



In dieser Ausgabe :

### **Mobilität der Zukunft: Zwischen ökologischen Herausforderungen und sozialer Gerechtigkeit**

Die Pariser Stadtautobahn aus der Pompidou-Ära lädt heute als Fußgängerzone Spaziergänger:innen zum Verweilen ein. Paris ist beispielhaft für die Bestrebungen um die Mobilitätswende in deutschen und französischen Städten. Sarah Bronsard gibt einen Einblick, wie Kommunen den Platz des Autos neu definieren, und welche Lösungen das jeweils andere Land inspirieren können.

→ Zum Lesen S. 2

### **Für kreative und nachhaltige Städte: Lasst uns experimentieren!**

Um nachhaltige Veränderungen in den Städten zu erreichen, spielen Experimentierlösungen eine besonders wichtige Rolle: Sie ermöglichen es, eine nachhaltige Umnutzung von Flächen niedrigschwellig und schnell zu testen und machen den Wandel erfahrbar. Arthur Frantz beleuchtet die konkreten Vorschläge des Zukunftswerks, um diese Ansätze zu fördern.

→ Zum Lesen S. 5

### **Mehr Freiräume in der Stadt: Wie kann das gelingen?**

In Deutschland werden täglich 55 Hektar, in Frankreich sogar 67 Hektar Boden verbraucht – mit negativen Folgen für Natur und Lebensqualität. Stéphanie Lacombe beleuchtet, wie Mehrfachnutzung und angepasste bodenpolitische Instrumente den Flächenverbrauch bremsen können.

→ Zum Lesen S. 8



Veröffentlichung unserer politischen Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung

## **Neuigkeiten vom Deutsch-Französischen Zukunftswerk**

Diese Spezialausgabe ist etwas Besonderes. An diesem **Deutsch-Französischen Tag** feiert das Zukunftswerk nicht nur das 5. Jubiläum des Aachener Vertrags, mit dem das Zukunftswerk ins Leben gerufen wurde. Es veröffentlicht auch seine **politischen Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung**. In unseren Interviews und Artikeln beleuchten wir konkrete Lösungen, um die Flächen unserer Städte nachhaltiger umzuverteilen und zu nutzen.

„Bonne lecture et bonne année“ wünscht das Team des Zukunftswerks!

### **Sophie Holzer: Experimentierlösungen als Hebel für mehr Grün in der Stadt**

Sophie Holzer im Gespräch



Foto: Elena Knuth-Pollok

Für Sophie Holzer ist die Begrünung der Städte notwendiger denn je. Die Landschaftsarchitektin hat als Mitglied der deutsch-französischen Resonanzräume an den Handlungsempfehlungen mitgearbeitet, die das Zukunftswerk im Januar 2024 veröffentlicht hat. Im Gespräch mit Thomas Spinrath bekräftigt sie die Bedeutung von Fläche und das Potenzial von Experimentierlösungen.

→ Zum Lesen S. 10

# Nachhaltige, wünschenswerte und für alle zugängliche Lösungen? Die Realität von morgen!

## Zukunft der Mobilität

„Die Stadt muss sich dem Auto anpassen“, so der ehemalige französische Präsident Georges Pompidou. Die Pariser Stadtautobahn aus der Pompidou-Ära lädt heute als Fußgängerzone Spaziergänger:innen zum Verweilen ein. Paris ist beispielhaft für die Bestrebungen um die Mobilitätswende in deutschen und französischen Städten. Das Zukunftswerk gibt einen Einblick, wie Kommunen den Platz des Autos neu definieren, und welche Lösungen das jeweils andere Land inspirieren können.



Fußgängerzone am Ufer der Seine | Foto: Jean-Louis Zimmermann from Moulins, France (CC-BY-2.0)

16.01.2024

Von Sarah Bronsard

Aus dem Französischen übersetzt von Annette Kulzer

### Georges Pompidou im Jahr 1971: „Die Stadt muss sich dem Auto anpassen.“

Das Auto galt in der Vergangenheit als Symbol für den industriellen Erfolg Frankreichs während der florierenden Wirtschaftsjahre der „Trente Glorieuses“, des dreißigjährigen „glorreichen“ Nachkriegsbooms ab 1945. Und mehr noch: Die Demokratisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit Verbrennungsmotor stellte nicht nur „ein Zeichen des sozialen Aufstiegs“ dar, sondern vor allem „ein Zeichen der Befreiung des Individuums“, so Georges Pompidou in seiner Rede auf der Automesse *Salon de l'automobile* im Jahre 1966.

Die Stadtentwicklung und öffentliche Raumplanung wurden daher den wachsenden Bedürfnissen des Automobils angepasst. Ein Beispiel dafür ist die Schnellstraße entlang der Seine, die es den Autofahrenden ermöglichen sollte, die Hauptstadt zu durchqueren, ohne von Verkehrszeichen aufgehalten zu werden. Ursprünglich hatte Pompidou sogar vor, Paris mit einem Autobahnnetz auszustatten, was jedoch aufgrund der nachfolgenden Ölkrisen nicht realisiert werden konnte.

Seit den 1960er-Jahren hat sich das Image des Automobils zwischenzeitlich stark verändert. Um ihren Klimaschutzverpflichtungen nachzukommen und Luftverschmutzung entgegenzuwirken, haben Städte ein klares Ziel vor Augen: den Platz des Autos im städtischen und vorstädtischen Raum zu reduzieren und die Straßen für nachhaltige und flächeneffizientere Mobilitätsformen umzuwidmen. Infolgedessen wurde in Paris die „Stadtautobahn“ von Pompidou zur Fußgängerzone umgestaltet. Auch in vielen anderen

französischen Großstädten werden immer mehr Umwelt- und Tempo-30-Zonen eingeführt. Auch in Deutschland, wo die Automobilindustrie immer noch eine große Rolle spielt, werden zunehmend Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität ergriffen.

### **Das Gleichgewicht zwischen Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftsinteressen fördern**

Der Handlungsspielraum, in dem deutsche und französische Gebietskörperschaften agieren können, um den Autoverkehr in den Städten zu verringern, ist jedoch durch die bestehenden rechtlichen und ordnungspolitischen Regelungen begrenzt. Das Deutsch-Französische Zukunftswerk regt in seinen Handlungsempfehlungen, die auf lokalen Erfahrungen basieren, die Anpassungen der vorherrschenden Gesetzgebungen an.

Dabei geht es nicht darum, das Auto komplett aus den Städten zu verbannen, denn manche Menschen werden weiterhin darauf angewiesen bleiben. Vielmehr geht es darum, die Bedeutung des Autos zu verringern und gleichzeitig sicherzustellen, dass die verschiedenen Mobilitätsformen koexistieren und sich ergänzen können. Gemäß den Grundsätzen einer nachhaltigen Transformation soll zudem ein Gleichgewicht zwischen Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftsinteressen gefunden werden. Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten einer nachhaltigen Stadtentwicklung setzt voraus, dass dieses notwendige Gleichgewicht nicht aus den Augen verloren wird – auch auf die Gefahr hin, dass die Maßnahmen Proteste wie die „Gelbwesten“- oder die „Bonnetts rouges“-Bewegung auslösen (*Anm. d. Red.: die vor allem durch bretonische Landwirt:innen geprägte Protestbewegung der ‚Roten Mützen‘ demonstrierte 2013 erfolgreich gegen die Einführung der geplanten LKW-Ökosteuern Écotaxe in der Region*).

### **Öffentliche Verkehrsmittel zu einer echten, effizienten und nachhaltigen Alternative ausbauen**

Die Zurückdrängung des Autos aus dem öffentlichen Raum muss mit dem Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote einhergehen. Doch die Frage, wie sich dieser Ausbau des ÖPNVs finanzieren lässt, wird zu einer entscheidenden Herausforderung in beiden Ländern. Glücklicherweise können sie sich gegenseitig von den Ideen und Praxisbeispielen ihres jeweiligen Nachbarlandes inspirieren lassen.

Im Mai 2023 hat die deutsche Regierung das Deutschlandticket eingeführt, eine Fahrkarte, mit der man für 49 Euro im Monat den öffentlichen Nahverkehr im gesamten Bundesgebiet nutzen kann – mit Ausnahme von Schnellzügen. Dieses System hat mehrere Vorteile: ein einziges Abonnement für die Nutzer:innen, eine Verlagerung vom Auto auf die Bahn, mehr aktive Entscheidungen für die Nutzung der Bahn statt des Autos und eine Erhöhung der Kaufkraft in einer Zeit, in der die Energiepreise rasant in die Höhe schnellen. Frankreich sollte sich von dieser Tarifintegration und von eigenen erfolgreichen regionalen Erfahrungen inspirieren lassen: so beispielsweise von der *KorriGo*-Fahrkarte in der Bretagne, die in 12 Verkehrsnetzen verwendet werden kann und so die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region erleichtert. Nichtsdestotrotz muss auch auf ein ausgeglichenes Budget geachtet werden: Derzeit ist die Finanzierung des Deutschlandtickets für das Jahr 2024 unsicher. Ohne zusätzliche Bundeszuschüsse könnte der Preis auf 59 Euro pro Monat steigen.

### **Die Mobilitätsabgabe für Unternehmen: Ein mächtiges Finanzierungsinstrument à la française, das das Deutschlandticket retten könnte?**

Um die Finanzierung ihres Mobilitätsangebots zu stabilisieren und gleichzeitig die Qualität der angebotenen Dienstleistungen zu verbessern, könnte sich die deutsche Regierung ein Beispiel an der französischen Mobilitätsabgabe *Versement mobilité* nehmen. Diese Abgabe, die von Unternehmen ab elf Beschäftigten erhoben wird, ermöglicht die Finanzierung des ÖPNV in Frankreich zu 45 Prozent. Auf der Grundlage dieses Wirtschaftsmodells konnte auch die Eurometropole Straßburg ihr solidarisches Tarifsysteem entwickeln, das für alle Nutzer:innen gerecht ausfällt.

### **Pkw und Lkw als Garanten für eine nachhaltige Transformation?**

Gemäß dem in der europäischen Gesetzgebung verankerten Verursacherprinzips des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union *AEUV* aus dem Jahr 2007 [Artikel 191 (2)] muss jede:r, der:die negative externe Effekte – in diesem Fall eine erhöhte Umweltverschmutzung – verursacht, die Kosten dafür tragen.

Im Bereich der Mobilität geht es darum, die Verursachenden dieser Umweltverschmutzung, also Pkw- und Lkw-Fahrer:innen, zur Kasse zu bitten. Mit den Einnahmen könnten nachhaltigere Verkehrsträger finanziert werden. So würden die Lkw heute die Infrastruktur für den Schienen- und Seeverkehr von morgen finanzieren oder die Einnahmen aus Parkgebühren in die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs fließen.

### **Anpassung des Straßenverkehrsrechts in Frankreich und Deutschland**

Die Entwicklung von Grünflächen, der Bau von Wohnungen oder eine neue Straßenbahntrasse – für die Kommunen ist es nicht immer einfach, all diese Anforderungen unter einen Hut zu bringen. Durch die Verankerung von Nachhaltigkeitszielen in der Straßenverkehrsordnung könnte die deutsche Regierung den Gebietskörperschaften mehr Spielraum geben, um das Mobilitätsangebot an die lokalen Bedürfnisse anzupassen.

Laut einer Studie von *Santé Publique France*, der staatlichen französischen Organisation zur öffentlichen Gesundheitspflege, sind jährlich rund 40.000 Todesfälle auf die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid zurückzuführen. Das Zukunftswerk empfiehlt daher eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in städtischen Gebieten – eine Maßnahme, die es in einigen französischen Städten bereits theoretisch gibt, die aber in der Praxis nicht ausreichend umgesetzt wird. Jedoch sollten die Kommunen weiterhin die Möglichkeit haben, auf bestimmten Straßen Tempo 50 beizubehalten. Denn die Devise muss lauten, eine Überlastung der Verkehrswege mit Stau effekt unbedingt zu vermeiden.

Darüber hinaus sollte sich das Mobilitätsangebot mehr an den Bedürfnissen der Arbeitsmarktregionen als an administrativen Rahmenbedingungen orientieren. Den Regionen eine Mobilitätsabgabe in Aussicht zu stellen, könnte für mehr Kohärenz in der Verkehrsplanung sorgen.

Auf der Tagesordnung der europäischen Städte steht heute also die Umkehrung der von Georges Pompidou geforderten Entwicklung: Das Auto muss an die Bedürfnisse der nachhaltigen Stadt angepasst werden und nicht umgekehrt.

---

## Für kreative und nachhaltige Städte: Lasst uns experimentieren!

Die Teilnehmenden der deutsch-französischen Resonanzräume sind einer Meinung: Um nachhaltige Veränderungen in den Städten zu erreichen, spielen Experimentierlösungen eine besonders wichtige Rolle. Unsere Handlungsempfehlungen machen konkrete Vorschläge, um diese Ansätze zu fördern.



Die Prachtstraße Avenue des Champs-Élysées in Paris während des autofreien Tags Paris Respire | Foto: Guillaume Bontemps – Ville de Paris

11.01.2024

Von Arthur Frantz

Übersetzung aus dem Französischen von Annette Kulzer

### Ein Hebel für den Wunsch nach Veränderung

Man stelle sich folgendes Szenario vor: Die schönste Prachtstraße der Welt, die *Avenue de Champs-Élysées* in Paris, die normalerweise von 100.000 Autos täglich befahren wird, ist ganz und gar der sanften Mobilität gewidmet... Der autofreie Tag *Paris Respire*, zu Deutsch „Paris atmet auf“, wurde 2015 erstmals ins Leben gerufen. Die daraus gewonnenen Erfahrungen ermöglichten der Stadtverwaltung, die Champs-Élysées später an einem Sonntag pro Monat in eine Fußgängerzone zu verwandeln. Das Ergebnis begeistert: Das Dröhnen der Motoren weicht festlicher Musik, zu der die Passant:innen auf den großen Kreuzungen tanzen; glänzende Motorräder machen Platz für Fahrradkorsos; Ampeln blinken in poetischer Gleichgültigkeit...

Die Ziele, die Auswirkungen des Klimawandels zu bekämpfen sowie Lebensqualität und Gesundheit zu schützen, erfordern eine ehrgeizige Umgestaltung des öffentlichen Raums: die Stadt soll begrünt und offene Räume für Begegnungen geschaffen werden. Dabei kann es jedoch zu Nutzungskonflikten kommen – insbesondere im Bereich der Mobilität. In den deutsch-französischen Resonanzräumen entstanden hierzu rasch Ideen für mögliche Experimentierlösungen.

Sind Experimente ein Schlüssel zur Förderung nachhaltiger Veränderungen in der Stadtentwicklung? Die vielfältigen Praktiken – von *Shared-Mobility*-Fahrspuren über die Aneignung von Freiflächen bis hin zur temporären Umgestaltung des öffentlichen Raums mit Stadtmöbeln – stellen die Kommunen vor zahlreiche

Herausforderungen: Sie müssen die Bürger:innenbeteiligung sicherstellen, erfolgreiche, temporär umgesetzte Projekte dauerhaft einrichten oder auch das Risiko zu scheitern in Kauf nehmen...

Nichtsdestotrotz machen diese Aktionen die notwendigen nachhaltigen Veränderungen für die Bevölkerung erst greifbar und führen dazu, dass die Maßnahmen auch akzeptiert, ja sogar gewollt werden. Dass dementsprechend Experimente den urbanen Wandel vorantreiben, stellt einen echten Paradigmenwechsel dar, der durch die Handlungsempfehlungen des Zukunftswerks gefordert wird.

### Schwerfällige Verfahren ohne sicheren Ausgang



Parklets, die von der Initiative Ortsmitten zur Verfügung gestellt und im Zentrum von Bad Wimpfen, Baden-Württemberg, aufgestellt wurden. | Foto: Yannik Wegner

Es gibt bereits Instrumente, die es den Kommunen ermöglichen, Experimentierlösungen umzusetzen – doch diese zu implementieren, stellt sie vor Hindernisse. In Deutschland gibt es beispielsweise die Möglichkeit, mit sogenannten Verkehrsversuchen Fahrbahnen testweise Fußgänger:innen zuzuweisen. Dieses Tool wurde in der Fußgängerzone der Sendlinger Straße in München eingesetzt. Trotz dieses gelungenen Beispiels für eine gemeinsame Umnutzung berichten deutsche Gebietskörperschaften von einem schwerfälligen Verwaltungsverfahren, das zahlreiche Bewertungen erfordert und eher dazu neigt, auf Sicherheitsfragen als auf klimatische Herausforderungen einzugehen (vgl. die derzeitige Formulierung des Gesetzestextes in §45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO).

Allgemein betonten die Teilnehmenden der Resonanzräume, dass es an internen Ressourcen fehle, um solche Maßnahmen zu ergreifen und sie reibungslos umzusetzen. „Jeder zurückgewonnene Meter Radweg erfordert Überzeugungsarbeit bei unnachgiebigen Anwohner:innen und den Geschäftsleuten, die sehr, sehr an ihren Parkplätzen hängen“, berichtet Guillaume Julien Neveu, Leiter des französischen Projekts *Voies Lyonnaises*, von seinen Erfahrungen. Ziel des Projektes ist es, innerhalb von vier Jahren ein umfassendes Netz von zwölf Radwegen zu schaffen, das die gesamte Metropolregion Lyon durchquert. Sein Beispiel verdeutlicht, wie heikel die Reduzierung des Autoverkehrs nach wie vor ist. Es ist wichtig, die Akteur:innen zu sensibilisieren, sie in den Praktiken der Bürger:innenbeteiligung zu schulen und sie bei diesen manchmal wagemutigen Schritten zu begleiten.

Einige innovative Ansätze unterstützen die Kommunen auf ihrem Weg: Die in Baden-Württemberg eingerichtete zentrale Anlaufstelle *Ortsmitten* stellt Gebietskörperschaften, die ihren öffentlichen Raum umgestalten möchten, mobile Parklets leihweise zur Verfügung. Die Stadt Bad Wimpfen beispielsweise hat dieses Angebot des Materialverleihs und die persönliche Betreuung, die insbesondere zum Thema Bürger:innenbeteiligungsprozess stattfand, bereits genutzt.

### **Experimentierlösungen fördern, um den urbanen Wandel zu steuern**

Ausgehend von diesen inspirierenden Beispielen und zahlreichen Erfahrungsberichten haben die Teilnehmenden der Resonanzräume gemeinsam politische Handlungsempfehlungen erarbeitet, die auf eine stärkere Implementierung von Experimentierlösungen abzielen.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt, die bestehenden gesetzlichen Regelungen zu vereinfachen und Wissen unter den Akteur:innen zu teilen, um die Kommunen bei der Umsetzung von Ideen zu unterstützen. Hierzu wünschen sich die Vertretungen der Partnerkommunen ein Handbuch, das sukzessive weiterentwickelt wird und alle gültigen Regelungen zentral zusammenfasst. Idealerweise sollten sich die Beauftragten unterstützend über eine Plattform vernetzen und dort Best-Practice-Beispiele vorstellen. Außerdem schlägt das Zukunftswerk konkrete Änderungen der bestehenden Vorschriften vor, insbesondere der deutschen Straßenverkehrsordnung, die in den Handlungsempfehlungen näher beschrieben werden.

Um die Eigeninitiative in den Verwaltungen zu fördern, könnte in Fortbildungsprogrammen für Akteur:innen ein Schwerpunkt auf diese Form der Governance gelegt werden. Das Ziel ist es, die Verwaltungen Schritt für Schritt dafür zu sensibilisieren, Rückmeldungen aus der Praxis in ihre Arbeit einzubeziehen und gegebenenfalls auch offen dafür zu sein, die städtischen Projekte so anzupassen, dass sie den beobachteten Nutzungsweisen gerecht werden.

Da sich eine Stadt nie ohne ihre Bewohner:innen verändern kann, empfiehlt das Zukunftswerk den Regierungen beider Länder schlussendlich, lokale Veranstaltungen zu fördern und die Initiativen der Kommunen hervorzuheben – gemäß dem Vorbild des autofreien Tages *Paris Respire*. Der Schlüssel zum Erfolg von Experimentierlösungen liegt in der Mobilisierung und Begeisterungsfähigkeit der Bevölkerung. Nachdem die Pariser:innen vor dem Triumphbogen als Wahrzeichen getanzt haben, spielen die Berliner:innen vielleicht bald Fußball auf den Straßen vor dem Brandenburger Tor? Das wäre ein monumentaler Treffer!

---

# Mehr Freiräume in der Stadt: Wie kann das gelingen?

## Bodenpolitische Instrumente

Autolärm dröhnt durch das Tal, Passant:innen hasten durch die Fußgängerzone, am Bahnhof herrscht Hektik..., aber Rückzugsorte zum Entspannen und schattenspendende Bäume fehlen weit und breit. In Siegens Stadtkern gibt es wenig Grünflächen. Das will die Stadt ändern. Dafür kauft sie Privateigentümer:innen Grundstücke ab, um die Flächen zu begrünen – so wie für den Herrengarten, der ab 2024 als öffentlicher Park zugänglich sein wird. Siegen scheint damit eine Einzelgängerin zu sein, denn den meisten Kommunen fehlen für ein solches Vorgehen rechtliche und finanzielle Mittel. Wo müssen wir ansetzen, damit sich das ändert? Das Deutsch-Französische Zukunftswerk hat Antworten erarbeitet.



Der Herrengarten heute: Aus der Fläche des ehemaligen Einkaufszentrums ist ein innerstädtischer Park geworden. | Foto: Universitätsstadt Siegen

11.01.2024

Von *Stéphanie-F. Lacombe*

Übersetzung ins Französische von *Marie Millot-Courtois* und *Marion Davenas*

## Städtischer Boden ist heiß umkämpft

In Deutschland werden täglich rund 55 Hektar, in Frankreich 67 Hektar Boden verbraucht. Dadurch gehen Biodiversität, Ackerböden und Flächen verloren, die für den Hochwasserschutz wichtig wären. Wenn Städte ihre Grenzen ausweiten und am Stadtrand bauen, führt das außerdem zu einer Zersiedelung. Die Betriebskosten der Versorgungsinfrastruktur steigen, Fahrt- und Pendelzeiten erhöhen sich. Um diese Zersiedelung zu vermeiden, hat sich die Europäische Union darauf geeinigt, ihren Flächenverbrauch bis 2050 auf ein Netto-Null zu reduzieren.

Hier sind Städte und Gemeinden gefragt. Sie können den Boden schonen, indem sie innerhalb der bereits bestehenden Bebauung einer Ortschaft „nachverdichten“, das heißt zum Beispiel Etagen aufstocken oder Baulücken füllen. Allerdings sollte nicht jede verfügbare Fläche bebaut werden: Der Erhalt von Freiräumen

bleibt ebenfalls wichtig. Diese verbessern unsere Lebensqualität, sorgen für bessere Luft, bieten Tieren einen Unterschlupf, reduzieren im Sommer die innerstädtische Hitze machen und Nachverdichtung an anderer Stelle erträglicher.

Eine Fläche von Bauprojekten frei zu halten und für nicht-kommerzielle Nutzungen zu öffnen, bedeutet aber oft einen Verzicht auf Einnahmen für die Gemeindekasse. Wie können Kommunen trotz Nutzungs- und Vermarktungsdruck Freiräume schaffen und erhalten und gleichzeitig ihren Flächenverbrauch begrenzen?

Diese Frage beschäftigt Deutschland und Frankreich auf ähnliche Weise. Das Deutsch-Französische Zukunftswerk hat sich daher in mehreren gemeinsamen Arbeitssitzungen zu diesem Thema mit rund 20 Personen aus Verwaltungen, Zivilgesellschaft und Wissenschaft aus beiden Ländern ausgetauscht und auf Grundlage lokaler Erfahrungen konkrete Aktionsvorschläge entwickelt.

### **Ein Raum, viele Funktionen: Mehrfachnutzung als Lösungsansatz**

In der Stadtplanung treffen verschiedene Nutzungsinteressen aufeinander, die sich auf den ersten Blick gegenseitig ausschließen. Bei genauerem Hinsehen können scheinbar konkurrierende Ziele jedoch in Einklang gebracht werden. Ein Lösungsansatz ist die Mehrfachnutzung von Flächen.

Diese experimentierte die Metropole Lille im Sommer 2023 mit ihrer Aktion „Libre cour, libre jardin“ (Freier Hof, freier Garten). Das Ziel? Den Bewohner:innen Zugang zu Schulhöfen und Gärten zu ermöglichen, die normalerweise nicht öffentlich zugänglich sind. So bekamen die Bewohner:innen die Möglichkeit, im Schatten großer Bäume zu sitzen, Gemüsegärten, Sport- und Spielplätzen zu nutzen und bei Hitze kühlende Orte zu entdecken.

Der Münchner Grünsplatz wiederum wird beispielsweise nicht nur als Park, sondern auch als sozialer und kultureller Treffpunkt mitten in einem dicht bebauten Stadtteil genutzt. Der Verein Green City kümmert sich um den Garten, organisiert Kulturveranstaltungen und die Reinhaltung des Platzes. Das Beispiel zeigt, dass öffentliche Räume häufig aus der Zivilgesellschaft heraus erschlossen oder wiederbelebt werden. Kommunen können dies durch ideelle und finanzielle Unterstützung fördern und verstetigen. Um zu funktionieren, muss diese Zusammenarbeit durch langfristige Förderprogramme unterstützt werden.

Wie intensiv wird eine Fläche vor Ort genutzt? Wie wichtig ist sie für die Bevölkerung? Ohne klare Datengrundlage ist es für Stadtplaner:innen schwierig, die Bedeutung von Freiflächen einzuschätzen. Deshalb sollten Frankreich und Deutschland lokale Potenzialanalysen zum öffentlichen Raum fordern und fördern. Um die Ergebnisse besser einordnen und nutzen zu können, sollten Kommunen zusätzlich von Kompetenzzentren auf Regional- oder Landesebene begleitet und beraten werden.

### **Bodenpolitische Instrumente zugunsten von Grünflächen**

Nicht alle Flächen sind in kommunaler Hand. Städte setzen gezielt Maßnahmen ein, um die Nutzung von Land und Boden zu steuern. Siegen konnte zum Beispiel Dank des Vorkaufsrechts das Grundstück für den Herrengarten erwerben und die Umbauarbeiten mithilfe der Städtebauförderung teilfinanzieren. Auf Landesebene gibt es weitere Grundstücksfonds, die Kommunen beim Grundstückserwerb unterstützen. Oft greifen sie jedoch nur, wenn die Kommune nach dem Erwerb der Fläche dort preisgünstigen Wohnraum schafft. Sie unterstützen damit die soziale Komponente, vernachlässigen jedoch die Schaffung von Grünflächen als Erholungsorte.

Diese bodenpolitischen Instrumente sollten daher angepasst werden, damit Kommunen der Erwerb von finanziell weniger ertragreichen, aber genauso wichtigen Frei- und Grünflächen erleichtert wird. In Frankreich räumt das Gesetz zur Unterstützung lokaler Mandatsträger:innen gegen die Bodenversiegelung (*Loi visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux*) Kommunen bereits seit Juli 2023 ein Vorkaufsrecht zum Erhalt bestehender Grünflächen und Potenzialflächen zur Renaturierung ein. Dies könnte eine Inspiration für Deutschland sein.

### **Politische Handlungsempfehlungen des Zukunftswerks**

Das Zukunftswerk widmet sich in seinen aktuellen Handlungsempfehlungen der nachhaltigen Stadtentwicklung.

---

## „Wir müssen gemeinsam Lösungen für Flächenkonkurrenz finden“ München | München | Sophie Holzer im Gespräch

Für Sophie Holzer ist die Begrünung der Städte notwendiger denn je. Die Landschaftsarchitektin hat als Mitglied der deutsch-französischen Resonanzräume an den Handlungsempfehlungen mitgearbeitet, die das Zukunftswerk im Januar 2024 veröffentlicht. Im Gespräch mit Thomas Spinrath spricht sie über die Bedeutung von Fläche und das Potenzial von Experimentierlösungen.



Sophie Holzer | Foto: Elena Knuth-Pollok

11.01.2024

*Interview auf Deutsch von Thomas Spinrath*

*Ins Französische übersetzt von Marie Millot-Courtois und Marion Davenas*

**Sophie Holzer, Sie sind eine deutsch-französische Grenzgängerin. Viele Jahre haben Sie bei Landschaftsplanungsbüros große Freiraumprojekte in Frankreich betreut. Heute arbeiten Sie als fachliche Koordinatorin in der Grünordnungsplanung für die Landeshauptstadt München. Gibt es Tage, an denen Sie beruflich gerne wieder nach Frankreich zurückkehren würden?**

Ich arbeite gerne dort, wo ich lebe. Bevor ich zur Landeshauptstadt München gekommen bin, habe ich in einem deutschen Büro gearbeitet und bin jahrelang für Projekte in französische Kommunen gereist. Ich wollte mich dann stärker der Nachhaltigkeit und der Klimaanpassung hier vor Ort in München widmen. So bin ich in die städtische Grünplanung gewechselt. Die Resonanzräume waren für mich nun eine schöne Gelegenheit, wieder einen Einblick in die Arbeit der französischen Kommunen zu bekommen und voneinander zu lernen.

**Seit April 2023 haben Sie mit den anderen Mitgliedern der deutsch-französischen Resonanzräume in mehreren Treffen intensiv an den neuen Handlungsempfehlungen des Zukunftswerks gearbeitet. Den Ausgangspunkt für die Arbeit daran bildeten konkrete lokale Erfahrungen. Welches lokale Projekt aus der Münchner Grünplanung haben Sie eingebracht?**

Ich betreue unter anderem eine der sogenannten Parkmeilen – für uns Schlüsselprojekte der Konzeption *Freiraum München 2030*. Parkmeilen sind Grünzüge, die von der Innenstadt in die Außenbereiche von München führen. Die Grünzüge vernetzen die Innenstadt mit dem äußeren Grüngürtel, stärken die Biodiversität, sind wichtig für die Erholungsnutzung und bieten Anreize dafür, auf aktive Formen der Mobilität umzusteigen. Als erstes Projekt haben wir die Masterplanung des Feldmochinger Angers entwickelt. Das ist ein zwei Kilometer langer Grünzug, der verschiedene, auch neue Erholungsmöglichkeiten bietet. Zwei Jahre lang konnten wir im Rahmen des Post-Corona-Projektes die Qualitäten dieses Freiraums durch temporäre Aktionen und Experimentierlösungen aufzeigen und testen. Diese temporäre Umgestaltung half uns, eine hohe Bürgerbeteiligung zu ermöglichen.

**Wie genau hat Ihnen die temporäre Experimentierlösung bei der Umsetzung geholfen?**

Durch die zeitlich begrenzten Aktionen wie zum Beispiel Themenspaziergänge, Sportaktivitäten, Gärtnern oder unseren Landwirtschaftslehrpfad konnten wir ein Umdenken ermöglichen. Menschen vor Ort, aber eben auch die Politik haben erlebt, wie wichtig dieser Grünraum ist. Es sollte aber immer unser Ziel sein, solche Maßnahmen zu verstetigen. Es geht um Umweltgerechtigkeit: Wir müssen auf Dauer wichtige Grünvernetzungen für die Klimaanpassung und die Biodiversität erhalten und den Boden für ausreichend Grün- und Freiräume für alle in der Stadt sichern.

„Begrünung braucht Fläche und Fläche braucht die entsprechenden Budgets.“

**Wie spiegeln sich die Erfahrungen aus diesem Projekt nun in den Handlungsempfehlungen des Zukunftswerks wider?**

Begrünung braucht immer Fläche. Ein Großteil des Feldmochinger Angers gehört schon der Stadt München. Es gibt jedoch Grundstücke, die in Privatbesitz sind. Deswegen war ein Ausbau zu einem Park bis dato nicht möglich, obwohl diese Idee des Grünzuges schon seit den 1990er-Jahren bestand. Wir konnten nur teilweise ausbauen. Ganz allgemein gilt: Damit Kommunen Fläche erwerben können, brauchen sie bessere Instrumente beziehungsweise muss die Nutzung bestehender Instrumente erleichtert werden. Zudem müssen die entsprechenden Budgets bereitgestellt werden. Das findet sich in mehreren Handlungsempfehlungen wieder. Gerade kleinere Kommunen sollten darin unterstützt werden, ihren Grünbestand und ihre Potenziale zu erfassen, Flächen zu aktivieren oder zu erwerben und dann eine Begrünung zu realisieren und zu sichern. Die konsequente Freiraumentwicklung und Begrünung der Städte muss eine gemeinsame Aufgabe von Kommunen, Bund und Ländern sein.

**Gerade dicht bebaute Städte sind mit vielfältigen Nutzungskonkurrenzen konfrontiert. Sie benötigen nicht nur Fläche für Begrünung, sondern auch für Mobilität und Wohnen. Wie wurde die Vielfalt dieser Themen in den interdisziplinären Workshops der Resonanzräume adressiert?**

Jede Workshopgruppe arbeitete an einem eigenständigen Thema, zum Beispiel zu Freiräumen oder Stadtbegrünung. Es gab jedoch Momente, wo wir themenübergreifend einen Blick auf alle Handlungsempfehlungen geworfen haben. So konnte ich mich beispielsweise auch mit den Empfehlungen zu Mobilität, die in einer anderen Untergruppe erarbeitet wurden, auseinandersetzen und Nachfragen stellen. Das fand ich sehr wichtig und hat neue Impulse gegeben. Denn auch wenn wir in meiner Gruppe auf die Begrünung der Städte geschaut haben, ist klar: Der Mobilitätsumbau braucht ebenso Fläche und wir benötigen auch mehr bezahlbaren Wohnraum. Das gleiche gilt für Klimaschutzmaßnahmen wie den Ausbau von Photovoltaik. Man muss gemeinsam mit den verschiedenen Fachplanungen der Kommunalverwaltung sowie der Stadtgesellschaft nach innovativen Lösungen zur Bewältigung dieser Flächenkonkurrenzen suchen. Außerdem müssen wir die parallele Nutzung nicht ausgelasteter Flächen durch verschiedene Akteur:innen ermöglichen. In meiner täglichen Arbeit in der integrierten Bauleitplanung geht es genau darum. Das Sichern und Entwickeln von Grünräumen ist eine Querschnittsaufgabe für Kommunen.

„Die Resonanzräume haben eine Fortsetzung verdient.“

### **Konnten Sie Impulse von französischen Kommunen mitnehmen, wie Klimaanpassung und Begrünung als Querschnittsaufgaben gedacht werden können?**

Die Stadt Paris plant eine nach Grundstücksgröße gestaffelte Quote unversiegelter Fläche, *pleine terre* heißt das auf Französisch. Das war zum Beispiel ein Thema, was ich sehr spannend fand. Die Resonanzräume haben wirklich Lust gemacht, da weiter einzusteigen und die innovativen Ansätze der anderen Kommunen noch besser kennenzulernen. Hier stellt sich mir die Frage: Ist das nur in Paris realisierbar oder könnten wir das auch auf deutsche Kommunen übertragen? Ich würde mir wünschen, dass das Zukunftswerk weiter an den Fragen der Klimaanpassung und des Umgangs mit Flächenkonkurrenzen dranbleibt. Hier steckt noch viel Potenzial drin, die Handlungsempfehlungen weiter zu vertiefen und als Kommunen im deutsch-französischen Austausch voneinander zu lernen. Das hat eine Fortsetzung verdient.

***Vielen Dank für das Gespräch!***

### **Über Sophie Holzer**

- Sophie Holzer studierte Landschaftsarchitektur an der TU Dresden und der École Nationale Supérieure de Paysage (ENSP) in Versailles. Nach verschiedenen Stationen bei Planungsbüros in Paris und in Deutschland wechselte sie 2020 in das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München. Dort arbeitet sie seit 2023 als fachliche Koordinatorin in der Grünordnungsplanung in der integrierten Bauleitplanung.
-



## Veranstaltungen des Zukunftswerks und seiner Partner:innen



### Vergangene Veranstaltungen:

- **Vom 6.-8.11. 2023** fand in Marburg eine europäische Konferenz zu nachhaltigen Ernährungssystemen statt, an der Abgeordnete aus deutschen und französischen Kommunen, Praktiker:innen, Landwirt:innen und Aktivist:innen teilnahmen. Emilie Sani vertrat dort das Zukunftswerk. Sie berichtet welche Relevanz unsere Handlungsempfehlung zum Thema aus dem ersten Arbeitszyklus hat.
- **November 2023** In seinem ersten Arbeitszyklus interessierte sich das Zukunftswerk dafür, wie die Kulturarbeit der französischen Gemeinde Loos-en-Gohelle dabei half, den sozial-ökologischen Wandel zu beschleunigen. Die ausführliche Studie dazu ist nun beim Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) erschienen. [Hier geht's zur Studie.](#)
- **18.01.2024** Das Zukunftswerk stellte in einem Festakt in Berlin seine politischen Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung vor. Neben dem Französischen Botschafter in Deutschland, François Delattre, waren über 100 Gäste, Projektpartner:innen sowie die interessierte Öffentlichkeit anwesend.

### Zukünftige Veranstaltungen:

- **31.01.2024** Eléonore Vinais vom französischen Projekt SLIME und Gladys Grelaud, Leiterin der Abteilung Habitat Durable der französischen Großstadt Brest, sind zu Gast in unserer Transformationsküche. Wir sprechen mit ihnen über lokale Strategien gegen drohende Energiearmut.
- **01.02.2024** Das Deutsch-französische Büro für die Energiewende (DFBEW) organisiert eine Online-Konferenz zum Thema „Wärmepumpen-Rollout in Deutschland und Frankreich“. Die Veranstaltung richtet sich an Akteur:innen des deutschen und französischen Energiesektors. Sie findet online statt und wird simultan auf Deutsch und Französisch übersetzt.
- **15.02.2024** - Mit der neuen Veranstaltungsreihe à travers stellt das Deutsch-Französische Zukunftswerk ausgewählte Forschungs- und Arbeitsergebnisse vor und beleuchtet im Rahmen eines gemeinsamen Erfahrungsaustauschs Perspektiven zu Transformationsansätzen in Deutschland und Frankreich. Zum Auftakt werden wir die Ergebnisse der kürzlich veröffentlichten Studie Loos-en-Gohelle und sein kulturelles Ökosystem vorstellen und mit Grit Michelsen, Referentin im Förderprogramm Aller.Land, über die Frage sprechen, ob partizipative Kulturarbeit die sozial-ökologische Transformation unserer Kommunen voranbringen kann. Die Veranstaltung findet in deutscher Sprache und in Präsenz im Berliner Büro des Zukunftswerks statt.

– **28.02.2024** Jan Schwarz vom Klimabündnis und Brice Mertz von fesa e.V. stellen uns in der Transformationsküche die Energiekarawane vor. Die aufsuchende Energieberatungskampagne sensibilisiert Hauseigentümer:innen, um die Sanierungsrate zu steigern.

– **06.03.2024** In Partnerschaft mit dem französischen Ministerium für den ökologischen Wandel sowie den unumgänglichen Akteuren des Sektors plant das Fachmedium Construction21 einen Tag rund um das Gebäude und die Stadt angesichts der klimatischen Herausforderungen: Resilienz, Anpassung und Dekarbonisierung. Wer einen Blick auf französische und internationale Entwicklungen zu diesem Thema werfen möchte, ist hier genau richtig.

*[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](mailto: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](mailto:forumpourlavenir@strategie.gouv.fr)



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM

