A1 Die Stadt der Zukunft ist grün

Antragsteller*in: Rebecca Mahneke

Antragstext

Präambel:

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

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

Die NAJU fordert daher:

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

Zu 1.

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

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

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

Zu 2.

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

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

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

Zu 3.

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

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

Zu 4.

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

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

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

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

Zu 5.

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

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

[1] Forderungen zur Mobilität sind in der “NAJU-Resolution für eine umweltverträgliche Mobilitätswende” und in “NAJU-Position zur Verkehrspolitik” aufgeführt.

Zu 6.

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

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

Zu 7.

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

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

Zu 8.

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

Stadtnatur müssen reduziert werden, darunter Mähen von Rasenflächen oder die Entfernung von Fugenvegetation.

[1]: Tim Kaysers (2026): Stadtbegrünung - Für klimaresiliente, biodiverse und gesunde Städte. Springer Vieweg Wiesbaden. (https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-51457-0)

[2]: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. (o. D.). Transformation gemeinsam gerecht gestalten Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2025. https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/2335292/c4471db32df421a65f13-f9db3b5432ba/2025-02-17-dns-2025-data.pdf?download=1

[3]: Lena Jourdan (2025): Schwammstadt-Konzept - Einflussmöglichkeiten für ein nachhaltigeres Wohnquartier, Springer Vieweg, Wiesbaden. (https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-658-48366-1)

[4] Säumel et al. (2016): Stadtnatur fördert saubere Luft. In Ökosystemleistungen in der Stadt, Naturkapital Deutschland – TEEB.de. 86-95, 99 https://www.ufz.de/export/data/global/190508_TEEB_DE_Stadtbericht_Langfassung.pdf

[5] Siedlungs- und Verkehrsfläche. (o. D.). Umweltbundesamt.

https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaechennutzung-in-deutschland/siedlungs-verkehrsflaeche

[6] Weber, F., Kowarik, I. & Säumel, I. (2014). A walk on the wild side: Perceptions of roadside vegetation beyond trees. Urban Forestry & Urban Greening, 13(2), 205–212. https://doi.org/10.1016/j.ufug.2013.10.010

[7] Weber, F., Kowarik, I. & Säumel, I. (2014b). Herbaceous plants as filters: Immobilization of particulates along urban street corridors. Environmental Pollution, 186, 234–240. https://doi.org/10.1016/j.envpol.2013.12.011

[8] Mohammad A. Rahman, Eleonora Franceschi, Nayanesh Pattnaik, Astrid Moser-Reischl, Christian Hartmann, Heiko Paeth, Hans Pretzsch, Thomas Rötzer & Stephan Pauleit:
Spatial and temporal changes of outdoor thermal stress: influence of urban land cover types.
Scientific Reports. Date: 13.01.2022.

[9] Rainer Fehr, Claudia Hornberg (Hrsg.): Stadt der Zukunft – Gesund und nachhaltig: Brückenbau zwischen Disziplinen und Sektoren. Edition Nachhaltige Gesundheit in Stadt und Region / Band 1. Oekom.

[10] https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltzustand-trends/verkehr/emissionen-des-verkehrs

[11] Suffizienz im Verkehr. (2024, 3. August). Umweltbundesamt. https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/suffizienz-im-verkehr#bedeutung

[12] Bundesamt für Naturschutz (2024): Orientierungswerte für öffentliches Grün. https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/orientierungswerte-fuer-oeffentliches-gruen

[13] BfN-Skripten 563 (2020): Schutz und Weiterentwicklung der biologischen Vielfalt im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der deutschen Städtebauförderung.

https://bfn.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/81/file/Skript_563.pdf