

HANDELSBLATT, Mittwoch, 19. April 2006, 10:35 Uhr

Stadtentwicklung

Gegen urbanen Wildwuchs

Von Susanne Weiss

Metropolis wächst und wächst weiter. In entwickelten Volkswirtschaften leben mittlerweile 85 Prozent der Bevölkerung in Städten. Fragt sich nur wie. Armut und soziale Fragmentierung, Verwahrlosung ganzer Stadtregionen, Kriminalität, und vor allem „mismatches“ zwischen Arbeiten und Wohnen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen sind ein Fakt und werden zunehmen

BERLIN. In den Innenstädten vertreiben Yuppies und Dinks (double income, no kids) die ansässige Bevölkerung aus ihren Quartieren. Dieser „New Urbanism“ schottet sich ab von den „Krisengebieten“ gleich nebenan. Die Mehrheit der wohlhabenden Wahlbevölkerung wohnt in der Vorstadt, wohin sie sich ihre Arbeitsplätze nachholt. Zersiedelung ist und bleibt ein Problem. Wer bei solchen Szenarien an die Großstädte der USA denkt, liegt richtig. Die Schreckensbilder der verödeten Innenstädte von Chicago oder Detroit mit ihrer Konzentration von Armut und ethnisch-sozialer Segregation sind gut bekannt – und vor allem weit weg.

„In Europa und speziell vor der eigenen Haustür scheinen solche Probleme nicht so prominent zu sein“, erklärt der Berliner Geograph Gerhard Braun, „das liegt aber nur an ihrer etwas besseren baulichen Verpackung.“ Die Probleme sind längst da, auch in Europa, auch in Deutschland. Sie sind unterschiedlich gravierend und unterschiedlich fortgeschritten. In den USA ist man wie üblich nur ein bisschen schneller. Auch wenn es darum geht, die Versäumnisse der Vergangenheit rückgängig und die Stadt wieder zu einem wohnlichen Ort für alle ihre Bewohner zu machen.

Das Konzept vieler amerikanischer Kommunen gegen Dezentralisierung und Verwahrlosung, gegen die bestehenden Muster der Stadtentwicklung heißt „Smart Growth“, intelligentes Wachstum. Erfunden wurde es in Portland, Oregon. „Smart“, so Braun, „sollte man mit ‚nachhaltig‘ übersetzen.“ Der Stadtforscher hat zusammen mit seinen Studierenden das Planungs- und Steuerungskonzept in der Millionenstadt am Pazifik untersucht. Der Wissenschaftler will herausfinden, ob und wie das US-Konzept auf deutsche beziehungsweise europäische Verhältnisse übertragbar ist.

In Portland läuft seit zwei Dekaden das kommunale Entwicklungskonzept unter dem Begriff „Entkalifornisierung“ der Region. Gesichtlose Agglomerate ohne Kern wie Los Angeles oder San José will man gar nicht erst entstehen lassen, soziale

Probleme und Umweltverschmutzung in den Griff bekommen, mithin die drei großen „E“ des Prinzips „Smart Growth“ in Planung und Entwicklung verwirklichen: Ecology, Economy, Equity.

Gegen Wildwuchs hilft geplantes Wachstum, die Stadtkontur wird vor dem Ausfransen und der verbliebene „open space“ vor der Betonmischmaschine geschützt. Statt auf der grünen Wiese zu bauen, füllt man den Kern auf. Kurz: Wohnen, Arbeiten und Erholen werden wieder zusammengeführt, und alles, was der Mensch zum Leben braucht, soll ohne Auto erreichbar sein.

Lesen Sie weiter auf Seite 2: Was bedeutet das für die Praxis?

Umgesetzt in die Praxis bedeutet „Smart Growth“ in Portland: Im Stadtgebiet sind Bus und Bahn umsonst, Parken ist schwierig und teuer, der private Autoverkehr hat erheblich abgenommen. Das Geld für Strafzettel und Teile der Benzinsteuern fließen in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. „Wenn die Bewohner sehen, was mit ihrem Geld geschieht, ist auch die Abgabenehrlichkeit höher“, lobt Braun das System der direkten Steuern.

In den wiederbelebten Innenstadtbezirken gibt es zahlreiche neue Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe, geschaffen durch den Bedarf der Bewohner, die dort einkaufen wollen, wo sie wohnen. Vorbei die Zeiten, in denen man in neongrellen 24-Stunden-Läden unbekömmliche Scheinbrötchen mit Kunstkäse zu völlig überhöhten Preisen kaufen musste. Von dieser Entwicklung profitieren besonders die Älteren, die auf kurze Wege angewiesen sind und deren Anteil an der Bevölkerung bis zum Jahr 2030 von elf auf 18 Prozent steigen wird.

Denkt man in Deutschland an Stadtentwicklung, wird zumeist noch hoheitlich gedacht. In den USA hingegen ist dieser Sektor fast ausschließlich privat finanziert. Und als privater Investor ist man gut beraten, wenn man sich beraten lässt – und zwar bevor man einen Entwicklungsantrag bei der Kommune stellt. In Portland erledigen das große Anwaltskanzleien. „Meine Studenten waren begeistert über die Art, wie solche Dinge hier geregelt werden“, sagt Braun und erklärt das Vorgehen: Die Anwälte führen Bürgerbefragungen durch und beziehen die ansässigen Nicht-Regierungsorganisationen mit ein. Umweltschützer und Feministinnen kommen zu Wort und alle, die betroffen sein könnten. Man holt ehemalige Bürgermeister oder andere lokale Größen ins Boot und erstellt die notwendigen Gutachten. Dann erst stellt der Investor seinen Antrag bei der Kommune.

Das Ergebnis ist so bürgernah, wie es nur sein kann, das Verfahren zudem hochgradig korruptionsunfreundlich. Die Investoren haben eine große Sicherheit, dass sie ihr Geld trotz einer kommunalen Genehmigung nicht doch noch am Ende in den Sand setzen, weil jemand, den man nicht gefragt hat, langwierig und teuer klagt. Die Kommune wiederum kann eine sichere Investition allemal gut gebrauchen. Ein Investor bekommt sogar Subventionen, wenn er seinerseits etwas beisteuert. Neben den hoch profitablen High-End-Häusern für Besserverdienende muss er einen „Affordable housing“-Komplex bauen – der im Übrigen keinesfalls von Pappe ist. Man lässt vielleicht die teure Tiefgarage weg.

Lesen Sie weiter auf Seite 3: Ist das Modell Portland auf Deutschland übertragbar?

Wie jedes Steuerungsinstrument muss auch „Smart Growth“ immer wieder an die komplexe Selbstorganisation der Stadt und an ihre natürlichen Wachstumszyklen angepasst werden, hat

Braun bei seiner letzten Reise nach Portland erkannt. Denn das Konzept stößt langsam an seine Grenzen. Es gibt bereits kritische Stimmen. Fehler haben immer fatale Folgen. „Wie bei einer Operation am menschlichen Körper sind Planungsentscheidungen in ihrer Wirkung irreversibel“, beschreibt Braun die enormen Herausforderungen, an denen die Stadtplaner in der Vergangenheit so oft gescheitert sind.

Ist das Modell Portland auf Deutschland übertragbar? Braun ist noch in der Auswertungsphase, doch er nennt kommunale Engstirnigkeit und Behördenkämpfe als Hemmnisse: „Es fehlen die Visionen.“ Viele Politiker unterschätzten außerdem die Komplexität eines selbst organisierten Systems, wie es eine Stadt ist.

An umfassend ausgebildetem Städtebauer-Nachwuchs wird es künftig nicht fehlen. In dem von Braun konzipierten neuen Berliner Studiengang „International Research Master in Metropolitan Studies“ (siehe Kasten) werden die Forscher für die Stadt von morgen ausgebildet - die sich in Portland informieren. Tokio hat in Berlin schon angeklopft. Denn auch dort wächst Metropolis immer weiter, wie das japanische „National Institute of Population and Social Security Research“ prognostiziert. Im Jahr 2020 werden 28 Prozent der Gesamtbevölkerung in dieser einen Stadt leben.

Metropolitan Studies stadtforschung Der Geograph und Mathematiker Prof. Dr. Gerhard Braun ist Leiter des Arbeitsbereichs Theoretische, Empirische und Angewandte Stadtforschung (TEAS) am Geographischen Institut der Freien Universität Berlin. Hier erforscht man komplexe Strukturen und Prozesse im Lebens- und Wirtschaftsraum Stadt. Schwerpunkte der Arbeit liegen in der Stadt- und Wirtschaftsgeographie (Wohnungsmarktforschung, Suburbanisierung, Innovationsforschung, Standortlehre), politischen Geographie (Grenzraumforschung, New Regionalism) und Sozialgeografie.

Studiengang Zum Wintersemester 2005/2006 startete an der FU Berlin der interdisziplinär besetzte Studiengang „International Research Master in MetropolitanStudies“, in Zusammenarbeit mit dem University College London und der Universität von Amsterdam. Auf dem Studienplan stehen unter anderem „Stadtssysteme und Netzwerke“, „New EconomicGeography“, und „Arbeitsmarktorganisation im Globalisierungsprozess“.