

KLIMA

Berlin droht beim Klimaschutz den Anschluss zu verlieren

Weltoffen, modern und innovativ: So ist Berlin vielen bekannt. In Sachen Klimaschutz droht die Stadt aber von anderen europäischen Metropolen abgehängt zu werden. Der Frust wächst

Theresa Scharmer aus Berlin

17. August 2025, 09:00



Wie viele andere europäische Großstädte ächzt Berlin zunehmend unter Hitzewellen. Anfang Juli erreichten die Temperaturen knappe 40 Grad.

IMAGO/Halil Sagirkaya

Der Alexanderplatz im Herzen von Berlin ist so etwas wie die deutsche Version vom Stephansplatz in Wien: Es ist laut und hektisch, überall wuseln Menschen herum, viele von ihnen wollen ein Bild vom Wahrzeichen der Stadt, dem Fernsehturm.

Fährt man mit der Berliner U2 vom "Alex" sechs Stationen Richtung Norden, zur Endstation Pankow, sieht die Welt ganz anders aus: Im Schlosspark, nur wenige Minuten von der Haltestelle entfernt, ist es ruhig und friedlich. Kinder plantschen im Bach, Menschen gehen mit ihren Hunden spazieren oder picknicken im Gras. Auch das ist Berlin.

Die deutsche Hauptstadt ist mit 3,7 Millionen Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt in der EU. Viele Städte in ganz Europa vereint aktuell die Frage, wie sie auch in Zukunft klimafit bleiben können. Paris setzt auf die Begrünung von Straßen, Dächern und Fassaden [<https://www.derstandard.at/story/3000000277731/paris-kuehlt-sich-waehrend-der-hitzewelle-dank-der-begruenung-ab>]. Amsterdam macht Teile der Stadt zu emissionsfreien Zonen. Kopenhagen baut riesige Tunnel unter der Erde, um sich vor Starkregen zu schützen. [<https://www.derstandard.at/story/3000000233237/schwammstadt-und-sumpfdaecher-wie-staedte-kuenftig-dem-starkregen-trotzen-koennen>] Und Berlin?

Ins Hintertreffen gelangt

Auch die deutsche Hauptstadt steht vor großen Herausforderungen. Viele Gebäude haben veraltete Heizsysteme, sie sind schlecht isoliert und fressen enorm viel Energie. Leistbarer Wohnraum wird gebraucht und neu gebaut, gleichzeitig stehen tausende Gebäude leer und werden abgerissen. Ähnlich wie in Wien gibt es

außerdem Pläne für eine umstrittene Stadtautobahn, die zwar Verkehrsentlastung verspricht, befürchtet wird aber das Gegenteil.

Mobilitätswende, Energiewende, Wärmewende, Bauwende – das sind nur einige der Schlagwörter, die Berlin derzeit beschäftigen. "Das sind die Riesenhebel, die zu betätigen sind. Es gibt noch ganz viele Hürden, die wir gemeinsam mit den Leuten vor Ort überkommen müssen", sagt Zoe Hoffmann, Klimaschutzmanagerin im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.



Radfahrererin im Berliner Tiergarten: Bei der Mobilitätswende geraten viele Projekte ins Stocken.

scharfsinn86 - stock.adobe.com

Theorie erstickt Praxis

Berlin hat einen Stadtentwicklungsplan Klima und ein Energie- und Klimaschutzprogramm, das 2014 unter Beteiligung von Bürgerinnen und Fachleuten ausgearbeitet wurde. 2019 wurde der Klimanotstand ausgerufen, 2022 ein Klimabürgerinnenrat eingerichtet. Außerdem habe man sich das Ziel gesetzt, bis 2045 klimaneutral zu werden. Auch ein milliardenschwerer Klimapakt sei in Planung, um Unternehmen beim Klimaschutz zu unterstützen.

In der Theorie können sich Berlins Ambitionen also durchaus sehen lassen – und doch bleibt der Klimaschutz aktuell auf der Strecke, meint Veronika Brugger von der Bürgerinitiative Klimaneustart Berlin: "Es gibt für alles Papiere. Berlin weiß, was zu tun ist. Vielleicht machen die auch was, aber wir kriegen es nicht mit."

Senat wechselt Kurs

Die, das ist der schwarz-rote Senat. Seit einer Wiederholung der Abgeordnetenhauswahl 2023 regiert in Berlin die Christlich Demokratische Union (CDU) gemeinsam mit den Sozialdemokraten (SPD). Zum ersten Mal seit 2001 sitzt die CDU wieder im Bürgermeistersessel und stellt auch die Verkehrs- und Umwelt senatorin.

Der Machtwechsel im Berliner Rathaus habe zu einem drastischen Richtungswechsel geführt, sagt Matthias Krümmel, Referent für Klimaschutzpolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Bund): "Der schwarz-rote Senat liefert beinahe täglich ein Beispiel für einen politischen 'Rollback' und eine Rückabwicklung von Klimaschutzmaßnahmen."

Hinzu kommt: Wie vielerorts fehle auch in Berlin das Geld für den Klimaschutz. "Mit Schwarz-Rot ist eine Sparpolitik über Berlin hereingebrochen, die vor allem beim Klimaschutz spart, Maßnahmen auslaufen lässt oder überhaupt nicht mehr priorisiert", kritisiert Krümmel.

Bezirke improvisieren

Das bekommen auch die Bezirke zu spüren. Clara Herrmann vom Bündnis 90 / Die Grünen ist seit 2021

Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg, dem kleinsten der zwölf Bezirke. In den vergangenen Jahren seien die Einsparungen im Klimabereich "besonders hart" gewesen. Oft müsse man deshalb andere Wege gehen.

Konkret heißt das: Flächen entsiegeln, Regentonnen aufstellen, die Heizsysteme in den bezirkseigenen Gebäuden verbessern, Fahrradstraßen im Nebenverkehrsnetz errichten. Dennoch seien die Spielräume der Bezirke begrenzt, sagt Herrmann: "Da, wo wir können, bauen wir um und sind auch aktiv. Aber es gibt ganz viele Bereiche, wo wir auf die Landesebene angewiesen sind – und die legt uns Steine in den Weg."

Begrünte Straße gekippt

Ganz nach dem Beispiel der Gartenstraßen in Paris hatte der Bezirk etwa geplant, eine vierspurige Straße am Halleschen Ufer umzunutzen und zu begrünen. Konkret sollten zukünftig nur noch zwei Spuren für den Autoverkehr zur Verfügung stehen, die andere Hälfte sollte zu einer Promenade für Fußgänger und Radfahrer werden.

Doch daraus wurde nichts: Trotz bereits zugesicherter Fördermittel vom Bund in Höhe von knapp drei Millionen Euro kippte die Berliner Regierung das Projekt. Auf Anfrage des STANDARD begründet die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die Entscheidung damit, dass auf diese Weise eine "wichtige Verkehrsader" zerschnitten und der Verkehr in die umliegenden Wohngebiete verdrängt worden wäre.

Der Wille fehlt

Für Ragnhild Sørensen von Changing Cities, einer Initiative für nachhaltige Mobilität, sei der Stopp des Projekts vor allem ideologisch motiviert: "Es ist nicht das Problem, dass manche Sachen nicht gehen. Es ist ausschließlich eine Frage des politischen Willens, und der ist im Moment nicht vorhanden."

Die Vorgehensweise sei für Sørensen auch deshalb wenig nachvollziehbar, weil auf den Straßen reichlich Platz sei – für Autos, Radfahrer und Fußgänger ebenso wie für Bäume und Pflanzen: "Es ist absurd, weil Berlin die perfekte Stadt für Klimaanpassung ist. Wir haben so irrsinnig viel Platz auf den Straßen, das ist ein Träumchen. Aber nicht einmal das wird verstanden. Das ist wirklich bitter."

Grünraum ungleich verteilt

Auch Bezirksbürgermeisterin Herrmann sieht ein großes Potenzial: "Berlin hat eigentlich die besten Voraussetzungen. Wer, wenn nicht wir, kann klimaneutral werden?" Immerhin besteht rund ein Drittel der Stadt aus öffentlichen Grünflächen, Wald und Wasser. Wie in Wien [<https://www.derstandard.at/story/2000126619205/stadtforscher-errechnen-versiegelungsgrad-in-wiener-stadtviertel>] sind auch hier die Grünflächen jedoch sehr ungleich in der Stadt verteilt.

Friedrichshain-Kreuzberg ist etwa der am stärksten besiedelte und gleichzeitig am dichtesten bebaute Stadtteil Berlins. Die bestehenden Grünanlagen seien übernutzt – und das sehe man ihnen auch an. Dabei würden alle von mehr Grün profitieren, meint Hoffmann, eine der Klimaschutzmanagerinnen im Bezirk: "Es werden immer nur die Kosten gesehen, die damit einhergehen. Die Vorteile, wie etwa die gesteigerte Lebensqualität, werden oft gar nicht thematisiert."



1. Mai im Görlitzer Park in Berlin-Kreuzberg: Die Grünflächen seien übernutzt, sagt die Bezirksbürgermeisterin.

IMAGO/Jürgen Held

Kiezblocks

Ein Versuch, die Lebensqualität zu erhöhen, waren die sogenannten Kiezblocks. Nach dem Vorbild der Superblocks in Barcelona wurden in einigen Straßen Poller errichtet. So wurden sie für den Durchgangsverkehr gesperrt. Im Mai 2025 dann die Kehrtwende: Die Finanzierung der Kiezblocks wurde eingestellt, die Poller vielerorts abgebaut – zum Unmut vieler Bürgerinnen. Begründet wird der Schritt damit, dass die Kieze für Rettungsdienste, die Müllabfuhr oder den Lieferverkehr erreichbar bleiben müssten.

Mancherorts sei zu beobachten, dass sich die Menschen wehren und die Poller eigenhändig wieder aufstellen – ein stilles Zeichen des Widerstands. An Engagement mangle es in der Bevölkerung nicht, meint Sørensen von Changing Cities, im Gegenteil: "Wir sind als Zivilgesellschaft wahnsinnig gefordert, Politik und Verwaltung vor uns herzutreiben, um Veränderungen zu bewegen."

Die geilste Stadt der Welt?

Obwohl sich viele Menschen für ihre Anliegen einsetzen, sei auch eine "Berlin-Müdigkeit" zu bemerken, meint Brugger vom Klimaneustart: "Es gibt nicht dieses Wir-Gefühl, das die Bevölkerung mitzieht – 'Wir schaffen das mit dem Klima.'"

Den Eindruck, zunehmend von anderen Städten abhängig zu werden, hat auch Sørensen: "Berlin will natürlich immer die geilste Stadt der Welt sein oder auf jeden Fall in Europa. Und alle merken, wir haben echt ein bisschen an Boden verloren in den letzten Jahren." (Theresa Scharmer, 17.8.2025)