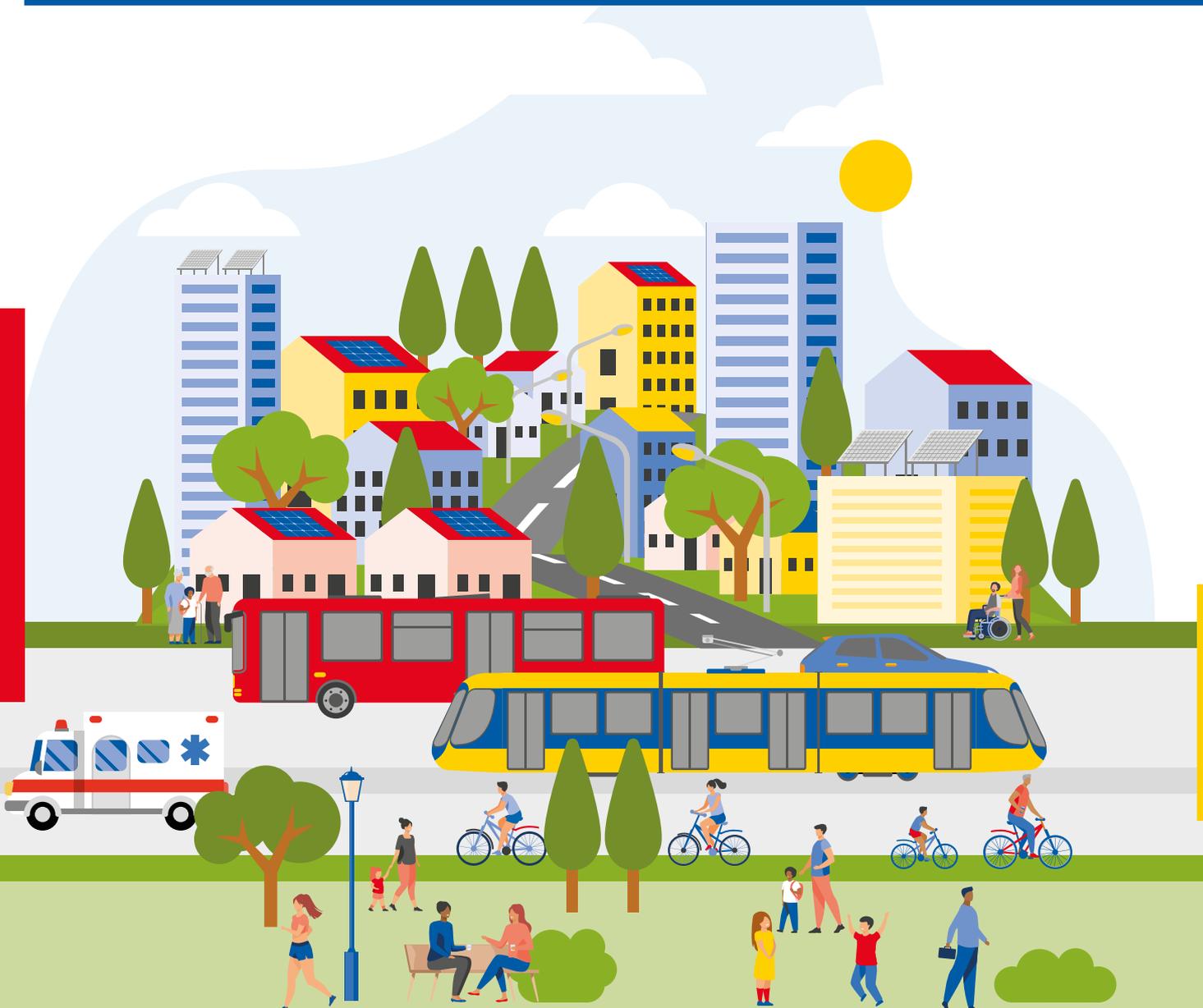




Deutsch-Französisches
**ZUKUNFTS
WERK**

Politische Handlungsempfehlungen
**Stadtraum umverteilen
und umnutzen!**



Deutsch-Französisches Zukunftswerk

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk wurde 2019 durch Artikel 22 des Aachener Vertrags ins Leben gerufen. Sein Ziel ist es, sich mit gesellschaftlichen Transformationsprozessen beider Länder auseinanderzusetzen. Auf der Grundlage lokaler Erfahrungen und eines intensiven Dialogs mit den Akteur:innen vor Ort beleuchtet das Zukunftswerk die ökologischen, sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen, um gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln. Auf dieser Grundlage formuliert es politische Handlungsempfehlungen an die nationalen Regierungen beider Länder.

Resonanzräume

Seine politischen Handlungsempfehlungen entwickelt das Zukunftswerk im Rahmen sogenannter Resonanzräume. Dafür bringt es Expert:innen und Praktiker:innen aus öffentlicher Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft beider Länder in einem dialogischen Analyseprozess zusammen. Über drei Prozessschritte haben die Teilnehmer:innen der Resonanzräume zwischen April und September 2023 Flächennutzung und -verteilung für eine nachhaltige Stadtentwicklung diskutiert. Ziel war es, unter Einbezug vielfältiger Perspektiven bessere Rahmenbedingungen für beide Länder zu skizzieren und voneinander zu lernen.

Zur Sprache

Die Arbeit in einem zweisprachigen Kontext bringt bei aller Befruchtung auch Herausforderungen mit sich. Nationale Debatten um Begriffe und Definitionen lassen sich in die andere Sprache nicht mit einem Wort übertragen. In seinen Resonanzräumen hat das Zukunftswerk unter Direktverdolmetschung leidenschaftlich mit den Teilnehmer:innen diskutiert. Bei der Reinschrift in beide Sprachen war das Ziel, den diskutierten Inhalten treu zu bleiben sowie einen leicht zugänglichen Text zu verfassen. Wo die deutsche und französische Version in Satzstellung oder Detailgrad voneinander abweichen, liegt das Bemühen einer größtmöglichen Verständlichkeit.



Arbeitszyklus: Nachhaltige Stadtentwicklung

Inhalt

Vorwort	4
Zusammenfassung	6
Politische Handlungsempfehlungen	8
Verbindlichkeit für eine hochwertige grüne Infrastruktur erhöhen	8
Bodenpolitische Instrumente nachhaltig ausrichten	12
Öffentliche Räume sozial-ökologisch aufwerten	16
Umfassende Beteiligungskultur fördern	20
Kommunale Handlungsfähigkeit für eine nachhaltige Neugestaltung des Straßenraums stärken	24
Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs stärken	28
Experimentierlösungen vorantreiben	32

Vorwort



Prof. Dr. Frank Baasner
Co-Direktor
Deutsch-Französisches
Zukunftswerk
Arbeitszyklus 2022/23



Sabine Buis
Co-Direktorin
Deutsch-Französisches
Zukunftswerk
Arbeitszyklus 2022/23

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk wurde durch den 2019 unterzeichneten deutsch-französischen Vertrag von Aachen ins Leben gerufen und hat seine Arbeit 2020 aufgenommen. Ziel dieses neuen Instruments der deutsch-französischen Kooperation ist es, relevante Stakeholder beider Gesellschaften zu den Zukunftsthemen unserer Zeit ins Gespräch zu bringen. Dabei verfolgen wir einen „bottom-up“-Ansatz und gehen von der lokalen Praxis aus. Anhand konkreter, innovativer Lösungsansätze einzelner Städte und Gemeinden untersuchen wir Erfolgsfaktoren und Blockaden bei der Bewältigung der aktuellen Herausforderungen in beiden Ländern. Ergänzend analysieren wir die jeweiligen nationalen sowie die europäischen Rahmenbedingungen und entwickeln so politische Handlungsempfehlungen für die Regierungen in beiden Ländern.

Die ersten Arbeitszyklen behandeln auf Empfehlung unseres binationalen Lenkungskreises Themen der sozial-ökologischen Transformation. Im zweiten Arbeitszyklus, dessen Ergebnisse wir hier vorstellen, haben wir Fragestellungen nachhaltiger Stadtentwicklung bearbeitet. Dabei ging es vor allem um die Herausforderungen in größeren urbanen Räumen. Im Zentrum steht die Frage, wie die knappen Flächen im Sinne der Klimaziele besser genutzt und gleichzeitig die Lebensqualität in den Städten für möglichst viele Menschen verbessert werden kann.

Anhand ausgewählter Schwerpunkte wie Mobilität, Begrünung und gemeinwohlorientierte Bodennutzung wurden in einem mehrmonatigen intensiven Diskussionsprozess sieben politische Handlungsempfehlungen mit konkreten Aktionsvorschlägen entwickelt.

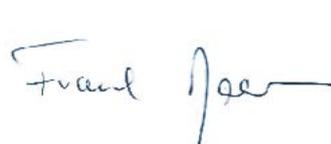
Als Querschnittsthemen, die in beiden Ländern ähnlich hohe Priorität haben, wurden der Wunsch nach mehr Gestaltungsspielraum bei experimentellen Lösungen sowie die Notwendigkeit einer frühzeitigen Einbindung der Bevölkerung identifiziert.

Die Besonderheit des dialogischen Ansatzes besteht darin, dass unterschiedliche Perspektiven aus der Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft aus beiden Ländern anhand der konkreten Praxisbeispiele ins inhaltlich vorbereitete und moderierte Gespräch gebracht werden. In diesen transdisziplinären Workshops, den sogenannten Resonanzräumen, entstehen Vorschläge für die verschiedenen Ebenen der politischen Exekutive, die nicht abstrakt, sondern in der Praxis verankert sind. Dabei ergeben sich horizontale Lerneffekte zwischen Kommunen und Verwaltungen beider Länder sowie vertikale Erkenntnisse zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen.

Der deutsch-französische Dialog zwischen Kommunen, den das Zukunftswerk organisiert, fügt sich ein in ein dichtes Netz von deutsch-französischen Kontakten zwischen Gebietskörperschaften. Über Jahrzehnte hat sich ein Netz an persönlichen und fachlichen Kontakten entwickelt, das zu einem tragenden Pfeiler der deutsch-französischen Zusammenarbeit geworden ist. Die Arbeitsergebnisse des Zukunftswerks bieten den Kommunen, den regionalen und nationalen Regierungen die Möglichkeit, den Transformationsprozess, den die Nachhaltigkeitsziele und technologischen Innovationen in den Gesellschaften mit sich bringen, bewusster und aufgrund konkreter Erfahrungen zu gestalten.

Im dritten Arbeitszyklus, der im Oktober 2023 mit einem Auftaktseminar in Berlin begonnen hat, befassen wir uns mit der kommunalen Energiewende. Dabei werden die energetische Gebäudesanierung, Energieeinsparung in Form von Suffizienzstrategien, Wärmeversorgung und lokale Stromproduktion im Fokus stehen.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk möchte mit den hier vorgestellten politischen Handlungsempfehlungen den Dialog anregen, den fachlichen Austausch unterstützen und die deutsch-französischen Beziehungen dynamisieren. Wir freuen uns über Kommentare jeder Art und Diskussionen über die Handlungsempfehlungen, in denen aktuelle Herausforderungen unserer Gesellschaften aufgegriffen werden.



Prof. Dr. Frank Baasner



Sabine Buis



● Zusammenfassung

Stadtraum umverteilen und umnutzen!

Städte und Gemeinden in Deutschland und Frankreich stellen sich neu auf, um heute und in Zukunft lebenswerte und resiliente Orte demokratischen Miteinanders zu bleiben. In beiden Ländern bilden Kommunen die Kulisse für zukünftige Lebens- und Arbeitsweisen, die den planetaren Grenzen gerecht werden und gleichzeitig offen für die einzigartigen Konstellationen der Menschen vor Ort sind. Mit seinen politischen Handlungsempfehlungen zeigt das Deutsch-Französische Zukunftswerk, wie die nationalen Regierungen und die deutschen Bundesländer gemeinwohlorientierte und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik im Sinne der Neuen Leipzig-Charta fördern können. Sie wurzeln in kommunalem Umsetzungswissen und einem intensiven deutsch-französischen Dialog. Sie geben Impulse und gegenseitige Inspiration für eine aktive Bodenpolitik und strategische Flächennutzungsplanung. Zuletzt zeigen sie, dass und wie eine Umverteilung und -nutzung von Stadtraum zugunsten von Klimaschutz und -anpassung möglich ist.

Grüne Infrastruktur ausbauen

Bäume und Grünflächen sind unverzichtbarer Bestandteil wassersensibler und hitzeresilienter Städte. Die grüne Infrastruktur muss daher quantitativ und qualitativ weiterentwickelt werden. Verbindliche Ziele mit wenigen, aber aussagekräftigen Indikatoren wie dem Baumkronenüberdeckungsgrad sind seitens der nationalen Regierungen ein wesentlicher Hebel. Ein deutsch-französischer Schulterschluss kann zudem die Ambition der EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur stärken.

Bodenpolitische Instrumente anpassen

Grün- und Freiflächen erbringen Ökosystemleistungen und tragen zur Akzeptanz innerstädtischer Verdichtungsmaßnahmen bei. Dem Leitbild einer dreifachen Innenentwicklung folgend müssen Kommunen Frei- und Grünflächen bevorraten. Bund und Länder sollten Instrumente zum Flächenankauf, wie Grundstücks- und Bodenfonds, zu diesem Zweck anpassen. Hier kann der *Établissement public foncier* (deutsch: öffentlicher Grundstücksfond) der Region Hauts-de-France inspirieren. Er setzt Renaturierungsprojekte auf Industriebrachen um und überträgt das Eigentum danach an die Kommunen.

Öffentliche Räume aufwerten

Der Aufwertung vorhandener öffentlicher Räume kommt angesichts notwendiger Nachverdichtung eine besondere Bedeutung zu. Zivilgesellschaftliche Initiativen können eine Schlüsselrolle spielen und bei Nutzungskonflikten verhandeln. Erfolgreiche Initiativen müssen deshalb langfristig abgesichert werden. Erfolgsbeispiel: Der Grünsplatz in München wurde in Kooperation mit dem Green City e.V. zu einem Platz umgestaltet, der Fußballfans von 1860 München, Familien mit Kindern und Menschen in prekären Lagen gleichermaßen einen Aufenthaltsort bietet.

Beteiligungskultur stärken

Eine nachhaltig wirksame und gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung muss gemeinsam mit den Menschen von Ort gestaltet werden. Bund und Länder sollten deshalb eine umfassende Beteiligungskultur in der Stadtentwicklung stärken. Nach Vorbild der *Garants* (deutsch: Garanten) der *Commission Nationale du Débat Public* (deutsch: Nationale Kommission für öffentlichen Diskurs) könnten sie unparteiische Gewährspersonen stellen, die sich für Qualität und Fairness informeller Beteiligungsprozesse auf lokaler Ebene einsetzen.

Straßenraum neu gestalten

In Städten und Gemeinden beider Länder nimmt Automobilität große Teile der Flächen in Anspruch, während nur ein Teil der Bevölkerung davon profitiert. Durch die Priorisierung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs können Kommunen dringend benötigte Flächenpotenziale heben. Bei einer Neuausrichtung von StVG und StVO für mehr kommunale Handlungsfähigkeit lohnt ein Blick nach Frankreich. Hier haben Änderungen im *Code de la rue* (deutsch: StVO) unter anderem dazu geführt, dass seit 2008 zahlreiche Städte flächendeckend Tempo 30 eingeführt haben.

ÖPNV finanziell absichern

Der Ausbau eines modernen, barrierefreien ÖPNV mit angemessener Takung ist die Voraussetzung für die Umverteilung des Straßenraums. Bund und Länder können den Ausbau auf kommunaler Ebene vorantreiben, indem sie eine Drittnutzerfinanzierung ermöglichen. So können Kommunen in Frankreich über den *Versement mobilité*, eine zweckgebundene Mobilitätsabgabe, ortsansässige Arbeitgeber:innen mit elf oder mehr Beschäftigten zur Kofinanzierung des ÖPNV heranziehen.

Experimentierlösungen ermöglichen

Experimentierlösungen machen die Umgestaltung des öffentlichen Raums erfahrbar. Pop-Up-Radfahrstreifen oder die temporäre Begrünung von Plätzen erlauben es, Nutzungen zu testen, die Meinung von Anwohner:innen zu erheben und die dauerhafte Umsetzung anhand dieser Erfahrungswerte zu planen. Mit einer wie der vom Bundestag am 20. Oktober 2023 geforderten Innovationsklausel könnten Kommunen die Umverteilung des Straßenraums über bisher nicht in der StVO vorgesehene Verkehrsanordnungen testen.



● Politische Handlungsempfehlung

Verbindlichkeit für eine hochwertige grüne Infrastruktur erhöhen

Die Städte zu begrünen ist eine zentrale Aufgabe nachhaltiger Stadtentwicklung. Auch in Zukunft sollen Städte ein lebenswertes Umfeld für Menschen bieten. Damit dies trotz steigender Bevölkerungszahlen auch ohne zusätzlichen Flächenverbrauch gelingt, ist das Stadtgrün ein unverzichtbarer Baustein für Natur- und Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel in Kommunen. Städtische Grünflächen sind zudem Teil der Gesundheitsvorsorge und dienen als sozialer Treffpunkt und Raum für Freizeit und Erholung.

Schlüsselbegriff: Grüne Infrastruktur

„Grüne Infrastruktur ist das Pendant zur grauen, technischen Infrastruktur. Sie umfasst natürliche Flächen wie intakte Moore oder Seen, naturnahe Flächen wie extensiv genutzte Auen, Wälder und Stadtparks, [...] Ziel grüner Infrastruktur ist es, durch ein Netzwerk unversiegelter Flächen die biologische Vielfalt zu bewahren und zugleich den Menschen eine lebenswerte Umwelt zu sichern.“ Umweltbundesamt ([UBA](#))

Stadtgrün entwickeln: Quantität – Qualität – Erreichbarkeit – Vernetzung

Es geht nicht allein darum, die Quantität an Stadtgrün zu erhöhen, sondern auch den Bestand qualitativ aufzuwerten. Zu den zentralen qualitativen Leitplanken gehören hierbei die Förderung der **Umweltgerechtigkeit**, zum Beispiel durch eine verbesserte Erreichbarkeit von Grünflächen im Wohnumfeld in bislang unterversorgten, sozial benachteiligten Quartieren, aber auch die Biodiversität, zum Beispiel durch die Vernetzung zu „grünen Bändern“.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt beiden Ländern, Kommunen durch einen regulatorischen Rahmen zu Erhalt und Ausbau grüner Infrastruktur zu verpflichten und beides im kommunalen Haushalt verbindlich zu sichern.



Ziele für den Schutz und die Entwicklung grüner Infrastruktur festlegen

Verbindliche quantitative und qualitative Grünentwicklungsziele sollten für öffentliche und private Flächen definiert werden. Um den Bestand grüner Infrastruktur zu sichern, zu erweitern und aufzuwerten, sollten die Grünentwicklungsziele verbindlich in die Verantwortung der französischen *Intercommunalités* (deutsch: Gemeindeverbände) und der deutschen Kommunen gelegt werden.

Die Pariser Stadtverwaltung plant 2025 einen *Plan local d'urbanisme bio-climatique* (deutsch: bioklimatischer Bebauungsplan) in Kraft zu setzen, der unter anderem eine nach Grundstücksgröße gestaffelte Quote unversiegelter, im Bodenverbund stehender Fläche enthält.



Begrünungspotenziale durch lokale Bestandsanalysen identifizieren

Erfahrungen von Vorreiterstädten zeigen, dass eine kleinteilige **Bestands-erfassung** städtischer Grünflächen auf Basis eines Zielkatalogs erforderlich ist, um vorhandene Begrünungspotenziale zu ermitteln. Eine verpflichtende Erstellung städtischer Bestands- und Potenzialanalysen und deren regelmäßige Fortschreibung bilden die Grundlage, um eine integrierte Grünentwicklungsplanung vorzunehmen sowie kleine, schnell umsetzbare „Sofortmaßnahmen“ zu identifizieren.

Das *Observatoire urbain de Lyon* (deutsch: Urbane Beobachtungsstelle Lyon) hilft der Stadtverwaltung mit einer feinmaschigen Analyse dabei, mit Blick auf die Stadtnatur unterversorgte Gebiete, aber auch Potenzialstandorte zu identifizieren – von kleinteiligen Mikrozononen bisher versiegelter Flächen bis zur grünen „Nachverdichtung“ bestehender Grünanlagen.



Finanzielle Ausstattung für die grüne Infrastruktur sichern

Wenn die grüne Infrastruktur als Pflichtaufgabe festgelegt wird, ist sie in der Abwägung kommunaler **Prioritäten** gleichberechtigt. Für die Planung, Umsetzung und Pflege der grünen Infrastruktur müssen Kommunen und *Intercommunalités* durch die französische Regierung sowie Bund und Länder in Deutschland eine ausreichende, auf Dauer angelegte finanzielle und personelle Grundausstattung erhalten.

In Lyon kostet eine Baumpflanzung und die klimaangepasste Pflege in den ersten Jahren 300 bis 500 Euro. Es zeigt sich zudem, dass die Anzahl von potentiellen Standorten begrenzt ist. Durch vorbereitende Entsiegelungsarbeiten und das Verlegen unterirdischer Leitungen an anderen Standorten ist bereits heute ein deutlicher Kostenanstieg zu verzeichnen.



Technisch-organisatorische Hilfen für Kommunen bereitstellen

Damit Kommunen die oben empfohlenen verpflichtenden Bestandsanalysen und Grünentwicklungsplanungen einheitlich und effizient umsetzen können, sollten beide Länder die Kommunen **fachlich begleiten** und organisatorische Hilfestellung leisten, unter anderem in Form von Leitfäden und einem zentral organisierten Datenpool des geographischen Informationssystems (GIS), in Deutschland als Aufgabe der Länder, in Frankreich über staatliche Einrichtungen auf regionaler Ebene, wie die *Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement* (deutsch: Regionaldirektionen für Umwelt, Planung und Wohnen, kurz: DREAL).

Der *Atlas de la biodiversité communale* (deutsch: kommunale Biodiversitätskarten, kurz: ABC), der *Club PLUi* (deutsch: Netzwerkstelle für interkommunale Bebauungspläne) und das *KOM.EMS-Programm*, ein Tool zur Einführung von Energiemanagementsystemen in Kommunen, können als Ausgangspunkt dienen.

© Stadt Marburg



Für Begrünungsprojekte fehlen in Städten oft geeignete Flächen.

Eine Odyssee für eine Duftesche

Das Land Hessen schenkte Marburg symbolisch eine Duftesche zur Pflanzung in der Altstadt – einem Bereich, der laut Klimaanpassungsgutachten ein Hitzehotspot ist. Bei der Suche nach einem geeigneten Baumstandort zeigte sich, dass bereits die Pflanzung eines einzigen Baums eine größere Herausforderung darstellt: Auf die Privatflächen hat die Stadt keinen Zugriff, Ausweichflächen für Lieferverkehr und gesetzliche Mindestvorgaben für Feuerwehrezufahrten machten die Umwandlung von Straßenraum unmöglich, unterirdische Versorgungsleitungen stehen in Konkurrenz zu den künftigen Baumwurzeln. All dies verhinderte über einen längeren Zeitraum hinweg eine Pflanzung im Altstadtbereich. Schließlich wurde ein geeigneter Ort für den Baum an einer Bushaltestelle in der Barfüßerstraße identifiziert. Hier wurde der Baum Anfang 2023 gepflanzt.



Multitalent Stadtgrün in Lyon: Bis zum Jahr 2030 sollen in der Metropolregion Lyon 300 000 neue Bäume gepflanzt werden - ein zentraler Baustein der Klimaanpassung der Stadt.



● Politische Handlungsempfehlung

Bodenpolitische Instrumente nachhaltig ausrichten

Zunehmende Flächenkonkurrenz, steigende Bodenpreise und die Zielsetzung, die Siedlungsfläche nicht weiter ausweiten, erhöhen in vielen Städten den Nutzungs- und Vermarktungsdruck auf unbebaute Grundstücke. Solange diese nicht als Bauland ausgewiesen werden, generieren sie keine direkten Einnahmen für Kommunen. Der Erhalt und die Entwicklung von Frei- und Grünflächen ist jedoch zentral für eine **nachhaltige Stadtentwicklung**.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt beiden Ländern finanzielle Anreize zu schaffen und ihr rechtliches Instrumentarium zu erweitern, um Kommunen den Erhalt von Frei- und Grünflächen zu ermöglichen und die Versiegelung durch Bauvorhaben zu steuern.



Instrumente für kommunalen Flächenerwerb aus- und umbauen

Bestehende Instrumente zur Unterstützung des Flächenankaufs, wie zum Beispiel die *Etablissements Publics Fonciers* (deutsch: Öffentliche Grundstücksfonds, kurz: EPF) in Frankreich und die Grundstücks- und Bodenfonds in Deutschland sollten angepasst werden, sodass Kommunen der Erwerb und die Bevorratung finanziell weniger ertragreicher, jedoch für die nachhaltige Entwicklung wesentlicher, Frei- und Grünflächen erleichtert wird.



Kommunales Vorkaufsrecht ausweiten

Um die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten zu stärken, sollte die Ausübung des Vorkaufsrechts für die Schaffung und **Bevorratung** von Frei- und Grünflächen erleichtert und auch unabhängig von Entwicklungsvorhaben ermöglicht werden. In Frankreich räumt die *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* (deutsch: Gesetz zur Unterstützung lokaler Mandatsträger:innen beim Kampf gegen die Bodenversiegelung) Kommunen seit Juli 2023 ein Vorkaufsrecht zum Erhalt bestehender Grün- und Potenzialflächen zur Renaturierung ein.

© Deutsch-Französisches Zukunftswerk



Die Promenade Moncey in Lyon wurde umgestaltet, vor allem um Fußgänger:innen mehr Komfort und Sicherheit zu bieten.

Freiflächen machen den Unterschied

Qualität und Umfang von Grün- und Freiflächen beeinflussen merklich, ob Projekte der Innenverdichtung von Bürger:innen akzeptiert werden oder nicht. Dies zeigt die Studie des CEREMA, welche als nachgeordnete Behörde des französischen *Ministère de la transition écologique et de la Cohésion des territoires* (deutsch: Ministerium für ökologische Transformation und territorialen Zusammenhalt) Kommunen bei der sozial-ökologischen Transformation wissenschaftlich begleitet. Befragungen in sieben untersuchten Kommunen haben gezeigt, dass die Akzeptanz des jeweiligen Projektes nicht mit dem Grad der neu geschaffenen Dichte korreliert, sondern vielmehr davon abhängt, wie viele Freiräume - und insbesondere Grünflächen - im Wohnumfeld erreichbar sind und welche Qualität diese haben.



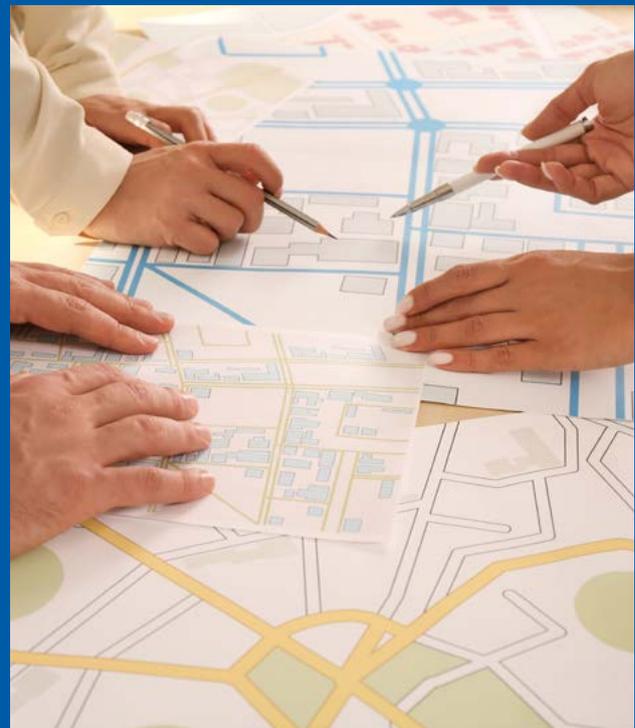
Anreize zum Erhalt un bebauter innerstädtischer Flächen setzen

Zwischen 2020 und 2022 wurde in Frankreich die *Aide à la relance de la construction durable* (deutsch: Aufbauhilfe für nachhaltiges Bauen) aufgelegt. Da sie Kommunen finanziell unterstützte, welche den Wohnungsbau in bereits kompakt gebauten Stadtteilen voranbrachten, bekam sie bald den Namen *Aide aux maires densificateurs* (deutsch: Unterstützung von Bürgermeister:innen bei der Nachverdichtung). Ein solches Hilfsprogramm sollte weiterentwickelt fortgeführt werden, um Kommunen zu fördern, die parallel zur Nachverdichtung auch **wohnumfeldnahe Grün- und Freiflächen** schützen oder diese entwickeln.

Finanzielles Rückgrat

Der *Établissement public foncier* (deutsch: Öffentlicher Grundstücksfonds, kurz: EPF) der Region Hauts-de-France begleitet verschiedene Renaturierungsprojekte, insbesondere auf Industriebrachen der vom Strukturwandel betroffenen Region. Der EPF tritt bei den Projekten nicht nur als Finanzierungsinstrument auf, sondern erwirbt und entwickelt die Flächen als Zwischeneigentümer und übergibt sie nach Fertigstellung an die Kommunen.

Der Berliner Bodenfonds zielt zwar auch auf die grundsätzliche Bevorratung von Flächen ab, die Vermietung und Verpachtung der so erworbenen Flächen ist aber auf Nutzungen mit Gewinnabsicht begrenzt. Über den Berliner Ankaufsfonds hingegen wurden im Jahr 2022 vorrangig Forst- und Grünflächen ohne Refinanzierungsmöglichkeit angekauft.



© Africa Images | Canva

Bodenpolitische Instrumente für die nachhaltige Stadt nutzen.



Der Erhalt von Frei- und Grünflächen und die Steuerung der Versiegelung durch Bauvorhaben ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung wesentlich.



● Politische Handlungsempfehlung

Öffentliche Räume sozial-ökologisch aufwerten

Um die Zersiedelung der Städte und Gemeinden einzugrenzen, müssen diese sich nach innen entwickeln. Die Verdichtung nach innen darf aber nicht auf Kosten der öffentlichen Räume gehen. Denn öffentliche Räume stellen im besten Fall Freiräume dar, die einen wesentlichen Beitrag für die Lebensqualität, den sozialen Zusammenhalt, Klimaschutz und -anpassung sowie die **Akzeptanz** der Verdichtungsmaßnahmen leisten.

Die Öffnung von Schulhöfen nach dem Schulbetrieb, temporär verkehrsberuhigte Spielstraßen wie die Sommerstraßen in München oder *Rues aux enfants* (deutsch: Straßen für die Kinder) in Frankreich, offene Gemeinschaftsgärten ... In Deutschland wie in Frankreich gibt es zahlreiche Initiativen, um den öffentlichen Raum zugänglicher, grüner und gemeinschaftlicher zu gestalten.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt beiden Ländern, kommunale Ansätze zu unterstützen und zu begleiten, die öffentliche Räume aufwerten und für neue Nutzungen im Rahmen der sozial-ökologischen Transformation **aufwerten**.

Schlüsselbegriff: Freiräume

Als Freiräume bezeichnen wir – begrünte sowie versiegelte – unbebaute Flächen im öffentlichen Raum, die offen für Mehrfachnutzungen durch Menschen sind. Dies können Gärten, Parks, Plätze, aber auch Fußgängerzonen, Bürgersteige, Uferbereiche, Sportplätze, Brachflächen und andere urbane Zwischenräume sein.



Potenzialanalysen für öffentliche Räume fördern

Oftmals mangelt es gerade in Mittel- und Großstädten an Daten darüber, wie öffentliche Räume tatsächlich genutzt werden. Deshalb sollten Frankreich und Deutschland auf nationaler und regionaler bzw. Länderebene lokale Analysen zur Aufwertung öffentlicher Räume fordern und fördern, welche Nutzungspotenziale bislang einseitig, wenig oder ungenutzter öffentlicher Räume aufzeigen. Solche Erhebungen dienen Kommunen als **Entscheidungshilfe** und zeigen Möglichkeiten auf, wie öffentliche Räume im Sinne des Gemeinwohls und der sozial-ökologischen Transformation entwickelt werden können.

Die Freiraumstudie der Stadt München zeigt, dass wohnungsnaher gemeinwohlorientierte Freiräume wie der Grünsplatz in München für viele Menschen wichtig sind. 68 Prozent der befragten Münchner:innen nutzen Freiräume in ihrem eigenen Viertel mehrfach pro Woche, während der Grüngürtel am Standrand nur von 10 Prozent der Befragten häufig genutzt wird.



Kommunen, Stadtentwicklung und -planung fachlich begleiten

Um eine zeitliche und funktionale **Mehrfachnutzung** öffentlicher Räume zu ermöglichen, braucht es neue fachliche Kompetenzen. Die Kommunen sollten deshalb von Kompetenzzentren auf Regional- oder Landesebene (in Frankreich auch nationale Kompetenzstellen wie der *Cerema*) begleitet und beraten werden. Diese könnten Erfahrungswerte bündeln und helfen, Ansätze für Mehrfachnutzung zu entwickeln, die sich bewährt haben und lokal angepasst sind.



Zivilgesellschaftliche Erschließung öffentlicher Räume stärken

Öffentliche Räume werden häufig aus der Zivilgesellschaft heraus erschlossen oder wiederbelebt. Dies fördert die Aneignung und Gestaltung der öffentlichen Räume durch und im Sinne der Bürger:innen sowie ihr **langfristiges Funktionieren**. Damit Initiativen nachhaltig dazu beitragen können, Freiräume zu erhalten und Nutzungskonflikte zu verhandeln, müssen sie durch langjährige Förderprogramme unterstützt werden.

© Kulturverstrickungen e. V.



Der Grünsplatz ist ein Ort für alle.

Zivilgesellschaft trifft Freifläche

Grüne Oase, sozialer und kultureller Treffpunkt – mitten im dicht bebauten Münchner Stadtteil Obergiesing befindet sich der Grünsplatz. Zwischen großen, alten Kastanienbäumen bietet der Platz eine einladende bunte Bestuhlung, Hochbeete und einen kleinen Kiosk. Viele Menschen schätzen den Ort, ob Familien oder die Fußballfans von 1860 München, dessen Stadion nur unweit gelegen ist. „Der Grünsplatz ist ein Ort für alle. Auch für Menschen in prekären Lagen, die sonst keinen Aufenthaltsort in der Stadt finden. Das ist die Qualität des Platzes“, erzählt Christina Pirner, die für den Verein Green City e.V. arbeitet. Der Verein hat die Fläche von der Stadt gepachtet und koordiniert die Gartenprojekte, Kulturveranstaltungen und die Reinhaltung des Platzes. Die Zwischennutzung wurde durch die Partnerschaft von Stadtverwaltung und dem Verein Green City e.V. möglich. Der gemeinwohlorientierte Freiraum soll nun dauerhaft gesichert werden.



Wo einst täglich über 40 000 Autos entlang rasten, flanieren heute Fußgänger:innen im *Parc Rives de Seine*, einem sieben Kilometer langen Streifen am rechten Ufer der Seine.



● Politische Handlungsempfehlung

Umfassende Beteiligungskultur fördern

Damit die Neuverteilung und Umnutzung von Flächen im Sinne der Neuen Leipzig-Charta nachhaltig und gemeinwohlorientiert realisiert werden kann und um einer Eskalation von Konflikten vorzubeugen, müssen die Menschen vor Ort konsequent **in einem den Vorhaben angemessenen Umfang** in die Planung und Umsetzung von Stadtentwicklungsprojekten einbezogen werden. Doch dazu fehlt es Kommunen nicht nur an finanziellen und personellen Ressourcen, sondern teilweise auch an Know-How. Um die Entwicklung einer umfassenden Beteiligungskultur auf kommunaler Ebene zu ermöglichen, bedarf es effektiver Förderinstrumente auf nationaler und regionaler Ebene.

Daher empfiehlt das Deutsch-Französische Zukunftswerk, auf nationaler und regionaler Ebene (*Régions* oder *Départements* in Frankreich, Bundesländer in Deutschland) Maßnahmen zu ergreifen, um eine umfassende Beteiligungskultur in der Transformation der Städte zu stärken. Nur dann kann eine kooperative Stadtentwicklung mit Einwohner:innen ermöglicht werden.



Fonds für frühzeitige Beteiligung einrichten

Um Bürger:innen bereits in der „Phase Null“ der Entwicklung von dafür geeigneten Stadtentwicklungsprojekten einbinden zu können, sollten Beteiligungsfonds zur Finanzierung informeller Beteiligungsprozesse eingerichtet und mit einer unabhängigen **Prozessbegleitung**, die Beteiligungsstandards garantiert, verknüpft werden.



Bildungspaket für umfassende Beteiligungskompetenz einführen

Partizipation in Ausbildungscurricula integrieren

Partizipation und Veränderungskommunikation sollten in die Curricula von Stadtplaner:innen, Architekt:innen und anderen räumlich-planerischen Fachrichtungen sowie auch in die Ausbildungscurricula an den Verwaltungsfachhochschulen in Deutschland und Frankreich integriert werden.

Weiterbildungsangebote ausbauen

Um die notwendige Beteiligungskompetenz für Transformationsprozesse mit dem Ziel einer kooperativen Stadtentwicklung dauerhaft zu stärken, sollten für Deutschland zielgruppenspezifische Bildungsmodul für politische Entscheider:innen, Verwaltungen und die Zivilgesellschaft durch die Landes- bzw. regionale Ebene angeboten und in Frankreich bestehende Angebote harmonisiert und erweitert werden.



Förderprogramme beteiligungssensibel gestalten

Ausschreibungen auf europäischer, nationaler und Landesebene, bei denen die Bürger:innenbeteiligung einen hohen Stellenwert hat, sollten so ausgestaltet sein, dass eine frühzeitige Beteiligung ermöglicht wird. Durch zweistufige Verfahren könnten Ergebnisse einer Bürger:innenbeteiligung in die zweite Phase einfließen.



Den Einsatz von Prozessgaranten einführen oder ausweiten

Nach Vorbild der *Garants* der *Commission Nationale du Débat Public* (deutsch: Nationale Kommission für öffentlichen Diskurs, kurz: CNDP) sollten die nationalen Regierungen für Partizipationsprozesse auf lokaler Ebene unparteiische Gewährspersonen zur Verfügung stellen, die sich für **Qualität und Fairness** des Prozesses einsetzen. In Deutschland könnte ein Pool von Gewährspersonen an der Anlaufstelle des empfohlenen Pilotfonds angesiedelt sein. Für Frankreich sollte das Instrument auf die lokale Ebene ausgeweitet werden.

Die CNDP stellt für jedes der von ihr betreuten Verfahren sogenannte *Garants* (deutsch: Garanten), um sicherzustellen, dass in den Verfahren die Rechte auf Information und Partizipation so wie im französischen Umweltrecht verankert auch tatsächlich gewährleistet sind. Ähnliche Angebote gibt es auch in einigen *Départements* wie zum Beispiel *Pyrénées-Atlantiques*.

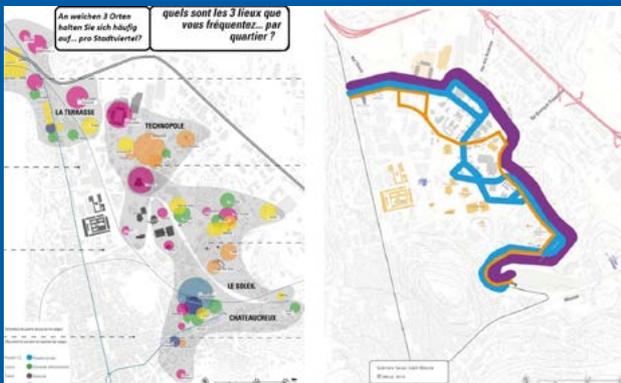


In Frankreich: Ein Recht auf Bürger:innenanfragen einführen

Um die Beteiligung der Bürger:innen schon vor Beginn eines Projektes bis hin zur Umsetzung und gegebenenfalls darüber hinaus zu gewährleisten, ist es erstrebenswert, dass die gewählten Vertreter:innen den Bürger:innen gegenüber Rechenschaft über das Ergebnis der Beteiligung ablegen. Um die Mitsprachemöglichkeiten der Bürger:innen über das in der Verfassung verankerte Petitionsrecht hinaus zu erweitern, sollten sie - vergleichbar zum Interpellationsrecht im deutschen parlamentarischen Betrieb - ein Anrecht erhalten, **Anfragen** zu stellen, um Tagesordnungspunkte in politischen Gremien einzubringen. Außerdem sollten gewählte Mandatsträger:innen und Ratsmitglieder zur Stellungnahme auf Anfragen aus der Bürgerschaft verpflichtet werden.

Mehrere französische Städte, so etwa Loos-en-Gohelle und Kingersheim, sind bereits freiwillige Verpflichtungen in diesem Sinne eingegangen, um den Einwohner:innen zu zeigen, dass Meinungen, die sie in partizipativen Prozessen äußern, berücksichtigt werden.

© Auszüge aus der Projektpräsentation „Tramway 3B“



Mittels explorativer Spaziergänge und Befragungen wird eine Kartografie der Nutzungen (links) erstellt. Auf dieser Grundlage wurde die endgültige Streckenführung (rechts) festgelegt.

Eine Tram für Saint-Étienne

Die französische Stadt Saint-Étienne hat mit dem Human-Design-Ansatz 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 - führte ein Team aus Designer:innen und Soziolog:innen Befragungen und Stadtpaziergänge mit verschiedenen Nutzer:innengruppen durch. Dieser partizipative Ansatz beeinflusste maßgeblich die Streckenführung. Trotz des ausführlichen Beteiligungsverfahrens konnte der Zeitplan des Baus eingehalten werden. Die Stadt sparte letztendlich sogar Kosten, da eine von den Anwohner:innen als unnötig empfundene Haltestelle gar nicht erst umgesetzt wurde.



Beteiligungsprozesse stärken nicht nur die Qualität geplanter Vorhaben, sondern auch ihre Akzeptanz bei den Menschen vor Ort.



● Politische Handlungsempfehlung

Kommunale Handlungsfähigkeit für eine nachhaltige Neugestaltung des Straßenraums stärken

Um weitere Zersiedelung und Versiegelung zu stoppen, müssen Städte in Deutschland und Frankreich ihre Flächen effizienter nutzen und aktiv auf Innenentwicklung setzen. Ein **überproportional** großer Teil der Flächen in Städten wird heute durch die Automobilität in Anspruch genommen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) erweist sich der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) mit einem weitaus niedrigeren Flächenbedarf pro beförderte Person als das flächeneffizientere Verkehrssystem.

Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten flächensparender und gleichzeitig klimafreundlicher Mobilitätsformen bildet vor diesem Hintergrund einen zentralen Hebel für eine zukunftsfähige Flächenentwicklung.

Aktuell schränkt der gesetzliche und regulatorische Kontext die Handlungsmöglichkeiten der französischen und deutschen Kommunen jedoch ein. Damit Kommunen eine nachhaltige Umverteilung des Straßenraums ambitioniert und schneller **umsetzen** können, empfiehlt das Deutsch-Französische Zukunftswerk, den rechtlich-administrativen Gestaltungsspielraum auf lokaler Ebene maßgeblich auszuweiten.



Menschen- statt autogerecht: Nachhaltigkeitsziele im Straßenverkehrsrecht verankern

Inspiziert vom französischen *Code de la rue* (deutsch: Straßenverkehrsordnung) und dem französischen *Loi d'orientation des mobilités* von 2019 (deutsch: Mobilitätsorientierungsgesetz), sollte der Bund die **rechtlichen Hemmnisse** für die Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbunds auf kommunaler Ebene abbauen.

Die Verankerung des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sollte im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) konsequenter umgesetzt werden.

Der „Vorrang der Leichtigkeit des Verkehrs“ sollte verändert werden in den **„Vorrang** der Leichtigkeit für den Umweltverbund“. Insbesondere sollte §45 Absatz 9 der StVO gestrichen werden, um den Handlungsspielraum der Kommune für eine nachhaltige Neugestaltung des Straßenraums jenseits der Gefahrenlageerfordernis zu erweitern.



Regelumkehr: Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit festsetzen

Die von uns empfohlene Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO) muss genutzt werden, um bestehende Hemmnisse bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilität vor Ort aufzulösen. Ein zentraler Baustein für die bessere und sichere Nutzbarkeit von Verkehrsflächen für aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) bildet dabei die Umkehr der Regelgeschwindigkeiten innerorts. Der Bund sollte Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit festlegen. Dabei sollte den Kommunen der Spielraum erhalten bleiben, nach eigenem Ermessen für bestimmte Straßen oder Streckenabschnitte Tempo 50 als Ausnahme anzuordnen. In Frankreich haben seit den Gesetzesänderungen des *Code de la rue* zwar bereits zahlreiche Städte flächendeckend Tempo 30 eingeführt, es muss aber dafür gesorgt werden, dass diese Regelung in der Praxis besser durchgesetzt wird.



Kommunen die Kompetenzübernahme für die Nahmobilität ermöglichen

Seit der Einführung des Mobilitätsorientierungsgesetzes 2019 haben Kommunen in Frankreich – dem Subsidiaritätsprinzip folgend – die Möglichkeit, die Trägerschaft für Mobilität zu übernehmen oder diese an die Regionen abzugeben. In dünn besiedelten Gebieten haben viele kleine französische Gemeinden und Gemeindeverbände aufgrund ihrer begrenzten finanziellen Möglichkeiten auf die ihnen gebotene Möglichkeit verzichtet und die Rolle der Mobilitätsbehörde (*Autorité Organisatrice de la Mobilité*, kurz: AOM) an die regionale Ebene abgegeben. Dies stellt ein Hindernis für die **Entwicklung** neuer, auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittener Mobilitätsangebote wie Fahrgemeinschaften, On-Demand-Verkehre oder Fahrradverleihsysteme dar. Aus diesem Grund sollte die französische Regierung den Handlungsspielraum der Regionen erweitern, indem diese als AOM berechtigt werden, die Mobilitätsabgabe (*versement mobilité*) zu erheben. Diese kann bisher durch Kommunen von ortsansässigen Unternehmen mit mindestens elf Beschäftigten zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV erhoben werden. Darüber hinaus sollte die Regierung den *Intercommunalités* (deutsch: Gemeindeverbände) erneut die Möglichkeit eröffnen, die Mobilitätskompetenz zu übernehmen, und damit die Verantwortungsverteilung zwischen Region und Kommunen dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend neu zu bewerten.



Umverteilung des Straßenraums zugunsten aktiver Mobilitätsformen in der Nähe von Marburg.

Verkehrsversuche: Erfolg auf Umwegen

In Marburg wurde außerorts von einer zweispurigen Autostraße eine Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen. Da solche Fahrstreifen außerorts laut StVO bisher nicht zulässig sind, konnte diese Maßnahme nur temporär und mit viel Aufwand durch einen Verkehrsversuch umgesetzt werden. Unklar bleibt, ob dieser verstetigt werden kann.

Im Marbacher Weg in Marburg wurde Tempo 30 eingeführt, da der Straßenquerschnitt nicht ausreichend Fläche für einen Radfahrstreifen bietet. Durch das Überholverbot kann der Radverkehr nun sicher die gesamte Spur nutzen. Doch auch in diesem Fall konnte die Maßnahme nur über einen Verkehrsversuch umgesetzt werden.



Für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen umgestaltet – die Bergmannstraße in Berlin.



● Politische Handlungsempfehlung

Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs stärken

Grundlage für die Umverteilung des Straßenraums zugunsten nachhaltiger Nutzungen ist ein starker ÖPNV als **flächeneffizientes** Rückgrat der Mobilität. Damit Bürger:innen in verkehrsberuhigten Städten und im suburbanen Raum bedarfsorientiert, komfortabel, schnell und barrierefrei von A nach B kommen, braucht es einen flächendeckenden Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote.

Um den Ausbau und die Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur sowie eine höhere Taktung und attraktive Preisgestaltung zu gewährleisten, müssen neben der Bereitstellung staatlicher Mittel und der Umschichtung klimaschädlicher Subventionen zusätzliche Finanzierungsinstrumente geschaffen und rechtlich-administrative Weichen gestellt werden, die den Kommunen die nötigen Mittel zuführen. Hier können Deutschland und Frankreich viel voneinander lernen.



Vom Deutschlandticket lernen: Voraussetzungen für ein Einheitsticket schaffen

Um die Voraussetzungen für die Einführung eines nationalen Einheits-tickets zu schaffen und Nutzer:innen so den **Zugang** zum gesamten Nahverkehrsangebot zu ermöglichen, sollte die französische Regierung Anreize für eine bessere Zusammenarbeit der lokalen Mobilitätsbehörden (*Autorités organisatrices de mobilité*, kurz: AOM) schaffen und rechtliche Hemmnisse abbauen.



Vom französischen *Versement mobilité* lernen: Finanzierung durch Sonderabgabe für Arbeitgeber:innen sichern

Um die bestehende Bundes- oder Landesfinanzierung zu ergänzen und die Mehrkosten eines umfassenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs-systems zu finanzieren, braucht es zusätzliche Finanzierungsinstrumente – insbesondere dann, wenn die Preise so attraktiv gestaltet werden sollen, dass sie die Menschen zur Nutzung des ÖPNV motivieren.

Damit auch deutsche Kommunen eine Möglichkeit der Drittnutzerfinanzierung für den Ausbau und die attraktive Tarifgestaltung der Nahverkehre nutzen können, wie es beispielsweise Straßburg vormacht, bedarf es einer Änderung des rechtlichen Rahmens. Bund und Länder müssen die Rechtsgrundlage für eine solche Arbeitgeber:innen-Nahverkehrs-sonderabgabe oder andere Instrumente der **Nutznieserfinanzierung** schaffen.



Parkraumbewirtschaftung in Kommunen voranbringen

Durch eine gezielte Lenkung der Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung können die Budgets für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erhöht werden. Beide Länder sind aufgefordert, aktiv eine möglichst flächen-deckende Einführung und Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen und eine Regelung zur verbindlichen Zuleitung der Erlöse für den Ausbau des Umweltverbunds zu schaffen. In Frankreich sollte ein Fonds für nachhaltige Mobilität eingerichtet werden, der aus den **Einnahmen** der Parkraumbewirtschaftung gespeist wird.



Einführung einer Umweltabgabe für den LKW-Verkehr

Die französische Regierung sollte nach dem Vorbild der LKW-Maut in Deutschland eine nationale Umwelt-Kilometerabgabe für den LKW-Verkehr einführen, die nach CO²-Emissionen und externen Kosten lokaler Luftverschmutzung gestaffelt ist. Diese sollte sowohl auf dem bislang nicht gebührenpflichtigen Straßennetz erhoben werden, als auch ergänzend auf dem gebührenpflichtigen Autobahnnetz (*péage*), dessen Einnahmen bereits heute einen Teil der durch den Güterverkehr verursachten externen Kosten decken. Damit sollen auch eine Umleitung des Verkehrs von Autobahnen auf Nationalstraßen (*routes nationales*) sowie Schäden an der Straßeninfrastruktur vermieden werden. In diesem Zusammenhang wird eine vollständigere Umsetzung der Eurovignetten-Richtlinie (EU) 2022/362 empfohlen: Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie sollten die Einnahmen aus dieser Umweltabgabe in den Ausbau nachhaltigerer Verkehrsarten fließen, insbesondere zur Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser, und sollten darüber hinaus auch zur **Finanzierung des kommunalen Umweltverbunds** vor Ort genutzt werden.

© Communauté urbaine de Dunkerque



Erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel – eine Maßnahme, die nicht nur sozial, sondern auch ökologisch sinnvoll ist.

Solidarisch unterwegs

Französische Kommunen und ihre Mobilitätsbehörden (*Autorités organisatrices de mobilité*, kurz: AOM) haben die Möglichkeit ein *Versement mobilité* einzuführen, eine Mobilitätsabgabe durch ortsansässige Unternehmen zur Finanzierung des ÖPNV. Auf dieser Grundlage hat die *Eurométropole de Strasbourg 2010* eine solidarische Preisgestaltung eingeführt, wodurch eine gerechtere Mobilitätsteilhabe aller Nutzer:innen gewährleistet wird. Diese können auf der Grundlage eines einkommensabhängigen Familienquotienten eine Ermäßigung auf ihr Abonnement erhalten.



Attraktiver Nahverkehr: eine besonders nachhaltige Nutzungsform des städtischen Raums.



● Politische Handlungsempfehlung

Experimentierlösungen vorantreiben

Experimentelle Planungsansätze sind ein **Katalysator** für die nachhaltige Umnutzung von öffentlichen Räumen. Bereits heute führen zahlreiche Kommunen Experimente durch, um den öffentlichen (Straßen-)Raum neu aufzuteilen. Experimentierlösungen wie die gemeinwohlorientierte Nutzung des Grünspitz in München oder temporäre Vorfahrtsspuren für Fahrgemeinschaften und Busse in Lyon machen eine nachhaltige Umgestaltung greifbar und tragen auf diese Weise zu einer konstruktiven Bewältigung von Nutzungskonflikten bei. Dennoch bleiben Experimentierlösungen meist auf einzelne Pilotvorhaben und zeitlich beschränkt. Denn sie erfordern neben einem guten Verständnis des komplexen rechtlichen Rahmens auch einen grundlegenden Kulturwandel in Politik und Verwaltung.

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt den Regierungen Deutschlands und Frankreichs, Experimentierlösungen rechtlich stärker zu **verankern** und Anreize für Kommunen zu schaffen, diese zu nutzen – mit dem Ziel, gute Lösungen zu verstetigen.

Schlüsselbegriff: Experimentierlösungen

Experimentierlösungen im Sinne dieser Empfehlung umfassen innovative Umnutzungen öffentlicher Räume, die provisorisch oder zeitlich begrenzt vorgenommen werden und teilweise rechtliche Ausnahmeregelungen nutzen. Experimentierlösungen können Reallabore im Sinne von *regulatory sandboxes* sein, die darauf abzielen, solche „Innovationen für eine befristete Zeit unter möglichst realen Bedingungen und unter behördlicher Begleitung zu erproben, die im allgemeinen Rechtsrahmen an Grenzen oder auf offene Fragen stoßen“ (BMWK). Experimentierlösungen umfassen darüber hinaus aber auch jene experimentellen Umgestaltungen von öffentlichen Räumen, die unter dem bestehenden Rechtsrahmen und ohne Genehmigung einer weiteren Behörde umsetzbar sind.



Den Rechtsrahmen für Experimente stärken und vereinfachen

Um die Umsetzung von Experimenten in der **Breite** zu erleichtern, sollte der bisher auf spezifische Fälle beschränkte und in der Anwendung aufwendige Rechtsrahmen vereinfacht und durch eine Ergänzung um die Ziele der ökologischen Transformation gestärkt werden.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) muss auf Basis einer stärker auf die Zielsetzung des Klimaschutzgesetzes ausgerichteten Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) so angepasst werden, dass der Experimentiergedanke für die nachhaltige Umnutzung von Verkehrsflächen gestärkt wird.



Eine nationale Plattform schaffen, die Experimentierspielräume aufzeigt

Die Regierungsbehörden in Deutschland und Frankreich sollten eine offene Plattform einrichten, die kommunalen Verwaltungsmitarbeitenden und Ratsmitgliedern die **Ermessensspielräume** für Experimentierlösungen in der Transformation öffentlicher Räume aufzeigt.

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen hat eine digitale Plattform eingerichtet, die lokale Beispiele von Reallaboren sowie bestehende rechtliche Experimentierklauseln vorstellt.



Regionale Anlauf- und Beratungsstellen für die praktische Umsetzung schaffen

Das Zukunftswerk empfiehlt den Regierungsbehörden in Frankreich und Deutschland, die nationalen Plattformen auf regionaler Ebene um Anlauf- und Beratungsstellen zu ergänzen, welche die Kommunen bei der praktischen Umsetzung von Experimentierlösungen und Partizipationsmöglichkeiten unterstützen. Die **Begleitung** kann das Erstellen von Visualisierungen, logistische Unterstützung in der temporären Umgestaltung von öffentlichen Räumen oder die Durchführung von Partizipationsformaten beinhalten.

Das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg hat eine Servicestelle eingerichtet, die den Kommunen als erste Ansprechpartnerin bei der experimentellen Umgestaltung ihrer Ortsmitten zur Verfügung steht, unter anderem als Koordinatorin für kostenlos leihbares Stadtmobiliar des Landes.



Experimentierkultur durch Aus- und Fortbildung stärken

Die Aus- und Weiterbildung von kommunalen Verwaltungsmitarbeitenden, von Stadtplaner:innen und Stadträt:innen sollte in beiden Ländern den Fokus auf die Spielräume und Potenziale für Experimentierlösungen stärken. Denn um die Weichen für langfristige Transformationen zu stellen und **dauerhaft** bessere Lösungen zu finden, benötigt es eine lernende, fehler-tolerante Verwaltung mit dem Willen zum Experimentieren. Ziel muss eine Verwaltungskultur sein, in der Experimente in der Umgestaltung öffentlicher Räume Teil der alltäglichen Routine werden.

Im *Public Planning Lab* der TU München werden künftige Führungskräfte der kommunalen und staatlichen Bau- und Planungsverwaltungen ausgebildet. Ein Fokus der Weiterbildung liegt auf der Stärkung der Experimentierkultur.



Aktionstage für Stadtexperimente stärken

In beiden Ländern sollten Aktionstage gestärkt werden, an denen der öffentliche Raum experimentell von den Kommunen und der Bevölkerung umgestaltet werden kann. Durch den festlichen Rahmen rund um die experimentelle Umnutzung werden die Umgestaltungspotenziale von Stadträumen erlebbar. Zugleich ermöglicht das Narrativ von Aktionstagen, experimentelle Lösungen zu etablieren und das bürgerschaftliche **Engagement** zu steigern. Die nationale Ebene kann Kommunen in diesem Vorhaben unterstützen, indem Aktionstage landesweit stärker beworben und Mittel für die Umsetzung bereitgestellt werden. Zum Beispiel könnte ein Preis für innovative Experimente ausgelobt werden, deren Umsetzung finanziell gefördert wird.

© Yannick Wegner



Temporäre Stadtmöblierung bildete in Bad Wimpfen einen Baustein für eine kooperative Wiederentdeckung des Stadtraums.

Bad Wimpfen experimentiert

Die Gemeinde Bad Wimpfen erweiterte 2023 ihre Fußgängerzone temporär durch mobile und begrünte Parklets. Übliche Planungshindernisse, wie zum Beispiel der Denkmalschutz, mussten aufgrund der zeitlich begrenzten Aufstellung der Pop-Up-Möbel weniger berücksichtigt werden. So konnte die Umgestaltung in nur zwei Monaten realisiert werden. Die Servicestelle Ortsmitte des Landes Baden-Württemberg begleitete das Projekt. Sie verleiht an Kommunen nicht nur das Stadtmöbiliar, sondern berät sie auch bei der Planung und Umsetzung solcher Experimentierlösungen.



Experimentierlösungen helfen, Stadtraum und Freiflächen neu zu denken.

Erfahren Sie mehr über unsere
bisherige Arbeit auf:

df-zukunftswerk.eu
info@df-zukunftswerk.eu



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM

