



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik

Memorandum



Fachwerkbindern und Geranientöpfen. Städtisch ist das Lebensgefühl der Zukunft.

Heute haben die Städte genügend Potenziale und Ideen, sich auf eine genuin urbane Weise zu reproduzieren und den Menschen dennoch zu gefallen. Die Politik sollte diesen Moment nicht verpassen, denn Urbanismus kann ein Erfolgsrezept für Reformen sein.



Nationale Stadtentwicklungspolitiken in europäischen Nachbarländern.

Mobilität.

Interview mit Pierre Laconte

Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Herausforderungen an Städte in Europa?

Zuallererst: der Weg, wie sich Städte im 21. Jahrhundert entwickeln müssen wird eine Umkehrung der Entwicklungen des 20. Jahrhunderts – Stadtfucht, Suburbanisierung – sein. Wir haben im 20. Jahrhundert die von Henry Ford in amerikanischen Städten geschickt eingeleiteten Strategien übernommen: Ausweitung der öffentlichen Strukturen für den motorisierten Individualverkehr, Reduzierung des öffentlichen Nahverkehrs und des Raumes für Fußgänger. En parenthèse: in den USA macht heute der öffentliche Nahverkehr gerade nur ein Prozent des gesamten motorisierten Verkehrs aus. Diese Großaufgabe der politischen Koordinierung aller raumbezogenen Handlungsfelder wird die zentrale Aufgabe zu Beginn des 21. Jahrhunderts sein. Dies bedeutet zum Beispiel – wie es die deutsche Regierung bereits eingeleitet hat – das Ende einer Subventionierung der Pendlerbeziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Dies bedeutet auch das Ende der Subventionierung billigen Wohnens außerhalb der Städte. Dies würde die räumliche Entwicklung wieder auf eine ökonomische Grundlage stellen – die Menschen sind in der Lage, dann realistische Entscheidungen zu treffen und in der Abwägung eher Standorte in den Städten zu suchen. Dies bedeutet wiederum für die Städte höhere Dichten, aber auch einen weitaus geringeren Energieverbrauch und geringere Infrastrukturkosten. Für Belgien gibt es eine Studie, nach der die Kosten der Suburbanisierung achtfach höher sind als eine integrierte Entwicklung innerhalb der Städte: Denken Sie nur an die Kosten der Erschließung, der Ver- und Entsorgung, der sozialen Infrastruktur für Schulen oder Krankenhäuser – die Kosten für all diese Infrastrukturen

vervielfachen sich, wenn man sie über das Land verstreut. Deshalb muss es die erste Herausforderung für eine Stadtentwicklungspolitik in Deutschland sein, diese Bewegungen umzukehren und eine wirksame Reurbanisierung in den Städten zu fördern. Innerhalb der Städte wird es immer mehr Raum für neue Entwicklungen geben. Nicht nur die überflüssigen Industrie- und Hafenaerale, die nicht mehr benötigten militärischen und Bahn-Flächen: auch die großflächigen Büroareale werden kurzfristig neu zu entwickeln sein:

- Für immer mehr Menschen wird der wichtigste Arbeitsplatz der Computer im Arbeitsbereich der Wohnung sein,
- statt der aufwendigen baulichen Installationen in alten Bürogebäuden wird die Steckdose alle notwendigen Verbindungen herstellen.

Die rückläufige Entwicklung im Bürobereich ist Realität bereits heute und eine Herausforderung in neuen Größenordnungen für morgen. Dafür wird es erweiterte Wohnbereiche geben müssen: für jeden Bewohner, auch für Kinder einen eigenen Raum für das Arbeiten und Lernen. Schließlich müssen Wohnbereiche mit ihren neuen Anforderungen an ein urbanes Umfeld gefördert werden. Sie werden innerstädtische Standorte suchen, die es ihnen – nicht zuletzt wegen der steigenden Energiepreise – ermöglichen, notwendige Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln – vor allem auch mit dem Fahrrad und zu Fuß – zurückzulegen. Mit der Energiepolitik, die nicht zuletzt dank deutscher Initiative auf europäischer Ebene neu verhandelt wurde, ist auch eine neue Wohnungspolitik zu verbinden. Leider ist die räumliche Planung – zum Beispiel die Flächennutzungsplanung – am wenigsten in der Lage, diese Entwicklung

allein zu beeinflussen. Hier müssen integrierte Ansätze verstärkt unternommen werden – mehr als ein „Weiter so“ müssen diese guten Ansätze in Deutschland verstärkt wirksam werden.

Welche Orientierungen gibt es für die Reurbanisierung unserer Städte? Gilt noch das Leitbild der Europäischen Stadt?

Dies ist nicht nur eine Frage an Städte in Deutschland, dies ist eine Frage an alle Städte in Europa. Das, was Deutschland bewegt, wird vervielfacht durch die Entwicklungen der Städte in den 27 weiteren Staaten der Europäischen Union. Das bedeutet auf europäischer Ebene die Lobby von Beton, Öl und Auto zu begrenzen. Alle drei sind im Brüsseler Umfeld besonders stark vertreten. Diese Auseinandersetzungen sind mit großer Sorgfalt und großem Nachdruck zu betreiben – diese Auseinandersetzungen sind erst in Ansätzen wirksam geworden. Das neue Weißbuch der Generaldirektion fordert die Entkopplung von Mobilität und Umweltbelastungen.

Welche Stadtentwicklungspolitiken in Europa können eine Orientierung für eine deutsche Stadtentwicklungspolitik vermitteln?

Nach meiner Einschätzung sind es die skandinavischen Länder, insbesondere Dänemark auf der einen Seite, die Schweiz – obwohl nicht Mitglied der EU – andererseits, die gute Stadtentwicklungspolitiken betreiben. Dazu gehört auch Österreich, das – wie Deutschland – die Transitkosten für den Gütertransport auf der Straße besteuert. Dänemark ist insofern interessant, als es das ökonomische Wachstum von der Steigerung der Mobilität entkoppelt. Tatsache ist, dass wegen der Subventionierung das Verkehrsvolumen sehr viel stärker steigt als die Entwicklung der gesamten Ökonomie. Damit erhält Mobilität eine eigenständige Entwicklung, während sie doch aus der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung ab geleitet sein sollte. Leider wird

3. Aktive Transport- und Infrastruktur

immer noch in der Öffentlichkeit – unterstützt durch Werbung und Medien – Mobilität als ein positives Element gesehen. Das muss auf europäischer und auf gesamtstaatlicher Ebene verändert werden.

Dann gibt es natürlich die Entwicklungen, die regional und lokal zu beeinflussen sind. Dazu gibt es in Europa zahlreiche gute Beispiele. Eines ist sicherlich die Stadt Zürich, die mit einer klugen, integrierten Politik erreicht, den Prozess der Reurbanisierung zu gestalten. Der Zufluss von Autos wird hier nicht – wie in London – über eine Straßengebühr begrenzt, sondern über die Parkgebühren; für das Einkaufen kann man zeitlich begrenzte, kostenfreie oder billige Parkplätze in der Stadt nutzen, die in längeren Belegungszeiten für Pendler allerdings sehr teuer werden. Sie sind damit gehalten, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Das hat eine ganze Menge an Einfluss auf die Entwicklung in der Stadt: die Menschen ziehen wieder in die Stadt zurück, die Stadt wird belebt, urbane Lebensverhältnisse werden wieder mehr geschätzt, die Belastungen durch das Auto sind geringer, unter dem Strich die finanzielle Bilanz für die Stadt positiv.

Ein positives Beispiel ist auch die Stadt Kopenhagen. Hier hat sich der „Fingerplan“ mit einer konzentrierten Entwicklung an den Radialen und Freiraum zwischen den Radialen durchaus bewährt. Mit einer großen Konsequenz wird eine Verdichtung an den Haltestellen der Metro-Linien an den Radialen unterstützt. Damit können die grünen Landschaftsräume bis tief in die Stadt erhalten bleiben. Auf der anderen Seite können die Nahverbindungen mit der Metro ausgeweitet werden auf den Flughafen und sogar – grenzüberschreitend – bis nach Malmö: Malmö ist damit nur zwanzig Minuten vom Flughafen entfernt, ebenso wie die Stadt Kopenhagen. Die Verkehrspolitik insgesamt hat zu einer deutlichen Reduzierung der Umweltbelastungen geführt.

