

KEY-NOTE ZUM THEMA STADTQUARTIERE UND NAHMOBILITÄT

Andreas Feldtkeller, Tübingen

Es wird höchste Zeit, dass Städtebau und Regionalplanung in unserem Land neu ausgerichtet werden. Da ist es gut, wenn in der jetzigen Koalition Planung und Umwelt/ Ressourceneffizienz im selben Ministerium zusammengespant sind.

Viel zu lange schon gelten bei uns Planungsregeln (z.B. BauNVO), die exzessiven Verkehr generieren und die sozialen Aufgaben der Siedlungsstrukturen vergessen machen. Mit technischen Feinheiten wie dem Elektroauto und der digitalen Verkehrslenkung sind die Mängel ebenso wenig zu beheben wie mit reiner Stadtbauästhetik.

Viele alten Stadtkerne, aus denen wir einst lernen konnten, wie urbanes Zusammenleben funktioniert, sind längst zu Shoppingmeilen, Freizeitparks, Zonen für Verwaltungen und teures Wohnen verkommen.

Eine Mobilitätswende ist aussichtsreich, wenn sie als Teil einer Wende in Städtebau und regionaler Planung auftritt, bei der die zentralen sozialen und kulturellen Aufgaben der Stadt im Vordergrund stehen.

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist heute ein wohlfeiler Slogan in der Planungspolitik von Bund und Ländern, bei den Städten und Gemeinden und teilweise nun auch bei der Wirtschaft. Die ursprünglichen Inhalte sind vergessen. Sie müssen wieder neu ins Gedächtnis gerufen werden.

1993, Studie im Auftrag des Bundesbauministeriums „Zukunft Stadt 2000“.

„Ökologische wie auch ökonomische Überlegungen legen Städte der kurzen Wege, der vielfältigen Mischung in polyzentrischen Regionen nahe. Dazu sind neue Konzeptionen der Steuerung erforderlich. (...) Die Tendenzen zur räumlichen und sozialen Ausgrenzung großer Minderheiten nehmen zu. Dieses Auseinanderdriften zu vermindern, wird ein Leitthema der zukünftigen Stadtentwicklung sein müssen. (...) Hohe Dichte und Nutzungsmischung können dazu beitragen, Sicherheit und Kontrolle, Kontakt und Anregung zu schaffen und zu stärken.“

1996, Nationalbericht Deutschland zur Konferenz HABITAT II:

„Eine eher kleinräumige Nutzungsmischung auf Stadtteilebene kann die Voraussetzungen zur Schaffung von Urbanität, zur Förderung eines Quartierlebens, 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 Vermeidung und Reduzierung von Verkehr zielt.“

1999, Deutscher Städtetag:

„Zur Vermeidung sozialer Segregation wie auch zur Verringerung der Verkehrsprobleme sollte verstärkt auf eine Mischung der Funktionen Wohnen, Versorgen, Arbeiten und Freizeit gezielt werden. Für eine ‚Stadt der kurzen Wege‘ gibt es eine realistische Chance, wenn die freiwerdenden Flächen von Industriebrachen, Militärstandorten sowie Bahn- und Postanlagen hierzu benutzt werden.“

Diese Appelle liegen bis zu zwanzig Jahren zurück. Die heutige städtebauliche Routine stimmt mit den formulierten Anliegen nur in ganz seltenen Ausnahmefällen überein.

Zu-Fußgehen und Radfahren sind Formen der ressourcenschonenden Nahmobilität, die - in ganz unterschiedlicher Weise (!) - zum Zuge kommen, wo die Stadt der kurzen Wege entsprechend den anfangs formulierten Zielen in die Praxis umgesetzt wird. Wir beginnen dabei nicht bei Null: die in den zurückliegenden Jahrzehnten entstandenen zerstückelten Siedlungsstrukturen sind Ausgangspunkt für Veränderungen in gut ausgesuchten Teilbereichen. Erfolgversprechend sind dabei Maßnahmen, bei denen das Zusammenwirken ökonomischer, sozialer, verkehrlicher und ökologischer Aspekte in der Bevölkerung positiv wahrgenommen werden kann.

Das heißt, z.B. fürs Zu-Fußgehen: Wir müssen uns darum kümmern, dass an geeigneten Orten im Bestand in großer Zahl und überall im Lande neue ‚inklusive‘ Quartiere geschaffen werden. Hier müssen viele ganz unterschiedliche alltägliche Ziele (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit) in einer Reichweite von höchstens 20 Minuten Fußweg für Jeden erreichbar sein. Dabei kommt es sehr auf die Form an, wie die Bestandteile des entstehenden Nutzungsmix dem Erschließungssystem zugeordnet sind. Zu-Fußgehen ist in einer anregenden Umgebung nicht nur Fortbewegung, sondern auch Innehalten, sich Umschauen und Interaktion mit den Menschen auf der Straße - ein Handeln, bei dem sich die *Grammatik urbanen Zusammenlebens* entfaltet. Genau dadurch entsteht verbindend wirkender Öffentlicher Raum.

Das heißt weiter: Wir brauchen vielfältige Erfahrungen über das Entstehen solch neuer Quartiere und über die gesellschaftlichen Wirkungen, die von den angewandten Konzepten, Herangehensweisen, aber auch Zufälligkeiten ausgehen.

Und das heißt, z.B. fürs Radfahren: Radfahren bietet sich im Alltag dazu an, Wege zurückzulegen, die jeweils nicht länger sind als 6 Kilometer. Damit kann ein großer Teil des Verkehrs im Siedlungsmosaik aus den neuenutzungsgemischten Quartieren und den längst bestehenden spezialisierten Gebieten ressourcenschonend bewältigt werden. Dieser Art der Fortbewegung soll auch gesellschaftlich wahrnehmbar werden. Dazu reicht es nicht aus, dem übrigen Verkehrssystem irgendwelche minimalen Fahrstreifen abzuringen. Kolumbiens Hauptstadt Bogota hat aus seinem riesigen Straßensystem ein komplettes Netz für Fahrradstraßen herausgeschnitten und komfortabel hergerichtet. Auf die Erreichbarkeit vieler öffentlicher Grünflächen wurde dabei besonders geachtet. Entstanden ist eine Art *verlängerter Piazza*, ihr Gebrauch schafft ein immerwährendes gemeinschaftliches Erlebnis mit frappierenden Ergebnissen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Zurück zum Anfang. Wir brauchen einen längst überfälligen Nationalen Aktionsplan zum Umbau der Siedlungsstrukturen, hin zur ‚Stadt der kurzen Wege‘. Eine Mobilitätswende, die nicht im allgemeinen Gezerre untergehen soll, ist vermutlich am ehesten in einem solchen Rahmen erreichbar.