



Marburg

Stadtentwicklung auf dem Weg zur Klimaneutralität

Im Juni 2019 rief die Marburger Stadtverordnetenversammlung den Klimanotstand aus. Neben der Stadtverwaltung und den städtischen Betrieben soll die gesamte Stadt bis 2030 das Ziel der Klimaneutralität erreichen. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, wurde 2020 ein Klimaaktionsplan erarbeitet, der wesentliche Handlungsfelder und Maßnahmen enthält. Die angestrebte Klimaneutralität wirkt sich auf die Zielsetzungen des parallel entwickelten Klimaanpassungsgutachtens, des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts, sowie auf die laufenden städtebauliche Planungsprozesse aus. Die festgelegten Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele werden von nun an in allen Stadtentwicklungsprozessen berücksichtigt.

Strukturen für eine gelingende Klimagovernance

Bereits im Klimaaktionsplan 2030 hat die Stadt Marburg Klimaschutz und -anpassung als dezernatsübergreifende Querschnittsaufgabe für die Verwaltung formuliert und betont, „*dass Klimaneutralität in Marburg nur erreicht werden kann, wenn die gesamte Stadtgesellschaft ihr künftiges Handeln danach ausrichtet, bis 2030 klimaneutral zu werden.*“

Seit 2020 begleitet und unterstützt das Deutsch-Französische Zukunftswerk die Stadt Marburg im Bereich der kollaborativen Klimagovernance. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden im Koalitionsvertrag und in einem Stadtverordnetenbeschluss aufgenommen, welche die Entwicklung einer Klimagovernance-Struktur vorsehen. Diese soll die Fortschreibung des Klimaaktionsplans, die Entwicklung geeigneter Beteiligungsformate wie ein Klimabürger:innenrat, sowie ein Bürger:innenbudget für Klimaschutz umsetzen.

Als verwaltungsinterne Schnittstelle und Ansprechstelle für die Stadtgesellschaft soll diese Struktur zudem Aufgaben wie die Steuerung, Koordination, Kommunikation und das Monitoring der kommunalen Klimapolitik übernehmen. Derzeit arbeitet die Stabsstelle Bürger:innenbeteiligung in enger Abstimmung mit zahlreichen Akteur:innen an der Ausgestaltung dieser Klimagovernance-Struktur.



Die Universitätsstadt Marburg liegt an der Lahn in Mittelhessen. Sie ist die Kreisstadt des Landkreises Marburg-Biedenkopf.



76.400 Einwohner:innen (2021)



Wirtschaftsprofil: Marburg erfüllt die Funktion eines Oberzentrums in Mittelhessen. Die Philipps-Universität Marburg ist die größte Arbeitgeberin, gefolgt vom Universitätsklinikum Marburg sowie den Behringwerken (Pharma- und Medizintechnikbranche), wo auch Biontech ansässig ist. Marburgs Gewerbesteuererlöse stiegen 2021 u.a. durch die Impfstoffproduktion um 370 Mio. Euro auf 570 Mio. Euro an. Der Dienstleistungssektor ist mit 80,3 % (2020) der wichtigste Wirtschaftssektor der Stadt.



Politischer Kontext: Bei den Kommunalwahlen 2021 wurde Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies (SPD) in seine zweite Amtszeit und Bürgermeisterin Nadine Bernshausen (Die Grünen) neu gewählt. Seitdem regiert eine Koalition aus SPD, den Grünen und der Klimaliste, die mit Dr. Michael Kopatz den neuen Dezernenten für Klimastrukturwandel, Stadtplanung und Bauen stellt.



Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept „Move 35“

2020 lief in Marburg ein umfassender Beteiligungsprozess mit Vertreter:innen aus Politik, Bürger:innenschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Initiativen und Verbänden zur Zukunft der städtischen Mobilität an. Bereits bestehende Konzepte und aktuelle politische Klimaziele werden zu einer ganzheitlichen Strategie für alle Mobilitätsarten integriert.

Ende 2021 beschloss das Stadtparlament ein Ziel- und Leitliniensystem für die zukünftige Mobilitätsentwicklung, derzeit werden Maßnahmen in elf Handlungsfeldern finalisiert.

Schon jetzt fördert die Stadt Marburg Lastenräder, baut Mobilitätsstationen mit ÖPNV-Anschluss, Car- und Bikesharing auf und weitet Carsharing Angebote für Bürger:innen auch auf außenliegende Stadtteile aus. Die weitere Umsetzung von „Move 35“ wird sich auf die gesamte Stadtentwicklung und den Wirtschaftsstandort auswirken. Daher wurde die Zuständigkeit für das Projekt kürzlich einer neuen Stabsstelle für Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik in der Stadtverwaltung zugewiesen.



Herbst 2019: Beteiligungsworkshops zur Erarbeitung des Klimaaktionsplans @Lukas Clobes

Grundsatzbeschluss und Leitlinien zum klimaneutralen Bauen und zur Flächennutzung

Derzeit erarbeitet die Stadt Marburg, federführend der Fachdienst Stadtplanung, einen Grundsatzbeschluss mit Leitlinien zum klimaneutralen und sozialverträglichen Bauen sowie zur klimaneutralen Flächennutzung, der voraussichtlich im September 2022 im Marburger Stadtparlament beschlossen wird.


Dieser Grundsatzbeschluss konkretisiert die Oberziele „Klimaneutraler Neubau und Betrieb“ sowie

„Klimaneutrale und Klimawandelangepasste Siedlungsfläche“ aus den entsprechenden Handlungsfeldern im Klimaaktionsplan 2030. Er formuliert Leitlinien und Grundsätze wie Klimaneutralität und -anpassung in allen Planungs- und Bauprozessen berücksichtigt werden können.

Diese Leitlinien werden sowohl für die stadteigenen Liegenschaften als auch für private Bauvorhaben gelten.

München

Nachhaltige Stadtentwicklung durch Handlungsräume



Ende 2019 rief der Münchener Stadtrat den Klimanotstand aus und erklärte das Jahr 2035 als Zielmarke für das Erreichen städtischer Klimaneutralität. Stadtverwaltung und stadteigene Betriebe sollen bereits bis 2030 klimaneutral werden. München ist Teil des EU-Kommissionsprogramms „100 klimaneutrale und intelligente Städte“. Die politischen Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung stehen auch im Zentrum des neuen Stadtentwicklungsplanes 2040, der die Bereiche Freiräume, Mobilität und Siedlungsentwicklung umfasst. Er wird seit November 2021 in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren kollaborativ mit der Stadtbevölkerung erarbeitet.

Das Handlungsraumkonzept in der Münchener Stadtentwicklung

Seit der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes „Perspektive München“ im Jahr 2013 arbeitet die Stadt München mit dem innovativen Ansatz der Handlungsräume. Die Idee dahinter ist, angesichts lokaler und globaler Megatrends wie der wachsenden Stadtbevölkerung oder dem Klimawandel die abstrakten Leitlinien der Stadtentwicklung mit einer räumlichen Ebene zu verknüpfen.

Die zehn im Stadtgebiet identifizierten Handlungsräume weisen eine besondere Dynamik auf, z.B. durch ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum oder wirtschaftlichen Strukturwandel. Sie dienen deswegen als Erprobungs- und Modellraum für die ganze Stadt.

Innerhalb der drei bislang etablierten Handlungsräume wird mithilfe eines Handlungsraummanagements ein integrierter Stadtentwicklungsansatz verfolgt, der Maßnahmen zeitlich verknüpft, in einen lokalen Gesamtzusammenhang stellt und dabei verschiedene Akteur:innen einbezieht – fachbereichsübergreifend und über die Grenzen der Stadtbezirke hinweg.

Dieses Konzept ist nicht starr. Im Jahr 2016 kamen zu den Klimazielen, die sich München gesetzt hat, weitere Ziele auf kommunaler Ebene hinzu: Umbau des städtischen Nahverkehrs und Neuordnung der Verkehrsflächen sowie Nutzung der Chancen, die sich durch Digitalisierung und Smart-City-Anwendungen bieten.



Die bayerische **Landeshauptstadt** München befindet sich im **süddeutschen Alpenvorland**.



1.579.380 Einwohner:innen (2022)
(Drittgrößte Stadt Deutschlands, größte Bevölkerungsdichte)

Bis 2040 rechnet die Stadtverwaltung mit einem Bevölkerungszuwachs von 16%, was einem Plus von ca. 250.000 Einwohner:innen entspricht.



Wirtschaftsprofil: München weist unter den deutschen Städten die zweitstärkste Wirtschaftsleistung auf, die Arbeitslosenquote liegt mit 3,7% (04/2022) unter dem Bundesdurchschnitt. Die Wirtschaft der Stadt wird von den Bereichen Unternehmensdienstleistungen, Grundstückswesen und Beratung dominiert.



Politischer Kontext: Seit 2014 regiert Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD), im Stadtrat gibt es seit 2020 eine grün-rote Ratsmehrheit.



Der Pilot Handlungsraum rund um den Ostbahnhof

Als erster von zehn geplanten Handlungsräumen wurde der „Handlungsraum 3 – Ostbahnhof“ in Angriff genommen. Er dient der Stadt München als Labor, um den Handlungsraumansatz zu erproben, bevor die Arbeit in den nächsten Räumen startet. Das mithilfe eines breiten Beteiligungsverfahrens erarbeitete integrierte Handlungsraumkonzept umfasst in 15 Teilgebieten 120 Maßnahmen mit folgenden drei Schwerpunkten:

1. Wirtschaftlicher Strukturwandel

Entwicklung von klassischem Gewerbe und Industrie hin zu modernen Dienstleistungsstandorten, wodurch die strikte Trennung von Wohn- und Arbeitsräumen aufgehoben wird.

2. Aufteilung des öffentlichen Raumes

Unter den Vorzeichen des Klimawandels sollen Freiräume und Grünflächen erhalten sowie die Verkehrsflächen zugunsten den Umweltverbundes umverteilt werden.

3. Soziale Infrastruktur und Wohnräume

Angesichts der besonders stark wachsenden Bevölkerung in München-Ost wurden Maßnahmen erdacht, die die Versorgung durch soziale Infrastrukturen und die Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum gewährleisten sollen.

Seit 2020 befindet sich dieser Handlungsraum in der Umsetzungsphase. Das Deutsch-Französische Zukunftswerk unterstützt dies, indem es die Erkenntnisse aus dieser ersten Phase kritisch hinterfragt.

Der nächste Handlungsraum steht in den Startlöchern

Im Mai 2022 veröffentlichte die Stadt das Konzept für den „Handlungsraum 6 – Neuperlach“ im Bezirk Ramersdorf-Perlach im Südosten der Stadt, welches seit 2019 entwickelt wurde und nun in die Umsetzung gehen soll.

Der Raum ist durch Großwohnsiedlungen geprägt, die in den 1960er und 1970er Jahren angesichts der starken Nachfrage nach Wohnraum geplant und gebaut wurden. Auch heute sieht sich Neuperlach mit einer wachsenden Nachfrage nach Wohnraum konfrontiert. Für die Sanierung und Entwicklung des Handlungsraumes werden im Konzept als Querschnittsthemen Klimawandel- und Klimaanpassung, Digitalisierung sowie soziale Teilhabe definiert, welche in den Strategiefeldern Lern- und Arbeitsräume, vielfältige Nachbarschaften, nachhaltiges Wohnen sowie Partizipation und Teilhabe umgesetzt werden sollen.





Siegen

Wiederbelebung der Innenstadt

Siegen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als weitestgehend autogerechte Stadt wiederaufgebaut, was sich langfristig negativ auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt auszuwirken begann. Gleichzeitig hatte die Region mit dem Niedergang der Stahlindustrie und somit auch Abwanderung, Leerstand, und einem Rückgang des Einzelhandels zu kämpfen. Heute ist Siegens Bevölkerung stabilisiert, mittelständische Unternehmen haben sich modernisiert und die Stadt verfolgt eine ambitionierte städtebauliche Entwicklung in Richtung Nachhaltigkeit, die deutschlandweit Aufmerksamkeit hervorruft. Die Entwicklung Siegens wird momentan durch ein Integriertes Handlungskonzept für die Zukunft weitergeschrieben.

„Siegen zu neuen Ufern“

In den 1960er Jahren war der Fluss Sieg mit einer 250m langen Betonplatte überbaut worden, die über 40 Jahre lang als Parkplatz im Zentrum der Stadt diente. 2012 setzte die Stadt Siegen mit dem Abriss dieser „Siegplatte“ ein klares Signal für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Innenstadt. Dabei wurde die Bevölkerung von Anfang durch Teiligungsformate miteinbezogen, eine Abrissfeier wurde veranstaltet, Baustellenführungen angeboten. Baufirmen aus der Region bauten den Parkplatz zurück, renaturierten das Flussbett und schafften Aufenthaltsmöglichkeiten am Ufer.



Die Universitätsstadt Siegen liegt im **Bundesland Nordrhein-Westfalen**. Ihr Siedlungsgebiet befindet sich in einem verzweigten Talkessel des Flusslaufs der oberen Sieg und erstreckt sich über ca. 115 km².



101.943 Einwohner:innen (2021)



Wirtschaftsprofil: Als Oberzentrum ist Siegen das Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum von Südwestfalen. Die größten Arbeitgeber:innen der Stadt sind die Diakonie Südwestfalen, gefolgt von der Universität Siegen und der Stadt Siegen selbst. Stärkster Wirtschaftssektor sind Unternehmensdienstleistungen. Bis 1965 wurde in der Region Bergbau betrieben (Eisenerz), bis heute spielt die Metallverarbeitung eine Rolle.



Politischer Kontext: Seit 2007 ist Steffen Mues (CDU) Bürgermeister von Siegen. Seit 2020 arbeiten die beiden stärksten Fraktionen des Stadtrats (CDU und SPD) zusammen und haben dafür einen Kooperationsvertrag ausgehandelt.

SIEGEN WIEDERBELEBUNG DER INNENSTADT

„Siegen. Wissen verbindet“

Das städtebauliche Projekt „Siegen. Wissen verbindet“ sieht die Verlegung der Universität in die Innenstadt vor. Die erste von drei Fakultäten ist bereits 2016 vom Haardter Berg in die Altstadt umgezogen. Künftig werden zusätzlich 14.000 Menschen in der Innenstadt studieren und arbeiten. Dies birgt Potenzial für eine Belebung des Stadtzentrums, dessen Einzelhandel unter dem Strukturwandel leidet, und schafft Raum für Begegnung und Austausch zwischen Universität und Stadtgesellschaft.

Gleichzeitig will die Stadt die Gelegenheit nutzen, um Wegeverbindungen für Rad- und Fußverkehr sowie Fahrradstellplätze zu schaffen. Bestehende Gebäude wie z.B. ein ehemaliges Möbelhaus und leerstehende Teile eines Kaufhauses werden umgenutzt

und Grünflächen aufgewertet. Die Universitätsgebäude sollen klimaneutral betrieben werden.

Durch „Siegen. Wissen verbindet“ verspricht sich die Stadt eine Verbesserung der Lebensqualität in der Innenstadt. Das Projekt ist durch ein besonderes Modell organisiert: Um als Bauherrin Investor:innen direkt beauftragen zu können, hat die Universität eigens eine GmbH gegründet. So sollen Bauprozesse der öffentlichen Hand gegenüber den üblichen Verfahren beschleunigt werden. Die Berufung von Bürgermeister Steffen Mues als Aufsichtsratsmitglied der GmbH hat zu einer formalisierten Verflechtung von Verwaltung und Universität zur Projektbesprechung geführt.

„Energieverein Siegen Wittgenstein“

Der Energieverein Siegen Wittgenstein e.V. bietet eine unabhängige Beratung für gewerbliche und private Interessent:innen zu Themen wie Energieverbrauch und -effizienz, Förderprogrammen oder möglichen Investitionen an. Die Stadt Siegen initiierte 2011 die Gründung des Vereins und wurde dafür 2015 beim Wettbewerb „Klimaaktive Kommune“ des Bundesumweltministeriums und des Deutschen

Instituts für Urbanistik in der Kategorie „Kommunaler Klimaschutz durch Kooperation“ ausgezeichnet.

Der Verein vernetzt die Stadtverwaltung, Kreis, Sparkasse und verschiedene Betriebe in der Region und kooperiert mit der Verbraucherzentrale NRW. Lars Ole Daub, Leiter der Stabsstelle Klimaschutz in Siegen, hat derzeit die Geschäftsführung des Vereins inne.



Die befreite Sieg: Abriss der Siegplatte und Renaturierung des Flusses

Dünkirchen

Neugestaltung einer Industrieregion



Seit Ende der 1980er Jahre sah sich das Gebiet von Dünkirchen mit großen Herausforderungen bei der Stadterneuerung konfrontiert, sowohl durch das Verschwinden strukturbestimmender Industrien mit hohem Raumbedarf als auch durch die entstandene Isolierung verschiedener Stadtviertel. Um darauf zu reagieren, hat der Kommunalverband verschiedene Projekte durchgeführt, um sein Gebiet nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung neu zu gestalten.

Stadterneuerung in Hafengebieten

1987 stellten die Werften von Dünkirchen, die sich im äußersten Osten des Hafens befanden, ihren Betrieb endgültig ein. Dies bedeutete den Verlust von fast 6.000 Arbeitsplätzen und die Entstehung von 180 Hektar Brachfläche in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums. 1989 wurde ein Architekturwettbewerb mit ungewöhnlichen Regeln ausgeschrieben, bei dem statt starrer Pläne und Modelle eine sich entwickelnde und anpassungsfähige "Idee der Stadt" gesucht wurde. Der ausgewählte Stadtplaner, Richard Rogers, schlug einen Masterplan vor, der um vier Achsen herum organisiert war:

1. die Verbesserung der Zugänglichkeit durch die Schaffung von Brücken und Hauptverkehrsstraßen, um die Zitadelle mit den Werften zu verbinden,
2. die Aufwertung des öffentlichen Raums und des ehemaligen Hafenvorgeländes,
3. die Verbesserung des Stadtgefüges,
4. der Verzicht auf einen vorgegebenen Rahmen für Bauvorhaben.

Ziel dieses Projekts mit dem Namen Neptune war es, die Industrie- und Hafenflächen zurückzugewinnen und die verschiedenen städtischen Gefüge miteinander zu verbinden, um der gesamten Raumordnung Dünkirchens wieder eine gewisse Kohärenz zu verleihen.

Das Viertel Grand Large, das sinnbildlich für die Erneuerung der Stadt steht, ist eine der letzten Phasen dieses Projekts. Es entspricht den Grundsätzen der Charta von Aalborg aus dem Jahr 1994, die eine Dichte und eine Mischung der städtischen Funktionen im Dienst einer nachhaltigen Entwicklung postuliert.



Département du Nord in der **Région Hauts-de-France**



194.655 Einwohner:innen (2019)



Wirtschaftsprofil: Das Industrie- und Hafengebiet von Dünkirchen nimmt eine zentrale Position ein. Der Arbeitsmarkt in Dünkirchen wird von der Industrie dominiert, in der 30 % der privat Beschäftigten tätig sind (im Vergleich zu 17 % in Frankreich).



Politischer Kontext: Der Kommunalverband umfasst 17 Kommunen. Er tritt als federführender Verband auf und steuert ein System von mehr als 76 Partnern (Gebietskörperschaften, Wirtschaftsakteure, Verbände...). Vorsitzender des Verbandes ist der linksgerichtete Bürgermeister von Dünkirchen, Patrice Vergriete.

Gebührenfreier ÖPNV als Transformationshebel

Bei der Arbeit an der Neugestaltung und Kohäsion des Gebiets hat der Aspekt des öffentlichen Nahverkehrs in Dünkirchen einen besonderen Platz eingenommen. Da der Kfz-Verkehr 2015 einen Anteil von 66% am Modal Split ausmachte, beschloss der Kommunalverband Dünkirchen 2018, das Nahverkehrsnetz gebührenfrei zu machen. Dies geschah aus ökologischen, aber auch aus sozialen Gründen, um die Mobilität zu fördern, ohne die private Kaufkraft zu belasten. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (5% der Fahrten im Jahr 2015) hat sich ein Jahr nach der Umstellung auf ein unentgeltliches Busnetz fast verdoppelt (+85%).

Die Einführung der Gebührenfreiheit wurde von Umbaumaßnahmen begleitet, um den Platz des Autos zu begrenzen, die Linien auszubauen und den Zugang zum Nahverkehrsangebot zu erleichtern. Mit fünf Buslinien im 10-Minuten-Takt sind nun 80% der Bevölkerung weniger als 300 Meter von einer Haltestelle und weniger als 20 Minuten vom Bahnhof Dünkirchen entfernt. Darüber hinaus wird auch die Neugestaltung öffentlicher Räume angestrebt.



Lyon, engagiert in der nachhaltigen Stadtentwicklung



2021 rief die Stadt Lyon den Klimanotstand aus. Sie hat sich insbesondere dazu verpflichtet, ihren CO₂-Fußabdruck zu verringern und die globale Erwärmung zu bekämpfen, indem sie ein Drittel ihres mehrjährigen Investitionsplans für die ökologische Transformation einsetzt. Sie ist Preisträgerin des Programms „100 klimaneutrale und intelligente Städte“ der Europäischen Kommission im Jahr 2022.

Eine Charta für städtebauliche und architektonische Qualität

Eine erste Charta wurde seit 2006 zusammen mit betroffenen Akteur:innen (Architekt:innen, Bauträger:innen, Vermieter:innen, Eigentümer:innen, Immobilien- und Baubranche, Bewohner:innen) entwickelt, um die Qualität der Projekte und gleichzeitig eine Kosteneindämmung zu gewährleisten.

Gleich zu Beginn der aktuellen Legislatur stieß die Stadt Lyon eine Überarbeitung der Charta in Absprache mit diesen Akteur:innen an. Mehrere Seminare und Workshops wurden zusammen mit Fachleuten durchgeführt, um gemeinsame Auffassungen über Planung, Stadtentwicklung und bauliche Qualität zu erarbeiten und dabei ökologische Aspekte besser mitzudenken.

Die neue Charta für städtebauliche, architektonische, landschaftliche und ökologische Qualität wurde 2021 verabschiedet. Sie dient als gemeinsamer Bezugsrahmen für alle Akteur:innen, die an der Stadtentwicklung beteiligt sind, um die Herausforderungen der ökologischen Transformation und der nötigen CO₂-Einsparungen bei allen Bau-, Erschließungs- und Sanierungsmaßnahmen zu bewältigen und gleichzeitig die Kosten im Griff zu behalten.

Die Charta ist zwar nicht einklagbar, bildet jedoch den Rahmen für den Dialog mit den Akteur:innen und gibt Leitlinien für künftige Projekte vor.



Hauptstadt der **Region Auvergne-Rhône-Alpes** (Südost Frankreichs)



522.969 Einwohnende (2019) (drittgrößte Kommune Frankreichs) / Metropolregion: 1,4 Mio. Einwohnende



Wirtschaftsprofil: Die Stadt Lyon ist einer der wichtigsten und attraktivsten Wirtschaftsstandorte Frankreichs. Die Metropolregion ist das zweitgrößte Wirtschaftszentrum des Landes. Ursprünglich industriell geprägt (Textil und Chemie), hat sich die Metropole aufgrund der Handels- und Finanztätigkeiten erheblich fortentwickelt.



Politischer Kontext: Seit 2020 wird die Stadt Lyon von dem grünen Bürgermeister Grégory Doucet regiert.

Sie formuliert fünf Ziele:

1. Die Lebensqualität und die Qualität der Stadträume aufwerten
2. Stadtnatur und Biodiversität fördern;
3. Die qualitativ hochwertige Gestaltung von Wohn- und Arbeitsräumen fördern;
4. Den CO₂-Ausstoß von Baumaßnahmen reduzieren;
5. Mehr Transparenz in der Stadtplanung und der Bewertung von Projekten



Städtebauliche Neuentwicklung von „La Confluence“

Die Stadt Lyon hat zahlreiche Stadtentwicklungs- und Sanierungsprojekte in Angriff genommen, um die Lebensqualität zu verbessern und den lokalen ökologischen Transformationsprozess zu fördern. Eines dieser symbolträchtigen Vorhaben ist die partielle Umgestaltung der Halbinsel von Lyon mit dem Ziel, das Lyoner Stadtzentrum dorthin zu verdoppeln, wo Rhône und Saône zusammenfließen. Das etwa 150 Hektar große Gebiet im Süden der Halbinsel war lange Zeit ein isoliertes Gebiet, das für Industrie, Gefängnisse, den Binnenhandel und den Verkehr genutzt wurde. Seit mehreren Jahren ist das Gebiet nun Gegenstand eines umfassenden Neugestaltungsprojekts, welches in mehreren Phasen durchgeführt wird.

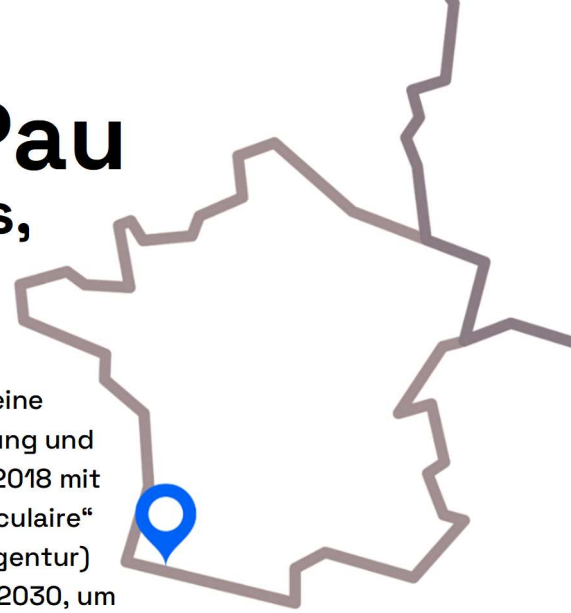
Mehrere Ziele stehen im Zentrum des Projekts:

- **Die Stärkung der sozialen und funktionalen Mischung des Viertels**, insbesondere durch die Erhöhung des Anteils an bezahlbarem Wohnraum auf 60% und die Konstruktion von Gebäuden, die für eine Vielzahl von Aktivitäten geeignet sind.
- **Die Gestaltung von Räumen zugunsten von Fußgänger:innen und aktiver Fortbewegung** durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Fuß- und Radweginfrastruktur.
- **Das Schaffen von einer größeren Zahl öffentlicher und begrünter Flächen**, mit dem Ziel 2000 Bäume bis 2030 zu pflanzen und zahlreiche begrünte Plätze zu errichten. Beispielsweise soll mit dem „Land“-Projekt auf einer sechs Hektar großen Industriebrache ein Stadtwald entstehen. Die Herausforderung besteht hierbei darin, fruchtbaren Boden wiederzugewinnen und ein Waldstück zu kultivieren, das an die Stadt und die globale Erwärmung angepasst ist.
- **Die Anbindung des Viertels an den Rest der Stadt**, insbesondere durch eine bessere Verbindung mit dem Viertel rund um den Bahnhof Perrache und die Rhône.
- **Die Beibehaltung der Innovationskraft und die Beschleunigung der ökologischen Transformation** (biobasierte Materialien, Umweltverträglichkeit von Gebäuden, Erzeugung erneuerbarer Energien zum Nutzen der Bewohner:innen)



Pau

Der Wasserstoffbus, Schlüssel zum Wandel der Region.



Die Agglomeration Pau Béarn Pyrénées verfolgt seit mehreren Jahren eine proaktive Politik im Bereich der nachhaltigen Entwicklung, der Reduzierung und Dekarbonisierung des Energieverbrauchs. Diese Ambitionen wurden 2018 mit dem Label „Cap Cit’ergie“ sowie 2021 mit dem Label „Économie circulaire“ (Kreislaufwirtschaft) der ADEME (französische Energie- und Umweltagentur) gewürdigt. Im Jahr 2016 startete der Verbund das urbane Projekt Pau 2030, um den Herausforderungen der nachhaltigen Entwicklung der Region zu begegnen.

Überdenken der Stadtstruktur mit Hilfe des Nahverkehrsnetzes

Im Rahmen des Projekts Pau 2030, das die Stadterneuerung in mehreren Stadtvierteln sowie die Transformation ehemaliger Industrieflächen zum Ziel hat, wurde beschlossen, das Projekt eines neuen Wasserstoffbusnetzes, den Fébus, als zentrales Gerüst zu nutzen. Die Herausforderungen bestanden insbesondere darin, die täglichen Fahrten zu erleichtern, die Luftverschmutzung zu reduzieren sowie die Treibhausgasemissionen zu begrenzen, die großen Zentren des Gebiets zu verbinden, den öffentlichen Raum neu zu definieren und zur Stärkung der wirtschaftlichen und Wohnattraktivität des Gebiets beizutragen.

Der 2019 in Betrieb genommene Fébus verzeichnete einen Anstieg der Fahrgastzahlen um mehr als 20% und konnte den Ausstoß von 600 Tonnen CO₂ vermeiden.



Pau ist die Präfektur des Départements Pyrénées-Atlantiques in der **Region Nouvelle-Aquitaine**.



161 706 Einwohner:innen (2019)



Wirtschaftsprofil: Die Stadt hat sich im 19. Jahrhundert durch den Wintertourismus (Oberstadt) und die Industrie (Unterstadt) entwickelt. Der wirtschaftliche Aufschwung der Nachkriegszeit wurde durch die Entdeckung des Gasvorkommens in Lacq und die industrielle Entwicklung des Béarn ermöglicht. Die Stadt beherbergt auch heute noch ein wichtiges wissenschaftliches und technisches Zentrum von Total Energies.



Politischer Kontext: Die Agglomeration und die Stadt Pau werden seit 2014 von François Bayrou (MoDem) regiert.



Eine nachhaltige Stadtentwicklung

Die Entwicklung des Wasserstoffbusnetzes wurde von mehreren Projekten zur städtischen Neugestaltung und zur nachhaltigen Entwicklung begleitet. So hat die Stadt beispielsweise an der Begrünung der Verkehrsachsen gearbeitet, wie auch an der Anlegung des 5 Hektar großen Jaussely-Parks.

Die Entwicklung des CO₂-armen Verkehrsnetzes war auch Teil der Umgestaltung des Stadtteils Saragossa in ein Ökoquartier. Der Stadtteil, der von der Stadtplanung und Architektur der 1960er und 1970er Jahre geprägt war, litt unter einem Attraktivitätsverlust, der auf seine städtebaulichen Charakteristika zurückzuführen war. Sein Image wird durch Funktionsstörungen direkt beeinträchtigt: Die Verödung der Außenbereiche, die Schwäche des lokalen Handels sowie die steigende Armut unter den Bewohner:innen. Neben der Dekarbonisierung der Mobilität soll die Umgestaltung des Viertels in ein Öko-Viertel daher vier weiteren Herausforderungen gerecht werden: Der Förderung der Attraktivität des Viertels, der Verbesserung der Lebensumstände der Bewohner:innen, der Stärkung der sozialen Teilhabe und der Gleichstellung der Bürger:innen sowie der Anpassung an den Klimawandel.

Der Verkehrsaspekt war auch entscheidend für die Rückgewinnung des Viertels an den Ufern des Gave. Weit entfernt von den industriellen Aktivitäten, die sich hier im 19. Jahrhundert entwickelten, ist diese Wiedergewinnung durch Kultur und Sport, Wasserplätze und Grünflächen geprägt. Das Viertel wird dabei durch umweltfreundliche Mobilität dank der Entstehung des multimodalen Bahnhofsknotens und der ersten Linie des Fébus erschlossen.

Im Einsatz für die Senkung des Energieverbrauchs hat die Agglomeration schließlich ein großes Fernwärmenetz (44 km) aufgebaut, das u. a. das Öko-Viertel Saragossa versorgt.

