



In dieser Ausgabe:

Drei wichtige Themen unserer Partnerstädte im Fokus

Energieverbrauch von Gebäuden, Stadtentwicklung, nachhaltige Mobilität – diese drei Themen stellen für alle Städte eine Herausforderung dar. Und jede Stadt sucht nach Lösungen, um den Wandel voranzutreiben. Unsere Dialoge tragen dazu bei, die Ansätze im jeweiligen Nachbarland vorzustellen und für andere nachvollziehbar zu gestalten.

➔ Zum Lesen S. 2

Erfolge in Karlsruhe: Wenn soziale Wohnungspolitik Zersiedelung verhindert

Wie es Karlsruhe gelungen ist, leerstehende Privatwohnungen zugunsten von obdachlosen Personen umzunutzen – und dadurch der Bau neuer Sozialwohnungen vermieden werden konnte. Werden so zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen?

➔ Zum Lesen S. 4

Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität: Wie können Ungerechtigkeiten vermieden werden?

Die jeweilige Nutzung von Verkehrsmitteln spiegelt die Ungleichheiten in unseren Gesellschaften zuverlässig wider. Janna Aljets vom Berliner Think Tank Agora Verkehrswende zeigte während unserer Transformationsküche, wie man diesen Aspekt besser in die Mobilitätswende einbeziehen kann.

➔ Zum Lesen S. 6

Neuigkeiten vom Deutsch-Französischen Zukunftswerk

Blick auf 2030: Lyon gehört zu den „100 klimaneutralen und Smart-Cities“ der Europäischen Kommission. Im Interview erläutert Valentin Lungenstrass, Beigeordneter der Stadt, konkrete Alternativen zum Individualverkehr, mit denen dieses ambitionierte Ziel erreicht werden soll.

In Karlsruhe dient die Reaktivierung leerstehenden Wohnraums als Hebel gegen Zersiedelung. Die dortigen Erfolge können als Modell für andere Städte dienen.

Das Zukunftswerk und seine Partnerkommunen konzentrieren sich auf drei Schlüsselthemen: nachhaltige Stadtentwicklung, Mobilität und energetische Gebäudeeffizienz.

Bonne lecture ! - Viel Spaß bei der Lektüre!

Im Gespräch mit Valentin Lungenstrass, dem zuständigen Bürgermeister von Lyon

Valentin Lungenstrass im Gespräch



Foto: Rolf Schulten

Die Stadt Lyon wurde kürzlich zur erfolgreichen Teilnehmerin der von der Europäischen Union ins Leben gerufenen Initiative „100 klimaneutrale und Smart Cities“ erklärt, die sich zum Ziel setzen, bis 2030 klimaneutral zu werden. Valentin Lungenstrass stellt uns die wichtigsten Punkte zum Erreichen dieses ehrgeizigen Ziels vor, zu denen wir nun mit unseren Forschungen begonnen haben.

➔ Zum Lesen S. 8

Partnerstädte des Zukunftswerks treiben drei neue Themen voran: Auf geht's!

Wie schaffen es Kommunen in Deutschland und Frankreich, ihre Stadtentwicklung nachhaltig zu gestalten und welchen Herausforderungen begegnen sie dabei? Die Partnerkommunen des Zukunftswerks, Siegen, Pau, Marburg, Lyon, München und Dünkirchen, werden in den nächsten Monaten wichtige Einblicke in ihre Arbeit geben. Im September haben sie sich in Berlin kennengelernt und erste gemeinsame Arbeitsthemen identifiziert.



Workshop während des Auftakttreffens mit Vertreter:innen aus Lyon, Marburg und Team vom Zukunftswerk | Foto: Rolf Schulten

Gleiche Themen + unterschiedliche Ansätze = großes Interesse

Gerade wegen der unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten interessierten uns die Perspektiven der Kommunen auf Themen wie Flächenverbrauch, Mobilität, Gebäudesanierung und Governance. Nach den 10-minütigen Inputs der einzelnen Städte wurde schnell deutlich, inwiefern die Städte trotz aller Unterschiede voneinander lernen können: Pau und Marburg wollten mehr darüber erfahren, wie es der Stadt Siegen gelang, eine große Parkplatzfläche in der Innenstadt zurückzubauen und dabei auch noch mit den Bürger:innen eine Abrissparty zu feiern. München fragte, wie Lyon es geschafft hat, die Radwege so schnell auszubauen. Gleichzeitig war Lyon sehr interessiert an dem Ansatz der sogenannten *Handlungsräume* aus München, der das lokale Stadtteilmanagement mit den großen Zielen der Stadtentwicklung verbindet. „Und wieviel Potential steckt in den verbindlichen Leitlinien aus Marburg für nachhaltiges Bauen und Flächennutzung?“, fragten Vertreter:innen aus Siegen und Pau.

Es ging nicht nur um Erfolge...

Natürlich haben wir uns auch der Frage gewidmet, mit welchen Schwierigkeiten die Kommunen ringen. Die Teilnehmenden einigten sich auf drei gemeinsame Herausforderungen, die in gemischten Kleingruppen mit Blick auf Lösungsansätze tiefergehend diskutiert wurden:

Wie begegnen Städte der Herausforderung, dass Projekte zur Stadtentwicklung oft länger dauern als politische Mandatsperioden?

Der Austausch setzte den Fokus auf die Wirkung von Leitlinien wie dem parteiübergreifenden Grundsatzbeschluss aus Marburg, bis 2030 klimaneutral zu sein. Ein ambitioniertes Ziel, an dem keine politische Kraft mehr vorbeikommt. Die Gemeinde Pau stellte einen anderen Ansatz vor: Um das Silodenken einzelner Kommunen eines Gemeindeverbundes zu überwinden, entwickeln hier alle 31 Bürgermeister:innen der *Communauté urbaine* Strategien des Klimaschutzes in einem gemeinsamen Seminar.

Wie können Anreize bzw. Verhandlungsstrategien aussehen, um private Eigentümer:innen für die klimagerechte Sanierung vom Gebäudebestand zu gewinnen?

Der Austausch konzentrierte sich auf den begrenzten Handlungsspielraum von Kommunen bei der Beschleunigung von klimagerechter Sanierung und dem Ausbau von Photovoltaikanlagen bei Privateigentümer:innen. Zwar handele es sich um eine Frage des Gemeinwohls, dennoch habe man hier keine rechtlichen Möglichkeiten. Die Empfehlung aus München: Kommunen sollten Vorbild sein und beispielsweise kommunale Dächer selbst mit Photovoltaikanlagen ausstatten oder diese für Energieprojekte der Bürger:innen freigeben. Ein zentrales Problem bleibt weiterhin das Spannungsfeld zwischen Klimaschutz und Denkmalschutz.

Wie können Kommunen mehr Bewusstsein für den Klimanotstand schaffen?

Im Grunde formulierte die Kleingruppe zwei Ansätze:

1. Um möglichst viele Bürger:innen mitzunehmen, müssen wir offen kommunizieren, dass die Transformation notwendig ist, um sich an den Klimawandel anzupassen. Dünkirchen machte zum Beispiel sein Modellprojekt, den kostenlosen Nahverkehr, im öffentlichen Raum sichtbar.
2. Manchmal lohnt sich auch Mut und „einfach machen“. München beschrieb dafür ein Beispiel, bei welchem die Stadtverwaltung den größtmöglichen Handlungsraum genutzt hat für Pop-Up-Radwege und die Umnutzung von Parkplätzen für die Außengastronomie. Diese „geschaffenen Tatsachen“ wurden unter den Bürger:innen schnell beliebt.

Nach dem Austausch ist vor dem Austausch

Aus den vielen Gesprächen haben wir drei Dialogreihen für den aktuellen Arbeitszyklus formuliert. Innerhalb dieser Reihen werden wir diverse (Online-) Dialoge planen, die den Fokus auf die konkreten Erfahrungen von je ein bis zwei Städten legen:

1. Senkung des Energieverbrauches von Gebäuden
2. Flächenverbrauch und Mobilität
3. Beschleunigung der Transformation in bestehenden städtischen Räumen

Die gewonnen Erkenntnisse der gemeinsamen Dialoge und Forschungsaktivitäten sind die Grundpfeiler für die Identifizierung politischer Handlungsempfehlungen. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit: Pau, Siegen, Dünkirchen, Marburg, Lyon und München - bis ganz bald!

Der Erfolg von Karlsruhe: Löst Leerstandmobilisierung das Problem der Zersiedelung?

Leerstehende Privatwohnungen für Obdachlose zugänglich zu machen: Diese Idee mag auf den ersten Blick naiv klingen. Und dennoch wird sie in der Stadt Karlsruhe großflächig umgesetzt – mit beachtlichem Erfolg. Ein Lösungsansatz, der außerdem dazu beiträgt, die Zersiedelung in der Stadt zu begrenzen.



Im ehemaligen Krankenhausgebäude wurden nach umfangreichen Umbaumaßnahmen 100 neue Wohnungen geschaffen – allesamt bezahlbar. | Foto: Steffen Schäfer

*Auf Französisch von Marion Davenas
Ins Deutsche übersetzt von Annette Kulzer*

Zwei Drittel der Natur-, Agrar- und Forstflächen, die jedes Jahr in Deutschland und Frankreich bebaut werden, sind für den Neubau von Wohneinheiten bestimmt. Um diese Zersiedelung zu bremsen, sind die Kommunen gefordert, neue Wege zu gehen und Wohnraum zu schaffen, ohne dafür neue Flächen zu verbauen.

In Straßburg haben sich am 14. Oktober 2022 mehrere Kommunen mit dem Deutsch-Französischen Zukunftswerk getroffen und sich zu innovativen Lösungen im suffizienten Umgang mit der Erschließung von Wohnraum ausgetauscht. Unter anderem haben Vertreter:innen der Stadt Karlsruhe dort teilgenommen und das Programm *Wohnraumakquise durch Kooperation* vorgestellt. Die Stadt stellt seit 2005 leerstehende Wohnungen für Menschen zur Verfügung, die bereits wohnsitzlos oder von Obdachlosigkeit bedroht sind. Dadurch, dass die Stadt Wohnungseigentümer:innen Mietausfallgarantien bietet, eröffnet sich neuer Wohnraum, der für Menschen in Not zugänglich ist – zu niedrigen Kosten für die Allgemeinheit und ohne zusätzliche Flächen zu verbrauchen.

Ein wirksamer Mobilisierungsmechanismus

„Viele Eigentümer:innen wollen eine regelmäßige und pünktliche Mietzahlung – nicht unbedingt einen maximalen Ertrag“, erklärt Steffen Schäffer, der für das Programm bei der Stadt Karlsruhe zuständig ist. Die Stadtverwaltung unterstützt daher Wohnungseigentümer:innen, die ihre Wohnung vermieten möchten, mehrfach: einerseits mit Mietausfallgarantien für einen bestimmten Zeitraum und andererseits mit Zuschüssen von bis zu 6 000 Euro, wenn eine Renovierung erforderlich ist. Die Mietbeträge selbst werden nicht subventioniert. Die Mieter:innen werden jedoch sozial betreut und dabei unterstützt, ihre Situation zu verbessern. Und diese Maßnahmen tragen Früchte: Seit 2005 hat das Programm 1 253 Privatwohnungen für insgesamt 2 740 Personen zur Verfügung gestellt (Stand: September 2022). Es gab keinerlei Anträge auf Kündigungen oder Räumungen. Über 95 Prozent der untergebrachten Familien blieben auch nach Ende der Begleitung in den Wohnungen.

Das Karlsruher Programm hat bereits andere deutsche Städte inspiriert. Neben dem Erfolg der sozialen Wiedereingliederung überzeugt es auch durch seine finanziellen Vorteile für den städtischen Haushalt: Laut Steffen Schäffer kostet die Mobilisierung von 1 000 Wohnungen durch *Wohnraumakquise durch Kooperation* die Stadt etwa 5 Millionen Euro. Der Bau von ebenso vielen neuen Wohnungen würde 300 Millionen Euro kosten. Im Vergleich zu den Kosten für eine Hotelunterkunft spart die Stadt durch die Bereitstellung einer leerstehenden Wohnung dank des Programms bei einer dreiköpfigen Familie etwa 28 000 Euro pro Jahr.

Sozialer und ökologischer Mehrwert – ein inspirierendes Beispiel

Durch diese Erfolge ermutigt, beschloss die Stadt Karlsruhe ein weiteres, innovatives Projekt, das ihr viel Lob und den Besuch von Klara Geywitz, der deutschen Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, einbrachte: Im Jahr 2020 ging die Stadtverwaltung eine Partnerschaft mit den neuen Privateigentümer:innen des Gebäudes einer 2018 geschlossenen Klinik ein. Nach umfangreichen Sanierungen und Umgestaltungen bot die ehemalige Klinik Platz für 100 neue Wohnungen. Das entspricht einem Viertel aller neu gebauten Wohnungen in ganz Karlsruhe im Jahr 2020 und ebenso vielen Flächen, die vor der Zersiedlung bewahrt wurden. Seit Anfang 2022 kommen die Wohneinheiten zahlreichen von dem Programm betreuten Familien zugute.

100 neue Wohnungen nach Umbaumaßnahmen im ehemaligen Krankenhausgebäude geschaffen – allesamt bezahlbar

Im Jahr 2017 zählte man in Deutschland 2,1 Millionen leerstehende Wohnräume. In Frankreich waren es im Jahr 2021 ganze 3,1 Millionen. Das sind umgerechnet 5,2 Prozent bzw. 8,3 Prozent des jeweiligen Immobilienbestands – wobei in beiden Ländern ein stark wachsender Aufwärtstrend zu verzeichnen ist.

Frankreich und Deutschland wollen die Zersiedelung in beiden Ländern bis 2050 drastisch reduzieren („Flächenverbrauchsziel Netto-Null“). Deshalb ist die Verringerung von Immobilienleerstand ein wesentlicher Hebel, um bestehende Gebäude zu „recyceln“ und den Verbrauch neuer Flächen für den Wohnungsbau zu verhindern. Die erfolgreichen Erfahrungen aus Karlsruhe zeigen deutlich, wie man diesen Ansatz konkret in die Praxis umsetzen kann – und wie man dabei gleichzeitig einen positiven ökologischen und sozialen Mehrwert schafft.

Mehr erfahren

- [Lenz, Martin \(2015\) : Wohnraumakquise durch Kooperation in Karlsruhe. Zehnjahresbilanz 2005 bis 2015. vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.](#)

Verkehrswende, aber gerecht!

Online | Transformationsküche #5

Warum ist die Mobilitätswende eine Frage sozialer Gerechtigkeit? Mit dieser Frage beschäftigt sich Janna Aljets, Projektleiterin für Städtische Mobilität beim Thinktank Agora Verkehrswende. In der September-Ausgabe unserer Transformationsküche diskutierte sie mögliche Antworten mit Teilnehmenden aus Deutschland und Frankreich.



Foto: Tofu Animalpunk (CC BY-NC-ND 2.0 auf Flickr)

05.09.2022

Angesichts der zahlreichen sozialen Facetten der Mobilitätswende hätte unser Gespräch auch ein Fünf-Gänge-Menü begleiten können. Die aktuelle Mobilität privilegiert den motorisierten Individualverkehr (MIV). Sie sorgt damit für unzählige soziale Schieflagen, die in der Diskussion um CO₂-Emissionen meist zu kurz kommen. Das schlechte ÖPNV-Angebot trifft vor allem die „Zwangsmotorisierten“, die ihre weiten Wege nicht zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen können. Gleichzeitig besitzt die Hälfte der unteren Einkommensgruppe zwar gar kein Auto, leidet aber überdurchschnittlich unter den Folgen von Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Bei den besonders Benachteiligten spricht man von den *fünf A*: Arme, Alte, Arbeitslose, Ausländer:innen und Alleinerziehende. Aber auch Menschen mit Behinderung oder Frauen werden in Verkehrs- und Stadtplanung zu wenig mitgedacht. Zum Glück gibt es Vorreiterstädte, die beginnen, diverse Ansprüche an Mobilität zu berücksichtigen, beispielsweise die Seestadt Aspern bei Wien. Wie immer lohnt sich also ein Blick über den Tellerrand.

Bezüglich dieser sozialen Schieflagen gibt es kein Patentrezept, aber doch einige konkrete Lösungen: vergünstigte ÖPNV-Tickets für Sozialhilfeempfänger:innen, Taktausbau insbesondere im ländlichen Raum, kürzere Wege durch bessere Versorgungsinfrastruktur, und einen Straßenbau, bei dem Flächen zugunsten von Fußgänger:innen, Radverkehr und ÖPNV umverteilt werden. Sozial gedachte Mobilitätswende kann viel Positives leisten, so das Fazit von Janna Aljets.

Auf Bürgerbeteiligung und Kommunikation kommt es an

Welche konkreten Veränderungsmöglichkeiten sehen Menschen in Deutschland und Frankreich? Unsere Gäste teilten einige Eindrücke aus den beiden Ländern. So plädierte ein Teilnehmer aus Lyon für die aktive Kommunikation der Kommunen, wenn es um die Umverteilung von Flächen geht. In Lyon gelang es, zahlreiche Bedenken auszuräumen und Akzeptanz für Verkehrsmaßnahmen zu schaffen. Ähnliche Erfahrungen hatte eine Teilnehmerin aus München: Dort konnten über zweieinhalb Monate hinweg 40 Parkplätze für Begrünung und Neunutzung umgewidmet werden. Das Erfolgsrezept gelungener Kommunikation: Maßnahmen werden vor allem dann akzeptiert, wenn der Fokus nicht auf Verzicht, sondern auf der gewonnenen Lebensqualität liegt.

Das Münchner Projekt orientiert sich an den sogenannten Superblocks, die inzwischen über ihre Gründerstadt Barcelona hinaus bekannt sind (zum Beispiel durch die Berliner #Kiezblock-Kampagne). In diesen etwa 400 mal 400 Meter großen Straßenblocks wird der motorisierte Verkehr weitestgehend ausgeschlossen und dadurch der freiwerdende Raum neu genutzt. Doch selbst wenn der Wille zu solchen Projekten besteht, stößt man in Deutschland schnell auf rechtliche Grenzen: Die Straßenverkehrsordnung (StVO) mit ihrem Leitbild von der autogerechten Stadt lässt für solche Projekte nach wie vor nur sehr wenig Schlupflöcher. Eine Reform sei überfällig und eine entscheidende Stellschraube für die Mobilitätswende, so die Teilnehmerin aus München. Dafür gibt es bereits einen breiten Konsens, die Agora Verkehrswende hat erst kürzlich eine Zusammenfassung der verschiedenen Vorschläge veröffentlicht.

Soziale Gerechtigkeit auf die Agenda bringen

Natürlich konnte unser gemeinsames Mittagessen nicht enden, ohne sich dem 9-Euro-Ticket und seinen sozialen Auswirkungen zu widmen. Mit dem bundesweit gültigen Monatsticket waren in Deutschland von Juni bis August 2022 viele Menschen so mobil wie nie zuvor. Doch sowohl der gleichzeitige Tankrabatt als auch die Überlastung der ÖPNV-Infrastruktur haben deutlich gemacht: Das 9-Euro-Ticket allein ist kein Heilsbringer, insbesondere wenn der MIV weiter unverhältnismäßig subventioniert wird. Anstelle eines Gießkannenprinzips brauchen wir strukturelle Verbesserungen des ÖPNV: Taktausbau und günstigere Tickets für Einkommensschwache. Die positive Folge des Tickets war für **Janna Aljets**, dass die Diskussion um Mobilität nun endlich in Verbindung mit sozialer Gerechtigkeit gesehen wird.

Auch in unserer Transformationsküche wurde deutlich, wie viele gesellschaftliche Fragen jetzt offen zur Diskussion stehen: ländliche Infrastruktur und Stadt-Land-Gerechtigkeit, Tarifgestaltung und Fahrpläne im ÖPNV, Flächenumverteilung in der Stadt. Mobilität kann nur dann einen Wandel erleben, wenn Bürger:innen die Prozesse vor Ort mitverfolgen und aktiv mitgestalten können. Wir danken allen Teilnehmenden unserer Transformationsküche für den spannenden Austausch!

En savoir plus

- Laut der französischen Zeitung „[Les Echos](#)“ sind zwei von drei Bewohner:innen der Meinung, dass sich Städte nicht schnell genug weiterentwickeln. Die CO2-Neutralität muss in den Mittelpunkt der Stadt- und Verkehrsentwicklung rücken. Mehr über die [OpinionWay-Umfrage lesen Sie hier](#).

Die Transformationsküche

Gute Gespräche und neue Ideen kommen oft außerhalb von klassischen Meetings zustande – zum Beispiel in der Mittagspause. Mit der Transformationsküche möchten wir einen Raum öffnen, um uns ähnlich wie beim ungezwungenen Plaudern in der Kaffeeküche zu Fragen aus dem Themenkomplex „nachhaltige Stadtentwicklung“ auszutauschen.

Die Transformationsküche findet in der Mittagspause statt: allen Teilnehmenden ist es explizit gestattet, während der Veranstaltung zu essen. Wer mag, kann gerne das Büro verlassen und sich aus der Küche zuschalten.

Die Transformationsküche ist ein kurzes, entspanntes Diskussionsformat: Wir treffen uns nur für eine knappe Stunde - genug, um Appetit auf Mehr zu bekommen!

Sie haben Lust mitzureden? Setzen Sie sich mit uns an einen Tisch und tauschen Sie sich mit Kommunen und der Zivilgesellschaft aus Deutschland und Frankreich über Möglichkeiten des sozial-ökologischen Wandels aus.

„Wir müssen Alternativen zum Privatauto entwickeln!“

Lyon | Valentin Lungenstrass im Gespräch

Valentin Lungenstrass ist Beigeordneter des Oberbürgermeisters von Lyon und zuständig für Mobilität, städtische Logistik und öffentliche Räume. Mit uns sprach er über Lyons Ambitionen in Bezug auf eine nachhaltige Stadtplanung und stellt uns Alternativen zum Privatauto vor, die den Lyoner Verkehr dekarbonisieren sollen.



Foto: Rolf Schulten

*Originalartikel auf Französisch
Ins Deutsche übersetzt von Annette Kulzer*

Die Stadt Lyon wurde kürzlich zur erfolgreichen Teilnehmerin der von der Europäischen Union ins Leben gerufenen Initiative „100 klimaneutrale und Smart Cities“ erklärt, die sich allesamt zum Ziel setzen, bis 2030 klimaneutral zu werden. Welche Bestrebungen verfolgt das Projekt im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung?

Wir freuen uns sehr darüber, dass wir von der Europäischen Union ausgewählt wurden. Ein ganzes Netzwerk aus Partnern, in dem sich Gebietskörperschaften, Unternehmen und Verbände aus der Region in Ausschüssen austauschen, war an der Bewerbung und den damit verbundenen Vorbereitungen beteiligt. Das hat uns ermöglicht, viele Mitstreiter für ein ehrgeiziges Vorhaben zu gewinnen.

Die nachhaltige Stadtentwicklung ist in der Tat ein großer Teil dieses Vorhabens. Ein Teil unserer Arbeit, der von meinem Kollegen Raphaël Michaud geleitet wird, setzt sich zum Ziel, Bauvorhaben und die Sanierung bereits vorhandener Gebäude umweltfreundlicher zu gestalten.

Wir untersuchen die eingereichten Baugenehmigungen und die zu verwendenden Materialien genauer, um herauszufinden, ob letztere aus biobasierten Rohstoffen bestehen – bspw. um Bauarbeiten mit Holz oder eine weitreichend optimierte Isolierung zu ermöglichen. In einem partnerschaftlichen und innovativen Ansatz haben wir zusammen mit allen Akteuren des Bauwesens eine Charta für städtebauliche und architektonische Qualität entwickelt. Diese ermöglicht es uns, dass wir uns gemeinsam in die angestrebte, „richtige“ Richtung entwickeln.

Ein weiteres Thema, das bei der Prüfung von Baugenehmigungen besondere Aufmerksamkeit erfordert, sind Freiflächen auf privaten Grundstücken. Das ist ein wesentlicher Punkt, denn wir wollen der Herausforderung der Begrünung der Stadt gerecht werden. Und privater Raum kann stark dazu beitragen, indem er dort Freiland schafft, wo man noch vor kurzem die gesamte Fläche versiegelt hätte.

Die Begrünung erfolgt aber auch über den öffentlichen Raum, sei es durch Parks oder Verkehrswege – so soll die Biodiversität gefördert und grüne Inseln geschaffen werden. Durch die Begrünung tragen wir auch dazu bei, dass das Regenwasser besser im Boden versickert. Das bedeutet, dass man den Boden entsiegeln und sinnvolle Vorrichtungen einbauen muss, um das Versickern des Wassers von der Straße her zu ermöglichen. Man bricht also mit der Idee der Kanalisation für ein besseres Wassermanagement auf städtischer Ebene.

Wenn man vom ökologischen Wandel spricht, ist das Verkehrswesen ein entscheidender Faktor, der die Städte strukturiert. Was denken Sie, als zuständiger Bürgermeister für diese Fragen, wie nachhaltige Mobilität gefördert werden kann?

Wenn man an nachhaltige Stadtentwicklung denkt, kommt man schnell auf die Frage nach der Mobilität und die Dringlichkeit eines Übergangs auf diesem Feld zu sprechen. Es muss schnellstmöglich ein, wie ich es nenne, „Strauß an Alternativen“ zum Privatauto gefunden werden, um den Verkehr zu „entkarbonisieren“: öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradfahren oder zu Fuß gehen, Carsharing, Mitfahrgelegenheiten, ...

Unser Mandatsplan zielt darauf ab, bis 2026 die Investitionen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Vergleich zur vorherigen Amtszeit zu verdoppeln.

So planen wir beispielsweise die Einrichtung von drei neuen Straßenbahnlinien und einem neuen, besonders komfortablen Bus. Außerdem werden wir mit großem Einsatz die Frequenzen der bestehenden Linien erhöhen und die Förderung von Elektro- und Erdgasfahrzeugen vorantreiben. Wir haben auch ein solidarisches Preismodell eingeführt, bei welchem man entweder kostenlos oder für 10 € pro Monat fahren kann, sowie Ermäßigungen für Studierende, Familien, u. v. m.

Gemeinsam mit der Stadt arbeiten wir besonders an alternativen Möglichkeiten für „aktive Mobilität“ (Fahrradfahren, zu Fuß gehen). Das geschieht zum Beispiel durch die Schaffung eines neuen Verkehrsnetzes, der „voies lyonnaises“. Dabei handelt es sich um ein 250 km langes Netzwerk aus abgesicherten Radwegen, die nicht als parallele Neukonzeption zu bestehenden Wegen gedacht sind, sondern als tatsächliches Verkehrsnetz. Dazu wurden die Strecken untersucht und eine Beschilderung mit Linienführung, Nummern und Farben erdacht, genau wie bei einem Bus- oder U-Bahn-Netz, um sicheres Radfahren für alle Altersgruppen so einfach wie möglich zu gestalten.

Und da Lyon eine geschichtsträchtige Stadt mit geschütztem Erbe ist, stehen wir bei der Gestaltung des öffentlichen Raums, der begrenzt und nicht erweiterbar ist, vor einer besonderen Herausforderung. Diese Problematik steht offensichtlich in einem engen Zusammenhang mit der Frage nach der Mobilität – denn öffentlicher Raum muss anders aufgeteilt werden, insbesondere wenn man ihn begrünen möchte. Der Mobilitätswandel muss die Begrünung und andere Nutzungen des öffentlichen Raums erleichtern.

Bei einigen großen städtischen Projekten wurden die Weichen dafür gestellt, um die Anforderungen an deren Nachhaltigkeit weiter zu erhöhen. Können Sie uns dazu ein Beispiel nennen?

Ja klar! Das Projekt im Stadtviertel der Confluence ist mein Lieblingsbeispiel, vor allem, weil ich dort gewählt wurde und es mir ganz besonders am Herzen liegt. Es ist ein Gebiet, das neu bebaut werden soll und in dem daher viele neue Gebäude entstehen werden. Hier bietet sich die Gelegenheit, den Anteil an biobasierten Materialien signifikant zu erhöhen oder sogar Gebäude mit Holzkern zu konzipieren. Bezüglich des Energieverbrauchs und der Energiegewinnung haben wir uns dazu entschlossen, noch höheren Anforderungen gerecht zu werden, als es die höchste Stufe des Siegels „Bâtiments à Énergie Positive et Réduction Carbone“ (*Gebäude mit positiver Energiebilanz und Karbonreduktion*) verlangt, indem wir an der Isolierung, der Energiegewinnung durch Solarpaneele sowie an kollektiven und ökologischen Heizanlagen für Häuserblöcke arbeiten – alles mit dem Ziel, den Verbrauch zu senken.

Da dieses Viertel verkehrstechnisch bereits sehr gut erschlossen ist, wollen wir mit Blick auf eine verbesserte Mobilität dessen fußgängerfreundliche und autofreie Seite betonen. So schaffen wir nur minimal neue Parkplätze. Wir haben auch einen Verkehrsplan mit einem Rückbildungssystem erdacht, der sich am Prinzip der Superblocks in Barcelona orientiert, um den Anwohner:innen zu ermöglichen, sich öffentliche Räume wieder anzueignen, Platz für Begrünung zu gewinnen und Kinder sicher an der Straße spielen zu lassen.

Sie haben Ende September an dem ersten Treffen des zweiten Arbeitszyklus des Deutsch-Französischen Zukunftswerks in Berlin teilgenommen. Könnten Sie uns ein paar Eindrücke schildern und Ihre Erwartungen an die Arbeit des Zukunftswerks erläutern?

Wir hatten mit den teilnehmenden Städten einen sehr reichhaltigen Austausch. Was mir auffiel, sind die ganz ähnlichen Herausforderungen. Die Ansätze sind ebenfalls vergleichbar, daher ist es sehr lehrreich, wenn wir allgemeine oder auch sehr spezifische Informationen miteinander teilen. Ich denke, dass wir uns sehr stark von diesem Austausch inspirieren lassen können. Der Informationsaustausch über die unterschiedlichen rechtlichen Hintergründe war zwar ein wiederkehrendes, aber auch sehr aufschlussreiches Thema. Insbesondere über regulatorische Fragen im Zusammenhang mit Renovierungen oder Versorgungsnetzen wurde gesprochen.

Alle diese Punkte haben mich zu der Schlussfolgerung gebracht, dass der Austausch zwischen Gebietskörperschaften gefördert werden muss – sei es zwischen Deutschland und Frankreich oder auf europäischer Ebene. Denn dieser ermöglicht es, dass das Rad nicht immer wieder neu erfunden werden muss, dass die Entwicklung von Handlungsplänen vereinfacht wird, und vor allem, dass einem bewusst wird, dass die Kommunen viel mehr Macht haben, Dinge zu verändern, als sie denken. Wir konzentrieren uns oft auf Staaten und Regionen, die natürlich viele Mittel haben, aber die Gebietskörperschaften haben auch ziemlich viele Ressourcen und sie sind außerdem sehr engagiert!

Veranstaltungen



Vergangene Veranstaltungen:

- **22.08.2022** Transformationsküche #4 – Wie gewinnt man den Zuspruch der Bewohner:innen für ein autofreies Stadtviertel?
- **24.-25.10.2022** Eine EU-Expert:innengruppe findet heraus, welche Jobs und Qualifikationen für eine erfolgreiche sozial-ökologische Transformation notwendig sind.
- **07.11.2022** Die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung traf sich zum ersten Mal seit den französischen Parlamentswahlen. Einige angeregte Diskussionen [können Sie sich hier ansehen](#).
- **22.-24.11.2022** Auf der Messe „Salon des maires et des collectivités territoriales“ wurde das Zukunftswerk als öffentlicher Akteur vorgestellt. Zum französischen Video [geht es hier](#).
- **24.11.2022** Falls Sie das Deutsch-Französische Energieforum zum Thema Energiewende verpasst haben, [gibt es hier die Videos und Präsentationen zur Ansicht](#).

Zukünftige Veranstaltungen:

- **23.01.2023** Unsere nächste Transformationsküche widmet sich dem Thema Regenwasser als Ressource. Zu Gast ist Samuel Pearson von der Berliner Regenwasseragentur am 23. Januar um 12:30 Uhr.
- **16.-17.03.2023** Wege einer Stadt im Wandel: Loos-en-Gohelle lädt zu einem Treffen mit den Akteur:innen des Übergangs ein – und zur Besichtigung der Kommune, die ihr Modell der (Weiter-)Entwicklung neu denkt.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Wir freuen uns darauf, unseren Austausch im neuen Jahr fortzusetzen!

[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



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité