

Von der zweckentfremdeten zur lebendigen Stadt

Andreas Feldtkeller

In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts hat in den Städten und Stadtregionen ein äußerst starkes Wachstum nach Einwohnern und räumlichem Umfang stattgefunden. Gleichzeitig haben Planung und Politik der Entwicklung ein Leitbild zugrunde gelegt, nach dem Arbeitswelt und Wohnen möglichst konsequent in getrennten Bereichen unterzubringen sind. Die Folge ist eine nahezu komplette funktionale Segmentierung im Gefüge der Siedlungsstrukturen (städtebaulicher Funktionalismus oder Fordismus, „Charta von Athen“). Diese moderne städtebauliche Ordnung hat wirtschaftlich und gesellschaftlich ganz gut funktioniert, solange Vollbeschäftigung herrschte, die familiäre Arbeitsteilung zwischen Mann und Frau selbstverständlich war, die Verhäuslichung der Kindheit zur Norm wurde und Migranten als Gastarbeiter betrachtet werden konnten.

Im Übergang zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft und unter den Bedingungen der Globalisierung wird die Trennung von Arbeitswelt und Wohnen als „Leitbild“ zunehmend fragwürdig. Die in den vergangenen Jahrzehnten entstandenen Siedlungsstrukturen sind für die Alltagsbewältigung nur noch bedingt geeignet: die Stadt erscheint wichtigen Zwecken entfremdet.

Das zeigt sich im überproportionalen Verbrauch von Landschaft, in unnötig weiten Wegen im Alltag und überlasteten Verkehrssystemen, in der unzureichenden Balance zwischen großen und kleinen Unternehmen, der Benachteiligung des wirtschaftlichen Mittelstands und in der Integrationsproblematik.

So fragt sich, ob wir innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen andere Formen des Städtebaus brauchen, die Arbeitswelt und Wohnen wieder verknüpfen - sich also an „kurzen Wegen“ orientieren.

Der gegenwärtige Zwiespalt zwischen den städtebaulichen Gegebenheiten und den Alltags-Bedürfnissen ist bei den täglich zurück zu legenden Wegen besonders deutlich zu erkennen. Schon unter 6-Jährige legen z.B. im baden-württembergischen Durchschnitt 18 km pro Tag zurück - davon 15 km als Pkw-Mitfahrer. Das belastet die Alltagsorganisation der entsprechenden Haushalte, erschwert die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und hat - nicht zuletzt - bedenkliche Folgen für die Aufwachsenden.

Abbildung: Wegelängen

Aber das ist nur eine unter vielen anderen Auswirkungen unserer zersiedelten Stadtregionen. Folgen, etwa bei der Beschäftigungssituation und im Hinblick auf eine gelingende Integration der Zuwanderer sind inzwischen wissenschaftlich belegt.

Beispiele für Studien, die die Wirkungen unterschiedlich geprägter Quartiere auf den Alltag der Bevölkerung beschreiben:

- > Läßle Dieter, Gerd Walter (2000): im stadtteil arbeiten - Beschäftigungswirkungen wohnungsnaher Betriebe, Gutachten der TU Hamburg-Harburg im Auftrag der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, Hamburg.
- > Siebel Walter (2005): „Großsiedlung und innerstädtisches Altbauquartier: Auswirkungen unterschiedlicher Verhältnisse auf den Integrationsverlauf von Migranten“, in: Zuwanderer in der Stadt, Hrsg. Schader-Stiftung Darmstadt, Darmstadt.
- > Steffen Gabriele u.a. (2004): Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier, Studie im Rahmen des Verbundprojekts EVALO (Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte) im Forschungsprogramm „Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), Stuttgart Berlin.

Derartige Studien werden im politischen Raum und auch bei Stadtplanern kaum zur Kenntnis genommen und diskutiert. Die Probleme werden als „gesellschaftliche“ Phänomene betrachtet, die mit Stadtplanung nichts zu tun haben.

Am Beispiel der täglichen Wege kann man ganz gut und allgemein verständlich die Möglichkeiten für eine alltagstaugliche und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik diskutieren.

Denkbare Strategien:

- > Strategie 1) Förderung des Umstiegs vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands (Fahrrad, Pedelec, Bus, Bahn) bei gleichzeitiger Beibehaltung der vorhandenen Siedlungsstruktur.
- > Strategie 2) Unterstützung des bei Bauträgern neuerdings beliebten Trends „Wohnen in der Innenstadt“ mit einer Kombination aus Wohnanlagen und Bürohäusern.
- > Strategie 3) Planung neuer, kleinteilig und vielfältig funktionsgemischter Quartiere auf Stadtbrachen an geeigneten Standorten überall in den Stadtregionen.

Für die Strategie 3 gab es in den 1990er Jahren das Programm einer „Stadt der kurzen Wege“ (z.B. im Abschlussbericht der Bundestags-Enquete-Kommission „Schutz des

Menschen und der Umwelt - Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung“, Bundestagsdrucksache 13/11200, 1998). Dieses Konzept ist heute allerdings so gut wie tot. Tonangebende Planer erklären, die dafür erforderliche kleinteilige und für Vielfalt offene Nutzungsmischung könne in der Praxis unter gegenwärtigen Marktbedingungen nicht geplant und hergestellt werden. Die Stadtentwicklung beschränkt sich deshalb auf die erwähnten Strategien 1 und 2. Dabei gehen allerdings wichtige Ziele des Stadtumbaus verloren: Die Strategie 1 führt nicht zu der erwünschten Verkürzung der Wege (also zur Vermeidung von „Verkehr“ und zur Verbesserung der Alltagstauglichkeit), Strategie 2 ist mit der Gefahr verbunden, dass die wenigen in den Innenstädten noch vorhandenen älteren Mischgebiete bei steigenden Grundstückspreisen weiter erodieren.

Notwendig ist eine Neubewertung der Strategie „Stadt der kurzen Wege“: Es geht darum, das kleinteilig nutzungsgemischte und dadurch lebendige Stadtquartier im vorhandenen Gefüge unserer Städte und Stadtregionen neu zu etablieren. Dazu müssen zunächst einmal Planer/Planerinnen aufhören, in der siedlungsräumlichen Überlagerung von Arbeitswelt und Wohnen etwas Rückwärtsgewandtes zu sehen, das durch den städtebaulichen Funktionalismus überholt ist: Städte müssen wieder als ein Mosaik aus Quartieren mit Nutzungstrennung und solchen mit vielfältiger Nutzungsmischung gedacht und weiter entwickelt werden.

Nach Paragraph eins des Baugesetzbuches soll die Planung insbesondere „die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung“ berücksichtigen. Diese Bedürfnisse zeichnen sich aber eben nicht durch Einheitlichkeit, sondern durch Unterschiedlichkeit aus.

Eine Leserbefragung der Zeitschrift STERN und der Marktforschung der Bausparkasse Schwäbisch Hall aus dem Jahr 2001 hat beispielsweise ergeben, dass (im Gegensatz zu dem, was viele Planer sich vorstellen) nur ein Viertel der 34 Tausend antwortenden Haushalte in einer reinen Wohngegend leben möchte, während für drei Viertel Quartiere mit einem Nebeneinander von Kleingewerbe und Wohnen die richtige Wahl wäre.

Nachdem in den vergangenen Jahrzehnten solche Quartiere nicht mehr geplant und geschaffen wurden, muss vorrangig das damit entstandene - und kostenerhöhende - Angebotsdefizit behoben werden. Nur so kann auf dem Markt bedürfnisgerechte Wahlfreiheit entstehen.

Was ist zu tun? Praktische Erfahrungen zeigen, dass Quartiere mit kleinteiliger und vielfältiger Nutzungsmischung (jedenfalls derzeit) nur dort entstehen, wo Nutzer aus den unterschiedlichen Bereichen des Wohnens, des Gewerbes, des Sozialen und der Kultur an der Umsetzung von Planungen direkt mitwirken können. An die Stelle des Bauträgers und

Entwicklers müssen selbstnutzende Betriebe, Kleininvestoren, Genossenschaften, Baugemeinschaften und unterstützende Baubetreuer treten.

Als Beispiel dafür kann der Städtebauliche Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“ in Tübingen dienen: Bei der 1990/91 konzipierten Konversionsmaßnahme stand ganz am Anfang die Suche nach Möglichkeiten, Arbeitswelt und Wohnen in einem konkreten Projekt wieder kleinräumig zu verknüpfen. Die Stadt erwarb die freigewordenen Militärf Flächen und entschloss sich, die stehen bleibenden Altbauten und das neu entstehende Bauland grundsätzlich an Interessenten weiter zu veräußern, die bereit waren, im Erdgeschoss der vorgesehenen dichten, 4- bis 5-geschossigen Bebauung die Nutzung mit kleinen und mittleren Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Dienstleistungen, Soziales und Kultur unterzubringen. Weil Bauträger mit diesem Konzept wenig anfangen konnten, entschied sich die Stadt, die Durchführung mit Vorrang direkt den Leuten zu überlassen, die Interesse hatten, für sich selbst in den geplanten Quartieren zu bauen.

Die Auflage, mindestens die am öffentlichen Raum der Quartiersstraßen liegenden Erdgeschosse in den Gebäuden gewerblich zu nutzen, wurde bei der Grundstücksvergabe verbindlich festgelegt. Im Gegenzug wurden die Grundstücke zu festen, vom Gutachterausschuss bei der Stadt ermittelten Preisen angeboten. Dieses Verfahren erwies sich insgesamt als sehr erfolgreich.

Wenn ähnliche Maßnahmen Schule machen würden, ließe sich dies gut und konstruktiv mit Maßnahmen nach den oben genannten Strategien 1 und 2 ergänzen.

Wir befinden uns heute in der Gefahr, dass das Potential der „gebauten Stadt“ für die in Zukunft so wichtige „soziale Kohäsion“ immer mehr verloren geht. In der Folge übernimmt der Staat mit hohen Kosten Leistungen, die der Alltag einer funktionierenden Zivilgesellschaft sozusagen nebenher erbringt.

Der Weg zu lebendigen Stadtquartieren setzt angesichts der eingefahrenen Geleise aus den vergangenen Jahrzehnten einen Einstieg in neue Verfahren der Praxis voraus; dazu brauchen Planung und Politik eine Neubesinnung

- > über die alltäglichen und gesellschaftlichen Zwecke siedlungsräumlicher Strukturen,
- > über die unmittelbare und selbstorganisierte Beteiligung der Menschen an der Schaffung neuer Stadtquartiere,
- > und über Möglichkeiten zur Öffnung des Bodenmarkt im Bereich der städtebaulichen Innenentwicklung für die sogenannten breiten Schichten der Gesellschaft.