Zudem sind Berlins Friedhöfe wichtige Nischen biologischer Vielfalt. Hier finden seltene oder gefährdete Vögel und Blumen Lebensräume, an denen es ihnen in der Stadt ansonsten mangelt. Die Grünflächen und alten Bäume dienen darüber hinaus dem Klimaschutz und bringen Abkühlung in sich aufheizenden Stadtvierteln.

Die vier GrüneF-Projekte setzten an mehrere Hebeln an, um Flächen für die grüne Nutzung zu gewinnen und sie entsprechend aufzuwerten.

Zum einen wurden die friedhofseigenen Wirtschaftshöfe auf dem St.-Simeon-Friedhof in Neukölln gebündelt, da dieser auch in Zukunft für Bestattungen benötigt wird. Hier entstand ein zentrales Gelände zum systematischen und ökologischen Kompostieren und für das Recycling von Materialien. Durch diese Optimierung der Anlagen wurden auf den anderen Friedhöfen Flächen frei, auf denen nun Natur entstehen kann - eine wesentliche Voraussetzung für die BENE-Förderung.



GRÜNEF NEUKÖLLN/KREUZBERG IM ÜBERBLICK



STANDORTE	Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Evangelischer Friedhofsverband Berlin Stadtmitte, Stattbau GmbH
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BENE); gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und des Landes Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2017 bis 2019
FINANZVOLUMEN	460.141 Euro

Hochbeete und ein Café

Auf dem Neuen St.-Jacobi-Friedhof, der 2019 als solcher für Bestattungen geschlossen wurde, gärtner nun auf einem Teil der neu ausgewiesenen 2,6 Hektar großen Freifläche Nachbarschaft und Aktive: Die einst am Moritzplatz gegründeten Prinzessinnengärten fanden hier eine neue Heimat. In dem Gemeinschaftsgarten entstanden mit ehrenamtlicher Unterstützung 60 Hochbeete und ein Acker. Ein Café im ehemaligen Blumenhaus ist zum neuen Treffpunkt geworden. Früher war hier der Drogenkonsum auf dem überwachsenen Gelände ein Problem, heute kommen wieder die Menschen aus den umliegenden Kiezen zusammen.

Chance, Natur zu entdecken

Es ist erklärtes Ziel, langfristig zwei Drittel des Neuen St.-Jacobi-Friedhofs trotz der Aufgabe als Begräbnisstätte als Park und Naturraum für die Nachbarschaft zu erhalten. Grüne Flächen werden hier dringend gebraucht. Das Gelände liegt im Schillerkiez, dessen Bewohnerschaft als sozial benachteiligt gilt. Die Kinderarmut liegt bei 57 Prozent. Das nahe gelegene Tempelhofer Feld bietet jüngeren Kindern wenig auf sie zugeschnittene Spielmöglichkeiten. Die Natur auf dem Neuen St.-Jacobi-Friedhof ist hingegen über 100 Jahre gewachsen. Hier gibt es die seltene Chance für die Jüngsten, echte Natur zu erfahren und zu entdecken. In Zusammenarbeit mit Vereinen und Initiativen sind Programme zur Umweltbildung für Kinder und Jugendliche entstanden. Auf dem Alten Luisenstädtischen Friedhof in Kreuzberg wurde eine rund drei Hektar große wild bewachsene Teilfläche zu einem Friedhofspark umgestaltet. Auf neu eingesäten Rasenwegen lässt sich das Gelände durchstreifen. 22 Linden wurden zusätzlich gepflanzt. Sitzgelegenheiten und ein neuer Begegnungsort unter einem Kirschbaum laden zum Verweilen ein.

Auch auf drei Berliner Friedhöfen in Wedding und Reinickendorf hat der EvFBS in einer nächsten Projektphase eine grüne Nutzung von Friedhofsflächen entwickelt.



Eine Teilfläche des Friedhofs St. Elisabeth II wird schrittweise zu einer gemeinschaftlich gepflegten Grünfläche umgestaltet, dort werden niedrigschwellige Umweltbildungsangebote für Kinder und Jugendliche angeboten. Eine Teilfläche des Friedhofs St. Paul an der Seestraße ist nun unter anderem ein grünes Klassenzimmer. Auf dem Dorotheenstädtischen Friedhof III in Reinickendorf wurden ein Wildbienen-Paradies und Erholungsorte für Besucherinnen und Besucher geschaffen.

GRÜNE NUTZUNG STATT VERSIEGELUNG

In den gleich mehrfach belasteten Bezirken verbessert die grüne Umnutzung der Friedhöfe das Angebot an Frei- und Grünflächen und damit auch Klima und Luftqualität in den angrenzenden Quartieren. Die Nachnutzung sichert den Erhalt der Natur auf umkämpften Flächen als Alternative zur Versiegelung und Bebauung. Durch gemeinsame Projekte wie Gemeinschaftsgärten und Pflanzaktionen wird zugleich der soziale Zusammenhalt im Bezirk gestärkt. Insofern setzt das GrüneF-Projekt an der Schnittstelle sozialer und ökologischer Themen an und verbessert die Aufenthalts- und Lebensqualität für alle Menschen in den Nachbarschaften.



AUERDREIECK FRIEDRICHSHAIN

EIN TREFFPUNKT FÜR DIE NACHBARSCHAFT

Ein grüner Treffpunkt für die Nachbarschaft, ein Hort der Ökologie, der auch noch für gutes Klima sorgt. Der im Oktober 2023 wiederöffnete Park Auerdreieck bringt für die Menschen in den angrenzenden Straßen in Friedrichshain eine neue Lebensqualität in ihren Alltag. Das Gelände liegt nördlich der Karl-Marx-Allee zwischen mehrgeschossigen, denkmalgeschützten Wohngebäuden. In dem dicht besiedelten Gebiet ist der Park für viele Anwohnerinnen und Anwohner ein wichtiger Naherholungsraum. Doch er war durch Übernutzung in die Jahre gekommen. Nun kann die Nachbarschaft in dem ökologisch aufgewerteten Gelände gemeinsam gärtnern, entspannen oder sich mit ihren Kindern auf dem komplett erneuerten Spiel- oder Bolzplatz oder an den Tischtennisplatten austoben. Die Entsiegelung und Neugestaltung der lange vernachlässigten Grünfläche hat deren Aufenthaltsqualität erheblich verbessert. Finanziert wurde die Umgestaltung des 15.000 Quadratmeter großen Auerdreiecks im Rahmen des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE), gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.

Umgesetzt wurde sie in enger Zusammenarbeit zwischen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

NACH ÖKOLOGISCHEN KRITERIEN SANIERT

Die Geschichte des Auerparks geht bis in die 1950er-Jahre zurück. Die öffentliche Grünanlage liegt inmitten einer Blockrandbebauung und erfreut sich großer Beliebtheit. In der Folge zeigten sich erhebliche Abnutzungserscheinungen, eine Sanierung und Renovierung war dringend notwendig. Seit November 2019 wurde der Park dann für insgesamt 2,48 Millionen Euro nach ökologischen Kriterien saniert. Dass dieser Prozess so zeitintensiv und die Summe höher als ursprünglich veranschlagt war, lag an dem komplizierten Untergrund der Fläche. Unter dem Auerdreieck verlaufen Rohre eines alten Heizleitungssystems. Die baufälligen ober- und unterirdischen Bauwerke dieses ehemaligen Fernwärmesystems wurden entfernt. Dadurch konnten neue Grünflächen erschlossen werden.

 AUERDREIECK FRIEDRICHSHAIN IM ÜBERBLICK	
STANDORT	Friedrichshain-Kreuzberg
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (BENE); gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und des Landes Berlin; Bezirk samt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
ZEITRAUM	2018 bis 2023
FINANZVOLUMEN	2.487.500 Euro

Die alten Pappeln blieben

In einem zweistufigen Beteiligungsverfahren brachte sich die Anwohnerschaft in die Umgestaltung ein. Sie machte sich unter anderem für den Erhalt des Altbaumbestandes stark, der in die Planung des Bolzplatzes integriert wurde. Überhaupt spielte das Thema Nachhaltigkeit für den Umbau eine zentrale Rolle: Alte Materialien flossen in den Bau von Sitzgelegenheiten ein, Zäune und Betonplatten wurden nicht entsorgt, sondern wieder verwendet. Dabei mussten die denkmalschutzrechtlichen Auflagen eingehalten werden. Die Eingangsbereiche und Wege wurden barrierefrei gestaltet.

Ein Raum für alle

Von Kleinkindern bis zu den Ältesten im Kiez finden nun alle hier Raum und Angebote, um in der Gemeinschaft die neu kreierte Naturfläche zu genießen. Für die Nachbarschaftsgärten wurden Flächen entsiegelt. Wo nötig wurde versickerungsfähiges Pflaster verlegt. Unter dem Motto „Essbares Berlin“ wachsen nun auch Sträucher mit Wildfrüchten sowie Esskastanien- und Walnussbäume im Auerdreieck. Ein Gehölz- und Blühsaum mit Wildpflanzen dient der Artenvielfalt.

Bei der Auswahl der neu gepflanzten Bäume und Sträucher spielte deren Klimaresilienz eine entscheidende Rolle: Sie müssen tief wurzeln, um sich im Zuge des Klimawandels in trockenen und heißer werdenden Sommern besser mit Grundwasser versorgen zu können. Zusätzlich wurde zur Bewässerung ein Tiefbrunnen gebohrt und Wasserleitungen wurden verlegt. Auf dem komplett neu gestalteten Spielplatz freuen sich die Kleinsten unter anderem über im Boden eingelassene Trampoline und vielseitige Geräte.

GUTE LUFT INMITTEN DICHTER BEBAUUNG

Friedrichshain-Kreuzberg ist der am dichtesten besiedelte Bezirk Berlins und zugleich jener mit der schlechtesten Grünflächenversorgung für seine Bewohnerinnen und Bewohner. Die ökologische Aufwertung der Grünanlage Auerdreieck bietet den Anwohnenden nun einen hochwertig gestalteten Erholungs- und Aufenthaltsraum vor ihrer Haustür. Das Auerdreieck bringt dem Quartier zugleich eine wichtige bioklimatische Entlastung und verbessert die Luftqualität.





GLEISDREIECK-PARK

MORGENS YOGA, ABENDS PICKNICK

Der Park am Gleisdreieck entstand in großen Teilen zwischen 2009 und 2013 als Ausgleich für die Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz in den 1990er-Jahren, der große Frei- und Grünflächen zum Opfer fielen. Es war stadtplanerisches Glück, dass unweit davon eine weitläufige Brachfläche am Gleisdreieck für eine Umgestaltung in einen innerstädtischen Park zur Verfügung stand.

Vor dem Zweiten Weltkrieg befanden sich hier zahlreiche Gleise für den Personen- und Güterverkehr zum Anhalter und Potsdamer Bahnhof. Der Name Gleisdreieck weist darauf hin, dass einst oberhalb des Gleisgewirrs die Züge der Hochbahn in einem Dreieck fuhren. Mit der weitgehenden Zerstörung des Anhalter und des Potsdamer Bahnhofs im Zweiten Weltkrieg blieb das Gelände nach der Teilung Berlins für Jahrzehnte sich selbst überlassen.

Der sich nun dort über circa 30 Hektar erstreckende Park am Gleisdreieck ist in den Ostpark und den Westpark unterteilt. Südlich schließt sich direkt der Dora-Duncker-Park (ehemals Flaschenhalspark) an, der durch fünf denkmalgerecht sanierte Brücken über die Yorckstraße mit dem Park am Gleisdreieck verbunden ist. Die biologische Vielfalt, die sich im jahrzehntelangen Dornröschenschlaf entwickelte, wurde in das Konzept des Parks integriert. Es entstand eine Symbiose aus Stadtwildnis, in der auch Kinder Natur erleben können, und gestalteten Flächen mit vielfältigen Freizeitangeboten wie Spiel- und Sportplätzen. Über den Tag hinweg wird der Park von den unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen genutzt – morgens zum Yoga und Samba, abends für Treffen unter Freundinnen und Freunden. Der Blick über die weiten Grünflächen bietet Entspannung inmitten der dicht bebauten umliegenden Kieze.

WILDWUCHS UND SPIELPLATZ

Wie so häufig in Berlin ist dies ein geschichtsträchtiger Ort: Während der Zeit des Nationalsozialismus wurden vom nahegelegenen Anhalter Bahnhof aus Tausende Jüdinnen und Juden in Vernichtungslager deportiert. Von hier aus fuhr aber auch Ende 1938 der erste Kindertransport mit jüdischen Kindern ins rettende London. Nach der weitgehenden Zerstörung des Bahnhofsgebäudes und der weitläufigen Gleisanlagen überzog wildes Grün die Fläche. Hier wuchsen auf 63 Hektar Hunderte Pflanzenarten, Robinien- und Birkenwälder. Die Artenvielfalt im Park ist deshalb so einzigartig, weil viele der hier wachsenden Pflanzenarten einst auf den hier haltenden Zügen einreisten und sesshaft wurden. Das Ergebnis ist eine Mischung aus Berliner Pflanzen und Exoten.

Der Park ist ein seltenes Beispiel für die Schaffung neuer Grünflächen im Innenstadtring. Bereits in den 1970er-Jahren formulierten Anwohnende erste Ideen für die Entwicklung der Fläche als Grünanlage. Eine Bürgerinitiative setzte sich ab 1991 dafür ein, dass Pläne, die Autobahn Westtangente durch das Gebiet zu führen, aufgegeben wurden. 1997 wurde erstmals ein Konzept zur Parkentwicklung vorgestellt, 2005 dann ein Wettbewerb vorbereitet, den 2006 das Landschaftsarchitekturbüro Atelier Loidl gewann. Die wilde Stadtnatur blieb und wurde in ein Konzept integriert, das vielfältigen Ansprüchen gerecht wird. Bürgerinitiativen und Quartiersräte waren in einer „Projektbegleitenden Arbeitsgruppe“ in allen Planungsphasen eng eingebunden und setzten unter anderem die Einrichtung eines Naturerfahrungsraumes für Kinder durch. Im Laufe der Parkgestaltung wurden rund 950 Bäume und Sträucher im Ostpark sowie 810 Bäume und Sträucher im Westpark neu angepflanzt.

GLEISDREIECK-PARK IM ÜBERBLICK

STANDORT	Friedrichshain-Kreuzberg/Tempelhof-Schöneberg/Dora-Duncker-Park
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Grün Berlin GmbH; Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Finanzierung durch: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Land Berlin, Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, Drittmittel
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
ZEITRAUM	2009 bis 2013
FINANZVOLUMEN	18 Millionen Euro (Quelle: Grün Berlin GmbH)

1.300 Quadratmeter Skatepark

Der Park vernetzt Habitate vom Tiergarten bis zum Schöneberger Südgelände. Viele Bürgerinnen und Bürger brachten ihre Ideen in die Gestaltung ein. Der östliche Teil des Parks wurde im September 2011 eröffnet, im Mai 2013 folgte die Eröffnung des Westparks, der den Park am Gleisdreieck komplett machte. Seither bietet kaum ein Berliner Park eine derartige Vielfalt: weitläufige Rasen- und Wiesenflächen für den Sport wie die Kreuzberger Wiese zum Toben für Kinder oder das Picknick am Abend oder an Wochenenden, eine Vielzahl an kreativen Spiel- und Sportplätzen für jede Altersgruppe, darunter ein 1.300 Quadratmeter großer Skatepark, Tischtennisplatten, Beachvolleyballfelder, und einen Naturerfahrungsraum, der Kinder in Kontakt mit Stadtnatur und biologischer Vielfalt bringt. Da die Vegetation sich hier über viele Jahre ungestört entwickeln konnte, war das Gelände des Parks am Gleisdreieck prädestiniert für solche Bereiche.

Sichtbare Vergangenheit

Der Park versteckt seine Vergangenheit nicht, auch das ist Teil seines Charmes. Vor allem im Ostpark und im direkt angrenzenden Dora-Duncker-Park zwischen Yorckstraße und Monumentenbrücke im Bezirk Tempelhof-Schöneberg finden sich Spuren der Vergangenheit in Form alter Bahngleise, Signalanlagen und Prellböcke. Auf einem durchgängigen Wegesystem, dem Nord-Süd-Grünzug, kann man zu Fuß oder auf dem Rad vom Naturpark Südgelände durch den Park am Gleisdreieck bis zum Tiergarten nach Mitte gelangen. Insofern bietet das weitläufige Gelände auch vielen Tausend Berlinerinnen und Berlinern Freiraum und Natur auf ihren täglichen Wegen durch die ansonsten dicht bebauten Kieze. Und für alle, die es nicht eilig haben, laden lange Holzbänke zum Ausruhen ein. Erholung und Naturschutz – beides findet hier Platz, in einer einzigartigen Verknüpfung.



Für seine gestalterische Qualität wurde der Park am Gleisdreieck gleich mehrfach ausgezeichnet: mit dem Architekturpreis Berlin 2013, dem Sonderpreis Deutscher Städtebau 2014 und dem Deutschen Landschaftsarchitektur-Preis 2015.

DIE GRÜNE LUNGE

Der Park am Gleisdreieck wird von Einheimischen und Touristinnen und Touristen gleichermaßen geschätzt. Er hat die Grünflächenversorgung in Kreuzberg und Schöneberg erheblich verbessert. Aus allen umliegenden Kiezen nutzen Menschen den Park vom frühen Morgen bis in die Nacht zu unterschiedlichsten Zwecken. Viele von ihnen leben in der näheren Umgebung in zwei- bis vierfach belasteten Quartieren. Sie können den Park zum Ausgleich rasch erreichen. Die Entwicklung des Parks wird weiterhin von einem gewählten Gremium begleitet, dem sogenannten Nutzer*innenbeirat. Er setzt die Bürgerbeteiligung aus der Planungszeit fort und besteht aus Bürgervertreterinnen und -vertretern, Anrainerinnen und Anrainern, wichtigen Akteurinnen und Akteuren, Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und der Grün Berlin GmbH.

NEMO – NATURERLEBEN MOBIL UND DIE NATURBEGLEITER*

STADTNATUR FÜR ALLE!

Kann man Farbe fühlen? Gehen Bäume auch auf die Toilette? Und was beweist das Spülmittel-Experiment? Mit „Nemo – Naturerleben mobil“ tauchen Grundschulklassen und Hortgruppen in das Abenteuer Stadtnatur ein und finden Antworten auf diese und viele andere spannende Fragen – und das gleich im Park nebenan. Mit kleinen Experimenten, kreativer Gruppenarbeit, interaktiven Spielen und naturwissenschaftlicher Pionierarbeit erforschen und entdecken die Kinder die Geheimnisse von Natur, Umwelt und Klima in ihrer eigenen Nachbarschaft.

Einfacher geht's kaum:

Entdecken und Forschen im eigenen Kiez

Die Veranstaltungen mit den Nemo-Pädagoginnen und -Pädagogen finden in allen Berliner Bezirken statt. Für das Naturerlebnis ist keine Anfahrt nötig, da die Parks und Grünflächen in der näheren Umgebung als Freiluft-Labor genutzt werden. Die 120-, 180- oder 240-minütigen Nemo-Angebote können von Lehrkräften und Erzieherinnen und Erziehern online unter www.nemo-berlin.de gebucht werden. Abgestimmt mit den Inhalten und Kompetenzziele des Berliner Rahmenlehrplans sind Nemo-Veranstaltungen eine anerkannte Ergänzung für den Grundschulunterricht. Mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie besteht eine enge Kooperation.

Dort hingehen, wo es am nötigsten ist

Kinder in mehrfach belasteten Wohngebieten finden weniger Zugang zu städtischen Grünflächen. Mit Hilfe des Umweltgerechtigkeitsatlas Berlin kann das Nemo-Team diese Gebiete schnell identifizieren, auf Schulen vor Ort direkt zugehen und das Angebot vorstellen. Aber auch Erwachsene sind eine wichtige Zielgruppe, um für Natur zu begeistern. Mit einem weiteren Programm (**die naturbegleiter***) ermöglicht die Stiftung Naturschutz Berlin Menschen, die in mehrfach belasteten Stadtteilen leben, ein niedrigschwelliges Naturerleben.

Neue Zielgruppen für die Stadtnatur begeistern

Die Naturbegleiterinnen und Naturbegleiter bieten zielgruppenangepasste Angebote in möglichst anregendem öffentlichen Grün speziell für stark belastete Zielgruppen an. So können diese in der wohnortnahen Natur dabei unterstützt werden, wieder ihre „Batterien aufzuladen“, und Entlastung und Erholung erfahren. Die Naturbegleiterinnen und Naturbegleiter leisten so einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Wohlbefindens und zur Stärkung der physischen, sozialen wie psychischen Gesundheit sonst eher naturferner Menschen.

Das Projekt konzentriert sich auf bisher wenig in der Umweltbildung beachtete und teilweise schwer zugängliche Zielgruppen.

Dazu gehören zum Beispiel Menschen mit Fluchterfahrung, Ausgrenzungserfahrungen oder mit Einschränkungen, ältere Menschen, pflegende Angehörige oder belastete Familien. Die im Umweltgerechtigkeitsatlas ausgewiesenen Gebiete mit Mehrfachbelastungen, vor allem bezüglich Grünflächenversorgung und sozialer Benachteiligung, werden von den Naturbegleiterinnen und Naturbegleitern besonders in den Fokus genommen.

Der Schwerpunkt der Angebote liegt dabei auf offenen Erfahrungen und Begegnungen in der Natur, spielerischer Naturerfahrung und naturbetonter Achtsamkeit. Die Naturbegleiterinnen und Naturbegleiter ermöglichen durch Selbstwirksamkeitserfahrungen in der entlastenden Umgebung Natur unterschiedliche Impulse, die Spaß machen – offen, partizipativ und auf Augenhöhe. Die Teilnehmenden sammeln wohlthuende Erfahrungen auf emotionaler, körperlicher und sozialer Ebene, erfahren Halt und Orientierung in Zeit und Raum und können an schöne Erinnerungen anknüpfen.

Die Naturbegleiterinnen und Naturbegleiter verfolgen einen integrativen Ansatz und arbeiten an der Schnittstelle von Umweltbildung, Sozialer Arbeit und Gesundheitsförderung. Um verschiedene Menschen in herausfordernden Lebenslagen gut zu erreichen, schließt sich die Stiftung Naturschutz Berlin mit Einrichtungen der Jugend-, Familien-, Senioren- und Sozialarbeit zusammen. Die Kooperationspartner buchen die kostenlosen Naturbegleitungen über die Homepage www.dienaturbegleiter.de.

NATURERFAHRUNGEN IN DER STADT ERMÖGLICHEN

Die Stiftung Naturschutz Berlin setzt sich für ein artenreiches, vielfältiges Berlin ein und engagiert sich auch in der Umweltbildung. Dabei ist die Förderung von positiven Naturkontakten besonders wichtig, weil sie sich stark auf unser Verhältnis zur Natur und auf unsere Gesundheit und unser Wohlbefinden auswirken. Da Natur nicht für alle im gleichen Maße erreichbar ist, legt die Stiftung großen Wert auf Umweltbildungsangebote, die allen Bürgerinnen und Bürgern Zugang zu Berlins Natur schaffen. Besonders wichtig sind die Angebote in den stark verdichteten Innenstadtbereichen. Hier leben Menschen, die Mehrfachbelastungen gemäß dem Umweltgerechtigkeitsatlas ausgesetzt sind und in ihrem Lebensalltag seltener von den positiven Effekten der Stadtnatur profitieren können.

Die Projekte **Nemo – Naturerleben mobil** und die **naturbegleiter*** bestehen seit 2019 und werden im Rahmen der institutionellen Förderung der Stiftung Naturschutz Berlin von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt finanziert.



34.500
SCHÜLERINNEN UND
SCHÜLER BEI NEMO



2.000
TEILNEHMENDE BEI
DIE NATURBEGLEITER*



Susanne Jeran, Stiftung Naturschutz Berlin



<input checked="" type="checkbox"/> JOB POINT NEUKÖLLN IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Neukölln, Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Gesellschaft für Bildung und Teilhabe (GesBiT)
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung
ZEITRAUM	Seit 2002
FÖRDERVOLUMEN	Circa 1,9 Millionen Euro (2022 bis 2023)

JOB POINT NEUKÖLLN

NIEDRIGSCHWEL- LIG ZUM JOB

Unkomplizierte Hilfe bei der Jobsuche, ohne bürokratische Hemmschwellen und wenn gewünscht auch anonym: Nach diesem Motto unterstützt der vom Land Berlin geförderte JOB POINT Berlin mit seinen drei Standorten Arbeitssuchende. 2002 eröffnete der erste JOB POINT in Berlin-Neukölln. 2013 folgten zwei weitere Standorte in Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf. Die drei JOB-POINT-Standorte sind regional verankert, verfolgen aber mit ihren Angeboten einen gesamtstädtischen Ansatz.

Ziel der jeweiligen Teams ist es, durch umfassende und individuelle Beratungs- und Hilfsangebote Menschen bei der Integration in den Arbeitsmarkt zu unterstützen. Damit soll gezielt soziale Benachteiligung in den Bezirken verringert werden. Die Ladenlokale liegen zentral und sind gut erreichbar. Dort können sich alle, die Arbeit oder auch Mitarbeitende suchen, an Werktagen persönlich ohne Termin beraten lassen – auf Deutsch, Englisch, Spanisch, Arabisch, Türkisch und Italienisch.

In Workshops und Einzelberatungen geben die Teams Tipps und helfen den Ratsuchenden, persönliche Hürden auf dem Weg zum Job zu überwinden. Zudem können Arbeitssuchende und Arbeitgeber mit offenen Stellen hier unbürokratisch miteinander in Kontakt treten. Zu diesem Zweck veranstaltet der JOB POINT Berlin auch Veranstaltungen wie Jobmessen oder Branchentage, bei denen sich Arbeitssuchende und Arbeitgebende direkt kennenlernen können.

HILFE ZUR SELBSTHILFE

Menschen, die in einem Viertel leben, das in einem hohen Maße von Armut und Arbeitslosigkeit betroffen ist, haben es aufgrund ihrer Herkunft und ihrer Biografie häufig schwerer, im Arbeitsmarkt Fuß zu fassen. Mit seinem niedrigschwelligen Angebot leistet der JOB POINT Berlin gezielt Hilfe, um ihre Chancen auf einen Einstieg oder Wiedereinstieg ins Berufsleben deutlich zu erhöhen. Das Team will auch Menschen erreichen, die selbstständig nicht bei der Jobsuche aktiv werden können, da sie auf Unterstützung im Bewerbungsprozess angewiesen sind. Die Mitarbeitenden setzen bei den Herausforderungen jedes einzelnen Ratsuchenden an und verknüpfen sie mit den passenden Angeboten. Das Projekt setzt auf „Hilfe zur Selbsthilfe“ und individuelle Förderung. In den Ladenlokalen gibt es Computerarbeitsplätze, Kopierer, Stellenangebote, Bewerbungsvorlagen und vor allem Mitarbeitende, die für alle Fragen rund um die Jobsuche direkt zur Verfügung stehen.

Auch Unternehmen profitieren

Der JOB POINT Berlin will Menschen in ihrer Entscheidungsfindung ermutigen sowie die individuellen Chancen jeder und jedes Einzelnen ausloten und verbessern. Wo stehen sie, wo möchten sie hin, welche Hilfe benötigen sie und was wünschen sie sich auf diesem Weg? Das Team setzt auf Kommunikation auf Augenhöhe und die Wertschätzung der individuellen Lebenssituation. Falls gewünscht, wird direkt vor Ort der Erstkontakt zu einem potenziellen Arbeitgeber aufgenommen. Die Mitarbeitenden helfen bei der Erstellung der Bewerbungsunterlagen und beraten und coachen die Besucherinnen und Besucher auf ihrem Weg in einen Job. Unternehmen schätzen wiederum die schnellen und unbürokratischen Dienstleistungen bei der Gewinnung von Mitarbeitenden.

Offene Stellen aus allen Bereichen

Die Zahlen belegen den Erfolg des Angebots: 2022 besetzte der JOB POINT Berlin an seinen drei Standorten 9.963 Stellen und führte insgesamt 3.162 Bewerbungsberatungen durch. Über 33.800 Menschen besuchten die drei Ladenlokale. Über 15.200 offene Stellen wurden über Stellwände und das Internetportal beworben. Das Spektrum reichte von Ausbildungsplätzen über Jobs für Geringqualifizierte bis hin zu Angeboten für Akademikerinnen und Akademiker.

SOZIALE TEILHABE DURCH ARBEIT

Der älteste JOB POINT in Neukölln liegt in Berlins Bezirk mit der höchsten Arbeitslosenquote (August 2023: 14 Prozent). Hier ist zugleich die Belastung durch Umwelt- und Sozialfaktoren besonders hoch. Das JOB-POINT-Ladenlokal an der Karl-Marx-Straße wirkt in diesem Umfeld mit seinem Angebot gezielt der sozialen Benachteiligung der Menschen in diesem Bezirk entgegen.





BILDUNGS- UND TEILHABEPAKET – BERATUNGSSTELLE

TEILHABE FÜR ALLE

Kein Geld für Schulhefte und Stifte, den Schulausflug oder für den Sportverein? Die soziale und kulturelle Teilhabe von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Berlin soll nicht vom finanziellen Hintergrund der Eltern abhängen. Hier setzt das Bildungs- und Teilhabepaket (BuT) an. Es umfasst zahlreiche Leistungen und Ansprüche, die darauf abzielen, die Bildungschancen von Kindern zu erhöhen und ihnen zu ermöglichen, an sozialen und kulturellen Aktivitäten wie Klassenfahrten, Schwimm- oder Musikunterricht teilzunehmen. Anspruchsberechtigt sind Kinder und Jugendliche aus Familien, die Bürgergeld, Sozialhilfe, Kindergeld, Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz bekommen. Damit die Berechtigten über die Unterstützung informiert sind und die Leistungen auch in Anspruch genommen werden, gibt es die BuT-Beratung. Dort können Eltern sich telefonisch auf Arabisch, Deutsch, Englisch, Russisch und Türkisch helfen lassen. Zusätzlich sind alle Informationen in diesen Sprachen auf der Website abrufbar.

NACHHILFE, GITARRE LERNEN ODER AUF KLASSENFABRT

Das Bildungs- und Teilhabepaket (BuT) gibt es deutschlandweit seit 2011. Doch viele Eltern wissen nicht, dass sie Anspruch auf Unterstützung haben oder wie sie diese beantragen. Für sie ist die von der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung kofinanzierte BuT-Beratung ein wichtiger Anlaufpunkt. Sie hilft bei den für manche schwierig zu bewältigenden Antragsprozessen. Über die Beratungsstelle erfahren Eltern auch, wie sie den berlinpass-BuT bekommen können.

Die BuT-Beratung will sicherstellen, dass die betroffenen Kinder sowohl eine adäquate Unterstützung in der Schule erhalten als auch an wichtigen sozialen und kulturellen Aktivitäten teilhaben können. Sie sollen wie Kinder aus einkommensstärkeren Familien auch im Verein Fußball spielen, Gitarre lernen oder mit der eigenen Klasse für einige Tage aufs Land fahren können.

BILDUNGS- UND TEILHABEPAKET – BERATUNGSSTELLE IM ÜBERBLICK

STANDORTE	Gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Viva Equality (Beratungsstelle)
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung
ZEITRAUM	Seit September 2022
FINANZVOLUMEN	2022 (September bis Dezember): 94.271 Euro 2023: 196.734 Euro (geplant)

Doch die Kosten für diese Aktivitäten sind von zahlreichen Alleinerziehenden und auch Elternpaaren kaum zu stemmen. Hier springt das BuT ein.

Es übernimmt zum Beispiel die Kosten für Tagesausflüge und Klassenfahrten. Für den Kauf von Stiften, Heften und Schulbedarf gibt es zweimal im Jahr einen Zuschuss von insgesamt 174 Euro (Stand September 2023). Kinder, die Unterstützung benötigen, können kostenlos an einer von den Schulen organisierten Lernförderung teilnehmen – wenn diese zum Erreichen der Lernziele notwendig ist. In der Regel findet diese Lernförderung in der Schule des Kindes statt und wird von ihr auch organisiert. Ansonsten kann von der Schule ein externer Anbieter/eine externe Anbieterin gesucht werden. Lernförderung wird auch aus anderen Gründen genehmigt, zum Beispiel für Schülerinnen und Schüler, die die allgemeine Hochschulreife anstreben und dafür in den relevanten Fächern zusätzliche Lernförderung benötigen, um die Bedingungen für den Übergang in die gymnasiale Oberstufe zu erfüllen.

Möglichst unbürokratisch

Sportliche und kulturelle Freizeitaktivitäten und auch die Mitgliedschaft im Verein oder Fitnessstudio werden mit einem festen Betrag von 15 Euro pro Monat bezuschusst. Jährlich 150 Euro können zusätzlich abgerufen werden, um sich zum Beispiel ein Instrument zu leihen oder Ausrüstungsgegenstände anzuschaffen. Hierfür müssen Nachweise eingereicht werden. In diesem Bereich enden die Zuschüsse mit dem 18. Geburtstag. Die Förderungen sollen unbürokratisch Wege in gemeinsame Sport- und Freizeitaktivitäten eröffnen. Darüber hinaus gewährt der berlinpass-BuT auch ermäßigten oder kostenlosen Eintritt ins Schwimmbad, ins Museum, in den Tierpark oder Zoo.

Von Geburt an

Die Förderung durch das BuT beginnt mit der Geburt. Anspruchsberechtigte können die BuT-Leistungen zum Beispiel für Babyschwimmen- oder Prager Eltern-Kind-Programm-Kurse nutzen. Für anspruchsberechtigte Kita-Kinder übernimmt das BuT den Eigenanteil für das Mittagessen und ab der 7. Klasse die Kosten für das gemeinsame Mittagessen. Von der 1. bis zur 6. Klasse erhalten alle Berliner Grundschulkindern ohnehin generell ein freies Essen in der Schule, müssen dies also nicht beantragen. Ebenso können alle Kinder und Jugendlichen, die im Besitz eines gültigen Schülerausweises sind, ein kostenloses Ticket für den öffentlichen Nahverkehr beantragen. Insofern sind auch hier keine weiteren Bezuschussungen durch das BuT notwendig.

SOZIALER BENACHTEILIGUNG ENTGEGENWIRKENFAHRT

Durch das regelmäßige Monitoring Soziale Stadtentwicklung, dessen Ergebnisse in den Umweltgerechtigkeitsatlas einfließen, ist bekannt, in welchen Berliner Bezirken Menschen besonders unter Kinderarmut, Arbeitslosigkeit und einem hohen Anteil von Transferleistungen leiden. Häufig sind diese sozial benachteiligten Bezirke und Quartiere zusätzlich mit anderen Umweltindikatoren wie Lärm und Luft belastet. Das Bildungs- und Teilhabepaket sorgt in diesem Kontext mit Hebeln am sozialen Indikator zumindest für eine gerechte Teilhabe von Kindern und Jugendlichen am schulischen und außerschulischen Leben.

Die Kontaktdaten und Öffnungszeiten der BuT-Beratung sind unter www.but-beratung.de zu finden.



Das Projekt „KlimaWerkstatt“ ist Teil des Berliner Bündnis für Wirtschaft und Arbeit in Spandau.

BERLINER BÜNDNIS FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, FALLBEISPIEL SPANDAU

TEILHABE FÜR ALLE

Bezirkliche Bündnisse für Wirtschaft und Arbeit (BBWA) gibt es seit 1999 in allen Berliner Bezirken, so auch in Spandau, dem größten Industriestandort der Stadt. Hier befinden sich neben den Industrie- und Werksanlagen der Siemensstadt auch die BMW-Motorradherstellung sowie zahlreiche weitere Betriebe und Einzelhändler und Einzelhändlerinnen. Zugleich leben hier Menschen aus unterschiedlichsten Nationen, Religionen und sozialen Hintergründen zusammen. Das Bezirkliche Bündnis für Wirtschaft und Arbeit hat zum Ziel, allen Spandauerinnen und Spandauern eine gleichberechtigte Teilhabe und aktive Mitwirkung am Arbeitsmarkt zu ermöglichen. In der aktuellen Förderperiode dient das neue Förderinstrument Lokal-Sozial-Innovativ (LSI) der sozialen Integration von Menschen, die von Armut und sozialer Ausgrenzung und Benachteiligung bedroht sind. Hierfür werden niederschwellige Angebote geschaffen, welche die Befähigungen und Kompetenzen erhöhen, um neue Beschäftigungschancen zu erhalten. Damit sollen insbesondere die bisher ungenutzten Potenziale der hier Lebenden für die lokalen Betriebe besser genutzt werden. Dahinter steht neben der Wirtschaftsförderung letztendlich das Ziel, durch die Integration aller sozialen Gruppen in den Arbeitsmarkt den Zusammenhalt im Bezirk zu stärken und gesellschaftlichen Spannungen entgegenzuwirken.

Im BBWA arbeiten Wirtschaftsakteure und Wirtschaftsakteurinnen eng und erfolgreich mit lokalen Akteuren und Akteurinnen aus Politik, Verwaltung und Sozialpartnerschaften zusammen. In der Steuerungsrunde entscheiden der ihr vorsitzende Bezirksbürgermeister/die ihr vorsitzende Bürgermeisterin sowie Vertreterinnen und Vertreter des Bezirks, der Arbeitsagentur, des Jobcenters, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft gemeinsam über die Projekte. In jedem Bezirk wird ein Bündnis von der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung gefördert.

LOKAL, SOZIAL, INNOVATIV

Das Spandauer Bezirkliche Bündnis für Wirtschaft und Arbeit hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Projekten initiiert, finanziert und begleitet. Zwei Beispiele: „Kinderheld*innen für Spandau“ – das Projekt sollte arbeitssuchenden und nicht erwerbstätigen Menschen einen Einblick in das Berufsfeld der frühkindlichen Bildung ermöglichen und sie für dieses begeistern (471.686,79 Euro). „In drei Akten zurück ins Leben“ – dieses Projekt setzte sich zum Ziel, arbeits- und erwerbslose Menschen aus Spandau durch Theaterarbeit in Beschäftigung zu integrieren (489.263,98 Euro). Es entstanden neue Arbeitsplätze für Menschen mit Beeinträchtigungen auf dem ersten Arbeitsmarkt.

<input checked="" type="checkbox"/> BERLINER BÜNDNIS FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, FALLBEISPIEL SPANDAU IM ÜBERBLICK	
STANDORTE	Spandau, gesamtstädtisch
PROJEKTRÄGER/ PROJEKTRÄGERIN	Bezirksamt Spandau von Berlin, BBWA
FÖRDERMITTELGEBER/ FÖRDERMITTELGEBERIN	Land Berlin, Europäische Union (ESF+, EFRE)
ZUSTÄNDIGE VERWALTUNG	Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung; Bezirksamt Spandau von Berlin, Geschäftsstelle BBWA/Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
ZEITRAUM	Derzeitige Förderperiode: 2021 bis 2027
FINANZVOLUMEN	„Kinderheld*innen für Spandau“: 471.686,79 Euro, „In drei Akten zurück ins Leben“: 489.263,98 Euro, „KlimaWerkstatt“: nicht verfügbar

Nicht zuletzt schafft das Bündnis mit seinen Vernetzungen neue Kontakte zwischen allen Beteiligten, die auf vielen Ebenen nützlich sind. Dabei arbeitet es in drei Handlungsfeldern: Neben der Förderung der lokalen Wirtschaft sind es Themen wie Beschäftigung, soziale Integration und Nachbarschaft sowie Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Aus dem dritten Schwerpunkt entstand 2013 unter anderem die „KlimaWerkstatt“ Spandau. Sie ist eine zentrale Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger, Umwelt- und Klimainitiativen und die regionale Wirtschaft in der Spandauer Altstadt. Die „KlimaWerkstatt“ wurde aus den BBWA-Mitteln als Projekt evaluiert und aufgebaut. Sie wird von der Stabsstelle für Nachhaltigkeit und Klimaschutz des Bezirksamts Spandau betrieben.

Wohin das Geld und die Ressourcen fließen, entscheiden die Akteurinnen und Akteure gemeinsam. Die Steuerungsrunde setzt die Förderschwerpunkte im Aktionsplan, trifft die Auswahl aus den eingereichten Projektvorschlägen und begleitet sie in der Umsetzung: Sie vernetzt die Beteiligten im Bezirk, bündelt die finanziellen Ressourcen und die Öffentlichkeitsarbeit.

Zusammenhalt durch Integration

Der Aktionsplan für die Förderperiode 2021 bis 2027 hat sich zum Ziel gesetzt, die gesellschaftliche Vielfalt der Spandauer Bevölkerung so gut wie möglich für den lokalen Arbeitsmarkt zu erschließen. Durch die stärkere Integration von Gruppen wie alleinerziehenden Müttern, Migrantinnen und Migranten oder Menschen mit Behinderungen in den Arbeitsmarkt will der Bezirk dem Fachkräftemangel entgegenwirken und das Zusammenleben stärken. In Spandau leiden insbesondere die Gesundheitsbranche, das Handwerk, das Hotel- und Gaststättengewerbe und der Tourismus unter einem Mangel an Arbeitskräften. Das BBWA will den Betrieben unter anderem dabei helfen, potenzielle Bewerberinnen und Bewerber zielgruppengerecht anzusprechen.

EU erfahrbar machen

Das Bündnis macht die Fördermöglichkeiten der Europäischen Union auf kommunaler Ebene erlebbar und stärkt so die positive Wahrnehmung der ansonsten für viele so abstrakten EU. In der Förderperiode 2021 bis 2027 fließen unter anderem Mittel aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF+) für das Förderinstrument LSI und aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für das Förderinstrument WDM (Wirtschaftsdienliche Maßnahmen) in das Bezirkliche Bündnis. Dadurch werden die politischen Ziele auf lokaler Ebene umgesetzt.

VIELE HEBEL - EIN ZIEL

Mit seiner Vernetzungs- und Finanzierungsarbeit stärkt das Bezirkliche Bündnis für Wirtschaft und Arbeit die ökonomische und damit auch soziale Teilhabe von Menschen im Bezirk. Laut dem Gesundheits- und Sozialindex 2022 ist Spandau gleich hinter Neukölln Berlins Bezirk mit der höchsten Arbeitslosenquote und dem höchsten Anteil an Sozialleistungsempfängerinnen und -empfängern. Sie sind eine wichtige Zielgruppe des BBWA: Die Verzahnung der lokalen Wirtschaft mit gesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren erreicht zielgenau jene in Spandau Lebenden, die Unterstützung bei der Integration in den Arbeitsmarkt und das gesellschaftliche Leben benötigen.

RESSORTÜBERGREIFENDE GEMEINSCHAFTSINITIATIVE

Projektbezogenes Interview mit der Projektverantwortlichen Tina Hilbert



Tina Hilbert

ist Stadtgeografin und koordiniert von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen aus die Arbeit der Initiative. Die Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/22 liefert für diese wichtige Informationen.

Was verbirgt sich hinter der Gemeinschaftsinitiative?

Die sozialen Chancen sind in Berlin sehr ungleich verteilt und konzentrieren sich lokal. Die Gemeinschaftsinitiative wurde gegründet, um die Zusammenarbeit aller Senatsverwaltungen zur Stärkung sozial benachteiligter Quartiere besser zu koordinieren und zu bündeln. Wir möchten leistungsfähige Infrastrukturen und sozio-integrative Angebote schaffen, die möglichst offen und inklusiv für die Menschen vor Ort sind. Unter anderem helfen wir dabei, die aus Landesmitteln finanzierten Förderprogramme und Maßnahmen besser aufeinander abzustimmen und sie entsprechend auszustatten.

Welche Rolle spielt dafür die Berliner Umweltgerechtigkeitskarte*?

Unser Fokus liegt auf den Daten des Monitorings Soziale Stadt, die ja auch in die Umweltgerechtigkeitskarte einfließen. Diese zeigt uns darüber hinaus, durch welche anderen Umweltindikatoren die Quartiere zusätzlich belastet sind, das ist eine wichtige Information. Zusätzlich greifen wir noch auf die Daten aus dem Gesundheits- und Sozialstrukturatlas und der Lernmittelbefreiung zurück. In der Verknüpfung wird deutlich, in welchen Vierteln Unterstützung besonders notwendig ist. Das deckt sich am Ende stark mit den Befunden der Umweltgerechtigkeitskarte.

Wo liegen räumlich die Schwerpunkte der Gemeinschaftsinitiative?

Wir haben aus den vorhandenen Daten 13 Handlungsräume bestimmt. Sie sind über die gesamte Stadt verteilt: Sie liegen in den Großsiedlungen von der Heerstraße im Westen bis nach Hellersdorf im Osten, von Gropiusstadt im Süden bis zum Märkischen Viertel im Norden, aber auch in den stark verdichteten Gebieten in Moabit, Kreuzberg und Neukölln. Ihnen ist gemeinsam, dass sie allesamt Unterstützung benötigen. Die 32 Quartiersmanagementgebiete liegen alle in diesen Handlungsräumen. Dort leben 800.000 Menschen, das sind rund 20 Prozent aller Berlinerinnen und Berliner.

In welcher Beziehung stehen Quartiersmanagement und Gemeinschaftsinitiative?

Das Quartiersmanagement leistet in den Bezirken seit 1999 sehr wertvolle Arbeit, aber die hat Grenzen: Zum einen gibt es Vorgaben des Bundes, dass für die Quartiersverfahren eine maximale Förderdauer von 15 Jahren angestrebt wird. Aber die Probleme enden ja dann nicht. Die Gemeinschaftsinitiative bemüht sich um eine Verstärkung der notwendigen Finanzierung und Arbeit. Und sie holt alle ins Boot. Stadtentwicklung in sozial benachteiligten Quartieren ist eine ressortübergreifende, gesamtstädtische Aufgabe. Im Rahmen der Initiative sitzen die Staatssekretärinnen und -sekretäre aller Berliner Senatsverwaltungen an einem Tisch, um die soziale Benachteiligung in den Bezirken strategisch zu bekämpfen. Wir werfen einen gesamtstädtischen Blick auf die Handlungsräume und wirken auch wie ein Scharnier zwischen ihnen.

Das heißt, die Initiative vernetzt, die Akteure/die Akteurinnen sitzen in den Bezirken?

Wir vernetzen und wir stellen auf Senatsebene Mittel zur Finanzierung bereit. Zum Beispiel haben wir es geschafft, dass Mittel aus dem Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)-Bereich aus drei Landesprogrammen verpflichtend in die Gemeinschaftsinitiative fließen. Darüber hinaus unterstützen wir die Bezirke durch ein Umsetzungsmonitoring. Ich habe in Moabit als Quartiersmanagerin gearbeitet. Mir liegt der Ansatz, unterschiedliche Bedarfe und Hintergründe mitzudenken und im Team an Lösungen zu arbeiten und zu moderieren.

Was hat die Gemeinschaftsinitiative bereits erreicht?

Einiges! Im Frühjahr 2023 haben wir in enger Abstimmung mit den Bezirken konkrete Handlungskonzepte und Schlüsselmaßnahmen für die jeweiligen Räume festgelegt. Das war ein Meilenstein. Sieben Gemeinschaftsprojekte adressieren diese Bedarfe und werden bereits aus Mitteln der Senatsverwaltungen gefördert.

Haben Sie ein Beispiel?

Einige. In 10 Bibliotheken in den Gemeinschaftsinitiative-Handlungsräumen werden Digital-Zebras aufgestellt. Das sind Terminals, an denen Menschen mit wenig digitaler Erfahrung unter Anleitung zum Beispiel die Online-Dienste der Berliner Verwaltungen nutzen können. Andere Gemeinschaftsprojekte vernetzen Ernährungsbildungsangebote oder solche im Sport- und Bewegungsbereich. Die Bedarfe poppen ja nicht nur in einem Gebiet auf, sondern zeigen sich in ähnlicher Form in anderen Quartieren der Stadt. Dadurch können die Gemeinschaftsprojekte gleich mehrere Schlüsselmaßnahmen adressieren.

Was sind die nächsten Ziele?

Dass wir gut in die Umsetzung kommen. Wir haben über 200 Schlüsselmaßnahmen erarbeitet. Die angelaufenen Gemeinschaftsprojekte oder die EFRE-Förderprogramme sind ein wichtiger Schritt, um auf die Bedarfe in den Bezirken zu reagieren.

Wir danken für das Gespräch.

„Stadtentwicklung in sozial benachteiligten Quartieren ist eine ressortübergreifende, gesamtstädtische Aufgabe“

Tina Hilbert

* Die Berliner Umweltgerechtigkeitskarte ist eine integrierte Darstellung der Mehrfachbelastungen ergänzt um Daten zur Wohnlage und Bevölkerungsdichte (vergleiche Umweltgerechtigkeitsatlas Aktualisierung 2021/22, Seite 27).

WEITERE VERÖFFENTLICHUNGEN



Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22

Der Umweltgerechtigkeitsatlas 2021/22 macht die räumliche Verteilung von Umweltbelastungen und sozialer Belastung in Berlin sichtbar und ermöglicht eine Identifizierung von starken und mehrfachbelasteten städtischen Teilräumen. Umweltbezogene Daten zu den Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftbelastung, thermische Belastung und Grünflächenversorgung werden mit Daten des Kernindikators soziale Benachteiligung verschnitten. Als kartografische Grundlage dient die Systematik der „Lebensweltlich orientierten Räume“ in Berlin mit 542 Planungsräumen. Diese stellt eine kleinräumige Aggregation der Daten dar. In der Integrierten Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas - wird die Darstellung um die einfache Wohnlage gemäß Wohnspiegel sowie um Daten zur Einwohnerdichte ergänzt.

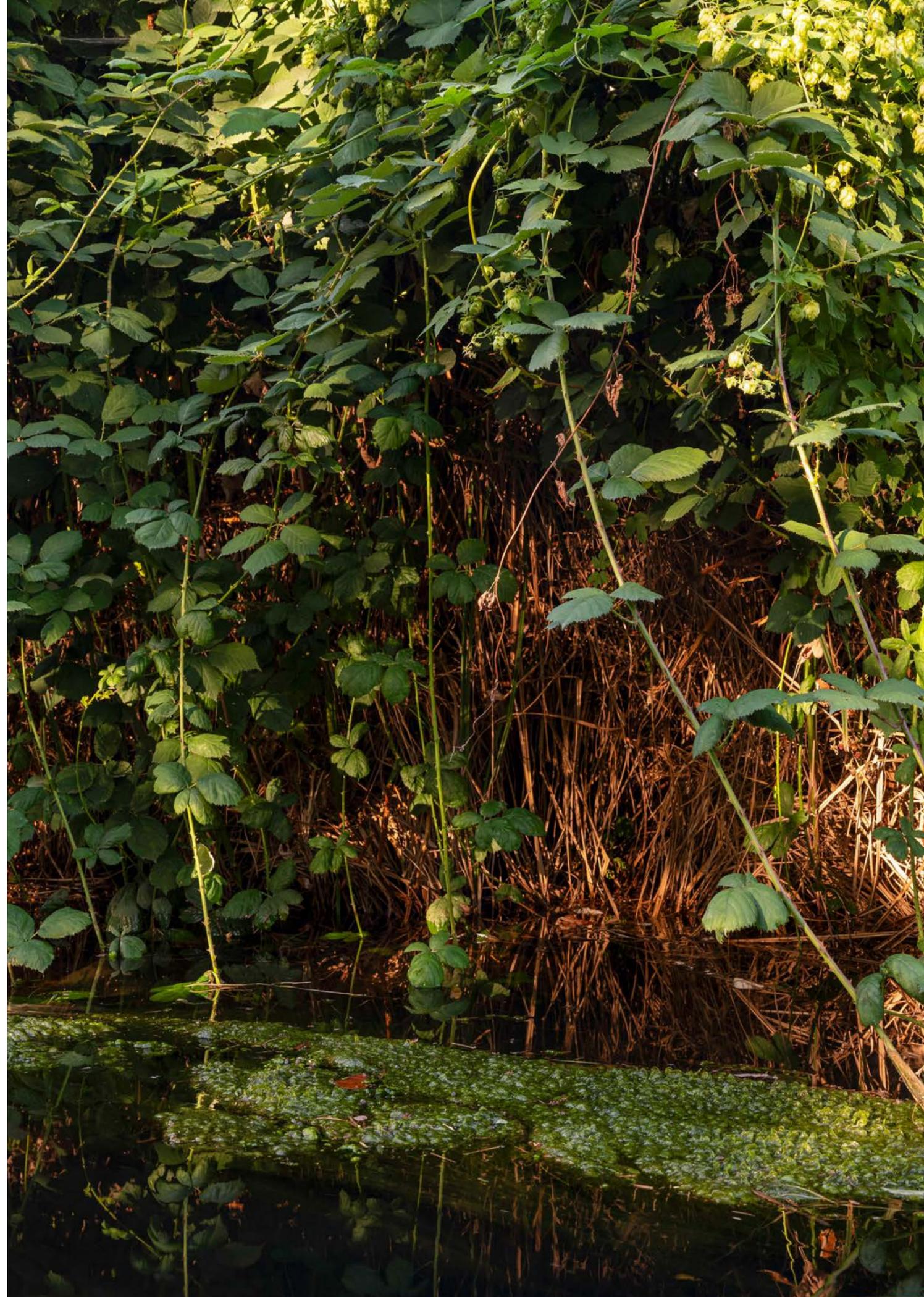
Beide Publikationen stehen als barrierearme PDF-Dateien zum Download zur Verfügung:

berlin.de/umweltgerechtigkeit



Praxisleitfaden Umweltgerechtigkeit in Berliner Quartieren

Die Quartiersmanagement-Gebiete stellen oft (mehrfach) belastete Planungsräume im Sinne der Umweltgerechtigkeit dar. Der Praxisleitfaden soll das Thema vor Ort besser handhabbar machen und die konkreten Implikationen des Berliner Umweltgerechtigkeitsansatzes in den Kiezen aufzeigen. Dazu werden unter anderem die Belastungen in den Quartiersmanagement-Gebieten dargestellt, konkrete Anknüpfungspunkte in den fünf Handlungsfeldern des Quartiersmanagements identifiziert und anhand von Praxisbeispielen Möglichkeitsräume entwickelt. Der Leitfaden wurde vom Unabhängigen Institut für Umweltfragen e. V. in Kooperation mit dem BUND Berlin e. V. geschrieben. Quartiersmanagerinnen und Quartiersmanager und Expertinnen und Experten der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt waren beteiligt.





Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

Fotos: Jan Stradtman, Senats-
verwaltung für Mobilität, Ver-
kehr, Klimaschutz und Umwelt;
Seite 49: Susanne Jeran, Stif-
tung Naturschutz Berlin

Text: Dr. Petra Krimphove;
Seite 48: Stiftung Naturschutz
Berlin/Arne Mensching, Wolf-
gang Busmann

Hinweis: Alle Fotografien
(außer auf Seite 49) wurden
von dem Fotografen erradelt.



www.berlin.de/sen/mvku



x.com/senmvkuberlin



instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 07/2024