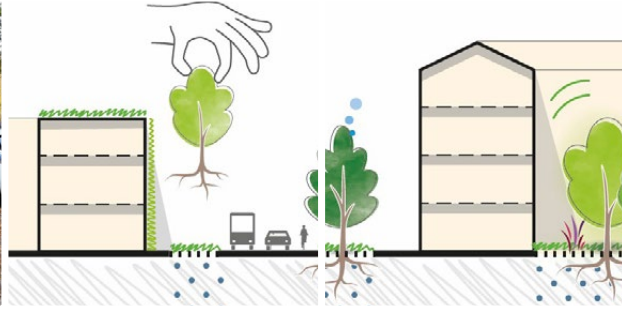


Schwerpunkt

Strategien für eine klimaangepasste Stadt



Stadtentwicklung

Klimaanpassung – Kommunen als zentrale Akteure • Urbane grün-blaue Infrastruktur für klimaresiliente Städte • Klimaanpassung fängt im Untergrund an • Klimaresiliente Mobilität • Blau-grüne Maßnahmen im Straßenraum • Wärmewende als Chance für die Stadtentwicklung? • Vielfalt wächst, wo Menschen mitmachen • Klimaanpassung und gesetzliche Vorgaben • Klimagerechtes Wohnen als große Baustelle • Das Stadion als „Dritter Ort“?

Fortbildung

Jubiläum der vhw-Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht • Bericht von der vhw-Tagung „Kommunalverwaltung digital denken“

Nachrichten

Neues aus dem vhw • Fachliteratur

WohnungsMarktEntwicklung

Regionale Unterschiede der Bodenversiegelung in Deutschland



Schwerpunkt

Strategien für eine klimaangepasste Stadt

Editorial

[Kommunale Klimaanpassung jetzt: ohne Wenn und Aber](#)

Dr. Anett Richter,
Stadt Leipzig

57



Stadtentwicklung

[Klimaanpassung – Kommunen als zentrale Akteure](#)

Martin Schmied, Petra Mahrenholz,
Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau

58

[Urbane grün-blaue Infrastruktur: Schlüsselfaktor für klimaresiliente Städte](#)

Dr. Andrea Hartz,
agl Hartz · Saad · Wendl, Landschafts-,
Stadt- und Raumplanung, Saarbrücken

63

[Klimaanpassung fängt im Untergrund an](#)

Arno Walz, Dr. Carlo W. Becker, Lena Flamm,
bgmr Landschaftsarchitekten, Berlin

67

[Klimaresiliente Mobilität: Grau-Grün-Blau zusammendenken](#)

Gisela Stete,
INOAPLAN GmbH | StetePlanung, Darmstadt

71

[Schöne blau-grüne Welt!
Kritische Anmerkungen zu Einsatzbereichen
und Einsatzgrenzen von blau-grünen
Maßnahmen im Straßenraum](#)

Siegfried Dittrich,
Berlin

77

[Wärmewende in den Städten – Chance für die
Stadtentwicklung?](#)

Dr. Till Jenssen,
Deutscher Städtetag, Köln

81

[Vielfalt wächst, wo Menschen mitmachen –
„Sichtbar Grün“ in der Thermometersiedlung:
naturnahe Freiräume, gemeinsames Lernen
und neue Verantwortung im Wohnumfeld](#)

Dominik Jentzsch,
Stiftung für Mensch und Umwelt, Berlin

84

[Klimaanpassung im Spannungsfeld der
gesetzlichen Vorgaben – Herausforderungen der
kommunalen Umsetzung](#)

Dr. Elisa Kochskämper, Eckhard Lange,
vhw e. V., Berlin

89

[Klimagerechtes Wohnen: eine große Baustelle
und vielgestaltige Aufgabe](#)

Dr. Susanne Schön, Dr. Sebastian Strehlau,
Lena Horlemann, inter 3 GmbH – Institut für
Ressourcenmanagement, Berlin

93

[Das Stadion als „Dritter Ort“?](#)

Thomas Kuder,
vhw e. V., Berlin

97



Fortbildung

[20 Jahre, 20 Tagungen, unzählige
Erkenntnisse und eine Torte – Jubiläum der
vhw-Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht](#)

Dr. Diana Coulmas,
vhw e. V., Berlin

100

[Braucht Deutschland einen
Digitalisierungsföderalismus? vhw-Tagung
„Kommunalverwaltung digital denken“ am
6. November 2025 in Berlin](#)

Julian Rosenbaum,
vhw e. V., Berlin

105



Nachrichten

[Neues aus dem vhw](#)

109

[Fachliteratur](#)

111



WohnungsMarktEntwicklung

[Die Wohnfläche im Verhältnis zu Wohneinheiten
und Einwohnern](#)

Robert Kretschmann,
vhw e. V., Berlin

112

Kommunale Klimaanpassung jetzt: ohne Wenn und Aber



Dr. Anett Richter

Die Anpassung an den Klimawandel zählt zu den dringlichen Gemeinschaftsaufgaben von Politik und Verwaltung, weil sich die negativen Auswirkungen des Klimawandels, wie Hitze, Starkregen oder Hochwasser, bereits heute lokal auswirken und in Zukunft an Häufigkeiten und Intensitäten zunehmen werden (Bundesregierung 2024). Ohne Vorsorge an

die Folgen des Klimawandels könnten allein in Deutschland kumulierte Schäden zwischen 280 Milliarden und 910 Milliarden Euro bis 2050 entstehen (Heinrich-Böll-Stiftung 2025). Bereits heute müssen fast 7 Milliarden Euro jährlich für die Bewältigung klimabedingter Schäden verausgabt werden (Bundesregierung 2024).

Mit zwei unterschiedlichen Logiken, der Wenn-dann- und der Sowohl-als-auch-Logik, stehen uns zwei Ansätze zur systematischen Vorgehensweise bei der Strukturierung kommunaler Anpassungsprozesse zur Verfügung. Praxisbeispiele hierfür finden sie in der vorliegenden Ausgabe von Forum Wohnen und Stadtentwicklung.

Risiken systematisch erkennen mit der Wenn-dann-Logik

Die Wenn-dann-Logik dient der klassischen Ursache-Wirkungs-Struktur für Risikoanalysen. Fehlende Grünflächen und hohe Versiegelungen führen zu Hitzeinseln, ungenügende Rückhaltebecken steigern Hochwasserstände. Häufigere und intensivere Extremereignisse, wie Starkniederschläge und Hitze, führen zu höheren Schäden an Gebäuden und Infrastruktur (UBA 2025). Die simple kausale Formulierung lautet deshalb: Wenn eine Kommune keine klimatische Risikoanalyse durchführt und präventive Maßnahmen unterlässt, dann steigen Vulnerabilitäten und Schadenskosten signifikant.

Maßnahmen synergetisch formulieren und umsetzen mit der Sowohl-als-auch-Logik

Weil aber städtische Systeme komplex sind und sich mehrere Faktoren mit- und untereinander beeinflussen sowie Effekte kumulativ und zeitverzögert auftreten, ist das lineare Denken der Wenn-dann-Logik zu kurz gedacht. Beispielsweise verstärken hohe Temperaturen nicht nur die

Hitzeproblematik, sondern können durch den steigenden Kühlungsbedarf auch zu höheren Emissionen führen, die wiederum klimatische Extreme begünstigen. Diese Maladaptationen sind bisher wenig beleuchtet und benötigen unsere weitere Aufmerksamkeit.

Bei der Bewältigung der Komplexität von Systemen in der Klimaanpassung ist die Sowohl-als-auch-Logik anzuwenden. Dieser Logik entsprechend erfolgt die Formulierung und Umsetzung mehrerer synergetischer Maßnahmen. Für Kommunen bedeutet dies etwa: Sowohl die Anlage von Bäumen und Grünflächen als auch begrünte Dächer und Fassaden reduzieren lokal die Temperatur und die Belastung durch urbane Hitzeinseln. Sowohl Rückhaltebecken als auch Flussrenaturierungen verringern das Hochwasserrisiko. Gerade die naturbasierten Lösungen erzielen multiple Effekte und gelten deshalb als besonders wirkungsvoll.

Kommunale Anpassungsstrategien integrieren zunehmend beide Denkweisen: Identifizierte Risiken (wenn-dann) bilden die Grundlage für priorisierte Maßnahmen. Strategische Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen folgen dem synergetischen Ansatz (sowohl-als-auch) (UBA 2025). Die Kombination aus beiden Logiken bietet den Schlüssel zu resilienten Städten. Kommunen müssen handeln, jetzt, ohne Wenn und Aber, vorausschauend und vorsorgend, um Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen.



Dr. Anett Richter

Abteilungsleiterin Umweltvorsorge der Stadt Leipzig

Quellen:

Bundesregierung (2024): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel. 2030 Ziele und Konzepte. BMUKN: Die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel.

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2025): Das Klima schützen, die Energie-wende gestalten, dem Klimawandel begegnen. Maßnahmen, Erfolge, Herausforderungen und Entwicklungen – Ergebnisse der Difu-Umfrage 2024. <https://repository.difu.de/handle/difu/353>.

UBA – Umweltbundesamt (2025): Handlungsspielräume und Klimarisiken in Kommunen. Deutschland im Klimawandel – Risiken und Handlungserfordernisse.

Heinrich-Böll-Stiftung (2025): Klimaanpassung: Warum sie so wichtig ist.

Martin Schmied, Petra Mahrenholz

Klimaanpassung – Kommunen als zentrale Akteure

Städte und Gemeinden unmittelbar vom Klimawandel betroffen und zugleich entscheidend für die Umsetzung wirksamer Anpassungsstrategien

Die Folgen des Klimawandels sind weltweit zunehmend spürbar. Städte und Gemeinden – auch in Deutschland – sind von Klimaschwankungen und Extremwetterereignissen direkt betroffen. Gleichzeitig spielen Kommunen eine zentrale Rolle: nicht nur bei der Minderung klimaschädlicher Emissionen, sondern auch bei der Entwicklung und Umsetzung von Strategien und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel. Angesichts angespannter kommunaler Haushalte sind kosteneffiziente Lösungsansätze erforderlich. Naturbasierte Maßnahmen gewinnen hierbei besondere Bedeutung. Die Vernetzung naturnaher Grün- und Gewässerflächen stärkt die Klimaanpassung und birgt das Potenzial von ökologischen und sozialen Mehrwerten, die zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen. Synergien zwischen Klimaanpassungskonzepten und anderen Umweltstrategien – etwa zur nachhaltigen Mobilität oder zur Energie- und Wärmewende – konsequent zu nutzen, wird dabei wichtiger. Das spart Ressourcen und ermöglicht eine schnellere und effektivere Umsetzung der Konzepte vor Ort.

Die heutigen Auswirkungen des Klimawandels

Auf der Klimakonferenz 2015 in Paris beschloss die Weltgemeinschaft, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, ihn auf 1,5 °C zu begrenzen. Dies setzt eine drastische Reduktion der Treibhausgasemissionen weltweit, in allen Wirtschaftssektoren und durch alle Verursacher voraus. Tatsächlich steigen die klimaschädlichen Emissionen jedoch weiter an. Nach dem Emissions Gap Report der Vereinten Nationen beliefen sich die globalen Emissionen 2024 auf knapp 58 Gigatonnen Treibhausgase (berechnet als CO₂-Äquivalente); 2010 und 2020 lagen sie noch bei 51 bzw. 54 Gigatonnen (UNEP 2025).

Der Emissionsanstieg hat inzwischen spürbare klimatische Folgen. Die globalen Durchschnittstemperaturen nehmen zu, wobei sich Europa überdurchschnittlich stark erwärmt. Nach Angaben der europäischen Klimadatenagentur Copernicus war 2025 global das drittwärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen, nur geringfügig kühler als 2023. Das Jahr 2024 war zudem das bislang wärmste Jahr; erstmals lag die globale Jahresmitteltemperatur 2024 um 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau (ECMWF 2026).

Neben dem generellen Temperaturanstieg häufen sich kurzfristige Klimaschwankungen und Extremwetterereignisse, wie Starkregen, Überschwemmungen, Dürren und Hitzeperioden. Der Klimawandel verändert damit die natürlichen und gesellschaftlichen Lebensgrundlagen und hat erhebliche ökologische, soziale und wirtschaftliche Folgen. Nicholas Stern, ehemaliger Chefökonom der Weltbank, bezifferte 2006 im Auftrag der britischen Regierung die potenziellen Kosten

des Klimawandels auf bis zu 20 % des globalen Bruttoinlandsprodukts jährlich (Stern 2006). Für Deutschland existiert bislang kein umfassendes Monitoring klimabedingter Schäden. Aber allein Extremwetterereignisse verursachten zwischen 2000 und 2021 Schäden in Höhe von rund 145 Milliarden Euro; die Flutkatastrophe von 2021 (Ahrtal und Erft) wurde auf etwa 40 Milliarden Euro geschätzt (BMW/BMU 2023). Modellrechnungen zufolge könnten sich die kumulierten Folgekosten des Klimawandels von 2022 bis 2050 auf 280 bis 900 Milliarden Euro belaufen (GWS 2022).

Der Klimawandel hat jedoch nicht nur ökonomische, sondern auch gravierende gesundheitliche Folgen. Nach Berechnungen des Robert Koch-Instituts im Auftrag des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums waren in den Sommern 2023 und 2024 jeweils rund 3000 hitzebedingte Todesfälle in Deutschland zu verzeichnen (UBA 2025). Besonders betroffen sind Städte, in denen sich ausgeprägte Wärmeinseln bilden und die hitzebedingte Mortalität höher ist als in ländlichen Räumen (ebd.).

Der gesetzliche Rahmen

Zum Schutz vor Klimawandel ist in erster Linie die Reduktion klimawirksamer Emissionen, wie Kohlendioxid (CO₂), erforderlich. Emissionsminderungen und damit Klimaschutzmaßnahmen sind demnach eine zentrale Voraussetzung erfolgreicher Klimapolitik. Doch selbst bei wirksamer Emissionsreduktion wird der Klimawandel fortschreiten. Ergänzend zum Klimaschutz bedarf es deshalb einer zweiten Strategie: der Anpassung an die unvermeidbaren Klimafolgen. Eine frühzeitige und vorausschauende Anpassung kann Schäden mindern oder sogar verhindern.



Abb. 1: Zentrale Eckpunkte des Klimaanpassungsgesetzes (KAnG) [© Umweltbundesamt]

Deutschland ist bislang der einzige EU-Mitgliedstaat mit einem eigenständigen Klimaanpassungsgesetz (KAnG), das im Juli 2024 in Kraft getreten ist. Das Gesetz regelt auf nationaler Ebene die Aufgaben und Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen und weiteren Trägern öffentlicher Aufgaben bei der Klimawandelanpassung (KAnG 2023). Ziel ist eine verbesserte Koordination der Aktivitäten über alle Ebenen und Handlungsfelder hinweg (siehe Abb. 1).

Darüber hinaus verpflichtet das Gesetz die Bundesregierung, eine vorsorgende Klimaanpassungsstrategie mit messbaren Zielen vorzulegen, diese alle vier Jahre zu aktualisieren und kontinuierlich umzusetzen. Im Jahr 2024 wurden in einer solchen Strategie erstmals auch messbare Ziele festgelegt. Mit dieser Klimaanpassungsstrategie haben sich alle Ressorts zu eigenen Zielen und Maßnahmen verpflichtet; Klimaanpassung ist damit als Querschnittsaufgabe in sehr vielen Bundesressorts verankert. Die Zielerreichung wird künftig durch ein regelmäßiges Monitoring im Vierjahresrhythmus überprüft. Zudem ist die Bundesregierung verpflichtet, alle acht Jahre eine Klimarisikoanalyse zu erstellen, um Handlungsbedarfe zu identifizieren und die Maßnahmenplanung des Bundes evidenzbasiert weiterzuentwickeln (KAnG 2023).

Die Rollen und Aufgaben der Kommunen

Städte und Gemeinden sind von den Folgen des Klimawandels unmittelbar betroffen. Hochwasser, Überschwemmungen, Starkregen, Stürme und ausgeprägte Hitzeinseln gefährden nicht nur die Gesundheit der Bevölkerung, sondern

auch kommunale Infrastrukturen. Zentrale Einrichtungen, wie Straßen, Kanalisationen, öffentliche Gebäude oder Krankenhäuser, befinden sich überwiegend in kommunaler Verantwortung. Zugleich spielen Kommunen eine Schlüsselrolle bei der Anpassung an den Klimawandel. Im Rahmen der Daseinsvorsorge verantworten sie unter anderem die Trinkwasserversorgung, die Abwasserentsorgung, den präventiven Hochwasserschutz, die Energieversorgung sowie die kommunale Verkehrsinfrastruktur – und müssen diese an veränderte klimatische Bedingungen anpassen. Darüber hinaus können sie lokale Akteure einbinden und die Eigenvorsorge der Bevölkerung stärken. Damit verfügen Kommunen über vielfältige Hebel, die Klimaanpassung vor Ort wirksam voranzutreiben.

Das Klimaanpassungsgesetz verpflichtet die Kommunen mittelbar über die Länder zum Handeln. Flächendeckend sollen auf lokaler Ebene Risikoanalysen und darauf aufbauende Anpassungskonzepte erstellt werden; die Länder haben sicherzustellen, dass die Kommunen entsprechende Konzepte erarbeiten (§ 12 KAnG) und über deren Fortschritt berichten (KAnG 2023).

Ungeachtet der neuen gesetzlichen Regelung engagieren sich viele Städte und Gemeinden bereits seit Längerem in der Klimaanpassung. Eine im Herbst 2023 im Auftrag des Umweltbundesamts durchgeführte Befragung von über 1000 Kommunen zeigt, dass lediglich 17 % bislang keine Aktivitäten entfaltet haben (Friedrich et al. 2024, siehe Abb. 2). 12 % verfügen bereits über ein Klimaanpassungskonzept, 23 % befinden sich in dessen Erarbeitung, 41 % haben

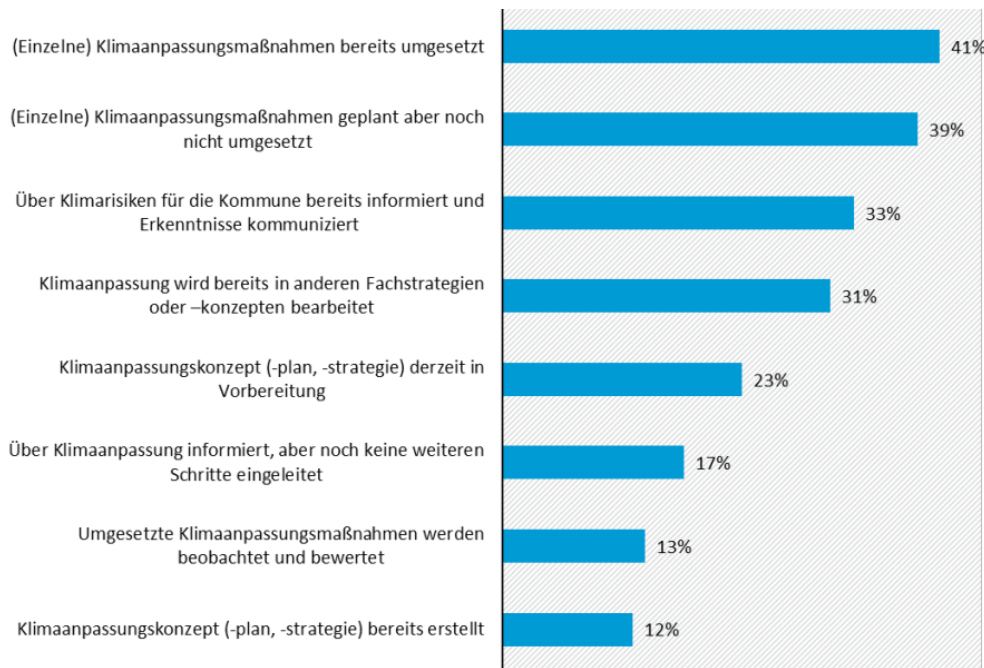


Abb. 2: Kommunalbefragung Klimaanpassung 2023: Beschäftigung mit Klimaanpassung in der kommunalen Verwaltung (© Friedrich et al. 2024)

konkrete Maßnahmen umgesetzt, weitere 39 % planen entsprechende Schritte (ebd.). Klimaanpassung ist damit in der kommunalen Praxis fest verankert.

Deutliche Unterschiede bestehen jedoch nach Gemeindegröße: Kreisfreie Großstädte sind Vorreiter und institutionell besser aufgestellt als kleinere Kommunen oder Landkreise. In mehr als der Hälfte der kreisfreien Städte gibt es Klimaanpassungsmanagerinnen oder -manager, während dies bei Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nur auf 4 % zutrifft. Als wesentliche Hemmnisse gelten fehlende personelle (80 %) und finanzielle Ressourcen (73 %) (Friedrich et al. 2024).

Zur Unterstützung der Kommunen existieren auf Bundes- und Landesebene zahlreiche Angebote. Der Onlineleitfaden „Klimalotse“¹ des Umweltbundesamts bietet praxisnahe Orientierung, die „Tatenbank“² stellt Beispiele gelungener Maßnahmen bereit. Ergänzend ermöglicht der „Anpassungsscanner“³ des Umweltbundesamts den Kommunen eine systematische Bestandsaufnahme ihres Anpassungsfortschritts, indem sie Stärken, Defizite und Entwicklungspotenziale identifizieren und reflektieren können. Umfassende Unterstützung bietet zudem das Zentrum KlimaAnpassung⁴, das im Auftrag des Bundesumweltministeriums vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Kooperation mit adelphi

1 Siehe www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/anpassung-an-den-klimawandel/werkzeuge-der-anpassung/klimalotse (Zugriff: 25.02.2026).

2 Siehe www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/anpassung-an-den-klimawandel/werkzeuge-der-anpassung/tatenbank (Zugriff: 25.02.2026).

3 Siehe www.umweltbundesamt.de/Anpassungsscanner (Zugriff: 25.02.2026).

4 Siehe <https://zentrum-klimaanpassung.de/> (Zugriff: 25.02.2026).

consult getragen wird. Es berät Kommunen sowie weitere kommunale Akteure und soziale Träger beim Kompetenzaufbau, bei der Auswahl und Nutzung von Fördermitteln, bei der Qualifizierung von Personal sowie bei der Vernetzung und Projektumsetzung.

Naturbasierte Klimaanpassung als Weg mit Mehrwert

Die bereits zitierte Kommunalbefragung Klimaanpassung 2023 zeigt, dass auf lokaler Ebene insbesondere folgende Maßnahmen ergriffen werden (Friedrich et al. 2024): die Pflanzung klimaangepasster Baumarten,

die Festlegung von Bebauungsgrenzen zur Begrenzung von Versiegelung, Aufwärmung und beschleunigtem Regenwasserabfluss, die Renaturierung von Gewässern sowie die Information der Bevölkerung über Gefahren und vorsorgende Schutzmaßnahmen. Angesichts der angespannten Finanzlage suchen Städte und Gemeinden verstärkt nach kosteneffizienten Lösungen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Dabei gewinnen naturbasierte Ansätze (Nature-based Solutions, NbS) zunehmend an Bedeutung.

Naturbasierte Klimaanpassung zielt in erster Linie darauf ab, die Folgen des Klimawandels für Menschen und Ökosysteme abzumildern. Entsprechende Maßnahmen fördern zugleich die städtische Biodiversität und tragen zur Bewältigung weiterer gesellschaftlicher Herausforderungen bei. Sie können die Lebensqualität erhöhen, die psychische und physische Ge-

Die klimagerechte

Warum aus stark versiegelten Großstädte



Steigende Temperaturen

Zwischen 1881 und 2022 Anstieg der Jahresmitteltemperatur um 1,7°C.



Wasserverlust

Seit 2002 verliert Deutschland 2,5 Kubikkilometer Wasser pro Jahr. Es gehört zu den Regionen mit dem höchsten Wasserverlust weltweit.



Flächenverbrauch

Seit 2017 wächst die Siedlungs- und Verkehrsfläche um 55 Hektar pro Tag.



Starkregen

Hitze befördert Starkregen: 2021 betrafen Starkregen-Warnungen 30% der Siedlungen.



Trockenheit

Zunehmende und längere Trockenperioden gefährden die Vitalität des Stadtgrüns und lassen Grundwasserspiegel sinken.

Datenquelle: Monitoringbericht 2023 zur Deutschen Anpassung

Abb. 3: Schwammstadt: Zukunftskonzept für kl



sundheit stärken und den sozialen Zusammenhalt in Stadtquartieren fördern. Grundsätzlich lassen sich vier Typen naturbasierter Klimaanpassung unterscheiden (Tröltzsch et al. 2025):

- Schutz, Wiederherstellung und Neuschaffung von Grünflächen im urbanen Raum
- Pflanzung von Stadtbäumen
- Verbesserung des städtischen Wassermanagements sowie
- Begrünung von Fassaden und Dächern.

Ein Netzwerk naturnaher Grün- und Gewässerflächen (sog. blau-grüne Infrastruktur) soll die Klimaresilienz von Städten und Gemeinden stärken – mit vielfältigen positiven Effekten, wie Wasserrückhalt, Verbesserung der Luft- und Wasserqualität oder Förderung der Biodiversität. Mehr und besser zugängliche Grün- und Gewässerflächen sowie attraktive Erholungsangebote steigern zudem die Lebensqualität.

Synergien stärker nutzen

Zentral ist dabei die Verknüpfung städtischer Grünstrukturen mit einem integrierten Wassermanagement, etwa im Sinne des Schwammstadtkonzepts (siehe Abb. 3). Dadurch

lassen sich die Klimaauswirkungen auf das Stadtgrün selbst mindern, die Kühlleistung der blau-grünen Infrastruktur sichern und Starkregenereignisse abpuffern (UBA 2024).

Die Planung, Umsetzung und Unterhaltung blau-grüner Infrastrukturen scheitert jedoch häufig an rechtlichen, politischen oder administrativen Hürden. Das Projekt „Blue Green City Coaching“⁵, gefördert im Rahmen des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz, setzt hier an. Aufbauend auf erfolgreich abgeschlossenen Projekten – insbesondere „Leipziger BlauGrün“ und „netWORKS“ – erhalten zehn Großstädte ein individuelles Coaching zur Förderung ihrer blau-grünen Transformation. Eine Toolbox wird die Projektergebnisse auf weitere Kommunen übertragbar machen.

Zukünftig wird es darauf ankommen, naturbasierte Ansätze zur Klimaanpassung und das Management grün-blauer Infrastrukturen systematisch mit jenem der konventionell gebauten („grauen“) Infrastruktur zu verzahnen. Dies erfordert eine engere Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Infrastruktur- und Versorgungsunternehmen in den Bereichen Wohnen, Verkehr, Abfall, Wasser und Energie. An-

5 Siehe www.ufz.de/bluegreencitycoaching/ (Zugriff: 25.02.2026).

Schwammstadt

Wie Schwammstädte werden sollten



Gründächer

2020 existierten 0,8 m² Gründachfläche pro Bewohner*in in einer Großstadt.



Erholungsflächen

2021 existierten 40 m² Erholungsfläche pro Großstädter*in in städtischen Grünanlagen.



Sachschäden

Starkregenereignisse führten 2021 zu versicherten Schäden in Höhe von 8,1 Mrd. Euro.



Hitzbelastung

Im Rekordjahr 2018 wurden im Bundesdurchschnitt rund 20 heiße Tage ermittelt, in Frankfurt am Main sogar 42.

Strategie an den Klimawandel

Klimaresiliente und lebenswerte Städte (© Umweltbundesamt)



Kühlungseffekt durch lokale Verdunstung



Renaturierung urbaner Gewässer



Steigerung der Versickerungsflächen zur Speicherung von Wasser



Ausweitung der Dach- und Fassadenbegrünung



Ausweitung von Grün- und Erholungsflächen



Abmilderung von Starkregeneffekten

Umwelt Bundesamt



gesichts der prekären Finanzlage vieler Kommunen ist es notwendig, Synergien zwischen Fachplanungen und -konzepten konsequent zu nutzen. Kommunale Anpassungskonzepte sollten deshalb stärker mit Strategien zur Verkehrs-, Energie- und Wärmewende, zum Flächensparen sowie zum Natur- und Biodiversitätsschutz verknüpft werden. Ein entsprechender Ansatz ist das Leitbild der dreifachen Innenentwicklung, das eine integrierte Planung von Mobilität, Grün- und Freiflächen sowie Bauentwicklung vorschlägt (UBA 2023).

Ein Ausblick

Ungeachtet dessen bleibt die Finanzierung von Klimaanpassungsmaßnahmen für Kommunen eine erhebliche Herausforderung. Fest steht, dass für kommunale Anpassungskonzepte bislang keine ausreichende dauerhafte Finanzierung gesichert ist. Nach Auffassung des Umweltbundesamts sollte die Klimawandelanpassung als Gemeinschaftsaufgabe gemäß Artikel 91a des Grundgesetzes verankert werden; ein entsprechender Prüfauftrag findet sich auch im Koalitionsvertrag und wird derzeit umgesetzt. Bund und Länder teilen grundsätzlich das Ziel, eine neue Gemeinschaftsaufgabe als tragfähiges Finanzierungsinstrument zu etablieren. Eine verfassungsrechtlich verankerte Gemeinschaftsaufgabe wäre ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu einer langfristig hinreichenden Mittelausstattung für die notwendigen Maßnahmen.

Gemeinsam mit der Wirtschaft, insbesondere der Finanzbranche, sollte es der Politik jedoch möglich sein, tragfähige Lösungen zu entwickeln – zumal die Kosten unterlassenen Handelns die Aufwendungen für präventive Maßnahmen regelmäßig übersteigen. Aktuell veröffentlichte Zahlen des Umweltbundesamts unterstreichen dies eindrücklich: Allein die durch Treibhausgasemissionen verursachten Schäden in Deutschland belaufen sich auf über 640 Mrd. Euro pro Jahr (UBA 2026).

Quellen:

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz/BMUV – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2023): Hitze, Dürre, Starkregen: Über 80 Milliarden Euro Schäden durch Extremwetter in Deutschland. Pressemitteilung. Berlin.

ECMWF – European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (2026): Global Climate Highlights 2025. Bonn. <https://doi.org/10.24381/b3nm-p354>, Zugriff: 25.02.2026.

Friedrich, T. et al. (2024): Kommunalbefragung Klimaanpassung 2023. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Climate Change | 34/2024. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/34_2024_cc_kommunalbefragung.pdf, Zugriff: 25.02.2026.

GWS – Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung (2022): Volkswirtschaftliche Folgekosten durch Klimawandel: Szenarioanalyse bis 2050 – Studie im Rahmen des Projektes Kosten durch Klimawandelfolgen in Deutschland. Osnabrück. <https://papers.gws-os.com/gws-researchreport22-2.pdf>, Zugriff: 25.02.2026.

KAnG (2023): Bundes-Klimaanpassungsgesetz (KAnG) vom 20. Dezember 2023. BGBl. 2023 I Nr. 393 vom 22.12.2023. www.recht.bund.de/bgbli/1/2023/393/VO, Zugriff: 25.02.2026.

Stern, N. (2006): The Economics of Climate Change: The Stern Review. London.

Tröltzsch, J. et al. (2025): Naturbasierte Lösungen für die kommunale Klimaanpassung stärken: Herausforderungen und Lösungsansätze. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Climate Change | 53/2025. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-01/53_2025_CC_V2.pdf, Zugriff: 25.02.2026.

UBA – Umweltbundesamt (2023): Dreifache Innenentwicklung – Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/230515_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung_2auflg_br.pdf, Zugriff: 25.02.2026.

UBA – Umweltbundesamt (2024): Ziele und Politikinstrumente für klimaresiliente Schwammstädte. Dessau-Roßlau. www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-01/uba_fb_politikinstrumente_resiliente_schwammstaedte_v2.pdf, Zugriff: 25.02.2026.

UBA – Umweltbundesamt (2025): Umweltbundesamt veröffentlicht Studie zu hitzebedingten Todesfällen in Deutschland. Ältere Menschen mit Vorerkrankungen besonders betroffen. Pressemitteilung No. 22/2025 vom 03.06.2025.

UBA – Umweltbundesamt (2026): Klimaschutz zahlt sich aus: Jede eingesparte Tonne Treibhausgase reduziert reale Schäden – an Gesundheit, Wohlstand, Infrastruktur und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. Pressemitteilung No. 07/2026 vom 24.02.2026. www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimaschutz-zahlt-sich-aus-jede-eingesparte-tonne, Zugriff: 25.02.2025.

UNEP – United Nations Environment Programme (2025): Emissions Gap Report 2025: Off Target – Continued Collective Inaction Puts Global Temperature Goal at Risk. Nairobi. <https://doi.org/10.59117/20.500.11822/48854>, Zugriff: 25.02.2026.



Martin Schmied

Leiter Fachbereich I „Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien“, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau

Fotos: © Kambor/Umweltbundesamt



Petra Mahrenholz

Leiterin Fachgebiet I 2.8 „Vorsorgende Umsetzungsstrategien und Instrumente der Klimawandelanpassung, Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz“, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau



Andrea Hartz

Urbane grün-blaue Infrastruktur: Schlüsselfaktor für klimaresiliente Städte

In der Coronapandemie zeigte sich die herausragende Bedeutung von Freiräumen in der Stadt: Sie erfuhren eine neue Wertschätzung als Orte der Erholung und Bewegung im Grünen, als Orte der Begegnung und der sozialen Interaktion. So definiert die Neue Leipzig Charta die „grüne Stadt“ als eine der drei Dimensionen des Städtischen der Zukunft (BBSR 2020). Das ist sicherlich berechtigt, weil grüne und blaue Räume und Strukturen vielfältige und zentrale Funktionen erfüllen, insbesondere im Zusammenhang mit einer nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung. Insofern bildet die urbane grün-blaue Infrastruktur – gemeinsam mit der technischen und sozialen Infrastruktur – das Rückgrat der Städte. Ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten und zu verbessern, zählt zu den Schlüsselaufgaben der Stadtentwicklung (Hartz 2025).

Städte brauchen grüne und blaue Räume

Eine Vielzahl an Programmen und Strategien auf Bundesebene unterstreicht den besonderen Mehrwert grüner und blauer Räume in der Stadt, beispielsweise die nationale Strategie zur biologischen Vielfalt (NBS) (BMUV 2024a), die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (BMUV 2024b), die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (Die Bundesregierung 2025), das Memorandum Urbane Resilienz (BMI 2021) oder die Deutsche Strategie zur Stärkung der Resilienz gegenüber Katastrophen (BMI 2022). Sie betonen den essenziellen Mehrwert der urbanen grün-blauen Infrastruktur für die unterschiedlichen Politikfelder der Stadtentwicklung.

Was bedeutet urbane grün-blaue Infrastruktur?

Der Begriff nimmt zunächst Bezug auf die EU-Initiative zur „Grünen Infrastruktur“. Diese stellt die Weichen für „ein strategisch geplantes Netzwerk wertvoller natürlicher und naturnaher Flächen“ mit einem breiten Spektrum an Ökosystemleistungen und bezieht sowohl ländliche als auch urbane Räume ein (EC 2014, S. 7). Mit der EU-Initiative gehen ein Perspektivwechsel und ein Bedeutungszuwachs einher, weil er die Ausstattung der Städte mit blauen und grünen Räumen und Strukturen auf eine Ebene mit technischer und sozialer Infrastruktur stellt (Hansen et al. 2019, S. 11).



Abb. 1: Multifunktionale urbane grün-blaue Infrastruktur (Quelle: agl)

Im urbanen Kontext umfasst die grün-blaue Infrastruktur neben naturnahen Flächen zudem das „typische“ Stadtgrün, wie Parkanlagen, Stadtbäume, Friedhöfe, (Klein-)Gärten, Brachflächen, (grüne) Spiel- und Sportbereiche sowie das Grün an Baukörpern, also die Dach- und Fassadenbegrünung. Stadtgrün wird deshalb zumeist synonym zur „urbanen“ grün-blauen Infrastruktur verwendet (UBA 2026a, S. 10), demgegenüber umfasst der Freiraumbegriff darüber hinaus versiegelte Bereiche, wie Plätze oder Straßenräume. Entscheidend ist die Betrachtung der urbanen grün-blauen Infrastruktur als „Netzwerk“, das den städtischen Raum durchzieht und zu dessen Qualität, Struktur und Resilienz beiträgt.

Auf dem Weg zu mehr Klimaresilienz

Grüne und blaue Räume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Anpassung von Städten an den Klimawandel – und zwar auf unterschiedlichen Skalen: von Parzelle und Baublock über Quartier und Stadtteil bis hin zur gesamtstädtischen und stadtreionalen Ebene. Sie sind „Multitalente“, deren zumeist ausgeprägte Multifunktionalität dabei helfen kann, die gravierenden Auswirkungen des Klimawandels zu mindern (UBA 2026a, S. 14). Sie übernehmen zentrale „Ökosystemleistungen“ zur Reduktion der Auswirkungen der thermischen Belastung und des urbanen Hitzestresses sowie von Überflutungen durch Starkregen- und Hochwasserereignisse – Gefahren, die sich im Zuge des Klimawandels verschärfen werden (vgl. UBA 2026b, S. 47 ff.).

Urbane grün-blaue Infrastruktur dient der Hochwasser- und Starkregenvorsorge durch ihre Retentions-, Wasserrückhalt-, Abfluss- und Versickerungsfunktion. Überflutungen durch Flusshochwasser bringen ein sehr hohes Gefährdungspotenzial für viele Städte mit sich. Gerade in dicht besiedelten Bereichen steigt das Hochwasserrisiko. Dies zeigen die großen Flutkatastrophen der letzten Jahrzehnte mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden. Der im August 2021 verabschiedete Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) räumt dem Erhalt und der Rückgewinnung von Abfluss- und Retentionsflächen als „wesentliche Pfeiler des vorbeugenden Hochwasserschutzes“ einen besonderen Stellenwert ein (II.1.4 [G] und Begründung). Bei Hochwasserereignissen übernehmen (zusammenhängende) fließgewässergebundene Grünflächen einen Großteil der Retentions- und Abflussleistung. Wichtig für eine resiliente Stadtentwicklung ist es deshalb, bei der Sicherung und Wiederherstellung von Grünflächen über das hundertjährige Bemessungshochwasser (HQ100) hinaus den räumlichen Umgriff von Extremereignissen (HQextrem) zu berücksichtigen, um der Hochwasser„vorsorge“ durch die Bereitstellung von grünen Retentions- und Abflussräumen angemessen Rechnung zu tragen. In stark hochwassergefährdeten Bereichen sollte zudem die Möglichkeit eines (Teil-)Rückbaus des Siedlungs- und Infrastrukturbestands und damit eine Ausweitung der Grün- und Blauräume geprüft werden (UBA 2020).

Darüber hinaus bezieht eine wassersensible Stadtgestaltung möglichst alle urbanen Grünflächen und kleinflächigen Grünstrukturen, wie Pflanzbeete, Mulden, Baumrigolen oder Gründächer, in eine gesamtheitliche Betrachtung ein. Ziel der wassersensiblen Stadtgestaltung ist es, das Zuviel an Wasser bei Starkregenereignissen durch Rückhalt und schadlosen Abfluss besser zu beherrschen und gleichzeitig durch eine verbesserte Wasserspeicherung Vorsorge dafür zu treffen, Wassermangellagen in Dürreperioden abzumildern (Hartz 2023). Es geht um einen verbesserten und dezentralen Wasserrückhalt im urbanen Raum. Auch hierfür spielt die urbane grün-blaue Infrastruktur eine Schlüsselrolle. Neben einer konsequenten Sicherung hochfunktionaler Grünflächen steht die Verbesserung der Wasserrückhalte-, Speicherungs- und Versickerungsfunktion bei vorhandenen Grünflächen im Vordergrund. Zudem kann eine konsequente Entsiegelung von Flächen sowie eine Begrünung in allen drei Dimensionen – Boden, Dach, Fassade – diese Funktionen in der Fläche stärken (ebd.).

Die genannten Strategien der Hochwasser- und Starkregenvorsorge bringen zugleich erhebliche Synergien für die urbane Hitzevorsorge mit sich. So sind großräumige und oftmals talgebundene Grünräume entscheidende Elemente einer effektiven nächtlichen Temperaturregulation in Städten. Ein kohärentes und funktionales Netz an grün-blauer Infrastruktur ist vor allem dann relevant, wenn sich bei sommerlichen Hochdruckwetterlagen städtische Wärmeinseln ausbilden. Diese sind in erster Linie bedingt durch dichte Bebauung, hohe Versiegelungsgrade und hohe Emissionen (Kuttler 2020). Die Temperaturunterschiede zwischen Stadt und Umland können dann bis zu 10 °C betragen (ebd.). Daraus entstehen, vor allem in Kombination mit Hitzewellen und Tropennächten, Situationen mit ausgeprägtem Hitzestress und gesundheitlichen Belastungen für die Stadtbevölkerung. Die Sicherung thermischer Ausgleichsflächen und großräumiger Belüftungskorridore für den Transport von Kalt- und Frischluft besitzt somit hohe Priorität, um urbane Hitzerisiken zu reduzieren.

Bei thermischer Belastung wird der Tageskomfort in Städten vor allem durch Verschattung und Kühlung erzielt. Dazu tragen in erster Linie urbane Wälder und Waldinseln, schattige (und möglichst bodenfeuchte) Parkanlagen, Grün- und Brachflächen bei. In Straßenräumen und auf Plätzen sorgen großkronige Bäume für Klimakomfort, zumindest wenn die Luftzirkulation nicht maßgeblich behindert wird. In dicht bebauten Situationen der Innenstädte können Fassadenbegrünung und bewegtes Wasser in Form von Sprühnebeln, Wasserspielen oder Wasserwänden die Temperaturen im direkten Umfeld deutlich senken. Von diesen Maßnahmen kann zudem die angrenzende oder zur Begrünung genutzte Bebauung durch eine spürbare Reduktion der thermischen Innenraumbelastung profitieren (Sieker et al. 2019). In Bezug auf den thermischen Tageskomfort rücken zudem



die Bewegungsräume immer stärker ins Bewusstsein der Stadtbevölkerung: Verschattete Straßenräume, Wegebeziehungen und Wartebereiche sind essenziell, um in Zeiten starker Hitzebelastung oder länger anhaltender Hitzewellen das städtische (bewegte) Leben weiterhin zu ermöglichen.

Maßnahmen zur Sicherung, (funktionalen) Qualifizierung und Ausweitung der urbanen grün-blauen Infrastruktur dienen der Klimawandelvorsorge. Entsiegelung und Begrünung erhöhen das Grünvolumen in Städten und damit die Anpassungsleistung; sie fördern vor allem die mikroklimatische Qualifizierung von (hochverdichteten) Quartieren. Naturbasierte Lösungen in Stadtentwicklung und Stadtbau unterstützen neben der Klimaresilienz zugleich die Biodiversität und die gesundheitsfördernde Ausgestaltung der Städte (UBA 2026b, S. 52 ff.).

Grün-blaue Infrastruktur „unter Druck“

Trotz Funktionsvielfalt und Bedeutungszuwachs gerät die grün-blaue Infrastruktur durch eine auf Innenentwicklung orientierte Stadtplanung immer stärker „unter Druck“. Die Leitvorstellung, Innenentwicklung und Nachverdichtung gegenüber einer Inanspruchnahme von Freiräumen im Außenbereich zu priorisieren, entspricht den Nachhaltigkeitszielen der Bundesregierung und dem Grundsatz des Flächensparens (Die Bundesregierung 2025). Damit entsteht jedoch gerade in prosperierenden Städten ein Spannungsfeld zwischen dem steigenden Flächenbedarf für Wohnen und Gewerbe auf der einen und dem Erhalt der grün-blauen Infrastruktur als essenziellem Baustein einer lebenswerten und klimaresilienten Stadt auf der anderen Seite (UBA 2026a, S. 20). Dies wiegt umso schwerer, als dass gerade in der Diskussion um eine (klima-)resiliente Stadtentwicklung die Funktionen der grün-blauen Infrastruktur in Bezug auf Wasserrückhalt und -speicherung oder als Beitrag zur Reduzierung des urbanen Hitzestresses zunehmend Aufmerksamkeit erfahren.

Dennoch steht der Erhalt urbaner Grünflächen und Freiräume im planerischen Abwägungsprozess gegenüber einer Bebauung vielfach hinten (UBA 2026b, S. 118). Im Positionspapier der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL) „Freiraumwende“ wird dazu prägnant festgestellt: „Viel zu oft wird Freiraum als ‚Verfügbarmasse‘ zur Realisierung von Raumansprüchen für Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung angesehen und somit als noch verfügbarer ‚freier‘ Raum und als ‚Restkategorie‘ wahrgenommen“ (ARL 2025, S. 2).

Hinzu kommt, dass auch der Klimawandel selbst als Stressor für die urbane grün-blaue Infrastruktur eingestuft werden muss: Veränderte Niederschlagsregime, ausgeprägte Wassermangellagen und zunehmende Hitzeschäden setzen die Vegetationsbestände in Städten unter Druck (vgl. Böll 2018; Dale/Frank 2014). Dies erhöht nicht nur den Ressourcenaufwand durch steigende Anforderungen an Pflege, Bewässerung und Nachpflanzung, sondern zugleich die Frage, wie grüne und blaue Räume klimaresilient ausgestattet und gestaltet werden können (vgl. Böll 2018; Dale/Frank 2014).

Ein notwendiger Perspektivwechsel

Um das Potenzial der urbanen grün-blauen Infrastruktur wirklich ausschöpfen zu können, bedarf es eines Perspektivwechsels. Die im Positionspapier der ARL geforderte „Freiraumwende“ macht dies deutlich: Die Entwicklung von Regionen und Städten sei vom Freiraum her zu denken – mit dem Ziel, eine „widerstandsfähige grün-blaue Infrastruktur deutlich zu stärken“ (ARL 2025, S. 10). Dieser Perspektivwechsel fordert ein Umdenken in vielerlei Hinsicht, unter anderem in Bezug auf

- **Daten und Fakten:** Ein verbessertes Wissen um die (klima-)relevante Funktionalität der grün-blauen Infrastruktur ist Voraussetzung für eine evidenzbasierte Planung sowie für das Monitoring zukünftiger Entwicklungen und eine Evaluation von Klimaanpassungsmaßnahmen (Hartz 2025). Es braucht sozusagen eine regelmäßige „Inventur“ der grün-blauen Infrastruktur, die sich nicht nur auf Fläche und Quantität, sondern insbesondere auf Qualitäten und Funktionen bezieht. Diese Daten können helfen, die urbane grün-blaue Infrastruktur als essenziellen Belang in planerischen Abwägungsprozessen zu stärken.
- **Strategien der Stadtentwicklung:** Hier müssen die Prioritäten neu justiert und dem Erhalt hochfunktionaler Grünräume, der Qualifizierung des Grünbestands sowie dem Ausbau des Grünvolumens ein deutlich höherer Stellenwert gegeben werden.

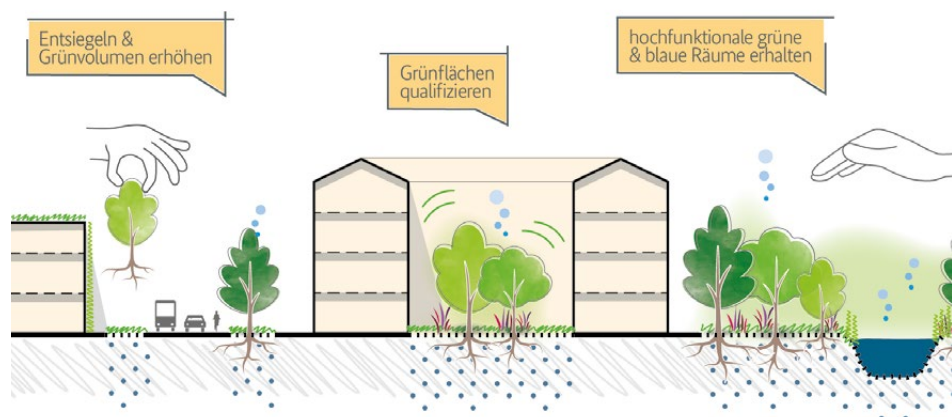


Abb. 2: Sicherung, Qualifizierung und Ausbau der urbanen grün-blauen Infrastruktur (Quelle: must/agl/prc/Rüdiger, verändert)

rer Stellenwert eingeräumt werden. Deshalb sollten alle „Gelegenheitsfenster“ in der Stadtentwicklung dazu genutzt werden, das Netz an multifunktionaler und robuster grün-blaue Infrastruktur zu fördern und auszuweiten. Letzteres kann durch eine systematische Erfassung von Potenzialen zur Entsiegelung und zur Erhöhung des Grünvolumens unterstützt werden.

- **Instrumente und Verfahren:** Die Belange der grün-blauen Infrastruktur müssen in den formellen und informellen Instrumenten und Verfahren der unterschiedlichen Fachpolitiken und insbesondere in der Stadtplanung angemessene Berücksichtigung finden. „Erforderlich ist eine strukturelle Berücksichtigung und Integration von Bedeutung, Funktionen und Potenzialen von Stadtgrün in allen raumrelevanten Konzepten, Planungen und Entscheidungen der Stadt- und Fachplanungen“ (UBA 2026a, S. 45). Gesamtstädtische oder teilräumliche Freiraumentwicklungskonzepte liefern hierfür Grundlagen und einen Orientierungsrahmen. Vorhabenbezogen kommen vermehrt qualifizierte Freilächengestaltungspläne zum Einsatz, um Grünbestand zu erhalten und zugleich neue grüne und blaue Strukturen zu schaffen. Eine enge Verknüpfung mit kommunalen und regionalen Klimaanpassungskonzepten liegt auf der Hand.
- **Pflege und Management:** Insbesondere in Zeiten des Klimawandels muss die kommunale Grünflächenpflege auf eine klimaresiliente Ausgestaltung grüner und blauer Strukturen ausgerichtet werden, um deren Funktionalität auch in „Stressphasen“ zu erhalten. Vielfach ergibt sich für Kommunen hieraus ein Ressourcenproblem: Die Aufgaben wachsen, nicht aber die Budgets. Insofern sind kreative und naturbasierte Lösungen gefragt, um zum einen den Aufwand von Pflege und Management zu reduzieren, zum anderen den Grünbestand robust und anpassungsfähig umzubauen.

Neue Impulse und mehr Wertschätzung für die urbane grün-blaue Infrastruktur

Neue Impulse kann die EU-Verordnung über die Wiederherstellung der Natur (Verordnung [EU] 2024/1991) setzen: Gemäß Artikel 8 der Verordnung müssen die EU-Mitgliedstaaten bis Ende 2030 sicherstellen, dass kein Nettoverlust an städtischen Grünflächen und Baumüberschirmung gegenüber 2024 entsteht, und ab 2031 die Gesamtfläche städtischer Grünflächen und die städtische Baumüberschirmung zunimmt. Allerdings reichen Gesetzgebung und Verordnungen nicht aus: Ein Perspektivwechsel erfordert zugleich eine veränderte Wertschätzung der urbanen grün-blauen Infrastruktur in politischen Entscheidungen, planerischen Abwägungsprozessen sowie in der gesellschaftlichen Wahrnehmung. Die vielfältigen Funktionen grüner und blauer Räume und Strukturen für eine gesundheitsfördernde

de und (klima-)resiliente Stadtentwicklung müssen intensiver kommuniziert werden, um Allianzen für die „grüne“ Stadt schmieden zu können.



Dr. Andrea Hartz

Dipl.-Geographin und eingetragene Stadtplanerin der Ingenieurkammer Saarland; seit 1993 freiberuflich Planerin und Partnerin im Planungsbüro agl Hartz · Saad · Wendl

Quellen:

- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2025): Freiraumwende: Vom Freiraum her denken, planen und handeln. Positionspapier aus der ARL 152. Hannover.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2020): Neue Leipzig Charta: Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bonn.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2021): Memorandum Urbane Resilienz: Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt. Berlin.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2022): Deutsche Strategie zur Stärkung der Resilienz gegenüber Katastrophen. Umsetzung des Sendai Rahmenwerks für Katastrophenvorsorge (2015–2030). Der Beitrag Deutschlands 2022–2030. Berlin.
- BMUV – Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2024a): Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt 2030: Beschluss des Bundeskabinetts vom 18. Dezember 2024. Berlin.
- BMUV – Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2024b): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel 2024: Vorsorge gemeinsam gestalten. Berlin.
- Böll, S. (2018): Stadtbäume der Zukunft. Wichtige Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „Stadtgrün 2021“. Herausgeber: LWG – Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau. Veitshöchheim.
- Dale A. G./Frank S. D. (2014): The Effects of Urban Warming on Herbivore Abundance and Street Tree Condition. PLoS ONE, 9. Jg. (7), Artikel e102996.
- Die Bundesregierung (Hrsg.) (2025): Transformation gemeinsam gerecht gestalten: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2025. Berlin.
- EC – European Commission (2014): Eine Grüne Infrastruktur für Europa. Luxemburg.
- Hansen, R./Pauleit, S./Rolf, W./van Lierop, M. (2019): Grüne Infrastruktur als innovativer Planungsansatz für nachhaltige und inklusive Stadtentwicklung. Nachrichten der ARL, (3), S. 11–15.
- Hartz, A. (2023): Die wassersensible Stadt. Nachrichten der ARL, (1), S. 18–24.
- Hartz, A. (2025): Urbane Freiräume sichern und entwickeln: eine Schlüsselaufgabe für zukunftsfähige Städte. In: Jacoby, C./Domhardt, H.-J./Kufeld, W. (Hrsg.): Freiraumsicherung und Freiraumentwicklung in der Räumlichen Planung: Mit einem Perspektivenwechsel den Freiraumschutz stärken! Hannover, S. 150–180.
- Kuttler, W. (2020): Stadtklima: Einführung, Charakteristika, Nachweismöglichkeiten. In: Lozán, J. L./Breckle, S.-W./Grassl, H./Kuttler, W./Matzarakis, A. (Hrsg.): Warnsignal Klima: Die Städte, S. 21–27.
- Sieker, H./Steyer, R./Büter, B./Leßmann, D./von Tils, R./Becker, C./Hübner, S. (2019): Untersuchung der Potentiale für die Nutzung von Regenwasser zur Verdunstungskühlung in Städten. Abschlussbericht. Herausgeber: Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau.
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2020): Rücknahme von Siedlungsbereichen als Anpassungsstrategie: Praxishilfe zur Anpassung von Siedlungsstrukturen an den Klima- und demografischen Wandel. Dessau-Roßlau.
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2026a): Auf dem Weg zur grünen Stadt: Empfehlungen für die kommunale Praxis. Dessau-Roßlau [in Veröffentlichung].
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2026b): Stadtgrün und kommunale Nachhaltigkeit. Klimaanpassung, Innenentwicklung und Flächensicherung. Abschlussbericht. Dessau-Roßlau. [in Veröffentlichung].

Klimaanpassung fängt im Untergrund an

Der Straßenraum als Flächenpotenzial für die Klimaanpassung

Während die Parkanlagen in der Freizeit aufgesucht werden, sind die Straßen die Alltagswege, die wir täglich nutzen: auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt oder zum Einkauf. Ob jung oder alt, gesund oder krank – Straßen nutzen alle. Damit besteht ein besonderer Handlungsbedarf. Die meisten Straßen sind in der Zuständigkeit der öffentlichen Hand, wobei der Bund und die Länder das übergeordnete Netz der Bundes- und Landesstraßen in ihrer Zuständigkeit haben. Viele dieser Straßen sind stadtprägende Magistralen, die städtebaulich und freiräumlich eine besondere Bedeutung haben.

Herausforderung Straßenumbau

Aber bei genauer Betrachtung ist das Heben dieser Potenziale der Straßenflächen eines der schwierigsten Unterfangen. Dies liegt nicht allein an der Nutzungskonkurrenz zwischen Autos, Fahrrädern, Fußgängern und wassersensiblen Stadtgrün, sondern auch an der „Mehrschichtigkeit“ der Oberfläche im Untergrund. An die Oberfläche und den Untergrund richten sich jeweils sehr unterschiedliche Flächenansprüche, Interessenlagen sowie rechtliche und untergesetzliche Regelungen. Die Akteure der Oberflächenplanung der Straßenräume organisieren Mobilität, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Baukultur. Diese Begriffe sind dem Untergrund fern. Hier gelten andere Gesetze und Interessenlagen: Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Abstände zu Leitungen, Konzessionsverträge, Gefälle und Wegeaufbauten entsprechend der Wegenutzungen. Das Straßengrün und die Regenwasserbewirtschaftung benötigen sowohl Fläche auf der Oberfläche (Baumscheiben, Grünstreifen, Versickerungsmulden) sowie Raum im Untergrund für das Wurzelwerk. Der Untergrund muss

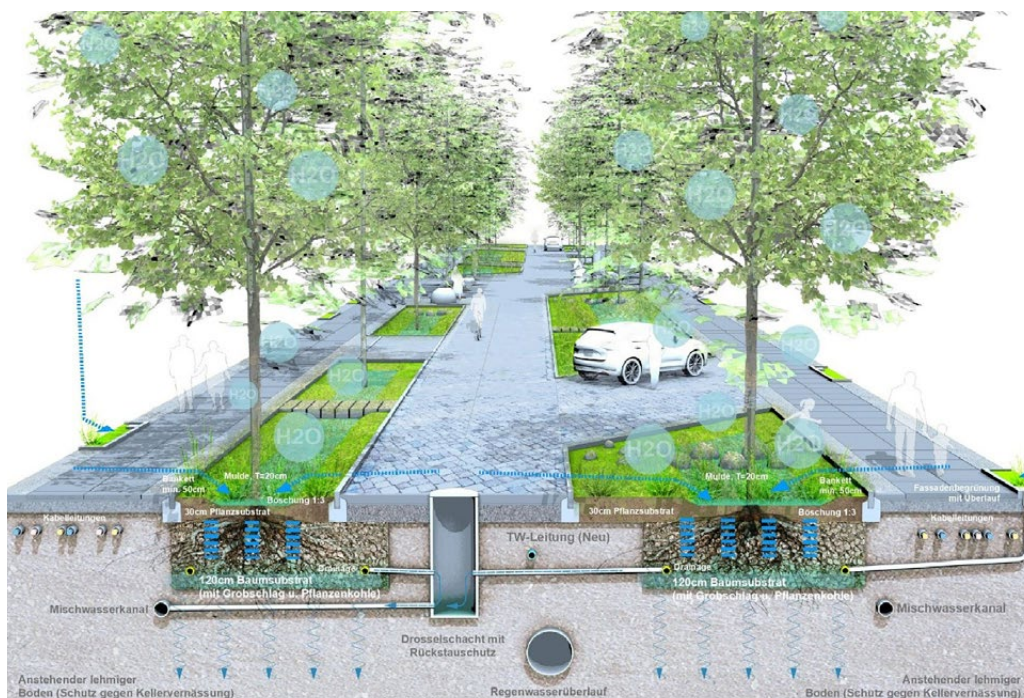


Abb. 1: Klimastraße: Hagenauer Straße Berlin-Pankow (Grafik: bgmr)

Wasser aufnehmen und versickerungsfähig, für die Bäume gut durchwurzelbar sein, Nährstoffe bieten und Luftvolumen haben.

Gleichzeitig liegen etliche Leitungen im Boden, teilweise liegen Fundamente, Staubecken, U-Bahntunnel oder Tiefgaragen unter der Oberfläche. Damit herrscht auch im Untergrund eine erhebliche Raumkonkurrenz. Diese entsteht aber nicht durch die Leitung als solche, sondern aufgrund der untergesetzlichen Richtlinien zu Abständen zum Baum und zur Versickerungsanlage. Die Leitung stört den Baum nicht, Regenwasser, das über einer Leitung versickert, beeinträchtigt die wasserwirtschaftliche Funktion nicht grundlegend. Aber nach den einschlägigen Regelwerken der DWA und FGSV muss der Abstand zwischen Bäumen und Leitungen 2,50 m betragen. Inklusive Baumstamm werden fünf bis sechs Meter breite leitungsfreie Korridore benötigt. In Bestandsstraßen sind solche Breiten in der Regel nicht vorhanden.

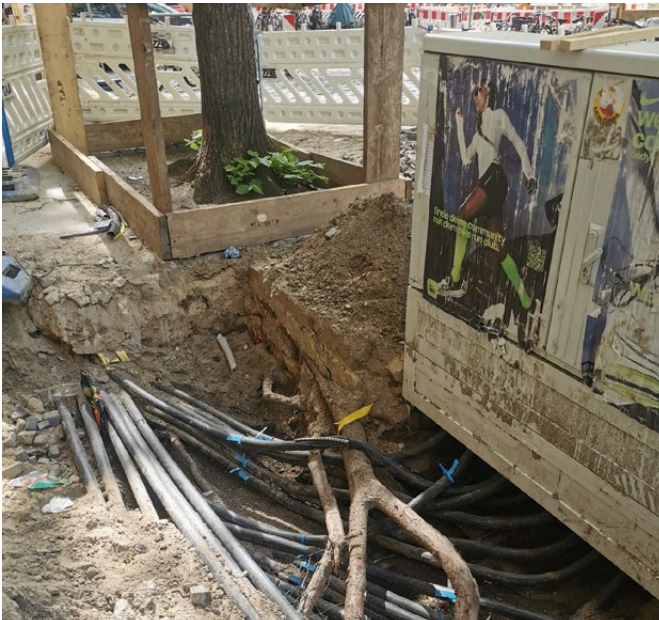


Abb. 2: Bestandssituation: Bäume und Leitungen im Schillerkiez, Berlin (Foto: bgmr)

Regeln für die Raumverteilung

Es gibt Regeln, wie Straßen, das Stadtgrün, das Regenwasser und Leitungen im Untergrund zu organisieren sind. Aber sie helfen bei beengten Verhältnissen nicht, denn diese Regeln setzen auf ein Nebeneinander, nicht auf ein Mit- und Übereinander. Jede Disziplin hat eigene Regeln entwickelt, die nicht miteinander kompatibel sind. Beispielsweise wird der unterirdische Raum nach der DIN 1998:2018-07 „Unterbringung von Leitungen und Anlagen in öffentlichen Verkehrsflächen – Richtlinie für die Planung“ verteilt. Jede Leitung erhält ihren zugewiesenen Raum. Aber in dieser Raumverteilung sind weder Baumstandorte, Grünflächen noch Raum für Mulden oder Mulden-Rigolen-Systeme vorgesehen. Die Ziele der Klimaanpassung für die Straßenoberflächen und Untergrund sind zwei Welten.

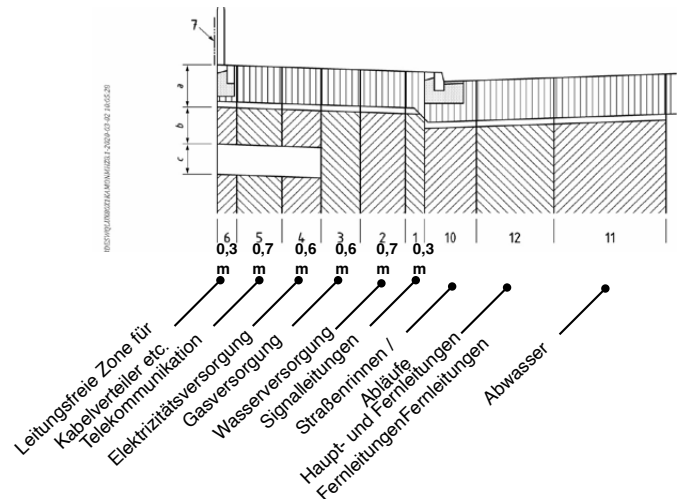


Abb. 3: DIN 1998:2018-07 Unterbringung von Leitungen und Anlagen in öffentlichen Verkehrsflächen – Richtlinie für die Planung

Wenn Bestandsstraßen als Klimastraßen umgebaut werden sollen, ist es das Ziel, Bäume und Versickerungsanlagen zu integrieren. Die oftmals unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelten Konzepte laufen allerdings Gefahr, an den Regeln für den Untergrund zu scheitern. Diese sehen standardmäßig keinen Raum für das Stadtgrün und die Regenwasserbewirtschaftung vor.

Klimastraße Hagenauer Straße Berlin-Pankow

Für die Hagenauer Straße in Berlin-Prenzlauer Berg wurde eine Vision für eine Klimastraße mit beidseitigen Baumreihen und Versickerungsmulden entwickelt. Wenn die Abstände zu den Leitungen eingehalten werden müssen, engen sich die Spielräume für Grün an der Oberfläche allerdings stark ein. Aus dem Nebeneinander wird ein Mit- und Übereinander. Im Falle der Hagenauer Straße ermöglicht das Zusammenfallen mit anstehenden Sanierungsarbeiten Synergien zur Neuplanung und zu einer entsprechenden Kanalverlegung. Wenn Leitungen verlegt werden sollen, entstehen jedoch im Regelfall hohe Kosten. Die Lösung kann deshalb nur sein, den Untergrund neu zu organisieren.

Strategien zur Aktivierung der grauen Flächen im Straßenraum für die blau-grüne Infrastruktur

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die Flächenpotenziale der Straßen für eine urbane blau-grüne Infrastruktur mit Klimakomfort für die Bewohner gehoben werden können. Welche Schlüsselmaßnahmen und Strategien sind erforderlich, um das Grau der Straßen in eine grün-blaue Infrastruktur zu transformieren?

Änderungen von Verfahren, Techniken und Regelwerken

Die Regelwerke mit den Abstandsregelungen von 2,50 m müssen auf den Prüfstand gestellt werden. Die Abstandregel von 2,50 m ist eine Regelung aus dem 19. Jahrhundert. Sie hatte vornehmlich zum Ziel, die Baufreiheit bei Wartung,



Sanierung und Umbau durch die Leitungsträger zu sichern. Inzwischen haben sich Bauweisen, Techniken der Sanierung und Neuverlegung verändert. Abwasserleitungen werden vermehrt mit Inlinerverfahren saniert. Ein Ausbau ist nicht mehr erforderlich. Damit können Bäume in der Nähe erhalten werden. Strom-, Telefon- und Glasfaser werden durch den Boden geschossen oder gebohrt, ohne dass Leitungstrassen aufgedigelt werden müssen.

Wasserführende Leitungen können im Bereich von Bäumen über einen längeren Abschnitt in einem Stück hergestellt werden. Gefahren durch „tropfende Muffen“, wie bei den alten Steinzeugrohren mit Baulängen von 1 bis 2 m, sind nicht mehr gegeben. Leitungen werden bei der Neuverlegung gern in ein Sand- oder Schotterbett verlegt, das gut durchwurzelbar ist, ein hohes Luftvolumen hat und aufgrund der Drainwirkung eine gute Wasserverfügbarkeit mit sich bringt. Diese Bauweise lockt die Wurzeln an. Die Leitungen mit tonhaltigen Materialien, wie Bentonit, zu ummanteln, können hierfür Lösungen sein. Das sind natürliche und gleichzeitig kostengünstige Baustoffe – letztlich eine einfache Lösung.

Bestimmte Leitungen (z. B. Gas) werden aufgrund der Umstellung auf Fernwärme in vielen Straßen nicht mehr benötigt. Damit müssen diese Leitungen nicht mehr saniert bzw. um- und ausgebaut werden. Ein Baum nah an einer Gasleitung, die in den nächsten Jahren stillgelegt wird, stellt kein Problem mehr dar. Es tut sich also Einiges in Bezug auf Leitungen und technische Verfahren, und es wird dringend Zeit, starre Standardregelungen zu Abständen zwischen Bäumen und Leitungen zu flexibilisieren und differenzierte Strategien zu entwickeln. Nur so kann das Potenzial der Straßen für die Klimaanpassung und Grüngestaltung aktiviert werden.

Bäume sind nicht alle gleich – richtige Baumartenauswahl

Zudem prägen Bäume sehr unterschiedliche Wurzelwerke aus – Flachwurzler, Tiefwurzler, Herzwurzler. Also kann auch hier eine Abstimmung erfolgen. Liegt die Leitung tief, ist ein Flachwurzler geeignet. Der Tiefwurzler kommt bei oberflächennahen Leitungen zur Verwendung. Weiterhin können Baumwurzeln gelenkt werden. Indem Wurzelgräben angelegt werden, die gut durchwurzelbar und mit Wasser, Luft und Nährstoffen versorgt sind, können Leitungskonflikte durch gezielte Lenkung entschärft werden. Der Baum hat Interesse an gut durchwurzelbarem Boden, nicht an Leitungen.

Kommunale Vereinbarungen

Solange die Regelwerke noch nicht angepasst sind – Regelwerke neu aufzusetzen kann fünf und mehr Jahre dauern –, sind die Städte gefordert, in ihren Konzessionsverträgen oder über ergänzende Vereinbarungen mit den Ver- und Entsorgern bessere Bedingungen auszuhandeln. Die Regel-

werke sind keine Gesetze. In den Vorbemerkungen werden folgende Formulierungen genutzt (siehe DWA-Merkblätter): „Jeder Person steht die Anwendung des Merkblatts frei. [...] Dieses Merkblatt ist eine wichtige, jedoch nicht die einzige Erkenntnisquelle für fachgerechte Lösungen. Durch seine Anwendung entzieht sich niemand der Verantwortung für eigenes Handeln oder für die richtige Anwendung im konkreten Fall; dies gilt insbesondere für den sachgerechten Umgang mit den im Merkblatt aufgezeigten Spielräumen.“

Vor diesem Hintergrund sollten die neuen Erkenntnisse und die daraus erwachsenen Spielräume dringend genutzt werden. In einigen Städten entwickeln sich derzeit kommunale Bestrebungen, um mit Leitungsträgern statt den üblichen 2,5 m Regelabstände von 1,5 m zu verhandeln, damit wird die Realisierbarkeit von Nach- und Neupflanzungen von Bäumen stark verbessert, ohne dies für jeden Einzelfall, für jede Straße individuell aushandeln zu müssen. Bei anderslautenden, laufenden Konzessionsverträgen kann dies allerdings auch die kommunale Verantwortungsübernahme und damit der Kosten von eventuell notwendigen Fällungen bei potenziellen Wurzelschädigungen im Zuge von notwendigen Leitungsarbeiten bedeuten.



Abb. 4: Empfehlungen zur Umgestaltung des Straßenraums in Folge der geplanten Wärmeplanung, oben Bestand, unten Empfehlung (Grafik bgmr/Planersocietät)

Chancen und Gelegenheitsfenster durch kommunale Wärmeplanung nutzen

Der Ausbau von kommunaler Wärmeplanung bringt zwar eine weitere Leitung in den Untergrund, gleichzeitig werden Straßenräume in großem Umfang im Untergrund geöffnet. Dies birgt die Chance, den Untergrund neu zu ordnen und im Zuge einer „Sowieso-Maßnahme“ Platz sowohl oberirdisch als auch unterirdisch für Stadtgrün und damit für die Klimaanpassung zu schaffen. In der Hildesheimer Neustadt gibt es beispielsweise konkrete Pläne, die kommunale Wärmeplanung auszubauen. Gleichzeitig muss das Kanalnetz saniert werden. Diese notwendigen Maßnahmen hat die Stadt als Chance erkannt und ein Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für das Quartier erarbeiten lassen. Die integrierte

Herangehensweise zeigt im Ergebnis auf, wie durch eine Neuordnung Klimaanpassung in der dichten, historisch gewachsenen Stadt umgesetzt werden kann – als Reaktion auf einen Leitungsausbau. Die Wärmeplanung kann also als Chance für die Klimaanpassung genutzt werden, wenn die Verantwortlichen die Gelegenheitsfenster erkennen und nutzen.

Medienkanäle als Zukunftsverfahren?

In Medienkanälen werden auf engstem Raum Leitungen gebündelt. Vorteile sind gute Zugänglichkeit und Wartungsmöglichkeit. Raum wird gespart. Die Leitungen können um- und nachgerüstet werden. Nachteilig sind die Kosten und organisatorische Hindernisse. Es ist immer noch günstiger Leitungen im Boden als abgestimmt in einem großen Medienkanal zu verlegen. Und es bedarf einer Organisationsform, die diese Leitungskanäle anlegt und vermietet. Deshalb finden sich solche Medienkanäle meist nur auf Infrastrukturfächern, wie Flughäfen, Häfen oder auf Flächen von Industrieunternehmen, die als Zuständige die Aufgaben übernehmen. Aber bei extremer Verdichtung in den Städten, bei einer hohen klimatischen Belastung und bei Zielen der mehrfachen Innenentwicklung müssen auch solche Lösungen auf die Agenda gesetzt werden. Hier sind die Städte gefordert, neue Betreibermodelle zu entwickeln.

Gelegenheitsfenster für Regelwerksanpassungen nutzen

Aktuell gibt es auch Bewegung in der Welt der Regelwerke im Sinne von Mehrfachnutzungen – mit dem Ziel, das Nebeneinander zum Miteinander und Übereinander zu stärken: Die DWA erarbeitet derzeit das Merkblatt DWA-M 194 „Planung, Betrieb und Unterhalt von multifunktionalen Flächen“. Hier wird aufgezeigt, wie bei knappen Flächen durch Nutzungsüberlagerung nachhaltige Stadtentwicklung gelingen kann. Von der FLL, DWA und FGSV wird derzeit ein Merkblatt zu Baumstandorten und Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Bäume brauchen in der Hitzestadt Wasser für die Dürrevorsorge. Versiegelte Flächen sind potenzielle Lieferanten für Wasser. Wie und unter welchen Bedingungen Regenwasser für die Bewässerung und damit für vitales Grün genutzt werden kann, ist hierbei die Kernfrage. Das interdisziplinär erarbeitete Merkblatt soll hier Lösungen anbieten. Wir sind guter Hoffnung: Es gibt Gelegenheitsfenster, um untergesetzliche Regelungen und Normen zu ändern. Damit erwachsen Spielräume für den Umbau von Straßen als grünblaue Infrastruktur. Diese Spielräume sollten frühzeitig identifiziert und genutzt werden.

Raum schaffen für Bäume und Versickerungsanlagen in den Regelwerken

Wir brauchen aber nicht nur die Überprüfung alter Regelwerke, sondern es bedarf auch neuer Regelungen, um Blau-Grün im Straßenraum zu ermöglichen. Im Rahmen des Forschungsprojekts Blue Green Streets (BGS)¹ wurden ein

BGS-Korridor und Flex-Streifen entwickelt. Diese sind so dimensioniert, dass sie als Element des Straßenraums ausreichend Fläche für Baumpflanzungen und Regenwasserbewirtschaftung bereitstellen. Mit einem solchen Streifen wird der blau-grüne Raumanspruch formuliert; vergleichbar der bestehenden Vorgaben für Radwege, Busspuren oder Fußwege. Die FGSV überarbeitet derzeit die RAST 06. In der Neuauflage RAST 06 wird als ein neues Element der Straßenraumgestaltung eingeführt: der Multifunktionsstreifen. Dieser soll die hier genannten Ansprüche flexibel aufnehmen. Dies ist ein geeigneter Schritt, um an der Straßenoberfläche Raum zu schaffen. Im nächsten Schritt muss der unterirdische Raum entsprechend einbezogen werden.

Fazit

Das Flächenpotenzial der grauen Infrastruktur der Straßen für die urbane blau-grüne Infrastruktur ist erheblich. Um in die Fläche zu kommen, müssen wir Raum schaffen. Es ist deutlich verkürzt, wenn dies nur an der Oberfläche erfolgt, die Probleme liegen darunter. Insofern müssen wir in den Untergrund gehen, um die Stadt nachhaltig klimaangepasst umzubauen. Ein Schlüssel ist ein veränderter Umgang mit den Regelwerken. Die Städte sind hier aufgefordert, kreativ und innovativ zu werden. Die Regelwerkgeber müssen überkommene Normen auf den Prüfstand stellen. Es passiert bereits einiges, es muss aber schneller und tiefgreifender vorangehen, damit wir über einzelne Pilotprojekte hinaus breiter in die Fläche kommen.



Arno Walz

Stadtplaner, geschäftsführender Gesellschafter
bgmr Landschaftsarchitekten, Berlin



Dr. Carlo W. Becker

Landschaftsarchitekt, Gründungsmitglied
bgmr Landschaftsarchitekten, Berlin



Lena Flamm

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin,
geschäftsführende Gesellschafterin bgmr
Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

¹ https://www.bgmr.de/de/news_items/toolbox



Gisela Stete

Klimaresiliente Mobilität: Grau-Grün-Blau zusammendenken

Der Verkehrssektor ist nach wie vor das Sorgenkind der Klimapolitik und zählt zu den großen Herausforderungen auf dem Weg, unsere Städte klimaresilient zu gestalten. Dies betrifft zum einen das Verkehrssystem und die dadurch verursachten Emissionen (Lärm, Feinstaub, CO₂), zum anderen die Infrastruktur und den Flächenverbrauch. Die nach wie vor steigenden CO₂-Emissionen, die Zunahme von Häufigkeit und Intensität klimabedingter Extremereignisse mit ihren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen zeigen, dass gerade der Verkehrssektor gefordert ist. Verkehrssystem und -infrastruktur müssen an die Veränderungen angepasst und so gestaltet werden, dass die Widerstandsfähigkeit erhöht, Störungen vermieden und Krisen bewältigt werden können. Dies ist mit technischen Mitteln allein nicht zu erreichen, sondern erfordert ein erweitertes Verständnis und eine integrierte Betrachtung, bei der Aspekte der Teilhabe, der Gestaltung und der Flächengerechtigkeit gezielt adressiert werden.

Mobilität klimaresilient und zu damit zukunftsfähig gestalten, bedeutet, die Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen in Hinblick auf Mobilität sicherzustellen, alle Formen der Mobilität einzubeziehen und miteinander zu vernetzen, städtebauliche Struktur, Freiraum und Nutzungsstruktur zu berücksichtigen sowie Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einzubeziehen. Unterstützt wird dies durch aktuelle Dynamiken, wie die verstärkte Schaffung von Stadtstrukturen entsprechend dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“/15-Min.-Stadt – im Bestand und in neuen Quartieren gleichermaßen. Hinzu kommt der Trend zu mehr Radmobilität sowie zu Multimodalität/Sharing-Kultur, insbesondere in der jüngeren Generation.

Vor dem Hintergrund, dass mehr als 20 % der Freiflächen in der Stadt vom Verkehr genutzt werden und versiegelt sind, legt insbesondere die Frage einer klimaresilienten Verkehrsinfrastruktur (grau) nahe, den öffentlichen Raum unter die Lupe zu nehmen und mit Klimaschutzfördernden Maßnahmen, wie Begrünung und Wasser (grün-blau) zu überlagern. Blau-Grün-Grau zusammendenken, heißt, die natürliche Umwelt gezielt in den Straßenraum zu integrieren und den urbanen Raum klimaresilienter zu gestalten, das Stadtklima zu verbessern sowie Aufenthalts- und Erholungsräume zu schaffen, indem die Aufenthalts- und die Verkehrsfunktion des öffentlichen Straßenraums gleichermaßen beachtet werden. Ziel ist es, Mobilität zu gewährleisten – auch mit weniger grauer Infrastruktur. Vorrangige Betrachtungsebene des Beitrags ist das Quartier.

Handlungsfelder

Teilhabe, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit

Das bedeutet, dass alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen (zur Gestaltung von öffentlichen Räumen, zu Städtebau und Nutzungsstrukturen, zur Bemessung von Verkehrssystemen und Verkehrsanlagen, zur Verkehrsinfrastruktur und zu

Mobilitätsangeboten) daraufhin überprüft werden, ob sie in Bezug auf die Chancengleichheit der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen hinderlich oder förderlich sind und dass die daraus resultierenden Bedarfe aktiv mitgedacht werden.

Die Bedarfe ergeben sich aus den Alltagsanforderungen und sind u. a. abhängig von sozialen Rollen und Zuständigkeiten in unserer Gesellschaft. Diese Rollen beinhalten Erwerbstätigkeit, Hausarbeit, Erziehungsarbeit, Versorgungs- und Betreuungsarbeit und stehen in enger Wechselwirkung mit der Familiensituation, z. B. Haushalt mit und ohne Kinder oder ältere, betreuungsbedürftige Familienangehörige. Deren Mobilität ist mit zu betrachten, und sie müssen als Zielgruppen bei der Frage der Chancengleichheit berücksichtigt werden. Dies ist umso wichtiger, als dass diese Gruppen nachweislich einen hohen Nahraumbezug haben, weil sich viele ihrer Ziele und Einrichtungen im Quartier befinden und sie sich auf dem Weg dorthin viel im öffentlichen (Straßen-)Raum aufhalten.

Integrative Gestaltung von Straßenräumen

Hier geht es darum, den Straßenraum und seine Verkehrsanlagen als integralen Bestandteil des öffentlichen Raums zu begreifen und städtebauliche Struktur, Randnutzungen und Freiräume im Gesamtkontext zu beplanen sowie die verschiedenen Funktionen (Verkehr, Aufenthalt, Begegnung) ausgewogen in Beziehung zu setzen und multifunktionale Nutzung zu ermöglichen. Insbesondere sind diejenigen zu unterstützen, die sich regelmäßig im öffentlichen Raum aufhalten, zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind und einen hohen Nahraumbezug haben. Es gilt auch, die hohe Bedeutung von Straßen und Plätzen für urbanes Leben wertzuschätzen. In diesem Sinn Räume hoher Qualität zu schaffen, bedeutet Erholungs- und Spielflächen, Ruhezonen, Beschattung/Bäume, unterstützt durch niedrige Geschwindigkeiten.

Das Gestaltungsspektrum ist breit und beinhaltet den gezielten Einsatz von klimafreundlichen Materialien in hellen

Farben, speziellen Pflastersteinen mit breiten Fugen oder durchlässigen Pflastersteinen, die Wasser in den Untergrund sickern lassen, sowie grünen Verkehrsinseln, die Regenwasser speichern und verdunsten. Bäume werden dabei nicht nur als Verschattungselemente, sondern auch zur gezielten Gliederung von Verkehrsflächen eingesetzt, z. B. in straßenbegleitenden Parkierungstreifen oder auf Parkplätzen, wo sie zur Reduzierung von Hitzeinseln beitragen. Die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen bietet eine effiziente Möglichkeit, den Straßenraum integrativ im Sinne von Klimaresilienz zu gestalten. Welche Elemente wo zum Einsatz kommen, hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie z. B. der Straßenkategorie (Hauptverkehrs- oder Quartiersstraße), der Art des Quartiers (Bestandsquartier oder neues Quartier), der Rahmenbedingungen des Untergrunds/Ver-sickerungsfähigkeit etc.

Flächengerechtigkeit

Das bedeutet, dass allen Verkehrsteilnehmenden ausreichend Platz zur Verfügung steht, um sich sicher und bedarfsgerecht bewegen zu können. Dies ist insbesondere in der gebauten Stadt eine Herausforderung. Während im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr durch die „harten Facts“ der Fahrzeugabmessungen die Flächenbedarfe einfach zu identifizieren sind und auch im Radverkehr zunehmend Breiten für separate Infrastruktur festgelegt werden, müssen sich Verkehrsteilnehmende zu Fuß vielfach mit Einschränkungen arrangieren, nicht nur, weil die Gehwege oftmals zu schmal sind, sondern zusätzlich vom ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden (Problem Gehwegparken). Hier besteht großer Handlungsbedarf. Auch die Frage der zulässigen Geschwin-

digkeit hat Einfluss auf die verkehrliche Infrastruktur. So kann bei Geschwindigkeiten von 30 km/h der Radverkehr verträglich mit dem Kfz-Verkehr auf gemeinsamer Fläche geführt werden. In verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) dürfen alle Flächen von allen gleichberechtigt genutzt werden.

Ein weiterer wesentlicher Faktor in Hinblick auf Flächen-gerechtigkeit ist die Frage des Flächenangebots für den ruhenden Kfz-Verkehr. Mobilität in Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr zukunftsfähig zu gestalten, bedeutet, ihm nicht nur auf Privatflächen, sondern gerade im öffentlichen Raum weniger Platz einzuräumen und das Angebot auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Dies ist gleichzeitig ein Beitrag zur Vermeidung von Hitzeinseln, die durch das Aufheizen der metallenen Fahrzeugoberflächen entstehen. Die Umverteilung von Flächen im Straßenraum leistet einen Beitrag für soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit gleichermaßen, insbesondere, wenn die durch die Reduzierung von Kfz-Infrastruktur gewonnenen Flächen gezielt für grün-blaue Infrastruktur genutzt werden.

Ausgewählte Instrumente

Verkehrsrechtliche Regelungen/Geschwindigkeiten

Geschwindigkeitsregelungen im Straßennetz haben einen wesentlichen Einfluss auf die Dimensionierung und die Gestaltung verkehrlicher Infrastruktur. Niedrige Geschwindigkeiten ermöglichen schmalere Fahrbahnen, weil im Begegnungsfall weniger Fläche benötigt wird. Sie verringern den Bremsweg und sorgen damit für mehr Sicherheit. Auch Energieverbrauch und Emissionen werden gesenkt. Das

Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr wird erleichtert, ebenso wie das Queren von Fahrbahnen für den Fußverkehr. Mit der Novellierung der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV) im Frühjahr 2025 wurden den Kommunen erweiterte Handlungsspielräume eröffnet, um das Verkehrsgeschehen nachhaltiger zu gestalten. Neben den klassischen Aspekten, wie der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, wurden Ziele des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung aufgenommen. Beispielsweise wird die Anordnung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen (HVS) erleichtert, insbesonde-

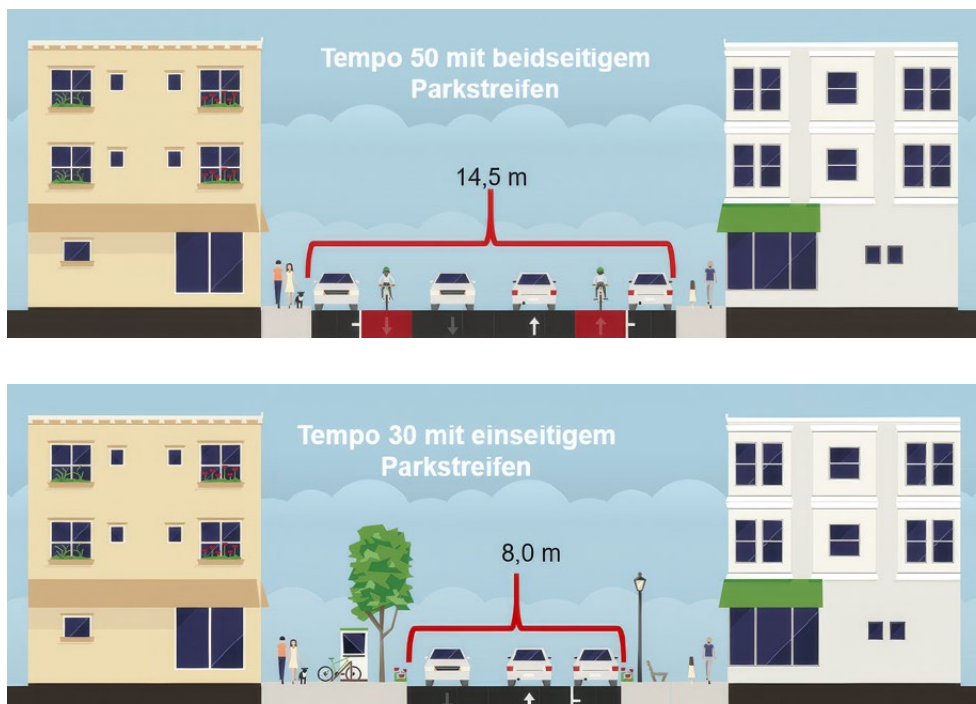


Abb. 1: Geschwindigkeitsregelungen und Flächenbedarfe (© eigene Grafik unter Verwendung von Streetmix)



re rund um schutzbedürftige Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten und Altenwohnheime. Wenn mehrere Einrichtungen in weniger als 500 m beieinanderliegen (zusammenhängende Bereiche), kann Tempo 30 in HVS auch über längere Strecken angeordnet werden. Gezielt eingesetzt, ist dies ein Gewinn für die Aufenthaltsqualität im Straßenraum, für mehr Flächengerechtigkeit und die Schaffung von Transformationspotenzialen von grauer zu grün-blauer Infrastruktur.

Bauleitplanung/Stellplatzverordnungen

Auch die Bauleitplanung ist ein geeignetes Instrument, um in der Frage der Straßenraumgestaltung die Weichen in Richtung „Grün-Blau statt Grau“ zu stellen. So wird im Bebauungsplan u. a. Art und Maß der baulichen Nutzung von Grundstücken sowie die Nutzung der von einer Bebauung freizuhaltenden Fläche, wie Grün- oder Versorgungsflächen, verbindlich festgelegt. Auch die Dimensionen und Zweckbestimmungen von Verkehrsflächen werden festgelegt, z. B. verkehrsberuhigte Bereiche. Der Bebauungsplan kann zudem genutzt werden, um den ruhenden Kfz-Verkehr durch verbindliche Festlegung von Umfang und Verortung von Parkierungsflächen (z. B. in Quartiersgaragen) zu reduzieren. Damit kann der Flächenverbrauch für verkehrliche Infrastruktur gesenkt und in Kombination mit der Festlegung von grüner Infrastruktur im Sinne der Klimaresilienz genutzt werden.

Ein weiteres wichtiges Instrument sind Stellplatzverordnungen, in denen festgelegt wird, ob und in welchem Maße Kfz-Stellplätze bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen errichtet werden müssen. In der Regel wird eine Mindestanzahl an herzustellenden Kfz-Stellplätzen (zunehmend auch Fahrradabstellplätze) vorgegeben, die in Abhängigkeit von den Nutzungen bestimmt werden. Vorgaben zum Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum sind darin nicht enthalten, allerdings werden – insbesondere in neuen Quartieren – Anteile in Bezug auf das Angebot auf Privatgrund angestrebt, die als Besuchendestellplätze gedacht sind. Diese Ansätze gering zu halten, ist im Sinne des Klimaschutzes essenziell, um der Versiegelung des öffentlichen Straßenraums entgegenzuwirken und die Potenziale für grün-blau Infrastruktur zu maximieren.

Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung ist das ordnungsrechtliche Instrument, das am effektivsten als Teil einer übergeordneten (gesamstädtischen) Strategie zur Lenkung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs eingesetzt wird. Durch Parkraummanagement kann die Gesamtmenge und Verfügbarkeit des Parkraums gesteuert werden, indem Limitierungen anhand von Zeit, Kosten, Fahrzeugart oder Nutzengruppen (Stichwort Anwohnerparken) erwirkt werden. Gleichzeitig kann Parkraummanagement die Verkehrssicherheit erhöhen, indem z. B. Gehwegparken unterbunden wird. Eine

Konzentration in Parkierungsanlagen/Quartiersgaragen reduziert den Flächenbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr und kann damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem z. B. die entfallenen Flächen begrünt werden. Insbesondere durch gebührenpflichtiges Parkraummanagement kann die Nachfrage nach Stellplätzen reduziert und der Flächenbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr gesenkt werden, was wiederum Potenziale für grün-blau Infrastruktur eröffnet. Der Einsatz von Parkraumbewirtschaftung als Instrument ist in Quartieren mit reduziertem Stellplatzschlüssel unverzichtbar.

Sharing-Angebote/Multimodalität

Multimodalität bedeutet, ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsoptionen bereitzustellen, die flächendeckend in geringer Entfernung und gut zugänglich zur Verfügung stehen. Damit wird die Unabhängigkeit von Kfz als Verkehrsmittel gezielt unterstützt, und es wird weniger Fläche für Verkehrsinfrastruktur benötigt. Untersuchungen des Bundesverbands Carsharing belegen, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug bis zu sechzehn private Fahrzeuge ersetzen kann und zur Abschaffung von bis zu elf privaten Fahrzeugen führt. Car-Sharing-Kunden fahren seltener mit dem Pkw als der Durchschnitt der Bevölkerung und verfügen häufiger über ein ÖPNV-Zeitticket. Gerade in Bestandsquartieren, wo der öffentliche Straßenraum vielfach zum Parken genutzt wird, ist dies ein Beitrag hin zu weniger grauer Infrastruktur, die dann sinnvollerweise mit grün-blauer Infrastruktur ersetzt wird. Die verschiedenen Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing, Serviceangebote) sind idealerweise an Mobilitätsstationen gebündelt, wobei die Platzierung in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen sinnvoll ist und der Umweltverbund als Ganzes (Fuß, Rad, ÖPNV) gefördert wird. Die Stationen sollten gut erkennbar positioniert und ausgeschildert werden.



Abb. 2: Mobilitätsstation Beispiel Offenburg (Foto: Gisela Stete)

Beispiele

Wiesbaden im Sempel – Bestandsquartier

Um den Herausforderungen des Klima- und sozioökonomischen Wandels nachhaltig zu begegnen, hat die Landeshauptstadt Wiesbaden Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung aufgestellt und fünf Experimentierräume ausgewählt. Das Ziel: Wiesbaden „gerechter“, „grüner“ und „produktiver“ zu machen. Ein Themenfeld dabei ist „Neue Mobilität“ mit dem Ziel, Quartiere autoarm zu entwickeln und eine klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen.

Im Experimentierraum „Im Sempel“, einer 70er-Jahre Wohnsiedlung mit ca. 800 WE, steht der Sanierungszyklus der Wohngebäude der kommunalen Wohnbaugesellschaft mit ca. 400 Wohnungen an. Zusätzlich sollen ca. 150 neue WE geschaffen werden. Aufgabe war es, ein integriertes Quartiersentwicklungskonzept (Städtebau, Freiraum, Verkehr) zu erarbeiten, mit dem die Ziele erreicht und das Quartier insbesondere in der Mobilität nachhaltig gestaltet werden können. Das Quartier ist derzeit hochgradig versiegelt, insbesondere durch Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr. Der Fokus lag auf der Nutzung der Parkierungsflächen für die bauliche Entwicklung bei gleichzeitiger Entsiegelung von Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum und Schaffung von grün-blauer Infrastruktur. Das Angebot an Kfz-Stellplätzen sollte auf ein Minimum reduziert und in einer multicodierten Quartiersgarage untergebracht werden.



Abb. 3: Neue zentrale Grünachse (Quelle: Drei Eins – Stadt, Freiraum, Architektur mit Prof. Dieterle)

Auf der Grundlage der Entwicklungsabsichten für das Quartier wurden zwei Szenarien entwickelt, bei denen die Spielräume der hessischen Bauordnung sowie der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden in Hinblick auf die Reduzierung von Pkw-Stellplätzen ausgelotet wurden.

Das Szenario „Mobilität neu denken“ wurde im Sinne von „Push-and-Pull“ weiterentwickelt, und für unterschiedliche Handlungsfelder wurden konkrete Maßnahmen aufgezeigt (baulich, organisatorisch, rechtlich, serviceorientiert, kommunikativ), wie das Quartier langfristig autoarm gestaltet, der Umweltverbund gestärkt und die Abhängigkeit von der Kfz-Nutzung abgebaut werden kann: Aufgabe von Stellplätzen, Ausweisung von Mobilitätsstationen mit diversen Sharing-Angeboten, Geschwindigkeitsreduzierungen, erweiterte Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und ein konsequentes Parkraummanagement.

Hinsichtlich des Zusammenspiels von grau-grün-blauer Infrastruktur wurde für das Quartier ein Wegenetz entwickelt, das die Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr entlang von neuen Grünräumen und Straßen führt, die konsequent vom ruhenden Kfz-Verkehr befreit und mit klimafreundlicher Infrastruktur ausgestattet werden. Langfristig soll auch die Haupteinfahrtsstraße „Im Sempel“ umgestaltet und die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität reduziert werden.



Abb. 4: Umgestaltung Straßenraum: Entsiegelung und Neuverteilung der Flächen (Quelle: Drei Eins – Stadt, Freiraum, Architektur mit Prof. Dieterle)

Darmstadt Lincoln-Siedlung – Transformationsquartier

Die Lincoln-Siedlung liegt am südlichen Rand der Kernstadt in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. In der ehemaligen Wohnsiedlung der Amerikaner soll in 2000 WE Wohnraum für bis zu 5000 Menschen entstehen und das Quartier als multifunktionales Quartier entwickelt werden. Eine integrierte Rahmenplanung war Grundlage für die Quartiersentwicklung. Das städtebauliche Konzept, die Nutzungsstruktur, der Freiraum und das Mobilitätskonzept wurden dabei konsequent aufeinander abgestimmt. Die Quartiersentwicklung orientierte sich an bestehenden Strukturen des Quartiers. Damit konnte der großzügige Freiraum weitgehend erhalten und mit einer klimaresilienten Verkehrsstruktur überlagert werden. Beispielsweise wurden die Erschließungsstraßen konsequent mit grün-blauer Infrastruktur in Form von Rigolen ausgestattet und die Flächen zugunsten der Seitenräume neu verteilt. Die anfangs



geplanten beidseitigen fahrbahnparallelen Parkierungsstreifen wurden auf ein einseitiges Angebot reduziert. Das dichteste Netz erhält der nichtmotorisierte Fuß- und Radverkehr, der die grüne Quartiersmitte aus allen Richtungen erschließt und von hier an die Umgebung anschließt.



Abb. 5: Erschließungsstraße in der Lincoln-Siedlung (Foto: Gisela Stete)

Die Rahmenbedingungen in Lincoln (Lage, Versorgung, Freizeitangebote, Einbindung in Verkehrsstrukturen) sind günstig für eine dauerhaft stadtverträgliche Mobilitätsentwicklung. Eine neue Straßenbahnhaltstelle sowie diverse Sharing-Angebote im Quartier stärken den Umweltverbund und begünstigen eine vom Kfz unabhängige Mobilität. Das Angebot an privaten Kfz-Stellplätzen wurde auf maximal 0,65 P/WE begrenzt, von denen 0,15 P/WE auf den Baugrundstücken – vorrangig reserviert für mobilitätseingeschränkte Personen und Pool-Fahrzeuge – und 0,5 P/WE in Parkieranlagen (TG und QG) untergebracht sind. Das Stellplatzangebot für die Nichtwohnnutzung wurde um 30 % reduziert. Die Garagen sind ins Wegenetz integriert, denn die Wege zwischen den Garagen und den Wohnungen beleben den öffentlichen Raum, was dessen Aufenthaltsfunktion stärkt. Stellplätze für Besuchende (10 % der Stellplätze für Wohnnutzung) sind einseitig entlang der Erschließungsstraßen ausgewiesen und mit Bäumen gegliedert. Das gesamte Stellplatzangebot ist bewirtschaftet.

Der vom ruhenden Kfz-Verkehr weitestgehend entlastete Straßenraum bietet – in Verbindung mit der Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und einer konsequenten Grüngestaltung – eine hohe Aufenthaltsqualität, die nachweislich von der Bevölkerung genutzt wird. Eine Besonderheit ist die Entkopplung von Wohnen und Parken, das heißt, nur wer einen Stellplatz benötigt, muss Miete zahlen. Für die Stellplatzvergabe ist das Mobilitätsmanagement zuständig, sie erfolgt anhand sozialer Kriterien. Das Mobilitätsmanagement hat einen festen Standort im Quartier und bietet Beratung rund ums Thema Mobilität in der Mobilitätszentrale.



Abb. 6: Straßenraumnutzung in der Lincoln-Siedlung (Foto: Gisela Stete)

Freiburg-Dietenbach – neues Quartier

In Freiburg soll ein neuer Stadtteil für ca. 15.000 Menschen entstehen, dessen Entwicklung sich an den Zielen der Nachhaltigkeit orientiert. Hierfür wurde – auf der Grundlage der Ergebnisse eines städtebaulichen Wettbewerbs – eine integrierte Rahmenplanung erarbeitet, in der das Zusammendenken von grau-grün-blau in Verbindung mit der Sicherung der Chancengleichheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen konsequent umgesetzt wurde. So wurde der aktiven Mobilität sowie dem Fuß- und Radverkehr Vorrang einräumt und mit entsprechenden Maßnahmen unterlegt: dichteste Wegenetze, großzügige Aufenthalts- und Bewegungsflächen, sichere Querungsangebote, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßennetzes etc. Dies kommt insbesondere den Bevölkerungsgruppen zugute, die sich tagsüber regelmäßig im Quartier aufhalten, wie Kinder und ältere Menschen.

Die beiden großen Grünräume Dietenbachau und Käserbachau gliedern den Stadtteil in drei Bereiche. Die Erschließung zwischen diesen Bereichen erfolgt vorrangig mit dem Rad oder zu Fuß durch attraktiv gestaltete Frei- und Stadträume, wo auch Wasser eine hohe Bedeutung hat. Die Ausrichtung des Fuß- und Radverkehrsnetzes orientiert sich dabei an den wichtigen Alltags- und Freizeitzielen im Quartier (Kitas, Schulen, Nahversorgung, Sportstätten, Freizeitangebote etc.) in Verbindung mit den Grünräumen und Grünachsen. Wichtige Bestandteile des Fußverkehrsnetzes sind die Promenaden entlang der beiden Grünräume Dietenbachau und Käserbachau. Während die beiden südlichen Promenaden für den Radverkehr freigegeben sind, sind die nördlichen „Sonnenseiten“ dem Fußverkehr vorbehalten. Sitzmöglichkeiten ergänzen die Infrastruktur entlang der Wege in kurzen Abständen. Der ÖPNV – u. a. eine neue Straßenbahnlinie – erschließt das Quartier flächendeckend, multimodale Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing) werden im gesamten Stadtteil ergänzend zum regulären Mobilitäts- und Infrastrukturangebot bereitgestellt.

Das entwickelte Straßennetz sichert eine effiziente Erschließung für den motorisierten Verkehr auf kurzen Wegen und besteht aus drei hierarchisch gegliederten Ebenen. Die Straßenräume sind so gestaltet, dass aus der Kombination der angeordneten verkehrsrechtlichen Regelungen, der Flächenaufteilung und der Grünstruktur des Straßenraums die Hierarchie und damit die Bedeutung eindeutig ablesbar sind, z. B. durch die Wahl der Baumart. Dies erleichtert die Orientierung im Netz für die Verkehrsteilnehmenden, trägt zur Identitätsbildung bei, gleichzeitig kann so das Verkehrsverhalten gesteuert werden. Aus der Gestaltung des Straßenraums lässt sich z. B. ablesen, welche Höchstgeschwindigkeit zulässig ist, welche Verkehrsmodi bevorzugen sind, ob es sich um einen Verkehrsraum mit Aufenthaltsvorrang oder um einen öffentlichen Raum mit verkehrlichen Funktionen handelt. Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum ist dabei auf ein Minimum reduziert und für Mobilitätseingeschränkte/Behindertenstellplätze und für Sharing-Fahrzeuge vorbehalten. Der Stellplatzschlüssel für Wohnnutzungen ist auf 0,5 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt, die in zwölf Quartiersgaragen untergebracht werden. Davon sind 10 % für öffentliche Besucherstellplätze herzustellen. Auch Nichtwohnnutzungen sind stellplatzreduziert. Demgegenüber wurde die herzustellende Anzahl der Fahrradabstellplätze deutlich angehoben. Auch hier gilt, dass der Weg zwischen den Garagen und den Wohnungen den öffentlichen Raum beleben, der entsprechend attraktiv zu gestalten ist (Grün, Beleuchtung, Verweilelemente etc.).



Abb. 7: Neues Stadtquartier Freiburg-Dietenbach (Quelle: Rahmenplan Dietenbach/K9 Architekten)

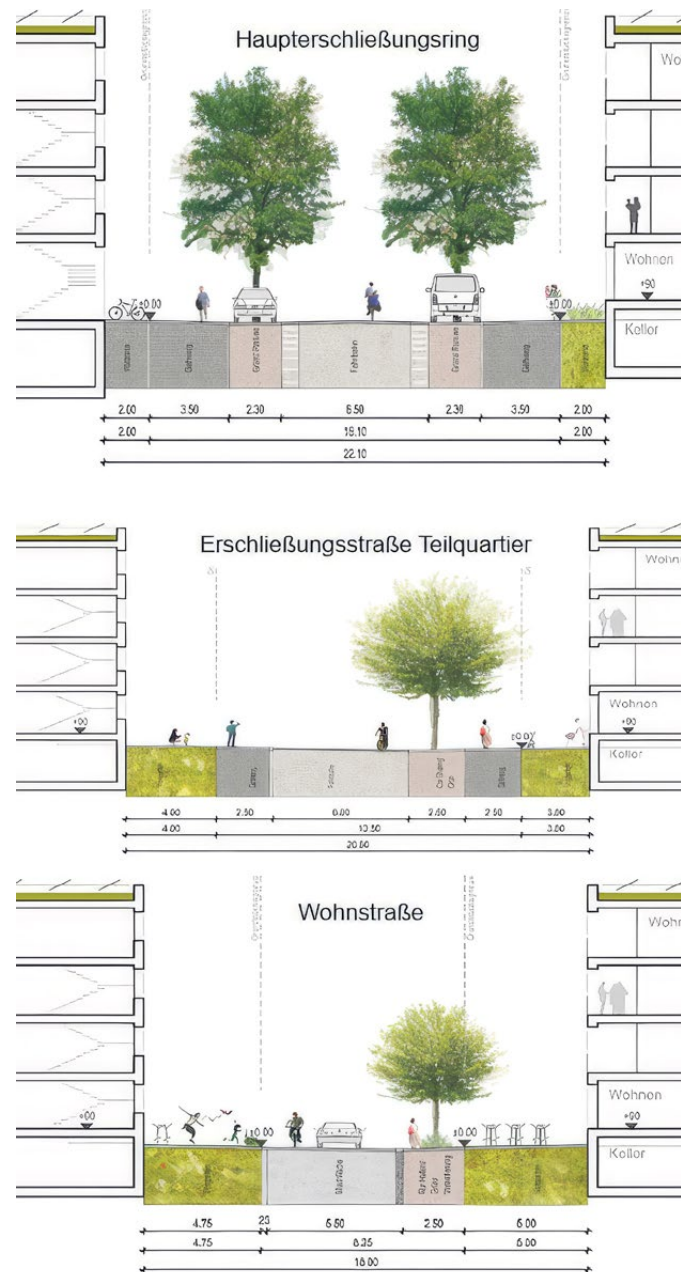


Abb. 8: Differenzierte Gestaltung nach Straßenhierarchie (Quelle Rahmenplan Dietenbach/Büro Latz)



Gisela Stete

freie Verkehrsplanerin, Gründerin von StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung; seit Mai 2025 Teil der Inovaplan GmbH, Darmstadt

Weitere Informationen:

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/wohnen-bauen/staedtebauliche-projekte/informationen-zum-projekt-im-sammel>

<https://www.quartiermobil-darmstadt.de/>

<https://www.freiburg.de/pb/495838.html>



Siegfried Dittrich

Schöne blau-grüne Welt!

Kritische Anmerkungen zu Einsatzbereichen und Einsatzgrenzen von blau-grünen Maßnahmen im Straßenraum

Angesichts der Erfordernisse für den Klimaschutz und insbesondere zur Klimaanpassung wird seit einigen Jahren zunehmend eine entsprechende (Um-)Gestaltung des Straßenraums gefordert, bekannt unter dem Oberbegriff „Blau-Grüne Straßen“. Inzwischen sind dazugehörige Maßnahmen in vielen Konzepten enthalten bzw. erste Projekte bereits umgesetzt. Aber was ist wo sinnvoll – unter Beachtung von Kosten, Pflege- und Unterhaltung, Aufwand und Wirkung? Aus den Erfahrungen der Praxis sollen hier einige Anmerkungen und Hinweise gegeben werden.

Inzwischen gibt es bereits sehr viele konzeptionelle Vorschläge (siehe u. a. Becker 2025) sowie bereits umgesetzte Beispiele (siehe u. a. Holz 2025; Wiener Stadtgärten 2023; Stadt Karlsruhe 2025). Aber nicht alles ist überall sinnvoll und machbar! Deshalb sollten Vorschläge und Projekte unter folgenden Kriterien kritisch betrachtet werden:

- was ist unter dem Gesichtspunkt von Aufwand und Ertrag finanzierbar?
- Was ist aus Kostengründen nicht nur in einzelnen Pilotprojekten, sondern flächenhaft im ganzen Quartier umsetzbar?
- Sind die Vorschläge geeignet für eine einfache Umsetzbarkeit sowie praxistauglich?

In der 2023 erschienenen „COOLing-Fibel“ der Wiener Stadtgärten werden Praxisbeispiele symbolhaft mit vier Stufen anhand folgender Kriterien bewertet (siehe Wiener Stadtgärten 2023):

- Errichtungskosten
- Erhaltungsaufwand
- Wasserverbrauch
- Coolingeffekt
- Spielwert.

Damit ist zumindest eine Einschätzung möglich, welche Maßnahmen wo wie wirken.

Wirkungszusammenhänge – was sind Effekte für eine wirksame Klimaanpassung?

Es ist unstrittig, dass Maßnahmen der blau-grünen Infrastruktur die Aufenthaltsqualität meist wesentlich verbessern. Es ist auch unstrittig, dass es einen großen Unterschied macht, ob man einen völlig versiegelten Straßenraum ohne oder mit Bäumen und Pflanzen sowie unversiegelten Flächen hat. Aber wie groß ist ihr Anteil an einer wirksamen Klimaanpassung bzw. welche Maßnahmen sind am effektivsten? Einbauten und insbesondere großkronige Bäume tragen wesentlich zur Beschattung und Kühlung des Straßenraums bei. Man nimmt an, dass der Temperaturunterschied unter Bäumen im Vergleich zur offenen Umgebung bis zu 6 °C beträgt (vgl. „Natur im Garten“ 2021, S. 2). Außerdem findet durch die Verdunstung der Blattflächen der Pflanzen eine Kühlung statt, was zu einem kühleren Mikroklima führt. Dies ist sehr wirksam und optimal bei stabiler Windstille, also einer austauscharmen Wetterlage. Ein zügiger Windfluss nivelliert allerdings diese Effekte, großräumige Wirkungen sind dann viel entscheidender. Es ist dann abzuschätzen, welcher Aufwand für kleinteilige Maßnahmen für die verbleibenden windstillen Hitzetage vertretbar ist. Dies ist sicher regionsspezifisch unterschiedlich. Hier sind entsprechende Klimadaten, z. B. aus Hitzeaktionsplänen, wichtig.



Abb. 1: Südlicher Bahnhofsvorplatz Karlsruhe mit Rasenfugen (Fotos: Siegfried Dittrich)

Errichtungskosten

Die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes Süd in Karlsruhe „Schwammdrunter“ bekam 2025 eine Auszeichnung beim Deutschen Landschaftsarchitekturpreis in der Kategorie Klimaschutz/Klimaanpassung (Stadt Karlsruhe 2025). Bei der Aufwertung des südlichen Eingangs zum Hauptbahnhof Karlsruhe, einem ehemaligen völlig asphaltierten Kfz-Parkplatz, wurde ein neuer Identifikationsort mit zwei Baumhainen und weiteren Ausstattungselementen geschaffen, der teilweise von einer Tiefgarage unterbaut ist. Hierbei wurde das „Schwammstadtprinzip“ angewandt, indem das Oberflächenwasser über 3 cm breite Rasenfugen im Plattenbelag den 25 „Klimabäumen“ zugeführt wird (s. Abb. 1). Zusätzlich wird bei Bedarf den Bäumen Frischwasser über automatisierte Bewässerung zugeführt. Deshalb wurde im Untergrund ein aufwendiges System aus Teilsickerrohren, Bewässerungs- und Belüftungsleitungen, Notüberlauf, Messfühler und integrierte Revisionsschächte zur Wartung und zum Monitoring installiert. Die durch Tausalz belasteten Verkehrswege und -flächen in der Platzfläche werden gesondert über die Kanalisation entwässert.

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Fuß- und Radverkehrs wurden zehn Langbänke, 75 Radbügel, 13 Lichtstelen und ein Wasserspiel mit einem Fontänenfeld aus 30 Düsen eingebaut. Dies alles hat natürlich seinen Preis. Die Planungs- und Baukosten für den Umbau der etwa 4600 m² großen Fläche beliefen sich auf fast 4 Mio. Euro. Damit ergibt sich ein Quadratmeterpreis von über 800 Euro pro m², was die sonst üblichen Quadratmeterpreise beim Umbau im Straßenraum um ein Vielfaches übertrifft. Dies ist einerseits natürlich dem Bahnhofsvorplatz als wichtigem und besonderem Ort geschuldet, andererseits ist es für das Tiefbauamt Karlsruhe ein Pilotprojekt, um Erfahrungen mit blau-grüner Infrastruktur zu sammeln und Erkenntnisse zu gewinnen, was in Zukunft flächenhaft im Stadtgebiet sinnvoll umgesetzt werden kann. Ein ähnlicher Aufwand in normalen Straßenräumen ist für das Tiefbauamt nicht realistisch. Beim Gartenbauamt Karlsruhe läuft derzeit noch ein Projekt zum Monitoring der blau-grünen Infrastruktur des Platzes.

Elemente nach dem „Schwammstadtprinzip“ lassen sich in Neubaugebieten einfacher einbauen als in Bestandsgebieten wegen des dort meist umfangreich vorhandenen Leitungsbestands. So wurden bei dem Umbau der Thaliastraße in Wien (siehe unten) Schwammstadtelemente auch nur punktuell, an einigen Wasserspielen umgesetzt (s. Abb. 2). Eine vollständige Umsetzung auf der gesamten Strecke wäre viel zu kostspielig gewesen. Je nach Standort erfordert es unterschiedliche Konzepte, sei es bei Maßnahmen nach dem Schwammstadtprinzip oder bei normalen Baumscheiben. Es ist inzwischen allgemeine Erkenntnis, dass Baumstandorte einen größeren, entsprechend gesi-

cherten Wurzelraum brauchen. Falls Baumscheiben zum Beispiel in Fußgängerzonen angelegt werden, die aber auch von Kfz oder Lkw zur Belieferung befahren werden können, muss dieser Wurzelraum gegen Verdichtung geschützt werden, was zum Beispiel durch ein aufwendiges Gittersystem gewährleistet werden kann. Wenn man dazu die Errichtungskosten betrachtet, zeigt sich oft, dass die eigentlichen Kosten für den Baum nur 5 % ausmachen, die Kosten für das Gittersystem aber zwei Drittel der Kosten! Es ist also zu entscheiden, ob es eventuell nicht kostengünstigere Maßnahmen gibt, eine Sicherung der Baumscheibe zu erreichen.



Abb. 2: Schwammstadtelement mit Wasserspiel in der Thaliastraße/Wien

Unterhaltungskosten und Pflegeaufwand

Im ehemaligen Tiefbauamt und jetzigen Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte in Berlin wurde in den späten neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts und in den 2000er Jahren auf Pflanztröge und ähnliche Elemente weitgehend verzichtet bzw. wurden sie abgebaut, weil sich die Grünunterhaltung des Bezirks nicht mehr in der Lage sah, dort für eine auskömmliche Pflege und Unterhaltung zu sorgen. Im Straßenentwurf wurde auch darauf geachtet, nicht zu kleinteilige Grünflächen und zu schmale Grünstreifen zu bauen, weil der Bewässerungs- und Pflegeaufwand zu hoch ist sowie die Gefahr von Vermüllung und Verwahrlosung besteht.

In Wien wurden in den letzten Jahren unter dem Motto „Raus aus dem Asphalt“ sowohl im Nebenstraßennetz als auch in Hauptverkehrsstraßen, wie der Thaliastraße, flächendeckend Begrünungsmaßnahmen mittels Baumpflanzungen und Staudenbeeten durchgeführt (vgl. Stadt Wien/ Stadtplanung 2026). So wurden zum Beispiel im 7. und 8. Bezirk (Neubau und Josefsstadt) viele Straßenräume als „klimafitte Straßen“ aufgewertet bzw. umgebaut, kombiniert mit Fahrradrouten, Fußgängerbereichen und Verkehrsberuhigung bei Schulen (s. Abb. 3).



Die Thaliastraße ist eine sehr belebte Geschäftsstraße mit vielen Geschäften und Gastronomie, mit Straßenbahn- und Kfz-Verkehr. Sie ist die Hauptstraße des 16. Bezirks Ottakring. Trotz der Verkehrsbelastung und des hohen Nutzungsdrucks gelang es, durch den Umbau unter dem Motto „Klimaboulevard“ und vielen Begrünungsmaßnahmen die Aufenthaltsqualität sichtbar zu steigern (s. Abb. 4). Auf der fast 3 km langen Strecke wurden seit 2021 in drei Bauabschnitten 240 neue Bäume angepflanzt, 360 neue Sitzplätze geschaffen, eine Vielzahl von Staudenbeeten angelegt sowie 41 Nebelstelen und einige Wasserspiele installiert. Durch die Verbreiterung der Gehwege auf 6 m bis an die Straßenbahngleise konnte der Platz u. a. für diese Bäume und Beete sowie Aufenthaltsflächen gewonnen werden (siehe Stadt Wien/Ottakring 2026).



Abb. 3: Staudenbeet in der Pfeilgasse/Wien



Abb. 4: Thaliastraße in Wien: Bereich vor dem Familienbad Hofferplatz

Die flächenhafte Schaffung dieser vielen neuen Bäume und Staudenbeete in vielen Straßen Wiens ist unter dem Gesichtspunkt der Grünunterhaltung und des Pflegeaufwands nur machbar, indem bei allen Beeten und Baumscheiben ein automatisiertes Bewässerungssystem in Form von per-

forierten Tropfschläuchen eingebaut wird sowie klimaangepasste Baum- und Pflanzenarten verwendet werden. Die Wiener Stadtgärten haben eine Liste von klimaangepassten Baumarten zusammengestellt, die sich durch Widerstandsfähigkeit gegen Hitzestress auszeichnen, sowie trockenheitsverträgliche und schädlingsresistente Stauden-Gräser-Mischungen erprobt. Derzeit werden acht verschiedene Stauden-Gräser-Mischungen verwendet (siehe Stadt Wien/Wiener Stadtgärten 2026).

Um den Pflegeaufwand zu reduzieren, werden die Stauden üblicherweise auf reinen Kies- und Schotterflächen gepflanzt. Einmal im Jahr müssen die Pflanzen abgemäht werden. Auch die automatisierten bzw. künstlichen Bewässerungssysteme erfordern noch einen gewissen Unterhaltungsaufwand, wenn auch einen reduzierten. Oft werden dazu Wartungsverträge mit Firmen abgeschlossen. Dies trifft oft auch auf die technischen Einbauten im Straßenraum, wie die Nebelstelen zu, bei denen es in den Grünanlagen und -bereichen oft keine Expertise gibt.

Was ist wo sinnvoll? Unterschiedliche Bereiche und Standorte

Wie die oben genannten Beispiele zeigen, erfordern unterschiedliche Standorte unterschiedliche Lösungen. Es kann nach den folgenden Gebietscharakteristiken bzw. Straßenkategorien unterschieden werden:

- Neubaugebiete
- grundhafter Straßenausbau
- Bestandsgebiete
- Hauptstraßen
- Neben- und Quartiersstraßen
- historische Altstadt- und Denkmalschutzbereiche
- Innenstadt versus Peripherie.

Während man in Neubaugebieten von Anfang an freier entsprechende blau-grüne Maßnahmen einplanen kann, ist dies in Bestandsgebieten wegen vorhandener Begrenzungen und des meist umfangreichen Leitungsbestands umso schwieriger. An Hauptverkehrsstraßen ist dem Eintrag giftiger Stoffe mehr Beachtung zu schenken als in Nebenstraßen. Außerdem ist dort der Konkurrenzdruck durch vielfältige Nutzungen größer. Wenn man Renderings von blau-grünen Infrastrukturen betrachtet, hat man manchmal das Gefühl, man ist „im Dschungel“. Gerade in denkmalgeschützten Bereichen ist es eben manchmal auch angebracht, auf Begrünungsmaßnahmen zu verzichten. Die Stadt lebt doch von unterschiedlichen Gebietscharakteren und Straßenräumen. Das zeigt auch die Diskussion um die Sanierung des Gendarmenmarkts in Berlin-Mitte. Obwohl es ja sinnvoll ist, die Sicht auf das Konzerthaus, den Französischen und den Deutschen Dom zu erhalten, zudem die-

se Fläche auch für Konzerte und Märkte genutzt wird, der Baumbestand um die freie Fläche erhalten und gesichert sowie die Platzfläche selbst nach dem Schwammstadtprinzip umgebaut wurde, gab es einen Sturm der Entrüstung über fehlende Bäume.

In dem Regelwerk Straßenraumgestaltung für die Friedrichsstadt wurden zwar auch Multifunktionsstreifen mit Staudenpflanzungen im bestehenden Straßenraum vorgeschlagen, jedoch gemäß der historischen Straßenaufteilung: „Neue Nutzungsanforderungen mit Blick auf Mobilität, Aufenthalt und Klimaanpassung erfordern einen neuen Umgang mit den beschränkt zur Verfügung stehenden Flächen im öffentlichen Straßenraum. Die grundsätzliche Straßenraumgliederung mit beidseitigem Gehweg und einer mit Hochborde abgegrenzten Fahrbahn bleibt weiterhin konstituierend, ebenso wie die Gestaltung der Nebenanlagen mit der klassischen Gliederung der Gehwege in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen 2025, S. 22). Es wird damit Rücksicht genommen auf historische Straßenaufteilungen und den Grundsatz, dass der Straßenraum mit der Aufteilung nach Fahrbahn und Gehwegen selbsterklärend sein muss.

Integrierte Betrachtung von blau-grün-grau – nachhaltige Verkehrskonzepte

Wie aus den oben aufgeführten Beispielen hervorgeht, genügt es aus Klimaschutzgründen nicht, nur blau-grüne Maßnahmen im Straßenraum umzusetzen, sondern es müssen gleichzeitig auch die Bedingungen für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, insbesondere den Fuß- und Radverkehr, verbessert werden.¹ Wie in den Wiener Beispielen ersichtlich, wurden die Umgestaltungen auch immer mit Maßnahmen des Parkraummanagements flankiert (s. Abb. 5).



Abb. 5: Pfeilgasse in Wien mit Parkraummanagement

In dem durch den „Baumentscheid“ bekannt gewordenen Klimaanpassungsgesetz des Landes Berlins wird im § 6 (4) festgelegt, dass die Pflanzungen und Baumscheiben möglichst im Unterstreifen der Gehwege erfolgen sollen, bei gleichzeitiger Berücksichtigung der erforderlichen Breiten für den Fuß- und Radverkehr (Senatsverwaltung für Justiz 2025). Dahinter steht die Sorge, dass möglichst keine Kfz-Stellplätze im Straßenraum entfallen sollen. Jeder, der sich etwas mit Straßenentwurf und den realen Bedingungen vor Ort auskennt, sieht dies als völlig unrealistisch an. Viele der in den letzten Jahren erfolgten Baumpflanzungen konnten nur umgesetzt werden, indem Parkplätze entfielen und der bisherige Fahrbahnbereich zur Installation von Baumscheiben genutzt wurde.

Fazit

Ein klimaangepasster Straßenentwurf ist nur sinnvoll in Kombination mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Damit wird nicht nur ein Beitrag für die Klimaanpassung geleistet, sondern auch für den Klimaschutz, indem CO₂-arme Verkehrsmittel gefördert werden. Entscheidend und wichtig für die Klimaanpassung im Straßenraum sind folgende Punkte:

- eine am Klimawandel orientierte Baumartenauswahl
- diesen Bäumen unter der Erde den entsprechenden Wurzelraum zu geben
- und klimaangepasste, resistente Saatgutmischungen zu verwenden.

Welche weiteren standortangepassten Elemente der blau-grünen Infrastruktur auch unter dem Gesichtspunkt von Aufwand und Ertrag sinnvoll sind, müssen Evaluierungen nach mehreren Jahren erweisen.



Siegfried Dittrich

Dipl.-Ing. SRL, Sprecher des Arbeitskreises Straßenraum in der SRL, vorher 25 Jahre Gruppenleiter im Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte von Berlin

Quellen:

- Becker, Carlo W. (2025): Klimaresistente Schwammstädte umsetzen: Ziele, Instrumente und integrierte räumliche Planung! Vortrag und Präsentation am 28. März 2025 auf dem 25. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress in Karlsruhe.
- Holz, Christine (2025): COOL: Die Stadt Wien wird klimafit! In: Neue Landschaft, Heft 01/2025, S. 30.
- „Natur im Garten“ GmbH (Hrsg.) (2021): Grüne Beschattung, Beispiele, Bauweisen und Systeme; Infoblatt im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts „Klimagrün – Anpassung der Grünen Infrastruktur an den Klimawandel“.

¹ Siehe dazu auch den Beitrag von Gisela Stete in diesem Heft.



Till Jenssen

Wärmewende in den Städten – Chance für die Stadtentwicklung?

Der Umbau der Wärmeversorgung ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben der deutschen Energie- und Klimapolitik. Während die Stromerzeugung seit Jahren im Zentrum öffentlicher Debatten steht und die erneuerbaren Energien hier bereits mehr als die Hälfte des Verbrauchs decken, hat der Wärmesektor einen erheblichen Nachholbedarf. Denn Wärme macht insgesamt mehr als die Hälfte des deutschen Endenergieverbrauchs aus, wird aber nur zu einem Anteil von 18 % regenerativ bereitgestellt. Zudem liegt die Sanierungsquote mit einem Wert von unter 1 % auf einem niedrigen Niveau. Dabei ist spätestens seit dem Energiepreisschock im Zuge des Ukrainekriegs unübersehbar, dass die Umsetzung der Wärmewende nicht nur klimapolitisch notwendig, sondern auch energie- und sicherheitspolitisch dringlich ist. Für die stockende Entwicklung gibt es freilich Gründe: Die Wärmewende ist kapitalintensiv, ortsspezifisch und akzeptanzsensitiv gleichzeitig. Zudem müssen für passende Lösungen immer verschiedene Akteure zusammengebracht werden.

Wärmewende – Königsdisziplin der Energiewende

Trotzdem hat sich in den letzten Jahren etwas getan. Mit dem Wärmeplanungsgesetz von 2023 haben sich viele Städte aufgemacht um einen gesamtstädtischen Weg für eine klimaneutrale, resiliente und sichere Wärmeversorgung zu erarbeiten. Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern müssen ihre Wärmeplanung bis Mitte 2026 vorlegen, kleinere Städte und Gemeinden haben bis 2028 Zeit. Bei der parallel stattfindenden Umsetzung zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Neubau und Bestand (vgl. Abb. 1). Im Neubau hat die Wärmepumpe als dezentrale Versorgungstechnologie ihren Anteil in der letzten Dekade von 31 % auf 69 % im Jahr 2025 mehr als verdoppelt (Destatis). Im Bestand dominieren weiterhin die Energieträger Erdgas und Erdöl.

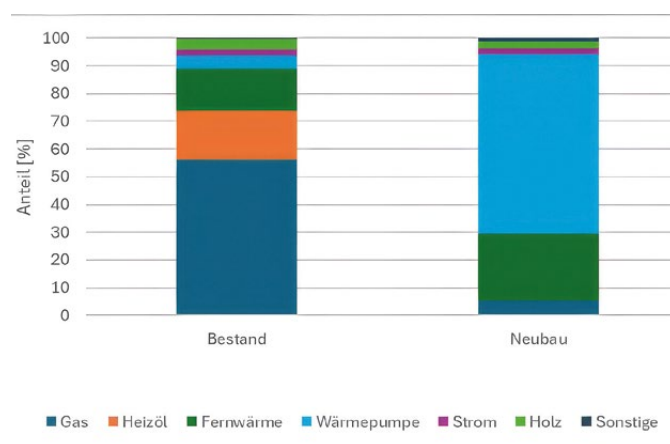


Abb. 1: Beheizstruktur in Bestand und Neubau 2024 (Datenquelle: BDEW)

Deutschland steht insofern vor einem langen Weg, bis der Umbau hin zu einer klimaneutralen Energieinfrastruktur

abgeschlossen ist: Millionen Wärmepumpen müssen installiert werden und benötigen ein gleichermaßen stabiles wie intelligentes Stromnetz. Die bestehenden Wärmenetze müssen erweitert und dekarbonisiert, neue Wärmenetze errichtet werden. Die Gasnetze müssen transformiert, stillgelegt oder gar zurückgebaut werden. Die Investitionen hierfür liegen in Milliardenhöhe. Eine Prognos-Studie von 2024 beziffert allein die Höhe der notwendigen Investitionen für den Aus- und Umbau der Fernwärme bis 2030 auf rund 43,5 Milliarden Euro (vgl. Prognos 2024). Klar ist allerdings: Sowohl der Umbau der Wärmeversorgung als auch sein Ausbleiben, werden große finanzielle Auswirkungen mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund stellt sich vor allem die Frage, wie eine klimaneutrale Wärmeversorgung langfristig finanziert und wirtschaftlich ausgestaltet werden kann. Der Rat für Nachhaltige Entwicklung bringt dies in seinen Empfehlungen auf den Punkt: „Die zentrale Herausforderung der Wärmewende ist dabei nicht das grundsätzliche Vorhandensein angepasster technologischer Lösungen. [...] Die zentralen Fragen der Wärmewende betreffen vielmehr die Finanzierung der modernisierten, dekarbonisierten Wärmeversorgung (Investitionen) und die Höhe der zukünftigen Betriebskosten, die von allen Nutzer*innen [...] zu tragen sind“ (RNE 2026, S. 1).

Planvolle Vorbereitung der Wärmewende

Die Wärmeplanung ist als strategisches Instrument konzipiert und ruft selbst keine eigenen Verpflichtungen hervor. Wo entstehen neue Wärmebedarfe? Wo sind die geeigneten Orte für neue Erzeugungsanlagen und Netze? Wie können die Bürgerinnen und Bürger in die Transformation einbezogen werden? Die kommunale Wärmeplanung bedarf einer engen, interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Energie-, Verkehrs-, Freiraum- und Stadtentwicklungsplanung und kann dadurch ein Bindeglied zwischen der energeti-

schen Transformation des Gebäudebestands und der städtebaulichen Zukunft werden.

Wesentliches Resultat der Wärmeplanung ist die Einteilung des Plangebiets in voraussichtliche Wärmeversorgungsgebiete für Wärmenetze, Wasserstoffversorgung oder eine dezentrale Versorgung. Gerade bei dieser Frage war die Emotionalität nach der Verabschiedung des als Heizungsgesetzes bekannt gewordenen Gebäudeenergiegesetzes lange sehr hoch. Die Bürgerinnen und Bürger, die Gebäudeeigentümer, das Gewerbe, die Industrie sowie die Unternehmen und das Handwerk – alle wollen wissen, wo eine leitungsgebundene Wärmeversorgung zum Einsatz kommt und wo von individuellen Lösungen ausgegangen werden muss. Die Städte haben vor diesem Hintergrund viel kommunikative Aufbauarbeit betrieben.

Mittlerweile haben bereits 11 % aller Kommunen die Wärmeplanungen abgeschlossen, und weitere 42 % befinden sich im Aufstellungsprozess. Von den großen Großstädten über 100.000 Einwohner haben bei der Wärmeplanung bereits 48 % die Ziellinie erreicht (Kompetenzzentrum Wärmewende).

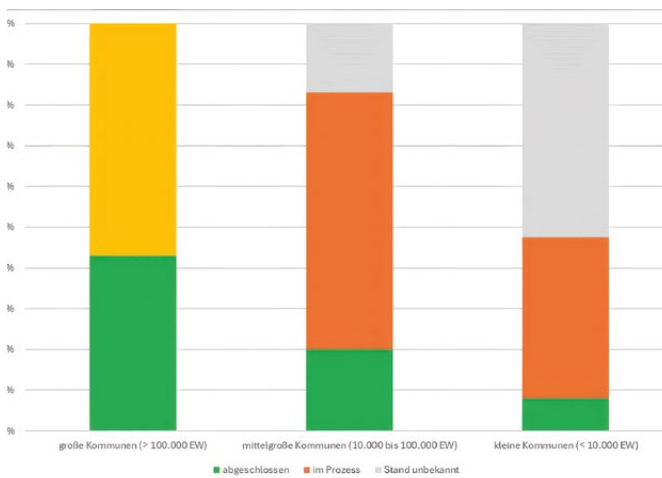


Abb. 2: Stand der kommunalen Wärmeplanung (Datenquelle: Kompetenzzentrum Wärmewende)

Eine umfassende Auswertung bereits fertiggestellter Wärmepläne zeigt insgesamt, dass in den Plänen hohe Sanierungsraten angesetzt und große Fernwärmeanteile vorgesehen werden (vgl. BBSR 2025). Beide Parameter erfahren in den ausgewerteten Wärmeplänen eine Vervielfachung gegenüber dem Status quo. So wird im Durchschnitt der untersuchten Wärmepläne eine Sanierungsrate von 2 % angenommen, und für die Fernwärme sehen die Wärmepläne einen durchschnittlichen Versorgungsanteil von 37 % vor (ggü. einem Anteil von 9 % des Wärmeverbrauchs in den untersuchten Kommunen). Die Entwicklung der Wärmenetze orientiert sich dabei in der Regel an den bestehenden Wärmedichten, den Möglichkeiten zur Abwärmenutzung und/

oder den institutionellen Ankerkunden. Die meisten Wärmepläne setzen für die Dekarbonisierung der Fernwärme auf einen standortabhängigen Technologiemark mit unterschiedlichen Schwerpunkten (insbesondere Geothermie, Flusswärmepumpen, Abwärme von Rechenzentren und Wasserstoff). In zahlreichen kommunalen Wärmeplänen werden auch dezentrale bzw. kleine Wärmepumpen als ein wesentliches Instrument zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung berücksichtigt. So zeigt eine regionale Auswertung der Wärmepläne in Baden-Württemberg etwa eine durchschnittliche Deckung des Wärmebedarfs von 35 % durch dezentrale bzw. kleine Wärmepumpen (vgl. ifeu 2025).

Erst die Baustelle, dann die Durchgrünung?

Der Umbau der Wärmeinfrastruktur in dem in den Wärmeplänen skizzierten Umfang wird zu flächendeckenden Baustellen in den Städten führen. Baustellen werden dabei angesichts von Lärm, Verkehrseinschränkungen und möglichen Umsatzeinbußen fast immer als Belastung wahrgenommen. Doch für die Stadtentwicklung eröffnen sie ein seltenes Zeitfenster: Denn wenn die Straßen ohnehin geöffnet werden, kann das nicht auch für eine Neuaufteilung und Neugestaltung des Straßenraums oder für eine klimaresiliente Durchgrünung und Entsiegelung des öffentlichen Raums genutzt werden?

Rostock beispielsweise geht in der Fritz-Reuter-Straße einen solchen Weg. In drei Bauabschnitten soll die Fernwärme auf einem rund 400 Meter langen Abschnitt ausgebaut werden. Die unterirdische Transformation wird dabei ausgedehnt auf die ohnehin notwendige Modernisierung der Trink- und Abwasserleitungen und soll oberirdisch mit einer Umgestaltung des Stadtraums einhergehen. So werden Gehwege verbreitert, hitzeresistente Bäume gepflanzt und neue Grünstreifen angelegt, um mehr Platz für Begegnung zu schaffen. Begleitet wurde das Projekt bereits ab 2021 durch Beteiligungsformate und Gespräche mit Anwohnenden über die Nutzung des Stadtraums (Hanse- und Universitätsstadt Rostock).

Die Kopplung des Wärmenetzausbaus mit der Freiraumplanung vergrößert die Komplexität der Planungen zunächst fraglos. Für die Skalierung auf ganze Quartiere gilt es, Wärmeplanung, Quartierskonzepte und Transformationspläne einerseits sowie Stadtentwicklung, Freiraumkonzepte und Fördermittel andererseits aufeinander abzustimmen. Dies bietet die Chance auf Mehrfachnutzungen und Synergien, auch mit Blick auf die Klimaanpassung. Regulatorisch zeichnet sich diese Entwicklung bereits ab: In der europäischen Energieeffizienzrichtlinie ist vorgesehen, dass in Städten mit mehr als 45.000 Einwohnern ein Kälteplan aufgestellt werden muss. Sinnvollerweise sollten sie in die Fortschreibung der Wärmeplanungen integriert werden. Wichtig wird zudem sein, dass der Schwerpunkt nicht nur auf den Erzeugungstechnologien liegt, sondern ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt

wird, bei dem städtebauliche Rahmenbedingungen und die klimaresiliente Freiraum- und Grünstrukturen systematisch miteinander verknüpft werden.



Abb. 3: Baustelle für die Fernwärme (Foto: Till Jenssen)

Vom Plan zur Wende

Die Wärmewende kann mehr als ein energiepolitisches Projekt sein: Sie kann Impulsgeber für lebenswerte, resilientere und nachhaltigere Städte werden, wenn sie nicht nur als sektorales Energieprojekt, sondern als integraler Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik verstanden und umgesetzt wird. Das Aufstellen der Pläne ist aber nur der erste Schritt. Die Pläne auch umzusetzen, wird die eigentliche Herausforderung werden, vor allem in finanzieller Hinsicht und mit Blick auf die bauliche Realisierung. Für diesen Umbau benötigen Stadtwerke und Versorger einen vernünftigen regulatorischen Rahmen und Investitionssicherheit. Denn wer Investitionen tätigen will, braucht Klarheit. In diesem Grundsatz unterscheiden sich Bürgerinnen und Bürger (beim Heizungstausch), Energieversorger (beim Fernwärmeausbau) und Kommunen (bei der Sanierung öffentlicher Gebäude) nicht voneinander.

Nach den kürzlich vorgelegten Eckpunkten zur Weiterentwicklung des Gebäudeenergiegesetzes zum Gebäudemodernisierungsgesetz sollen ausgetauschte Öl- und Gasheizungen künftig mit einer steigenden Beimischung von „Grünöl“ und „Grüngas“ betrieben werden (vgl. CDU/CSU/SPD 2026). Neben der sich vertiefenden Klimaschutzlücke besteht damit aber insbesondere die Gefahr, dass die erweiterte Wahlfreiheit der Eigentümer zu einem längeren Weiterbetrieb der Gasnetze führt und dadurch den Ausbau der Fernwärme ausbremst. Fehlt eine ordnungsrechtliche Absicherung, wird eine auskömmlich und sozial gestaffelte Förderkulisse jedenfalls umso wichtiger. Mit der Umsetzung der Gasbinnenmarktrichtlinie müssen außerdem klare Rahmenbedingungen für die Stilllegung und Transformation der Gasnetze geschaffen werden. Auch der Regulierungsrahmen für die Fernwärme bedarf einer neuen Ausrichtung und Flankierung, um verlässliche Refinanzierungsmöglichkeiten für den Hochlauf zu schaffen, ohne

Überlastungen hervorzurufen. Andernfalls drohen fossile Kostenfallen und Parallelinfrastrukturen. Entscheidend für die Wärmewende in den Städten wird es deshalb sein, tragfähige Antworten auf die Fragen zu geben, wie Pfadabhängigkeiten vermieden, Synergien geschaffen und Lasten der Wärmewende fair verteilt werden können.



Abb. 4: Die Stadt im Werden (Foto: Till Jenssen)



Dr. Till Jenssen

Hauptreferent für Klimaschutz und Energiepolitik; Dezernat Klima, Umwelt, Wirtschaft, Brand- und Katastrophenschutz; Deutscher Städtetag, Köln

Quellen:

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Regionalforschung (2025): Basisanalyse kommunaler Wärmepläne. Wege in eine dekarbonisierte Wärmeverversorgung. BBSR-Analysen-Kompakt 11/2025. Bonn: Selbstverlag

CDU/CSU/SPD (Bundestagsfraktionen von CDU, CSU und SPD) (2026): Eckpunkte zum neuen Gebäudemodernisierungsgesetz. Onlineveröffentlichung: https://www.cducsu.de/sites/default/files/2026-02/cdu-csu-spd_eckpunkte-gebaudemodernisierungsgesetz.pdf.

Ifeu – Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg (2025): Wärmegipfel Baden-Württemberg Auswertung der kommunalen Wärmepläne in Baden-Württemberg 2021–2023 Schlussbericht. Heidelberg. Onlineveröffentlichung: https://www.ifeu.de/fileadmin/uploads/Publikationen/Energie/Waermegipfel/250120_Bericht_Auswertung_Waermeplanung_ifeu_KEA_BW_public_clean.pdf?utm_source=chatgpt.com.

Prognos (2024): Perspektive der Fernwärme. Aktualisierung des Gutachtens „Perspektive der Fernwärme - Aus- und Umbau städtischer Fernwärme als Beitrag einer sozial-ökologischen Wärmepolitik“ aus dem Jahr 2020. Onlineveröffentlichung: https://www.vku.de/fileadmin/user_upload/Verbandsseite/Presse/Pressemitteilungen/2024/Perspektive_der_Fernwaerme_-_2024.pdf.

RNE – Rat für Nachhaltige Entwicklung (2026): Die Wärmewende verlässlich, kosteneffizient und sozial verträglich umsetzen. Onlineveröffentlichung: https://www.nachhaltigkeitsrat.de/wp-content/uploads/2026/01/RNE-Stellungnahme_Waermewende.pdf.

BDEW – Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft: www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/, zuletzt zugegriffen am 4. März 2026.

Destatis: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/06/PD25_N031_31_51.html, zuletzt zugegriffen am 27. Februar 2026.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock: https://rathaus.rostock.de/de/fritz-schafft_platz/358787, zuletzt zugegriffen am 4. März 2026.

Kompetenzzentrum Wärmewende: <https://www.kww-halle.de/praxis-kommunale-waermewende/status-quo-der-kwp#c1322>, zuletzt zugegriffen am 25. März 2026.

Dominik Jentzsch

Vielfalt wächst, wo Menschen mitmachen

„Sichtbar Grün“ in der Thermometersiedlung: naturnahe Freiräume, gemeinsames Lernen und neue Verantwortung im Wohnumfeld

Was braucht es, damit ökologische Aufwertung im Wohnumfeld gelingt und wertgeschätzt wird? Der Beitrag stellt das Projekt „Sichtbar Grün“ in der Berliner Thermometersiedlung vor – ein Praxisbeispiel für sozial-ökologische Quartiersentwicklung. Durch naturnahe Grünflächen, Umweltbildung und gezielte Kooperation im Kiez wurden erste sichtbare Maßnahmen, wie eine Blumenwiese mit heimischen Wildpflanzen und ein Trittsteinbiotop, umgesetzt. Der Text zeigt, wie kleinteilige Eingriffe, verbindliche Pflegearrangements und gute Zusammenarbeit zwischen Akteuren die Grundlage für langfristige Wirkung und Übertragbarkeit schaffen können. Das Projekt wird aus öffentlichen Mitteln des Programms „Sozialer Zusammenhalt“ über das Quartiersmanagement Thermometersiedlung gefördert.

Leitfragen des Beitrags

- Wie lassen sich klimaangepasste Freiraummaßnahmen so gestalten, dass sie sozial anschlussfähig und alltagsnah wirken – gerade in Großsiedlungen?
- Welche Rolle spielen sichtbare, kleinteilige Interventionen, wie Blumenwiesen oder Trittsteinbiotope, für Akzeptanz, Umweltbildung und gemeinsames Lernen im Quartier?
- Was braucht es, damit naturnahe Flächen im Wohnumfeld dauerhaft gepflegt, verstanden und mitgetragen werden?

Klimaanpassung im Quartier: Warum Großsiedlungen ein Schlüsselraum sind

Städte stehen unter doppeltem Druck: Klimafolgen, wie Hitze und Trockenheit, nehmen zu – gleichzeitig verschärfen sich soziale Ungleichheiten. In der Praxis zeigt sich: Wer wenig

Wohnfläche, keine Rückzugsorte und geringere Ressourcen hat, ist stärker von Hitzebelastung und mangelnder Aufenthaltsqualität betroffen. Klimaanpassung ist damit nicht nur eine technische, sondern auch eine soziale Aufgabe. Großsiedlungen der 1960er- bis 1970er-Jahre sind in dieser Debatte besonders im Fokus. Sie verfügen häufig über großzügige Freiräume zwischen den Gebäuden, die klimaökologisch wirksam (Verdunstung, Verschattung, Entsiegelungs- und Bodenpotenziale) und zugleich sozial relevant (Begegnung, Bewegung, Teilhabe) sein können. Gleichzeitig sind diese Flächen oftmals „unprogrammiert“, pflegeintensiv oder werden von Bewohnenden nicht als gestaltete, wertvolle Orte wahrgenommen – mit Folgen für Nutzung, Sauberkeit und Identifikation. Hier setzt „Sichtbar Grün“ an: Nicht das große Umbauprojekt steht im Vordergrund, sondern ein schrittweises, sichtbares Transformieren des Wohnumfelds, kombiniert mit Umweltbildung und Beteiligung.



Abb. 1: Staudentöpfe mit Projektlogo beim Kiezfest (© Dominik Jentzsch)



Thermometersiedlung: Freiraumpotenziale, soziale Lage und Akteurslandschaft

Die Thermometersiedlung (Berlin-Steglitz, Ortsteil Lichterfelde) ist eine bekannte Hochhaussiedlung mit weitläufigen Grünzügen und wohnungsnahen Freiflächen. Das Quartier ist seit 2021 QM-Gebiet im Programm Sozialer Zusammenhalt; zentrale Entwicklungsthemen sind u. a. Aufenthaltsqualität, Aktivierung, Vernetzung und ein resilienterer öffentlicher Raum. Für Projekte, wie „Sichtbar Grün“, ist die lokale Akteurslandschaft entscheidend: Quartiersmanagement, soziale Träger, Bildungseinrichtungen, Kirchengemeinden, engagierte Nachbarschaft sowie die Wohnungswirtschaft als Flächeneigentümerin bzw. -verwalterin. Dieses Akteursgefüge ist Chance und Herausforderung zugleich: Es ermöglicht Skalierung und Verstetigung, verlangt aber klare Abstimmungen zu Zuständigkeiten, Pflege und Kommunikation. „Das Projekt ist ein typisches und darüber hinaus wegweisendes Projekt, das wir im Rahmen des Programms Sozialer Zusammenhalt fördern: Es setzt an dem Miteinander der Menschen vor Ort an und kombiniert dieses Engagement mit fachlicher Expertise und Unterstützung. Dieser Kerngedanke wohnt dem gesamten Programm Sozialer Zusammenhalt inne und setzt damit auf Nachhaltigkeit und die Stärkung der Wohnkiese“ (Christine Piwek – Quartiersmanagement Thermometersiedlung).

Projektlogik: „Sichtbar Grün“ als sozial-ökologisches Reallabor

„Sichtbar Grün“ startete Anfang 2025 und verfolgt das Ziel, mehr Naturverständnis in die Thermometersiedlung zu bringen, naturnahe Grünflächen zu schaffen und damit Biodiversität und Miteinander zu stärken. Gleichzeitig sollen Bewohnende für den Wert der Natur selbst sensibilisiert und zum Mitmachen eingeladen werden (u. a. durch Anlage von Blumenwiesen, Blumenzwiebelpflanzungen, Bau von Nisthilfen und Futterhäusern, Clean-up-Aktionen).

Das Projekt verfolgt eine Dreifachstrategie:

- ökologische Interventionen im Bestand (sichtbar, kleinteilig, aber wirksam)
- Lern- und Beteiligungsformate (vom Schulprojekt bis zur Nachbarschaftsaktion)
- Verstetigung über Kooperationen (soziale Träger und Begegnungseinrichtungen, Glaubensgemeinschaften, Bildungseinrichtungen, Wohnungswirtschaft und Verwaltung).

Die Leitidee des Projekts lautet: „Vielfalt wächst, wo Menschen mitmachen.“

Das erste Projektjahr: von der Abstimmung zur sichtbaren Umsetzung

Im ersten Projektjahr lag der Schwerpunkt zunächst auf der Aufbauarbeit: Abstimmungen mit dem Quartiersmanagement und anderen Akteuren im Kiez, Identifikation geeigneter Flächen, Klärung von Zuständigkeiten, Planung und Koordination von Aktionen. Diese Phase ist oft unsichtbar, aber sie entscheidet darüber, ob Maßnahmen später als „Fremdprojekt“ wirken oder als Teil der Quartiersentwicklung wahrgenommen werden. Parallel dazu ging das Projekt früh in die sichtbare Umsetzung, um Akzeptanz zu erzeugen, Lernprozesse anzustoßen und die Debatte über Natur im Wohnumfeld zu „erden“. Genau diese Mischung aus frühen sichtbaren Ergebnissen und prozessorientierter Aktivierung entspricht dem, was viele Kommunen und Wohnungsunternehmen suchen: schnell wahrnehmbare Veränderungen, ohne die langfristige Perspektive zu verlieren.

Wiese statt Einheitsgrün – gemeinsames Pflanzen für mehr Artenvielfalt im Kiez

Ein erstes wichtiges Element ist die Anlage einer naturnahen Blumenwiese im Wohnumfeld. Im September 2025 wurde in der Celsiusstraße eine etwa 150 m² große Fläche ausgesät und mit 120 heimischen Initialstauden ergänzt. Eine Blumenwiese braucht einen mageren, ungedüngten Boden. Darum wurde die Fläche zunächst von ihrer Grasnarbe befreit – diese wichtige Vorarbeit übernahm der Kooperationspartner OTA gGmbH mit tatkräftiger Unterstützung junger Auszubildender aus dem Garten- und Landschaftsbau. Die eigentliche Anlage folgte Ende September im Rahmen der Klimawoche des Bezirks Steglitz-Zehlendorf als Gemeinschaftsaktion. Gemeinsam mit engagierten Kindern und Erwachsenen, begleitet von Quartiersmanagement, Wohnungsunternehmen (Vonovia) und dem Projektteam, wurde gepflanzt, gesät und gewalzt.



Abb. 2: Pflanzaktion zur Anlage der Blumenwiese (© Sebastian Runge)

Zum Einsatz kam eine zertifizierte Regiosaatgutmischung aus dem Herkunftsgebiet UG 4 (ostdeutsches Tiefland), die für den Berliner Raum geeignet ist. Die Mischung kombiniert heimische Wildpflanzen und begleitende Gräser – darunter Margeriten (*Leucanthemum spec.*), Wiesenflockenblumen (*Centaurea jacea*), Labkräuter (*Galium spec.*) oder Hornklee (*Lotus corniculatus*). Sie sorgt für eine lange Blühdauer, bietet vielfältige Mikrohabitate für Insekten und ist ein ökologisch hochwertiger, standortgerechter Beitrag zur Stadtnatur. Eine Infotafel vor Ort erklärt den Mehrwert artenreicher Blühwiesen und gibt Hinweise auf die zukünftige Pflege.

Ein Trittstein für die Artenvielfalt in der Thermometersiedlung

In den Monaten November und Dezember 2025 wurde mit dem Bau eines naturnahen Trittsteinbiotops die zweite dauerhafte Maßnahme im Projekt „Sichtbar Grün“ umgesetzt. Auf rund 30 m² entstand ein strukturreicher Lebensraum, ergänzt durch weitere 200 m² Blumenwiese, realisiert auf den Flächen der HOWOGE. Die Umsetzung erfolgte erneut als Praxisbaustelle durch Auszubildende der OTA gGmbH, die gemeinsam mit ihrer Ausbilderin auch bei widrigen Wetterbedingungen mit großem Engagement arbeiteten. Wertvoll unterstützt wurden die Arbeiten durch den Verein Bus Stop e. V., der den jungen Azubis in der Nähe einen Ort zum Aufwärmen, für eine Kaffeepause oder das Aufsuchen der Örtlichkeiten bot. Solche praktischen Schnittstellen zeigen exemplarisch, wie im Projekt gezielt Kooperationsstrukturen im Quartier gestärkt werden – jenseits der eigentlichen Maßnahme.



Abb. 3: Auszubildende der OTA gGmbH bei der Vorbereitung der Blumenwiese (© Dominik Jentzsch)

Zur Fertigstellung half die Klasse 4a der Mercator-Grundschule bei einer Pflanzaktion tatkräftig mit – ein gelungenes Beispiel für praktische Umweltbildung und lokale Vernetzung. Zwei Infotafeln vor Ort erläutern die Gestaltung, Pflege und Bedeutung naturnaher Flächen und helfen, den oft ungewohnten Anblick zu erklären. Denn Trittsteinbioto-

pe sind mehr als Blühinseln: Sie bestehen aus heimischen Wildpflanzen, Totholz, Natursteinen und Strukturelementen, wie Tränken oder Findlingen. Diese Mikrohabitate bieten Nahrung, Unterschlupf und Brutplätze für zahlreiche Arten und sind im urbanen Raum oft Mangelware. Trittsteinbiotope sind bewusst kleinflächig (typisch 20–40 m²) und eignen sich deshalb auch für beengte Wohnlagen. Ihr größter Mehrwert liegt in der Biotopvernetzung im Quartiermaßstab. Sie helfen, die Habitatfragmentierung zu verringern, genetischen Austausch zu ermöglichen und das Stadtgrün funktional zu vernetzen.

Die Maßnahme zeigt exemplarisch, dass solche Flächen skalierbar, fachlich planbar und pflegekonzeptionell durchdacht sind und sich hervorragend als Lern- und Kommunikationsorte im Wohnumfeld eignen. Gleichzeitig macht das Teilprojekt deutlich: Veränderungen im Wohnumfeld brauchen Dialog. Einige Mieterinnen und Mieter reagierten mit Skepsis – ein ungewohnter Anblick fordert zumeist Erklärungen. Die geplante Einweihung im Frühjahr 2026 bietet Gelegenheit zum Austausch und zur Wertschätzung dieses kleinen, aber wirksamen Beitrags zur urbanen Biodiversität.



Abb. 4: Pflanzaktion mit Grundschulklasse am Tag der Fertigstellung (© Dominik Jentzsch)



Abb. 5: Infotafel als Orientierungshilfe – erläutert Aufbau, Pflege und Nutzen der naturnahen Gestaltung (© Dominik Jentzsch)



Abb. 6: Fertiggestelltes Trittsteinbiotop im Dezember 2025 (© Dominik Jentzsch)

Mehr als Fläche: Formate für Beteiligung, Bildung und Sichtbarkeit

Die beiden Flächenmaßnahmen markieren zentrale Meilensteine, doch „Sichtbar Grün“ erschöpft sich nicht im Bau einzelner Biotope. Vielmehr geht es darum, eine neue Haltung zum Thema Stadtnatur im Quartier zu verankern – durch kontinuierliche Beteiligung, kreative Umweltbildung und gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Das Projektteam übernimmt bis zum Ende der Projektlaufzeit im Mai 2027 die Pflege der angelegten Flächen, instruiert begleitend die Pflegefirmen mit einfachen Pflegeplänen und wirbt parallel Patinnen und Paten aus der Nachbarschaft an, mit dem Ziel, Pflege als gemeinsame Verantwortung im Quartier zu etablieren.

Im ersten Projektjahr wurde eine Vielzahl an Formaten erprobt: Clean-up-Aktionen mit Anwohnerinnen und Anwohnern, Gartenwerkstätten mit Kindern, kreative Umweltbildungsangebote an Schulen und Kitas sowie Mitmachangebote bei Quartiersfesten. Auch durch die wiederholte Verteilung von Saatgut und Wildpflanzen, etwa bei Pflanzaktionen, Nachbarschaftsfesten oder auf dem Wintermarkt, wurde der Gedanke naturnaher Gestaltung im Quartier weitergetragen. Besonders positiv wurde die Ausgabe von Frühjahrsblühern (Geophyten) aufgenommen. Pflanzaktionen an Kitas und Begegnungsorten sorgten dafür, dass möglichst viele Menschen im Quartier die Erfahrung machen konnten, selbst zum grünen Wandel beizutragen – unabhängig von Alter oder Vorwissen.

Auch das Thema Umweltkommunikation wurde gezielt mitgedacht: Ein Projektlogo, Infolyer, ein Naturgartenquiz und begleitende Materialien zur Pflanzenpflege oder Müllvermeidung machten das Projekt im Alltag sichtbar und zugänglich. Nicht zuletzt trugen die Ehrenamtlichen des Projektteams wesentlich dazu bei, das Projekt organisatorisch und gestalterisch mit Leben zu füllen.

Vier Lektionen für gute Zusammenarbeit

Das Projekt „Sichtbar Grün“ ist auch deshalb spannend, weil es eine typische kommunale Realität abbildet: Öffentlicher Raum, halböffentliche Flächen und Wohnumfeldbereiche sind zuständigkeits- und eigentumsrechtlich fragmentiert. Erfolgreich ist nicht der Akteur mit der besten Idee, sondern das Projekt mit der besten Kooperationsarchitektur.

Aus dem bisherigen Verlauf lassen sich vier zentrale Governancelektionen ableiten, die für ähnliche Projekte im urbanen Raum entscheidend sind:

- **Frühe Rollenklärung:** Wer entscheidet, wer pflegt, wer kommuniziert? Klare Aufgabenverteilung schafft Vertrauen und verhindert Missverständnisse im weiteren Verlauf.
- **Verbindliche Pflegeabsprachen:** Ein gemeinsames Verständnis zu Pflegezielen, Intervallen und Zuständigkeiten sollte vor der Pflanzung stehen, nicht danach. Das schafft Planungssicherheit für alle Beteiligten.
- **Sichtbare Kommunikationspunkte im Raum:** Infotafeln und einfache Erklärtexpte direkt vor Ort helfen, neue Gestaltungen verständlich zu machen. Gerade in naturnahen Anlagen ist visuelle Orientierung entscheidend für Akzeptanz.
- **Anlässe zur Wiederbegegnung:** Pflegeaktionen, Einweihungen oder saisonale Termine bringen Menschen immer wieder zusammen. So entsteht ein regelmäßiger Kontakt zur Fläche – und zur Idee dahinter.

Wohnungsunternehmen profitieren dabei doppelt. Sie investieren in Aufenthaltsqualität und ein positives Quartiersimage. Gleichzeitig lassen sich langfristig Konflikte und Pflegekosten senken, wenn neue Freiraumkonzepte verstanden und akzeptiert werden. Beteiligung ist hier kein Zusatz, sondern eine zentrale Voraussetzung für nachhaltige Wirkung im Wohnumfeld und immer Teil des Prozesses.



Abb. 7: Standbetreuung und Austausch beim Sommerfest (© Dominik Jentzsch)



Quartiersveränderung braucht Nähe, Verbindlichkeit und Geduld

„Sichtbar Grün“ zeigt exemplarisch, wie sozial-ökologische Transformation in Großsiedlungen gelingen kann – nicht über große Leuchtturmprojekte, sondern über kleinteilige, sichtbare Schritte mit hoher Anschlussfähigkeit. Entscheidend ist dabei nicht nur die Gestaltung der Fläche, sondern die Gestaltung der Beziehungen zwischen Projektträgern, Bewohnenden, Eigentümern und Bildungseinrichtungen. Für die kommenden Projektphasen bleibt die Herausforderung, begonnene Prozesse zu verstetigen – etwa durch Partnerschaftsmodelle mit Engagierten aus der Nachbarschaft, Pflegevereinbarungen mit den Flächenverantwortlichen oder wiederkehrende Mitmachformate für alle. Die bisherigen Erfahrungen machen Mut. Wenn Gestaltung, Kommunikation und Verantwortung zusammengedacht werden, entsteht mehr als ein schöner Ort, es entsteht ein tragfähiger Rahmen für mehr Umweltbewusstsein im Wohnumfeld.

Das Projekt „Sichtbar Grün“ versucht, eine praktische Antwort auf eine Kernfrage der klimaangepassten Stadt zu finden: Wie entstehen klimaresiliente und artenreiche Orte in sozioökonomisch komplexen Räumen? Ein Teil der Lösung liegt darin, ökologische Qualität nicht nur zu planen und zu bauen, sondern sie gemeinsam im Quartier zu verankern.



Dominik Jentzsch

Koordination, Umweltbildung, Öffentlichkeitsarbeit; Stiftung für Mensch und Umwelt, Berlin

Weiterführende Links:

<https://www.stiftung-mensch-umwelt.de/unsere-projekte/sichtbar-gruen.html>

<https://www.qm-thermometersiedlung.de/projekte/projektfonds/projekt-sichtbar-gruen-naturnahe-gaerten-fuer-alle>

<https://www.quartiersmanagement-berlin.de/quartiere/thermometersiedlung.html>



Infos & Buchung
unter vhw.de/va/el027
oder QR-Code scannen

STÄDTEBAU-, BAUORDNUNGSRECHT, RAUMORDNUNG

BauGB 2025 – Wohnungsbau beschleunigen und rechtssicher handeln

Neue Regelungen im Baugesetzbuch eröffnen zusätzliche Spielräume für den Wohnungsbau – stellen Kommunen zugleich aber vor erhöhte Anforderungen an eine rechtssichere Anwendung. Der E-Learning-Kurs vermittelt kompakt und praxisnah, wie die aktuellen Änderungen eingeordnet und im Planungs- und Genehmigungsalltag genutzt werden können. Sie lernen, neue Instrumente gezielt einzusetzen und Planungsprozesse aktiv mitzugestalten.

Mit integriertem KI-Lernassistenten vertiefen Sie Ihr Wissen interaktiv und flexibel – jederzeit abrufbar.

BauGB 2025: Wohnungsbau-Turbo
Jederzeit | E-Learning-Kurs | EL027
Preis: **200 €** | 200 €



Elisa Kochskämper, Eckhard Lange

Klimaanpassung im Spannungsfeld der gesetzlichen Vorgaben

Herausforderungen der kommunalen Umsetzung

Städte und Gemeinden sind bereits heute empfindlich verletzbar gegenüber Klimawandelfolgen, wie extreme Temperaturen, Dürren oder Starkregen. So forderte etwa die Flutkatastrophe im Jahr 2021 im Ahrtal 189 Todesopfer und verursachte allein in Nordrhein-Westfalen Schäden an kommunaler Infrastruktur in Höhe von 4,5 Mrd. Euro (Hölscher et al. 2025). Kommunen stehen im Zentrum der Planung und Umsetzung von Maßnahmen für die Klimaanpassung. Gleichzeitig hat sich der gesetzliche Rahmen geändert: Das Klimaanpassungsgesetz, die EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur von 2024 sowie die aktuellen und geplanten Gesetzesnovellen im Baugesetzbuch und im Wasserrecht treiben die kommunale Klimaanpassung voran. Diese Entwicklungen bieten Chancen für verbesserte Planung und Umsetzung, stellen Kommunen aber auch vor finanzielle und organisatorische Herausforderungen.

Stand der Umsetzung von Klimaanpassung in deutschen Kommunen

Nicht nur Starkregen, auch Hitze und die sich verschärfende Klimavariabilität können verheerende Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das alltägliche Leben und die Finanzlage in Kommunen haben. Viele Kommunen haben den Ernst der Lage erkannt und sind bereits in der Klimaanpassung aktiv. Bei der konzeptionellen Umsetzung der kommunalen Klimaanpassung sind vor allem Großstädte vorn: 60 % der kreisfreien Städte (in der Regel über 100.000 Einwohner) hatten bis 2023 Klimaanpassungskonzepte erstellt (Friedrich et al. 2024a; s. Abb. 1). Alle 14 deutschen Großstädte mit über 500.000 Einwohnern hatten bereits Ende 2018 ein Konzept veröffentlicht (Otto et al. 2021). Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern folgen recht weit dahinter mit 18 % und Landkreise mit 11 %, die Anpassungskonzepte angefertigt haben. Großstädte sind durch ihre Bebauungsdichte, versiegelten Stadtlandschaften und die Konzentration von Menschen, Infrastrukturen und Gütern anfälliger für extreme Wetterereignisse. Dennoch ist der Abstand enorm, denn zum Beispiel Starkregen, wie im Ahrtal, kann unabhängig von Kommunengröße verheerende Folgen haben.

Die Hürden, in der Klimaanpassung aktiv zu werden, sind für kleinere und mittlere Kommunen vergleichsweise höher. Als Hindernisse stechen personelle und finanzielle Kapazitäten hervor, an denen es ihnen oftmals mangelt (Friedrich et al., 2024; Hölscher et al. 2025). Klimaanpassung ist keine kommunale Pflichtaufgabe, und Kommunen erhalten demnach keinen finanziellen Ausgleich durch die Länder nach dem Konnexitätsprinzip („Wer bestellt, bezahlt“). Sie müssen dementsprechend personelle und finanzielle Ressourcen selbst aufbringen. Kommunale Klimaanpassung fordert erhebliche Investitionen. Eher konservative Schätzungen des Bundes gehen von rund 38 Mrd. Euro bis 2030 für Klimaanpassungsmaß-

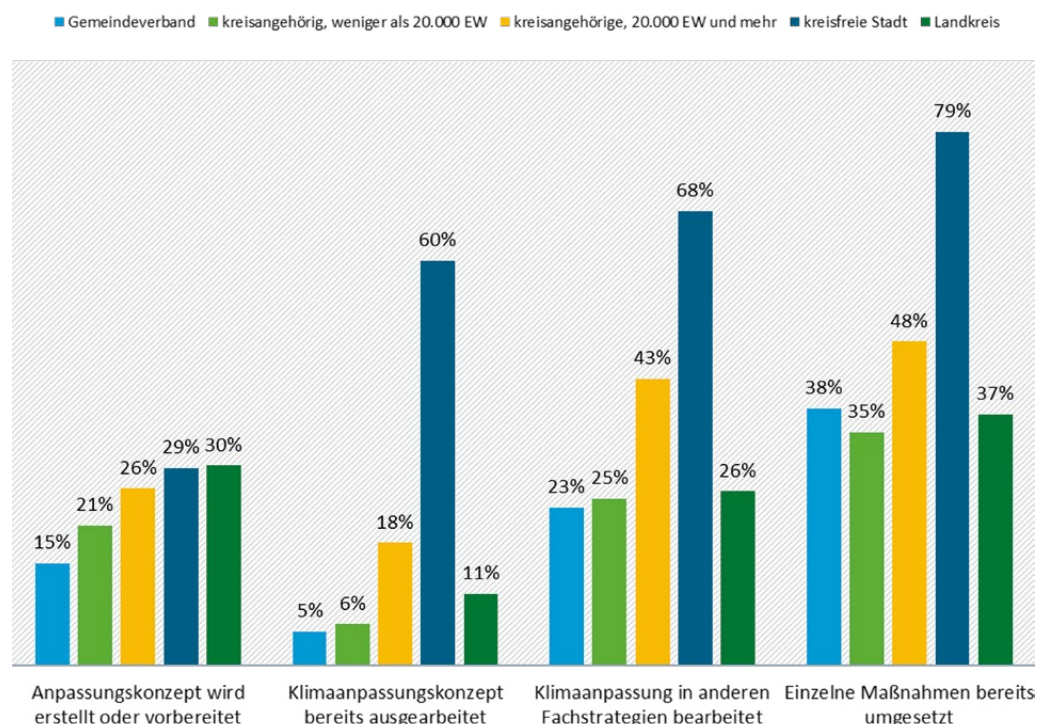


Abb. 1: Umsetzungsstand Klimaanpassung in deutschen Kommunen, differenziert nach Kommuntyp (aus Friedrich et al. 2024a, S. 33).

namen aus, von denen 75 % auf Kommunen entfallen würden (Hölscher et al., 2025). Zusätzlich mangelt es kleinen und mittleren Kommunen oft an verfügbaren oder ausreichend aufbereiteten Daten und Expertise, zu denen wiederum größere Städte meist einen besseren Zugang haben. Außerdem stehen Großstädte öfter im wissensfördernden Austausch mit Bund, Ländern und anderen, auch internationalen, Städten (durch z. B. Städtepartnerschaften und Städtenetzwerke).

Bei einem Blick über die Konzeptebene hinaus zeigt sich, dass die Umsetzung, selbst in Großstädten, vor allem einzelne Maßnahmen statt umfassende Maßnahmenpakete betrifft (s. Abb. 1). Forschung sowie Kommunen selbst identifizieren – unabhängig von der Größe – neben Personal- und Finanzierungsfragen Hürden, wie ein geringes Problem- und Dringlichkeitsbewusstsein, sowie fehlende Unterstützung in Politik und Verwaltung oder eine ressortfokussierte Verwaltungsstruktur für die ressortübergreifende Aufgabe (Friedrich et al. 2024a, 2024b). Aufseiten der Gesellschaft sind Klimathemen seit 2019, der Hochphase der Klimaproteste und der ausgerufenen Klimanotstände in Städten, vermehrt aus dem Fokus gerückt. Klimaanpassung ist zudem nicht frei von Konflikten und Konkurrenzverhältnissen, die sich auf gesellschaftliche und politische Akzeptanz auswirken können. Zum Beispiel bedeuten neue Grün- und Freiflächen potenziell Flächennutzungskonflikte durch weggenommene Parkplätze oder „grüne Gentrifizierung“ mittels aufgewerteter Immobilien. Grünflächenerhalt oder Fassadenbegrünung können an städtebaulichen Prinzipien, wie dem Nachverdichtungsprinzip oder dem Denkmalschutz, rütteln.

Rein rechtlich und planerisch war die unzureichende Integration der Klimaanpassung in Planungsinstrumente und Genehmigungsverfahren ein Hindernis für die Umsetzung. Ein klarer, gesetzlicher Rahmen fehlte, wobei das 2024 in Kraft getretene Klimaanpassungsgesetz (KAnG), die EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (WHV) von 2024 sowie Novellierungen im Baugesetzbuch (BauGB) versuchen, diese Lücke zu schließen. Zusätzlich können die geplanten Novellen im Hochwasserschutz und dadurch im Wasserhaushaltsgesetz (HWG III, WHG) die kommunale Klimaanpassung maßgeblich stützen. Schließlich haben einzelne Ländergesetze, wie das Berliner Klimaanpassungsgesetz von Ende 2025, das Potenzial, Vorbildcharakter für die Klimaanpassung in anderen Großstädten zu entwickeln.

Der neue gesetzliche Rahmen: Aufwertung der kommunalen Klimaanpassung

Klimaanpassungsgesetz (KAnG) von 2024 / KAnG Berlin von 2025

Mehrere Bundesländer hatten bereits vor dem KAnG Klimaanpassungsgesetze verabschiedet; als Erstes Nordrhein-Westfalen 2021. Am 1. Juli 2024 trat das bundesweit geltende

Klimaanpassungsgesetz in Kraft. Die Länder und Kommunen werden mit dem Gesetz in die Pflicht genommen, für systematische und flächendeckende Klimaanpassungsstrategien und entsprechende Konzepte zu sorgen. Die länderbezogenen Klimaanpassungsstrategien sollen bis zum 31. Januar 2027 erstellt und alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Für die Aufstellung der Klimaanpassungskonzepte der Gemeinden und Landkreise werden keine zeitlichen Fristen gesetzt. Die Klimaanpassungskonzepte sollen einen Maßnahmenkatalog enthalten, mit dem Vorsorge insbesondere in extremen Hitzelagen, bei extremer Dürre und bei Starkregen getroffen werden kann, sowie solche Maßnahmen, die die Eigenvorsorge der Bürgerinnen und Bürger erhöhen. Zudem sollen Maßnahmen aufgezeigt werden, wie Lücken bezüglich der Klimaanpassung in der bisherigen Planung geschlossen werden können. Bereits bestehende Hitze-, Starkregen- und Hochwasserkonzepte sollen in die Anpassungskonzepte integriert werden. Der Bund fördert die Erstellung der Maßnahmenkonzepte finanziell, jedoch aktuell nicht deren Umsetzung.

Ein besonders weitgehendes Beispiel für ein Klimaanpassungskonzept hat Berlin Ende 2025 mit dem umstrittenen wie wegweisenden Klimaanpassungsgesetz beschlossen, das die urbane Grüninfrastruktur bis 2040 grundlegend transformieren soll. Der Straßenbaumbestand von derzeit etwa 440.000 Bäumen soll sich auf eine Million Exemplare nahezu verdoppeln. Innerhalb der nächsten 15 Jahre sind rund 560.000 zusätzliche Bäume zu pflanzen, ergänzt durch 1000 Miniparks und 100 größere Grünflächen. Im Durchschnitt alle 15 Meter soll ein gesunder Straßenbaum mit einer hinreichend großen Baumscheibe stehen. Ab 2028 erhalten Bürger bei Nichteinhaltung dieser Vorgaben ein Selbstpflanzungsrecht. Die Maßnahmen sollen sich auf sogenannte „Hitzeviertel“ mit hoher thermischer Belastung konzentrieren, in denen fast eine Million Menschen leben. Jeder Bewohner soll innerhalb von 500 Metern Zugang zu mindestens einem Hektar klimawirksamer Grünfläche erhalten. Diese müssen zu 80 % entsiegelt sein, 2 % Wasserflächen enthalten und eine Lärmbelastung unter 53 Dezibel aufweisen. Zusätzlich sind sogenannte Kühlinseln im 150-Meter-Radius vorgesehen – mindestens 30 m² große, zu 80 % entsiegelte Flächen mit schattenspendendem Grünvolumen und Sitzgelegenheiten.

Die geschätzten Kosten von 3,2 Milliarden Euro über 15 Jahre sollen teilweise aus dem Anteil Berlins an dem Sondervermögen des Bundes finanziert werden. Das ist allerdings nur die Hälfte von dem, was zunächst versprochen wurde, und mit 1,0 Milliarde Euro auch zu wenig. Es steht deshalb zu befürchten, dass das Berliner Klimaanpassungsgesetz ein Papiertiger bleibt und mangels ausreichender finanzieller und personeller Ausstattung nicht umgesetzt wird. Angekündigt hat der Berliner Senat Ende Februar 2026 immerhin, ein Landesamt für Klimaanpassung mit 480 neuen Mitarbeitern zu gründen.



EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (WHV)

Die WHV ist nach einem jahrelangen Abstimmungsprozess am 18. August 2024 in Kraft getreten. Sie soll für die Wiederherstellung geschädigter Ökosysteme in allen Mitgliedstaaten sorgen, Bestäuberpopulationen stärken, Treibhausgasemissionen einsparen, für mehr Ernährungssicherheit beitragen und vor den schlimmsten Konsequenzen von Extremwetterereignissen schützen. Durch die Wiederherstellung von Ökosystemen wird auch ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele der Europäischen Union geleistet (Nr. 1 der Präambel der WVO). Die Mitgliedstaaten – und damit auch Deutschland – müssen entsprechend der WHV bis 2030 mindestens für 20 % der Ökosysteme wirksame Wiederherstellungsmaßnahmen schaffen. Zudem ergreifen sie bis 2030 für 30 % bestimmter Lebensräume, die sich nicht in einem guten Zustand befinden, bis 2030 Wiederherstellungsmaßnahmen. Bis 2040 sollen es 60 % sein, bis 2050 sogar 90 %. Wiederherstellungsmaßnahmen sollen in der gesamten Landschaft (also Stadt und Land) durchgeführt werden. Für spezielle Ökosysteme, wie denen der Land- und Forstwirtschaft oder im urbanen Raum, sind zudem besondere Zielsetzungen vorgesehen.

In Artikel 8 der WHV wird in Bezug auf die Wiederherstellung **städtischer Ökosysteme** ausgeführt, dass bis 2030 kein Nettoverlust an der nationalen Gesamtfläche städtischer Grünflächen und städtischer Baumüberschirmung gegenüber 2024 auftreten darf (ausgenommen sind bestimmte, bereits gut ausgestattete städtische Räume). Ab 2031 ist eine steigende Tendenz nachzuweisen. In Artikel 13 wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten bis 2030 mindestens drei Milliarden zusätzliche Bäume auf Unionsebene pflanzen müssen. Instrument zur Durchsetzung der WHV sind nationale Wiederherstellungspläne, die innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten – also bis August 2026 – von Bund und Ländern (als Entwurf) aufzustellen sind. Der Zeitplan ist sehr anspruchsvoll und von der zuständigen Verwaltung in Deutschland bei der derzeitigen personellen Ausstattung kaum zu bewältigen.

Novellen im Wasserrecht (WHG, HWG III) und des Baugesetzbuchs (BauGB)

Als Reaktion auf die Flutkatastrophe im Ahrtal sollten Vorsorge und Schutz bei Hochwasser und Starkregen gesetzlich gestärkt und rechtlich besser verankert werden. 2024 lag der Gesetzesentwurf für eine Novelle des Hochwasserschutzgesetzes (HWG III) vor, wurde aber, bedingt durch den Regierungswechsel, nicht mehr verabschiedet. Aktuell befindet sich die Gesetzesnovelle wieder in den Verhandlungen. Starkregenrisikovorsorge war bisher nicht Teil des gesetzlich geregelten Hochwasserschutzes, was sich durch die Novelle im HWG III und damit auch dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ändern sollte. Kommunen müssten dann verpflichtend Starkregenvorsorgekonzepte, inklusive Starkregenrisikokarten, erstellen. Zudem zielten die Novellen darauf, die

Hochwasservorsorge besser mit dem Bau- und Planungsrecht zu verzahnen. Starkregenrisikokonzepte sollten in den Flächennutzungs- und Bebauungsplänen Berücksichtigung finden. Das Verbot der Ausweisung von Baugebieten oder der Umplanung von bestehenden Baugebieten in festgesetzten Überschwemmungsgebieten würde gestärkt. Die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) kritisierte in dem Entwurf, dass es bisher keine bundesweit einheitliche Methodik für das Starkregenrisikomanagement (Konzepte, Karten) und die Ausweisung von Starkregenrisikogebieten gibt (DWA 2024). Einen weiteren Kritikpunkt sah die DWA in der vermeintlichen Verhandbarkeit der Flächen, zum Beispiel dadurch, dass Hochwasserschutz kein Abwägungsvorrang in Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren zukommt. Letztlich kommt es stark auf die jeweilige Kommune an, welchen Belangen Vorrang zugeschrieben wird.

Dieser Ansatz spiegelt sich auch in der ersten BauGB-Novelle von 2025 wieder. Zum einen wertet die Novelle die kommunale Klimaanpassung weiter auf. Artikel 1 (5) nennt Klimaanpassung, insbesondere in der Stadtentwicklung, nun explizit als Orientierungsrahmen für die Bauleitplanung. Artikel 9 ergänzt Festsetzungsflächen in der Bauleitplanung um Flächen für Klimaanpassung, z. B. um die bei Überschwemmungen essenziellen Retentions- und Versickerungsflächen. Demgegenüber schafft der „Bauturbo“ (Art. 246e) befristete Sonderregelungen für den Wohnungsbau im unbebauten Innenbereich und im Außenbereich. Diese zeitlich begrenzte Experimentierklausel (bis 2030) ermöglicht ein beschleunigtes Verfahren für Baugenehmigungen, wenn die Kommune ihre Zustimmung erteilt. Die Beachtung von Umweltstandards gilt weiterhin, eine formelle Umweltprüfung entfällt aber in der Regel. Umweltverbände befürchten einen möglichen Verlust von Freiflächen ohne entsprechende Kompensation. Wie und in welchem Ausmaß die Experimentierklausel genutzt wird, muss sich noch herausstellen; aktuelle Begleitforschungsprojekte, wie von vhw und Difu, laufen dazu.

Der gesetzliche Rahmen als treibende Kraft oder Überforderung für die kommunale Klimaanpassung?

Der neue gesetzliche Rahmen durch das KAnG und die WHV kann zu einem starken Treiber der kommunalen Klimaanpassung werden. Er stärkt ihre Rolle erheblich und bringt sie in eine verbindlichere und integrative Architektur. Klimaanpassung ist nun, zumindest in der Erstellung von Klimaanpassungskonzepten, verpflichtend. Die WHV bringt konkrete Zielsetzungen für urbane Grünflächen. Durch die Novellen im Bau- und Wasserrecht wird kommunale Klimaanpassung zusätzlich bekräftigt. Kommunen sind dadurch zukünftig stärker befähigt und gefragt, Klimaanpassung konzeptionell

und planerisch umzusetzen. Der neue Rahmen bringt aber gleichzeitig organisatorische und finanzielle Unsicherheiten für Kommunen mit sich. Organisatorisch befindet sich aktuell noch einiges in Verhandlung: Ob alle, inklusive kleinerer Kommunen, Anpassungskonzepte erstellen müssen, legen die Länder noch fest. Die aktuellen Abstimmungen zum nationalen Wiederherstellungsplan laufen, werden von Bund und Ländern aber weitestgehend ohne die kommunale Ebene geführt. Die Novellen im Wasserrecht werden ebenfalls noch verhandelt.

Die Finanzierungsfrage ist weiterhin nicht geklärt. Bisher war kommunale Klimaanpassung stark abhängig von Fördermitteln durch EU, Bund und Länder. Noch bleibt dieser Finanzierungsmodus bestehen, der Bund fördert zum Beispiel über den Klima- und Transformationsfonds oder Förderprogramme des BMUKN. Auch verschiedene Länder stellen Förderprogramme bereit. Dennoch ist fraglich, wie dadurch die enormen, prognostizierten Kosten gestemmt werden können. Bewerbungen um die Gelder benötigen personelle und zeitliche Ressourcen, die oft in kleineren Kommunen rar sind. Die Debatte zu verlässlichen und langfristigen Finanzierungsinstrumenten wird schon seit einigen Jahren geführt. Verschiedene Akteure fordern mittlerweile die Änderung des Grundgesetzes hin zur Einführung einer Gemeinschaftsaufgabe, durch die der Bund gegenfinanzieren könnte (siehe Kühl/Scheller 2025). Gemeinschaftsaufgaben sehen eine geteilte Finanzierung zu je unterschiedlichen Anteilen staatlicher Aufgaben zwischen Bund, Ländern und Kommunen vor.

Insgesamt wird so die Handlungsfähigkeit der Kommunen stark herausgefordert. Sie müssen Gelder selbst einwerben (oftmals mit eigener Gegenfinanzierung) oder aufbringen. Demnach ist es jeder einzelnen Kommune überlassen, ob Ressourcen für Klimaanpassung statt anderen gesellschaftspolitisch relevanten Themen auf kommunaler Ebene aufgewendet werden. Beispiele wie Berlin veranschaulichen, dass Städte proaktiv vorgehen (vor allem auf Druck einer aktiven Zivilgesellschaft, wie durch den Berliner „Baumentscheid“, der Grundlage für das Gesetz war). Es bleibt abzuwarten, ob sich ein Vorbildcharakter für andere (Groß-)Städte entwickeln wird. Die gesetzliche Aufwertung der Klimaanpassung ist in diesem Beispiel und auf Bundesebene ein Erfolg. Für eine flächendeckende kommunale Umsetzung braucht es nun eine verbesserte Finanzierungsarchitektur. Vor allem braucht es, trotz anderer, aktueller Krisen, ein kontinuierliches Problem- und Dringlichkeitsbewusstsein für die Thematik in Politik und Verwaltung auf allen politischen Ebenen.

Als Fazit bleibt festzuhalten: Gesetzliche Vorgaben aus unterschiedlichen Richtungen zur Klimaanpassung sind vorhanden, sie ergänzen und unterstützen sich gegenseitig. Über die konzeptionellen Ansätze und die zu ergreifenden Maßnahmen zur Klimaanpassung besteht weitgehende Übereinstimmung.



Dr. Elisa Kochskämper

Seniorwissenschaftlerin, Forschungscluster „Urbaner Wandel und gesellschaftlicher Zusammenhalt“, vhw e. V., Berlin



Eckhard Lange

Landschaftsarchitekt bdla, DASL, Fortbildungsreferent im Kompetenzfeld Umweltrecht und Klimaschutz, vhw e. V., Berlin

Quellen:

DWA (2024): DWA-Stellungnahme. Zum Referentenentwurf eines Hochwasserschutzgesetzes III. Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA). Hennef.

Friedrich, T./Murawski, W./Knirsch, F./Otto, A. (2024a): Kommunalbefragung Klimaanpassung. Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau.

Friedrich, T./Otto, A./Stieß, I. (2024b): Kommunale Klimaanpassung. Bestandsaufnahme, Einflussfaktoren und Hebelpunkte. Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau.

Hölscher, L./Hussels, G./Hippe, F./Lange, L./Bednar-Friedl, B./Knittel, N. (2025): Finanzielle Implikationen des Klimawandels – Finanzierung von Klimaanpassung und Klimaresilienz öffentlicher Haushalte. Studie im Auftrag der Wissenschaftsplattform Klimaschutz. Berlin.

Kühl, C./Scheller, H. (2025): Kommunale Klimaschutzfinanzierung auf neue Füße stellen: Einführung einer Gemeinschaftsaufgabe. Policy Papers 4. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin.

Otto, A./Kern, K./Haupt, W./Eckersley, P./Thieken, A. H. (2021): Ranking Local Climate Policy: Assessing the Mitigation and Adaptation Activities of 104 German Cities. *Climatic Change* 167, 5.



Susanne Schön, Sebastian Strehlau, Lena Horlemann

Klimagerechtes Wohnen: eine große Baustelle und vielgestaltige Aufgabe

Reden wir mal nicht über das Bauen, sondern über das Wohnen. Nicht jeder ist Hausbauer, aber eine Wohnung haben die meisten. Auch wenn nicht alle der mehr als 40 Millionen Haushalte in Deutschland für ein klimagerechtes Wohnen aktiv werden können oder sollten, so gibt es doch ein paar vielversprechende Maßnahmen, für die viele Leute motiviert und mobilisiert werden müssten. Das vom Bundesministerium für Forschung geförderte Projekt „Soziale Innovationen in Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung (SInBa)“ probiert gemeinsam mit den Städten Mannheim und Wuppertal aus, inwiefern soziale Innovationen – verstanden als anderes Handeln, anderes Denken oder anderes Organisieren – ein klimagerechtes Wohnen voranbringen können. Dazu gibt es bereits zahlreiche Pionierprojekte. Aber wie kann man diese aus einer kleinen zumindest in eine größere Nische entwickeln?

Wohnflächen reduzieren, bedarfsgerechter wohnen, regenerative Wärme

Für diese großen Themen nimmt SInBa den möglichen Beitrag sozialer Innovationen zu einem klimagerechteren Wohnen in den Blick:

- mit Gemeinschaftswohnprojekten die Pro-Kopf-Wohnflächen reduzieren, dabei leer stehende Bestandsimmobilien nutzen und die darin gespeicherte graue Energie erhalten und bestenfalls die Nachbarschaft beleben
- mit einem aktiven Wohnraummanagement den vorhandenen Wohnraum bedarfsgerechter (um-)verteilen und besser ausnutzen
- mit kooperativen Nahwärmelösungen das Gebäudeenergiegesetz¹ in nicht mit Fernwärme versorgten und kaum wärmepumpengeeigneten Gebieten umsetzen.

Dass hier Potenziale für ein klimagerechtes Wohnen liegen, ist ebenso unbestritten wie der Umstand, dass für eine breite Mobilisierung dieser Potenziale tiefgreifende Reformen notwendig sind: von anderen Finanzierungs- und Besteuerungsmodellen über eine proaktivere Regulierung der Wohnraumversorgung und des -marktes bis zu öffentlichen, gewerblichen oder zivilgesellschaftlichen Beratungs- und Koordinierungsangeboten. Was aber, wenn man darauf nicht warten will? Welche Möglichkeiten haben städtische Akteure, solchen Entwicklungen auch unter aktuellen Rahmenbedingungen mehr Schub zu verleihen? Das probiert SInBa in Wuppertal und Mannheim aus.

Pioniere sind wichtig, können die Entwicklung aber auch hemmen

Egal, in welchem Bereich: Pioniere starten Innovationsprozesse, sie sind für den Beginn von etwas Neuem unverzichtbar. Mit ihrer sehr hohen intrinsischen Motivation gelingt es ihnen, ihre ökologischen, ökonomischen oder sozialen Bedürfnisse in neue Lösungen zu übersetzen und diese so sichtbar zu machen und auf die öffentliche Agenda zu setzen. Die Aufmerksamkeit, die aktuell den noch wenigen Wärmegenossenschaften zufließt, die Wohnraumtauschbörsen, die gerade in verschiedenen Städten aufgelegt werden, die wachsende Zahl an Gemeinschaftswohnprojekten, die überregional sichtbar werden und weiteres Interesse generieren – hinter all diesen sozialen Innovationen stecken Pioniere, für deren spezifische Anliegen und Bedürfnisse es noch kaum oder keine passenden Lösungen gibt.

Dabei verlangt die Pionierphase ihren Protagonistinnen und Protagonisten einiges ab: Sie brauchen viel Zeit, Energie und Durchhaltevermögen, um gegen die meist widrigen Verhältnisse in Form von unpassenden Regeln und nicht eingeübten Abläufen anzugehen. Sind die neuen Wege halbwegs gebahnt und das Neue sichtbar, machen sich die ersten Nachahmer auf den Weg. Die Innovation geht aus der Pionierphase in eine Aufbruchphase über, die sich vor allem dann dynamisch entwickeln kann, wenn es eine wie auch immer geartete finanzielle Förderung oder Unterstützung für die neuen Lösungen gibt. Falls nicht, kann sich die Pionierphase sehr lange hinziehen, die Innovation versandet.

Eigentlich interessant wird es aber am nächsten Phasenübergang (vgl. Abb. 1): Vom Aufbruch zum ersten Boom, wenn die soziale Innovation die kleinen Nischen verlässt und eine Breitenwirkung entfacht. Diese Entwicklung wird von vielen Transformationswissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern angemahnt und von der Klimabewegung herbeigesehnt. Aber sie ist nicht einfach, und sie hat es in sich. In vielen Fällen erfordert sie nämlich eine starke Modifizierung

¹ Welche Auswirkungen die aktuelle Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes mit stark reduzierten Anteilen erneuerbarer Energien an der Wärmeversorgung auf die weitere Entwicklung kooperativer Nahwärmelösungen hat, bleibt abzuwarten.

der sozialen Innovation und bringt eine Verwässerung der ursprünglichen sozial-ökologischen Charakteristika und auch der damit verbundenen (Klima-)Wirkungen mit sich. Dagegen wehren sich die Pioniere zuweilen – verständlicherweise. SInBa spielt für die in Mannheim und Wuppertal erprobten sozialen Innovationen mögliche Entwicklungspfade aus der Nische in eine gewisse Breite durch, um zu verstehen, welche Chancen und welche Risiken damit einhergehen.

Pionier:	Belächelte Einzeltäter, wenig Geld, viel Freiraum
Aufbruch:	Höhere Aufmerksamkeit, etwas Geld, mehr Täter
Erster Boom:	Man kann Geld verdienen, viel mehr Täter
Einbruch:	Zu viele – Konflikte, Bankrotte, Regulierungen
Zweiter Boom:	Klare Verhältnisse, etablierte Überlebende, die Kasse klingelt
Stagnation:	Das Spiel ist (vorerst) ausgereizt
Diversifizierung:	Wir suchen uns ein anderes Spielfeld
Re-Regulierung:	Wir verändern die Rahmenbedingungen

Abb. 1: Typische Phasen in Innovationsprozessen und ihre Entwicklungsrichtung (Quelle: Schön, S./Eismann, C./Wendt-Schwarzburg, H./ Kuhn, D., 2020: Transdisziplinäres Innovationsmanagement. Bielefeld)

Gemeinschaftswohnprojekte in Bestandsimmobilien: den Aufwand senken!

In Wuppertal begleitet die Stadt ein Gemeinschaftswohnprojekt bei der Entwicklung einer leer stehenden städtischen Bestandsimmobilie, klärt dabei die verwaltungsinternen Abläufe und macht die Projektanliegen mit dem Verwaltungshandeln kompatibel. Damit schafft die Stadt in ihrem Handlungsfeld wichtige Voraussetzungen für eine Verbreitung der sozialen Innovation „Gemeinschaftswohnprojekte in Bestandsimmobilien“: Mit einem an interessierte Projekte klar vermittelbaren Verwaltungsablauf stellt sie relevantes Wissen zur Verfügung, das bei den Projekten üblicherweise nicht vorhanden ist und große Fragezeichen aufwirft. Sie reduziert den Aufwand beim Erwerb städtischer Bestandsimmobilien sowohl verwaltungsintern als auch in der Interaktion zwischen Projekt und Verwaltung enorm.

Für die Verbreitung von Gemeinschaftswohnprojekten ist die Senkung solcher sogenannten Transaktionskosten ein entscheidender Faktor, denn im Moment sind sie viel zu aufwendig, um über eine kleine Nische hinaus als Wohnform attraktiv zu werden. Dies gilt nicht nur für die Projektgruppen selbst, sondern auch für die Eigentümer und Dienstleister, die sie üblicherweise brauchen: Auch die Immobilienbesitzer, Banken und Architekten brauchen deutlich mehr Zeit und Geduld für die Zusammenarbeit mit Gemeinschaftswohnprojekten. Nennenswerte Erleichterungen bei der Realisierung solcher Projekte können erstens durch eine erleichterte Gruppenbildung und Objektfindung erreicht werden, sozusagen mit einem professionellen „Gemeinschaftswohnen-Tinder“, und zweitens über professionelle Dienstleister, die den gesamten Realisierungsprozess effizient managen. Investorenmodelle, die Gemeinschaftswohnprojekte schlüsselfertig anbieten, sind das Premi- ummodell, um den Aufwand für alle Beteiligten zu senken.

Die Nachteile, die man sich mit einer solchen Entwicklung aus der Nische in die Breite einkauft, liegen auf der Hand: Die soziale Innovation wechselt ins professionell-kommerzielle Lager, wird teurer und damit exklusiver, die sozial-ökologische Motivation und die individuellen bzw. kollektiven Wohnbedürfnisse der Pioniere rücken zugunsten standardisierter Angebote in den Hintergrund. Die Frage ist, ob bei einer Verbreitung von Gemeinschaftswohnprojekten die dann mutmaßlich weniger klimagerechte Ausgestaltung im Einzelfall durch die Kumulierung der vielen kleineren Effekte kompensiert werden kann.

Aktives Wohnraummanagement: den Wohnnutzen vergrößern!

Die proaktive Nachverdichtung und Umverteilung des bereits genutzten Wohnraums sind als wichtige Elemente eines kommunalen Wohnraummanagements ein weiterer Versuch, die Pro-Kopf-Wohnfläche zu reduzieren und vorhandenen Wohnraum bedürfnisgerechter zu verteilen. Das zugrundeliegende Dilemma ist bekannt: Ältere Menschen leben häufig in vergleichsweise preiswerten, aber zu großen Wohnungen oder Häusern, während junge Familien oder Gemeinschaften keinen adäquaten und bezahlbaren Wohnraum finden.

Eine steigende Zahl an Kommunen versucht, diesem Dilemma mit Wohnraumtauschbörsen und/oder finanziellen Anreizen für umzugswillige Ältere beizukommen. Mal abgesehen davon, dass der Anreiz, aus einer großen günstigen in eine kleinere teurere Wohnung umzuziehen trotz Tauschprämien und ggfs. zeitlich befristetem Mietkostenmoratorium begrenzt ist, nehmen diese Ansätze einen zentralen Erfolgsfaktor für eine Verbreitung dieser sozialen Innovation nicht ernst genug: den Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner großer Wohnungen. Denn klimagerechter oder mit adäquater Pro-Kopf-Wohnfläche zu wohnen, ist für sie kein Nutzen, häufig nicht mal für Klimabewegte.

Für die meisten Menschen sind geringere Wohnkosten ein primärer Nutzen, und weniger Arbeit mit einer kleineren Wohnung, ein schöneres Umfeld, eine bessere Ausstattung, gegebenenfalls Barrierefreiheit und eine größere Nähe zu Freunden ein sekundärer Nutzen, der sie den großen Aufwand eines Umzugs womöglich in Kauf nehmen ließe. Wie könnte es also gehen? Wie könnten Nachverdichtung oder Wohnraumtausch zu „normalen“ Praktiken werden?

Für den Weg aus einer sehr kleinen Nische in eine gewisse gesellschaftliche Breite sind drei Entwicklungspfade denkbar: Wenn erstens Wohnungsbaugesellschaften/-genossenschaften innerhalb ihrer Bestände eine Art rollierenden Pool an kleineren, bestenfalls barrierefreien Wohnungen vorhalten, in die interessierte Mieterinnen und Mieter (vielleicht sogar zur Probe) einziehen könnten, ohne dass die möglichen Mietsteigerungen bei Neuvermietung mitgenommen



Abb. 2: Schlüsselübergabe nach erfolgreichem Wohnungstausch (© inter 3 GmbH)

werden. Wenn zweitens mit einem überschaubaren Umbau des Eigenheims Wohnraum geteilt werden kann, damit das Umfeld erhalten bleibt und Mieteinnahmen erzielt werden können. Wenn sich drittens professionelle Dienstleister etablieren, die Komplettlösungen anbieten, wahlweise für Suche von und Umzug in eine kleinere Wohnung oder für Umbau und Vermietung des Eigenheims.

Beide Wege – Umzug oder Nachverdichtung – sind für ältere Menschen, die lange in einem Haus oder einer Wohnung gelebt haben, ein sehr großer Schritt mit vielen offenen Fragen und ungewohnten Aufgaben. Dafür dürfte eine Verbreitung dieser sozialen Innovation weitgehend frei von unerwünschten Nebenwirkungen sein und das Versprechen auf ein klimagerechteres Wohnen durchaus einlösen können.

Kooperative Nahwärme: Bürgerschaft und Technikprofis als treibende Tandems!

Kooperative Nahwärmeprojekte sind kein Selbstläufer. Bei dieser sozialen Innovation muss nicht nur die Gemeinschaftsbildung klappen, sondern auch eine professionelle technisch-wirtschaftliche Prüfung, Planung und Umsetzung des Nahwärmeprojekts erfolgen. Für beide Prozesse gibt es noch keine Blaupausen, für gut synchronisierte Abläufe erst recht nicht. Treiber der sozialen Innovation Nahwärme sind vor allem die Wärmewende-AGs, die sich angesichts bisheriger GEG-Vorgaben vielerorts formiert haben, um jenseits von Fernwärme und individuellen Lösungen passfähige und GEG-konforme Wärmelösungen zu suchen.

Diese AGs sind in der Regel nicht sehr homogen. Neben klassischen Eigenheimbesitzenden in nicht von Fernwärme versorgten Siedlungen entstehen zurzeit innerstädtische Initia-

tiven, in denen sich Mieterinnen und Mieter, Vertreterinnen und Vertreter von Eigentümergemeinschaften und Hausbesitzende zusammenfinden. Dabei stoßen verschiedene Interessen aufeinander: eine bezahlbare und zukunftsichere Wärmeversorgung, eine klimagerechte Wärmeversorgung, eine sozialverträgliche Wärmeversorgung, eine kooperative Wärmeversorgung. Das sind viele legitime Ansprüche, die von den Beteiligten durchaus unterschiedlich priorisiert werden, zum Teil in einem Zielkonflikt zueinanderstehen und unter Umständen das ohnehin große Investitionsvolumen erhöhen können. Dabei ist eine wirtschaftliche Lösung hier besonders wichtig für einen hohen Anschlussgrad, und umgekehrt genauso.

Ein zentraler Ansatzpunkt für eine Verbreitung dieser sozialen Innovation (die bislang noch kaum in Nischen realisiert ist) ist, dass zwei treibende Kräfte mit starken Eigeninteressen sich parallel professionalisieren und ihre Aktivitäten synchronisieren: Die Wärmewende-AGs haben durchaus ein großes Eigeninteresse, sie sind allerdings bislang weder auf der Ebene der Einzelinitiativen noch als kleine soziale Bewegung organisiert genug, um Treiber der Entwicklung zu werden – und die Novellierung des GEG könnte sie darüber hinaus schwächen. Die Profis aus technischer Planung, aus Bau und gegebenenfalls Betrieb haben dieses Geschäftsfeld noch nicht so weit entwickelt, als dass sie mit halbstandardisierten Lösungen und einem effizienten Umgang mit einer potenziell schwierigen Auftragbergemeinschaft gutes Geld verdienen können. Analog zu den Investorenmodellen für Gemeinschaftswohnprojekte würden Komplettlösungen analog zur Fernwärmeversorgung die besten Entwicklungsmöglichkeiten aus der Nische in die Breite bieten – eine bequeme und zuverlässige Wärmeversorgung, allerdings nicht zwangsläufig eine preisgünstige Lösung.



Sozial-ökologische Nische oder weniger klimagerechte Entwicklung in die Breite?

Das Dilemma ist alt und in vielen Fällen auch nicht lösbar. Professionelle Treiber sind in vielen Fällen eine wichtige Bedingung für die Verbreitung einer sozialen Innovation. Dann gehen aber gewerbliche Interessen und breitentaugliche wirtschaftliche Lösungen mit standardisierten anstelle individueller Lösungen einher, dann rangieren ökonomische Lösungen vor sozial-ökologischen Motivationen. Dass es gelegentlich auch Mittelwege gibt, zeigen soziale Innovationen, wie Wohngemeinschaften oder Wohnungsgenossenschaften. Eine solche Entwicklung anzusteuern, ist nicht ganz einfach. Am ehesten kann es gelingen, wenn sich Pioniere zu einer erfahrenen und gut organisierten Wissens- und Unterstützergemeinschaft entwickeln, die mit professionellen Akteuren effiziente Abläufe zu einem (nischigen) Geschäftsfeld verdichtet und auf kommunaler Seite Andockpartner hat (z. B. themenbezogene Verwaltungslotsen), die ihrerseits Verwaltungsfahrpläne für eine reibungslose Zusammenarbeit bereithalten. Diese Arbeit ist über kulturelle Grenzen hinweg nicht einfach, aber möglicherweise lohnend und dann zukunftssträchtig.



Dr. Susanne Schön

Geschäftsführung und wissenschaftliche Leitung, inter 3 GmbH – Institut für Ressourcenmanagement, Berlin



Dr. Sebastian Strehlau

Wissenschaftlicher Mitarbeiter, inter 3 GmbH – Institut für Ressourcenmanagement, Berlin



Dipl. Region.Wiss. Lena Horlemann

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, inter 3 GmbH – Institut für Ressourcenmanagement, Berlin

Themenschwerpunkt vhw-Pflichtfortbildungen

Aktuelle Standards sicher anwenden – Fortbildung für Architekt/innen, Ingenieur/innen und Planende

Rechtliche Rahmenbedingungen, technische Regeln und fachliche Standards verändern sich laufend. Wer plant, baut oder prüft, muss Entwicklungen nicht nur kennen, sondern sicher einordnen und anwenden können. Fortbildung schafft hier fachliche Klarheit und unterstützt eine verlässliche Anwendung im Planungs- und Genehmigungsalltag.

Die vhw-Pflichtfortbildungen greifen aktuelle fachliche und rechtliche Entwicklungen auf, ordnen sie praxisnah ein und unterstützen dabei, Entscheidungen fachlich solide und rechtssicher zu treffen. So helfen sie, Risiken zu minimieren und Verantwortung souverän wahrzunehmen.

Was vhw-Pflichtfortbildungen auszeichnet:

- **klare Einordnung** aktueller Anforderungen und Standards
- **Austausch auf Augenhöhe** mit erfahrenen Dozent/innen
- **passende Formate** für unterschiedliche berufsrechtliche Vorgaben

Viele Veranstaltungen sind als Pflichtfortbildung anerkanntsfähig oder werden auf Wunsch zur Anerkennung eingereicht.



Informationen und aktuelle Veranstaltungen: vhw.de/fortbildung/pflichtfortbildungen oder QR-Code scannen



Thomas Kuder

Das Stadion als „Dritter Ort“?

Die Überschrift mag verwundern: ein Stadion, genauer gesagt ein Fußballstadion, als Dritter Ort? Ausgerechnet ein Fußballstadion, das Kommerz- und Eventzentrum der Gegenwart schlechthin? Aber ja, es lohnt sich, wie zu zeigen sein wird, diesem Gedanken in einem Essay einmal nachzugehen, den Charakter Dritter Orte zu beleuchten, mit dem Thema Fußballstadion zu verbinden und herauszuarbeiten, ob und ggf. wie ein Stadion mit diesem Thema in Verbindung gebracht werden kann. Als Fallbeispiel dient dabei, das darf nicht verwundern, der Verein, in dem der Autor des Beitrags seit vielen Jahren Mitglied ist: der Berliner Sportclub Hertha – allerdings wohl wissend, dass sich über viele andere Fußballvereine hierzulande sicherlich ganz ähnliche Erkenntnisse gewinnen ließen, Erkenntnisse, die es lohnte, auch wissenschaftlich eingehender zu untersuchen.

Funktion als alternative Heimat

„Dritte Orte“, im Englischen „third places“, sind soziale Räume, die jenseits des eigenen Wohnorts und Familienlebens (erster Ort) bzw. jenseits des Arbeitsplatzes und Arbeitslebens (zweiter Ort) bestehen. Sie haben für die Menschen die Funktion einer alternativen Heimat. Der Begriff wurde vom US-Soziologen Ray Oldenburg (1989) geprägt. Sie zeichnen sich durch niedrige Zugangsschwellen, neutrale Atmosphäre für die jeweiligen Bezugsgruppen, soziale Durchlässigkeit, Geselligkeit, Stammgäste und eine insgesamt ungezwungene, offene und kommunikative Stimmung an einem zentralen, gut zu erreichenden Ort aus. Typische Beispiele sind Nachbarschaftscafés und -treffs, Bibliotheken, Parks, offene Werkstätten oder Vereine. Sie fördern soziale Bindungen, Integration, Austausch zwischen unterschiedlichen Menschen und wirken Vereinsamung entgegen, weshalb sie für lebendige Gemeinschaften wichtig sind (Oldenburg 1989). So weit zunächst die Ausgangsbedingungen.

Und nun zum Stadion. Orientiert man sich an dem o. g. Begriffsverständnis, fällt zunächst auf, dass man für einen Stadionbesuch in der Regel Eintritt bezahlen muss. In Deutschland werden dabei, verglichen z. B. dem hochpreisigen England, oft moderate Eintrittspreise aufgerufen. Gleichwohl kostet die günstigste Dauerkarte je nach Stadion und Verein etwa 150,- bis 250,- Euro für die 17 Spiele der aktuellen Saison. Eine gewisse Zugangsschwelle dürfte demnach durchaus gegeben sein. Zudem wird man im Stadion regelmäßig mit zahlreichen Konsum- und Verkaufsangeboten sowie mit sehr viel Werbung empfangen und durch den Aufenthalt begleitet. Ein kommerzieller Charakter ist dem Stadionbesuch und Stadion als Ort ebenfalls nicht abzusprechen – ein Argument, dem, wie Kritiker des Konzepts konstatieren, bereits im ursprünglichen Konzept von Oldenburg zu wenig an Aufmerksamkeit zugedacht wurde (Zurstiege 2008). Warum also das Stadion als Dritter Ort?

Symbolischer Ort

Das Stadion ist für Fußballfans und -interessierte ohne Zweifel ein symbolischer Ort, ein Ort also, der über einen

signifikanten, nicht materiell greifbaren Bedeutungsüberschuss verfügt (Kuder 2024). Es ist nicht nur eine beliebige Schüssel aus Beton, sondern es ist der Ort, der untrennbar mit schmerzlichen Niederlagen, großen Siegen, Auf- und Abstiegen, Heldengeschichten und Spielerpersönlichkeiten verbunden ist. Da muss man nicht unbedingt an 1954, Fritz Walter und das Wankdorfstadion zu Bern erinnern oder über die berühmte Anfield Road in Liverpool sprechen. Noch heute wissen eingefleischte Fans vom legendären 7:1-Sieg des Karlsruher SC gegen den FC Valencia im Europapokal 1993 mit den Toren von „Euro-Eddie“ Schmitt zu berichten, dem Wunder vom Wildpark. Und noch heute wird bei Hertha BSC in Stadiongesängen die legendäre, vereinseigene „Plumpe“ besungen, dem Ort großer und bislang einziger Meisterschaften, das – in den 1970er Jahren für den Bau von Wohnungen aufgegebene – Stadion am Gesundbrunnen, zu dem man ... „vergnügt am Sonntag zieht“.

Die vereinseigene Plumpe, mit dem berühmten Uhren- und Zauberberg hinter den beiden Toren, ist noch heute für viele Herthaner ein Sehnsuchtsort, eine zweite Heimat, deren schmerzlicher Verlust nicht unwesentlich die dringende, jahrelang vorgetragene Forderung nach einem neuen, vereinseigenen Stadion befördert, als einem Ort, an dem sich für Mitglieder und Fans die eigene Identität als Berliner Sportclub Hertha, gegründet 1892, wieder materialisieren kann.

„Wer einmal die Plumpe gesehen hat, der kann nur für ein eigenes Stadion sein!“ (Hertha-Fan, in einem Statement für die Initiative Blauweißes Stadion)

Das spricht im Übrigen keineswegs gegen das Olympiastadion, das aber vornehmlich seine eigene Geschichte hat, seine nationalsozialistischen Antihelden, aber auch seine Helden der Olympischen Spiele von 1936, etwa die beiden Freunde und zugleich Weitsprungkonkurrenten, Jesse Owens aus den USA und Lutz Long aus Deutschland. Zudem ist das Olympiastadion der Austragungsort von zahlreichen Welt- und Europameisterschaftsspielen, vom WM-Finale 2006 zwischen Frankreich und Italien sowie seit 1985 der

legendäre Austragungsort des Deutschen Pokalendspiels. Das Olympiastadion ist damit zwar ersatzweise für Hertha BSC das „Wohnzimmer“, zugleich aber Erinnerungsort für viele bundesdeutsche Vereine, die an dieser Stelle Sportgeschichte geschrieben haben oder schreiben wollten.

Die eigene Identitätskonstruktion (s. a. FWS 1/2015), die für viele Menschen in Berlin und für aktuell etwas mehr als 60.000 Mitglieder bei Hertha BSC mit dem symbolischen Ort „Stadion“ und dem gewünschten eigenen Stadion verknüpft ist, bezieht sich aber nicht nur auf die Fußballspiele des Vereins, bei denen im Falle von Hertha BSC – „dem Berliner Sorgenkind“, wie es in einem bekannten Stadionlied schon seit den 1960er Jahren besungen wird – immer schon Freud und Leid eng beieinanderliegen.



Abb. 1: Das Areal der „Plumpe“ heute (Foto: Thomas Kuder)

Rund um Stadion und Verein

Und an dieser Stelle kommen wieder die Dritten Orte ins Spiel. Dritte Orte, so das eingangs formulierte Begriffsverständnis, fördern soziale Bindungen, Integration, Kommunikation sowie Austausch zwischen Menschen aus ganz unterschiedlichen Schichten und wirken der Vereinsamung entgegen. Sie sind für lebendige Gemeinschaften von großer Bedeutung (Oldenburg 1989). Und das gilt eben auch für das Stadion, seine Besucherinnen und Besucher, vor allem aber in besonderem Maße für die organisierte Fanszene, die über das Stadion als symbolischen Ort ihres Vereins und über ihre Vereinsliebe zusammenfinden. Wichtig ist an dieser Stelle, zu erwähnen, dass es nicht die eigentliche Vereinsmitgliedschaft bei Hertha BSC ist, die die Menschen zusammenbindet, sondern das gemeinsame Interesse am Fußball und am Verein, das zum selbstorganisierten Engagement in eigenen Fangemeinschaften und Fanclubs führt, sozusagen „rund um Stadion und Verein“.

Über die schwierige Seite von Fußballfans wird in den Medien regelmäßig berichtet: Bengalo- und Böllerzündelei im Stadion, Rabaukentum in Zügen, Bahnen oder auf den Wegen zum Stadion, mitunter Belästigungen und immer mal

wieder fragwürdige Spruchbänder. In der Tat, Fußballfans sind nicht unbedingt eine gesellschaftlich „bequeme“ Gemeinschaft ohne Konflikte und innere Widersprüche, auch wenn sich in den vergangenen Jahren vieles zum Positiven hin entwickelt hat. Worüber allerdings selten berichtet wird, was es aber ebenfalls zu würdigen gilt, ist die Tatsache, dass genau dieselben Fangruppen und dieselben Menschen regelmäßig ein sehr großes soziales Engagement aufbringen, das wohl jeder Gesellschaft gut zu Gesicht steht, aber eben von den sozial engagierten Fans und Mitgliedern (ohne Zutun des Vereins) gegenüber den Bedürftigen der Gesellschaft initiiert und umgesetzt wird.

Soziales und gesellschaftliches Engagement

Es sind Initiativen, in denen engagierte, als Fangruppen organisierte Menschen z. B. mit der Spendenaktion „Spendet Becher – Rettet Leben“, einmal jährlich Gelder für karitative Zwecke sammeln und zuletzt, mit einer Zugabe des Vereins, mehr als 100.000,- Euro für ein Kinderhospiz der Kinderhilfe e. V. gespendet haben. Und es sind Initiativen wie „1892 hilft“, in denen ehrenamtlich Engagierte mit dem Suppenbus seit Jahren einmal wöchentlich warme Mahlzeiten kochen und an Sammelstellen an Bedürftige verteilen. Es sind Initiativen wie „Hertha wärmt“, die in jedem beginnenden Winter an einem der Spieltage mit einem LKW direkt am Stadion warme Kleider sammeln und den Bedürftigen zukommen lassen, sowie Initiativen, die in heißen Sommermonaten mit dem Bus 1892 Liter Wasser an die Bedürftigen in der Stadt verteilen.

Zu nennen ist auch ein von normalen Fußballfans gegründeter Arbeitskreis, der die Geschichte sämtlicher jüdischer Vereinsmitglieder von Hertha BSC erforscht hat, die in den 1930er Jahren nach der Übernahme und Gleichschaltung des Vereins durch die Nationalsozialisten aus dem Verein verbannt wurden. Dieser Faninitiative wurde vom DFB im Jahr 2018 der Julius-Hirsch-Preis für Projekte verliehen, die sich gegen Diskriminierung, Rassismus und Antisemitismus einsetzen. Und im kleinen Kreis wird auch heute noch von engagierten Vereinsmitgliedern und Fans an jedem 9. November das Andenken des jüdischen, im Konzentrationslager Auschwitz ermordeten Vereinsarztes Dr. Hermann Horwitz mit einem Gedenktreffen am Stolperstein vor seinem damaligen Wohnhaus in Berlin-Charlottenburg geehrt.

Dies sind nur einige der unzähligen Projekte der aktiven Fanszene, die, ganz im Sinne von Oldenburgs Dritten Orten, über ein gemeinsames Interesse am Fußball und am Verein Hertha BSC im Umfeld des dazugehörigen symbolischen Orts zusammenfinden, soziale Bindungen eingehen, sich gemeinsam engagieren, die Integration Benachteiligter befördern, den Austausch zwischen unterschiedlichen Menschen pflegen und einen signifikanten sozialen Beitrag für



Abb. 2: Ein neues Stadion für mehr Nähe zwischen Spielfeld und Rängen (Foto: Hertha BSC)

die Bedürftigen in der Gesellschaft erbringen. Der eingangs erwähnte kommerzielle Aspekt des Stadionbesuchs tritt angesichts dieser Betrachtung stark in den Hintergrund. Es scheint durchaus lohnenswert zu sein, den analytischen Fokus beim Thema Engagement verstärkt auch auf das bemerkenswerte soziale Engagement von Fangemeinschaften zu richten. Neben Studien zur sozialen Arbeit mit Fans, zu Jugend- und Protestbewegungen, Ausarbeitungen zu Fankulturen und ersten empirischen Bestandsaufnahmen im deutschsprachigen Raum bilden Untersuchungen zum ehrenamtlichen sozialen Engagement von Fangruppen bislang noch eher die Ausnahme.

Stadion als starker sozialer Ort

Ein Stadion kann heute als ein symbolisch aufgeladener Ort mit einem erheblichen Bedeutungsüberschuss und zugleich als ein Dritter Ort gelten, bei dem „um das Stadion herum“ meist ohne, aber auch mit ergänzender Unterstützung des Vereins regelmäßige Treffpunkte und Kontaktmöglichkeiten angeboten und Gemeinschaften gestiftet werden, sodass sich vielfältiges soziales und gesellschaftliches Engagement entfalten kann. Vielen Fans und Freunden des Fußballsports bietet das eigene Stadion zudem als identitätstiftender, symbolischer Ort und Heimat ein intensives Zugehörigkeitsgefühl für Gleichgesinnte, unabhängig von Herkunft, Beruf und insbesondere unabhängig von sozialer Stellung.

Ein eigenes Stadion hat demzufolge die Kraft, ein starker sozialer Ort zu sein, der gesellschaftliches Engagement hervorzubringen vermag, in einer Zeit, in der Dritte Orte selten geworden sind, an denen man sich nicht nur oder vornehmlich zu kommerziellen Zwecken treffen und aufhalten kann.

Dazu tragen im Übrigen auch die Überlegungen des Vereins bei, in das neu zu errichtende Stadion auch soziale Infrastruktureinrichtungen für das Quartier sowie öffentliche gastronomische Betriebe zu integrieren. Der starke soziale, Dritte Ort sollte damit neben den meist genannten sportlichen und wirtschaftlichen Argumenten als gewichtiges Argument dafür anerkannt werden, das Anliegen von Verein und Fans für den baldigen Neubau eines vereinseigenen Stadions – auch aus sozialen Gründen und im Sinne Oldenburgs Dritter Orte – zu unterstützen und zu fördern.



Dr. Thomas Kuder

Seniorwissenschaftler, vhw e. V., Berlin

Quellen:

- Kuder, Thomas [2024]: Symbolische Orte machen – ein Potential der Stadtentwicklung. In: Broy, Sonja/Kuder, Thomas (Hrsg.): Symbolische Orte machen. Berlin.
- Oldenburg, Ray (1999): The Great Good Place. Cafés, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and other Hangouts at the Heart Community. Marlowe & Company, New York (Erstausgabe 1989).
- Zurstiege, Guido (2008): Der Konsum Dritter Orte. In: Zurstiege, Guido/Hellmann, Kai-Uwe (Hrsg.): Räume des Konsums. Über den Funktionswandel von Räumlichkeit im Zeitalter des Konsumismus. VS Verlag, Wiesbaden, S. 139.
- vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (2015) (Hrsg.): Stadtentwicklung und Identität. Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 1/2015. Berlin.

Diana Coulmas

20 Jahre, 20 Tagungen, unzählige Erkenntnisse und eine Torte

Jubiläum der vhw-Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht

Die vhw-Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht 2025 startete mit insgesamt 260 vor Ort in Bergisch Gladbach und live online Teilnehmenden am 24. November 2025 ganz im Zeichen des zu begehenden Jubiläums. Der Veranstalter in Person der Verfasserin konnte es sich nicht nehmen lassen, einen großen Dank für 20 Jahre, 20 Tagungen, unzählige Erkenntnisse und regen Austausch mit den Bundesrichtern aus dem 4. Senat am Bundesverwaltungsgericht auszusprechen.

Dr. Sina Stamm, Dr. Achim Seidel und Dr. Andreas Koch waren die Adressaten dieses sehr herzlichen Danks für 20 Jahre vhw-Bundesrichtertagung: Nach langen Jahren, in denen es eine Art Stammbesetzung bei der Tagung gab, waren die Protagonisten des Tages erst zum zweiten Mal hier, bzw. Dr. Andreas Koch zum ersten Mal dabei. Ob neues Gesicht oder zweistelliger „Einsatz“ bei den Bundesrichtertagungen, eines eint Wirken und Präsenz der Bundesrichter: Sie alle haben sich über die Jahre im Winter von Leipzig auf den Weg ins Rheinland gemacht, um exklusiv über neue, teilweise noch nicht veröffentlichte Entscheidungen aus dem 4. Senat zu berichten, diese näher zu erläutern und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu diskutieren. Auf den Punkt gebracht, mündete der Dank in die Conclusio: „Neben der brillanten fachlichen Expertise, die Sie mitbringen, waren Sie dabei immer offen, humorvoll und zugänglich. Das ist nicht selbstverständlich! Der Juristenzunft haftet ja bisweilen der Ruf an, eher festgelegt, ein bisschen verschlossen, vielleicht auch ein bisschen konservativ zu sein. Hier und mit Ihnen treffen wir dagegen Jahr für Jahr auf gelebte Bereitschaft zu offener, direkter Kommunikation und echtes Interesse an Erfahrungen aus der Praxis.“

Auf los ging's los: wieder ein Tag voller Entscheidungen ...

... zum Städtebau-, Planungs- und Umweltrecht – vorgestellt, erläutert und eingeordnet in den größeren Zusammenhang von drei Mitgliedern des Städtebaurechtsenats am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Auf ausgewählte Entscheidungen, die bei der Tagung vorgestellt wurden, soll im Folgenden schlaglichtartig eingegangen und ein Einblick in das Spektrum der diskutierten Fälle und Themenbereiche gegeben werden.

Sanierungsrechtlicher Ausgleichsbetrag

Den Anfang machte **Dr. Sina Stamm**. Sie referierte eine grundlegende Entscheidung zur Festsetzung von Ausgleichsbeträgen im Sanierungsgebiet, die der 4. Senat am 25.03.2025 getroffen hat (BVerwG, Urteil vom 25.03.2025 – 4 C 1.24). Das Bundesverwaltungsgericht hat sich nicht alle Tage mit Sanierungsausgleichsbeträgen zu befassen, und so waren die diesbezüglichen Ausführungen mit Spannung zu erwarten. Der zugrunde liegende Fall spielt in einem der größten zusammenhängenden Altbaugebiete aus der Gründerzeit in Deutschland im bekannten Prenzlauer Berg, der eine Wandlung vom Berliner Arbeiterbezirk zur Zeit der DDR über ein Szeneviertel und Sanierungsgebiet in den 1990er Jahren bis hin zu einem der begehrtesten und teuersten Wohngebiete der Bundeshauptstadt durchlaufen hat.

Gegenstand des Rechtsstreits war die Heranziehung einer Grundstückseigentümerin zu einem sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrag für ihr 341 qm großes und mit einem fünfgeschossigen Wohnhaus bebautes Grundstück, das zu einem 1994 förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet gehörte. Der festgesetzte Ausgleichsbetrag betrug rund 26.000 Euro, gegen den die Klägerin sich erfolglos mit Widerspruch und Klage wehrte. Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Die Richterinnen und Richter des 4. Senats hatten sich bei der Entscheidung vor allem mit drei Schwerpunkten zu befassen.

Erforderlichkeit der Sanierung

In Hinblick auf die Frage der Erforderlichkeit einer Sanierung hat der 4. Senat klargestellt, dass es Sache der Gemeinde sei, wie sie insoweit ihre Planungshoheit handhabt. Hierzu gehöre insbesondere die planerische, auch durch eine Sanierungsverordnung zum Ausdruck kommende Entschließung, wie und in welcher Richtung sie sich städtebaulich geordnet fortentwickeln will. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen

sind nach § 136 Abs. 2 BauGB Maßnahmen, durch die Gebiete zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet werden. Das Gesetz räume der Gemeinde hier einen weiten Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum ein. Sina Stamm unterstrich dabei, die Gemeinde müsse allerdings beachten, dass Sanierungsmaßnahmen nur bei Vorliegen städtebaulicher Missstände in Betracht kommen und erforderlich sein müssen. Das OVG habe demgegenüber nicht erkannt, dass die Erforderlichkeit der Sanierung Gegenstand einer Abwägung sei und dass die Frage, ob die Sanierung durchgeführt wurde, nach jenem Konzept zu beurteilen sei, das bei Aufhebung der Sanierungsverordnung maßgeblich war. Dementsprechend hätten die Richter der Vorinstanz bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Sanierung einen unzutreffenden Rechtsmaßstab zugrunde gelegt und die gebotene Abwägungskontrolle verfehlt. Eine förmliche Sanierung sei im Übrigen entgegen der Auffassung des OVG nicht nur dann erforderlich, wenn die vorhandenen städtebaulichen Missstände ausschließlich durch Sanierungsmaßnahmen beseitigt werden könnten. Die Gemeinde müsse aber bei der Entscheidung für eine förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets prüfen, ob weniger einschneidende Maßnahmen – etwa des allgemeinen Städtebaurechts – zur Behebung der städtebaulichen Missstände eindeutig vorzugswürdig seien. Beanstandet hat der 4. Senat, dass das OVG die Eignung möglicher Alternativmaßnahmen zur Erreichung der Sanierungsziele aus objektiver Expostperspektive geprüft, und insofern anstelle der gebotenen nachvollziehenden Kontrolle der Abwägungsentscheidung des Beklagten eine eigene Erforderlichkeitsprüfung vorgenommen habe.

Sanierungsbedingtheit der Bodenwerterhöhung

Ein weiterer Schwerpunkt des Urteils, den Sina Stamm eingehend erläuterte, betrifft die Sanierungsbedingtheit der Bodenwerterhöhung. Nach § 154 BauGB hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung an die Gemeinde einen Ausgleichsbetrag in Geld zu entrichten, der der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwerts seines Grundstücks entspricht (Absatz 1 Satz 1). Dies setzt allerdings voraus, dass der Wertzuwachs tatsächlich auf Maßnahmen im Rahmen des Sanierungskonzepts zurückzuführen ist. Hierzu zählen auch Bodenwertsteigerungen, die durch die Aussicht auf die Durchführung der Sanierung eingetreten sind: Für den Eintritt einer Bodenwertsteigerung genügt insoweit bereits die bloße Sanierungsabsicht, weil der Bodenmarkt die erwartete Aufwertung vorwegnimmt. Wird die Sanierung durchgeführt, verbessert sich das Gebiet. Dabei umfasst der Begriff „Durchführung der Sanierung“ sämtliche Ordnungs- und Baumaßnahmen innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets, die nach den Zielen und Zwecken der Sanierung erforderlich sind (§ 146 Abs. 1 BauGB).

Wichtig war den Leipziger Richtern die Klarstellung: Abzuschöpfen sei allein die kausal auf die Sanierung zurückzuführende Bodenwerterhöhung, während Wertsteigerungen ohne Bezug zur Sanierung nicht berücksichtigt werden dürfen. Die vom OVG Berlin-Brandenburg in „herkömmlichen Sanierungsgebieten“ angenommene tatsächliche Vermutung für die Sanierungsbedingtheit der im Sanierungszeitraum eingetretenen Bodenwertsteigerung hat der 4. Senat als fehlerhaft angesehen. Die Sanierungsbedingtheit des Bodenwertzuwachses könne nicht allgemein vermutet werden. Insbesondere wenn Eigentümer selbst Maßnahmen an ihrem Grundstück im Sanierungsgebiet vornähmen, müsse die Gemeinde im Einzelnen prüfen, ob die sich daraus ergebende Wertsteigerung sanierungsbedingt sei. Hierzu bedarf es jedoch nicht einer Betrachtung der fiktiven Eigenentwicklung ohne den Erlass der Sanierungsverordnung (Leitsatz 3). Der Einwand, das Sanierungsgebiet hätte sich mithilfe privater Investoren auch ohne förmliche Sanierung qualitativ weiterentwickelt, sei deshalb ohne Belang.

Wertermittlungsspielraum

Abschließend erläuterte Sina Stamm die Erwägungen des Senats zur Ermittlung des Ausgleichsbetrags, bei denen es insbesondere – im Einklang mit der bisherigen höchstgerichtlichen Rechtsprechung – um den Wertermittlungsspielraum der Gemeinde und die gerichtliche Kontrolldichte ging. Der Wertermittlungsspielraum beruhe auf der Besonderheit, dass es sich bei der Bestimmung von Grundstückswerten letztlich immer um eine bloße Schätzung handelt. Soweit der Wertermittlungsspielraum reicht, finde lediglich eine eingeschränkte gerichtliche Kontrolle in Form einer Plausibilitätskontrolle statt. Im zugrundeliegenden Fall genüge die gerichtliche Kontrolle der Wertermittlung durch die Vorinstanz in Hinblick auf die Aktualität der Lagewerte nicht den Anforderungen einer sachgerechten Plausibilitätsprüfung. Diese waren bereits 2001 ermittelt worden. Nach Angaben eines Sachverständigen ist eine regelmäßige Überprüfung des Werts (fünf Jahre) sinnvoll; gleichwohl hielt das OVG eine Überprüfung nach zehn Jahren nicht für geboten.

Das Urteil des 4. Senats gibt den für das Vorliegen einer sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung beweispflichtigen Gemeinden mehr Rechtssicherheit. Sie sind nicht angehalten, bei ihrer Kausalitätsprüfung hypothetischen Kausalverläufe oder fiktiven Eigenentwicklungen des von der Sanierung betroffenen Gebiets nachzugehen. Sie sollten allerdings Obacht walten lassen, dass ggf. vorhandene externe Effekte durch eine entsprechende Anpassung bzw. Fortschreibung des Anfangswerts berücksichtigt werden.

In der nachfolgenden Diskussion kam die folgende Frage einer Teilnehmerin zur Vorgehensweise bei der Wertermittlung im gerichtlichen Verfahren: Beide Parteien zögen vermutlich Gutachter heran, oder ergehe letztlich eine rein rechtliche Beurteilung? Die differenzierte Antwort hob hierauf ab: Die

Frage der fiktiven Vergleichsbetrachtung (das Gebiet hätte auch ohne Sanierung höhere Bodenwerte entwickelt) ziele auf die „Erforderlichkeit der Sanierung, während die Sanierungsbedingtheit der Bodenwerterhöhung“ sich aus dem Gesetz ergebe; hier prüfe das Gericht lediglich die Plausibilität. Eine weitere aus dem Plenum gestellte Frage betraf den festgestellten Einschätzungsspielraum der Gemeinde in Hinblick auf die Erforderlichkeit der Sanierung: Gelte dieser auch für das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 BauGB)? Dies sei noch nicht entschieden, künftige Entscheidungen blieben abzuwarten.

Kommunales Vorkaufsrecht – der „Dritte“ i. S. v. § 28 Abs. 2 Satz 2 BauGB i. V. m. § 463 BGB

Mit den zwei zum kommunalen Vorkaufsrecht vom 4. Senat zu entscheidenden Parallelfällen aus Hamburg (BVerwG, Urteile vom 17.06.2025, 4 C 3.24 und 4 C 4.24) mussten wir uns ein bisschen ins Zivilrecht begeben, warnte **Dr. Achim Seidel** gleich zu Beginn seines Vortrags. In beiden Fällen wandten sich verschiedene GmbH & Co. KGs gegen die Ausübung von Vorkaufsrechten gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB. Im Mai 2021 verkauften sie Grundstücke durch notarielle Kaufverträge an neu gegründete GmbH & Co. KGs. Das Besondere an der zugrundeliegenden Konstellation war: Die verkaufende GmbH & Co. KG und die kaufende GmbH & Co. KG hatten jeweils denselben einzigen Eigentümer. Im Juli 2021 übte die Freie und Hansestadt Hamburg das Vorkaufsrecht aus, wobei dies in dem hier zu berichtenden Fall – 4 C 3.24 – zugunsten der städtischen Entwicklungsgesellschaft geschah (im anderen Verfahren – 4 C 4.24 – legte die Erstkäuferin eine Abwendungserklärung vor). Sie vertrat die Auffassung, dass es sich um einen ganz normalen Verkauf an einen Dritten handelte, was Voraussetzung für das Vorkaufsrecht ist. Die verkaufenden Unternehmen sahen dies anders und sind dem mit der Begründung entgegengetreten, es liege gar kein Verkauf an einen Dritten vor, weil die Grundstücke ja im Eigentum derselben Person blieben.



Abb. 1: Traditioneller Ort der vhw-Bundesrichtertagung: das Kardinal-Schulte-Haus in Bergisch Gladbach (Foto: Diana Coulmas)

Die Klagen, die vor dem Verwaltungsgericht Hamburg erhoben wurden, waren erfolgreich. Das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht wies die Berufungen zurück und bestätigte die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts, es mangle an dem für ein Vorkaufsrecht erforderlichen Kaufvertrag mit einem Dritten gemäß § 463 BGB, weil es an einem Verkehrsgeschäft fehle. Trotz eigener Rechtsfähigkeit der Klägerin und der Erstkäuferin habe bei wirtschaftlicher Betrachtung lediglich eine Vermögensverschiebung innerhalb der Vermögenssphäre derselben natürlichen Personen stattgefunden (die alle Anteile der auf beiden Vertragsseiten beteiligten Kaufvertragsparteien halte). Mit der Revision wandte sich die Beklagte gegen die einschränkende Auslegung des Begriffs des Dritten.

Ohne in die gesellschaftsrechtlichen Einzelheiten zu gehen, mit denen der Senat sich ebenfalls auseinanderzusetzen hatte, stand die von den Leipziger Richtern zu beantwortende zentrale Frage im Fokus, ob der Kaufvertrag mit einem Dritten abgeschlossen wurde. Das Gesetz definiere den Begriff des Dritten nicht, und auch aus den Gesetzesmaterialien ließe sich zu der Frage nichts herleiten, führte Achim Seidel aus. Der Senat habe sich im Ergebnis für eine formale, an der Rechtsfähigkeit der Vertragspartner orientierte und damit gegen eine den Begriff restriktiver fassende wirtschaftliche Betrachtungsweise entschieden. Für die Einordnung als Vorkaufsfall komme es entscheidend darauf an, dass die Kaufvertragsparteien jeweils selbstständige Rechtsträger sind, der Vertrag mithin von formal verschiedenen rechtsfähigen Vertragspartnern geschlossen wird. Nach den geltenden gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen bestünde keine Identität zwischen den jeweils als GmbH & Co. KG konstituierten Kaufvertragsparteien. Ein enges Verständnis des Begriffs des Dritten sei nach Auffassung des Senats auch nicht durch andere (im Urteil im Einzelnen durchdeklinierte) Vorschriften geboten. Vielmehr hätten sich die Klägerin und ihr Anteilseigner freiwillig und bewusst – aus Gründen der Steueroptimierung – für die Trennung der Eigentumspositionen von Gesellschaft und Anteilseigner durch die Gründung rechtlich selbstständiger Personengesellschaften und den Abschluss eines Kaufvertrags als Mittel der „Vermögensumschichtung“ entschieden. An diese Entscheidung müssten sie sich auch bei rechtlich nachteiligen Konsequenzen festhalten lassen.

In der nachfolgenden Diskussion kamen mehrere Fragen, u. a. die folgende: Eine Kommune wendet das Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB in einem Sanierungsgebiet an, möchte aber nicht kaufen, sondern eine Abwendungsvereinbarung mit dem Käufer schließen. Der Verkäufer gibt die Daten des Käufers nicht weiter, die Dreimonatsfrist läuft. Habe die Kommune dennoch eine Möglichkeit, das Vorhaben zum Erfolg zu führen, oder bliebe nur der Erwerb bzw. der Rücktritt vom Vorkauf? Hierzu ergab sich die zunächst ungeschützte Einschätzung: § 27 Abs. 1 BauGB regle eine Abwendungsbefugnis, keine Abwendungspflicht, weshalb vermutlich nur der Weg bliebe, das Vorkaufsrecht auszuüben. Insgesamt

zeigten die Diskussionsbeiträge Befürwortung des Richterspruchs, der das kommunale Vorkaufsrecht stärke. Es seien rechtssichere Regelungen zur Umgehung der Ausübung des Vorkaufsrechts erforderlich; schließlich sei das Instrument für die Flächenmobilisierung gerade für den Wohnungsbau interessant. Achim Seidel schloss damit, abzuwarten bliebe, was aus der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Regelung werde, die verhindern solle, dass kommunale Vorkaufsrechte bei Share Deals umgangen werden.

Festsetzung eines urbanen Gebiets – Abgrenzung vom allgemeinen Wohngebiet – Verbot des „Etikettenschwindels“

Einen weiteren interessanten Fall, bei dem es um die Ausweisung eines Urbanen Gebiets (§ 6a BauNVO) ging, stellte **Dr. Andreas Koch** vor, der sich selbst als „Novize“ unter den anwesenden Bundesrichtern einführte (BVerwG, Beschluss vom 14.02.2025, 4 BN 24.24). Hier hatte eine Eigentümergemeinschaft Normenkontrollklage gegen den Bebauungsplan einer Ostseegemeinde, der ein Urbanes Gebiet festsetzte, eingereicht. Das OVG Mecklenburg-Vorpommern erklärte den Plan für unwirksam. Das Urbane Gebiet war in drei Teilbereiche unterteilt: zwei davon waren für Wohnnutzung vorgesehen, der dritte für ein Parkhaus. Nach dem Urteil des OVG war die Festsetzung des Urbanen Gebiets aufgrund eines „Etikettenschwindels“ im Rechtssinne nicht erforderlich (§ 1 Abs. 3 BauGB). Sie diene lediglich dazu, die geplante Wohnbebauung ohne Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des OVG blieb ohne Erfolg.

Andreas Koch nahm sogleich vorweg, dass in dem konkreten Fall die vorgesehene Nutzungsstruktur nicht der eines Urbanen Gebiets entspricht. Schon a priori werde man bei einem Urbanen Gebiet, also einem einheitlichen urbanen Raum im Sinne des Leitbilds einer nutzungsgemischten „Stadt der kurzen Wege“ bzw. einer räumlichen Konzentration von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Erholung eher innerstädtische Quartiere vor Augen haben und nicht eine beschauliche Fremdenverkehrsgemeinde an der Ostsee. Auch wenn die Anwendung des § 6a BauNVO nicht schlechterdings größeren Städten vorbehalten und also in Hinblick auf die vergleichsweise geringe Größe der Gemeinde von vornherein ausgeschlossen sei, dürfte die Festsetzung doch aus tatsächlichen Gründen in kleinen und mittleren Kommunen nur ausnahmsweise in Betracht kommen.

Bei den Richtern der Vorinstanz, die über die Rechtmäßigkeit des Bebauungsplans zu entscheiden hatten, stellte sich offenbar entsprechend auch ein Störgefühl ein. Im Ergebnis ist das OVG Greifswald von einem Etikettenschwindel ausgegangen. Ein solcher liegt im Einklang mit der Rechtsprechung des 4.

Senats¹ vor, wenn eine Gemeinde eine von ihrem eigentlichen planerischen Willen abweichende Festsetzung bewusst trifft, um auf diese Weise anderweitige Schwierigkeiten oder Folgeprobleme zu vermeiden. Andreas Koch führte hierzu aus, in solchen als Etikettenschwindel bezeichneten Konstellationen gehe es dem Plangeber häufig darum, das Schutzniveau z. B. von Lärmimmissionen abzusenken. So lag die Sache hier.

Für die tatsächlich angestrebte überwiegende Wohnnutzung ergeben sich aus den Lärmwerten der TA Lärm deutlich niedrigere zulässige Werte als für das „vorgeschobene“ Urbane Gebiet. Der 4. Senat hat die Auffassung des OVG Greifswald bestätigt, wonach die Festsetzung eines Urbanen Gebiets nicht erforderlich war, weil die von der Plangeberin angestrebte Nutzungsmischung nicht über das hinausgeht, was ohnehin in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig wäre. In dem Beschluss ist im Übrigen ausgeführt, bei der Festsetzung eines Urbanen Gebiets müsse nicht jeder Teilbereich mit den Nutzungen Wohnen, Gewerbe und soziale Einrichtungen die Zweckbestimmung des Gebiets insgesamt widerspiegeln. Das Gesetz ermögliche in § 1 Abs. 4 bis 10 BauNVO Feinsteuerungsmöglichkeiten. Trotzdem müsse die allgemeine Zweckbestimmung des Gebiets insgesamt gewahrt bleiben. Ob dies der Fall ist, sei im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung zu ermitteln.



Abb. 2: Eine Torte zum Jubiläum: 20 Jahre vhw-Bundesrichtertagung (Foto: Sonja Reich)

Zusammenfassend bietet der vom OVG Greifswald entschiedene Fall ein Lehrstück zum Verbot des Etikettenschwindels. Der bestätigende Beschluss des 4. Senats verdeutlicht, dass der Gestaltungsspielraum, den § 6a BauNVO dem Plangeber einräumt, mit einem nicht unerheblichen Begründungsaufwand verbunden ist. Die Gemeinden sollten sich gewarnt fühlen. Das gegenüber dem Allgemeinen Wohngebiet (und dem Mischgebiet) reduzierte Lärmschutzniveau des Urbanen Gebiets sollte nicht dazu verleiten, Gebiete nach § 6a BauNVO auszuweisen, wenn in Wirklichkeit lediglich eine Wohnbebauung geplant ist, die sich aber angesichts der im-

¹ BVerwG, Urt. v. 03.06.2014 – 4 CN 6.12 Rn. 20; BVerwG, Urt. v. 28.02.2014 – 4 CN 5.01

missionsschutzrechtlichen Einschränkungen im Plangebiet nicht oder nur schwerlich verwirklichen lässt.

In der anschließenden Diskussion kam aus dem virtuellen Raum u. a. die Frage, ob im gegebenen Fall denn die Quartiersgaragen zur geplanten Wohnnutzung in einem Allgemeinen Wohngebiet denkbar wären? Das Parkhaus wurde hier nicht im Zusammenhang mit der vorgesehenen Wohnnutzung geplant. Es handele sich damit nicht um ein Quartiersparken, sondern um die generelle Unterbringung von Pkw. Dies war Ausdruck des Etikettenschwindels durch das „vorgeschobene“ Urbane Gebiet mit der Zielrichtung, das Problem der Lärmwerte zu lösen, antworteten die Bundesrichter.

Ausblick auf die 21. vhw-Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht am 30. November 2026

Nachdem alle von den drei Bundesrichtern mitgebrachten Entscheidungen vorgestellt und mit den Gästen besprochen und diskutiert worden waren, gab es noch einen kleinen Ausblick auf die 21. vhw-Bundesrichtertagung und damit erste Vorfriede. Der Termin steht bereits fest und wurde schon in die Kalender aufgenommen: Es ist der Montag, 30. November 2026. Es wird, wie gewohnt, angerichtet mit Entscheidungen aus ganz unterschiedlichen Bereichen des weitgefächerten Städtebaurechts. Hierzu werden voraussichtlich u. a. gehören:

- **4 CN 2.24** Festsetzung der Größe der Grundflächen in einem Bebauungsplan
- **4 C 1.25** Baugenehmigungen/Drittanfechtungsklagen: Anwendungsbereich des UmwRG?
- **4 CN 2.25** Abwägungsentscheidung beim Erlass einer sozialen Erhaltungsverordnung nach § 172 BauGB
- **4 C 3.25** Nachbarrechtsschutz im unbeplanten Innenbereich bei Abriss einer Doppelhaushälfte

Die 20. vhw-Bundesrichtertagung ging mit lebhaftem Applaus der Teilnehmenden vor Ort und am Bildschirm und vielen dankbaren Worten von allen Seiten zu Ende. In den Pausengesprächen wurde die zugängliche und praxisnahe Darstellungsweise der drei Bundesrichter des 4. Senats gewürdigt, die durch ihre authentische Art auch komplexe Sachverhalte und Rechtsfragen anschaulich vermittelten.



Ass. Jur. Dr. Diana Coulmas
vhw e. V., Berlin

Foto: © BILDSCÖHN/Trenkel



Das Baugesetzbuch Gesetze und Verordnungen zum Bau- und Planungsrecht

Textausgabe

16. Auflage, 700 Seiten, DIN A5

Softcover: 39,50 € zzgl. Versand

ISBN: 978-3-87941-868-8

Die 16. überarbeitete Auflage der Textausgabe „Das Baugesetzbuch – Gesetze und Verordnungen zum Bau- und Planungsrecht“ enthält alle Rechtsänderungen zum Gesetz zur Beschleunigung des Wohnungsbaus und bringt das BauGB auf den Stand vom 23. Dezember 2025. Berücksichtigt sind u. a. Änderungen der BauNVO, PlanZV, des BNatSchG, ROG, UVPg und UmwRG. Neu aufgenommen wurde das Windenergieflächenbedarfsgesetz. Synopsen machen die Neuerungen und Fassungsvergleiche der BauNVO übersichtlich nachvollziehbar.

Bestellen Sie jetzt Ihr Exemplar: vhw.de/publikationen/fachbuecher-fortbildung/details/das-baugesetzbuch-gesetze-und-verordnungen-zum-bau-und-planungsrecht/



Julian Rosenbaum

Braucht Deutschland einen Digitalisierungsföderalismus?

vhw-Tagung „Kommunalverwaltung digital denken“ am 6. November 2025 in Berlin

Wie lässt sich Digitalisierung im föderalen Staat so organisieren, dass sie allerorts gelingt und Verwaltung in Zeiten von Krisen und knappen Ressourcen leistungsfähig bleibt? Diese Frage stand im Zentrum der vhw-Tagung „Kommunalverwaltung digital denken“ am 6. November 2025 in Berlin. Die Veranstaltung wurde durchgeführt mit der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg und der Agentur für Forschung | Q im Rahmen eines von NextGenerationEU geförderten dtec.bw-Forschungsprojekts. Der Tag lieferte kein Patentrezept für eine erfolgreiche Verwaltungsdigitalisierung, wohl aber eine wichtige Erkenntnis: Es braucht eine neue Form der politisch-administrativen Mehrebenenkoordination, die der Digitalisierung gerecht wird – einen Digitalisierungsföderalismus sozusagen, der Standards setzt und bestimmte IT-Lösungen zentral bereitstellt und gleichzeitig die kommunale Praxis durch Entlastung stärkt, ohne jedoch die im Grundgesetz verbriefte kommunale Selbstverwaltung in Frage zu stellen.¹

Eine zu überwindende Herausforderung zeigt sich in der unüberschaubaren Vielzahl von Steuerungs-, Abstimmungs- und Arbeitsgremien mit überlappenden Zuständigkeiten und oft ohne klare Entscheidungskompetenzen. In diesem Zusammenhang avancierte das „Wimmelbild“ des Nationalen Normenkontrollrats zur OZG-Governance mit der Überschrift „Funktioniert das?“ zum Referenzpunkt der Tagung. Es versinnbildlicht institutionelle Überverflechtung,

Zuständigkeitsüberschneidungen und Gremieninflation im Kontext der Digitalisierung.¹

1 Alle in diesem Beitrag verwendeten Informationen stammen aus den voranstehend genannten Vorträgen und Diskussionsbeiträgen der Rednerinnen und Redner sowie der Teilnehmenden der Tagung „Kommunalverwaltung digital denken“, am 06.11.2025 in Berlin. Auf Quellenangaben im Fließtext wurde deshalb verzichtet. Inhalte sind sinngemäß zusammengefasst, direkte Zitate sind als solche gekennzeichnet.

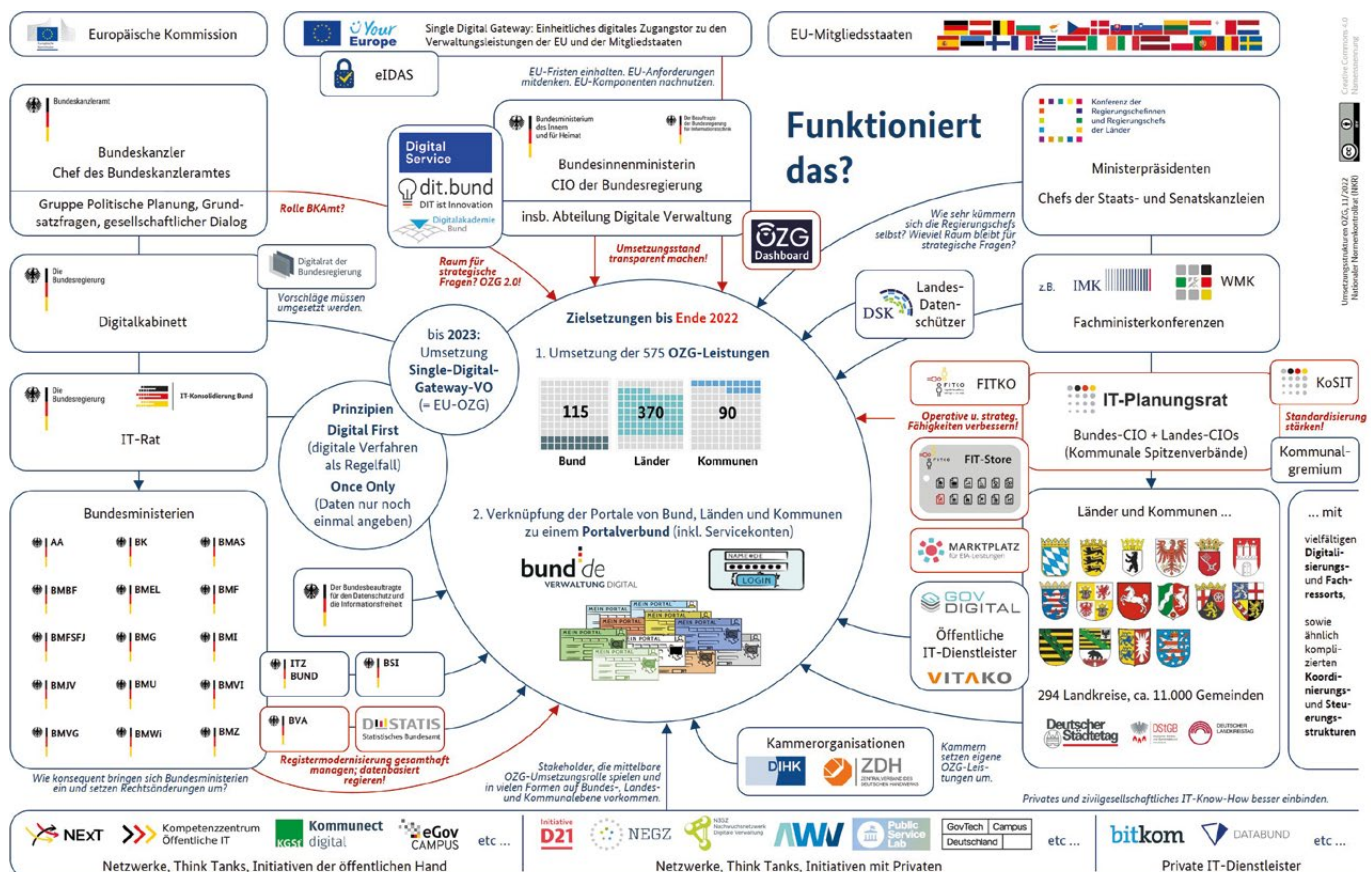


Abb. 1: OZG-Wimmelbild (Quelle: Nationaler Normenkontrollrat, 22.03.2023)

25 Jahre, viele Programme – zu wenig gelernt

Dass es angesichts dessen eine Neuordnung braucht, zeigte gleich zu Tagungsbeginn der Blick zurück – und zwar nicht aus Nostalgie, sondern zum Zweck der Analyse. **Dr. Florian TheiBing** von der Agora Digitale Transformation erzählte die jüngeren Bemühungen der E-Government-Programme als Geschichte verpasster Lernchancen. Media@Komm, Bund Online, Deutschland Online, das Onlinezugangsgesetz (OZG), das E-Government-Gesetz, Registermodernisierung, der Aufbau des IT-Planungsrats und der Digitalministerkonferenz – der Instrumentenkasten war gut gefüllt, die Ambitionen groß, das politische Symbolkapital beachtlich. Und trotzdem: „Wir bewegen uns im Hamsterrad“, fasste TheiBing zusammen, nachdem er mit Projektleitenden, CIOs, CDOs und Führungskräften aus allen Ebenen über ein Vierteljahrhundert Digitalisierungspraxis gesprochen hatte.

Die Befunde sind so schlicht wie unbequem. Erstens ist die institutionelle Fragmentierung – Ressortprinzip, Länderhoheit, kommunale Selbstverwaltung – nicht als Gestaltungsauftrag angenommen worden, sondern als Anlass, zusätzliche Abstimmungs- und Arbeitskreise zu schaffen. Statt verbindlicher Governance entstanden Zuständigkeitsmosaiken. Das Wimmelbild des Normenkontrollrats, ursprünglich als warnende, zugespitzte Darstellung gedacht, ist zum realistischen Landschaftsbild geworden. Zweitens hat die Politik „Schaufensterdigitalisierung“ betrieben und die grundlegende Infrastruktur, wie Register, Schnittstellen, Datenbanken, vernachlässigt – also all das, was der Außendarstellung nicht nützlich ist. Drittens ist erstaunlich wenig systematisch gelernt worden; begleitende Evaluationen, die steuern und korrigieren helfen, blieben die Ausnahme. Programme folgten aufeinander, Fehler wiederholten sich, und die Kultur belohnte nicht den Versuch, sondern die Vermeidung von Risiko.



Abb. 2: Dr. Florian TheiBing von der Agora Digitale Transformation (Foto: Ladan Rezaeian)

TheiBing plädierte deshalb nicht für den x-ten Masterplan, sondern für eine andere Perspektive auf den Föderalismus: Digitalisierung ist kein Selbstzweck und keine Kür, sie ist

die strukturelle Voraussetzung, den Staat funktionsfähig zu halten. In einer Welt, in der Leistungen und Genehmigung „on time“ erwartet werden, ist E-Government nicht Verzögerung, sondern Tragsäule – und zwar eine, die Querschnittskompetenzen verlangt, ohne Zentralisierung zum Maßstab zu erklären. „Digitaler Föderalismus“ hieß sein Leitbegriff: kooperative Zuständigkeitsordnung mit klaren Rollen, Standards und Entscheidungskompetenzen, die den Mehrwert von Dezentralität (Bürgernähe, Ortskenntnis, demokratische Legitimation) mit den Skaleneffekten gemeinsamer digitaler Infrastrukturen verbindet.

Zentral standardisieren, dezentral gestalten

Wie ein „Digitaler Föderalismus“ praktisch aussehen kann, zeigte anschließend **Prof. Dr. Michael Breidung**, Leiter des Eigenbetriebs IT-Dienstleistungen der Stadt Dresden und Honorarprofessor für E-Government an der TU Dresden. Er legte die „Dresdner Forderungen“ dar, die inzwischen vom Deutschen Städtetag mitgetragen werden: Pflichtaufgaben, die überall gleich zu vollziehen sind, sollen dort digital bereitgestellt und betrieben werden, wo die Regelung liegt – beim Bund für Bundesrecht, bei den Ländern für Landesrecht. Kommunen bleiben die Orte der Beratung, der Vorortpräsenz und der Satzungsautonomie. Die digitale Ausführung standardisierter Rechtsanwendungen gehört aber in die Hände derjenigen, die die Regeln setzen. Wenn 11.000 Kommunen oder 411 Landkreise und kreisfreie Städte identische Verfahren interpretieren, ausschreiben, beschaffen, betreiben und migrieren, dann steigen die Komplexität und der Ressourcenaufwand, ohne dass die Rechtsanwendung an Qualität gewinnt.

Dass Kommunen „alles digitalisieren“ sollen, während die Gesetzgeber auf Bundes- oder Landesebene mit Ausnahme und Sondertatbeständen die fachlichen Anforderungen weiter ausdifferenzieren, ist die Geburt eines Dauerstaus. Die Folge ist häufig „Fake-Digitalisierung“: Onlineformulare, die analog weiterbearbeitet werden, halbautomatisierte Verfahren, die am Ende doch im Aktenordner landen. Breidung nannte ein Beispiel, das viele Autofahrerinnen und Autofahrer kennen: i-Kfz. Der Prozess lässt sich scheinbar online durchspielen, am Ende liegt der Zettel hinter der Windschutzscheibe, die Behörde arbeitet analog weiter. Endzu-Ende-Digitalisierung sieht anders aus. Mit EIDAS 2.0, der EU Digital Identity Wallet und verpflichtenden Schnittstellen lässt sich das ändern – aber nur, wenn die Prozesse neu entworfen werden, statt analoge Logik zu verlängern.

Besonders plastisch wurde dieser Ansatz am Beispiel der Kfz-Zulassung. Heute konkurrieren Hunderte Stellen um wenige Anbieter; Zertifizierung und Fachverfahrensintegration binden Ressourcen, die anderswo fehlen. Der Prozess selbst ist oft nur digital verkleidet. Eine konsequent zentrale, rechtskonforme und wirklich digitale Umsetzung beim



Bund würde nicht nur IT-Kosten senken, sondern vor allem Personalressourcen freisetzen. Breidung stellt dabei nicht den Föderalismus in Frage, er rückt ihn vielmehr an die digitale Gegenwart heran: zentral bündeln, was rechtlich geboten und fachlich identisch ist; dezentral gestalten, was politisch zu verhandeln und örtlich zu verantworten bleibt. Wer so digitalisiert, entlastet die kommunale Ebene, ohne sie zu entmündigen.

Wie viel Führungsentschlossenheit, Netzwerkarbeit und Pragmatismus nötig sind, um diese Idee in konkretes Handeln zu überführen, schilderte **Bernd Schlömer**, Staatssekretär für Digitalisierung in Sachsen-Anhalt, in einem bemerkenswert unprätentiösen Erfahrungsbericht. Er berichtete aus einem Land, das jahrelang Letztes in Rankings war, nun aber mit geringer öffentlicher Druckkulisse in den Kernfeldern der Verwaltungsdigitalisierung vorankommt. Die dafür notwendigen Schritte klangen vertraut, entfalten aber erst in Kombination Wirkung:

- Sichtbarmachen und Vernetzen der Verantwortlichen in Kommunen
- Digitallotsen, die Verwaltungen begleiten statt Produkte verkaufen
- eine Inhousebeschaffung über die kommunale Genossenschaft KITU, die zentrale Onlinedienste samt Fachverfahrensanbindung rechtssicher bereitstellen
- landesweite Basisdienste wie eine Teilnehmungsplattform mit Hunderten Verfahren
- ein digitaler Marktplatz mit Präqualifizierung
- und ein pauschaler IT-Sicherheitscheck nach BSI-Grundschutz für alle Kommunen.

Schlömer beschrieb offen Konflikte mit Datenschutzbehörden, Widerstände in Zulassungsstellen aufgrund von Gebührenverlusten, die Trägheit von Fachverfahrensmonopolen und den Nutzen von Pilotierungen.

Niedrigschwellige Pilotierung und planbare Verstetigung

In der Podiumsdiskussion wurden die vorangegangenen Beiträge aufgegriffen und angereichert. **Prof. Dr. Jürgen Kegelmann** von der Hochschule Kehl machte klar, warum Digitalisierung nicht mit den Methoden der klassischen rationalen, regelbasierten Bürokratie zu steuern ist. Hierarchien, funktionale Differenzierung, Steuerung über Recht und Geld – das alles hat seinen Ort, aber nicht die Schlagkraft, um eine Querschnittstransformation mit vielen Stakeholdern zu orchestrieren. Was es brauche, sei ein gemeinsames Steuerungsverständnis der Führungsebenen, professionelles Projekt- und Produktmanagement sowie Interoperabilität dank offener Schnittstellen und Datenstandards. Kleine Kommunen bräuchten Verbünde und ge-

teilte Kompetenzen, große müssten ihre Trägheit überwinden und ihre Insellösungen anschlussfähig machen.

Der Investorenblick von **Ibrahim Köhran** (Heliad) ergänzte diese Perspektive. Vergabeverfahren und die fehlende Standardisierung verteuerten Innovation, schreckten Gov-Tech-Start-ups ab und verhinderten Skalierung. Damit verspiele die öffentliche Hand Potenziale, die sie angesichts knapper Ressourcen dringend bräuchte. Innovation brauche niedrigschwellige Pilotierungen und planbare Verstetigung; Marktplätze mit Präqualifizierung könnten beides zusammenbringen.

Doreen Mohaupt, Bürgermeisterin in Cottbus, brachte die Realität des Kommunalhaushalts in die Runde: Förderprogramme, wie „Modellprojekte Smart Cities“, ermöglichten wertvolle Vorhaben – in Cottbus etwa ein 3D-Stadtmodell und eine Teilnehmungsplattform –, aber die Verstetigung hänge am kommunalen Haushalt. Das Spannungsfeld zwischen Projektförderung und Betrieb, zwischen „Smart City“ und der simplen Frage, ob im Schulhaus die Türen schließen und Datenleitungen funktionieren, bleibe kommunaler Alltag.

Landkarte zwischen Mensch und Technik

Während die bisherigen Beiträge die institutionelle und praktische Seite fokussierten, setzten **Prof. Dr. Christina Schäfer** und **Prof. Dr. Gary S. Schaal** von der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg den theoretischen Schlussstein, und zwar mit einem Konzept, das den Blick vervollständigt: „Digitalität“ statt „Digitalisierung“. Digitalisierung meine häufig die 1:1-Übersetzung analoger Verfahren in digitale Oberflächen. Digitalität hingegen zielt auf den innovativen Mehrwert, der erst durch digitale Reorganisation entsteht – also das Überführen analoger in effizientere digitale Prozesse. Wer in diesem Sinne digital denkt, müsse die Verwaltung als techniksoziales System begreifen. Smarte Systemarchitektur (Register, Identitäten, Schnittstellen, Infrastruktur), smarte Verwaltungsarchitektur (Personal, Prozesse, Projekt und Changemanagement, Kommunikation) und Multi-Level-Governance (Kommunen – Länder – Bund – EU, Gremien, Zuständigkeiten) seien nicht auswechselbar, sondern im Zusammenspiel wirksam.

Das Projektteam des eingangs erwähnten Forschungsprojekts habe Interviews mit Experten und Expertinnen geführt und aus den Erkenntnissen die Wechselwirkungen der Verwaltungsdigitalisierung in einer Matrix kartiert. Sie subsumiert die Handlungsfelder der Verwaltungsdigitalisierung unter größere Kategorien, wobei jedes Item mit wiederum anderen derselben Ebene in Verbindung gesetzt wird. Hieran könne beispielsweise nachvollzogen werden, dass Rechtsgrundlagen den Digitalisierungsgrad von Prozessen mitbestimmen oder politisch gesetzte Fristen darüber ent-

scheiden, ob eine Ende-zu-Ende-Digitalisierung möglich ist oder in Zwischenlösungen stecken bleibt. Die Visualisierung sei eine Landkarte, die zeige, wie Mensch und Technik sich gegenseitig beeinflussen.

Kommunen in der Glaskugel

Wie handlungsleitendes Orientierungswissen mithilfe von Szenarien generiert werden kann, erprobten die Teilnehmenden im letzten Veranstaltungspunkt. In zwei Workshops wurden alternative Zukünfte – das „digitale Patchwork“ (Fortschreibung heutiger Fragmentierung) und das „smarte Deutschland“ (Durchbruch dank Standardisierung, AI-Assistenz, medienbruchfreiem Arbeiten) – mit der Frage verbunden: „Was sollten wir tun oder nicht tun, um diese Zukünfte zu verhindern oder zu erreichen?“

Die zentralen Take-aways lassen sich in fünf Punkten skizzieren:

- Statt Leuchtturmprojekte, die durch ihre Zeitlichkeit nicht integrativ gedacht werden und ausschließlich ansehnliche Frontends (z. B. Beteiligungsplattformen) hervorbringen, braucht es ein Lichtermeer im Sinne von langfristig angelegten und finanzierten Strukturen, die ein prozessorientiertes Backend (z. B. Datenbanken und Schnittstellen) mit in den Blick nehmen und auch die Entwicklung von kleineren Lösungen erlauben.
- Der demografische Wandel löst nicht nur einen Effizienzdruck aus in Erwartung künftiger personeller Engpässe, sondern eröffnet auch die Frage nach den Auswirkungen des Generationswechsels, wenn Digital Natives einen Großteil der öffentlichen Verwaltung ausmachen. Allgemeinbildende Schulen, Fortbildungsträger, Verwaltungsakademien und Hochschulen müssen gezielt die Digitalkompetenz von Führungskräften, Mitarbeitenden und Verwaltungseinsteigern stärken. Dabei reicht die Profilierung je nach Funktion von einem Basisverständnis über die Bedienung von Anwendungen bis hin zu einer tiefgreifenden IT-Expertise.
- Ein begleitendes Change-Management, die Etablierung von experimentellen Freiräumen sowie die Integration einer neuen Fehlerkultur können Anreize für Verwaltungsinnovationen schaffen. Beschäftigungsperspektiven und die Vermittlung von Digitalkompetenz stärken die Partizipation von Mitarbeitenden am Transformationsprozess.
- Neue Herausforderungen dürfen nicht mit alten Herangehensweisen beantwortet werden. Politik, Gesetze und Strukturen müssen digital gedacht werden. So sei es denkbar, Gesetzesänderungen direkt in IT-Anwendungen zu überführen (Rules as Code).
- Verbesserung der ebenenübergreifenden Kommunikation durch ein Mehrebenenmanagement, um Vorhaben von Bund, Ländern und Kommunen besser zu synchro-

nisieren. Zu einem Mehrebenenmanagement gehören ebenfalls ein einheitliches Monitoring, abgestimmte Ressourcen- und Finanzierungsplanung sowie die Priorisierung und zeitliche Staffelung vordringlicher Handlungserfordernisse.

Am Ende dieses Tages ...

Nicht mehr Gremien lösen die Probleme, sondern klare Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen, die mit Ressourcen hinterlegt sind. Das gilt insbesondere für die grundlegenden Dienste, wie digitale Identitäten, Register, Server und sichere, standardisierte Schnittstellen. Diese Dienste müssen als Daseinsvorsorge begriffen und finanziert werden – nicht als Projekte. Zentral gebündelt werden sollte die digitale Umsetzung von Pflichtaufgaben dort, wo der Normgeber die inhaltlichen Regeln setzt; dezentral bleiben Beratung, Ortsnähe und demokratische Aushandlung (etwa Höhe der Hundesteuer, Sozialstaffeln bei Kitgebühren oder Bebauungspläne). Diese Rollenklärung ist keine technokratische Umverteilung, sondern eine Stärkung von Demokratie, indem kommunale Freiräume zurückgewonnen werden.

Am Ende dieses Tages ist die Frage, ob Deutschland einen Digitalisierungsföderalismus braucht, weniger provokant als zu Beginn. Die Antwort ist ja – nicht als zusätzliche Schicht im Wimmelbild, sondern als dessen Auflösung. Wer die Kommunalverwaltung digital denkt, muss den Föderalismus digital ordnen, dann wird aus der Grafik, die seit Jahren die Handlungsunfähigkeit bebildert, eine Landkarte, auf der Aufgaben, Rollen und Schnittstellen so verzeichnet sind, dass man von A nach B gelangt. Vom „digitalen Patchwork“ zum „smarten Deutschland“ ist es ein weiter Weg, aber er ist gangbar, wenn man ihn von der Praxis her und im Verbund der Ebenen geht – mit Standards, die tragen, und einer Kultur, die wagt. Damit aus Staatsmodernisierung nicht das nächste Unwort wird, braucht es Toleranz gegenüber Unsicherheiten, Managementkompetenz und den Mut, Gesetze, Zuständigkeiten und Steuerung digital zu denken.



Julian Rosenbaum

Wissenschaftlicher Projektmitarbeiter im dtec.bw-Projekt „Erfolgsfaktoren Smarter Systemarchitektur auf kommunaler und föderaler Ebene“ beim vhw e. V., Berlin



Neues aus dem vhw



Abb. 1: vhw-Verbandstag am 24. September 2026

Mitgliederversammlung und Verbandstag 2026

Am 24. September 2026 findet die Mitgliederversammlung des vhw am Schlossplatz 1 in Berlin statt. Im Anschluss wird auf dem Verbandstag 2026 mit einem spannenden Programm auch der achtzigste Geburtstag des vhw gefeiert. Dabei bietet das ehemalige Staatsratsgebäude der DDR als Veranstaltungsort einen Einblick in die deutsche Geschichte und interessante Ausblicke auf den zentralen Platz Berlins rund um das Humboldtforum. Für Interessierte planen wir eine Führung durch das Haus, in dem rund um Mauerfall und Wiedervereinigung wichtige Entscheidungen in zwei Gesellschaftssystemen diskutiert wurden. Den Termin bitte vormerken!

vhw und bdla starten Kooperation: starke Partnerschaft für qualifizierte Landschaftsarchitektur



Abb. 2: vhw-bdla-Kooperation (© Velem/stock.adobe.com)

Ab März 2026 beginnt die Kooperation zwischen dem vhw und dem Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla) für vhw-Bildungsangebote vor allem zu den Themen Umweltrecht und Klimaschutz, Städtebaurecht, Vergabe- und Bauvertragsrecht, Stadtentwicklung und unseren Softskillthemen. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit, denn mit dem bdla wurde ein Partner gewonnen, der mit Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit im Gespräch ist und bei bau- und planungsrelevanten Gesetzesvorhaben seine Expertise einbringt.

Ab sofort können deshalb bdla-Mitglieder und Mitarbeitende in bdla-Büros sämtliche vhw-Fortbildungsveranstaltungen zum reduzierten vhw-Mitgliedspreis buchen. Das Angebot reicht von Umweltrecht und Klimaschutz über Städtebaurecht, Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung bis hin zu Vergaberecht, Digitalisierung und Kommunikation. Gerade an den Schnittstellen von Planung, Verwaltung und Recht eröffnet sich damit ein erweitertes Qualifizierungsspektrum, das fachliche Sicherheit schafft und die eigene Rolle im Planungs- und Abstimmungsprozess stärkt. So gewinnen Landschaftsarchitektinnen und -architekten zusätzliche Handlungssicherheit – sowohl in der Zusammenarbeit mit Kommunen als auch im Dialog mit Politik und Öffentlichkeit.

Weitere Informationen:

www.vhw.de/fortbildung/umweltrecht-und-klimaschutz/

vhw begleitet Begegnungsorte in Dortmunder Quartieren

Die Stadt Dortmund hat sich – ausgehend von einem mit breiter Mehrheit getragenen Stadtratsbeschluss – auf den Weg gemacht, Begegnungsorte in

den Dortmunder Quartieren zu stärken und weiterzuentwickeln. Damit erkennt sie an, dass konzeptionell und programmatisch gut aufgestellte Orte der Begegnung für den gesellschaftlichen Zusammenhalt, die soziale Integration, die Lebensqualität und nicht zuletzt die Demokratie von hoher Bedeutung sind. Der vhw hat, vertreten durch die vhw Dienstleistung GmbH und in Kooperation mit Stefan Heinig, Stadtentwicklung, Planung, Beratung in Leipzig, nun den Auftrag erhalten, gemeinsam mit einer Vielzahl von Beteiligten aus Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft das gesamtstädtische Konzept zu erarbeiten und den dazu erforderlichen Diskussionsprozess zu gestalten.



Abb. 3: Dortmunder Innenstadt

vhw richtet Fachtagung „Digitale Räume für demokratischen Austausch“ aus

Digitale Technologien und neue Kommunikationsformen verändern die Öffentlichkeit – und gefährden so die Demokratie. Der vhw will dieser Entwicklung einen qualifizierten digitalen Kommunikationsraum entgegensetzen. Gemeinsam mit Forschungspartnerinnen und -partnern der Universität Zürich und Hochschule Düsseldorf, des SINUS-Instituts Heidelberg/Berlin und

der Freien Universität Berlin richtet er daher die Fachveranstaltung „Digitale Räume für demokratischen Austausch: Wie wir lokale Öffentlichkeit neu gestalten“ aus. Am 20. April 2026 wird ein kleiner Kreis ausgewählter Expertinnen und Experten aus Medien, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und der kommunalen Familie im Quadriga Campus Berlin zusammenkommen, um die aktuellen Herausforderungen analytisch zu beleuchten und anschließend gemeinsam eine Lösung zu entwerfen.

Kleinstadt-Web-Talks 2026 gestartet



Abb. 4: Kleinstadt-Web-Talks beim vhw

Die erfolgreiche kostenfreie Webinarreihe „Kleinstadt-Web-Talks“ wird fortgesetzt. Die Kleinstadt-Akademie hat die Finanzierung für weitere Veranstaltungen zugesagt und das Fördervolumen erhöht. Inhaltlich werden die Themen stärker gebündelt. Die ersten vier Termine greifen zentrale Fragestellungen rund um Mobilität sowie Innenentwicklung und Leerstand auf. Neu ist außerdem eine Verlängerung der Webinare von 60 auf 90 Minuten, um mehr Raum für Praxisbeispiele und Austausch zu

schaffen. Zu den Kleinstadt-Web-Talks 2026:

<https://www.vhw.de/termine/kleinstadt-web-talks/>

Webinar-Flatrate 2026: budget-schonende Fortbildung für kleine vhw-Mitgliedskommunen

Mit der neuen Webinar-Flatrate 2026 bietet der vhw kleinen Städten und Gemeinden einen kostengünstigen Zugang zu seinem umfangreichen Onlinefortbildungsprogramm. Für eine Pauschale ab 150 Euro im Monat können Mitgliedskommunen auf rund 1500 praxisnahe Webinare in 18 Themenfeldern zugreifen und so ihre Mitarbeitenden ganzjährig flexibel qualifizieren. Pro Webinar sind bis zu zwei Teilnehmer zugänge inklusive, weitere können zum Mitgliederpreis hinzugebucht werden. Das Angebot erleichtert die planbare, budgetschonende Personalentwicklung in Zeiten knapper Kassen und steigender Anforderungen. Alle Informationen und Konditionen unter

www.vhw.de/fortbildung/webinar-flatrate-2026

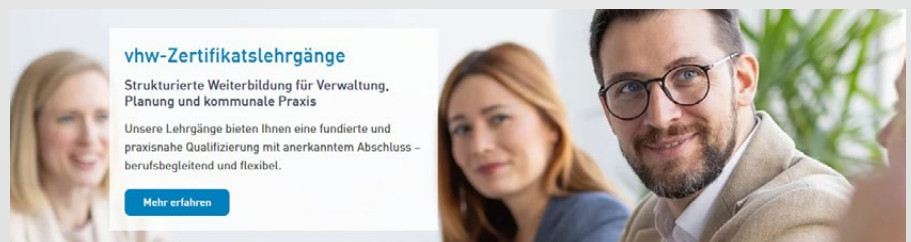


Abb. 5: Zertifikatslehrgänge des vhw

vhw-Zertifikatslehrgänge: praxisnah weiterkommen in der öffentlichen Verwaltung

Die vhw-Zertifikatslehrgänge verbinden berufsbegleitendes Lernen mit hoher Praxisnähe und fundierter Wissensvermittlung für die öffentliche Verwaltung. Ob online, in Präsenz oder als Blended Learning: Die Teilnehmenden lernen strukturiert in Modulen – mit umfassenden Unterlagen und Zugang zu unserer Lernplattform vhw-Campus. Nach erfolgreichem Abschluss wird ein vhw-Zertifikat als Qualifikationsnachweis verliehen. Das Angebot wird kontinuierlich ausgebaut – allein in diesem Jahr starten bereits 60 Zertifikatslehrgänge – und richtet sich an Fach- und Führungskräfte in Kommunen, öffentlichen Einrichtungen und verwandten Praxisfeldern, die sich systematisch für neue Aufgabenfelder qualifizieren oder ihr Profil schärfen wollen. Alle Informationen und Konditionen unter:

<https://www.vhw.de/fortbildung/vhw-lehrgaenge/>

Webinar-Flatrate 2026

Flexibel und kostengünstig fortbilden

- rund 1500 Webinare in 18 Themenfeldern*
- bis zu zwei Teilnahmen pro Webinar-Termin*
- Monatspauschale statt Einzelbuchungen

Exklusiv für vhw-Mitgliedskommunen bis 20.000 Einwohner



Jetzt einmaliges Angebot sichern

[vhw.de/fortbildung/webinar-flatrate-2026](https://www.vhw.de/fortbildung/webinar-flatrate-2026)

* Ausgenommen sind Zertifikatslehrgänge sowie Blended-Learning- und hybride Präsenzformate. Ab der dritten Teilnahme pro Webinar-Termin gilt der Mitgliederpreis. Preis abhängig von der Einwohnerzahl. Alle Konditionen im Buchungsformular.

Ab 150 €
pro Monat*

vhw Fortbildung



Stefan C. Aykut, Anna Fünfgeld,
Eduardo Gonçalves Gresse, Lukas
Hüppauff, Lea Frerichs (Hrsg.)

Klimawende Ausblick 2025

**Plausibilität der Transformation in
Zeiten von anti-ökologischem Back-
lash und abnehmender Resonanz**

21. Januar 2026, 208 Seiten, transcript
Verlag, Bielefeld 2026

ISBN: 978-3-8376-8097-3
15,00 Euro

ISBN: 978-3-8394-6860-9
Open access

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, bis 2045 klimaneutral zu werden. Der Weg dorthin erfordert neben technischen Innovationen einen tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel. Vor diesem Hintergrund zieht der Klimawende Ausblick 2025 Bilanz: Wo steht Deutschland auf dem Weg zur Klimaneutralität? Und welche Auswirkungen haben geopolitische Krisen, der anti-ökologische Backlash und die sinkende Resonanz für Klimaschutz? Die Beiträge analysieren Prozesse in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft und zeigen, wie Fortschritte, Blockaden und neue Konfliktlinien ineinandergreifen. Damit liefern sie einen einzigartigen Einblick in die gesellschaftlichen Dynamiken der Transformation – jenseits technologischer Verkürzungen und mit Fokus auf soziokulturellen Zusammenhängen.



Luise Rellensmann, Alexander
Stumm (Hrsg.)

Die Abrissfrage

**Band 1 der Reihe Fundamente
Ökologisches Bauen**

176 Seiten, 16 x 24 cm, Broschur, 50
farb. Abb., Jovis Verlag, Berlin 2025

Print: ISBN 978-3-98612-201-0
E-Book: ISBN 978-3-98612-202-7
30,00 Euro

Noch immer werden in Deutschland jedes Jahr schätzungsweise 50.000 Gebäude abgerissen. Ob ein Gebäude erhalten wird oder nicht, ist weit mehr als eine wirtschaftliche oder technische Entscheidung. „Die Abrissfrage“ untersucht die historische Entwicklung und aktuelle Dynamiken im Gebäudesektor. Der Band beleuchtet Akteursnetzwerke, Gentrifizierungsprozesse und ideologische Hintergründe von Abriss und Neubau und betrachtet die sich seit den 1960er Jahren formierenden Anti-Abriss-Bewegungen. Mit Ansätzen aus Architekturgeschichte und -theorie, Denkmalpflege, Feminismus, Aktivismus und Kunst werden die Folgen der auf den fossilen Logiken der Moderne beruhenden Abrisspraxis analysiert. Im Zentrum stehen 64 kürzlich abgerissene oder vom Abriss bedrohte Gebäude in Berlin, Brandenburg, Kassel und München mit ihren bisher kaum gehörten Geschichten. Die Publikation bildet den Auftakt einer neuen Schriftenreihe, die aktuelle Fragestellungen des umwelt- und sozialgerechten Bauens thematisiert.



Uwe Schneidewind

Dienstschluss

Herausforderung Kommunalpolitik

160 Seiten, 14 x 22 cm, Broschiert,
Verlag Klaus Wagenbach GmbH,
Berlin 2026

ISBN 978-3-8031-3768-5
20,00 Euro

Wie können sich Städte so wandeln, dass sie für die Zukunft gewappnet sind? Warum tut sich Deutschland mit Veränderung so besonders schwer? Diesen Fragen widmet sich Uwe Schneidewind nach fünf Jahren als Oberbürgermeister einer Großstadt. Städte sind das Brennglas für die Möglichkeiten und Begrenzungen von Transformation, denn hier werden gesellschaftliche Veränderungsprozesse konkret. Die Herausforderungen sind gewaltig. Weil Städte institutionell stark auf Stabilität und Kontinuität ausgerichtet sind, steckt die Organisation von Wandel voller Tücken. Uwe Schneidewind wirft nach fünf Jahren als Wuppertaler Oberbürgermeister einen Blick zurück in den urbanen Maschinenraum. Ob Schwimmbad, Schulbau, Nahverkehr – Schneidewind beschreibt das alltägliche Systemversagen im Lokalen und gleichzeitig, wie sich doch etwas bewegen kann. Denn gerade in der vermeintlichen Ohnmacht entstehen Inseln des Gelingens. Wenn erfolgreiche Projekte wachsen und Engagierte sich vernetzen, setzen sie den Keim für Veränderung. In diesem Sinne macht dieses instruktive und an vielen plastischen Beispielen reiche Buch Hoffnung.

Robert Kretschmann

Regionale Unterschiede der Bodenversiegelung in Deutschland

Bodenversiegelung, also die Abdeckung des Bodens mit weitgehend wasserundurchlässigen Materialien, wie Asphalt, Beton oder dicht verfugtem Pflaster, ist eines der zentralen Themen im Kontext von Klimaentwicklung, Biodiversität und Stadtplanung. Sie beeinflusst, wie stark Städte sich aufheizen, wie sie mit Starkregen umgehen und wie viel intakte Böden für Ökosysteme und Landwirtschaft erhalten bleiben. Durch Versiegelung gehen wichtige Bodenfunktionen, wie Wasserdurchlässigkeit, Speicherkapazität, Filterleistung, CO₂-Bindung und Lebensraumfunktion verloren. Derzeit gelten etwa 45 % der Siedlungs- und Verkehrsflächen in Deutschland als versiegelt (Umweltbundesamt). Das entspricht mit Datenstand 2024 etwa 6,6 % der Gesamtfläche.

Die räumliche Verteilung der Versiegelung ist in Deutschland deutlich heterogen und spiegelt sowohl die Siedlungsstruktur als auch die wirtschaftliche Entwicklung wider. In dicht besiedelten Stadtstaaten und Metropolregionen ist der prozentuale Anteil versiegelter Fläche in der Regel deutlich höher als in Flächenländern mit großen Anteilen an Land- und Forstwirtschaft (vgl. Abb. 1). Einzelne Großstädte erreichen Versiegelungsgrade von deutlich über der Hälfte ihrer Siedlungs- und Verkehrsfläche, während ländlich geprägte Kreise teils wesentlich geringere Anteile aufweisen.

Die Bodenversiegelung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsflächen. In Deutschland ist der Anteil dieser Flächen an der Gesamt-

fläche seit den frühen 1990er-Jahren deutlich gestiegen. Ab 2015 schwächte sich der Anstieg etwas ab, eine Zunahme findet jedoch weiterhin jährlich statt. Dies ist auch aus regionaler Perspektive deutschlandweit erkennbar (vgl. Abb. 2). Insbesondere in Thüringen, im westlichen Nordrhein-Westfalen oder in Rheinland-Pfalz sind im Vergleich zwischen 2015 und 2024 teilweise deutliche Zuwächse zu verzeichnen. Damit ist die Versiegelung sowohl absolut als auch im Verhältnis zur Gesamtfläche Deutschlands kontinuierlich angestiegen, während der relative Versiegelungsgrad innerhalb der Siedlungs- und Verkehrsflächen seit Jahren bei etwa 45 % verharret.

Derzeit resultiert die Zunahme der versiegelten Fläche vor allem aus der fortschreitenden Ausdehnung von Siedlungs- und Verkehrsflächen insgesamt. Um zusätzliche Versiegelung zu vermeiden, muss deshalb auf die Flächenneuanspruchnahme verzichtet werden. Stattdessen müssen die Innenentwicklung, die Nachverdichtung und die Umnutzung vorhandener Bausubstanz Vorrang haben.

Quellen:

Umweltbundesamt: Bodenversiegelung. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaechen-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung> (Zugriff am 17.02.2026).

Statistisches Bundesamt (Destatis): Online unter: <https://www-genesis.destatis.de>; Deutschland, 2025. Kartengrundlage: VG250 (Bundesländer), 31.12.2022 © GeoBasis-DE/BKG, eigene Darstellung.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Online unter: www.regionalstatistik.de; Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung 2015 und 2024, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2026.

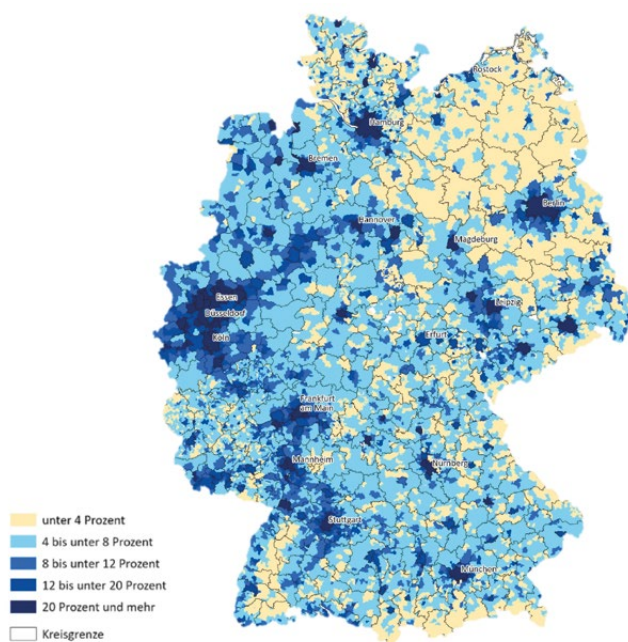


Abb. 1: Anteil versiegelte Fläche je Gemeinde im Jahr 2024 in Prozent

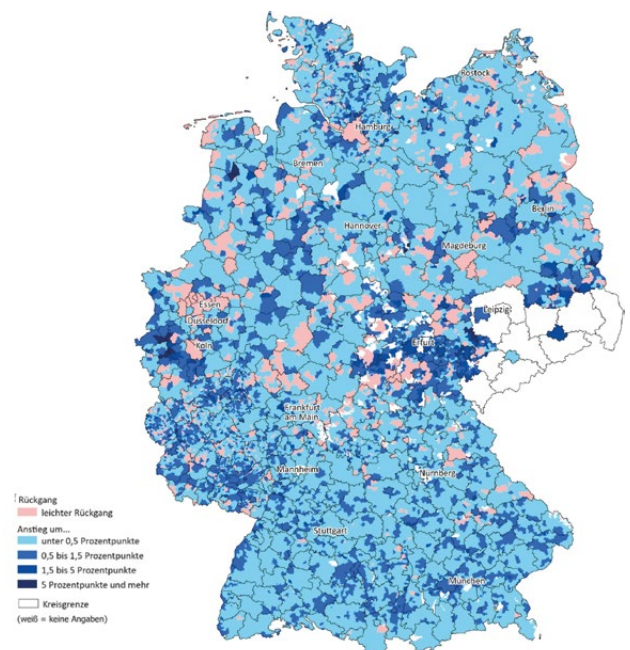


Abb. 2: Veränderung des Anteils an versiegelter Fläche je Gemeinde 2024 zu 2015 in Prozentpunkten

Geschäftsstellen des vhw

Bundesgeschäftsstelle

Fritzschestraße 27–28, 10585 Berlin
Tel.: 030/39 04 73 0, Fax: 030/39 04 73 190
E-Mail: Bund@vhw.de
www.vhw.de

Baden-Württemberg

Gartenstraße 13, 71063 Sindelfingen
Tel.: 07031/8 66 10 70, Fax: 07031/8 66 10 79
E-Mail: GST-BW@vhw.de

Bayern

Josephsplatz 6, 80798 München
Tel.: 089/29 16 39 30
Fax: 089/29 16 39 32
E-Mail: GST-BY@vhw.de

Nordrhein-Westfalen

Hinter Hoben 149, 53129 Bonn
Tel.: 0228/7 25 99 45, Fax: 0228/7 25 99 95
E-Mail: GST-NRW@vhw.de

Saarland

Konrad-Zuse-Straße 5, 66115 Saarbrücken
Tel.: 0681/9 26 82 10, Fax: 0681/9 26 82 26

Region Nord

Niedersachsen/Bremen

Sextrostraße 3, 30169 Hannover
Tel.: 0511/98 42 25-0, Fax: 0511/98 42 25-19
E-Mail: GST-NS@vhw.de

Schleswig-Holstein/Hamburg

Sextrostraße 3, 30169 Hannover
Tel.: 0511/98 42 25-0, Fax: 0511/98 42 25-19
E-Mail: GST-SH@vhw.de

Region Ost

Fritzschestraße 27–28, 10585 Berlin
Tel.: 030/39 04 73 325, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Berlin/Brandenburg

Tel.: 030/39 04 73 325, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Mecklenburg-Vorpommern

Tel.: 030/39 04 73 310, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Sachsen

Grassistraße 12, 04107 Leipzig
Tel.: 0341/9 84 89 0, Fax: 0341/9 84 89 11
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Sachsen-Anhalt

Tel.: 030/39 04 73 310, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Thüringen

Grassistraße 12, 04107 Leipzig
Tel.: 0341/9 84 89-0, Fax: 0341/9 84 89 11
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Region Südwest

Friedrich-Ebert-Straße 5, 55218 Ingelheim

Hessen

Tel.: 06132/71496-0, Fax: 06132/71 49 69
E-Mail: GST-HE@vhw.de

Rheinland-Pfalz

Tel.: 06132/71496-0, Fax: 06132/71 49 69
E-Mail: GST-RP@vhw.de

VORSCHAU

Heft 3 Mai/Juni 2026

Ein Überblick für unsere Leser

Themenschwerpunkt:

Kleinstädte im Fokus

- Krise der kommunalen Finanzen in Kleinstädten
- Spannungsfelder kleinstädtischen Wohnens
- Großsiedlungen in kleinen Städten
- Wohnen im Alter in Kleinstädten
- Elektromobilität in kleinen Städten

Impressum

Forum Wohnen und Stadtentwicklung,
Verbandszeitschrift des vhw e. V.
18. Jahrgang
ISSN 1867-8815

Herausgeber

vhw – Bundesverband für Wohnen
und Stadtentwicklung e. V., Berlin
Vorstand: Prof. Dr. Jürgen Aring

Redaktion

Dr. Frank Jost
fjost@vhw.de

Um den Lesefluss im Sinne einer barrierefreien Sprache nicht zu beeinträchtigen, verzichten wir auf die Schreibweisen /in, /innen, Innen, *innen bei Bürger, Bewohner, Nutzer, Akteur etc. Stattdessen nutzen wir i. d. R. die Doppelnennung femininer und maskuliner Formen (zum Beispiel Bürgerinnen und Bürger), die Substantivierungen des Partizips I und II sowie von Adjektiven im Plural (zum Beispiel die Studierenden, die Gewählten, die Verwitweten) oder das generische Maskulinum.

Die namentlich gekennzeichneten Artikel geben die Meinungen der Autoren, nicht unbedingt die von Herausgeber und Redaktion wieder.

Sitz der Redaktion

Bundesgeschäftsstelle des vhw e. V.
Fritzschestraße 27–28
10585 Berlin
Telefon: 030/39 04 73 0
Telefax: 030/39 04 73 190
redaktion-fws@vhw.de
www.vhw.de

Layout: C. A. Thonke, hirnbrand.com

Druck: X-PRESS GRAFIK & DRUCK GmbH, Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich

Jahresabonnement: 64 € zzgl. Versandkosten

Einzelheft: 14 € zzgl. Versandkosten

Bezugsbedingungen:

Abonnement- und Einzelheftbestellungen richten Sie bitte per E-Mail an die Abonnementverwaltung: bonn@vhw.de
Der Bezug für Mitglieder des vhw e. V. ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Abbestellungen von Abonnements nur sechs Wochen vor Halbjahresschluss. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet. Alle Rechte vorbehalten.

Quellennachweis:

Abbildungen Titelseite:
Gisela Stete; must/agl/prc/Rüdiger;
Siegfried Dittrich

