

**Schön und
gut. Die
Stadt von
morgen als
Versprechen**

Keynote.

Harald Bodenschatz

Prof. Dr. Harald Bodenschatz ist Sozialwissenschaftler und Stadtplaner. 1995 bis 2011 war er Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin und ist nun assoziierter Professor am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin. 1978 promovierte er an der Universität Oldenburg und habilitierte 1986 an der TU Berlin. Seit 1972 lehrte Prof. Dr. Bodenschatz an der RWTH Aachen und an der TU Berlin. 2004 bis 2009 war er Sprecher des Schinkel-Zentrums der TU Berlin sowie 2009 bis 2010 Sprecher des Transatlantischen DFG-Graduiertenkollegs (Berlin – New York). Prof. Dr. Bodenschatz begleitete mehrere Forschungsprojekte (auch DFG) zur Geschichte und Gegenwart des Städtebaus. Seit 1980 ist er als Stadtplaner in Bezug auf behutsame Erneuerung historischer Kleinstädte tätig, vor allem in Franken. Er ist Autor einer Vielzahl von Publikationen und beteiligt an folgenden Zeitschriften: „Forum Stadt“, „Journal of Biourbanism“ und „Journal of Urbanism“. Prof. Dr. Bodenschatz ist Mitglied von AIV, BDA, CEU, DASL, DWB, GSU, IPHS, SRL.

Soviel
Zukunftsstoff
hatten wir
schon lange
nicht mehr
in unseren
Stadtdebatten.

Die großen Konzerne sorgen sich um die Zukunft der Stadt, die Bundesregierung und natürlich wir selbst, die Fachwelt. Auch die Printmedien setzen auf diesen Stoff. So titelte der Tagesspiegel mit Blick auf die Stadt kürzlich: „Wie soll die Welt gerettet werden?“ Denn die Zukunft ist ja auch nicht mehr das, was sie einmal war: strahlend, besser als die Vergangenheit, ein Produkt endlosen Fortschritts. Die Zukunft ist zwielichtig geworden, mit Zweifeln getränkt, mit Unsicherheiten, ja auch mit Ängsten. Und sie ist weniger voraussehbar geworden. Oder genauer gesagt, sie erscheint noch weit weniger voraussehbar als früher.

Immer häufiger werden wir darauf gestoßen, dass wir die Zukunft nur sehr begrenzt berechnen können. Das galt für den Zusammenbruch des Ostblocks und das gilt für den Klimawandel. Das gilt aber auch für zwei Schlüsselereignisse aus den letzten zehn Jahren, die keiner vorausgesehen hat: Im Sommer 2007 begann die Weltfinanzkrise, die die politischen wie sozialen Verhältnisse in Europa grundlegend verändert und insbesondere den Süden Europas für lange Zeit destabilisiert hat. Im Dezember 2010 begann der so genannte arabische Frühling, der sich rasch in einen bis vor kurzem unglaublichen kalten Winter verwandelt hat, vor allem für den südlichen und östlichen Mittelmeerraum. All dies hatte und hat Auswirkungen auf die einzigartige Städtelandschaft Europas, sehr unterschiedliche Auswirkungen je nach Typus und Lage der Stadt, auf wachsende oder schrumpfende Städte, rasche Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft, mittel- und langfristige Auswirkungen auch auf die gebaute Stadt.

Es gibt jedoch auch andere Entwicklungen, die erwartet, erwünscht, ersehnt, ja massiv gefördert werden. Positiv beschworen werden digitalisierte Gebäude, Smart Homes, intelligente Städte, Smart Cities. Doch Smart Cities sind zurzeit vor allem eine Verheißung der Wirtschaft für die Wirtschaft und in diesem Sinne ein Versuch, neue Absatzfelder, ja ein Milliardengeschäft zu sichern. Gepriesen wird auch die grüne Stadt! Doch oft beißt sich diese mit der Forderung, die Städte nachzuverdichten, um das Grün im Umland zu erhalten. Von herausragender Bedeutung sind Versprechen wie neue Mobilität und Energiewende. Zwei wunderbare, scheinbar klare Begriffe, deren Konkretisierung und Umsetzung allerdings weit wolkiger sind. Begriffe, die oft rein technisch konnotiert sind und doch immense gesellschaftliche und gestalterische Dimensionen haben. Die rundum gedämmte Stadt ist für manchen nicht nur ein ästhetischer Gau, sondern auch ein energiepolitischer Holzweg, in ihrer jetzigen Form auch ein soziales Problem. „Die digitale Stadt“, so der Bürgermeister von Berlin, Michael Müller, wird „die Stadt verändern.“ Doch werden die damit verbundenen neuen Sicherheitsprobleme gerne verdrängt.

Und außerdem ist die Anwendung noch keineswegs einfach, die Standards nicht abgestimmt und die Sinnhaftigkeit oft umstritten.

Ebenso unaufhaltsam wie Smart City erscheint die Sharing Economy, die schon als dritte industrielle Revolution oder – etwas bescheidener – als Kulturrevolution gefeiert wird und die, so die Verheißung, zum Ende des Eigentums führen wird. Eine Konsumrevolution für die Mittelschichten. Geteilt wird nicht nur die Musik, das Essen, sondern auch der Partner. Nach dem Motto einer italienischen Zeitschrift: „Ich liebe dich. Und hunderte andere. Einst waren die Frauen Eigentum der Männer.“ Geteilt werden natürlich auch die Wohnung und das Auto, Airbnb und Uber gelten hier als Vorreiter. Geteilt wird auch der Arbeitsplatz, der auf Zeit gemietete Schreibtisch. Hier heißt das neudeutsche Zauberwort: Coworking Spaces. Der Vormarsch des neuen, fröhlichen Kapitalismus, so die Botschaft, ist nicht nur unaufhaltsam, er ist auch so rasch, dass wir kaum mehr hinterher laufen können, so durchdringend, dass wir jeden Überblick verlieren.

Die Zukunft der Stadt, so scheint es daher, ist vielfältig, dunkel und schwarz für die einen, hell und bunt für die anderen. Für beide Richtungen gibt es Thinktanks, Gutachten, Warnungen, Verheißungen und Versprechen. In diesem weiten Feld tummeln sich sehr unterschiedliche Propheten. Ihre Versprechen sind meist fragmentiert, auf einen Sektor begrenzt, und in diesem Sinne zu flach. Und sie orientieren oft auf eine gänzlich neue Stadt, die nichts mehr mit der vorhandenen zu tun hat, die neben die alte Stadt tritt, die die alte Stadt denunziert, sich selbst überlässt, mental aufgibt – eine immer wieder beliebte Denkweise, gerade in unserer Fachwelt, mit oft fatalen Folgen. Denn die Stadt von morgen ist sicher nicht etwas ganz Neues, ganz Anderes, sondern sie ist eine Veränderung der Stadt von heute, die wiederum das Ergebnis einer Vielzahl von Veränderungen der Stadt von gestern ist. Die überkommene Stadt braucht besondere Aufmerksamkeit, keine Missachtung. Das klingt banal und ist doch keineswegs selbstverständlich.

Wir diskutieren hier in Weimar vor allem die möglichen Zukünfte der Innenstadt, eines exklusiven Teils der großen Stadtregionen, auf das sich seit kurzem das Interesse der Immobilienwirtschaft, der veröffentlichten Meinung und auch der Fachdebatte konzentriert. Innenstädte sind – anders als in der Nachkriegszeit – wieder beliebt. Vor allem dicht bebaute Viertel in Ballungsregionen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, die eine bunte Mischung aus Wohnen, Arbeit und Freizeit bieten.

Es sind insbesondere zwei oft separierte Themenfelder, die mit der Innenstadt verbunden werden: das Thema Wohnen und das Thema öffentlicher

Raum, zu dem auch der Verkehr gehört. Beide Themenfelder betreffen bekanntlich auch die Treibgasemissionen und damit das Ziel der klimagerechten Stadt im besonderen Maße. Ich werde mich im Folgenden auf die Großstadregionen konzentrieren, wo Veränderungen nicht nur rasch sichtbar werden, sondern auch produziert werden. Wenngleich es klar ist, dass schrumpfende Regionen vor anderen Herausforderungen stehen.

Neue Heimat Innenstadt: Schöner Wohnen

Die dichten urbanen Viertel vor allem aus den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg, das darf nicht vergessen werden, wurden von der Fachwelt über Jahrzehnte denunziert – als Orte ohne Zukunft, als Stadt von vorgestern, als unmenschlich, als Hölle, als Hemmnis für die Stadt der Zukunft. Es wurden unglaubliche öffentliche Mittel in die Hand genommen, um diese Viertel abzureißen und durch angeblich zukunftsfähigere Bauten zu ersetzen. Heute sind die neu geschaffenen Bauten, die Produkte der Sanierung, in der Regel weniger beliebt als die Viertel, die den Kahlschlag überlebt haben. In dieser Frage bedarf es nicht nur einer ernsthaften Selbstkritik, sondern auch des Nachdenkens darüber, warum diese Viertel so beliebt sind, obwohl sie den in der Vergangenheit vehement beschworenen Standards einer besseren Stadt widersprechen. Den Standards der Auflockerung, der Trennung der Funktionen, ja, auch der Trennung der sozialen Schichten. Sie sind beliebt, obwohl sie wenig autogerecht sind, obwohl sie meist keinen Garagenraum bieten, ja nicht einmal einen sicheren Parkplatz auf der Straße. Es geht aber nicht nur um Altbauten. Heute werden wieder neue teure Wohnungen in atemberaubender Verdichtung errichtet und ganz offenbar mit Erfolg vermarktet.

Für diese Beliebtheit gibt es eine Vielzahl von Gründen, die mit den sich verändernden gesellschaftlichen Verhältnissen zu tun haben, mit der Tatsache, dass die Mittelschichten von heute etwas anderes sind als die Mittelschichten der 1960er Jahre. Die Zeit für Bildung und Ausbildung wird immer länger. Lernende bevorzugen aber eher die Innenstadt. Die Arbeitszeiten sind viel unregelmäßiger geworden, daher schätzen viele Bürger Stadtteile, wo auch zu unkonventionellen Zeiten Läden und Gaststätten noch offen sind. Und das ist eher in der Innenstadt der Fall. Die Zahl der Single-Haushalte hat sehr zugenommen. Singles benötigen mehr Orte der Kommunikation außerhalb der Wohnung. Die finden sich eher in der Innenstadt. Paare, bei denen beide verdienen, brauchen einen Stadtteil der kurzen Wege, um Beruf, Kinder, Partnerschaft und private Netzwerke miteinander vereinen zu können. Schließlich werden wir immer älter. Und auch für alte Menschen finden sich Dienstleistungen langfristig eher in der Innenstadt. Mehr noch: In den peripheren Lagen des ländlichen Raums werden sie sukzessive zurückgebaut. Außerdem wird über kurz oder lang die Zeit der billigen Energie vorbei sein. Wege sind dann auch eine Frage von Kosten, individuell, aber auch volkswirtschaftlich.

Die Beliebtheit der Innenstadt hat aber bekanntlich ihren Preis: steigende Mieten und soziale Verdrängung. Je mehr Menschen in die Innenstädte drängen, desto mehr steigt dieser Preis. Dies ist aber nur die halbe Wahrheit. Es ist auch der hohe und steigende Wohnflächenkonsum, der die Wohnungsknappheit verschärft. Der Wohnflächenkonsum ist natürlich ungleich verteilt, einkommensschwache Haushalte müssen mit weniger Platz auskommen. Nicht nur durch die Zunahme an Bevölkerung entsteht ein Problem, sondern auch durch den Wohnstil der Ober- und Mittelschichten. Dieser wird in den aktuellen Auseinandersetzungen meist nicht hinterfragt.

Die gängige Antwort auf die Wohnungsknappheit war und ist: mehr Wohnungsneubau. Doch die Antwort bleibt hilflos, solange vor allem neue Wohnungen für gut verdienende Haushalte gebaut werden und jedes Jahr etwa 100.000 ältere, preiswerte Wohnungen in Deutschland aus ihren Bindungen fallen. Denn es fehlen vor allem preiswerte Wohnungen. Die Antworten auf die Knappheit gerade an preiswertem Wohnraum sind inzwischen vielfältig, allorts wird eine Neuauflage des sozialen Wohnungsbaus verlangt. Dieser wird aber nur nachhaltig sein, wenn es wirklich eine Neuauflage wird, keine Wiederholung des alten sozialen Wohnungsbaus. Notwendig sind dauerhafte Bindungen. Unsere zuständige Bundesministerin hat mit der Förderung eines Programms von Mikro-Wohnungen für die Innenstädte der Ballungsräume mit 22 Quadratmetern und einer Miete

von 260 Euro warm eine umstrittene, aber nicht ausreichend diskutierte Antwort in Aussicht gestellt. Denn Kleinwohnungsbau ist im Kommen. In Wien werden solche Produkte Smart-Wohnungen genannt. Smart ist offenbar der neue Modebegriff.

Doch heute stehen wir quasi über Nacht vor einer neuen, noch weit größeren Herausforderung; der Zuwanderung von hunderttausenden Flüchtlingen. Wie können diese Menschen in der überkommenen Stadt untergebracht, eingebracht, eingebunden werden? Kalkuliert wird der deutschlandweite Bedarf für Erstaufnahmeplätze zurzeit auf 275.000. Der zusätzliche Bedarf an Wohnungen bis 2017 wird auf 455.000 geschätzt. Notwendigerweise muss unterschieden werden zwischen Erstaufnahme-Einrichtungen, temporären Gemeinschaftsunterkünften und dauerhaften Lösungen. Doch diese Begrifflichkeit suggeriert Klarheit und Sicherheit. Tatsächlich aber herrscht große Unsicherheit, auch bei Fachleuten. Niemand weiß, wie lange und in welchem Umfang die Zuwanderung anhalten wird. Und niemand weiß, wie der errechnete Bedarf zeitnah befriedigt werden kann. Wie können die Flüchtlinge kurzfristig untergebracht werden? Leere Werkhallen, Turnhallen, Bürobauten, Kasernen, Parkhäuser, Großbauten, Aufstockung, vor allem aber auch Zeltstädte und Containerbauten werden als temporäre Gemeinschaftsunterkünfte diskutiert oder bereits genutzt. Als Provisorien, die oft nicht winterfest sind. Wenngleich wir wissen, dass Provisorien im Städtebau meist weit länger genutzt wurden als ursprünglich gedacht. Doch was wird in einem zweiten Schritt geschehen? Auch die Flüchtlinge werden nicht freiwillig in die schrumpfenden Städte gehen oder dort bleiben, wo Wohnraum leer steht und billig ist. Sie werden ebenfalls in den wachsenden Großstadtregionen leben wollen. Dort, wo sie Arbeit und Landsleute finden, Nischen zum Überleben. Im Moment wird für die nächsten Jahre ein Wachstum der Einwohnerzahl etwa in Berlin um jährlich 70.000 erwartet.

Die große Zahl an Flüchtlingen ist bekanntlich nicht nur eine Herausforderung für die Kommunen und die Stadtgesellschaften. Sie ist auch ein potentielles Geschäft für die Immobilienwirtschaft und die Bauwirtschaft, auch für manche Architekten. Aber es wird auch Verlierer geben. Schon jetzt zeichnen sich erste Verteilungskämpfe ab. Der ehemalige Berliner Innensenator Ehrhart Körting meint: „Die in den Ballungsräumen [...] schon bestehenden Probleme der Wohnungsversorgung, auch der Mangel an Kitas, an Schulgebäuden, schaffen einen nicht zu unterschätzenden sozialen Sprengstoff [...]“ Es wird bereits diskutiert, wie die Standards für den Wohnungsbau gesenkt werden können. Verzicht auf Keller, Einsatz vorgefertigter Elemente, „serieller Leichtbau“ mit maximal drei Geschossen, Holzfertighäuser, deutlich kleinere Wohnungen.

Diskutiert wird sogar ein öffentlicher Zugriff auf leer stehende private Bauten. Niklas Maak schreibt im Feuilleton der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung unter dem großen Titel „Wie wir leben werden“: „Man darf die beiden Wohnungskrisen, die gerade ineinanderlaufen, nicht miteinander vermischen.“ Er meint damit jene Wohnungsknappheit, die sich schon länger abzeichnet einerseits, und den akuten Mangel an Flüchtling-sunterkünften andererseits. Doch geht es nicht gerade darum, die saubere diskursive Trennung dieser beiden Entwicklungen zu überwinden? Insgesamt geht es um die Frage, wie bezahlbarer Wohnraum in unseren Städten in hinreichender Menge und Qualität geschaffen werden kann. Schöner Wohnen in der Innenstadt ist inzwischen ein soziales Privileg geworden, das sich nicht mehr jeder leisten kann. Es waren aber nicht nur die Gebäude, die großen Altbauwohnungen, die die Innenstädte

Neue Mobilität in der Innenstadt: Sich schöner bewegen

attraktiv machen, es war auch der öffentliche Raum, die Straßen, Plätze und Parkanlagen. Diese Räume wurden in der Nachkriegszeit durch den Autoverkehr buchstäblich überrollt. Das ist eine Entwicklung, die bereits in erheblichem Maße korrigiert worden ist. In vielen Städten wurde in großem Maßstab öffentlicher Raum für den Fußgänger zurück gewonnen, und es wurden große Anstrengungen unternommen, diesen Raum auch angenehm zu gestalten. Aber wir sind noch keineswegs am Ziel. Insbesondere für die großen innerstädtischen Hauptstraßen bedarf es umsetzungsfähiger Konzepte.

Die Hauptstraßen dienen noch heute vor allem dem Automobil. Ihre Fußwege sind oft schmal, ihr Grün wurde reduziert oder verschwand ganz. Lärm, Abgase und die Gefahr von Verkehrsunfällen beherrschen die

Hauptstraßen. Wer lebt denn noch gerne in den Prachtwohnungen entlang der Hauptstraßen? Wer geht dort noch gerne einkaufen? Die Bürger sind nicht mehr stolz auf ihre Hauptstraßen, dort, wo zumeist die Stadtteilzentren sind, die wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten, aber auch kulturelle Einrichtungen. Aus erstklassigen Lagen wurden drittklassige Lagen. Die Hauptstraßen haben ihre frühere Attraktivität verloren.

Heute sind die Verhältnisse wiederum einem starken Wandel unterworfen. Neben dem Automobil treten andere Verkehrsmittel in den Vordergrund, etwa das Fahrrad. Bei jungen Leuten ist das Automobil nicht mehr so selbstverständlich ein herausragendes Statussymbol wie früher. In der Berliner Innenstadt, so eine neue Studie, hatten im Jahr 2013 56,2 Prozent der Haushalte kein Auto, der Anteil des Autoverkehrs betrug nur mehr 17,3 Prozent, gerade mal halb so viel wie in den Außenbereichen der Stadt. Zugleich verändert sich das Automobil selbst, es wird leiser, verbraucht tendenziell weniger Energie und produziert weniger Schadstoffe, selbst bei VW. Veränderte Freizeitgewohnheiten, unterstützt von einer Zunahme der Singlehaushalte, fördern eine neue Mittelschichtkultur des Verweilens und Konsumierens auf der Straße. Cappuccino Urbanism wurde diese Entwicklung genannt, ja ein wenig verspottet. Aber auch die Verlierer auf dem Weg in die Stadt der Zukunft werden den innerstädtischen Raum beanspruchen. Eine veränderte Mobilität und ein verändertes Verhalten im öffentlichen Raum werden die Hauptstraßen in den Städten nachhaltig verändern.

Wenn wir uns umhören, dann erfahren wir eine Fülle von Verheißungen: etwa das Car-Sharing. Ein geteiltes Auto, so heißt es, ersetzt zehn ungeteilte Autos. Der Weg in eine neue, glänzende, ökologische Zukunft? Ein kritisches Gutachten hat festgestellt, dass die geteilten Autos zurzeit noch fast genauso lange stehen wie private Autos. Zudem bedienen sie „in hohem Maß motorisierte Bequemlichkeit“ und ersetzen damit offenbar „das Fahrrad, den öffentlichen Verkehr und das Taxi.“ Mit Blick auf Uber sehen wir: Carsharing kann auch bedeuten: weniger Arbeitsschutz und weniger Einkommen. Für andere bedeutet es ein Zusatzeinkommen.

Ein weiteres Konfliktthema ist das stehende geteilte Auto. Soll es privilegiert werden? Das Problem ließe sich vermutlich lösen, wenn das Parken im öffentlichen Raum prinzipiell kostenpflichtig würde. Dann wäre das geteilte Auto nämlich privilegiert, wenn es wirklich extensiver als das Privatauto gebraucht wird. Das wichtige Thema Leihfahrräder ist weit weniger in der Diskussion, weil das Geschäftsvolumen hier nicht so groß ist. Eine weitere Verheißung ist die Elektromobilität. Damit ist bei uns eigentlich nur das Auto gemeint, obwohl das Elektro-Fahrrad vermutlich eine größere

Veränderung bringen kann. Das Elektromobil stottert immer noch vor sich hin, nicht nur wegen der noch weithin fehlenden Schnellladesäulen. Neben den mit Ressourcen bestens ausgestatteten Propheten des Elektroautos gibt es auch die Fahrradfans, und die Straßenbahnfans, alle sehen den öffentlichen Raum als den ihren. Und es gibt den dramatisch zunehmenden Warenlieferverkehr.

Wer aber führt all diese Ansprüche zusammen, wer denkt und entwirft den öffentlichen Raum von morgen, wer gestaltet ihn so, dass er wieder attraktiv wird, kein Sammelsurium von sich bekämpfenden Mobilitätsformen? Wie wird die Hauptstraße der Zukunft aussehen?

Ziele eines notwendigen Programms der Reurbanisierung von Hauptstraßen wären attraktive, unterscheidbare öffentliche Räume, die keineswegs Fußgängerzonen sind, sondern unterschiedlichen Verkehren dienen. Also neue Proportionen im Verkehr, oder eine Verkehrswende, wenn man so will. Natürlich sind auch die Gebäude an den Hauptstraßen wichtig. Vor allem geht es um die Umnutzung von Gebäuden, die nicht mehr im Gebrauch sind, etwa ehemalige Postämter und Kaufhäuser, aber auch um den einen oder anderen Neubau. Zu überlegen wäre, wie wichtige öffentliche Nutzungen, etwa Bibliotheken, Volkshochschulen, Familienzentren wieder stärker an den Hauptstraßen zu konzentrieren sind, denn diese sind hervorragend erschlossen. Die Hauptstraßen mit ihren markanten Gebäuden sind auch eine Adresse für den wachsenden Stadttourismus. Was aber gerne übersehen wird: Die Hauptstraßen dienen und dienen immer noch dem Wohnen. Das Wohn- und Geschäftshaus war der dominante Bautyp entlang der Hauptstraßen. Ein ausgesprochen urbaner Bautyp, ein Bautyp, der heute wieder neu interpretiert werden muss.

Verantwortung übernehmen in unsicheren, ratlosen Zeiten

Der Kahlschlag urbaner Stadtviertel und die Kolonisierung des öffentlichen Raums durch das Auto waren kein Naturereignis, sondern das Produkt politischer Entscheidungen, die auf fachlicher Expertise beruhten. Ja, es war unsere Fachwelt, die in ihrer Mehrheit auf der Suche nach der schöneren und besseren Stadt die mentalen Weichen für die autogerechte, in Funktionen zerlegte Stadt befürwortete, ja mit Leidenschaft propagierte. Ein Programm, das dann mit massiven öffentlichen Mitteln umgesetzt wurde. Hier müssen wir selbstkritisch Verantwortung übernehmen. Der Hinweis darauf, dass dafür ja unsere Väter und Großväter, nicht wir verantwortlich seien, reicht nicht. Das Vertrauen in unsere Fachwelt ist, wie wir wissen, gründlich erschüttert. Wir müssen auch unsere heutigen Ziele immer wieder hinterfragen, auf Nebenwirkungen abklopfen, Nebenwirkungen nicht nur heute, sondern auch in naher und ferner Zukunft.

Ist unsere Fachwelt für aktuelle und künftige Herausforderungen aber überhaupt gut aufgestellt? Hier sind Zweifel angebracht. Blicken wir nur auf das Themenfeld Straße. An den Universitäten beschäftigen sich ganz unterschiedliche Disziplinen mit der Straße: Architektur, Landschaftsarchitektur, Stadtplanung, Städtebau, Bauingenieurwesen, Verkehrsingenieurwesen, Baurecht, aber auch die Sozialwissenschaften und hier und da die Wirtschaftswissenschaften. Zwischen diesen Disziplinen gibt es keinen echten Austausch. Mit Ausnahme des Verkehrsingenieurwesens ist für all diese Disziplinen die Straße ein Nebenthema. Die Fragmentierung der Straße als jeweils isolierter Gegenstand unterschiedlicher Disziplinen ist ein großes Problem, das sich in den unterschiedlichen Ressorts in den kommunalen Verwaltungen und in den Ministerien fortsetzt. Und meist auch in den privaten Planungsbüros. Insgesamt dominieren die Verkehrsingenieure, die sich wiederum auf Vorschriften zur Optimierung

des Autoverkehrs stützen können. Bei den gestalterischen Disziplinen fehlt oft das Wissen, wie z.B. Straßenprofile variiert werden können. Das spielt in der Ausbildung bisher keine große Rolle. Die Frage des sozialen Verhaltens in Straßen, also die Frage nach den expliziten und impliziten Regeln dieses Verhaltens, insbesondere die Frage nach den schleichenden Veränderungen dieser Regeln, ist kein wichtiges Thema bei den Sozialwissenschaften. Angesichts der großen Bedeutung der Straße für die gesellschaftliche Kommunikation ist das verwunderlich.

Allerdings, so möchte ich betonen, dürfen wir auch nicht in die Verantwortungsfalle tappen. In der Vergangenheit beliebte Omnipotenzphantasien sind fehl am Platze. Wir allein können die Welt nicht retten, wir allein können unsere Städte nicht besser und schöner machen. Wir müssen aber unseren fachlichen Beitrag dazu leisten, wie andere auch. Wir dürfen uns nicht als Experten der Sharing Economy, von Smart Cities und der neuen Mobilität fühlen. Wir als Fachwelt können auch die so genannte „Flüchtlingskrise“ oder die Knappheit an bezahlbarem Wohnraum nicht lösen. Wir dürfen uns nicht schämen, wenn Dankwart Guratzsch in seiner gewohnt markigen Sprache in der Welt titelt: „Die totale Ratlosigkeit der Herren Experten“. Es gibt schlicht keine einfachen Antworten. Unsere Aufgabe ist es aber, die sich rasch und immer wieder unerwartet wandelnden Rahmenbedingungen zu kennen und bei unserem gestalterischen Handeln zu berücksichtigen. Wir müssen auch akzeptieren, dass wir nicht allein dazu berechtigt sind, etwas schön zu finden oder auch nicht.

Immerhin gibt es mehr und mehr Plattformen des vernetzten Nachdenkens, der kritischen Reflexion über die Zukunft, über ihre Gestaltbarkeit und unsere Rolle dabei. Dazu gehört auch die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung angestoßene Initiative Zukunftsstadt. Mit Blick auf solche Plattformen möchte ich die methodischen Herausforderungen für unser Thema nochmals zusammenfassen:

1. Zukunft und Vergangenheit der Stadt sind kein Gegensatz oder gar gegeneinander auszuspielen. Die Gestaltung der Zukunft der Stadt bedeutet immer: Weiterentwicklung der Stadt der Vergangenheit. Wir können nicht aus der vorhandenen Stadt aussteigen.
2. Jede Weiterentwicklung erfordert wiederum eine möglichst präzise Kenntnis der überkommenen Stadt, deren Stärken und Schwächen, aber auch Kenntnisse der Anforderungen an die Stadt von morgen.
3. Unsere eigentliche Kompetenz, unsere Schlüsselaufgabe aber ist die Gestaltung der Stadt der Zukunft. Gestaltung umfasst die abwägende

Einbindung unterschiedlicher sektoraler Ansprüche in ein Gestaltungskonzept, das der Stadt von morgen eine angemessene und robuste, aber eben auch attraktive Form gibt. Was gut ist, ist noch lange nicht schön, und was schön ist, ist nicht immer gut. Wir müssen beides verknüpfen. Das gilt nicht nur für Gebäude und den öffentlichen Raum, sondern bis in die kleinsten Details der stadttechnischen Infrastruktur. Denn auch Schnellladestationen, Müllbehälter und Fahrradständer müssen nicht unbedingt hässlich sein. Jedoch erfordert angesichts der Unsicherheit des Blicks in die Zukunft die Gestaltung der Stadt von morgen eine dauerhafte kritische Reflexion und Nachjustierung – möglichst unabhängig von Lobbygruppen.

4. Entscheidend ist schließlich ein weiterer Punkt: Wie und von wem können Veränderungen auf den Weg gebracht werden, wo sind die Hindernisse, wer sind mögliche Verlierer, wie können die Kollateralschäden minimiert werden? Hier spielen die Produktionsverhältnisse der Stadt die Schlüsselrolle: Setzen wir weiter auf eine Schwächung der öffentlichen Hand und eine Stärkung der Marktkräfte? Oder korrigieren wir diesen Trend? Gelingt es uns, die nötigen öffentlichen Mittel für eine aktive Gestaltung Stadt von morgen zu mobilisieren? Ohne eine Renaissance von kommunaler Politik und Verwaltung werden die Versprechen einer besseren Stadt keinen Erfolg haben. Diese notwendige Renaissance wird ohne ein verstärktes zivilgesellschaftliches Engagement nicht möglich sein.

Vor diesem Hintergrund ist die Stadt der Zukunft eine mehr oder minder geglückte Korrektur der von uns wahrgenommenen Fehler der Stadt von gestern und eine Antwort auf die vermuteten Ansprüche der Stadt von morgen. Doch Wahrnehmung wie Vermutung konsolidieren sich nicht in einem technischen oder wissenschaftlichen Raum, sondern im Konfliktraum Stadt. Insofern ist die Stadt der Zukunft vor allem das Ergebnis gesellschaftlicher Auseinandersetzungen, vor allem des Kampfes um Wohnraum, des Kampfes um den öffentlichen Raum, auch um die Gestalt des öffentlichen Raums, um seine Funktionalität wie Schönheit. Nicht zuletzt ist die Zukunft der Stadt Ausdruck der Stärke oder Schwäche der öffentlichen Hand, eines vorhandenen oder fehlenden politischen Willens, einer leistungsfähigen oder totgesparten öffentlichen Verwaltung, der Fähigkeit oder Unfähigkeit von Politik und Verwaltung, zivilgesellschaftliches Engagement zu akzeptieren und einzubinden, aber auch zu bewerten.

Die Zukunft der Stadt ist in diesem Sinne das Ergebnis unseres Handelns heute.