



In dieser Ausgabe:

Ökologischer Wandel unserer Städte: Wie können wir Einwohner:innen einbeziehen?

Mithilfe von partizipativen Verfahren versuchen Stadtverwaltungen und Ballungsgebiete, die Bürger:innen in die Planung und Umgestaltung der Städte einzubeziehen – manchmal mit enttäuschenden Ergebnissen. Wie kann man die Bedürfnisse der Bewohner:innen berücksichtigen, ohne auf die notwendigen Umgestaltungen zu verzichten? Wir blicken auf zwei erfolgreiche Beispiele aus Deutschland und Frankreich.

→ Zum Lesen S. 2

Die Entkarbonisierung im Industriegebiet von Dünkirchen schreitet voran

In Dünkirchen starten Industriegiganten eine gewagte Energiewende. Erfahren Sie, wie sie die Aluminium- und Stahlproduktion für eine sauberere Zukunft anpassen.

→ Zum Lesen S. 4

Am Scheideweg: Wie lässt sich die Mobilität des Alltags umgestalten?

Einheitsabonnement, geschützte Bus- oder Fahrradspuren, Subventionen... Es gibt zahlreiche Maßnahmen zur Förderung einer grünen Mobilität. Dennoch bleibt der Wandel zaghaft. Im interdisziplinären Austausch anlässlich unserer „deutsch-französischen Resonanzräume“ schauen wir auf Lösungen, die in Frankreich und Deutschland getestet wurden. Zwei Maßnahmen sind besonders inspirierend.

→ Zum Lesen S. 6

Neuigkeiten vom Deutsch-Französischen Zukunftswerk

Im Gespräch mit der Journalistin Stéphanie Obadia, Teilnehmerin der Resonanzräume, werden Unterschiede in den Nachhaltigkeitsansätzen zwischen Deutschland und Frankreich beleuchtet.

Partizipative Verfahren nehmen eine Schlüsselrolle ein, indem sie Bewohner:innen direkt in ökologische Transformationsprozesse einbinden und so die Akzeptanz sowie Umsetzung konkreter Lösungen fördern.

Im Industriezentrum Dünkirchen ist die Dekarbonisierung bereits in vollem Gange – ein Beispiel für eine ökologische Transformation in einer traditionell industriell geprägten Region.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf nachhaltiger Mobilität: Welche Ansätze eignen sich, um den Alltagsverkehr mit den Klimazielen in Einklang zu bringen?

Viel Spaß bei der Lektüre! – Bonne lecture !

Stéphanie Obadia: eine Journalistin engagiert sich für nachhaltiges Bauen

Stéphanie Obadia im Gespräch



Stéphanie Obadia, journaliste engagée dans la construction durable depuis près de vingt ans et depuis 2022 directrice de Construction21.

Begrünung, Reduzierung der Lichtverschmutzung, Ökoquartiere... Die Direktorin des Medienunternehmens für nachhaltiges Bauen und Stadtentwicklung *Construction21* begleitet mit ihrer Arbeit Baufachleute auf dem Weg zu umweltfreundlicheren Praktiken und Materialien. Als Mitglied unserer interdisziplinären Expert:innen-Gruppe, den „deutsch-französischen Resonanzräumen“, stellt sie fest: Die Mittel und Ansätze, um unsere Städte nachhaltig zu gestalten, sind sehr unterschiedlich.

→ Zum Lesen S. 8

Transformation gemeinsam mit Einwohner:innen gestalten: Wie kann das gehen?

Kommunen beziehen Bürger:innen mit Beteiligungsverfahren in derartige Entscheidungsprozesse ein – und dennoch bleibt es eine Herausforderung, ihre Bedürfnisse ausreichend zu erfassen. Wir stellen Ihnen gelungene Beispiele aus Deutschland und Frankreich vor, die die städtische Transformation voranbringen.



Von Bewohner:innen mitgeschrieben: Die Leistungsbeschreibung für die Umgestaltung des Esso-Areals in Hamburg | Foto: Planbude

07.08.2023

Von Dr. Julia Plessing

Bürger:innenbeteiligung ist in der Stadtplanung in Deutschland und Frankreich gesetzlich verankert. Wenn ein größeres Bauvorhaben geplant ist, muss die Öffentlichkeit rechtzeitig informiert und konsultiert werden. Über diese gesetzlichen Verpflichtungen hinaus setzen Kommunen unterschiedliche Instrumente der Bürger:innenbeteiligung ein, wie zum Beispiel Online-Konsultationen, öffentliche Aushänge oder moderierte Diskussionsrunden. In Frankreich spricht man daher von einer „mille feuille de participation“, einem ganzen Strauß der Beteiligungsmöglichkeiten. Doch zeigen Erfahrungen, wie die von Stuttgart 21, dass diese meist nicht ausreichen, um die Bedürfnisse der Einwohner:innen zu erfassen und ihnen tatsächliche Mitsprache einzuräumen. Bei dem großflächigen Umbau des Stuttgarter Bahnhofs wurden alle gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren durchgeführt. Und dennoch kam es zu viel Widerspruch und Protesten in der Bevölkerung. Aber auch dort, wo sich weniger Widerstand regt, gehen die Bebauungspläne oftmals an den Bedürfnissen der Bewohner:innen vorbei. Einige Kommunen in Deutschland und Frankreich haben dieses Problem erkannt und Einwohner:innen frühzeitig in die sogenannte Phase Null der Planung städtischer Transformationsvorhaben eingebunden.

Die Planbude in Hamburg: kreative Lösungen mit Anwohner:innen

Wie die Umgestaltung der Esso Häuser in Hamburg geplant wurde zeigt, wie es gehen könnte. Das ca. 6.000 Quadratmeter große Areal befindet sich im historisch gewachsenen und sozial durchmischten Stadtteil St.

Pauli direkt an der Vergnügungsmeile Reeperbahn. Die Anwohner:innen forderten Mitsprache ein, um den besonderen Charakter des Kiezes zu bewahren, bezahlbaren Wohnraum zu erhalten und öffentliche Freiräume zu erhalten. Der Bezirk reagierte und beauftragte die Planbude, ein unabhängiges transdisziplinäres Planungs-Büro, mit einem vorgezogenen Beteiligungsverfahren. Die Planbude mit einem Team aus den Bereichen Kunst, Kultur, Architektur, Stadtplanung, Urbanismus und Stadtteilarbeit konzipierte einen mehrmonatigen Beteiligungsprozess mit künstlerischen und planerischen Tools. Dieser passierte jedoch nicht hinter verschlossenen Türen oder online. Workshops fanden in Kneipen, Kaschemmen, Clubs und Seniorentreffs statt, oder am Bau-Areal selbst, wo die Planbude einen Container aufgestellt hatte. Dieser war über vier Monate hinweg mehrere Stunden täglich geöffnet. Passanten konnten hier einen Fragebogen auf Deutsch, Englisch, Russisch, Spanisch oder Französisch ausfüllen, zeichnen, malen oder Modelle aus Knete oder Lego entwerfen. Ziel der Planbude war es, so viele Menschen wie möglich zu erreichen – eben auch solche, die sich sonst eher nicht in ein öffentliches Konsultationsverfahren setzen würden: Jugendliche, ältere Menschen, Alleinerziehende oder Menschen mit Migrationshintergrund. Nach den vier Monaten wertete das Planbude-Team die zahlreichen Antworten qualitativ wie quantitativ aus, entwickelte daraus Anforderungen für die Ausschreibung und verhandelte diese Interessen des Stadtteils mit denen des Bezirks und des Investors. Anstelle von je 30 Prozent Eigentumswohnungen, frei finanzierten Mietwohnungen und Sozialwohnungen entsteht ein Wohnungsmix, der ausschließlich Mietwohnungen vorsieht, davon 40 Prozent frei finanziert und 60 Prozent staatlich gefördert. Überdies sind 2.500 Quadratmeter für (sub-) kulturelle und nachbarschaftliche Einrichtungen, wie einen Club, Proberäume, Beratungen und eine Stadtteilkantine vorgesehen, ebenso wie eine Kletterwand, ein Skateplatz, ein Park und ein Kunstspielfeld für Basketball sowie Erholungs- und Spielflächen für Mieter:innen auf den Dächern. Wie vorab vereinbart, mussten die Architekt:innenbüros dies in ihren Plänen berücksichtigen.

Der Design Ansatz in Saint-Étienne

Auch die französische Stadt Saint-Étienne hat neue Instrumente der Beteiligung entwickelt, um den städtischen Umbau gemeinwohlorientiert zu gestalten. So standen die Nutzer:innen bei der Planung einer neuen Tramtrasse im Vordergrund. Über ein Jahr hinweg vor Beginn der konkreten Planung führten ein Team aus Designer:innen und Soziolog:innen Befragungen und Stadtpaziergänge mit verschiedenen Nutzer:innengruppen durch. Dieser partizipative Ansatz beeinflusste maßgeblich die letztendliche Streckenführung. Trotz des ausführlichen Beteiligungsverfahrens konnte der Zeitplan des Baus eingehalten werden. Die Stadt sparte letztendlich sogar Kosten, denn die Anwohner:innen empfanden eine ursprünglich geplanten Haltestelle als unnötig (siehe unser Interview dazu mit der Stadtdesignerin von Saint-Étienne).

Bürgerbeteiligung in die Breite tragen

Die Beispiele aus Saint-Étienne und Hamburg sind jedes auf seine Weise besonders. Doch haben sie einige Gemeinsamkeiten: In beiden Fällen wurden die Anwohner:innen in die Planung einbezogen, noch bevor der Bebauungsplan vorlag, sodass Bedürfnisse und Nutzungsgewohnheiten der Bewohner:innen tatsächlich in die Planung einfließen konnten. Ebenso stützten sich beide Verfahren auf kreative Formate, die den Umbau der Stadt erfahrbar machen. Denn, so Prof. Dr. Renée Tribble von der Uni Dortmund: „Planungsprozesse sollten für Bewohner:innen greifbar werden. Ein Bebauungsplan ist für die meisten von uns unverständlich“. Hier könnten Städte auf Tools und Instrumente zurückgreifen, die bereits von verschiedenen Initiativen entwickelt wurden und genutzt werden wie zum Beispiel die Stadtmacher oder Projekte wie Urbane Praxis in Deutschland.

Doch nutzen Städte die Potenziale der informellen Beteiligung noch viel zu selten. Wie könnten solche Beteiligungsformen zur Regel werden anstatt Ausnahme zu bleiben? Dies diskutieren Expert:innen aus Deutschland und Frankreich, die das Zukunftswerk aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung zusammen bringt, um Handlungsempfehlungen an die nationalen Regierungen zu entwickeln. Trotz der unterschiedlichen Kontexte sind sich die Expert:innen aus beiden Ländern einig: „Wir brauchen eine

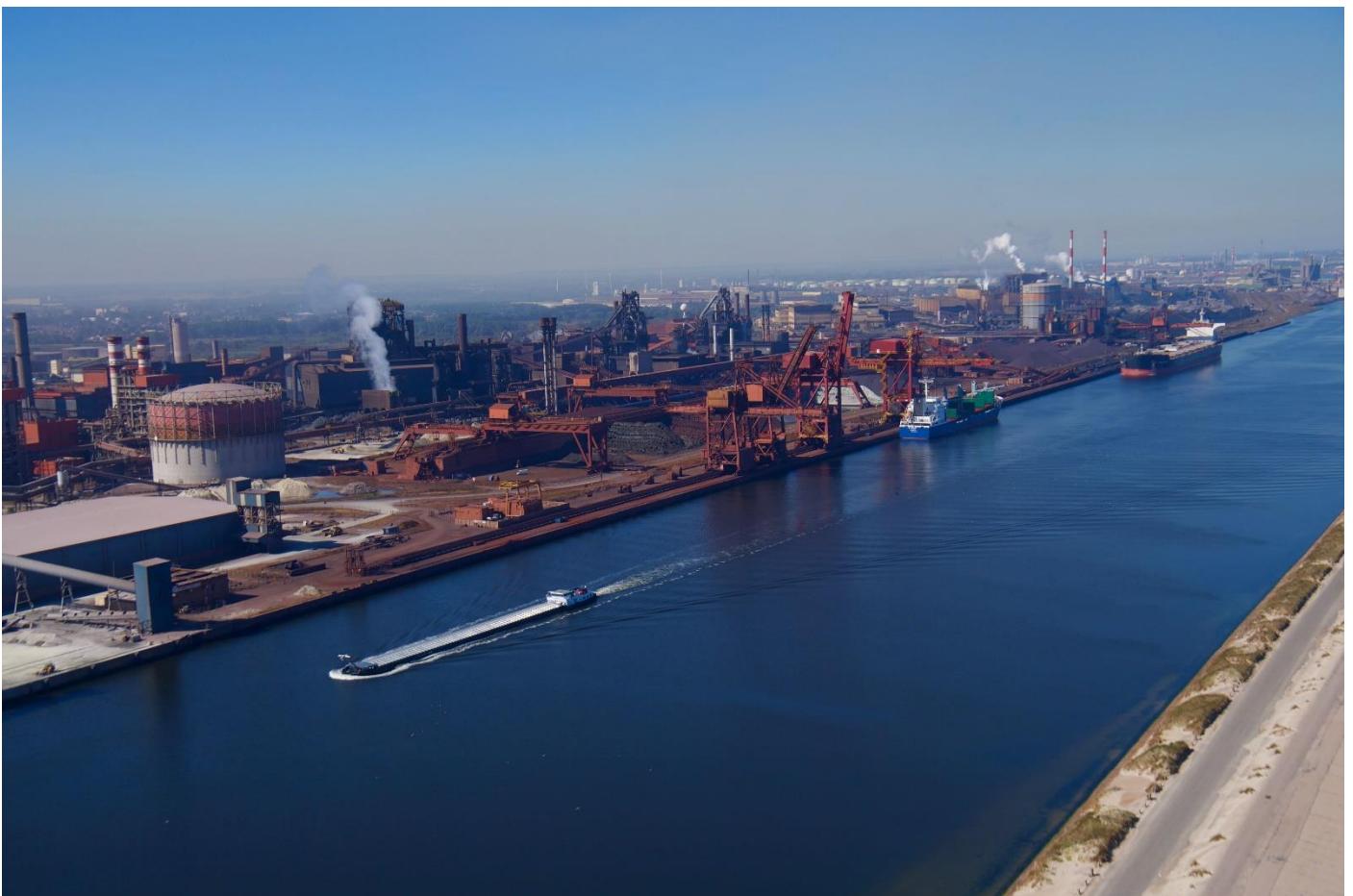
stärkere Kultur der Beteiligung beim sozial-ökologischen Umbau unserer Städte!“ Nur dann können die Bedürfnisse der Einwohner:innen in der nachhaltigen Stadtentwicklung mitbedacht werden und Widerstände gegen Transformation erfolgreich abgebaut werden. Hindernisse, die einer solchen Beteiligungskultur im Weg stehen, sind jedoch zahlreich. Es fehlt vor allem den kleinen Kommunen an Finanzierung und Know-How, um Beteiligung durchzuführen. Auch sind die Fristen der städtebaulichen Förderinstrumente oft so knapp, dass eine frühzeitige informelle Beteiligung ausgeschlossen ist. Hier könnten bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden, sodass Kommunen und Städte tatsächlich ihre Bürger:innen bei der Transformation mitnehmen und bestenfalls gemeinsam gestalten.

Mehr erfahren:

- Bürger:innenbeteiligung ist ein starker Hebel für Transformationsprozesse. [In diesem Video](#) erfahren Sie, wie eine Kulturpolitik, die gemeinsam mit Einwohner:innen umgesetzt wird, kollektives Handeln und Resilienz fördert.

Partnerstädte des Zukunftswerks im Fokus: Industrielle Dekarbonisierung im französischen Dunkirchen

Die Dekarbonisierung ist ein langwieriger und komplexer Prozess – und besonders für die großen Industriezweige mit enormen finanziellen Mitteln verbunden. Entwicklungen wie im französischen Dunkirchen geben Hoffnung.



Der Hafen im Industriestandort Dunkirchen. | Foto: Jean Louis Burnod

Beschleunigte Energiewende im Aluminiumsektor

Die in Dünkirchen ansässige Aluminium-Produktionsstätte *Aluminium Dunkerque* gehörte bislang zu den umweltschädlichsten Anlagen Frankreichs, da sie einen Großteil der Energie des nahegelegenen Atomkraftwerks *Gravelines* nutzt. Doch nun beschleunigt das Werk seine geplante Umstellung auf nachhaltigere Lösungen: Bald wird dort ein neuer Schmelzofen erstmals die Möglichkeit zum Recycling bieten. Außerdem wird an der Entwicklung einer Technologie zur Kohlenstoffabscheidung und -speicherung gearbeitet, die in anderen Industriezweigen bereits genutzt wird, bis dato aber noch nicht an die Anforderungen des Aluminiumsektors angepasst ist. Weitere Maßnahmen zu einer zügigeren Energiewende beinhalten außerdem die vermehrte Verlagerung des Verkehrs auf Züge und Binnenschifffahrt sowie die Errichtung einer Solaranlage.

So sollen die Ziele des ehrgeizigen „locAL“-Plans (*Low Carbon Aluminium*) eingehalten werden. Um bis 2050 die ausgestoßenen Emissionen zusätzlich um 70 Prozent zu verringern, setzen die Verantwortlichen zukünftig auf eine innovative Technologie, die das Prinzip einer inerten Anode verwendet. Das bedeutet, dass die innovativen leitfähigen Materialien dieser Anode sich während der Elektrolyse nicht mit Sauerstoff verbinden, wodurch Emissionen effektiv reduziert werden.

Nachhaltig betriebene Stahlwerke

Auch das Stahlwerk *Arcelor Mittal* konzentriert sich im Rahmen seines 10 Milliarden Euro umfassenden Investitionsplans in Europa ganz auf Dünkirchen. Der Industriestandort, der allein mindestens 10 Prozent des gesamten Stahls des Konzerns produziert, will seine CO₂-Emissionen um mindestens 4,4 Millionen Tonnen jährlich reduzieren. Dieser Plan soll durch den Bau einer Direktreduktionsanlage und zweier Elektrolichtbogenöfen umgesetzt werden, die zwei der drei bestehenden Hochöfen und zwei der drei momentan genutzten Wasserstoffkonverter ersetzen. In Zukunft soll die Anlage sogar vollständig mit Wasserstoff, Biogas und erneuerbarem bzw. kohlenstoffarmem Strom betrieben werden.

Auf europäischer Ebene ist das Vorhaben einmalig: Der gesamte Plan wäre ohne die Zustimmung der Europäischen Kommission zu den geplanten staatlichen Beihilfen der französischen Regierung nicht möglich gewesen. In Paris herrschte große Erleichterung, als am 21. Juli 2023 nach monatelangen Verhandlungen eine Einigung hierzu erzielt wurde: Brüssel genehmigt die außergewöhnlich hohe finanzielle Unterstützung für das Großprojekt mit einer Summe von 850 Millionen Euro. Begründet wurde die Zustimmung damit, dass es von großer Relevanz sei, den energieintensiven Sektoren dabei zu helfen, die Ziele des europäischen Green Deals einzuhalten.

Übereinstimmende Strategien in Deutschland und Frankreich

Am selben Tag genehmigte die Europäische Kommission ebenfalls das deutsche Beihilfepaket für den *Thyssen-Krupp*-Konzern in Höhe von 550 Millionen Euro. Hier ist es „grüner“, nachhaltiger Wasserstoff, der den Ausstoß von 3,5 Millionen Tonnen CO₂ verhindern und Arbeitsplätze in Dünkirchen sichern soll.

Mehr erfahren:

- Die Transformation des Industriebeckens von Dünkirchen ist das Ergebnis einer langen gemeinsamen Arbeit! Erfahren Sie [in diesem Video](#), wie diese Kooperation zustande gekommen ist. Sie hat eine unserer Handlungsempfehlungen inspiriert, die wir 2022 an die deutsche und französische Regierung formuliert haben.

Neue Wege wagen: Mobilität anders gestalten

In der Mobilitätswende können Deutschland und Frankreich voneinander lernen – zum Beispiel darüber, wie sich der Ausbau des ÖPNV-Angebots mitfinanzieren oder die Ticketstruktur nutzerfreundlicher gestalten lässt. Wie Mobilität anders gestaltet werden kann, diskutieren derzeit die Mitglieder der deutsch-französischen Resonanzräume.



Voies Lyonnaises, öffentlicher Verkehr und Mobilität

13.09.2023

Von Robin Denz

Übersetzung ins Französische von Marie Millot-Courtois und Robin Denz

In seinen deutsch-französischen Resonanzräumen bringt das Zukunftswerk Menschen mit unterschiedlichen institutionellen Perspektiven und Fachwissen zusammen, um seine politischen Handlungsempfehlungen zu formulieren. Wie kann es gelingen, Mobilität in Städten anders zu gestalten und den knappen Straßenraum im Sinne der Nachhaltigkeit neu aufzuteilen? Für die Mitglieder der deutsch-französischen Resonanzräume herrscht Konsens: Wir brauchen weniger Autos, dafür bessere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie mehr Stadtgrün und öffentliche Freiräume. Im April haben wir darüber berichtet, wie die französische Stadt Pau mit der Einführung eines Wasserstoffbusses ganze Stadtteile umgestaltet hat und so diesem Ziel ein ganzes Stück näher kommen konnte. In vielen Kommunen und Landkreisen gestaltet sich der Wandel noch sehr zaghaf. Was hindert sie an einer schnellen Umsetzung? Und was können Frankreich und Deutschland voneinander lernen?

Mehr Gestaltungsspielraum im Straßenverkehrsrecht

Ein Punkt, der bei den Mitgliedern aus Frankreich für Erstaunen gesorgt hat: Solche Vorhaben scheitern in Deutschland oft schon an den restriktiven Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Ein Beispiel unter vielen: In unserer Partnerstadt Marburg konnte außerorts von einer zweispurigen Autostraße nur temporär mit einem Verkehrsversuch eine Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen werden. Ob diese Maßnahme verstetigt werden kann ist noch unklar. Die Reform des deutschen Straßenverkehrsrechts wird derzeit verhandelt. In Frankreich wird hingegen seit Mitte der 2000er-Jahre mit der Initiative *Code de la rue* das

Straßenverkehrsrecht so weiterentwickelt, dass eine sichere, verkehrsberuhigte und nachhaltige Mobilität in Städten leichter umgesetzt werden kann (z.B. mit Begegnungszonen oder flächendeckend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit) — zumindest dort, wo der Wille vorhanden ist.

Autogerechte Stadtplanung macht die Mobilitätswende in beiden Ländern zur Mammutaufgabe

Gleichermaßen herausfordernd ist, dass zahlreiche Städte in Deutschland und Frankreich über Jahrzehnte „autogerecht“ geplant wurden. Kommunen, die ihren Straßenraum autoarm umgestalten wollen, müssen die Mobilität der Einwohner:innen auch weiterhin gewährleisten. Dafür muss ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot mit dichter Infrastruktur und hoher Taktung rapide ausgebaut werden, ohne die Kosten dafür auf die Nutzer:innen umzulagern. Der Finanzierungsbedarf dürfte also in beiden Ländern deutlich steigen. Wie soll das in Zukunft gestemmt werden? Das wirft selbst in wohlhabenden Metropolen wie Lyon und München große Fragezeichen auf.

***Versement mobilité*: Eine Inspiration für deutsche Städte**

In Deutschland diskutieren Expert:innen verstärkt darüber, welche neuen Finanzierungsinstrumente eingeführt werden sollten. Der Blick über den Tellerrand lohnt sich, denn worüber hierzulande als Nutznießer- oder Drittnutzerfinanzierung zum Teil kontrovers diskutiert wird, ist in Frankreich mit dem *Versement mobilité* schon lange Realität. Im Resonanzraum stieß diese Mobilitätsabgabe bei den Mitgliedern aus Deutschland auf großes Interesse.

Das Instrument entstand 1971 zunächst als Pariser Modellversuch, das sukzessive von großen Ballungsräumen auf kleinere Kommunen erweitert wurde. Diese können seither diese Steuerabgabe (zwischen etwa 0,5 und 3 Prozent aller gezahlten Brutto-Löhne) von ortsansässigen Unternehmen mit mindestens elf Beschäftigten zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV erheben.

Die Einnahmen können sowohl für den laufenden Betrieb als auch für Investitionen in neue Infrastruktur verwendet werden. Im Zuge des Mobilitätsorientierungsgesetzes von 2019 wurde das Instrument zum *Versement mobilité* weiterentwickelt und zusätzlich auf den Fuß- und Radverkehr angewendet. Im Jahr 2021 machte der *Versement mobilité* mit rund 9 Milliarden Euro fast die Hälfte des Budgets der französischen Mobilitätsbehörden aus.

Welchen Unterschied ein solches Instrument in der lokalen Praxis machen kann, zeigt ein Beispiel aus dem Gemeindeverbund Dunkirk: Dort konnten durch eine Erhöhung dieser Abgabe im Rahmen des Projekts *DK Plus de Mobilité* nicht nur öffentliche Räume umgestaltet und die Qualität des ÖPNV aufgewertet werden, sondern auch die kostenlose Nutzung des Busnetzes finanziert werden.

Die Mitglieder der Resonanzräume sind sich einig: Angesichts des steigenden Finanzbedarfs braucht es Mut, neue Wege zu gehen. Das französische Modell des *Versement mobilité* kann Deutschland hier als Vorbild für eine Arbeitgeber-Nahverkehrssonderabgabe dienen.

Gibt es bald das Frankreich-Ticket?

In Frankreich stößt das Deutschland-Ticket auf großes Interesse. Denn ein zentrales Hindernis auf dem Weg zur Multimodalität ist dort das oft nutzerunfreundliche Nahverkehrssystem, das je nach Stadt und Region meist einem Potpourri aus öffentlichen und privaten Anbietern ohne einheitliche Ticketstruktur gleicht. Wer beispielsweise in Paris mit dem ÖPNV von A nach B fahren will und dafür von der Metro in den Bus umsteigen muss, kann dafür nicht dasselbe Ticket nutzen. In Deutschland hingegen kann man seit der Einführung des Deutschland-Tickets im März 2023 für 49 Euro im Monat bundesweit alle Busse und Bahnen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs nutzen. Mehr als 11 Millionen Abonnements wurden bereits verkauft, erste Datenauswertungen deuten auf moderate aber dennoch spürbare Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene hin.

Ähnliche Bestrebungen gibt es auch seitens der französischen Regierung. So kündigte Verkehrsminister Clément Beaune im Februar an, innerhalb von zwei Jahren ein nationales Einheitsticket einführen zu wollen. Zwar wird das Deutschland-Ticket als Vorbild genannt, im Gegensatz zu diesem soll es aber zunächst nur um eine Vereinheitlichung des Trägermediums und der Bezahlmethode nach dem niederländischen Vorbild der OVpay-App oder OV-Chipkarte gehen. Einer Integration in Richtung eines landesweiten Einheitstarifs steht man in Frankreich eher skeptisch gegenüber. Das Argument: Verkehrspolitik wird

dezentral von hunderten von Mobilitätsbehörden gestaltet, das gelte es zu respektieren. Die Einführung eines Einheitstarifs wie in Deutschland sei daher auch mit viel Überzeugungsarbeit und einer Harmonisierung der unterschiedlichen Praktiken verbunden.

Im Resonanzraum wiesen die Mitglieder jedoch darauf hin, dass in der noch stärker dezentralisierten Bundesrepublik die zahlreichen Verkehrsunternehmen und -verbünde durch das Deutschland-Ticket vor nicht minder große Herausforderungen gestellt wurden. Das Vorhaben konnte nur als gemeinsamer Kraftakt aus einer Einigung von Bund und Ländern umgesetzt werden. An diese Erfahrungen könne die französische Regierung anknüpfen, so die Mitglieder, um die Tarifintegration zunächst auf regionaler Ebene voranzutreiben und gemeinsam mit den Mobilitätsbehörden die Rahmenbedingungen für eine landesweite Umsetzung zu schaffen.

Finalisierung der Handlungsempfehlungen

Am 20. und 21. September 2023 treffen sich die Mitglieder des Resonanzraums ein letztes Mal in Lyon, um aus diesen Erfahrungen und dem gegenseitigen Austausch konkrete Empfehlungen für die nationalen Regierungen beider Länder abzuleiten. Wir sind gespannt!

Informieren, sensibilisieren, Synergien schaffen: ein dreigliedriger Ansatz zur Beschleunigung des ökologischen Wandels im Bausektor

Paris | Stéphanie Obadia im Gespräch

Stéphanie Obadia ist seit fast zwanzig Jahren als Journalistin im Bereich nachhaltiges Bauen tätig und seit 2022 Direktorin von Construction21. Das Medienunternehmen für nachhaltiges Bauwesen und Stadtentwicklung informiert und vernetzt Fachleute aus diesen beiden Bereichen.



Stéphanie Obadia, seit fast zwanzig Jahren als Journalistin im Bereich nachhaltiges Bauen tätig und seit 2022 Direktorin von Construction21.

Frau Obadia, Sie sind gelernte Journalistin. Was hat Sie dazu bewogen, sich mit Themen des nachhaltigen Bauens zu beschäftigen?

Mein Engagement für unsere Umwelt wuchs ganz von selbst. Ich habe zeitnah die Chefredaktion von Fachzeitschriften für die Holzindustrie übernommen, eine Branche, die mich besonders interessierte. Daher haben mich die Herausforderungen, die mit dem Bauwesen zu tun hatten, schnell fasziniert; denn es war damals schon ein Sektor, der sich im Wandel befand. Vor mehr als 15 Jahren war der Holzbau noch eine Randerscheinung, entwickelte sich dann aber sehr rasch und mit bemerkenswerten Veränderungen. Deshalb habe ich mich auf die Bereiche Bauwesen und Städtebau spezialisiert, ohne dabei den Umweltaspekt aus den Augen zu verlieren. Als Journalistin will ich informieren, aber in gewisser Weise auch sensibilisieren und Lösungen aufzeigen, die die Weiterentwicklung des Sektors beschleunigen.

Sie haben mit einigen Fachzeitschriften für Bauwesen und Architektur zusammengearbeitet. Welche großen Veränderungen haben Sie bei den Publikationen in Bezug auf den ökologischen Wandel festgestellt? (Hat sich ihr Bezugsrahmen oder ihr Bewusstsein für die Herausforderungen des ökologischen Wandels wesentlich verändert?)

Vor 20 Jahren wurde nachhaltiges Bauen als eine Nebensächlichkeit wahrgenommen, die den sogenannten „Ökos“ vorbehalten war. Es war alles sehr kleinteilig, aber das Bewusstsein wuchs mit der Zeit. Es war vor allem ein ökologisches Bewusstsein: Die verschiedenen Akteure wollten zum Erhalt der Umwelt beitragen. Zu diesem Wunsch gesellten sich gesetzliche Verpflichtungen: Frankreich ist in diesem Bereich ein echter Vorreiter, z. B. mit der Umsetzung der Umweltvorschrift RE2020, die 2022 verabschiedet wurde. Das ist eine große Veränderung, denn anstatt sich auf die Wärmeleistung zu konzentrieren, wird jetzt der CO₂-Ansatz von Gebäuden berücksichtigt. Ziel ist es, den Kohlenstoffausstoß und den Lebenszyklus von Gebäuden zu reduzieren, indem Anreize für den Einsatz von erneuerbaren Energien und biobasierten Materialien geschaffen werden. RE2020 berücksichtigt auch die klimatischen Bedingungen im Inneren bei großer sommerlicher Hitze, und fördert Energieeinsparungen und -effizienz. Diese Maßnahmen regen Herstellende, Architekt:innen und Ingenieur:innen dazu an, innovative Lösungen zu entwickeln, Holz und biobasierte Materialien zu verwenden, den Produktionszyklus oder die Zusammensetzung bestimmter Materialien zu überprüfen, um deren CO₂-Fußabdruck zu verringern (Beton, Stahl, usw.), oder sparsamer zu planen, indem Ressourcen verringert oder die Wiederverwendung gefördert wird. Dieser Wetteifer betrifft alle Sektoren und ist manchmal Teil eines umfassenden Ansatzes eines Viertels oder einer Stadt. Wir versuchen nun, mehr Begrünung zu integrieren, die Lichtverschmutzung zu berücksichtigen, Öko-Viertel zu errichten, etc. Die Regierung hat mutige Maßnahmen ergriffen, die heute als Vorbild dienen, wie das Verbot von Wärmeschutzverglasung bei Vermietungsobjekten oder ein Dekret für den Dienstleistungssektor, um den Energieverbrauch des Gebäudebestands zu senken.

Gibt es heute eine bessere Integration der beteiligten Akteure und eine stärkere Berücksichtigung multidisziplinärer Ansätze?

Ja, wir beobachten eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Architekt:innen und Ingenieur:innen. Aber auch Soziolog:innen und Ökolog:innen können hinzugezogen werden, um andere Aspekte wie Begrünung, „Dritte Orte“ (*Anm. d. Red.: Orte der Gemeinschaft, die einen Ausgleich zu Familie und Beruf bieten sollen*), das Wohlbefinden der Bewohnenden usw. zu berücksichtigen. Man kann nicht auf jedem Themengebiet Spezialist:in sein, aber vor allem die gemeinsame Arbeit zahlt sich aus.

„Architekt:innen und Ingenieur:innen arbeiten gemeinsam an innovativen Lösungen, um den CO₂-Fußabdruck von Gebäuden zu verringern, insbesondere durch die Wahl weniger CO₂-lastiger Materialien oder durch Wiederverwendung.“

Sie sind im Jahr 2022 *Construction21* beigetreten: Wie trägt diese Plattform von Fachleuten aus Bauwesen und nachhaltiger Stadtentwicklung dazu bei, den ökologischen Wandel in diesen Sektoren zu beschleunigen?

Construction21 wurde vor über zehn Jahren gegründet, um der Bauindustrie umweltfreundlichere Lösungen vorzuschlagen. Sie hat sich zwischenzeitlich zu einer echten Gemeinschaft von engagierten Akteur:innen entwickelt, die informieren, sensibilisieren und Synergien schaffen wollen. Wir haben mehrere Plattformen in Europa, darunter eine in Deutschland, eine in China und in Nordafrika. Sie bringen alle Akteur:innen der Branche zusammen: Fachpersonen aus Architektur, Ingenieurwesen, Bauunternehmen, Herstellung, Verbänden und Instituten, die sich für nachhaltiges Bauen einsetzen, Akademiker:innen, Studierende, ... und neuerdings auch Akteur:innen aus Vertrieb und Handel.

Darüber hinaus ist die Plattform *Construction21* ein führendes Medium für umweltbewusstes Bauen und nachhaltige Stadtentwicklung, nicht nur in Frankreich, sondern auch auf internationaler Ebene. Wir veröffentlichen Fallstudien, in denen weltweit erprobte Lösungen vorgestellt werden, sowie thematische Dossiers zu Mobilität, Biodiversität, thermische Sanierung usw. Wir erstellen sie in Zusammenarbeit mit unserem Mitgliedernetzwerk.

Sie arbeiten seit April 2023 mit dem Zukunftswerk zusammen. Könnten Sie uns erzählen, was Sie bei der Zusammenarbeit besonders überrascht oder beeindruckt hat?

Die Arbeit des Zukunftswerks bestätigt, dass wir in Frankreich und in Deutschland das gleiche Bewusstsein für zukunftsfähige Städte und den nachhaltigen Umgang mit unserer Umwelt haben.

Wir unterscheiden uns nur in den Mitteln. Diese Unterschiede sind kultureller, politischer und vor allem gesetzlicher Natur: Frankreich agiert stark zentralisiert, während Deutschland auf der Grundlage eines dezentralen Modells arbeitet. Was mich jedoch überrascht und amüsiert hat, ist, dass die Deutschen ausdrücklich eine Bundessteuer einführen und damit zu einem stärker zentralisierten Modell übergehen wollen, während in Frankreich oft von einer Steuersättigung die Rede ist.

„Wenn ich mich für eine Empfehlung entscheiden müsste, dann wäre es die systematische Integration von Grünflächen in die Stadtentwicklung und -sanierung.“

Welche Empfehlungen wären Ihrer Meinung nach besonders sinnvoll, um sie in Frankreich und Deutschland umzusetzen?

Die Diskussionen waren reichhaltig und es kamen viele interessante Lösungen zum Vorschein. Aber wenn ich mich für eine Empfehlung entscheiden müsste, dann wäre es die systematische Integration von Grünflächen in die Stadtentwicklung und -sanierung. Diese Maßnahme würde die Einführung eines Tools erfordern, das es derzeit noch nicht gibt: Dieses Tool sollte ermöglichen, eine Karte der für Begrünung zur Verfügung stehenden Flächen eines Viertels oder einer Nation mit den Pflanzenarten, die für den gegebenen Raum am besten geeignet sind, übereinander zu legen – und das unter Berücksichtigung des Klimawandels. Das wäre ein wirklich interessantes Diptychon, um die Begrünung der Städte und den Erhalt der Artenvielfalt zu fördern.



Veranstaltungen



Vergangene Veranstaltungen:

- **05.09.2023** Das Zukunftswerk diskutierte im Rahmen der IAA Mobility auf dem Marienplatz im Herzen von München, wie durch Experimentierlösungen nachhaltige öffentliche Räume geschaffen werden können. Sie möchten das Panel nachschauen? [Hier geht's lang](#).
- **13.09.2023** Das Deutsch-Französische Büro für die Energiewende (DFBEW) organisierte eine Konferenz über die Beschleunigung der energetischen Gebäudesanierung. Im Fokus: die regulatorischen, politischen und technischen Herausforderungen, die mit diesem ehrgeizigen Ziel verbunden sind. Deutschland und Frankreich stehen bei der Erreichung der Klimaneutralität in diesem Sektor vor vergleichbaren Schwierigkeiten und können sich gegenseitig inspirieren.

Zukünftige Veranstaltungen:

- **20.-21.09.2023** In Lyon findet das letzte interdisziplinäre Netzwerktreffen der „deutsch-französischen Resonanzräume“ 2023 statt, bei dem Akteur:innen aus der Praxis und öffentliche Entscheidungsträger:innen im Bereich nachhaltige Stadtplanung zusammenkommen. Sie werden gemeinsam die politischen Handlungsempfehlungen des Zukunftswerks fertigstellen.
- **26.09.2023** Neue Ausgabe unserer „Transformationsküche“: Diesmal wird Samuel Martin vom französischen Verein négaWatt zu Gast sein und mit uns über kommunale Energiesuffizienz sprechen.
- **05.-07.10.2023** Die Deutsch-Französische Hochschule und die ASKO Europa-Stiftung organisieren in Mannheim die 2. Ausgabe des „Deutsch-Französischen Nachhaltigkeitsdialogs“. Das Ziel: Den wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Dialog über die historischen, wirtschaftlichen und kulturellen Aspekte der nachhaltigen Entwicklung zu intensivieren.
- **11.10.2023** Das jährliche Forum des Deutsch-französischen Büros für die Energiewende (DFBEW) findet online statt. Eine gute Gelegenheit, mehr über die Auswirkungen der Wasserstofftechnologie in der Industrie, über Mobilität und Elektrizität zu erfahren.
- **07.-08.11.2023** Gebäudesanierung: Wie kommen wir in die Umsetzung? Das Zukunftswerk und das TANDEM-Programm haben sich wieder einmal zusammengetan, um Akteure und Akteurinnen aus deutschen und französischen Gemeinden in Saarbrücken zusammenzubringen. Der Schwerpunkt dieses Treffens: die energetische Sanierung von Gebäuden.

[Sie finden alle Artikel auf unserer Website!](#)

Deutsch-Französisches Zukunftswerk

Sekretariat Berlin

Research Institute for Sustainability (RIFS) au Helmholtz

Centre Potsdam

Joachimsthaler Straße 10

10719 Berlin

Allemagne

<https://forumpourlavenir.eu>

info@df-zukunftswerk.eu

Forum pour l'avenir Franco-Allemand

Sekretariat Paris

France Stratégie

20 avenue de Ségur

75007 Paris

France

forumpourlavenir@strategie.gouv.fr



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM

