

Wie gelingt uns die Stadt von morgen?

Von Harald Welzer

Die Frage, wie uns die Stadt von morgen gelingt, ist alles andere als trivial. Denn einerseits ächzen die deutschen Städte von heute unter Verkehrsinfarkten, maroden Infrastrukturen, explodierenden Boden- und Immobilienpreisen und unklaren Planungsperspektiven unter dem zunehmenden Druck des Klimawandels und seiner Folgen. Und sie sind – in Relation zu ländlichen Räumen – Energiefresser: Städte sind global für 70 Prozent des Energiebedarfs verantwortlich.



Foto unsplash | Mikita Yo

Inzwischen wissen wir auch, dass die Bauwirtschaft für rund 40 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist – Bauen, Bauen, Bauen (wie gerade von einer grünen Spitzenpolitikerin ausgerufen) kann mithin auch keine zukunftsfähige Haltung sein. Zudem lassen sich Verkehrssysteme und Infrastrukturen ebenso wenig mal schnell austauschen wie Altbaubestände und Heizkraftwerke. Dass zu all dem bei chronisch knappen Kassen (warum, übrigens, sind die eigentlich immer knapp, obwohl doch seit Jahrzehnten an allen Ecken gespart wird?) heute rapide wachsende Kosten für Baumaterialien hinzukommen, macht die Sache nicht einfacher. Also wird's nichts mit dem Gelingen?

Doch, doch: Rettung naht.

Denn wenn man von hier aus herunterzoomt auf Einzelbeispiele von Städten, in denen wie etwa in Tübingen durch einen engagierten OB durchaus relevante 40 Prozent Energie- und CO₂-Reduzierung möglich sind und selbst in Großstädten wie Paris, Barcelona oder Kopenhagen fundamentale Veränderungen etwa in der Verkehrsinfrastruktur in erstaunlich kurzer Zeit gelingen, dann darf man konstatieren, dass Städte nach wie vor die Agenturen der notwendigen gesellschaftlichen Transformation sind. Und noch etwas anderes geschieht gerade: Bekanntlich wird der durch die Corona-Pandemie beschleunigte Boom der Arbeit im Homeoffice die ländlichen Räume beträchtlich aufwerten. Erstens tauschen die privilegierten Beschäftigten oder Selbstständigen, die ihre Arbeit weitgehend am Bildschirm erledigen können, hohe Lebenskosten bei gleichzeitig stressenden

Wohnumfeldern gern gegen Naturnähe bei geringeren Kosten ein, und wenn sie das nicht mehr durch Pendeln erkaufen müssen, ergeben sich dadurch auch erhebliche Emissionseinsparungen.

Umgekehrt öffnen sich in den Städten aus demselben Grund neue Perspektiven: Denn wenn sich die Rationalisierungseffekte durch digitale Arbeit verstetigen und erweitern, fallen nicht nur unendlich viele analoge Meetings und Dienstreisen weg, sondern dann sinkt auch der Platzbedarf für Büros. Und auch wenn die Makler:innen gegenwärtig noch abwiegeln, wird es auf dem Markt der Büroimmobilien doch erhebliche Veränderungen geben. Und dies muss, wenn wir an die Stadt von morgen denken, nicht Leerstand bedeuten, sondern lässt auch ganz neue Potenziale für Mischnutzungen entstehen: Nicht nur, dass Büros in Wohnungen verwandelt werden können – es ist ja auch durchaus denkbar, dass die eigentlich nicht für Wohnzwecke konzipierten Büroimmobilien für Mischnutzungen umgebaut werden können. Auf diese Weise könnten Wohn-, Lebens- und Arbeitsformen möglich werden, in denen Entgrenzungen von Erwerbs- und Eigenarbeit genauso stattfinden können wie geteilte Betreuungskonzepte für Kinder und Erprobungen von Zusammenleben jenseits von Familie und Partnerschaft.

Abschied vom Auto: die vitale Stadt

Wenn man also die Kombination von Pandemie und Digitalisierung als Lösungsperspektive für bislang geradezu zementierte Problemlagen

versteht und proaktiv an die Umgestaltung nicht nur der Stadt, sondern auch des Verhältnisses von Stadt und Land herangeht, öffnet sich vieles, was bislang als hermetisch erschien. Von hier aus kann man dann weitergehen: Wenn relevante Teile der Beschäftigten anders arbeiten und leben können als bisher, wozu braucht es dann noch jene Verkehrsmittel, die nicht nur unfassbar viel Platz in den Städten beanspruchen, sondern auch zu ökologisch und sozial problematischen Siedlungsformen wie der Suburbanisierung geführt haben? Digital orchestrierter und damit viel stärker individualisierbarer öffentlicher Verkehr macht mittelfristig das Auto überflüssig, und das ist gut so, denn es passt unter Ressourcengesichtspunkten eh nicht mehr in die Zeit. Wenn man nur betrachtet, dass in deutschen Städten nicht selten mehr als zehn Prozent der verfügbaren Flächen für parkende Autos reserviert sind, erschließt sich unmittelbar, was hier für Potenziale an Lebens- und Bewegungsraum verschwendet werden. Und dabei reden wir noch gar nicht vom Flächenverbrauch für Straßen, Über- und Unterführungen, Parkhäuser, Tankstellen usw. usf. – alles Infrastrukturen, deren Flächen ganz anders genutzt werden können, wenn die Mobilitätswende konsequenter auch zum Abschied vom Auto führt. Unmittelbar entstehen Räume für zwanglose Begegnungen, zum Flanieren, vom Verschwinden von Lärm und Emissionen noch ganz abgesehen.

Wir könnten uns also eine Revitalisierung von Städten vorstellen, die das Gegenteil der aseptischen Smart-City-Visionen ist, die am Ende ja darauf hinauslaufen, dass Angehörige von Mittelklassen in ihren voll vernetzten

Wohnungen sitzen, sich ohne Unterlass irgendetwas liefern lassen und ihr Leben damit verbringen, Displays zu streicheln. Vitale Städte leben dagegen von der Öffentlichkeit, in der analoge Begegnungen stattfinden, auch Demonstrationen, Versammlungen, Spiele, Konzerte, Märkte, was auch immer – was übrigens immer schon dafür gesorgt hat, dass es eben die Städte und nicht die ländlichen Gemeinden waren, von denen Veränderungen und gelegentlich auch Revolutionen ausgingen. Dort, wo Heterogenität entsteht, weil Menschen aus den unterschiedlichsten Klassen, verschiedensten Herkünften, diversesten Orientierungen zusammenkommen, dort entsteht das Neue.

Vor diesem Hintergrund muss es eine Gesellschaftspolitik der Vitalisierung von Städten geben, die weit über diese (unter uns: nervtötenden) Strategien hinausgeht, dass überall dort, wo Leerstand entsteht, Kunsträume und Ateliers und irgendein Kulturquatsch einzieht, der außer den Beteiligten niemand interessiert. Es geht tatsächlich um nichts weniger als die Neuerfindung der Stadt unter Bedingungen von Klimawandel, Digitalisierung und Vergemeinschaftung. Nach Jahrzehnten der Eventisierung und Kommerzialisierung des öffentlichen Raums bei gleichzeitiger Sklerose seiner sozialen Bedeutung könnte ein Neustart doch ganz wunderbar sein.



Dort, wo Heterogenität entsteht, weil Menschen aus den unter- schiedlichsten Klassen, verschie- densten Herkünften, diversesten Orientierungen zusammen- kommen, dort entsteht das Neue.

Prof. Dr. Harald Welzer

ist Sozialpsychologe und Honorarprofessor für Transformationsdesign an der Europa-Universität Flensburg. Außerdem ist er als Publizist tätig.

Impressum

Herausgeber

E.ON Stiftung gGmbH
Brüsseler Platz 1, 45131 Essen
www.eon-stiftung.com

Verantwortlich

Dr. Stephan Muschick
Geschäftsführung E.ON Stiftung gGmbH

Projektleitung

Kirsten Dieterich
Projektleitung/Kommunikation E.ON Stiftung gGmbH

Umsetzung

Konzept & Redaktion
KO2B – Agentur für Kommunikation, Dortmund

Gestaltung & Collagen

Falk Momboûr, Diana Widjajasaputra

Lektorat

Buchstablerei, Dortmund

Autor:innen

Dr. Regine Anacker (ran), Prof. Dr. Dirk Baecker,
Dr. Martin von Broock, Prof. Dr. Volker Harlan,
Dr. Eckart von Hirschhausen, Hannah Lübbert,
Dr. René Mono, Dr. Stephan Muschick,
Katrín Osbelt (ko), Dr. Ursula Weidenfeld,
Prof. Dr. Harald Welzer

Druck

LUC GmbH, Ludgeristraße 13, 59379 Selm

Alle Rechte vorbehalten