

## DIE STADT IM WANDEL

Am Beginn möchte ich Sie auf eine Idee hinweisen, die in Nordamerika – genauer in Kanada - entwickelt wurde und die sehr gut beschreibt, welchen Wandel die Konzeption der Stadt innerhalb der zurückliegenden 70 Jahre erfahren hat. Welches Konzept ich meine? Ich spreche von der „8-88“-City, der „8 bis 80“-Stadt.

Der Leitgedanke dieses Konzepts lautet: wenn eine Stadt gut für Achtjährige geeignet ist und zugleich gut auf die Bedürfnisse von 80-Jährigen Menschen Rücksicht nimmt, dann wird eine lebenswerte, zukunftsfähige Stadt für Jedermann geschaffen.

„8 bis 80-Städte“ sind Städte, die den Menschen in den Mittelpunkt stellen. „8 bis 80-Städte“ gehen von der sozialen Gleichstellung aller Bürger\*innen aus, die als Grundvoraussetzung für eine Stadt angesehen wird ein nachhaltig glückliches Leben zu ermöglichen. Dazu gehört die weitgehend barrierefreie Nutzung der Stadt, ihrer Parks und Plätze, gleichgültig ob man sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen will. Diese Plätze, Parks und andere Naherholungsräume sollen Möglichkeiten des Rückzugs ebenso bieten, wie Spielmöglichkeiten für Jung und Alt. Die Absicht der „8 – 80“-City besteht darin, Menschen aller Altersgruppen, ob Frauen oder Männer, egal welcher Einkommensgruppe, je nach ihrer Agilität zu ermutigen, ihren ganz persönlichen Lebensstil zu pflegen.

Die Kriterien der „8 – 80“-City sind mitentscheidend dafür, ob der Wandel der Stadt gelingt und als soziale Maschine gut funktioniert.

Die „8 – 80“-City hat kaum etwas mit der amerikanischen Großstadt der 1960er Jahre zu tun. Damals schrieb Jane Jacobs, die in den USA

geborene kanadische Stadt- und Architekturkritikerin in ihrem berühmtesten Werk „The Death and Life of Great American Cities“ (Tod und Leben großer amerikanischer Städte) 1961 über die Zukunft der amerikanischen Städte. Jacobs kritisierte in scharfen Worten die Entmischung der Städte. Die Entmischung von Städten – hier Zentren und da grüne Wohnparadiese, zerschnitten von Schnellstraßen, hielt Jacobs für das Ende der Urbanität. Sie plädierte dafür, die Städte natürlich wachsen zu lassen. Jacobs wörtlich: „Städte wachsen organisch.“ Zerstören wir unsere Städte, so zerstören wir auch unsere Kultur, argumentierte Jacobs damals.

Was Jane Jacobs für die USA war, war der Psychoanalytiker und Arzt für psychosomatische Medizin Alexander Mitscherlich für den deutschsprachigen Raum. Sein Buch „Über die Unwirtlichkeit der Städte“ stieß eine Debatte an, weil Mitscherlich nichts und niemanden schonte: die Stadtplaner nicht, die Verkehrsplaner nicht, die Architekten nicht und schon gar nicht die Bauherren. Mit dem Deutschen so lieb gewordenen Häuschen im Grünen, ging er hart ins Gericht. Zitat „Dem Bauherren ist es gestattet, seine Wunschträume mit seiner Identität zu verwechseln.“ Überhaupt sah Mitscherlich eine „verbaute Zukunft des Stadtbewohners.“ Unter anderem – im Gleichklang mit Jane Jacobs – forderte er das Dogma der Entmischung der Städte endlich in Frage zu stellen.

Mit einiger Zeitverzögerung hat Europa diese Entmischung – hier Leben, da Arbeiten – begonnen aufzulösen. Der Landschaftsverbrauch durch den Siedlungsbau am Stadtrand hatte riesige Ausmaße angenommen. Für die Verkehrswege von den Schlafstädten in den Speckgürteln zur Arbeit, zum Einkaufen oder in die Schule wurde noch mehr Natur versiegelt. Der Individualverkehr machte die Stadt zur autogerechten Stadt. Fußgänger waren Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse. Dem

Bedürfnis nach Begegnung, das uns Menschen als sozialen Wesen eigen ist, wurde mit diesem Modell nicht entsprochen.

Seit gut einem Jahrzehnt gibt es eine wachsende Gegenbewegung, die fast gleichzeitig in mehreren europäischen Städten aktiv wurde: immer mehr Menschen wollten wieder in die Stadt ziehen. Allerdings: in eine menschengerechte Stadt.

Die Charta der Architekturbiennale Venedig 2008 griff diese nachhaltige Entwicklung auf und stellte Grundsatzfragen. mit Bezug auf die europäische Stadt der Zukunft zu lesen: "Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung von Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. Diese kann durch eine Stadt- und Regionalplanung, die eine Zersiedelung des städtischen Umlandes verhindert, erreicht werden. Hier muss engagiert dafür gesorgt werden, dass das Flächenangebot gesteuert wird und Spekulationen eingedämmt werden. Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Quartieren erwiesen."

Die Charta der Architekturbiennale 2008 liest sich wie ein Echo auf Alexander Mitscherlichs Pamphlet „Die Unwirklichkeit der Städte“. Und tatsächlich entspricht dieses 2008 formulierte Konzept dem Wunsch sehr vieler Menschen, die in den Möglichkeitsraum Stadt übersiedeln. Allerdings: es sind zwei ganz wesentliche Herausforderungen auf dem Weg zur europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts zu überwinden: wie muss eine ökologisch nachhaltige Stadt geplant und gestaltet werden. Und: wie muss eine sozial nachhaltige Stadt aussehen.

Was macht die neue Attraktivität von städtischem Leben aus? Wo gibt es die größten Veränderungen?

## **Verdichtung mit Freiräumen**

Eine nachhaltige Stadt- oder Ortsentwicklung, meine Damen und Herren, beginnt mit einer weitsichtigen Raumplanung. Die Sinnhaftigkeit einer Verdichtung im Inneren der Stadt steht außer Zweifel. Sei es durch Aufstockung bestehender Gebäude, Verbauung von Freiflächen oder Umnutzungen. Gleichzeitig darf die Frage nach der Reservehaltung von öffentlichen Flächen nicht zu kurz kommen. Grünflächen nämlich, Erholungsflächen, die Rückzugsmöglichkeiten bieten, auch Spielplätze für alle Altersgruppen.

Es geht dabei ganz wesentlich um stadtplanerische Kriterien. Etwa um die zu erhaltenden Freiräume, um den zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum. Um den Platz zwischen den Gebäuden. Es geht um die Zwischenräume, die den Rhythmus einer Stadt ergeben. Denn es stimmt zwar, dass wir in Häusern wohnen, aber tatsächlich leben wir zwischen den Häusern.

Es braucht dazu abseits der belebten, dicht bevölkerten Einkaufsmeile einen Park, ein Flussufer, einen Schanigarten, eine verkehrsberuhigte Zone, die meinen Spaziergang entschleunigt. Ganz banale Dinge können die Lebensqualitäten verbessern. Ein kleiner Platz, auf dem Bänke stehen, wo man sich hinsetzen kann. Wer schnell unterwegs sein will, der muss ja nicht inne halten, aber wenn man die Möglichkeiten des Innehaltens nicht bietet, dann wird es einfach niemand tun.

Wie wird der Wandel der europäischen Metropole die Skyline der Cities verändern. Oder – anders gefragt – Wie hoch werden die Häuser gebaut? Und an welchen Maßgrößen sollen wir uns orientieren? Das Sehen und Hören sind die beiden Orientierungshilfen, um diese Frage zu beantworten. Ich erinnere mich an ein Gespräch mit der dänischen Architektin Tina Saaby, die Stadtplanerin von Kopenhagen ist. Für sie

haben die Häuser im innerstädtischen Bereich Kopenhagens dort ihre Stockwerksgrenze – also ihre Höhenbeschränkung -, wo der Blickkontakt zwischen Menschen noch möglich ist, wo man oder frau noch vermag durch lautes Sprechen oder durch Zurufen miteinander zu kommunizieren. Höher, so meint sie, soll im innerstädtischen Bereich Kopenhagens nicht gebaut werden. Diese Haltung wird außerdem durch folgende Faktenlage bestätigt: ein Hochhaus – sagen wir mit 50 Stockwerken zu zehn Wohnungen mit durchschnittlich zwei Menschen je Wohneinheit produziert 1000 Bewohner\*innen. Das Hochhaus als Dorf betrachtet benötigt für 1000 Menschen rund um das Haus viel mehr Freiraum als im innerstädtischen Bereich zur Verfügung steht.

Kleine Einheiten – Grätzels oder Quartiere – sind eher in der Lage eine kleine Gemeinschaft entstehen zu lassen, weil die kommunikativen Rahmenbedingungen deutlich besser sind als in einem durch einen hohen Grad an Anonymität gekennzeichneten Hochhaus.

### **Durchmischung auf allen Ebenen**

Nicht erst seit den gewaltsamen Unruhen in den Pariser Banlieus vor mittlerweile zehn Jahren ist uns bekannt, dass die Durchmischung einer Stadt, ob nach kulturellem Hintergrund, Bildung, Einkommensniveau oder Alter, anzustreben ist. Sonst nämlich gerät das Mobile der Stadt aus dem Gleichgewicht und es kann nicht sozial nachhaltig wirken.

Und ich zitiere Vittorio Lampugnani, Professor für Städtebau an der ETH Zürich: „Eine gute Stadt soll nicht nur eine Stadt für Reiche und auch nicht nur eine Stadt für Arme sein, sondern die unterschiedlichen Schichten, auch die unterschiedlichen Einkommens- und Bildungsschichten sollten miteinander verbunden sein. Die Stadt war immer, wenn sie funktioniert hat, ein ganz starker Ort der Integration. Die

Stadt war integrativer als das Dorf, integrativer als das Land. Und das sollte sie auch bleiben.“

Durchmischung soll es aber auch bei den Nutzungen geben. Reine Büroviertel, wo abends kein Licht brennt, erzeugen Angsträume. Dort will man sich nicht aufhalten. Und im Zentrum muss es neben freifinanzierten Eigentumswohnungen auch leistbare Mietwohnungen geben. Sonst fördern wir Monokulturen und Ghattobildung. Wenn Arbeiten, Wohnen, Einkaufen möglichst nahe beieinander liegen, werden die Bezirke und Grätzel lebendig und einladend. Der doppelte Gewinn: wir sparen Zeit und schonen Ressourcen.

## **Mobilität**

Der Klimawandel wird für uns eine Entwicklung in Richtung einer Mediterranisierung bringen. Menschen werden sich vermehrt im Freien aufhalten. Das Zeitalter der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs wird dem Ende zu gehen. Gleichzeitig wird es neue, intelligente und umweltschonende Formen der Mobilität geben. Dazu gehört der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, gute Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger, sowie ein Zurückdrängen des Autoverkehrs – vor allem mit Verbrennungsmotoren - auf ein vertretbares Maß. Jan Gehl, der wohl international bekannteste dänische Stadtplaner, der weltweit Städte bei der menschenfreundlicheren Gestaltung ihrer Zentren berät, meinte in einem Gespräch mit mir: „Man muss sich zuerst um die Menschen, einschließlich der Radfahrer, kümmern und dann sehen, wieviel Platz für den motorisierten Verkehr übrig bleibt. Dann kann die Koexistenz funktionieren. Ich bin kein Fundamentalist sondern eher ein Humanist.“

In New York regte er an, den Broadway im Bereich Time Square für den Autoverkehr zu sperren: Nach anfänglich großer Aufregung war diese Maßnahme einer der größten Erfolge in der jüngeren Geschichte der Stadtplanung in New York. Jan Gehl: „Alle Geschäfte in den Bereichen, die menschenfreundlicher gestaltet wurden, florierten: ihr Umsatz stieg, der Wert der Geschäfte nahm zu, ebenso die Anzahl der Kunden und der Mitarbeiter. Die Leute wollen in Ruhe einkaufen, ohne sich zu hetzen, von Geschäft zu Geschäft schlendern, Angebote studieren und ungestört vom Verkehrslärm vor den Auslagen darüber reden, ob sie dies oder das kaufen sollen oder nicht.“

Man könnte ein erfolgreiches Mobilitätskonzept so beschreiben: Die lebenswerte Stadt der Zukunft wird nicht die sein, in der die Armen auch Auto fahren, sondern die, in der die Reichen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, Fahrrad fahren und zu Fuß gehen.

## **Partizipation**

Es zeigt sich immer wieder, dass der erhöhte Aufwand von Stadtplanungsschritten lohnend ist, wenn von Anfang an in partizipativer Form die Bürger\*innen miteinbezogen werden. Im Nachhinein zu agieren, wenn Widerstände entstehen, weil Entscheidungen schlecht oder gar nicht kommuniziert wurden und gar ein Mediationsverfahren unvermeidlich wird, sind die Kollateralschäden am demokratischen System schlimm und die Kosten für das Stadtbudget unvergleichlich höher.

Womit sich ein aktueller Einschub aufdrängt:

Da wir uns am Attersee befinden erlauben Sie mir kurz auf ein Beispiel eines organisierten Widerstands hinzuweisen, der zum Ziel hat, das

Ortszentrum und seine Angebote – wirtschaftliche wie soziale – zu bewahren. In Seewalchen gibt es eine Initiative von Geschäftsleuten und Bürger\*innen, die einen INTERSPAR am Ortsrand nahe der Autobahnabfahrt verhindern wollen, weil sonst der Ortskern mit seinen größeren und kleinen Geschäften verödet. Und damit auch Arbeitsplätze verloren gehen. Und damit Kaufkraft. Und damit gemeinschaftliches, soziales Leben. Weil es dann keinen Grund mehr gibt, in den Ort zu fahren.

„Dorfkern-Erneuerung“ oder „Stadterneuerung“ kann also durchaus mit Widerstandshaltungen einhergehen. Die Bürger\*innen beginnen sich – ob in Hamburg, London, Berlin oder Wien – mehr in ihre eigenen Angelegenheiten einzumischen. Frei nach dem Motto „Die Stadt gehört uns!“ oder – um einen Buchtitel von Hanno Rauterberg zu zitieren – „Wir sind die Stadt!“.

Nicht zuletzt deshalb werden „Dorfkern-Erneuerung“ oder „Stadterneuerung“ neu zu definieren sein. Diese reicht weit über die bloße Revitalisierung, Substanzverbesserung oder Modernisierung von Gebäuden hinaus. Das Stadt- oder Ortszentrum soll Knotenpunkt im Funktionsnetz einer lebendigen Kommune sein.

Ein weiteres Beispiel für den vermehrten Wunsch der Stadtbewohner\*innen sich an Gestaltungsprozessen zu beteiligen ist die starke Zunahme der sogenannten Baugruppenmodelle. Bürger\*innen bewerben sich im Rahmen eines Wettbewerbs um ein vergleichbar preisgünstiges Grundstück der Stadt. Im Gegenzug dafür entsteht in einem partizipativen Prozess der Bewohner ein Wohnprojekt, das nicht an der Eingangstüre des Hauses endet, sondern ein Wohnprojekt, das es sich zur Aufgabe macht durch Kulturvermittlung, Veranstaltungen, Kinder- und/oder Altenbetreuung für Leben im Stadtviertel zu sorgen.



Damit dieser Stadtteil nicht zur Schlafstadt wird, sondern Gemeinschaft durch Kommunikation entsteht.

## **Rahmenbedingungen**

Welche Voraussetzungen braucht es, damit Entwicklungen, wie gerade beschrieben, stattfinden können?

Zunächst gilt, was mir die Senatsbaudirektorin von Berlin, die Schweizer Architektin Regula Lüscher vor einigen Monaten im Gespräch gesagt hat: „Eine Stadt, die nicht auch über eigene Grundstücke verfügt, hat das stärkste Schwert aus der Hand gegeben.“ Gemeint ist damit, dass nur dann, wenn die Kommunen Reserveflächen in petto halten, der Erpressung – oder nennen wir es dem ökonomischen Druck der Immobilienentwickler Stand halten können. Wien ist ein gutes Beispiel dafür. Die Stadt als größter Grundeigentümer kann mit ihrem Flächenreservoir dazu beitragen die Mietobergrenzen zu deckeln. Wien ist Immobilienentwicklern im Vergleich zu anderen europäischen Städten nicht ausgeliefert.

Und wir dürfen die beiden Hauptfehler, ja die Kardinalfehler der Vergangenheit, die in der Stadtplanung begangen wurden, nicht wiederholen.

Vittorio Lampugnani meint, der erste Fehler sei der Mangel an Stadtplanung gewesen. Man hat zwar Flächen ausgewiesen, Bauflächen oder Nicht-Bauflächen, aber man habe keine Vorgaben gemacht, wie diese Flächen bebaut werden sollen. Der zweite Fehler bestand in - wie Lampugnani sich ausdrückte – in zu kurzatmigen Programmen. Wenn Wohnungen notwendig waren, habe man gesagt, na gut, dann bauen wir ganz viele Wohnungen, und wenn es billige Wohnungen sein mussten,

dann bauen wir sie ganz billig. Diese Voraussagen – so Lampugnani – würden nie stimmen, auch deshalb weil das Bauen so träge ist. Das rasche Antworten-Wollen auf Bedürfnisse oder vermeintliche Bedürfnisse habe immer zu Fehlern geführt. Die einzigen Städte, die sich wirklich bewährt hätten, waren jene Städte, die eine ausreichende Offenheit und zugleich eine ausreichende Neutralität hatten, um Funktionen zu integrieren, um Menschen aufzunehmen, für die sie im Grunde nicht geplant waren. Vittorio Lampugnani wörtlich: „Es braucht vielleicht Bescheidenheit, vielleicht auch Weitsicht, diese beiden Qualitäten zu verknüpfen. Diese Haltung müssen wir unbedingt auch heute haben. Denn: wir wissen nicht, wie eine Stadt in zehn Jahren aussehen wird.“

### **„Wem gehört die Stadt der Zukunft?“**

Ein weiterer Aspekt geht über den sozialen Bereich hinaus und ist gleichzeitig ein wesentlicher Bestandteil des sozialen Grundgefüges:

Lassen Sie es mich in einer Frage zusammenfassen: wie demokratisch, wie gerecht wird die Stadt der Zukunft sein. Oder – noch knapper: „Wem gehört die Stadt der Zukunft?“

Erinnern wir uns an das Diktum von Berlins Senatsbaudirektorin Regula Lüscher: „Eine Stadt, die nicht auch über eigene Grundstücke verfügt, hat das stärkste Schwert aus der Hand gegeben.“ Schon Alexander Mitscherlich warnte vor bald fünfzig Jahren. Zitat. „Alte Städte hatten ein Herz. Die Herzlosigkeit, die Unwirtlichkeit der neuen Bauweise hat jedoch eine ins Gewicht fallende Entschuldigung auf ihrer Seite: das Tabu der Besitzverhältnisse an Grund und Boden in den Städten,

welches jede schöpferische, tiefgreifende Neugestaltung unmöglich macht.“

Ich möchte Ihnen anhand zweier Beispiele – einem historischen und einem aktuellen - verdeutlichen, was mich mit Sorge erfüllt.

„Flanieren, nicht revoltieren.“ Dieses Wort, das dem österreichischen Staatskanzler Metternich zugeschrieben wird, würde zu ihm sehr gut passen. In der Biedermeierzeit, die so Biedermeier nicht war, ahnte der Politiker, dass eine Zeit des Umbruchs bevorstand. Die neuen Stadtpläne für Wien scheinen sich an dem Metternich-Diktum orientiert zu haben. Wenn Sie sich den Stadtplan von Wien vergegenwärtigen, dann gibt es innerhalb des Gürtels keinen einzigen Platz auf dem sich hunderttausend Menschen versammeln könnten. Der Heldenplatz war damals Sperrzone. Demonstrationen fanden deshalb im Revolutionsjahr 1848 in Wien im Saal statt. Diese Tatsache ist übrigens zu einem Sprichwort geronnen.

Machen wir einen Zeitsprung.

Als im Oktober 2012 die britische Occupy-Bewegung in London zur Demonstration versammelte, musste sie feststellen, dass es im „inner district“ von London keinen einzigen Platz mehr gibt, auf dem demonstriert werden kann, ja darf. Außer der Platz vor der St. Pauls Kathedrale. Warum? Weil alle anderen Plätze in diesem Stadtteil privatisiert wurden und den Demonstranten mit dem Hinweis, dies sei Privatgrund, der Zutritt verweigert wurde. Damit nicht genug. Mehrere Abschnitte des Themseufers stehen kurz vor ihrer Privatisierung. Wer aufmerksam im „MoreLondon“-District spazieren geht, kann nicht nur private Wachdienste und Überwachungskameras sehen, sondern es wurden – wie es auf einer der Hinweistafeln heißt – „Anti-Skateboard measures“ ergriffen. Also bauliche Maßnahmen, die gegen Rollerblader

und Skate Boarder vorgenommen wurden, denen man den Zutritt ebenso verboten hat, wie den Radfahrern. Und diese „measures“ sollen den drei Personengruppen die Ausübung des Sports vergällen. Dass Sie in „MoreLondon“ oder auch am Paternostersquare – jenem privatisierten Platz im Finanzzentrum Londons - keinen Bettler oder Obdachlosen sehen, wird sie nicht verwundern.

Wem gehört also die Stadt der Zukunft? Und wo stehen wir heute in Sachen städtischer Demokratie in Europa? Wie und wo können die Einwohner\*innen ihre Rechte artikulieren und durchsetzen? Ist die öffentliche Hand wirklich noch immer der Garant einer menschengerechten Stadt? Und wird sie es bleiben können?

Faktum ist: die Stadt so wie wir sie kennen, ist im Wandel begriffen. Und es hat meiner Meinung nach ein Wettlauf begonnen. Zwischen jenen Bürger\*innen, die sich als Citoyenne oder Citoyen begreifen, und die Stadt als Gemeingut betrachten. Und jenen global agierenden Großkonzernen, die die Finanzschwäche der Kommunen nutzen, um ganze Stadtviertel aufzukaufen, und neu zu entwickeln. Nach ihrem Gutdünken. Ohne die Stadtplanung fragen zu müssen. Und auch ohne die Bürger\*innen fragen zu müssen, die lange Jahre dort gewohnt haben. Und die – oft genug - gehen müssen.

Es ist keine Beruhigung, dass das Phänomen der Privatisierung von Stadtbereichen neben London und anderen britischen Städten auch in anderen europäischen Städten mittlerweile Schule macht. Es ist auch schon in Hamburg angekommen. Und in Istanbul. Dort gab es im Frühling 2013 Massendemonstrationen gegen die Rodungen im Gezi-Park. Vom Höchstgericht wurde das Erdogan-Prestigeprojekt schließlich verworfen.

Die Städte Europas sind tatsächlich im Wandel begriffen. Sowohl was ihre Architektur und Gestalt angeht, als auch was ihre demokratischen Strukturen betrifft. Letztlich wird es darauf ankommen, ob es gelingt, dass das große Ideal, die Stadt als Freiheitsraum zu erhalten und die Urbanität als eine Art soziale Maschine zu nutzen, gelingt.

Die Voraussetzung dafür ist wohl, dass die Stadtbewohner\*innen erkennen, dass das Recht auf Stadt zurückerobert werden muss. Erst dann kann sich der Wunsch des dänischen Städteplaners Jan Gehl verwirklichen lassen: „Die Nutzung des öffentlichen Raumes müsste zu den Menschenrechte gehören!“