

## Die Stadt von morgen

Mehr Bürgerbeteiligung, ein zunehmend dörflicher Charakter und weniger Ausrichtung auf den Autoverkehr: Künftige Metropolen werden sich von heutigen deutlich unterscheiden.

### Von Oliver Frey

Um das Jahr 2010 herum war erstmals in der Geschichte der Menschheit der Punkt erreicht, an dem mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten lebte. Urbane Siedlungen üben nach wie vor große Anziehungskraft aus. Einkaufsmöglichkeiten ums Eck; die Nähe von Schulen, Kindergärten und Arbeitsplätzen; das vielfältige kulturelle Angebot; die gute medizinische Versorgung; der Anschluss ans Verkehrsnetz – all das zieht Menschen in die Stadt.

Doch die Herausforderungen für die Zukunft sind groß. Bevölkerungswachstum, knappe Finanzen, hoher Flächenbedarf, dichter werdender Verkehr, zunehmende Umweltbelastungen und soziale Verwerfungen zwischen verschiedenen Bevölkerungsschichten drohen den Handlungsspielraum der Stadtplanung einzuengen. So erfordert beispielsweise der Klimawandel einen nachhaltigen Städtebau mit autofreien Siedlungen und Niedrigenergiehäusern. Auch im Verkehr sind Energie sparende technische Innovationen erforderlich. Speziell zugeschnittene Software soll dabei helfen, die Bürger zu einem ressourcenschonenden Verhalten zu bewegen.

Die Städte der Gründerzeit zeichneten sich durch Solidität und Ästhetik aus. Sie dienen oft als Vorbild für verdichtetes und ökologisch sinnvolles Bauen. Ihre Bausubstanz aus dem 19. Jahrhundert trotzte Kriegen und zivilisatorischen Brüchen. In jüngerer Vergangenheit jedoch haben umfassende technokratische Eingriffe in die Stadtplanung zu zahlreichen Fehlentwicklungen geführt. Sie äußern sich unter anderem in einer übermäßigen Ausrichtung der Stadträume auf den Autoverkehr, in »aus dem Boden gestampften« Großsiedlungen ohne gewachsene Infrastruktur oder in Stadtrandzonen, die aus rein ökonomischem Blickwinkel gestaltet sind (Gewerbeparks). Die Stadtplanung muss Wege finden, diese Wunden zu heilen.

Zudem gibt es widerstreitende Tendenzen in den Formen des Zusammenlebens. Soziales Verhalten und Interaktionen im öffentlichen Raum verlagern sich zunehmend in die digitalen sozialen Medien hinein, und neue »smarte« Technologien beeinflussen immer stärker die Wohnbedürfnisse und das Wohnverhalten, indem sie ein Sozialleben ohne räumliche Nähe zu Freunden zu ermöglichen scheinen. Dem entgegen steht ein neues Wirgefühl, das in inselähnlichen städtischen Lebensgemeinschaften erwächst, vergleichbar den Berliner Kiezen oder den Wiener Grätzln – eine Art von städtischen Dorfgemeinschaften.

Die Stadtentwicklung bewegt sich daher in einem schwierigen Spannungsfeld zwischen ökologisch notwendigem Siedlungsumbau und unvorhersehbaren sozialen Veränderungen. Behördliche Planer und Unternehmer verfolgen groß angelegte »Top-down«-Konzepte, um die Aufgaben der Zukunft zu lösen. Dazu gehören Umbaumaßnahmen und intelligente Gebäudesteuerungen, um den Energieverbrauch zu senken, aber auch das Bebauen bisher brach liegender Flächen und ungenutzter Baulücken. Solche Maßnahmen schränken jedoch die Nutzungsmöglichkeiten der Gebäude und des öffentlichen Raums ein und verkleinern den Spielraum des Soziallebens. Sie werden daher zunehmend auf den Widerstand lokaler Initiativen stoßen.

Es ist deshalb zu erwarten, dass sich Bürger vermehrt Freiflächen aneignen – etwa um Parkplätze, Bäume oder Verkehrsflächen herum –, um dort beispielsweise eigene Bepflanzungen durchzuführen. Dieses »Urban Gardening« genannte Phänomen gehört zur »Stadtentwicklung von unten«: dem Bemühen der Anwohner, urbane Freiräume eigenmächtig zu erhalten oder zurückzuerobern. Stadtplaner müssen deshalb künftig verstärkt Position beziehen zwischen den Interessen von Bürgern einerseits und Behörden wie Unternehmen andererseits. Sie sollten dafür sorgen, dass sich Initiativen von Anwohnern entfalten können, um soziale Kreativität und Innovation jenseits technisch-rationaler Lösungen zu ermöglichen und so das Zusammenleben zu bereichern.

Städte der Zukunft sind zudem geprägt von sich rasant ändernden Arbeitswelten. Der Wandel hin zur Dienstleistungsgesellschaft, die Globalisierung und technische Neuerungen bringen Arbeitsformen hervor, die vermehrt »weiche« Fähigkeiten (Soft Skills) wie Flexibilität, Team- und Kommunikationsfähigkeit erfordern. Dies wirkt sich auch auf die Arbeitsorte aus. Traditionelle Gewerbe- und Industriebetriebe werden an Bedeutung verlieren, im Gegensatz zu kleinen Dienstleistungs- und Kreativunternehmen, die sich in Wohnquartieren mit Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Treffpunkten ansiedeln. Auch ist zu erwarten, dass kleinere Produktionsbetriebe in die Städte zurückkehren, ermöglicht durch neue emissions- und lärmarme Arbeitsverfahren. Beides führt zu kürzeren Arbeits- und Transportwegen. Somit überlagern sich Arbeit, Wohnen und Freizeit stärker als bisher, was vernetzte Wohn- und Arbeitsgemeinschaften hervorbringt. In den Städten der Zukunft wird es ein Nebeneinander geben von dorfähnlcher Beschaulichkeit und global agierenden Unternehmen.

Im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und des Trends zur Individualisierung werden die städtischen Bevölkerungen heterogener. Unterschiede zwischen den sozialen Milieus nehmen deshalb zu; die klassische Familie etwa weicht immer häufiger neuen Formen der Lebensgestaltung. Singlehaushalte, Wohngemeinschaften und generationenübergreifende Formen des Zusammenlebens

48 werden das Stadtbild stärker prägen, ebenso autofreie Siedlungen, Studentenquartiere sowie altersgerechte und barrierefreie  
49 Wohnungen. All dies muss in die Planung neuer Wohnviertel Eingang finden.

50 Die Nachfrage nach Kleinst- und Singlewohnungen beispielsweise steigt. Das erfordert nicht nur Neubauten, sondern auch  
51 technische Veränderungen im Altbaubestand, einschließlich des Einsatzes »intelligenter« Technik, um energiearmes Wohnen in  
52 betagten Gebäuden zu erreichen.

53 Kooperative Modelle des Bauens gewinnen in Städten der Zukunft voraussichtlich an Bedeutung. Es wird mehr Beteiligungen  
54 zwischen Nutzern, Bauträgern und Architekten geben, desgleichen zwischen öffentlicher und privater Hand. Dabei entstehen  
55 Gemeinschaften mit relativ einheitlicher Wertestruktur, einhergehend mit sozialer Entmischung. Stadtplaner müssen daher  
56 intensiver zwischen den Interessen kleinerer Wohn- und Arbeitskollektive und der Gesamtgesellschaft vermitteln.

57 Überall dort, wo der öffentliche Nahverkehr gut ausgebaut und Fahrradfahren sicher möglich ist, wird der Besitz eines eigenen  
58 Automobils an Bedeutung verlieren. Das impliziert jedoch nicht zwangsläufig, auf individuelle Mobilität zu verzichten. Vielmehr  
59 werden sich verstärkt Sharing- und Mietmodelle durchsetzen, die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen also – und zwar  
60 sowohl beim Auto- als auch beim Fahrradverkehr. Stadtplaner stehen vor der Aufgabe, die Infrastruktur dafür bereitzustellen  
61 sowie hinreichend viele Umsteigemöglichkeiten im städtischen Verkehr zu schaffen.

62 Stau-, Lärm- und Abgasbelastungen in den Innenstädten lassen sich mit Hilfe von verkehrsberuhigten Bereichen reduzieren,  
63 ebenso mit Maut- oder Sperrzonen, wie das Beispiel vieler Metropolen schon heute zeigt. Vermutlich werden künftige Stadtplaner  
64 diese Bereiche noch deutlich ausweiten. Der Rückbau autofreundlicher Infrastruktur in den Stadtkernen ist zwar umstritten. Er  
65 birgt aber viel Potenzial, um den öffentlichen Raum zu gestalten, und erlaubt zudem, gemeinsam genutzte Verkehrsbereiche mit  
66 gleichberechtigten Teilnehmern wiederzubeleben. Heute spricht man von »shared space«, doch das Konzept dahinter ist alt. Zu  
67 Beginn des 20. Jahrhunderts entsprach es täglicher Realität, die städtischen Zonen mit unterschiedlichsten Fortbewegungsmitteln  
68 zu nutzen. Damals war es normal, dass sich Bollerwagen, Omnibusse und Fußgänger gleichzeitig zwischen den Gleisen der  
69 Pferdebahn oder der Elektrischen tummelten. Der Primat des Autoverkehrs kam erst später und ist insofern alles andere als  
70 selbstverständlich.

71 Die neuen digitalen Kommunikationsformen haben unter anderem zur Folge, dass immer mehr Bürger sich nicht länger nur als  
72 Konsumenten staatlicher Leistungen verstehen, sondern ihr Lebensumfeld aktiv mitgestalten wollen. Der Dialog zwischen  
73 Bevölkerung, Wirtschaft, Verwaltung und Stadtplanung bringt neue informelle Netzwerke hervor und ermöglicht den Bürgern  
74 eigene stadtplanerische Projekte. So werden Anwohnerinitiativen über Crowdfunding künftig vermehrt eigenes Kapital in die  
75 Gestaltung der Wohngebiete einbringen, was ihnen mehr Mitspracherecht bei der Stadtentwicklung verschafft. Die soziale  
76 Bewegung »Stadt selber machen« (um einen einschlägigen Buchtitel aufzugreifen) zielt auf eine Emanzipation von behördlichen  
77 Nutzungs- und Verhaltensvorgaben. Sie bringt nicht nur die bereits erwähnten Urban-Gardening-Projekte hervor, sondern auch  
78 Kooperativen zur selbstbestimmten Ernährung oder zum alternativen kulturellen und sozialen Austausch.

79 Die Erkenntnis, dass solche Initiativen sehr wichtig sind und gefördert werden sollten, indem die Bürger mehr Mitsprache  
80 bekommen, hat sich bei den meisten kommunalen Stadtverwaltungen noch nicht durchgesetzt. Und dies, obwohl es politisch  
81 unumstritten von Vorteil ist, Anwohner als »Alltagsexperten« an der Stadterneuerung zu beteiligen. Es hat sich vielmehr immer  
82 deutlicher gezeigt, dass die hoheitliche Stadtplanung bei Infrastruktur-Großprojekten kaum mehr zwischen Gemeinwohl,  
83 Investoreninteressen und den Anliegen einzelner Bevölkerungsgruppen vermitteln kann. Ob es ihr künftig gelingen wird, sich der  
84 Bürgerschaft stärker zuzuwenden, ist offen. Jedenfalls braucht es dafür mehr Mut seitens der politischen lokalen Akteure.

85 Behördliche, unternehmerische und zivilgesellschaftliche Interessen auszugleichen, wird auch deshalb eine große  
86 Herausforderung sein, weil global agierende Unternehmen heute zunehmend die urbane Entwicklung prägen. Solche Tendenzen  
87 gab es bereits im 16. Jahrhundert und insbesondere in der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts, als große Firmen Arbeitersiedlungen  
88 und die zugehörigen Infrastrukturen bauen ließen. Auch heute wieder errichten Unternehmen wie Siemens, IBM oder Cisco neue  
89 Stadtquartiere. Sie nutzen dabei den Umstand, dass die lokale Politik auf Grund finanzieller Engpässe und oft geringer  
90 demokratischer Legitimation an Einfluss verloren hat.

91 Solche Firmen haben ein großes Interesse am Einzug von Digitaltechniken in den häuslichen Bereich, da diese sich einerseits  
92 lukrativ vermarkten lassen und andererseits viel Kontrolle ermöglichen – sowohl über Nutzer als auch über Dinge. Siemens & Co.  
93 erproben ihre Stadtquartiere als Labor für die Gesellschaft (»Urban Living Labs«), etwa um verhaltensangepasste Optimierungen  
94 vorzunehmen. Ein Beispiel hierfür ist das Entwicklungsgebiet Seestadt Aspern in Wien: Hier werden in drei Gebäudekomplexen  
95 verschiedene Größen wie Stromverbrauch, Zimmertemperatur und Raumluftqualität erfasst. Dies dient unter anderem dazu,  
96 Beleuchtung, Heizung und Wasserverbrauch von jedem Ort aus zu regeln. Das Verfahren erlaubt zwar, Energieeffizienz und  
97 Wohnkomfort zu verbessern, generiert aber jede Menge sensibler Daten, erzeugt einen Druck zu sozial »besserem« Verhalten  
98 und höhlt die Privatsphäre aus. Die Unternehmen wollen mit solchen städtischen Laboren herausfinden, ob sich Techniken zur  
99 Verbrauchssteuerung wirtschaftlich lohnen.

100 Die Gestaltung sozialer Prozesse erfordert weit mehr als Technik-, Raum- und Verhaltensoptimierung. Sie verlangt nach einer  
101 Antwort auf die Frage: Wie wollen wir zusammenleben, und wie kann uns das gelingen? Den Freiraum zu schaffen, um das  
102 gemeinschaftlich zu verhandeln, und sich dabei auch gegen kommerzielle Akteure durchzusetzen, ist eine wichtige Aufgabe  
103 künftiger Stadtplanung.