



Philipp Böhme, Merja Spott, Jörg Thiemann-Linden

# Die grünen Straßen von Paris

## Organisation der Mobilitätswende an der Seine

**Im März 2026 wurde in einer Stichwahl Emmanuel Grégoire mit 50,52 % zum neuen Bürgermeister von Paris gewählt. Grégoire führte ein Linksbündnis an, das für die Fortführung des verkehrspolitischen Erbes von Anne Hidalgo warb. Hidalgo verfolgte, aufbauend auf ihren Vorgänger Bertrand Delanoë, seit 2014 eine ökologisch ausgerichtete Transformationsstrategie. Diese verankerte die Mobilitätswende, Klimaanpassung und Klimaschutz programmatisch und konzeptionell und brachte diese auch in die Umsetzung. Dies gibt Anlass, Bilanz zu ziehen und zu beleuchten, welche verwaltungsstrukturellen und institutionellen Rahmenbedingungen diese Transformation flankieren – und wie Paris dabei Realisierungsgeschwindigkeiten erreicht, die in deutschen Kommunen bislang kaum in vergleichbarem Maße zu beobachten sind.**

Dieser Beitrag wurde erstveröffentlicht in: PLANERIN – Zeitschrift der SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Ausgabe 3/2026, S. 57 ff.

Obwohl in Paris in der Vergangenheit viele zu Fuß gingen oder den ÖPNV genutzt haben, dominierten Autos das Stadtbild. Die staugeplagte Metropole litt bis in die 2010er Jahre unter schlechter Luftqualität und Lärm. Zudem verfügten die Bewohnerinnen und Bewohner bei einer sehr hohen Bevölkerungsdichte von etwa 21.000 EW/km<sup>2</sup> nur über weniger als sechs Quadratmeter Grünfläche pro Kopf. Das außerordentlich hohe Maß an Versiegelung und baustrukturelle Rahmenbedingungen (u. a. die traditionellen Pariser Zinkdächer) führten 2003 zur Hitzekatastrophe und zu Hunderten Todesopfern in Paris infolge einer außerordentlichen Hitzewelle. Dieses Ereignis hat zu einem starken Veränderungs- und Anpassungswillen in Bevölkerung und Politik geführt und prägt die Transformation bis heute.

### Erste Transformationsimpulse

Verschiedene Projekte bereits unter dem Vorgänger von Anne Hidalgo haben die Basis für den Wandel gelegt. Seit 1996 werden im Rahmen von Paris Respire („Paris atmet auf“) an Sonn- und Feiertagen in den Wohnquartieren Straßen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Den Bürgerinnen und Bürgern wurde so gezeigt, wie man Straßenraum auch anders nutzen kann – ohne über Verkehrsplanung und Verkehrsverlagerung zu reden. Unter Hidalgo wurde das Programm deutlich ausgeweitet – mit einem jährlich stadtweiten autofreien Tag und als flächendeckendes Open-Streets-Programm.

Ein nächster Schub erfolgte ab den 2000er Jahren mit dem Ausbau eines Straßenbahnringes entlang der Boulevards-des-Maréchaux, dem Straßenring parallel zur Ringautobahn, verbunden mit grundlegenden Straßenraumumgestaltungen. Die Eröffnung des Fahrradverleihsystems Vélib' im Jahr 2007 ermöglichte vielen Pariserinnen und Parisern

erstmal den Zugang zu einem Fahrrad und machte das Radfahren damit zu einer Option bei der Verkehrsmittelwahl. Mit derzeit circa 1500 Stationen und etwa 104.000 Fahrten pro Tag hat sich Vélib' zum größten stationsgebundenen Bikesharing-System Europas entwickelt.<sup>1</sup>

Das wohl bekannteste Beispiel positiver Umdeutung des Straßenraums ist die Sperrung der ehemaligen Schnellstraßen beidseitig der Seineufer. Seit 2002 wurden die Ufer während der Sommermonate gesperrt und als „Paris Plages“ mit Veranstaltungen den Pariserinnen und Parisern zur Nutzung gegeben. 2013 wurde dann das südliche Ufer und ab 2017 das Nordufer permanent für den Kfz-Verkehr gesperrt. Inzwischen eine Selbstverständlichkeit, die von Einwohnern wie von Touristen vielfältig genutzt wird, wogegen auch kein konservativer Politiker mehr vorgehen würde.

### Programme und Ziele

Die politischen Ziele für eine aktive Klimapolitik und eine Aufwertung des öffentlichen Raums durch mehr Grün und weniger motorisierten Verkehr wurden in verschiedene Planwerke übersetzt. Mit dem Plan Climat de Paris (Klimaaktionsplan) wurden 2018 die konzeptionelle Grundlage und Maßnahmen entwickelt und 2024 fortgeschrieben, bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Darüber hinaus wurden in dem Plan Biodiversité 2018–2024 (Biodiversitätsplan) konkrete Ziele definiert, wie mindestens eine Straße pro Arrondissement umzugestalten. In dessen Fortschreibung 2025 wurde das Konzept der Rue Jardin weiterentwickelt und das Ziel von weiteren 500 verkehrsberuhigten und begrünter Straßen bis 2030 gesetzt (inzwischen per Referendum unterstützt). Der Grünflächenteil pro Kopf soll von rund 6 m<sup>2</sup> auf 10 m<sup>2</sup> steigen und 300 ha neue Grünflächen sollen entstehen. Der Plan Arbre 2021–2026 („Baumplan“) legte die Grundlagen für die Begrünung (Végétalisation) des öffentlichen Raums, für den Radverkehr gibt es den Plan Vélo 2021–2026.

<sup>1</sup> Siehe auch Thiemann-Linden in PLANERIN 4/22, S. 14 f.



Abb. 1: Umgestaltung einer Schulstraße (Fotos: Jörg Thiemann-Linden)

Diese Planwerke unterscheiden sich gegenüber den mehrheitlich in Deutschland vorhandenen darin, dass sie weniger ein fachplanerisches Gesamtkonzept als eine Umsetzungsstrategie für die jeweilige Legislaturperiode darstellen. Das hat den Vorteil, dass sie gemeinsam mit der Politik erarbeitet wurden. Im Erarbeitungsprozess haben sich politische Wunschvorstellungen und die Realität der Verwaltung angenähert, wodurch die Zielvorgaben eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit erhalten haben. Die Politik wiederum wird daran am Ende der Legislaturperiode gemessen. Für die Verwaltung hat das den Vorteil, dass es leichter fällt, über notwendige Ressourcen zu verhandeln. Um die Umsetzung voranzutreiben, gibt es verschiedene Programme, die auf unterschiedlichen Ebenen wirken, aber aufgrund der gleichen Zielstellung ineinandergreifen.

## Embellir votre Quartier

Die strategische Umgestaltung in den Vierteln erfolgt über das Programm Embellir votre quartier („Verschönere dein Viertel“). Hierfür wurden die Arrondissements in gleichmäßige Zellen geteilt, mit dem Ziel, in jeder Zelle eine Maßnahme durchzuführen. Diese Projekte werden mit Beteiligung der Bevölkerung durchgeführt, wodurch es zu unterschiedlichen Maßnahmen kommt, wie der Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf einer Hauptverkehrsstraße oder der Wegnahme von Parkständen mit Begrünung dieser Fläche in einer Nebenstraße.

## Von den Rues Végétales zur Rue Jardin

Die Umgestaltung der ersten Straßen begann bereits 2016 mit der Rue de Cîteaux, u. a. gestützt auf Bürgerbudgets und als Ansatz der Stadtverschönerung und Kühlung. Mit Beteiligung der Anwohnenden wurden Flächen entsiegelt sowie Pflanzen und Bäume wieder im Straßenraum inte-

griert. Mit der 2015 eingeführten Begrünungserlaubnis dürfen auch Bewohner Flächen eigenständig bepflanzen und Patenschaften über Grünflächen übernehmen. Mittlerweile wurden rund 350 Straßen entsprechend umgestaltet. Das Konzept der Rue Jardin sieht vor, dass mindestens 50 % der Straßenfläche aus entsiegelten, durchlässigen Böden besteht und ein dezentrales Regenwassermanagement integriert werden soll. Damit sollen Klimaanpassung, Begrünung und Aufenthaltsqualität eng verzahnt werden.

## Rue aux Écoles und Cours Oasis

Das Schulstraßenkonzept knüpft an das bereits laufende Programm zur Begrünung von Schulhöfen und Außenanlagen von Kindertageseinrichtungen zu sogenannten Cours Oasis („Oasenhöfe“) ab 2017 zur Entsiegelung und Begrünung an. Die Schul- und Pausenhöfe mit einer Gesamtfläche von bis zu 800.000 m<sup>2</sup> stellen ein hohes Entsiegelungspotenzial dar. Zu den bereits über 130 entsiegelten und umgestalteten Schulhöfen an Grund- und Mittelschulen sollen 360 weitere Höfe in den nächsten Jahren hinzukommen und als kühle Orte auch für die Nachbarschaft außerhalb der Schulzeiten nutzbar gemacht werden.

Dieser Ansatz wurde durch die Rue aux Écoles (Schulstraßen), die in Frankreich Tradition haben, auch auf die Straßenräume vor den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen ausgeweitet. Nach der Aufhebung der Coronamaßnahmen entschied man sich, die temporären Straßensperrungen beizubehalten und sukzessive dauerhaft baulich umzugestalten (pérennisation). Von den im Jahr 2025 ca. 300 Schulstraßen wurden 100 Straßen bereits klimaanangepasst umgestaltet (Plan Biodiversité 2025–2030). Dabei besteht eine Überschneidung zu den Rues Végétales bzw. Rue Jardin.



## Platzgestaltungen

Neben den Straßenraumgestaltungen fallen die zahlreichen umgebauten Plätze in der Stadt auf. Mit dem Klimaaktionsplan wurden die wesentlichen Ziele der Platzumgestaltung definiert: Die Neuverteilung von Flächen für Rad- und Fußverkehr gehen mit der Verkleinerung der Flächen des Autoverkehrs auf ein Mindestmaß einher. Die Plätze sollen aufgeräumt (désencombrer) und Wegeverbindungen vereinfacht werden. Weitere Ziele sind die Entsiegelung und Begrünung und nicht zuletzt die Förderung der Multi- und Intermodalität sowie die Aufwertung des bauhistorischen Erbes. Seit 2019 wurden prominente große Plätze umgebaut (u.a. die Plätze République, Nation, Bastille, Porte Maillot und Félix Éboué). Nicht alle Lösungen der Verkehrsführung sind für den Rad- und Fußverkehr optimal, aber nun können Radfahrer und Fußgänger diese Plätze überhaupt einigermaßen nutzen.

Mit der Place de Catalogne und dem Parvis de l'Hôtel de Ville (Vorplatz des Rathauses) wurden seit 2024 weitere Plätze insbesondere zur Reduzierung von Hitzeinseln (Rafrâichissement) in Forêts Urbaines („Stadtwälder“) umgestaltet. Auf der zuvor vollständig versiegelten und baumlosen Place de Catalogne wurden mit einem Budget von rund 10 Mio. Euro (Vorstudien, Planung und Umsetzung) 4000 m<sup>2</sup> entsiegelt und mit 470 Bäumen bepflanzt. Auf einer Gesamtfläche von 12.400 m<sup>2</sup> sind nun insgesamt 5525 m<sup>2</sup> versickerungsfähig gestaltet und ein Überschirmungsgrad von 60% erreicht. Rund die Hälfte des Regenwassers wird dezentral bewirtschaftet. In der Folge wird von einer Reduzierung des Hitzeinseleffekts von 4°C ausgegangen.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> vgl. [www.paris.fr/pages/foret-urbaine-place-de-catalogne-la-concertation-est-lancee-19389](http://www.paris.fr/pages/foret-urbaine-place-de-catalogne-la-concertation-est-lancee-19389)

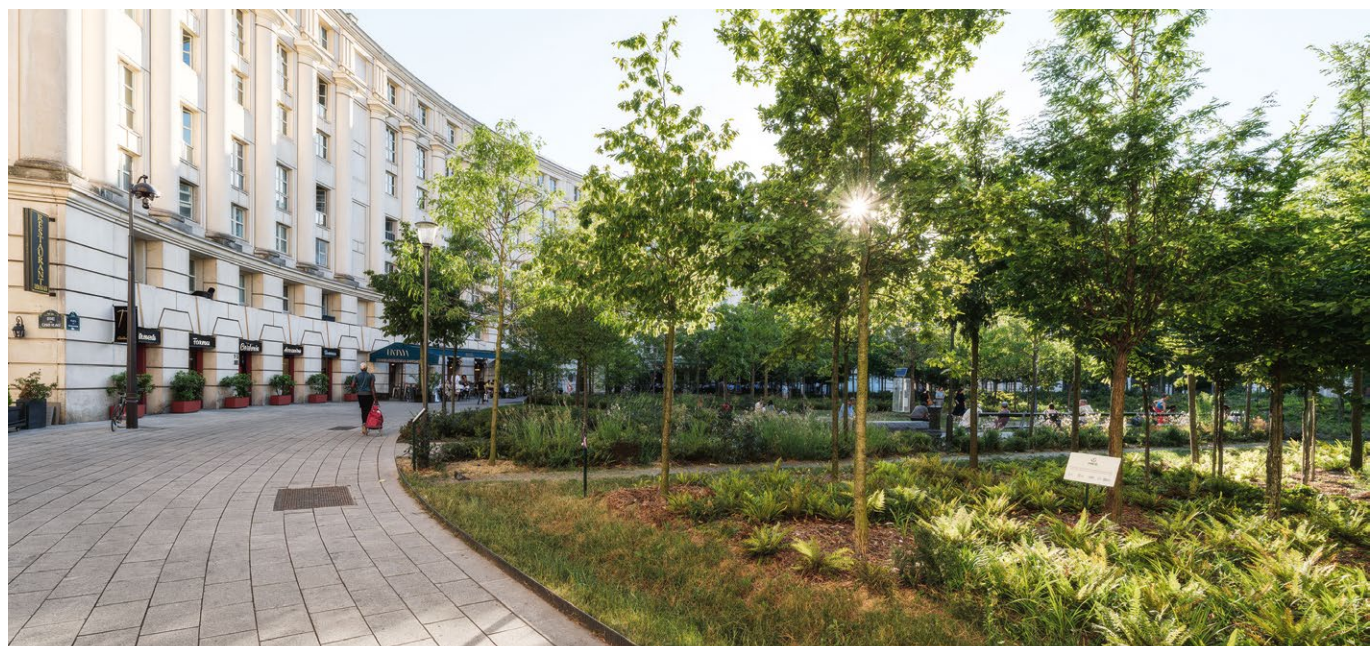


Abb. 2: Stadtwald auf dem Place de Catalogne

## Neues auch in der Pariser Banlieue

Der größere Teil der stadtreionalen Einwohnerschaft von Grand Paris lebt außerhalb der Pariser Stadtgrenzen, pendelt mit den radialen Bahnstrecken nach Paris hinein. Im Bau ist ein Ring-Metro-System um Paris herum als das staatliche Prestigeprojekt Grand Paris Express für über 30 Mrd. Euro Baukosten. Ab 2027 sollen im Süden erste Abschnitte der Metro 15 in Betrieb gehen. Als neuestes ÖPNV-Netzelement fährt seit Dezember 2025 in der südöstlichen Banlieue eine erste urbane Seilbahn. Sie bietet ab der Metro-8-Endstation in Créteil über 4,5 Kilometer bessere Erreichbarkeiten bei einfachster Zugänglichkeit – und mit Erlebniswert. Ein einheitliches, sehr günstiges ÖV-Fahrpreissystem unterstützt neuerdings die Mobilitätswende in der gesamten Region Île-de-France.

## Gründe für die schnelle Umsetzung in Paris

Welche Faktoren haben in Paris die schnelle Umsetzung und Akzeptanz in der Bevölkerung begünstigt?

### Politische Unterstützung und Kontinuität

Über zwei Legislaturperioden waren Klimaschutz und Klimaanpassung mit Veränderung des Mobilitätssystems erklärtes Ziel der politischen Führung. Diese Kontinuität hilft, auch langfristige Projekte zur Umsetzung zu bringen und nicht immer wieder Projekte zur Diskussion stellen zu müssen. Die politische Unterstützung in den Arrondissements (Bezirken) variiert, grob gesagt, zwischen den eher linken Arrondissements im Osten der Stadt und dem eher konservativeren (reicheren) Westen der Stadt. Man hat Projekte zunächst dort begonnen, wo die lokale Unterstützung leichter zu bekommen war. Es fällt inzwischen auf, dass im (weniger wohlhabenden) Osten deutlich mehr Straßenräume umgestaltet wurden.



Abb. 3: Neue Seilbahnstrecke in Créteil

## Strukturelle Rahmenbedingungen

Paris ist eine kompakte, recht kleine Stadt, die Fläche entspricht in etwa der innerhalb des Berliner S-Bahnringes. Die politische Struktur ist ähnlich komplex, wie in den deutschen Stadtstaaten, weil sie auch Departement und Kommune in einem ist. Zudem gibt es die Arrondissements, die keine Verwaltung für den Verkehrsbereich, aber politisches Gewicht (eigene Bürgermeister) haben. Demnach gibt es auch viele Abstimmungsprozesse, die vergleichbar mit denen in deutschen Großstädten sind. Insgesamt übernimmt die Stadtverwaltung im Verkehrsbereich die Umsetzung und kann damit die Umsetzung zentral steuern. Innerhalb der Verwaltung gibt es tendenziell mehr Einheiten, die Aufgaben übernehmen, die in deutschen Städten von den Verkehrsplanern nebenbei erledigt werden müssen, wie Aufbereitung von Daten, Beteiligungsveranstaltungen. Es zeigt sich, dass neue Aufgaben mit dem Anspruch, in einigen wenigen Jahren sichtbare Ergebnisse (Plan Vélo, Tramnetz) zu erzeugen, nur mit eindeutig mehr Ressourcen umgesetzt werden können.

## Vorgaben und einheitliches Vorgehen

Es gibt klare planerische Vorgaben für die Umsetzung, die die Prozesse beschleunigen. Das gilt für die Radverkehrsanlagen sowie für die Entsiegelungsmaßnahmen und Schulstraßen. Gesch tzte Radfahrstreifen werden alle mit der gleichen Art Bord abgegrenzt. Für Fälle, wo das aus technischen Gründen nicht möglich ist, gibt es eine Variante grauer Sperrpfosten. Alle Elemente sind mit der für Denkmalschutz zuständigen (nationalen) Behörde abgestimmt und werden im Einzelnen nicht mehr infrage gestellt. Auch für alle Begrünungsmaßnahmen wird das gleiche Umsetzungsschema verwendet, was die Planung beschleunigt, aber auch dazu führt, dass alle Projekte gleich aussehen. Für die einen garantiert dies die städtebauliche Einheitlichkeit in der gesamten Stadt, für andere fehlt inzwischen die Vielfalt, und es wird kritisiert, dass die Flächen nicht ausreichend kreativ ausgestaltet werden.

## Außerordentliche Ereignisse: Coronapandemie und Olympia 2024

Zwei außergewöhnliche Ereignisse in den letzten sechs Jahren haben die Umsetzung von Maßnahmen beschleunigt. Die während der Coronapandemie errichteten provisorischen Radfahrstreifen haben dazu geführt, dass die zunächst temporäre Umverteilung der Flächen die permanente Umnutzung ermöglicht haben. Für die Ausrichtung der olympischen und paraolympischen Sommerspiele 2024 in Paris sollte die Stadt sich möglichst schön präsentieren. Das hat die Umgestaltungsprojekte befördert, weil finanzielle Unterstützung und Druck vorhanden waren.

## Integrierte Herangehensweise

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg der verkehrsplanerischen Maßnahmen, der Umverteilung des Straßenraums, ist die integrierte Herangehensweise. Kaum eine Radverkehrsanlage wurde neu angelegt, ohne dabei auch mehr Grünflächen zu schaffen. Die Begrünungsmaßnahmen schaffen immer auch Sitzplätze und Fahrradabstellflächen. So werden mit den Projekten immer größere Gruppen angesprochen, die einen Nutzen daraus ziehen. Das führt dazu, dass mehr Menschen positive Effekte spüren und nicht nur eine Zielgruppe, wie zum Beispiel die Radfahrenden, was damit insgesamt die Akzeptanz steigert.

## Resümee

Das Beispiel Paris zeigt auf eindrückliche Weise, dass eine wirksame Mobilitätswende und damit die erlebbare Umgestaltung des Stadtraums innerhalb eines relativ überschaubaren Zeitraums möglich ist. Dabei sind politischer Wille und etwas Kontinuität wesentliche Voraussetzung; der politische Mut hat sich nun zum wiederholten Mal bei der Wahl ausgezahlt. Aber die Verwaltung muss mit den entsprechenden Strukturen und Ressourcen ausgestattet werden, um die Veränderungen auch zeitnah umsetzen zu können.

### Philipp Böhme

Dipl.-Geogr., Verkehrsplaner bei IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Leipzig

### Merja Spott

Dipl.-Geogr., Berlin

### J rg Thiemann-Linden

Dipl.-Geogr., freier Stadt- und Verkehrsplaner, Köln