

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 km² 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.^[1] 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://bfz.bsz-bw.de/frontdoor/deliver/index/docId/81/file/Skript_563.pdf