



In dieser Ausgabe:

Grünspitz – das erweiterte Wohnzimmer von Giesing

Großstädte müssen Verdichtung und Begrünung in Einklang bringen, ohne dabei öffentliche Räume zu vernachlässigen, die für das städtische Sozialgefüge wichtig sind. Wie geht die Stadt München mit dieser Herausforderung um? Der Grünspitz – eine grüne Oase zwischen zwei stark befahrenen Straßen – zeigt, dass Städte diesen Anspruch erfüllen können... wenn sie ein wenig Erfindergeist zeigen.

➔ Zum Lesen S. 2

Vom lokalen Wissen in die nationale Politik: die Methode des Zukunftswerks in der Praxis

Der Ansatz des Zukunftswerks ist transdisziplinär und bottom-up. Sie möchten wissen, was das konkret bedeutet? Dann folgen Sie unserem Feldforscher Thomas bei seiner Arbeit in München.

➔ Zum Lesen S. 4

Neuigkeiten vom Deutsch-Französischen Zukunftswerk

Angesichts der Klimakrise gewinnt Design als Instrument zur Neugestaltung urbaner Räume an Bedeutung. Im Gespräch erläutert Nathalie Arnould, Design-Managerin in Saint-Étienne, wie Designansätze zu einer nachhaltigeren Stadtplanung beitragen.

Wie lassen sich Nachverdichtung und Begrünung in den Städten vereinen? Das Projekt Grünspitz in München zeigt, wie grüne Inseln in Metropolen entstehen und zugleich soziale Treffpunkte neu gedacht werden können. Diese Initiativen folgen oft einer Bottom-up-Logik, die – analog zur Vorgehensweise des Deutsch-Französischen Zukunftswerks – lokale Erkenntnisse in nationale Politikprozesse einspeist.

Bonne lecture ! - Viel Spaß bei der Lektüre!

Interview mit Nathalie Arnould, Design-Managerin in Saint-Étienne

Nathalie Arnould im Gespräch



Foto: Saint-Étienne Métropole / Louis Perrin

Seit 2011 nutzt die französische Stadt und Metropolregion Saint-Étienne Design als Methode, um Projekte und politische Maßnahmen stärker an den Nutzer:innen auszurichten. Als Pionierin des Design-Managements in Frankreich erklärt uns Nathalie Arnould, wie Design dazu beitragen kann, unsere Städte an den Klimawandel anzupassen.

➔ Zum Lesen S. 6

Grünspitz – das erweiterte Wohnzimmer von Giesing

Grüne Oase, sozialer und kultureller Treffpunkt – mitten im dicht bebauten Münchner Stadtteil Obergiesing befindet sich der Grünspitz. Die Zwischennutzung wurde durch die Partnerschaft von Stadtverwaltung und dem Verein Green City e.V. möglich. Der gemeinwohlorientierte Freiraum soll nun dauerhaft gesichert werden.



Mitten in Giesing wurde mit dem Grünspitz ein gemeinwohlorientierter Freiraum geschaffen. Foto: KulturVERSTRICKUNGEN e.V.

Von Thomas Spinrath

Übersetzt ins Französische von Marion Davenas

Wer in Obergiesing aus der U-Bahn steigt, wird mit lautem Verkehrslärm konfrontiert. Autos und breite Straßen prägen an vielen Orten das Stadtbild. Dennoch finden sich auch im dicht bebauten Münchner Südosten kleine Freiräume wie der Giesinger Grünspitz. Zwischen zwei spitz zulaufenden Straßen gelegen, ist der Platz geprägt von großen alten Kastanienbäumen. Dazwischen erspäht man 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 Grünspitz 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.

Städtebauförderung hat den Anschub gegeben

So lebendig, wie der Grünspitz heute genutzt wird, sah er aber nicht immer aus. Noch bis vor 10 Jahren pachtete ein Autohändler das Gelände von der Stadt, der den Platz als Park- und Ausstellfläche nutzte. Erst seit 2014 befindet sich die Fläche in öffentlicher Nutzung. Im Rahmen des Bund-Länder-Städtebauförderprogramms *Soziale Stadt* suchte die Stadt in Obergiesing Orte, die die Anwohnenden als attraktive Freiräume gestalten und nutzen konnten. So bekam die dreieckige Brachfläche die

Aufmerksamkeit der Stadt. „Ohne das Förderprogramm *Soziale Stadt* wäre der Grünsplatz nicht entstanden. Es brauchte die Initiative aus der Verwaltung heraus“, berichtet Pirner.

Um die Fläche gemeinsam mit den Menschen vor Ort zu aktivieren und nach den Bedürfnissen der Anwohnenden zu gestalten, suchte die Verwaltung nach erfahrenen zivilgesellschaftlichen Akteur:innen. „Und da kam unser Verein Green City als Partner für die Stadt ins Spiel, weil wir die Erfahrung mitbringen konnten, Freiräume partizipativ zu gestalten“, erläutert sie weiter. Mit Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm konnte Green City die Fläche als Zwischennutzung beleben, Ideenwerkstätten durchführen und gemeinsam mit Anwohnenden und Studierenden Hochbeete, Liegestühle aus Holz sowie ein Boulespielfeld herstellen. Eines war den Anwohnenden besonders wichtig: Es soll zwar einen Kiosk geben, dessen Infrastruktur besonders für Kulturveranstaltungen entscheidend ist. Gleichzeitig müssen Menschen sich auch ohne Geld jederzeit auf dem Grünsplatz aufhalten können.

Städte wie München brauchen Freiräume im Quartier

Dass solche gemeinwohlorientierten Freiräume nah an der eigenen Wohnung für viele Menschen wichtig sind, zeigt nicht zuletzt die kürzlich von der Stadt München veröffentlichte Freiraumstudie. 68 Prozent der befragten Münchner:innen nutzen Freiräume in ihrem eigenen Viertel mehrfach pro Woche, während der Grüngürtel am Stadtrand nur von 10 Prozent der Befragten häufig genutzt wird. In dicht besiedelten Städten wie München, deren Bevölkerung wächst und die einen steigenden Bedarf an Wohnraum haben, ist somit eine erfolgreiche dreifache Innenentwicklung notwendig. Neben dem Bau bzw. der Sanierung von Wohnraum braucht es Angebote sanfter Mobilität sowie attraktive Grünräume und Aufenthaltsflächen. Auch beim Giesinger Grünsplatz zeigt sich die Flächenkonkurrenz zwischen dem Bedarf an Freiräumen und bezahlbarem Wohnraum. Der vordere Teil des Grünsplatzes soll zu einer Grünfläche umgewandelt werden und somit dauerhaft als Freiraum verfügbar sein. Das städtische Baureferat hat Pläne vorgelegt, in die viele Wünsche aus den von Green City organisierten Ideenwerkstätten eingeflossen sind. So wird das Urbane Gärtnern beispielsweise erhalten bleiben. Für den hinteren Teil des Grünsplatzes, auf dem sich der Kiosk befindet, gibt es jedoch ein bestehendes Baurecht. Die Stadt möchte sich hier die Möglichkeit bewahren, die Fläche an eine ihrer städtischen Wohnungsbaugesellschaften zu übergeben und sozialen Wohnungsbau errichten zu können. Daher wird der hintere Bereich nicht Teil der öffentlichen Grünfläche.

Verstetigung erfordert integrierte Governance

Diese baurechtliche Teilung des Platzes führt dazu, dass verschiedene städtische Referate für die künftige Nutzung der Fläche zuständig sind. Während beispielsweise das Baureferat für die Grünfläche im vorderen Bereich zuständig sein wird, ist für den hinteren Bereich das Kommunalreferat verantwortlich. Wenn nun beispielsweise darüber diskutiert wird, wie der Wasseranschluss und die Toiletten erhalten werden können, die für die vielfältige Fläche unabdingbar sind, müssen die Referate dies untereinander aushandeln. Hier kommt Handlungsraummanager Robert Kulzer ins Spiel. Der städtische Mitarbeiter hat die Aufgabe, im Handlungsraum 3 im Münchner Osten die Zusammenarbeit der verschiedenen städtischen Referate und lokalen Akteur:innen bei Projekten wie dem Grünsplatz zu unterstützen. So ermöglichte Kulzer mit seiner Vermittlungsarbeit beispielsweise, dass die Zwischennutzung des Grünsplatzes durch mehrere städtische Referate weiterfinanziert wurde, nachdem die Städtebauförderung auslief. „Der Giesinger Grünsplatz ist in München wahrscheinlich einmalig, aber ganz typisch für Giesing. Mit dem Handlungsraum wollen wir mithelfen, dass der Grünsplatz auch weiterhin als Treffpunkt, Veranstaltungsort und erweitertes Wohnzimmer funktioniert“, erläutert Kulzer die Bedeutung seiner Arbeit.

Um die Stadt München bei den Herausforderungen der integrierten Zusammenarbeit, wie beispielsweise am Grünsplatz, zu unterstützen, hilft die begleitende Feldforschung des Zukunftswerks der Verwaltung, den Ansatz der Handlungsräume zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Ist dieser Ansatz ein effektives Planungsinstrument, um Zielkonflikte in der Stadtentwicklung zu moderieren? Im Herbst wird die Analyse veröffentlicht. Bereits jetzt helfen uns die Erfahrungen des Giesinger Grünsplatzes als Diskussionsgrundlage für die Erarbeitung von politischen Handlungsempfehlungen in den Deutsch-Französischen Resonanzräumen ab April 2023.

Wie kommt lokales Wissen in die nationale Politik?

Im April 2023 ist es wieder soweit: Die Mitglieder des Resonanzraums nehmen ihre Arbeit auf und formulieren ihre Empfehlungen an die deutsche und französische Regierung. Welchen Weg haben wir bis hierhin mit unseren Partner-Kommunen zurückgelegt und mit welcher Methodik wird der Resonanzraum vorbereitet?



Foto: Dobner Angermann Film, LHM

Von Julia Plessing

Übersetzt ins Französische Anne-Gaëlle Javelle

Der Münchner Altstadttring an einem kalten Wintertag. Feldforscher Thomas Spinrath fährt trotz Minustemperaturen mit dem Rad zum nächsten Interviewtermin. Die Radverkehrspolitik der Stadt München gehört zu den Maßnahmen, deren Umsetzung er untersucht. Eigentlich ist das Fahren sehr angenehm, dank der neugebauten breiten Radwege – wenn sie nicht nach einigen hundert Metern abrupt enden und die Radfahrer:innen verloren auf der Autofahrspur zurücklassen würden. Das Stückwerk um die Altstadt herum steht sinnbildlich für die Münchner Mobilitätswende: Die Umsetzung ambitionierter Projekte ist in vollem Gange, doch durch ihre Komplexität gerät die Stadt immer wieder ins Stocken.

München ist eine von sechs Städten in Deutschland und Frankreich, mit denen das Zukunftswerk seit einigen Monaten zusammenarbeitet, um nach Hebeln der sozial-ökologischen Transformation zu suchen. Im Arbeitszyklus 2022/2023 liegt der thematische Fokus auf der nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Partnerstädte beschäftigt dabei besonders die Flächenumverteilung als übergeordnetes Thema. Wie schafft es eine Stadt wie München mit einer wachsenden Bevölkerung und hohem Grad der Versiegelung, Flächen für grüne Infrastruktur und für sanfte Mobilität zu erschließen? Wie kann Dünkirchen den Platz des Autos zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel begrenzen?

Auf der Suche nach Transformationsgeschichten

Feldforscher:innen wie Thomas recherchieren dafür vor Ort, führen Interviews mit Vertreter:innen der Stadt und Zivilgesellschaft, um die lokalen Chancen und Herausforderungen zu verstehen und um Transformationsgeschichten zu identifizieren. Diese Geschichten stellen exemplarisch dar, wie Städte ambitionierte Transformationsprojekte umsetzen können, aber auch, auf welche Hürden sie in der Praxis stoßen.

Die Hürden für die Münchner Mobilitätswende sind vielfältig. Bis 2035 soll der Stadtverkehr klimaneutral sein. Um dies zu erreichen, baut die Stadt wie andere auch das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aus und unterstützt die Elektromobilität. Außerdem hat sie sich zu einer massiven Umverteilung von Flächen zugunsten des Radverkehrs verpflichtet. Der Altstadtadrling ist einer von zwei großen Projekten, die 2019 durch ein Bürger:innenbegehren auf den Weg gebracht wurden. Das Problem: Die Umsetzung ist zu langsam. Bis 2025 sollte der Radring umgesetzt sein. Anfang 2023 sind gerade einmal 12 Prozent davon geschafft. Besonders schnell ging es 2020 in einem anderen Vorhaben, als die Stadt mit Beginn der Corona-Pandemie innerhalb weniger Monate mehrere Pop-Up-Radfahrstreifen anbrachte. In den Jahren danach wurden die gelb markierten, vorläufigen Verkehrsversuche zur weißen dauerhaften Markierung. Bis ein Radweg jedoch baulich von der Autofahrspur abgetrennt oder sogar zum Radschnellweg ausgebaut wird, dauert es oftmals mehrere Jahre. Die deutsche Straßenverkehrsordnung und andere gesetzliche Regelungen bremsen Stadtverwaltung und Radfahrer:innen aus. Wie kann das schneller gehen?

Denkanstöße aus dem Nachbarland

Das Zukunftswerk gibt hier wichtige Impulse. Zum einen mit seinem Ansatz der transdisziplinären Forschung, bei der Forschungsansatz und -ergebnisse in regelmäßigen Treffen mit den Partner:innen in der Stadtverwaltung diskutiert und mitentschieden werden. Zum anderen, indem es Akteur:innen aus Deutschland und Frankreich miteinander vernetzt, um voneinander zu lernen. So zum Beispiel im Fall von München und Lyon. Die Großstadt im Südosten Frankreichs möchte mit ihrem Projekt *Voies lyonnaises* innerhalb von vier Jahren die gesamte Métropole de Lyon mit einem zwölfkilometrigen Netz an Radwegen durchziehen. In simultan verdolmetschten Dialogen berichten Vertreter:innen der Stadt, wie sie dabei vorgehen, aber auch, welchen Herausforderungen sie sich stellen müssen. Neben München haben sich auch Siegen, Freiburg, Straßburg, Hannover und Hamburg zu einem der Dialoge dazugeschaltet. Die deutschen Städte sind beeindruckt von der Geschwindigkeit, mit der Lyon nun aufholen möchte. Sie diskutieren Möglichkeiten, den Bau von Radwegen in Deutschland ebenso zu beschleunigen.

Der Mehrwert eines solchen binationalen Dialogs liegt für die teilnehmenden Städte auf der Hand. Denn was in einem Kontext bisher noch unmöglich scheint, wird im anderen Kontext bereits praktiziert. Lyon hält sich nicht an kleinen Einzelprojekten auf, sondern erstellt auf visionäre Art ein ganzes Radwegnetz. In Frankreich herrschen andere Rahmenbedingungen. Beispielsweise finanzieren französische Arbeitgeber:innen durch die sogenannte Mobilitätsabgabe seit 2019 die öffentlichen Verkehrsmittel anteilig mit. Sie stellen damit wichtige Ressourcen für Großprojekte bereit, die deutschen Städte manchmal fehlen. Außerdem werden Vorhaben anders umgesetzt. Dieser kulturelle Perspektivwechsel wäre nicht möglich, wenn der Austausch nur auf nationalem Niveau stattfände.

Bottom-up: von der lokalen Praxis in die nationale Politik

Seit September 2022 fördert das Zukunftswerk nun den Austausch zwischen München und anderen Kommunen und die Erforschung lokaler Transformation in München und anderen Kommunen. Wir wissen, welche Möglichkeiten Städte haben, bei denen die Transformation gelingt. Wir wissen, wo es hakt, wenn sie zu schleppend vorankommt. Um Erfolge in die Fläche zu bringen, müssen Land und Bund Hürden abbauen und für günstige Rahmenbedingungen sorgen. Wie das geschafft werden kann, erarbeitet das Zukunftswerk in einem kollektiven Prozess, mit der Unterstützung von lokalen und nationalen Expert:innen aus beiden Ländern, mit über 50 deutschen und französischen Teilnehmenden im sogenannten *Resonanzraum*: 50 Personen kommen in insgesamt drei mehrtägigen Treffen zusammen, um die lokalen Erfahrungen mit den nationalen Perspektiven zu verbinden. Sie kommen aus der Stadt-, Landes- und Bundesverwaltung, der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft. In den Arbeitstreffen werden die Ergebnisse ausgewertet und Handlungsempfehlungen an die nationale Politik beider Länder formuliert. Sie werden an den deutsch-französischen Ministerrat und die deutsch-französische parlamentarische Versammlung übergeben sowie an Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung herangetragen.

Beim Thema Mobilität liegen einige Lösungen auf der Hand, so zum Beispiel eine Änderung der veralteten und autozentrierten Straßenverkehrsordnung in Deutschland. Sie wurde bereits von vielen Städten und Verbänden gefordert und ist auf der Agenda der Koalitionsregierung. Planungsverfahren verkürzen, das Potenzial von Experimentierlösungen für eine schnellere Mobilitätswende untersuchen, ... von April bis September 2023 erarbeiten die Mitglieder des Resonanzraums Plädoyers für Kursänderungen ebenso wie ganz konkrete Aktionsvorschläge – damit nicht nur der Ausbau der Radwege in München zukünftig genauso schnell vorankommt wie in Lyon, sondern bei der Umnutzung öffentlicher Flächen auch Fragen von Klimaanpassung und Gemeinwohlorientierung erfolgreich integriert werden.

Neben diesem Beispiel wird sich der Resonanzraum mit drei weiteren Herausforderungen befassen, auf die Kommunen bei der Umverteilung des öffentlichen Raums treffen: das Kopfzerbrechen um die Begrünung des städtischen Raums, das Spannungsfeld zwischen Flächenverdichtung und dem Erhalt öffentlicher Räume zugunsten des Gemeinwohls sowie dem als scheinbar widersprüchlich empfundenen „schnellen“ und „mit den Bürger:innen abgestimmten“ Handeln. Einige Einblicke in die Diskussionen werden wir natürlich mit Ihnen teilen. Es bleibt also spannend!

Design als Instrument zur Stadtgestaltung mit und für Bewohner:innen

Saint-Étienne | Nathalie Arnould im Gespräch

Der Klimawandel und die notwendige sozial-ökologische Transformation zwingen uns, Flächen umzuverteilen und die Stadt neu zu denken. Kann Design dafür hilfreich sein? Darüber sprechen wir mit Nathalie Arnould, Design-Managerin bei der französischen Stadt und Metropolregion Saint-Étienne.



Foto: Saint-Étienne Métropole / Louis Perrin

*Interview auf Französisch von Kathrin Faltermeier
Ins Deutsche übersetzt von Annette Kulzer*

Die französische Stadt Saint-Étienne, 2010 von der UNESCO als „Kreativstadt des Designs“ ausgezeichnet, hat sich in der Welt des Designs einen Namen gemacht...

Und das als einzige französische Stadt unter den 43 „Creative Cities of Design“ – neben internationalen Metropolen wie Berlin, Helsinki, Montreal, Peking oder Turin! In Frankreich gilt Saint-Étienne heute als das Aushängeschild für Design. In dieser Stadt haben wir eine lange Design-Tradition: Bereits 1803 entstand die Hochschule für Kunst und Design, ein Wunsch der ansässigen Industriebetriebe, welche die Qualität ihrer Produkte verbessern wollten. Die 2005 in Saint-Étienne gegründete *Cité du Design* begleitet aber auch Projekte von Gebietskörperschaften und öffentlichen Einrichtungen.

Im Jahr 2011 waren Sie die erste Designmanagerin in einer Stadtverwaltung in Frankreich. Wie würden Sie die Rolle des Designs in Städten und Gemeinden beschreiben?

Das oberste Ziel von Designer:innen, die in Verwaltungseinrichtungen tätig sind, muss die Verbesserung der zu erbringenden öffentlichen Dienstleistungen sein. Design rückt die Nutzung und die Nutzenden in den Mittelpunkt eines Projekts. Design kann zur höheren Nutzungsqualität einer Ausstattung oder einer Dienstleistung beitragen und somit das direkte Umfeld der Menschen verbessern.

Das Anwendungsfeld von Design auf kommunaler Ebene ist riesig: Es umfasst zum einen alle öffentlich genutzten Räume wie Rathäuser, Schulen, Kulturzentren oder Plätze – und zum anderen auch alle Dienstleistungen, die für die Öffentlichkeit erbracht werden, wie das lokale ÖPNV-Angebot, die Müllabfuhr oder ein Fremdenverkehrsbüro.

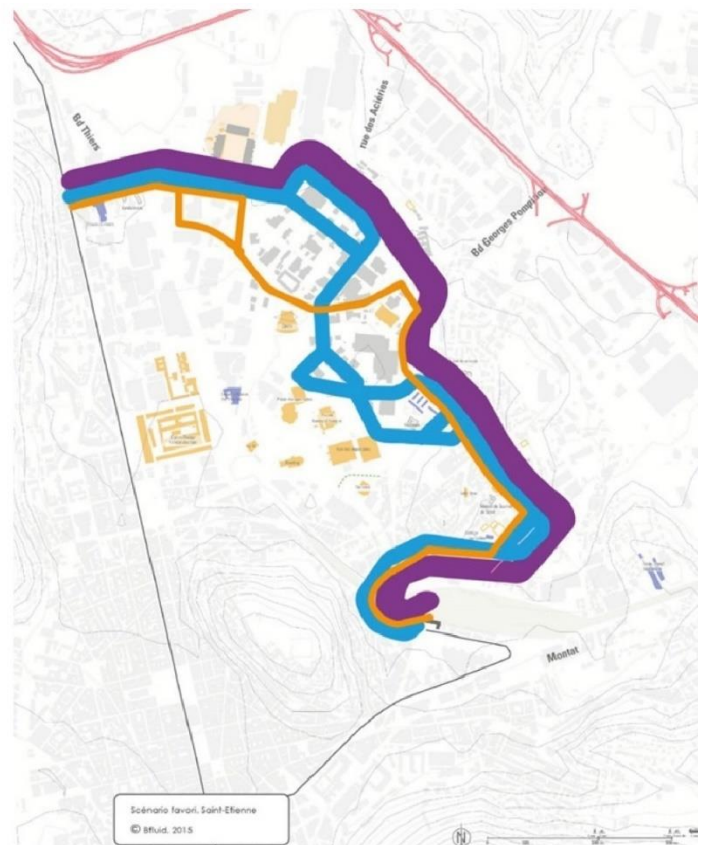
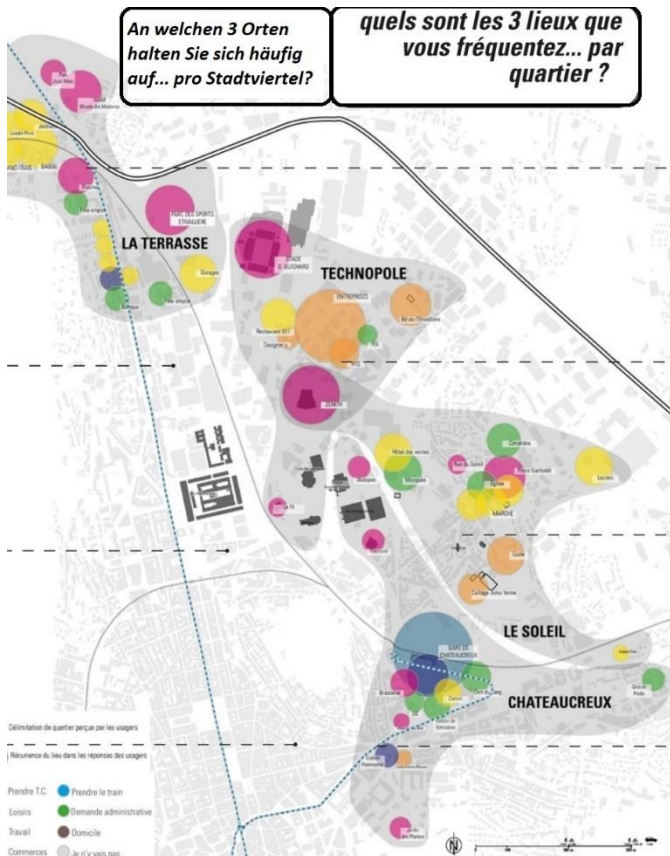
Wie können wir uns Ihre Tätigkeit in Saint-Étienne vorstellen?

In Saint-Étienne ist das Design-Management dem Bereich „Standortentwicklung und -förderung“ zugeordnet und agiert transversal mit den verschiedenen Ämtern der Stadt und der Metropolregion. Meine Aufgabe ist die Verbesserung oder die (Weiter-)Entwicklung von öffentlichen Einrichtungen oder kommunalen Dienstleistungen mithilfe des Design. Plant die Verwaltung ein neues Projekt, schlage ich unterschiedliche Herangehensweisen vor, die auf den jeweiligen Kontext zugeschnitten sind – ich empfehle zum Beispiel Nutzungsdiagnosen oder partizipative Ansätze. Oder ich helfe bei der Erstellung von Anforderungsprofilen für Designaufträge und bei der Auswahl der Bewerber:innen. Selbstverständlich begleite ich die Projekte bis zu ihrer endgültigen Umsetzung.

In der öffentlichen Verwaltung ist es nicht immer einfach, die Ansätze von Designschaffenden zu vermitteln. Designer:innen und Verwaltungsmitarbeitende sprechen nicht unbedingt dieselbe Sprache – meistens klappt es aber recht gut!

Was macht der Design-Ansatz anders?

Nehmen wir als Beispiel das Projekt der neuen Straßenbahnlinie im Südosten von Saint-Etienne. Wir haben Design als Methode angewandt, um die endgültige Trasse der Tram festzulegen und die bestmögliche Anordnung der Haltestellen zu bestimmen. Ein Designteam wurde beauftragt, vor Beginn der Bauarbeiten eine Analyse zu erstellen. Für diese Studie haben wir mehr als ein Jahr Zeit eingeräumt – was bei derartigen Bauvorhaben sehr selten ist. Die Designer:innen und Soziolog:innen haben über einen längeren Zeitraum hinweg intensive Befragungen und Stadtspaziergänge mit verschiedenen Zielgruppen durchgeführt. Durch diese Feldarbeit konnten sie die räumlichen Wahrnehmungen der Menschen erfassen und die Bewegungsmuster der potenziellen Nutzer:innen der Straßenbahn analysieren. Auf diese Weise wurde ermittelt, welche Streckenführung den Bedürfnissen und Erwartungen der künftigen Nutzenden am besten entspricht. Dieser partizipative Ansatz ermöglichte die Identifizierung der Anwohnenden mit der Trambahnlinie von Anfang an und über die gesamte Projektdauer hinweg: So konnten wir den Zeitplan einhalten und das Projekt in nur fünf Jahren abschließen. Die Arbeit vor Ort hat zu einer echten Verhaltensänderung der Lokalbevölkerung geführt. Letztendlich wurden weniger Haltestellen benötigt als ursprünglich im Budget vorgesehen, was zu zusätzlichen Einsparungen geführt hat.



Mittels explorativer Spaziergänge und Befragungen wird eine Kartografie der Nutzungen (links) erstellt. Auf dieser Grundlage wird die endgültige Streckenführung (rechts) festgelegt. | Foto: Auszüge aus der Projektpräsentation „Tramway 3B“

Welche Herausforderungen sehen Sie, Design in lokales und regionales Verwaltungshandeln zu integrieren?

Im öffentlichen Beschaffungswesen gibt es Hindernisse wie Budgetvorgaben, begrenzte Ressourcen und vor allem Zeitdruck. Design braucht Zeit und wird manchmal als kompliziert oder teuer wahrgenommen. Es ist ungemein wichtig, Design zum richtigen Zeitpunkt anzuwenden, also sobald der Bedarf entsteht; Design ist nicht nur kreatives Beiwerk! Es ist ein Werkzeug des Projektmanagements.

Auf der anderen Seite neigt man mitunter dazu, zu viel vom Design zu erwarten: Man hofft, dass es das öffentliche Handeln und die öffentlichen Dienstleistungen revolutionieren wird. Dabei geht es beim Design schlicht um die Nutzung und die Nutzer:innen – was letztlich jedoch hilft, sich darauf zu besinnen, dass der öffentliche Dienst vor allem ein Dienst *für die Öffentlichkeit* ist!

Wie kann eine Kommunalverwaltung die Bedürfnisse der Nutzer:innen erkennen?

Indem sie die Nutzer:innen systematisch in den Mittelpunkt stellt. Bei jedem Projekt beauftragen wir Designer:innen, mit maßgeschneiderten partizipativen Methoden eine Nutzungsstudie durchzuführen und sogenannte Nutzungsszenarien zu entwerfen. Die Designer:innen und Vertreter:innen der Anwohner:innen denken gemeinsam über die Nutzungen und Bedürfnisse eines Viertels, einer Straße oder eines öffentlichen Raums nach. Die in partizipativen Workshops entwickelten Ideen werden dann zu den zukünftigen Projektszenarien. Das sind sehr konkrete Entscheidungshilfen. Außerdem verbessert diese Vorgehensweise die Beziehung zwischen den Bewohner:innen und den Behörden.

Was passiert, wenn sich die Bedürfnisse und Wünsche stark unterscheiden?

Es wird nie gelingen, alle Bevölkerungsgruppen und alle Nutzungswünsche für den öffentlichen Raum unter einen Hut zu bringen. Aber der öffentliche Raum gehört allen: Man muss dort trotz Nutzungskonflikten zusammenleben können. Beispielsweise fühlten sich in einem Stadtviertel Saint-Étienne's ältere Bewohner:innen eines Seniorenheims von den Schüler:innen des Lycées [etwa: Gymnasium, Anm. d. Red.] in unmittelbarer Nachbarschaft gestört. In einem Workshop, den der zuständige Designer initiiert hatte, konnten schließlich alle ihre Bedürfnisse äußern, und man einigte sich auf ein gemeinschaftliches Projekt: ein Bereich als Treffpunkt für die Jugendlichen und sportliche Aktivitäten, sowie ein Ruhebereich für Kleinkinder, Familien und Senior:innen.

Kann Design zu einem besseren gegenseitigen Verständnis beitragen?

Auf jeden Fall. Der Designer konnte in diesem Beispiel sämtliche Spannungen abbauen, indem er ein einvernehmliches Szenario vorschlug. Der Design-Ansatz ist außerdem ein iteratives, also schrittweises Vorgehen... Sie testen beispielsweise ein theoretisch erarbeitetes Szenario, um sicherzustellen, dass sie tatsächlich funktioniert: ‚Wird diese Idee auch wirklich klappen?‘.

Wie erleben die Bürger:innen diesen Prozess?

Wir befragen die Menschen mehrfach, um ihre Bedürfnisse, ihre Vorlieben und Abneigungen zu verstehen. Dieses Vorgehen bringt persönliche Eindrücke und Nutzungsgewohnheiten eines Viertels zum Vorschein. Wenn die Designer:innen dann ein erarbeitetes Szenario in Papierform vorlegen, wird dies von den beteiligten Personen in der Regel sehr positiv aufgenommen: Es ist großartig, seine Ideen in gezeichneter Form zu sehen!

Können wir unsere Städte durch Design umweltfreundlicher gestalten?

Seit gut zwanzig Jahren beschäftigen sich Designschaffende verstärkt mit Umweltfragen. Heute geht es ihnen um nachhaltige Nutzung und sie entwerfen effizientere, flexiblere und anpassungsfähigere Produkte, Dienstleistungen oder Einrichtungen. Außerdem werden recycelte und umweltfreundlichere Materialien verwendet. Wir müssen aber weiterhin sehr innovativ bleiben, um auf diese Herausforderung reagieren zu können.

In unseren Projekten beobachten wir, dass vor allem Begrünung zu einem verbesserten Lebensumfeld für die Stadtbewohner:innen beiträgt. Stadtgrün ist unerlässlich für die Zukunft unserer Städte, wenn wir dort auch morgen noch atmen können wollen. Für die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung sind Grünflächen jedoch oft mit Kosten und Aufwand verbunden. Man antwortet mir: *‚Wir haben nicht genug Mittel, um weitere Grünflächen zu unterhalten‘*. Das ist paradox. Wirtschaftlichkeit sollte nicht über die soziale und ökologische Nachhaltigkeit gestellt werden. Die Lösung wäre, mehr kommunale Grünpfleger:innen einzustellen und die Bürger:innen einzuladen, sich für eine grünere Stadt einzubringen.

Kann Design Antworten auf die großen gesellschaftlichen Fragen in Zusammenhang mit der sozial-ökologischen Transformation liefern?

Angesichts der Covid-Pandemie, der sozioökonomischen Krisen und der Klimakatastrophe wird deutlich, dass wir neue Antworten brauchen. Wir müssen eine neue Welt erfinden und dafür alle kreativen Energien mobilisieren!

Werden diese Anforderungen in Ihren Projekten in Saint-Étienne bereits umgesetzt?

In Saint-Étienne greifen wir in Stadtentwicklungsprojekten oder Ausschreibungen für öffentliche Einrichtungen auf einen Ansatz zurück, den wir als „Design und hohe Nutzungsqualität“ bezeichnen. Er denkt Barrierefreiheit, Nachhaltigkeit und Biodiversität mit, und geht mit der Wertschätzung lokalen Wissens sowie sozialen und solidarischen Wirtschaftsformen einher. Denn letztlich sind alle diese Elemente mit der Nutzung unseres städtischen Umfelds verbunden: Kann ich mich vor der Sonne geschützt von einem Ort zum anderen bewegen? Kann ich meine Kinder sicher zur Schule bringen? Habe ich eine Alternative zum Auto, um mich fortzubewegen? Design und der Anspruch der Nutzungsqualität sollten zu einer neuen Art der Stadtplanung führen.

Neue Gestaltungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum – dank des „Plug“, made in Saint-Étienne

- Für Nathalie Arnould ist der öffentliche Raum ein Reallabor – auch Stadtplaner:innen wenden die Methode des Experimentierens immer häufiger an: Beispiele dafür sind temporäre Installationen wie z.B. Pop-Up Radwege. Die Stadt Saint-Étienne hat ein Unternehmen mit der Entwicklung eines modularen Befestigungssystems für Stadtmobiliar im öffentlichen Raum beauftragt und testet den sogenannten „Plug“. Das System erlaubt das einfache Anbringen und Abbauen von Sitzgelegenheiten, Hinweistafeln oder dekorativen Elementen. So kann der öffentliche Raum ganz

nach den Bedürfnissen der Nutzer:innen mit unterschiedlichem Stadtmobiliar ausgestattet oder freigeräumt werden.



Der Plug ist eine Art Adapter, der in den Boden einbetoniert ist und durch den verschiedene Stadtmöbel befestigt werden können. | Fotos: Kathrin Faltermeier / Zukunftswerk; Foto rechts unten: Cité du Design Saint-Étienne

Über Nathalie Arnould

- Nathalie Arnould, geboren 1965, ist Absolventin der Hochschule für Kunst und Design in Saint-Étienne. 1998 war sie an der Gründung der *Biennale Internationale du Design de Saint-Étienne* beteiligt. Mit einem Fokus auf die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte von Design ist sie an der *Cité du Design* für territoriale Projekte zuständig. Seit 2011 arbeitet Nathalie Arnould als Designmanagerin in der Kommunalverwaltung von Saint-Étienne – eine Premiere in Frankreich, wo es eine solche Funktion zuvor in keiner öffentlichen Verwaltung gab. Seitdem besteht ihre Aufgabe darin, Design in der Stadt und der Metropolregion Saint-Étienne zu etablieren, indem sie Designpraktiken entwickelt und fachbereichsübergreifend in Verwaltungsabläufe und kommunale Projekte integriert.



Veranstaltungen im Frühling



Vergangene Veranstaltungen:

- **28.03.2023** Deutsch-Französische Gespräche von Nancy: Wie steht es um die Energiesuffizienz in Deutschland und Frankreich? Anlässlich der Deutsch-Französischen Gespräche von Nancy, die von der Metropole des Großraums Nancy und der Region Grand Est organisiert werden, hielt unsere Kollegin Emilie Sani einen Vortrag zu den Unterschieden beider Länder in diesem Kontext. Am Tag vorher hielt sie einen [Vortrag zum Thema Suffizienz im Goethe Institut](#).
- **29.03.2023** Die Deutsche Botschaft Paris war Gastgeberin eines deutsch-französischen Treffens der Akteure der Energiewende.

Zukünftige Veranstaltungen:

- **27.04.2023** Das Institut français München begrüßt uns zu einer öffentlichen Paneldiskussion zum Thema „Nachhaltige Stadtentwicklung und ihre Umsetzung auf dem Prüfstand“. Frau Andrea Gebhard, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer, und Herr François Leclercq, Stadtplanungsarchitekt und Mitglied der Deutsch-Französischen Resonanzräume, bringen ihre Perspektiven dazu ein.
- **08.05.2023** Im Mai findet der Kongress [ICLEI Mobile Cities: accelerating mobility innovations](#) statt. Das Online-Event stellt Innovationen im Bereich der städtischen Mobilität vor, unter anderem am Beispiel von Stockholm.
- **21.-23.06.2023** Die [Urban Future-Konferenz](#) kommt 2023 nach Stuttgart. Sie dreht sich um das Thema des urbanen Wandels, darunter Energiewende, Mobilität, Dekarbonisierung, Stadtplanung und Bürgerbeteiligung.

[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

