

Wolf-Dietrich Bukow, Folkert Kiepe, Andreas Feldtkeller, Helmut Holzapfel, Hans-Henning von Winning

Initiative Urbanität, Mobilität, und kurze Wege

Fünf Leitgedanken

Fassung vom 1. Okt. 2013

Abstract

Die Initiative Urbanität, Mobilität und kurze Wege möchte im Anschluss an die Charta von Leipzig und im Blick auf den Appel für HABITAT III 2016 die Bedeutung der Nachhaltigkeit und Inklusion für die Stadtentwicklung noch einmal entschieden in den Mittelpunkt rücken. Wir wollen, dass die Themen kleinteilige Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege im Interesse einer ökologisch durchdachten und die gesamte Bevölkerung inkludierenden Stadtgesellschaft in den Metropolregionen wie in ländlichen Räumen konsequenter als bisher auf die politische Agenda gesetzt wird und zwar so konkret, dass sie sowohl in der einschlägigen Gesetzgebung als auch in der städtebaulichen Praxis den Stellenwert erhalten, die sie angesichts drängender Tagesprobleme verdienen. Es kommt darauf an, den Lebensraum und seine verkehrlichen Verknüpfungen im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung systematisch durchzubuchstabieren - Quartier für Quartier und Linie für Linie, für unterschiedlichste Lebensstile, zivilgesellschaftliche Aktivitäten, und unter Beteiligungen aller BürgerInnen an den zentralen „needs“ wie Wohnen, Arbeiten, Recht, Sicherheit, Umwelt, Gesundheit und Bildung. Gleichzeitig müssen die Vorschriften in der Städtebau-, Verkehrs-, Energie-, Umwelt-, Forschungs-, Europa- und Steuerpolitik überdacht werden. Wenn die Bevölkerung in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung gerückt wird, bedeutet das auch, dass der Rolle der gewinnorientierten Investoren nicht mehr Verantwortung beigemessen wird, als sie erfüllen können. Um das anzustoßen bietet sich der Zeitraum bis 2020 für eine Dialog- und Pilotphase mit einem kurzfristig wirkenden Programm an.

Working Paper 2013/04

Fünf Leitgedanken

für eine nachhaltige, ökologisch durchdachte und die gesamte Bevölkerung inkludierende Stadtgesellschaft in den Metropolregionen wie in ländlichen Räumen

Der Deutsche Städtetag und Fachpolitiker haben bereits Ende der 1980er Jahre auf die Notwendigkeit eines Richtungswechsels in Städtebau und Stadtplanung hingewiesen. Anlass dazu waren sich verstärkende Defizite im ökonomischen, sozialen und ökologischen Bereich der Städte, die erkennbar auf eine beharrlich funktionalistisch ausgerichtete Planung zurückzuführen waren - Ineffizienz des Verkehrssystems, Benachteiligung der kleineren Betriebe, Vergeudung von Zeit und Geld im Alltag der Familien, sich verstärkende sozio-kulturelle Spaltung und damit verbundene räumliche Segregation. Das Leitbild der nach Funktionen gegliederten und dispersen Siedlungsweisen hatte sich einfach nicht auf Dauer bewährt .

Längst wissen wir: die Planung muss unter Berücksichtigung kleinteiliger Nutzungsmischung und kurzer Wege gänzlich neu ausgerichtet werden und darf nicht länger einseitig disperse Siedlungsweisen fördern. Schon im Nationalbericht Deutschland zur Konferenz HABITAT II von 1996 hieß es entsprechend:

„Eine eher kleinteilige Nutzungsmischung auf Stadtteilebene kann die Voraussetzungen zur Schaffung von Urbanität, zur Förderung eines Quartierslebens, zur Begünstigung urbaner Vielfalt, zum Abbau von Segregation und zur Verbesserung der Lebenssituation benachteiligter Bevölkerungsgruppen schaffen. Eng verknüpft mit den Ordnungsprinzipien Dichte und Mischung ist das Konzept „Stadt der kurzen Wege“, das auf die Vermeidung und Reduzierung von Verkehr zielt“.

Die hier und in zahlreichen anderen Appellen dieser Zeit angesprochene Aussicht auf eine städtebauliche Neuorientierung ist leider bis heute - fast zwanzig Jahre danach - noch immer nicht eingelöst. In der städtebaulichen Praxis ist es bis heute nicht gelungen, über die Wege, die zu Quartieren mit den beschriebenen Eigenschaften führen, eine Übereinkunft herzustellen. Das hängt nicht nur mit einem überholten Planungs- und Bau-recht zusammen, sondern auch damit, dass viele Städte und Gemeinden ihre Planungsautonomie aus Finanz- oder Personalnot verloren und sich damit von den - noch dazu meist kurzfristigen - Interessen der Immobilienwirtschaft abhängig gemacht haben. Eine Neuausrichtung der Planung wird also nur gelingen, wenn die kommunale Planungshoheit wiederhergestellt wird. Das ist gerade angesichts einer vielerorts schrumpfenden Bevölkerung und eines zugleich wachsenden Trends zurück in die Stadt besonders dringlich.

Die *Initiative Urbanität, Mobilität und kurze Wege* möchte die früheren Appelle wieder aufgreifen und aktualisieren. Wir wollen, dass die Themen *kleinteilige Nutzungsmischung* und *Stadt der kurzen Wege* im Interesse einer nachhaltigen, ökologisch durchdachten und die gesamte Bevölkerung inkludierenden Stadtgesellschaft in den Metropolregionen wie in ländlichen Räumen auf die politische Agenda kommen und zwar so konkret, dass sie so-

wohl in der einschlägigen Gesetzgebung als auch in der städtebaulichen Praxis den Stellenwert erhalten, die sie angesichts drängender Tagesprobleme verdienen. Die Initiative hat dazu fünf Leitgedanken formuliert.

Leitgedanken:

Leitgedanke 1 Aufklärung: Die bauliche, funktionale und gestalterische Ausformung von Siedlungsgebieten, Stadtteilen und Quartieren steht in unmittelbarer Wechselwirkung mit lokalen Lebensformen wie mit globalgesellschaftlichen Entwicklungen. Die Aufklärung über diesen Zusammenhang ist bisher absolut unzureichend. Aber ohne Verständnis dafür wird es nicht zu dem notwendigen Richtungswechsel in der Gesetzgebung und Planung kommen. Hier sind die Kommunen und die Zivilgesellschaft vor Ort gefordert und im Hinblick auf die allgemeine längerfristige Entwicklung auch Politik und Medien, Wissenschaft und Wirtschaft.

Leitgedanke 2 Dichte und Mischung: Unter dem städtebaulichen Funktionalismus der zurückliegenden Jahrzehnte hat die Planung verlernt, die Alltagserfordernisse (Wohnen, Arbeit, Bildung, Versorgung, Kultur, Gesundheit und Öffentlichkeit) als integrale Bestandteile eines inklusiven soziokulturellen Raumes so zu betrachten, wie das in der europäischen Stadt aus praktischer Vernunft selbstverständlich war. Zentrale Elemente sind dabei bauliche Dichte, tiefreichende Mischung und ein bewusst geschaffener öffentlicher Raum, mit dessen Hilfe die zunehmende Vielfalt der Lebensweisen und unterschiedlichen Alltagserfordernisse lokal praktikierbar, praktisch erlebbar und auf kurzen Wegen verknüpfbar wird. Der experimentelle Städtebau, das städtebauliche Wettbewerbswesen und die Städtebauförderung müssen sich künftig stärker als bisher auf die funktionale und bauliche Ausgestaltung des Alltagsquartiers als urbane Konstruktion konzentrieren. Dazu gehören auch Fragen zum Verhältnis Bebauung / Freiraum / Grün, zur Maßstäblichkeit des Bauens und der Parzellierung, zur Bildhaftigkeit der Gebäude im Bezug zur Straße, zur Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Quartier-Ensembles usw.).

Leitgedanke 3 Mobilität: Mobilität (verkehrliche, soziale, auch migrantische) wird heute angesichts der globalen Entwicklungen mehr denn je zu einem unabweisbaren und unumkehrbaren Kernbestandteil für eine gelingende Stadtentwicklung. Bislang hat man sich meist damit begnügt, für eine ausreichende Anschlussfähigkeit der Stadträume zu sorgen. Zufriedenstellende Mobilität gelingt jedoch nur im Wechselspiel mit auch *in sich* alltags-tauglichen Siedlungs- und Stadtstrukturen. Zudem dürfen die Verkehrsarten und -träger (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr auf Straße und Schiene, motorisierter Verkehr) nicht länger getrennt gesehen werden; sie müssen integriert und zugleich kostengerecht betrachtet und als integrale Bestandteile von Quartier-Entwicklung bewertet werden. Dichte, Mischung und Öffentlichkeit sind unabdingbare Voraussetzung für effiziente Erreichbarkeit und Wahlfreiheit.

Leitgedanke 4 Ökonomische Chancengleichheit: Bauen, Eigentumserwerb und Mieten soll vor allem dort bezahlbar bleiben, wo die Entwicklung auf einen inklusiven sozio-kulturellen Stadtraum ausgerichtet ist. Alltagstaugliche urbane Quartiere sind seit langem knapp und deshalb für Viele unerschwinglich. Überflüssigen Probleme und Kosten verursachenden Externalisierungsprozesse müssen beendet und das urbane Angebot vergrößert werden. Das kann nur Erfolg haben, wenn der Bodenmarkt lokal passend parzelliert und für diejenigen Akteure offen ist, die an Standorten mit kleinteiliger Nutzungsmischung und kurzen Wegen konkret interessiert und auch darauf angewiesen sind. Die Steuerungsinstrumente (gesetzliche Vorschriften, Fördermaßnahmen und Subventionen) müssen an die sich verändernden Bedürfnisse angepasst werden. Sie sollten allesamt dafür sorgen, dass disperse Siedlungsweisen und Externalisierungsprozesse nicht noch weiter zunehmen.

Leitgedanke 5 Planungskultur: Ähnlich wie in der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes für die Reduzierung des Landschaftsverbrauchs (Stichwort „Innenentwicklung“) muss auch für die verbesserte Ausstattung der Städte und der ländlichen Regionen mit urbanen Quartieren (Stichwort „Qualitative Innenentwicklung“) ein quantitatives und zeitlich definiertes Ziel gesetzt und die Zielerreichung laufend überprüft werden. Bisher gibt es so gut wie keine systematische Evaluation des Planungsgeschehens hinsichtlich seiner Alltagstauglichkeit, seiner sozialen Wirksamkeit und der Vermeidung endlicher Ressourcen. Das führt zur ungerechten Bevorzugung der am Markt Durchsetzungsfähigen. Zu diesem Zweck könnten Agenturen eingesetzt werden, die die Planungspraxis in regelmäßigen Abständen vor Ort beobachten und bewerten. Unerlässlich ist dabei eine enge Kooperation mit wissenschaftlichen Zentren, die sich dieser Thematik widmen.

mail-Kontakt:

Wolf-Dietrich Bukow (wolf-dietrich.bukow@uni-siegen.de)

Andreas Feldtkeller (a.feldtkeller@kabelbw.de)

Helmut Holzapfel (holz@hrz.uni-kassel.de)

Folkert Kiepe (folkert.kiepe@bbh-online.de)

Hans-Henning von Winning (hh.v.winning@t-online.de)