

# Grau zu Grün

Keine Frage: Alle deutschen Städte stehen vor der Herausforderung, den Anteil ihrer Grünflächen perspektivisch zu erhöhen. Erste Städte zeigen, wie es gehen kann.



**N**och immer dominiert das Grau unsere Städte. Straßen, Plätze oder Schulhöfe sind oft bis in den letzten Winkel versiegelt, bedeckt mit Asphalt und Beton. Ein bisschen Wildwuchs gedeiht allenfalls in kleinen Ritzen. Und wird selbst dort ausgerissen, abgebrannt oder vergiftet. Dabei sind große versiegelte Flächen weder schön noch ökologisch. Und sie kommen die Städte langfristig teurer zu stehen als unversiegelte. Noch nicht jede Kommune hat das verstanden.

Betrachtet man nur die Kosten der Unterhaltung, so ist es tatsächlich billiger, versiegelte Flächen zu reinigen als Grünflächen zu pflegen. Doch selbst unscheinbares innerstädtisches Grün trägt dazu bei, das Stadtklima zu verbessern. Eine Leistung, die von Jahr zu Jahr wertvoller wird (siehe Nebenseite). Dass Verkehrsinseln grün sein können, ohne großer Pflege zu bedürfen, zeigt seit einigen Jahren die Stadt Kassel: Sie gestaltet diese als Wildblumenwiesen. Auch in Lüneburg blüht es vermehrt, seit der BUND-Regionalverband Elbe-Heide gemeinsam mit der Stadt artenarme Rasen auf öffentlichem Grund in bunte Wiesen verwandelt.

## Parkraum verkleinern

Nicht selten laufen Anwohner Sturm, wenn sie für neue Grünflächen ihre Parkplätze opfern sollen. Öffentlichen Raum also, der ihnen bislang gratis oder mit

**München:** Manfred Siering übergibt als Leiter des BUND-Arbeitskreises Baumschutz in der Landeshauptstadt der Direktorin des Botanischen Gartens einen jungen Feldahorn.

stark vergünstigten Parkausweisen zu Verfügung stand. Sicher muss es Parkplätze für Anwohner geben. Doch auch Anwohner ohne Auto müssen an der Nutzung des öffentlichen Raums angemessen beteiligt werden.

Ein Hoffnungsschimmer für die Innenstädte ist da der Trend zur Reurbanisierung: Junge Familien bleiben, statt in die Peripherie zu ziehen, häufiger in der Stadt. Das auch, um weiter ohne (eigenes) Auto mobil zu sein. Weniger Autos brauchen weniger Parkraum. Der frei werdende Platz kann neu genutzt und zum Beispiel auch entsiegelt werden.

Erste Schritte in die richtige Richtung haben einige Städte schon getan. So hob Hamburg 2013 die »Stellplatzpflicht« auf: Wer dort neu baute, musste vorher rund 0,7 Pkw-Stellplätze pro Haus oder Wohnung errichten. München denkt darüber nach, zumindest bei seinen Wohnungsbaugesellschaften deutlich weniger Stellplätze zu fordern. Mithilfe neuer Mobilitätskonzepte will die Stadt nur noch 0,3 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit vorschreiben. Stuttgart geht noch einen Schritt weiter. Dort ist für 35 Quadratmeter neuer Wohnraum ein wettergeschützter Abstellplatz fürs Fahrrad nachzuweisen. Dieser kann mit der nötigen Pkw-Stellfläche verrechnet werden.

## Grüne Dächer und Fassaden

Potenzial für mehr Stadtgrün gibt es auch in der Höhe. Begrünte Dächer und Fassaden strahlen positiv auf die Umgebung aus. Sie verhindern, dass sich Gebäude aufheizen, und schaffen vielfältige Lebensräume. Zuweilen lohnt es auch über eine Aufstockung von Altbauten nachzudenken: um ohne Bodenversiegelung neuen Wohnraum und moderne Dachflächen zu schaffen, die man begrünen oder auch für die Photovoltaik nutzen kann.

Jens Hilgenberg

... ist Mitarbeiter des BUND-Verkehrsreferats.

Für grüne Dächer hat die Kreisgruppe Region Hannover mit der Landeshauptstadt ein vorbildliches Förderprogramm aufgelegt:

► [www.bund.net/dachbegruennung](http://www.bund.net/dachbegruennung)

