

In: BUND-Magazin 4/2006

Die Zukunft der Städte **Stadtplaner – denkt um!**

von Heike Leitschuh-Fecht

Eine »Renaissance der Städte« beobachten so manche Medien. In Deutschland leben viele Menschen gern in der Stadt, doch gerade junge, mobile Familien zieht es nach wie vor auf die »grüne Wiese«. Damit die Städte ihre Trümpfe besser ausspielen können und sozial und ökologisch lebenswerter werden, müssen die Stadtplaner umdenken.

„Stadtluft macht frei“, so hieß es zu Zeiten der Aufklärung. Und heute? Ist die Stadtluft überhaupt noch genießbar? Nun –zweifelsohne gibt es erhebliche ungelöste Probleme mit Feinstaub, Ozon oder Stickoxiden. Doch die eigentlichen Herausforderungen der deutschen Städte lassen sich nicht auf die simple Formel bringen, dass man die Luft hier nicht atmen könne. Noch immer sind die Städte attraktive Orte der Kultur, der Arbeit, der Freizeitgestaltung, der Architektur, der intellektuellen und interkulturellen Begegnung, des Konsums. Doch eben nicht alle.

Und auch ist dies nur die halbe Wahrheit. In den großen Städten entvölkern sich die Zentren, während die Ränder und vor allem die Vororte wachsen. Aus den Städten und Regionen, wo es wenige Arbeitsplätze gibt, ziehen die Menschen weg. In manchen Regionen – vor allem (aber nicht nur) im Osten Deutschlands – schrumpft die Bevölkerung daher stark. In anderen wächst sie – wie im Rhein-Main-Gebiet mit den Städten Frankfurt, Wiesbaden, Offenbach, Darmstadt und Mainz. Noch immer beschließen vor allem Familien, sich auf der „grünen Wiese“ niederzulassen. Ein Trend, bislang unterstützt von der Eigenheimzulage und einem mancherorts verbesserten öffentlichen Verkehr (wie neuen S-Bahnlinien). All das hat zu Flächenverbrauch und Zersiedelung geführt.

Gleichzeitig ziehen aber auch immer mehr gutbetuchte Mittelständler zurück in die Stadt, zum Beispiel in neue, schicke Quartiere in ehemaligen Industriegebieten. Die viel zitierte Schere zwischen Arm und Reich wird damit in den Städten sicht- und erfahrbar: Arbeitslose, „Hartz 4“-Empfänger und Migranten wohnen in Wohngebieten, die teilweise zu verslumpen drohen. Alle reden von den gravierenden demographischen Veränderungen, denen sich unsere Gesellschaft stellen muss. Doch wo bleiben die Wohnungen, die für alte Menschen geeignet sind? Die Struktur des Einzelhandels in den Innenstädten und Quartieren wird zunehmend einseitiger. Während es an jeder Ecke einen Handyladen gibt, muss man weit fahren, um ein paar Strümpfe oder Knöpfe zu finden. Die Nahversorgung wird schlechter, was vor allem wenig mobile, unterprivilegierte Menschen betrifft; aber auch alle, die den kleinen Einzelhandel in Wohnungsnähe schätzen und bewusst nicht in den Einkaufszentren am Stadtrand einkaufen wollen. Die Liste der Defizite und offenen Fragen ließe sich weiter fortsetzen. Um nur einen Aspekt noch zu erwähnen: Es ist kein Geheimnis, dass die autoarme Stadt der kurzen Wege noch lange nicht erreicht ist, eine Stadt, wo sich Fußgänger, Fahrradfahrer und Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs auch außerhalb kleiner verkehrsberuhigter Zonen wohl fühlen können. Übrigens lässt sich gerade beim Thema Mobilität beobachten, dass mitunter zuerst privilegierte Wohnlagen versorgt werden, zum Beispiel mit guten Fahrradwegen. So also wird gerade in den Städten deutlich, wie eng soziale und ökologische Themen beieinander liegen und sich zu Herausforderungen der Nachhaltigkeit vereinen.

Kurzsichtige Stadtplanung

Welche Konzepte verfolgen die Stadtplanerinnen und -planer derzeit, um diese Herausforderungen anzupacken? „Die Stadtplanung agiert häufig an der Bevölkerung vorbei“, urteilt der Frankfurter Architekt und Planer Wolf Dietrich. Wie Frankfurt setzten auch andere Städte derzeit auf teure Prestigeobjekte – wie den Umbau der berühmten Einkaufsmeile Zeil. Dabei geschehe vieles, das gar nicht im Interesse der Bürger sei. Die wirklich nötigen Verbesserungen seien viel billiger zu haben. Das liege auch daran, so Dietrich, dass man auswärtige Architekturbüros mit klingenden Namen zu Gestaltungswettbewerben einlade, die gar keinen Bezug zu den lokalen Interessen haben. „Wir erzeugen eine maßlose Pracht, während andernorts Quartiere

verwahrlosen.“ Auch beim Einzelhandel sei man der Großmannssucht erlegen und reagiere nur noch auf Großinvestoren und deren riesige Einkaufszentren. Ergebnis: Die Innenstädte bieten allorts mit ihren H&Ms, Saturns und Co. immer mehr vom Gleichen. Inhabergeführte, unverwechselbare Läden aber schließen für immer. Die Planung ist kurzatmig, und von einem Gesamtkonzept kann schon gar nicht die Rede sein. Erschwerend komme hinzu, so Dietrich, dass das Metier Städtebau für Mauscheleien aller Art sehr anfällig sei, bis hin zur Korruption. „Unsere Planungskultur lässt sehr zu wünschen übrig.“

Die meisten Wohnungsbaugesellschaften haben die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt. Weder stellen sie sich auf ihre älter werdenden Bewohner ein – barrierefreies Wohnen ist noch kaum ein Thema. Noch setzen sie mit voller Kraft auf energiesparende Lösungen: Hin und wieder werden Passivhäuser gebaut, als kleine grüne Visitenkarten, mit denen man sich schmücken kann. Den Trend aber bestimmen sie noch nicht.

Gute Nachrichten und Beispiele

Doch es gibt auch gute Nachrichten: Eigentlich, so haben es Planer hochgerechnet, sind bis zum Jahr 2050 rund 80 Prozent des Wohn- und Gewerberaums schon vorhanden, und nur rund 20 Prozent müssen in diesem Zeitraum neu hinzugebaut werden. Bisher unbebaute Flächen bräuchten dafür aber kaum erschlossen werden. Statt über Neubau müssten Stadtverwaltungen und Fachleute also viel mehr über Modernisierung und Umnutzung nachdenken.

Manche Städte setzen auf innerstädtischen Arealen interessante Projekte um, wie Freiburg den Stadtteil Vauban auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne: ökologisch und sozial innovativ. In Berlin werden in einzelnen Bezirken Büros zu Wohnungen umgebaut. Vielerorts wird der öffentliche Nahverkehr modernisiert und damit attraktiver. Die Essener EVAG zum Beispiel spricht junge Menschen mit witzigen Kampagnen an und bietet Senioren einen kostenlosen Begleitservice. Mit Call a Bike hat die Bahn in mehreren Großstädten ein spannendes Angebot geschaffen – was nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass Radfahrer von der Verkehrsplanung der meisten Städte noch immer schlecht behandelt werden. Doch es gibt sie, die guten Beispiele. Sie zeigen: Man muss es tun wollen.

Heike Leitschuh-Fecht ist Autorin, Moderatorin und & Beraterin für Nachhaltigkeit und hat das Buch „Lust auf Stadt. Ideen und Konzepte für urbane Mobilität“ veröffentlicht, im Auftrag der Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr.