

Im Reparaturbetrieb

Entwicklungen der Stadtentwicklung

„Beteiligt zu sein
ist gut für die Gesundheit.“
Mazda Adli, Neuro-Urbanist,
zur Stadtentwicklung 2018

Warum ist die Stadt heute so unter Druck?

Der urbane Erfolg der Industrialisierung ist seit mehr als 150 Jahren eine Herausforderung für viele Aspekte des täglichen Lebens. Damalige Lösungen sind heutige Probleme – in Gesundheit und Hygiene, Mobilität und Sicherheit, besonders in der Stadt.

Wie kam das?

1933 wurde die Charta von Athen verabschiedet. Unter dem Motto „Die funktionale Stadt“ hatten damals Stadtplaner und meist männliche Architekten die Aufgaben der modernen Siedlungsentwicklung diskutiert. Das Ergebnis – eine Trennung von bebauten Quartieren nach Funktionen: Wohnen (zum Beispiel Großwohnsiedlungen in Trabantenstädten), Arbeiten (Bürostädte), Einkaufsmöglichkeiten (Fußgängerzonen, Einkaufszentren) und Gewerbe beziehungsweise Industrie. Was funktional getrennt wurde, musste dann mobilitätsseitig wieder verbunden werden. So entstanden Ringe, Gürtel, Stadtautobahnen – kurz, die autogerechte Stadt.

In Zeiten von Klimawandel, Pandemien, demografischem Wandel und angesichts der durch die Digitalisierung deutlich veränderten Lebens- und Arbeitsformen müssen wir heute die damaligen Innovationen wie etwa Gas- oder Ölheizungen, Kaufhäuser

und den Zuschnitt der Stadt auf den Autoverkehr* wieder abschaffen.

Dies wurde schon 2007 bei der Charta von Leipzig mitgedacht, die von den 27 für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern in Europa verabschiedet wurde. Während der Pandemie im November 2020 wurde sie neu gefasst und sollte als Neue Leipzig-Charta für eine zeitgemäße Stadtpolitik in Europa sorgen – doch zu viele Kräfte wirkten gegen das Ziel einer grünen, produktiven Stadt; das Ergebnis ist entsprechend schwach. Selbst der Bund der Deutschen Architekten hatte seinerzeit in einem Positionspapier einen weitergehenden Verzicht auf Neubau gefordert und eine „Kultur des Pflagens und Reparierens“ gefordert.

Und was nun?

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister haben übernommen. Knapp 100 Weltmetropolen haben sich im Netzwerk C40 Cities zusammengeschlossen, um der – eben vor allem auch in Städten erzeugten – Erderwärmung von unten auf kommunaler Ebene zu begegnen. Auch die New Urban Agenda der Vereinten Nationen wurde auf der Habitat-III-Konferenz 2016 in Quito von rund 35 000 Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern verabschiedet.

Die Lösungen sind alle naheliegend: kompakte Siedlungsentwicklung mit angemessenen Freiräumen, ein sparsamer Umgang mit Ressourcen, die Stärkung öffentlicher Verkehrsmittel und gesunde Lebensbedingungen für alle in den Städten.

Und die Beteiligung der Bürger bleibt weiterhin ein Randthema?

Im Gegenteil, aktuell wird dazu viel experimentiert und geforscht. Es gibt dabei drei Idealtypen:

- **Reallabore:** Zwischen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und kommunalen Akteuren werden interdisziplinäre Ansätze erprobt, kofinanziert und dann gemeinsam umgesetzt.
- **Bürgerräte:** Basieren meist auf Zufallsauswahl und sorgen für eine breite Repräsentanz der Bevölkerung.
- **Stadt-Gesellschaften für urbane Innovationen:** Einige Städte bauen sich eigene Institutionen auf, die konsequent außerhalb der Kommunalverwaltungen für Klimaschutz und Mobilitätswende arbeiten können.

Gibt es dazu Beispiele?

Ja, in unserem aktuellen Buch** stellen wir zahlreiche Lösungen vor, unter anderem eine Innovationsplattform in Amsterdam, die digitalen Gesundheitsportale in Helsinki oder die Wohnungsbaupolitik in Wien.

Kann künstliche Intelligenz bei der Planung von Städten helfen?

Die erste Welle der Smart-City-Projekte wies noch techno-optimistische Hoffnungen auf, die inzwischen wieder zerstoßen sind. Sinnbildlich ist die Alphabet-Tochter Sidewalk Labs, die in Toronto einen neuen Stadtteil mit autonomen Fahrzeugen und weiteren Logistiksystemen aufbauen wollte und es im Corona-Frühling 2020 wieder einstellen musste. Nun sollen die Dänen das Projekt retten, immerhin führt

Kopenhagen das Digital-Ranking von Städten im »Economist« an.

Bei datenbasierten Stadtentwicklungen gibt es zudem zwei Italiener, die beeindruckende Forschung und Politikberatung in diesem Bereich leisten: einerseits Carlo Ratti, der am MIT das Senseable City Lab begründete und dort datenbasierte Imaginationen und Designs entwickelt; andererseits Francesca Bria^{***}, die digitale Innovationen unter anderem für Barcelona verantwortete und es aktuell für Italien tut und die sich für die Datenhoheit durch die Bürger engagiert.

Welche konkreten urbanen Innovationen sehen Sie?

Zurzeit beschäftigen mich und meine Studentinnen und Studenten vor allem fünf Themen:

1. Nahrung: Das Thema Urban Farming mag für manche romantisch wirken, ist aber längst real und relevant.

So wurde in Mailand 2015 der Milan Urban Food Policy Pact initiiert, dem sich 260 Städte mit 450 Millionen Einwohnern angeschlossen haben – mit klarer Mission: Entwicklung nachhaltiger Lebensmittelsysteme, „die inklusiv, widerstandsfähig, sicher und vielfältig sind, die allen Menschen in einem auf Menschenrechten basierenden Rahmen gesunde und erschwingliche Lebensmittel bieten, Abfälle minimieren, die biologische Vielfalt bewahren und gleichzeitig die Auswirkungen des Klimawandels anpassen und abmildern“. Wir müssen uns Untergeschosse als Farmen vor allem für Pilze vorstellen und die Nachnutzung von Parkhäusern als Bauernhöfe.

2. Gesundheit: Berliner Hochschulen, die Charité und alle Berliner Digitalforschungsinstitute haben zusammen mit diversen Bundesverbänden und Organisationen unter dem Namen

DUCAH eine Genossenschaft für digitale, urbane und soziale Innovation begründet und arbeiten an gesunden Quartieren.

3. Mobilität: In nahezu allen Metropolen gibt es Initiativen: autoarme Wohnviertel in Barcelona, 15-Minuten-Quartiere in Paris und Ähnliches auch in chinesischen und arabischen Städten, City-Mauts für Autos als Anreiz für den ÖPNV-Ausbau in London oder das massive Reduzieren von Parkraum wie in Amsterdam.

4. Einzelhandel & Wohnen: Die Revitalisierung von Innenstädten war schon vor Corona eine Herausforderung. In Paris hat die Organisation Semaest in 20 Jahren durch Public-Private-Partnership mehr als 650 Objekte gefördert. Das Ergebnis: 25 Prozent weniger Leerstand, unter anderem durch Rückgewinnung des lokalen Fachhandels.

Und Paris baut weiter um und entwickelt Strategien, wie man vom Handeln ins Handeln kommt, von Kaufhäusern in den Wohnungsbau: Mehr als 350 000 Quadratmeter im Bestand wurden bereits fürs Wohnen umgewidmet.

5. Erderwärmung: Lange war es Mode, für das Klima Bäume in der Ferne zu pflanzen. Vor der eigenen Tür gelingt die Umwandlung von Parkplätzen in Parks aber nur selten.

Der Aktionskünstler Joseph Beuys machte schon bei der Documenta 1982 vor, wie es anders geht: Stadtverwaltung statt Stadtverwaltung – dafür ließ er 7000 Eichen in Kassel pflanzen. Wanderbaumalleen wurden in München oder Wien versucht.

Vergangenes Jahr hat Leeuwarden in den Niederlanden richtig nachgelegt: wandernde Wälder oder „Bosk“ (friesisch: Wald) heißt das Projekt. Mehr als 1000 heimische Bäume, die

von Freiwilligen in Holzcontainer fast 100 Tage lang langsam durch das Stadtzentrum bewegt wurden, haben so verschiedene Teile der Stadt temporär begrünt, beschattet, gekühlt und belüftet. Ziel: dass man es sich besser vorstellen kann – und will.

Und wie retten wir nun die Stadt?

Der Juristentag 2022 war zwiegespalten: stärkere Regulierung der Städte von oben oder klügerer Urbanismus von unten. Wir brauchen beides. Zirkulär. Je nach Notlage transformativ oder adaptiv.

Langweilig wird es in Städten jedenfalls nicht, sondern heißer, verdichteter, innovativer und irgendwie gesünder, denn dicht besiedelte Städte sparen Emissionen pro Kopf, Stadtbewohner leben länger und haben einen besseren Body-Mass-Index. ■

Stephan A. Jansen,

ist Stiftungsgastprofessor für Urbane Innovation an der Universität der Künste, Berlin, Gründungs Koordinator des Digital Urban Center for Aging & Health (DUCAH), Ko-Autor des Buches „Bewegt Euch. Selber! Wie wir unsere Mobilität für gesunde und klimaneutrale Städte neu erfinden können“ (2022)^{**}. Das Buch kann in unserem Shop bestellt werden unter: b1.de/bewegteuch

Lesen Sie auch



^{*}das „Manifest der nächsten urbanen Mobilität“ in brand eins 01/2018



^{***}das Interview mit Francesca Bria: „Ich verfechte einen technischen Humanismus“ in brand eins 06/2023

ÜBERSATZ:

