V39 Die wachsende Stadt braucht eine Umweltgerechtigkeitsstrategie

Antragsteller*in:	Hanna Steinmüller (KV Berlin-Mitte)
Tagesordnungspunkt:	TOP 8 Verschiedenes
Status:	Zurückgezogen

Wer an lauten, stinkigen Straßen lebt, wird krank. Doch nicht nur Verkehr erzeugt Dauerstress. Wer in hoch verdichteten Quartieren lebt, leidet besonders unter warmen Temperaturen im Sommer. Das gilt besonders, wenn es nicht ausreichend Grünflächen in der Nachbarschaft gibt. Aber Umweltbelastungen wie Verkehrslärm, Luftverschmutzung, unzureichende Grün- und Freiflächenversorgung und schlechte bioklimatische Bedingungen sind ungleich in der Stadt verteilt. Gerade in den Quartieren, die mit mehreren Stressfaktoren belastet sind, gibt es oft auch ausgeprägte soziale Problemlagen. Dieses Zusammenspiel von Umweltqualität, sozialer Lage und Gesundheit wird vom Konzept der Umweltgerechtigkeit erfasst und bewertet. Gute Umweltverhältnisse und damit Umwelt(un)gerechtigkeit sind räumlich unterschiedlich verteilt in Berlin. Hier wollen wir gegensteuern! Berlin 2030 soll überall in der Stadt gesundheitlich unbedenkliche Umweltverhältnisse aufweisen!

Bündnis 90/ Die Grünen Berlin stehen für Umweltschutz genauso wie für vorbeugenden Gesundheitsschutz und für Sozialpolitik. Wir können das eine nicht ohne das andere denken.

Gesundheitlich und ökologisch gleichwertige öffentliche Räume prägen in der Stadt die Chancengleichheit, die Lebensqualität und auch die Teilhabemöglichkeiten. Wichtig ist hierbei, die Ist-Situation (Berlin heute) für die Betroffenen in den mehrfach belasteten Quartieren transparent und nachvollziehbar dazustellen und klare Handlungsziele zu formulieren.

Schon im Koalitionsvertrag 2016 haben wir uns zur Anwendung der Umweltgerechtigkeitskriterien bekannt und erste Schritte umgesetzt. Nun gilt es, das Konzept der Umweltgerechtigkeit für die Stadtentwicklungsziele 2030 zu aktualisieren und anzuwenden. Unser Ziel heißt: Gesunde Lebensbedingungen für alle – unabhängig vom Wohnort und der sozialen Lage!

Das Konzept zur Umweltgerechtigkeit bewertet die Umweltbedingungen anhand von vier Kernindikatoren, die alle Einfluss auf die Gesundheit haben: Luft(-verschmutzung), Lärm, thermische Belastungen (städtische Wärmeinseln) und Grünflächenversorgung. Außerdem wird die soziale Problemdichte berücksichtigt. Die gesundheitlichen Belastungen durch schlechte Umweltverhältnisse sind räumlich unterschiedlich verteilt – und können zusammenwirken. Die oben genannte große Straße führt zu Lärm, Emissionen und im Sommer zu „tropischen Nächten“, wenn sich der Beton aufheizt.

Die Idee der Umweltgerechtigkeit ist es, diese unterschiedlichen Belastungen zusammenzudenken und auch räumlich zu betrachten. Dazu werden Belastungskarten erstellt, die auf Quartiersebene alle Belastungen zeigen. Berlin ist mit diesen Mehrfachbelastungskarten Vorreiter in Deutschland, allerdings sind die Daten veraltet und müssen den Veränderungen durch die wachsende Stadt angepasst werden. Die Karten zeigen, dass und auch wo sozial Schwächere dreifach, vierfach oder fünffach belastet sind und diese umweltbedingten Stressfaktoren sich negativ auf die Gesundheit und Lebenserwartung auswirken. Wir wollen die bestehende Ungerechtigkeit beenden und für die Zukunft Verschlechterungen vermeiden. In Berlin wird viel neu gebaut. Gerade bei parallelen Projekten wollen wir, dass das Konzept der Umweltgerechtigkeit zur Planungsprämisse wird, um Überlastungen der Umwelt, Unterversorgung mit Grünflächen und daraus folgende gesundheitsgefährdende Ungerechtigkeiten zu vermeiden. Daher brauchen wir einen Stadtentwicklungsplan Umweltgerechtigkeit und eine

gemeinsame gesamtstädtische Steuerung durch die die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Gesundheit und Verkehr unter Beteiligung der Bezirke.

Die Neugestaltung der öffentlichen Räume braucht eine Umweltgerechtigkeitsstrategie

Berlin erneuert seine öffentliche Infrastruktur. Die „wachsende Stadt" hat zur Folge, dass die verschiedenen Politikfelder jeweils eigene Zielvorgaben formulieren, die sämtlich ihre Bedeutung im Titel tragen: Der Masterplan Wohnungsbau, die Schulbauoffensive, die Verkehrswende, sind nur die prominentesten Beispiele. Sie alle formulieren fachpolitische Ziele, die direkt oder indirekt den öffentlichen Raum verändern und ihn beanspruchen. Dabei ist allen klar: Öffentliche Flächen gehören zwar der Allgemeinheit, können aber gerade deshalb nur begrenzt die Folgen von Klimawandel, wachsender Stadt und Verkehrszunahme kompensieren. Umweltressourcen wie saubere Luft, Stille, Bioklima und Boden sind vielerorts überlastet. Die Verteilungskonflikte um Straßenflächen kennen und sehen wir „an jeder Ecke". Die Ökosystemdienstleistungen des öffentlichen Raumes erfordern eine gezielte Entwicklung und einen integrierten Schutz, der über Naturschutzflächen weit hinausreicht und nicht zuletzt dem Gesundheitsschutz und der Lebensqualität aller Menschen in der Stadt dient.

Angesichts der vielen öffentlichen Bauvorhaben gilt es jetzt, den gesamten lokalen Handlungsbedarf inklusive der gesundheitlichen (und ökologischen) Folgewirkungen in den Blick zu nehmen, Zielkonflikte zu erkennen und vordringliche Maßnahmen in der Arbeitsplanung voran zu stellen.

Diese Aufgabe ist komplex, aber die Daten liegen bereits an verschiedenen Stellen vor und die Umweltgerechtigkeitsstrategie bietet ein Bewertungs- und Zielkonzept an, auf das wir aufbauen können und müssen.Denn: Berlin baut nicht mehr punktuell, sondern in vielen parallelen Projekten, zu deren Kombinationswirkungen keine aktuellen Daten verfügbar sind. Für die Umsetzung braucht es daher eine gemeinsame Anstrengung der zuständigen Senatsverwaltungen und der Bezirke.

Mehrfachbelastungen zeigen vordringlichen Handlungsbedarf

Das Robert Koch Institut ermittelte, dass die lange Hitzeperiode im Sommer 2018 in Berlin 490 zusätzliche Sterbefälle verursachte. Hochbetagte Menschen waren fünfmal so stark betroffen wie Menschen unter 75 Jahre, dicht bebaute und hoch versiegelte Quartiere weisen ebenfalls klar erhöhte gesundheitliche Risiken bei Hitzestress auf. Die Risiken des Klimawandels treffen die Menschen in dieser Stadt unterschiedlich wegen ihrer subjektiven Empfindlichkeit, aber auch wegen ihres baulichen Wohnumfelds und der Nutzungen des öffentlichen Raumes.

Die Verkehrsprognosen für 2030 gehen von weiterhin wachsendem Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr aus. Daraus folgen zunehmende Luft- und Lärmbelastung für die Bevölkerung an den betroffenen Bahn- und Straßenabschnitten, wobei die Nachverdichtungen zu einer höheren Anzahl an betroffenen Personen führen und sich somit zwei Entwicklungen negativ verstärken.

Grenzwertüberschreitungen werden derzeit für Stickstoffdioxid mit erheblichem Aufwand reduziert.
Aber neben Stickstoffdioxid sind weitere gesundheitsrelevante Schadstoffe in den Blick zu nehmen: Ozon, Benzol, Schwermetalle und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) liegen schon heute an vielen Stellen über den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation (WHO).
Die Luftreinhaltung nimmt gemeinsam mit der Lärmreduzierung eine herausragende Stellung für den umweltbezogenen Gesundheitsschutz ein. Gemeinsamer und dominanter Verursacher in der Stadt ist der motorisierte Verkehr, daher kommt der Verkehrswende auch für die vorbeugenden Gesundheitsschutz eine zentrale Rolle zu.

Das Gesamtbild der Mehrfachbelastungen erlaubt die Bestimmung der am besten geeigneten Maßnahmen für die Anpassung an den Klimawandel und die Reduzierung von umweltbedingten Gesundheitsrisiken.

Sanierungsbedarf und Entwicklungsziele müssen zusammen betrachtet werden

Berlin investiert in den nächsten 10 Jahren in dauerhafte graue, grüne und blaue Infrastruktur. Dabei gilt es heute so zu bauen, dass die Investition auch in 2050 und 2070 noch funktioniert. Was das konkret bedeutet, haben wir schon in dem LDK Antrag „Grün statt Grau- Berlin nachhaltig, sozial und ökologisch entwickeln“ ausgeführt.

Vor diesem Hintergrund ist eine vorsorgliche Perspektive auf die gesundheitlichen Folgen der wachsenden Stadt und auf immissionsbezogene Leitplanken der Verkehrsentwicklung nicht nur reaktiv bei Vollzugsdefiziten, sondern auch perspektivisch für die Umweltqualität 2030 geboten.

Was das konkret bedeuten kann, sieht man beispielsweise an der Umgestaltung des Tempelhofer Damms: der Tempelhofer Damm bekommt nicht nur eine geschützte Radspur, sondern auch Lieferzonen, mehr Grün, Fußgängerüberwege und ein langfristiges Zielkonzept mit einem Drittel weniger motorisiertem Verkehr, um die gesundheitlichen Immissionsgrenzwerte dauerhaft einzuhalten. Zugleich entsteht ein neues Quartier am Rathaus Tempelhof und wahrscheinlich zusätzlicher Verkehr durch den BER.

Bündnis 90/ Die Grünen Berlin fordert, dass es in Zukunft bei parallelen Projekten eine Folgenabschätzung auf Basis der Umweltgerechtigkeitsindikatoren gibt. Die Verwaltung der Bezirke steht angesichts der unübersehbaren Unterhaltungsdefizite unter einem mehrfachen Legitimations- und Entscheidungsdruck.

Am schnellsten ist die Wiederherstellung der „bekannten Qualität“, die politischen Ziele orientieren sich aber vor allem an den Entwicklungszielen und verlangen „radikale Veränderungen“ der Stadt. Hier fehlen Instrumente für die Verknüpfung gesamtstädtischer und lokaler Ziele für den öffentlichen Raum. Diese Verknüpfung kann durch die Mehrfachbelastungsanalysen der Umweltgerechtigkeitsstrategie erfolgen.

Die Bezirke bewältigen die Anforderungen mit „engagiertem Opportunismus“. Er führt zu unübersichtlichen Einzelvorhaben, deren Ziele jeweils mit umfassender prozessbegleitender Bürgerbeteiligung vermittelt und ausgehandelt werden. Das ist ohne ein fachübergreifendes Gesamtbild zu Mehrfachbelastungen und eine fachübergreifende Zielvorgabe weder effizient noch zielgerichtet.

Im Ergebnis fehlen uns in den Bezirken gültige Daten und Indikatoren, die einerseits die Umweltinformationen aktuell für die Quartiersebene vorhalten, andererseits die Bewertung der Quartierssituation im Gesamtbild der Stadt einordnen. Diese Lücke schließt die Umweltgerechtigkeitsstrategie.

Mit einer Umweltgerechtigkeitskarte zu den Mehrfachbelastungen und deren stadträumlicher Verteilung ergeben sich neue und andere Fragen der Priorisierung von Maßnahmen, der Verwundbarkeit von Quartieren und der Vorsorge gegenüber umweltbedingten Gesundheitsrisiken. Das ist der Mehrwert dieser Information.

Umweltgerechtigkeit erleichtert ein vernetztes, vorausschauendes Planen

Die Karten zur Umweltgerechtigkeit ermöglichen den Betroffenen und Fachleuten „auf einen Blick“ zu erfassen, wo welche Defizite ein gezieltes Eingreifen zum Beispiel der Straßenplanung, der öffentlichen Gesundheitsvorsorge, der Stadtplanung oder der Grünplanung erfordern.

Angesichts der aktuellen Dynamik in der Stadtentwicklung sind darüber hinaus Trendbewertungen, die frühzeitig auf Verschlechterungen hinweisen, zu entwickeln damit wir z.B mit dem verkehrsbürtigen Feinstaub nicht in dieselbe reagierende „Feuerwehrpolitik“ geraten, wie beim Stickstoffdioxid.Hier soll der Maßstab für die Stadtentwicklung durch die WHO Richtwerte gesetzt werden und nicht allein durch gesetzliche Grenzwerte.

Der Dieselskandal mit seinen teuren und kurzfristigen Handlungspflichten für die Kommunen sollte uns lehren: Wir brauchen eine Planungsgrundlage, die Gesundheitsdaten, soziale Daten, Baustruktur und Immissionsdaten für die Stadtplanung aufbereiten. Wir brauchen Folgenabschätzungen bei großen Infrastrukturprojekten, Trendanalysen und Überblick über die Verteilung von umweltbedingten Erkrankungen.

Umweltgerechtigkeit ist eine gesamtstädtische Steuerungs- und Monitoringaufgabe

Die Daten des Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas sind über 10 Jahre alt und nicht mehr valide. Es besteht aufgrund der wachsenden Stadt mit allen ihren Auswirkungen Aktualisierungsbedarf, der nur von mehreren Senatsverwaltungen in einer gemeinsamen Anstrengung zu bewältigen ist.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen passt aktuell die statistische Grundlage an die geänderte soziale und demographische Situation der Stadt an. Damit entfällt für die Umweltdaten die kleinräumige Bezugsgröße und die Grundlage, um lokalen Handlungsbedarf bei Mehrfachbelastungen zu bestimmen.
Es bietet sich also jetzt die Chance, die Karten zur Mehrfachbelastung methodisch und inhaltlich auf den heutigen Stand zu bringen. Darüber hinaus sind Prognosen und Zielvorgaben für 2030 möglich und sinnvoll.

Diese Informationen können nur gesamtstädtisch aufbereitet und vorgehalten werden, auch wenn kleinräumige Unterschiede und Effekte durch die Bezirke zu bewältigen sind. Daher brauchen wir einen Stadtentwicklungsplan Umweltgerechtigkeit 2030 und eine gesamtstädtische Steuerung durch eine der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen, Gesundheit, Pflege und Gleichberechtigung oder Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter Beteiligung der Bezirke.

Die Entwicklung umweltgerechter und gesünderer Quartiere in Metropolenräumen und die damit verbundene Verbesserung des Gemeinwohls sind möglich. Dies zeigen internationale Beispiele wie Amsterdam und Kopenhagen an denen sich Berlin auch bei diesem Thema messen lassen muss.

Unterstützer*innen

Jelisaweta Kamm (KV Berlin-Mitte); Catherina Pieroth-Manelli (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg); Theresa Reis (KV Berlin-Mitte); Lucas Gerrits (KV Berlin-Mitte); Anett Ludwig (KV Berlin-Mitte); Alexandra Bendzko (KV Berlin-Mitte); Bijan Moini (KV Berlin-Mitte); Taylan Kurt (KV Berlin-Mitte); Mona Hille (KV Berlin-Mitte); Sabine Deitschun (KV Berlin-Kreisfrei); Mathias Kissling (KV Berlin-Mitte); Rico Schulze (KV Berlin-Mitte); Georg P. Kössler (KV Berlin-Neukölln); Gustav Kenn (KV Berlin-Mitte); Martin Johnki (KV Berlin-Mitte)