

# A1 Die Stadt der Zukunft ist grün

Antragsteller\*in: Rebecca Mahneke

## Antragstext

1 Präambel:

2 Die Natur und die Menschen sind in Städten zu Zeiten der Klimakrise und des  
3 Artensterbens global extremen Belastungen ausgesetzt. Um diesen  
4 Herausforderungen gerecht zu werden, müssen unsere Städte zu natur- und  
5 menschengerechten Orten umgestaltet werden. Die aktuelle Stadtplanung  
6 konzentriert sich vorrangig auf Autos und missachtet dabei die menschlichen und  
7 ökologischen Interessen und Bedürfnisse. Städte der Zukunft müssen  
8 menschengerecht, das heißt klimagerecht, emissionsarm und biodivers sein. In  
9 einer solchen Stadt haben alle Menschen unmittelbaren Zugang zu Grünflächen und  
10 insgesamt kürzere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Erholung.

11 Deshalb brauchen Städte der Zukunft den rasanten Ausbau von Grünflächen. In der  
12 Stadtplanung müssen natürlicher Klimaschutz und der Schutz der Biodiversität  
13 immer eine vorrangige Rolle spielen, um eine weitere Bewohnbarkeit und ein  
14 angenehmes Leben in der Stadt zu erhalten.

15 Die NAJU fordert daher:

- 16 1. Umfassende Begrünung aller Städte
- 17 2. Entsiegelung möglichst vieler Flächen und die Begrenzung weiterer  
18 Versiegelung
- 19 3. Wasserhaushaltskonzepte mit dem Ziel einer Schwammstadt
- 20 4. Grüne (Um)planung des Straßenraums
- 21 5. Verschärfte Maßnahmen zur Emissionsreduktion
- 22 6. Zugang zu Grünflächen für alle
- 23 7. Vernetzung von Grünflächen und Biotopen
- 24 8. Gestaltung öffentlicher Grünflächen für eine biodiverse Stadt

25 Zu 1.

26 Durch die Klimakrise bedingte Hitzewellen töten jährlich tausende Menschen in  
27 Deutschland. Das zeigt, dass ein grüner Umbau unserer Städte unausweichlich ist.  
28 Die Hitzebelastung kann in Städten durch grüne und blaue Infrastruktur deutlich  
29 verringert werden. Grüne Infrastruktur kühlt nicht nur, sondern reduziert  
30 Schäden durch Hochwasser, Starkregen, Sturm, Dürre oder Hitze.[1]

31 Deshalb fordern wir die Kommunen auf, neue Grünflächen und Parks anzulegen,  
32 Straßen, Plätze, Dächer und Fassaden zu begrünen. Städte müssen sich anpassen,  
33 um fit zu sein, gegenüber einer Zukunft in der Hitze und Extremwetter zur  
34 Normalität gehören. Die Sicherheit und das Wohlbefinden von Mensch und Natur  
35 können nur in grünen Städten gewährleistet sein. In Anbetracht steigender

36 Krankheits- und Sterbefälle und der stärkeren Belastung der älter werdenden  
37 Bevölkerung, fordern wir eine stärkere Verschattung innerhalb der Stadt.

38 Zu 2.

39 Fläche ist eine knappe Ressource vor allem in der Stadt. Dabei sind freie,  
40 versickerungsfähige Böden notwendig für Klimaanpassung, als Gesundheitsschutz,  
41 für den Erhalt der Biodiversität und des natürlichen Wasserkreislaufes. Das  
42 bundesweite Ziel von nur 30 ha Neuversiegelung pro Jahr bis 2030 [2], wurde in  
43 den vergangenen Jahren stark überschritten.

44 Wenn gebaut wird, muss das flächensparend erfolgen, zum Beispiel durch Bebauung  
45 bereits versiegelter Flächen oder sozialverträgliche Nachverdichtung, durch  
46 platzsparende Bauweisen oder durch Teil- statt Vollversiegelung.

47 Wir fordern eine Entsiegelung städtischer Fläche im großen Maßstab. Nur so kann  
48 das Ziel der Netto-Null-Versiegelung bis 2050 erreicht werden. Grünflächen  
49 dürfen nicht länger überbaut werden, ohne eine Entsiegelung im gleichen Umfang  
50 an anderer Stelle durchzuführen. Nach einer Entsiegelung muss der ökologische  
51 Wert der Fläche Priorität haben. So kann eine erhöhte Biodiversität durch  
52 Bepflanzung mit ökologisch wertvollen, insektenfreundlichen Arten gewährleistet  
53 werden.

54 Zu 3.

55 Städte, in denen Niederschlagswasser nicht über die Kanalisation abgeführt wird,  
56 sondern lokal versickert, verdunstet oder gespeichert wird, werden als  
57 „Schwammstädte“ bezeichnet.[3] Unversiegelte Böden dienen dem Hochwasserschutz,  
58 der Grundwasserneubildung und damit der Trinkwasserversorgung.

59 Städte müssen so gestaltet sein, dass Wasser möglichst lange gehalten wird, um  
60 Hochwasser- und Dürreperioden abzufedern und an heißen Tagen zu kühlen.[3]  
61 Dächer, Fassaden und Straßen müssen begrünt werden. Überflutungsflächen und  
62 unversiegelte Grünflächen müssen flächendeckend angelegt werden. Bei bebauten  
63 Flächen müssen versickerungsfähige Materialien verwendet werden. Wir fordern die  
64 Kommunen auf Anreize zu schaffen, Wasser versickern zu lassen, statt es dem  
65 Abwasser zuzuführen. [4]

66 Zu 4.

67 2024 waren in Deutschland über 18.000 km<sup>2</sup> ausgewiesene Verkehrsflächen. Der  
68 Versiegelungsanteil bei Verkehrsflächen ist mit 50 bis 70% dabei besonders  
69 hoch[5], obwohl es auch hier Hebel für eine grünere Planung gibt. Die  
70 Bepflanzung von Straßenrändern mit Bäumen und anderer Vegetation wird nicht nur  
71 positiv von der Bevölkerung aufgenommen, sondern dient dem Klimaschutz, der  
72 Klimaanpassung, der Filterung von Feinstaub und der Artenvielfalt. [6, 7]

73 Wir fordern die Kommunen auf, ihren Straßenbaumbestand zu erhöhen. Weiterhin  
74 sollen zwischen und neben Straßenbäumen Wildpflanzenbiotope gefördert werden,  
75 beispielsweise indem auf begrünten Straßenrändern maximal 2 mal im Jahr gemäht  
76 wird. Neupflanzungen und Ausgleichspflanzungen soll durch möglichst  
77 klimaresiliente Bäume sowie ökologisch wertvolle Arten erfolgen.

78 Betonierte und gepflasterte Flächen heizen sich im Vergleich zu anderen Flächen  
79 besonders stark auf. Wir fordern einen weitreichenden Ausbau von grüner und

80 blauer Infrastruktur (also Grün- und Wasserflächen) auch im Straßenraum, um die  
81 Hitzebelastung zu reduzieren und Hitzetode zu verhindern.[8]

82 Zu 5.

83 Lärm- und Abgasemissionen sind eine hohe Belastung für die Menschen in der Stadt  
84 und macht sie auf Dauer krank. [9] Aufgrund des andauernden Anstiegs des  
85 Individualverkehrs steigen diese stetig an, trotz effizienterer und  
86 emissionsärmerer Fahrzeuge. [10] Zur Reduktion muss öffentlicher Nahverkehr und  
87 grüne Infrastruktur verstärkt ausgebaut werden.<sup>[1]</sup> Dadurch wird die Belastung  
88 von Mensch und Natur durch Lärm, Abgase und Feinstaub signifikant reduziert. [1]

89 Die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeit, Einkauf und Erholung erhöht den  
90 Bedarf an Verkehr. Wir fordern eine Verkehrsplanung, die auf kurze Wege und die  
91 Vermeidung unnötigen Verkehrs setzt, das wünscht sich auch eine Mehrheit der  
92 Menschen. [11] Daher fordern wir, dass Wohnsiedlungen nicht ohne notwendige  
93 Infrastruktur geplant werden.

94 [1] Forderungen zur Mobilität sind in der "NAJU-Resolution für eine  
95 umweltverträgliche Mobilitätswende" und in "NAJU-Position zur Verkehrspolitik"  
96 aufgeführt.

97 Zu 6.

98 Grünflächen dienen als Erholungsraum und verbessern nachweislich das Wohlergehen  
99 und die psychische Gesundheit. Sie dienen vor allem für Kinder und Jugendliche  
100 auch als Ort für Bewegung und als sozialer Treffpunkt. [4] Alle Menschen müssen  
101 in unmittelbarer Umgebung ihres Wohnortes jederzeit Zugang zu Grünflächen haben.

102 Daher fordern wir Kommunen dazu auf, Stadtviertel so zu planen, dass Grünflächen  
103 mit einer Mindestgröße von einem Hektar zu Fuß in maximal 500 m erreicht werden  
104 können. [12] Ergänzende kleine Grünflächen dienen als Trittsteinbiotope und  
105 kühle Inseln.

106 Zu 7.

107 Die Vernetzung von Grünflächen und Biotopen ist für biodiverse Städte wichtig.  
108 Sie ermöglicht Wanderungen von Tieren und damit eine Lebensraumvergrößerung  
109 sowie den genetischen Austausch aller Arten mit dem Umland. [13] Des Weiteren  
110 können so grüne, kühle und ruhige Geh- und Radwege durch die ganze Stadt  
111 geschaffen werden.

112 Wir fordern daher die Vernetzung des gesamten städtischen Grün durch grüne  
113 Korridore. Diese dienen auch als Kalt- und Frischluftschneisen und verbessern so  
114 die Luftqualität und senken die Temperatur im Sommer.[1] Dabei sollte auch in  
115 der Innenstadt spontane Natur gefördert werden, indem Bereiche nicht aktiv  
116 gepflegt werden, sondern wild und natürlich wachsen können.

117 Zu 8.

118 Grünflächen in Städten müssen im Sinne des Erhaltes der Biodiversität gestaltet  
119 werden. Wir fordern auch innerhalb von Städten Vorranggebiete für Umwelt- und  
120 Naturschutz, die zudem zur Naherholung zugänglich sind. Wir fordern die Nutzung  
121 klimaresilienter und ökologisch wertvoller Pflanzenarten zur Begrünung und eine  
122 vielfältige Gestaltung der Grünflächen. Dabei sollten Standortunterschiede sowie  
123 historisch gewachsene Strukturen berücksichtigt werden. Eingriffe in die

- 124 Stadtnatur müssen reduziert werden, darunter Mähen von Rasenflächen oder die  
125 Entfernung von Fugenvegetation.
- 126 [1]: Tim Kaysers (2026): Stadtbegrünung - Für klimaresiliente, biodiverse und  
127 gesunde Städte. Springer Vieweg Wiesbaden.  
128 (<https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-51457-0>)
- 129 [2]: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. (o. D.). Transformation gemeinsam  
130 gerecht gestalten Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2025.  
131 [https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/2335292/c4471db32df421a65f13-](https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/2335292/c4471db32df421a65f13-f9db3b5432ba/2025-02-17-dns-2025-data.pdf?download=1)  
132 [f9db3b5432ba/2025-02-17-dns-2025-data.pdf?download=1](https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/2335292/c4471db32df421a65f13-f9db3b5432ba/2025-02-17-dns-2025-data.pdf?download=1)
- 133 [3]: Lena Jourdan (2025): Schwammstadt-Konzept - Einflussmöglichkeiten für ein  
134 nachhaltigeres Wohnquartier, Springer Vieweg, Wiesbaden.  
135 (<https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-48366-1>)
- 136 [4] Säumel et al. (2016): Stadtnatur fördert saubere Luft. In  
137 Ökosystemleistungen in der Stadt, Naturkapital Deutschland – TEEB.de. 86-95, 99  
138 [https://www.ufz.de/export/data/global/190508\\_TEEB\\_DE\\_Stadtbericht\\_Langfassung.pdf-](https://www.ufz.de/export/data/global/190508_TEEB_DE_Stadtbericht_Langfassung.pdf)  
139 [f](https://www.ufz.de/export/data/global/190508_TEEB_DE_Stadtbericht_Langfassung.pdf)
- 140 [5] Siedlungs- und Verkehrsfläche. (o. D.). Umweltbundesamt.  
141 [https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/flaeche-boden-land-](https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaechennutzung-in-deutschland/siedlungs-verkehrsflaeche)  
142 [oekosysteme/flaechennutzung-in-deutschland/siedlungs-verkehrsflaeche](https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaechennutzung-in-deutschland/siedlungs-verkehrsflaeche)
- 143 [6] Weber, F., Kowarik, I. & Säumel, I. (2014). A walk on the wild side:  
144 Perceptions of roadside vegetation beyond trees. Urban Forestry & Urban  
145 Greening, 13(2), 205–212. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2013.10.010>
- 146 [7] Weber, F., Kowarik, I. & Säumel, I. (2014b). Herbaceous plants as filters:  
147 Immobilization of particulates along urban street corridors. Environmental  
148 Pollution, 186, 234–240. <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2013.12.011>
- 149 [8] Mohammad A. Rahman, Eleonora Franceschi, Nayanesh Pattnaik, Astrid Moser-  
150 Reischl, Christian Hartmann, Heiko Paeth, Hans Pretzsch, Thomas Rötzer & Stephan  
151 Pauleit:  
152 [Spatial and temporal changes of outdoor thermal stress: influence of urban land](#)  
153 [cover types.](#)  
154 Scientific Reports. Date: 13.01.2022.
- 155 [9] Rainer Fehr, Claudia Hornberg (Hrsg.): Stadt der Zukunft – Gesund und  
156 nachhaltig: Brückenbau zwischen Disziplinen und Sektoren. Edition Nachhaltige  
157 Gesundheit in Stadt und Region / Band 1. Oekom.
- 158 [10] [https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-](https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/emissionen-des-verkehrs)  
159 [trends/verkehr/emissionen-des-verkehrs](https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/emissionen-des-verkehrs)
- 160 [11] Suffizienz im Verkehr. (2024, 3. August). Umweltbundesamt.  
161 [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/suffizienz-](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/suffizienz-im-verkehr#bedeutung)  
162 [im-verkehr#bedeutung](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/suffizienz-im-verkehr#bedeutung)
- 163 [12] Bundesamt für Naturschutz (2024): Orientierungswerte für öffentliches Grün.  
164 [https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/orientierungswerte-fuer-](https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/orientierungswerte-fuer-oeffentliches-gruen)  
165 [oeffentliches-gruen](https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/orientierungswerte-fuer-oeffentliches-gruen)

- 166 [13] BfN-Skripten 563 (2020): Schutz und Weiterentwicklung der biologischen  
167 Vielfalt im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der  
168 Möglichkeiten der deutschen Städtebauförderung.  
169 [https://bf.n.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/81/file/Skript\\_563.pdf](https://bf.n.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/81/file/Skript_563.pdf)