

Uli Hellweg

Organismus Stadt – Ausblicke für die Stadt der Zukunft

Anmerkungen zu einer Stadt der Zweiten Moderne

Vortrag auf dem „Metropolenkongress – Grüne Stadt der Zukunft“ der Grünen Bundestagsfraktion am 12. März 2011

Ich möchte mich zunächst für die Einladung zum Metropolenkongress sehr herzlich bedanken. Das Thema dieser Veranstaltung hat in den letzten 24 Stunden eine traurige Aktualität und dramatische Brisanz bekommen. Wir wissen zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau, was in Japan gegenwärtig passiert, außer das die Menschen unter den Folgen des Tsunamis schrecklich zu leiden haben. Unvorstellbar, dass eine so dicht besiedelte Region wie der Metropolraum Tokio mit 35 Mio. Menschen nun auch noch möglicherweise von der Havarie eines Atomkraftwerks bedroht ist. Gilt doch gerade High-Tech-Zivilisation Japans vielen aufstrebenden Metropolen weltweit als leuchtendes Vorbild. Eins scheint jetzt schon sicher: dieses Ereignis wird die Welt noch Monate, wenn nicht Jahre beschäftigen. Für heute gilt unsere Sorge und unser Mitgefühl jedoch zu vorderst den Opfern der Katastrophe.

Die Aussichten für die Stadt der Zukunft sind eigentlich gar nicht so schlecht. Die erste Grundvoraussetzung stimmt jedenfalls schon einmal: Städte sind wieder begehrte Orte zum Leben – und das nicht nur in den aufstrebenden Metropolen Asiens, Lateinamerikas oder Indiens, sondern auch in Europa und Nordamerika. Dass diese sogn. „Renaissance der Stadt“ auch bei uns keine Eintagsfliege ist, ist zwischenzeitlich nicht nur durch zahlreiche Untersuchungen¹, sondern – vor allem - durch eindrucksvolle Boden- und Mietpreissteigerungen in den Innenstädten belegt². Für die nächsten Jahrzehnte wird eine weiterhin zunehmende Bevölkerung in den Metropolregionen³ und ein wachsender Druck auf die Wohnungsmärkte in den Kernstädten erwartet.

¹ Vgl: BBSR-Berichte KOMPAKT 11 / 2010

² Vgl. div. Studien zu deutschen Großstädten von RIWIS/BulwienGesa AG

³ Vgl. : BBSR-Berichte KOMPAKT 1/2010: Wohnungsmärkte im Wandel, Zentrale Ergebnisse der Wohnungsmarktprognose 2025

Der Haken der Entwicklung ist bekannt. Die Konzentration der Wohnungsnachfrage auf die attraktiven innenstadtnahen Altbauquartiere führt zu massiven Gentrifizierungsprozessen. Angestammte Bevölkerung aber auch weniger gut verdienende junge Leute, Künstler und Kulturschaffende werden durch Besserverdienende verdrängt. Schon jetzt zeigen die Metropolenräume sich verfestigende Segregationstendenzen nach dem Muster „Innen Hui“ außen „Pfui“.

Gleichzeitig stehen gerade die Metropolen vor einer der größten Herausforderungen ihrer Geschichte, nämlich Konzepte und Strategien gegen den Klimawandel zu entwickeln – sind sie doch sowohl Hauptverursacher als auch potentiell Hauptopfer des Klimawandels. Was also tun, um den an sich begrüßenswerten Trend zurück in die Stadt, nicht in noch schärfere Segregationsprozesse münden zu lassen? Wie kann verhindert werden, dass die Wohnungssuchenden wieder in die Peripherie gedrängt werden - mit allen Konsequenzen für den Flächenverbrauch, den Naturhaushalt und das Klima.

Viele Städte haben in den letzten Jahren auf die Entwicklung der innerstädtischen Konversionsflächen, wie z.B. die alten Gleisanlagen der Bahn, die aufgegebenen Industrie- und Hafenableitungen usw. gesetzt. Dumm ist nur: deren Größe und Verfügbarkeit geht, wie kürzlich eine Untersuchung des Umweltbundesamtes⁴ aufgezeigt hat, dramatisch zurück. Und eine Neu-Auflage der Flächenmobilisierung wie in den letzten Dekaden der De-Industrialisierung unserer Städte ist auch nicht zu erwarten. Eine andere Strategie besteht darin, verstärkt innerstädtische Kerngebietsnutzungen zumindest teilweise zu Wohnzwecken umzuwidmen. Auch das ist im Grundsatz gut und richtig. Aber leider ist auch dieser Prozess der Re-Urbanisierung - wie die Bemühungen vieler Städte zeigen – kompliziert und langwierig und er führt nicht unbedingt zu preiswertem Wohnraum in der Stadt.

Kurzum: Mit Konversions- und Bestandsstrategien allein ist in Zukunft keine Stadt zu machen. Es gehört nicht viel Prophetie dazu, schon jetzt vorauszusagen, dass sich die jungen kreativen Milieus neue Hotspots suchen werden, wenn sie die Mieten und Wohnungspreise in den gentrifizierten Städten und Stadtteilen nicht mehr zahlen können.

⁴ Vgl. Nachhaltiges regionales Flächenressourcenmanagement Hrsg. Umweltbundesamt, Dessau, 2010

Merke: nicht die Immobilienrenditen sind für die Zukunftsfähigkeit einer Stadt entscheidend, sondern ihr Wissenskapital und ihr Kreativpotential ! Das Ziel muss also sein, den Closed Shop der innerstädtischen Aufwertungsgebiete zu durchbrechen und neue urbane Orte und Quartiere zu entwickeln. Wir brauchen keine neue alte Stadt des 19. Jahrhunderts, sondern eine Stadt der Zweiten Moderne, die gleichermaßen die Vorteile des Stadtlebens in den Altbauquartieren mit denen eines kinder- und familienfreundlichen Wohnumfeldes verbindet – eine Stadt die zudem den hohen Ansprüchen an eine klimagerechte Stadtentwicklung genügt. Keine leichte Aufgabe! Wo liegen die Potentiale für die Neue Stadt der Zweiten Moderne ?

Die Antwort ist klar und eindeutig: sie liegen in der vorhandenen Stadt. Wenn man das Bild des Organismus bemühen will, dann kann man es auch so ausdrücken: der Organismus Stadt muss sich ganzheitlich erneuern, statt neue hierarchische Systeme zu entwickeln, die die Stadt immer weiter sozial und räumlich spalten. Der Fokus der Stadtentwicklung muss auf die untergenutzten und z.T. verwahrlosten Bestandsgebiete, die sozial und städtebaulich isolierten und zerrissenen Innenstadtränder, die verlärmten Magistralen, die vernachlässigten Ortsteilzentren und Wohnquartiere, die überdimensionierten Gewerbegebiete gelegt werden. Hier muss sich der Organismus Stadt erneuern.

Die Typologie von Stadtraum, über die wir hier reden, diese inneren Peripherien oder „Metrozonen“⁵ wie wir sie bei der IBA Hamburg nennen, können sowohl in den Kernstädten der monozentrischen Metropolen wie Berlin, Hamburg, München, Leipzig oder Dresden gefunden werden, wie in den Stadtregionen von Rhein und Main oder Ruhr und Emscher. Sie sind die Möglichkeitsräume der Stadt. Es geht hier um nicht weniger als einen urbanen Neuanfang. Untergenutzte Industrie- und Logistikflächen müssen genauso auf den Prüfstand wie überdimensionierter Straßen und Parkplätze, verlotterte Einkaufszentren, monofunktionale Büro- und Gewerbe- flächen der 60er und 70er Jahre, seit Jahrzehnten ungenutzte Reserveflächen der Wirtschaftsförderung oder energetisch unhaltbare Hinterlassenschaften der Wirtschaftsmoderne.

⁵ Vgl. zur Definition und Beschreibung von Metrozonen: „Metropole: Metrozonen“, Bd. 4 der IBA Schriftenreihe (erschienen im Jovis Verlag), Berlin, 2010

Die neue Stadt, die hier entstehen kann, produziert urbane Qualitäten, die sich an den Lebenswelten der jetzigen Bewohner und der Neuhinzukommenden orientieren. Neue Architekturtypologien wie Smart-Häuser oder hybride Häuser - wie wir sie im Rahmen der IBA Hamburg bauen – zeigen nachhaltige Bauweisen und ermöglichen das Neben- und Miteinander von Wohnen und Arbeiten, von Jung und Alt, von temporären und ephemeren Wohn- und Lebensformen. Die neue urbane Architektur ist über den gesamten Lebenszyklus klima-neutral und zentraler Bestandteil intelligenter Energieverbünde – darauf wird noch zurückzukommen sein. So entsteht auf dem vernachlässigten Terrain der Ersten Moderne schrittweise eine neue, Zweite Moderne⁶ - und zwar ohne dass zusätzliche Landschaftsflächen und Naturräume geopfert werden müssen und ohne dass die vorhandene Bevölkerung durch Gentrifizierungsprozesse verdrängt wird.

Natürlich geht dies nicht von allein. Es ist vielmehr ein neuer ganzheitlicher Planungsansatz erforderlich. Die Zeit des post-modernen Klein-Kleins ist vorbei – jedenfalls wenn wir die Probleme jetzt lösen wollen. Wir brauchen keine formal-historischen Planwerke mehr, sondern integrierte Planungsstrategien. Stadtentwicklung ist mehr als das Schließen von Baulücken oder die Wiedererfindung der Stadt des 19. Jahrhunderts auf Konversionsflächen. Es geht darum, die sich jetzt erstmals nach Jahrzehnten der Suburbanisierung öffnende historische Chance einer sozialen und ökologischen Weiterentwicklung unserer Städte wirklich zu nutzen. Dabei müssen wir aus den Fehlern der Vergangenheit, d.h. aus den Fehlern der Ersten Moderne wie der Post-Moderne gleichermaßen lernen.

Ich möchte im folgenden auf einige Aspekte dieser Stadt der Zweiten Moderne eingehen:

1. Die Stadt des Sowohl-als-auch

Die neuen urbanen Möglichkeitsräume sind keine eigenschaftslosen „voids“, also keine unhistorischen Leerflächen. Es geht nicht um das Tabula rasa des Modernen

⁶ Wir verwenden den Begriff der „Zweiten Moderne“ hier i.S. Ulrich Becks. Vgl. Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse. Suhrkamp, Frankfurt a.M. 1996, S. 19-112, oder: Das kosmopolitische Europa, Kapitel II, Suhrkamp, Frankfurt a.M., 2007, S. 49ff

Städtebaus, nicht um das Entweder-Oder, wie es den Vertretern der Ersten Moderne, z.B. Le Corbusier mit dem plan voisin für Paris, oder Scharoun für das „neue Berlin“ nach dem 2. Weltkrieg, vorschwebte. Die Zweite Moderne thematisiert das Sowohl-als-auch. Wohnen und Arbeiten, Geschichtliches und Neues, Bestehendes und Mögliches haben gleichermaßen ihren Platz in dieser Stadt.

Das Herz der Neuen Orte und Quartiere in der Stadt sind die städtischen Landschaftsräume. Biotopnischen, landwirtschaftliche Restflächen, ungenutzte Brachen, kanalisierte Wasserläufe, kontaminierte Industriekanäle usw. sind in Wert zu setzen. Sie können zu einem Netz von grünen und blauen Bändern verflochten werden, die das Drinnen mit dem Draußen der Stadt verbinden, die Stadtteile und Quartiere aus ihrer bisherigen städtebaulichen Isolation befreien und - im wahrsten Sinne des Wortes - zu öffentlichen Frei-Räumen der neuen Quartiere werden.

Beispiele wie die Nutzung des Tempelhofer Feldes in Berlin oder des Flugplatzes Frankfurt Bonames, neuartige Landschaftsräume und Parks auf alten Halden im Rahmen der IBA Emscherpark oder der neue interkulturelle Volkspark im Rahmen der IGS Hamburg 2013 zeigen, welche Kraft die Grün- und Freiflächen nicht für die Lebensqualität in den bisher vernachlässigten Quartieren, sondern für ein neues urbanes Selbstverständnis – man könnte auch sagen Selbstwertgefühl - entwickeln können. Wie beim Städtebau geht es auch hier um eine neue Ästhetik der Raumeignung durch ganz unterschiedliche soziale und kulturelle Gruppen.

Aber es geht noch um mehr: die neuen städtischen Landschaftsräume sind wichtige Elemente der energetischen Erneuerung unserer Städte. Sie dienen dem ökologischen Ausgleich, dem Urban Farming und Gardening und der aktiven CO₂-Bindung.

Einen weiteren Aspekt der Neuen Stadt der Zweiten Moderne möchte ich hier nur erwähnen: die Frage der städtischen Mobilität. Es versteht sich von selbst, dass die Entwicklung der Neuen Stadt aus den erneuerungsbedürftigen Gebieten der alten Stadt einhergehen muss mit einer Neukonfiguration der Nutzungen i. S. der „Stadt der kurzen Wege“. Aber das ist nicht alles: die Neue Stadt ist nicht mobilitätsarm, sondern sie bietet ein reichhaltiges Angebot an vernetzten Mobilitätsmodulen: von

exzellenten Fahrradwegen und Stadtradsystemen, über die neuen, sehr erfolgreichen Formen des Carsharings – Stichwort Car2Go - bis hin zu einem ÖPNV-Angebot, das im wesentlichen schon vorhanden ist, aber durchaus eine Modernisierung - vor allem der Bahnhöfe - vertragen könnte . Die neue Stadt nutzt und unterstützt das sich dramatisch wandelnde Bewusstsein der jungen Städter, denen es – wie unlängst eine Studie des Center of Automotive⁷ aufzeigte - nicht primär um das Auto als Statussymbol, sondern als um die Freiheit der Mobilität geht.

Lassen Sie mich zu einem 2. Aspekt kommen:

2. Die Neue Stadt der Energien

Die energetischen Potentiale gerade der hybriden innerstädtischen Räume sind gigantisch. Wir haben am Beispiel Hamburgs mit dem Energieatlas „Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg“⁸ aufgezeigt, wie die ureigensten energetischen Potentiale der Hamburger Elbinseln für eine baulich-energetische Erneuerung des Stadtteils genutzt werden können. Das Ziel, innerstädtische Stadtteile wie Wilhelmsburg und die Veddel klimaneutral umzubauen⁹, kann tatsächlich erreicht werden – und zwar ausschließlich mit endogenen, also ortseigenen energetischen Ressourcen. Zwar beschränkt sich das Konzept der Klimaneutralität gegenwärtig noch auf den Bereich der privaten Haushalte und Gewerbe-, Handel- und Dienstleistungseinrichtungen, d.h. die CO₂-Einträge aus Verkehr, Industrie und Lifestyle sind in der Bilanz noch nicht berücksichtigt. Dennoch zeigt das Zukunftskonzept für die Elbinseln, dass wir nicht erst auf Desertec, riesige Offshore-Windparks und auf gigantische interkontinentale Hochspannungsnetze warten müssen, um den energetischen Umbau unserer Städte erfolgreich voran zu bringen.

⁷ Vgl. Jugend und Automobil 2010: Eine empirische Studie zu Einstellungen und Verhaltensmustern von 18 bis 25-Jährigen in Deutschland , Center of Automotive Management, Bergisch Gladbach, 2010

⁸ Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH (Hrsg.): Energieatlas – Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg, erschienen im Jovis Verlag, Berlin 2010

⁹ Auch wenn das räumlich-energetische Entwicklungskonzept für Wilhelmsburg vom Ergebnis her nicht 1:1 auf andere Stadtteile zu übertragen ist, so liefert es dennoch eine Methode, die energetischen Restriktionen und Potentiale von Stadträumen zu analysieren, und hieraus räumlich-energetische Effizienz- und dezentrale Versorgungskonzepte zu entwickeln. Mit der Studie soll nicht bewiesen werden, dass sich Städte grundsätzlich zu 100% regenerativ versorgen können – obwohl auch das bei kleineren oder mittleren Städten im Einzelfall möglich sein dürfte, sondern es soll das Augenmerk auf dezentrale und lokale Lösungen gelenkt werden

Der notwendige Stadtumbau in den vernachlässigten Zwischenräumen der Stadt und der Stadtregionen bietet die einzigartige Chance, die post-fossile Erneuerung der Gebäudesubstanz von Anfang an mit intelligenten stadtechnischen Infrastrukturkonzepten zu verbinden, um alle lokalen Potentiale an regenerativen Energien voll ausschöpfen – von der Abfallwärme aus Abwässern und Industriebetrieben bis zu den energetischen Talenten des Städtebaus und der Architektur. Eine solche ganzheitliche Vorgehensweise ist auch deswegen zwingend, weil eine einseitige energetische Effizienzsteigerung im privaten Gebäudebereich zunehmend den Widerstand von Eigentümern und Mietern hervorruft, die sich - als „schwächstes Glied in der Kette“ - finanziell überfordert fühlen. Mit anderen Worten: es kommt nicht nur darauf an, Energie einzusparen, sondern vor allem regenerative Energie zu erzeugen und zu nutzen. Nur so kann die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und Mieter in den Altbauten gewonnen werden. Dies aber ist die fundamentale Voraussetzung für die notwendige Erhöhung der Erneuerungsrate in der energetischen Sanierung, ohne die die Klimaziele der Bundesrepublik und der EU nicht erreicht werden können. Nur durch eine Erhöhung des Anteils regenerativer, d.h. sauberer Energie lässt sich im übrigen auch unser vielfältiges und historisch einmaliges Stadtbild erhalten, weil es dann nicht durch WDVS grobfährlässig verunstaltet werden muss.

Für die Neubauten allerdings sollten höchste Standards gelten; denn sie können heute nicht nur mit vertretbarem wirtschaftliche Aufwand klimaneutral sein, sondern Bestandteile eines virtuellen lokalen Kraftwerks werden. Strom oder Wärme nur abzunehmen, das war einmal; die zukünftigen Neubauten sind Teil lokaler oder regionaler Energieverbünde, in denen die Haushalte zugleich Abnehmer, Lieferanten und Speicher von Strom und Wärme sind. Mehr noch: die Beteiligten können zu Miteigentümern – zu genossenschaftlichen Investoren der neuen dezentralen Energieversorgungssysteme werden – wie es uns unser Nachbar Dänemark seit Jahren vormacht.

Für die neuen integrierten energetischen Konzepte müssen Kommunen, Eigentümer, Mieter, Versorgungsunternehmen, Planer und Architekten von Anfang an kooperativ zusammenwirken. So werden die Vorteile der energetischen Erneuerung der Stadt für ihre Bürger, vor allem die langfristige Kosten- und

Versorgungssicherheit, aber auch die Beschäftigungseffekte, deutlich. Eine Stadt, die sich selbst versorgt, spart nicht nur die Kosten für den Import von Strom, sondern sorgt auch dafür, dass Arbeitsplätze, Einkommen, Steuern und Unternehmensgewinne in der Stadt verbleiben. Eine Reihe von Untersuchungen¹⁰ belegt mittlerweile die Arbeitsplatzwirksamkeit, die Einkommenseffekte und damit die volkswirtschaftlichen Vorteile des energetischen Stadtumbaus.

3. Die Mitte der Neuen Stadt

Es ist vielfach belegt: die post-modernen Milieus schotten sich ab¹¹. Nirgends zeigt sich deutlicher als in der Bildungspolitik. Nichts stigmatisiert einen Stadtteil mehr als ein hoher Anteil migrantischer Kinder und Jugendlicher in den Schulen. Die auf schulische Erfolge „gepisate“ Mittelschicht reagiert hierauf durch organisierte Nicht-Begegnung.

Die Zukunftsperspektive der Neuen Stadt in der Stadt setzt hier an. Das Ziel ist die soziale Inklusion aller Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt. Das zentrale Feld der Intervention ist die bildungspolitische Infrastruktur. Bildungseinrichtungen wie sie z.B. mit den Kiezschulen der IBA Berlin bereits 1987, Rahmen der IBA Emscherpark 1999 vorbildlich entwickelt wurden oder gegenwärtig als Bildungszentrum „Tor zur Welt“ in Wilhelmsburg entstehen, sind viel mehr als Lehranstalten zur formalen Wissensvermittlung. Mit Schulen, Einrichtungen des Sports, der Wissenschaft, der Kultur und der sozialen Hilfe und Beratung können sie zu den Zentren der Neuen Stadt, bzw. des Stadtteils werden. Sie sind die Schlüssel zum neuen Community Building, die agora der Neuen Stadt. Denn wenn nicht in den Bildungs- und Kultureinrichtungen unserer Städte, wo sonst sollen sich die Bürger unterschiedlichster Herkunft tatsächlich begegnen und kennen lernen?

Die neuen Bildungszentren müssen auch städtebaulich und architektonisch die Highlights der Stadt der Zweiten Moderne sein – Orte, auf die man stolz ist, zu denen Kinder, Jugendliche und Erwachsene gleichermaßen gerne gehen und sich dort aufhalten. Kurzum: die neuen Bildungszentren sind nicht mehr nur – wie die klassischen Schulzentren der Moderne – große öffentliche Einrichtungen („public

¹⁰ Vgl. Hirschl, Bernd; Aretz, Astrid; Böther, Timo: Kommunale Wertschöpfung durch Erneuerbare Energien – Update für 2010 und 2011; Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin 2010

¹¹ Vgl. Verschiedene Studien von Häußermann/Siebel

domaines“), sondern der zentrale öffentliche Raum („public spaces“), die Mitte der Neuen Stadt in der Stadt.

Ich komme zu einem letzten Punkt der kurzen Skizze des Zukunftsbildes der Stadt der Zweiten Moderne:

4. Die neue Governance der Stadt

Eine neue integrierte, d.h. ganzheitliche Stadtentwicklungsplanung, die – wie gesagt – Voraussetzung für eine dauerhafte „Renaissance der Stadt“ ist, bedarf einer grundlegenden politischen Legitimation von planerischem Handeln. Genau diese ist in den letzten Jahrzehnten allerdings kontinuierlich zurückgegangen. Hierin liegt ein grundlegendes strategisches Dilemma für die Weiterentwicklung unserer Städte. Der notwendige Umbau der Stadt braucht strategische Konzepte, diese brauchen die Bürger als Partner und Akteure. Aber die Bürger – so scheint es allenthalben¹² - brauchen keine strategische Planung. Im Gegenteil: sie misstrauen ihr zutiefst.

Ein Patentrezept für die Auflösung dieses strukturellen Dilemmas gibt es bis heute nicht und wird es vermutlich auch nie geben. Das Verhältnis der Betroffenheit des Einzelnen zur Repräsentanz des Allgemeinen wird immer gespannt sein. Dies muss in einer Demokratie auch keineswegs von Nachteil sein, denn beide Positionen haben grundsätzlich ihre Berechtigung, mehr noch: sie sind notwendig. Die einen beziehen ihre Legitimität aus Betroffenheit und berechtigtem Eigeninteresse, und die anderen aus dem System der repräsentativen Demokratie, das ihnen ein Mandat übertragen hat. Dass das ganze trotzdem nicht richtig funktioniert, und den Mandatsträgern und Verwaltungen gerade bei großen städtebaulichen Projekten offenes Misstrauen und unverhohlene Ablehnung entgegenschlägt, hat vor allem einen Grund, nämlich: Vertrauensverlust !

Vertrauen ist die Basis jeder Kooperation - auch der zwischen Bürgern und Politikern und Verwaltungen. Vertrauen ist auch die Grundvoraussetzung von gemeinsamen Plänen und Projekten. Hier müssen wir – fürchte ich – ganz neu anfangen. Es

¹² Vgl. Dr. Frank Jost/Thomas Perry: Mein Haus – mein Quartier – meine Stadt Ergebnisse der Trendbefragung 2005 zum Thema Partizipation, in: vhw FW 4 / Aug. – Sept 2010

beginnt damit, dass wir die Planungskonzepte für unsere Neue Stadt in der Stadt von vornherein in interaktiven Diskursen und Beteiligungsprozessen entwickeln müssen, und zwar ohne die fertigen Konzepte in der Schublade zu haben. Um möglichst viele Menschen zu erreichen – und nicht nur die intellektuellen urbanen Milieus - müssen ganz unterschiedliche Formen der Bürgerbeteiligung entwickelt werden. Die Formate müssen den spezifischen sozialen und politischen Strukturen und Bedürfnissen der Beteiligten und Betroffenen gerecht werden. Bürgerbeteiligung als Alibiveranstaltung von oben dürfte – zumindest bei strittigen Projekten (und welche sind das nicht!) das Misstrauen eher verschärfen, als zu einer konsensfähigen Planung zu führen. Deshalb müssen auch die gesetzlichen Mindeststandards für die Bürgerbeteiligung – gerade bei Großprojekten - nicht eingeschränkt sondern ausgeweitet werden.

Die Politiker und Verwaltungen werden sich auch darauf einzustellen haben, dass (semi-) professionelle Partizipanten Pläne und Entscheidungen zunehmend hinterfragen. Die Kluft zwischen den vermeintlichen Fachleuten und den angeblichen Laien wird kleiner. Das ist keineswegs von Nachteil; denn nur der rationale, fachlich basierte Diskurs kann zum Konsens oder zum legitimen Dissens führen. In jedem Fall trägt er zur Versachlichung der Debatte bei. Nicht nur die mögliche Irrationalität oder Interessensgebundenheit politischer oder administrativer Entscheidungsträger, auch die verkleisterte Rhetorik mancher St. Floriansjünger lässt sich durch einen fachlichen Diskurs aufdecken.

Formen der direkten Demokratie wie Volksentscheide können notwendige Korrektive und Notbremsen für unsinnige Entscheidungen des politisch-administrativen Komplexes sein. Sie sind es aber nicht zwangsläufig. Entscheidungen der Mandatsträger und Verwaltungen formell zu Fall bringen, ist an sich noch keine Garantie für eine Entscheidung zugunsten des Allgemeinwohls – vor allem wenn die Volksentscheide im wesentlichen von einer kleinen interessierten Minderheit getragen werden. Volksentscheide sind daher kein Allheilmittel, vor allem wenn sie so komplexe Prozesse wie einen langfristig orientierten Stadtumbau betreffen, und diesen auf eine schlichte Ja-Nein-Entscheidung reduzieren. Volksentscheiden sollten regelmäßig Schlichtungsverhandlungen vorausgehen, in denen alle Argumente des Für-und-Wider unter der Leitung eines neutralen Dritten auf den Tisch kommen;

damit der Wähler dann – falls es zu keiner einvernehmlichen Schlichtung kommt - auf der Grundlage aller Informationen entscheiden kann.

Eine andere Möglichkeit bestünde darin, für alle relevanten planerischen Entscheidungen eine unabhängige Institution des öffentlichen Diskurses zu schaffen, ein Bürgerforum aus relevanten Kräften der Stadt, die zusammen mit Politik, Verwaltung und betroffenen Bürgern über die Vorhaben beraten. Das Ergebnis der Beratung in diesem Gremium könnte ein Stadtvertrag zwischen den Beteiligten sein, der einen gerechten und konsensfähigen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen schafft.

Ich komme zum Schluß:

Die Potentiale und Qualitäten der Stadt der Zweiten Moderne konnten hier nur skizziert werden. Entscheidend scheinen mir drei Aspekte zu sein:

1. Die Neue Stadt der Zweiten Moderne entsteht in der bestehenden Stadt, nicht draußen vor; sie stellt im Grundsatz auch keinen neuen Typus von Stadt dar, sondern repariert und bereichert unser i.d.R. ohnehin polyzentrisch angelegtes System der Stadt um neue urbane Zentren, soziale und kulturelle Vielfalt und einen hohen ökologischen Lebensstandard.
2. Die Neue Stadt in der Stadt ist eine Stadt der reflexiven Prozesse, eine Stadt der gewollten und konsensfähigen Veränderung, in der sich das Neue aus und oft genug mit dem Bestehenden entwickelt, ohne in nostalgische Verklärung des Stillstands oder der Konservierung zu verfallen. Sie ist eine Stadt des Experiments und der Innovation.
3. Der perspektivlose Inkrementalismus der vergangenen Jahrzehnte ist keine Lösung mehr; die Neue Stadt braucht partizipative und integrative strategische Planung, die den Bürger von Anfang an einbezieht und zum Akteur und Nutznießer macht.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen eine erfolg- und erkenntnisreiche Tagung.