

Das Parlament

Berlin, Montag 21. August 2017

www.das-parlament.de

67. Jahrgang | Nr. 34-36 | Preis 1 € | A 5544

KOPF DER WOCHE

Spannende Zeit in Hannover

Bernd Busemann Wenig geruhsame Sommerwochen hat Niedersachsens Landtagspräsident Bernd Busemann (CDU). Er steht mitten im Geschehen um die Parlamentsauflösung. Nach dem Wechsel der Grünen-Abgeordneten Elke Twisten zur CDU und damit dem Verlust der rot-grünen Regierungsmehrheit von nur einer Stimme hatten sich die Landtagsparteien auf vorzeitige Neuwahlen am 15. Oktober, drei Wochen nach der Bundestagswahl, geeinigt. Eigentlich sollte erst im Januar 2018 gewählt werden. An diesem Montag leitet Busemann die wichtige Landtagsitzung in Hannover, in der er das Ergebnis der Abstimmung über die Auflösung verkündet. Der meinungsstarke Emsländer und Ex-Landesminister freut sich, dass der neue Landtag seine konstituierende Sitzung Mitte November wieder im alten, seit 2014 umgebauten Plenarsaal abhalten kann. kru

ZAHLE DER WOCHE

17

Landtage in der Bundesrepublik Deutschland wurden seit 1949 vorzeitig aufgelöst, mit der Auflösung des niedersächsischen Parlaments sind es 18. Die meisten vorgezogenen Wahlen (fünf) gab es in Hamburg, dann folgen (West-)Berlin mit vier, Schleswig-Holstein (drei), Hessen (zwei) sowie Nordrhein-Westfalen, Saarland und Niedersachsen mit je einer vorgezogenen Wahl.

ZITAT DER WOCHE

»Wer das Sagen hat, dürfen nur die Wähler entscheiden.«

Stephan Weil (SPD), niedersächsischer Ministerpräsident, nach dem Verlust der rot-grünen Regierungsmehrheit durch den Wechsel einer Grünen-Abgeordneten zur CDU

IN DIESER WOCHE

THEMA
Interview Der Stadterperte und Abgeordnete Peter Stein (CDU) im Gespräch Seite 2

Suhl Eine thüringische Kommune managt ihr jahrelanges Schrumpfen Seite 4

Umwelt Wie sich Urbanität und Natur heutzutage verbinden lassen Seite 5

Duisburg-Marxloh Ein verwahrlostes Viertel geht gegen seinen Ruf an Seite 10

Online-Handel Der Boom sorgt für neue Logistik-Probleme in den Städten Seite 12

MIT DER BEILAGE



Das Parlament
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
60268 Frankfurt am Main



Das Versprechen der Stadt

METROPOLEN Der urbane Raum bietet Freiheit, schützt und provoziert zugleich

If I can make it there, I'll make it everywhere", singt Frank Sinatra in seinem Klassiker „New York, New York“. Es ist das in wenige Worte gefasste Versprechen New Yorks: Ab in die Weltstadt, lass die Provinz hinter dir und starte durch! Wie wohl keine andere neben ihr verkörpert „The Big Apple“ die symbolische Aufladung, die Faszination, die von jenen Orten ausgeht, die sich zuvorderst dadurch auszeichnen, dass relativ viele Menschen auf relativ kleinem Raum neben-, unter- und übereinander leben. Städte sind für manche Plätze der Freiheit, Sehnsuchtsorte und Refugium, Hassobjekte für andere; Städte sind Teil des politischen Kulturkampfes und Städte sind – Stichwort: Urbanisierung – die Zukunft der Menschheit.

Ob New York, Paris, Rom oder Berlin – das urbane Versprechen von Freiheit und Aufregung lockt und reizt. Viel wurde über Städte gesagt, geschrieben und gesungen und meist sind es die Metropolen, die im Fokus stehen. Auch Georg Simmel, Soziologe der ersten Stunde, trennte Anfang des 20. Jahrhunderts schon klar zwischen Großstädtern und den übrigen Stadtern. Das, was die Städte so reizvoll macht, hat für Simmel seinen Ursprung in Charakterzügen der Großstadtbewohner, die so gar nicht in das positive Selbstbild urbaner Hipster passen: Sehr blasierter sei der Großstadtmensch, kennt schon alles, bevor es überhaupt passiert ist. Reserviert und gleichgültig bis ablehnend sei der Bewohner der Metropole, zeige wenig Interesse an seiner Umwelt, wisse kaum den Namen des Nachbarn, der auch mal Monate oder gar Jahre unentdeckt und vor allem tot nebenan herumliegen kann. Eigentlich ist der großstädtische Mensch kein Sympathieträger. Wäre da nicht ein bisschen mehr dörfliche Gemeinschaft und soziales Miteinander wünschenswert?

Nicht wirklich, würde Simmel darauf vermutlich entgegenen. Die Indifferenz, die Blasiertheit sind sowohl Folge als auch Schutz gegen die Zumutungen der Großstadt. Das Gemüt des Menschen wäre schlicht überfordert, setzte es sich all die Eindrücke ohne Abgrenzung aus. Das Unsympathische am Großstädter wird damit aber auch zum Garant einer relativen Freiheit: Wem quasi notwendigerweise vieles egal sein muss, dem muss dann halt auch egal sein, ob die Nachbarin Start-Up-Gründerin, lesbisch, Goth und/oder Zeugin Jehovas ist. Die soziale Kontrolle des Dorfes, wo jeder jeden zu kennen scheint, entfällt. Der Soziologe Armin Nassehi sieht in diesem „Privileg der Fremdheit“ einer der wesentlichen Voraussetzungen für wirkliches urbanes Leben, wie er jüngst im „Kursbuch“ darlegte, frei nach dem Motto: Ich lass Dich in Ruhe, Du lässt mich in Ruhe. Die Kehrseite dieser Freiheit von zu viel Sozialität ist die Einsamkeit, das hatte auch Simmel schon gesehen. Abhilfe schafft da gegebenenfalls die Eckkneipe, die innerstädtische Schrebergartenkolonie, die Nachbarschafts-App oder man tindert sich ein Date herbei.

Schutzraum Stadt Die urbanen Zentren sind bunt, Hort der Pluralität: Stadt ist beispielsweise Refugium für Zugewanderte: Ganze Stadtviertel, seien es nun „China Town“ in San Francisco oder „Little Italy“ in New York oder Kreuzberg in Berlin, werden durch Migranten geprägt. In der Fremde finden Fremde dort Vertrautes. Die moderne Vorstellung der multikulturellen Gesellschaft ist im Grunde eine urbane Idee. Kritiker sehen hier allerdings eher Parallelgesellschaften wachsen. Die große Stadt ist auch Schutzraum: In der auf Indifferenz bauenden Anonymität können des Tags, aber vor allem des Nachts, Subkulturen und Lebensstile blühen. Robert Beachy zeichnet in seinem lezenswerten Buch „Das andere Berlin“



Immer höher, dominierender, anonymer: Weltweit entstehen neue Skylines mit großstädtischen Wolkenkratzern – neue Lebensstile begriffen. © picture-alliance/dieKLEINERT.de/Ferdinand Wedler

nach, wie in Berlin zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts und dem Ende der Weimarer Republik zu einem frühen Zentrum der Homosexuellen-Bewegung wurde. Klar ist aber auch: Diese Freiheit in der Stadt ist prekär; manches Verhalten wird zwar im Verborgenen hingenommen, aber bei zu viel Sichtbarkeit endet die Indifferenz. Schwule mussten lange nicht nur mit Übergriffen durch Mitbürger, sondern auch mit Schikane und Verfolgung durch Polizei und Justiz rechnen. In Hamburg – unter Innensenator Helmut Schmidt (SPD) – gingen in den 1960ern Polizisten

Die Großstadt produziert ihre politischen Subjekte und wird von ihnen geprägt.

an öffentlichen Toiletten zu überwachen. Die Voyeure im Staatsdienst sollten so Schwule auf frischer „Tat“ ertappen. Nicht anders in New York: Wiederholte Übergriffe durch vermeintliche Ordnungshüter auf Szenekneipen führten 1969 zu den sogenannten „Stonewall Riots“. Einen Meilenstein der Schwulen- und Lesbenbewegung, dem heute jährlich in den Städten der (westlichen) Welt am Christopher-Street-Day gedacht wird.



Swing-Tanz unter freiem Himmel in Berlin direkt an der Spree: Auch das Nachtleben der Metropolen gibt sich ungezwungen und vielfältig. © dpa

besetzte Häuser samt vermeintlich autonomer Bewohner entfallen ihre politisch-kulturelle Sprengkraft eigentlich auch nur dort, wo (Frei-)Raum knapp ist und es eine pikante Staatsmacht und klagende Eigentümer gibt.

Des einen Paradies ist des anderen Inferno. Die Überhöhung der Stadt hat ebenso wie der kulturpessimistische Anti-Urbanismus eine lange Tradition. Für den Geschichtsphilosophen Oswald Spengler ist es dort, wo eine Kultur eine Weltstadt hervorbringt, an der Zeit, die Koffer zu packen, denn der Untergang ist nahe. Spenglers abgehobener Weltstädter, der „intellektuelle Nomade“, sieht dann auch alles andere, selbst Großstädte, als Provinz an, ist enturzelt und entfremdet vom Boden seiner Kultur. Überhaupt hat die schon bei Spengler sehr prägnante Erzählung vom Gegensatz zwischen der vermeintlich kosmopolitisch-liberalen beziehungsweise abgehoben-wurzelloser Großstadt und dem angeblich rückständig-reaktionären beziehungsweise bodenständig-wertebewusstem Hinterland in den vergangenen Monaten kräftig Rückenwind bekommen. Brexit in Großbritannien, der Erfolg der PiS-Partei in Polen oder die große Zustimmung für die Rechtspopulisten Le Pen in Frankreich lassen sich auch als Konflikte zwischen Stadt und Land lesen, als Aufstand der populistisch mobilisierten, nicht-urbanen, sich abgehängt fühlenden Menschen. Virulent ist dieser Konflikt auch

in den USA. Die Republikaner verstehen sich inzwischen als Partei des „echten“, vor allem ländlichen Amerikas: Dort, wo die anständigen (weißen) Patrioten wohnen, die sich nicht weiter von den globalistischen, urbanen Eliten ihr Leben madig reden lassen wollen. Sarah Palin war in ihrem anti-urbanen, anti-intellektuellen und anti-elitären Habitus einst das Gesicht dieser Bewegung. Dass mit Donald Trump nun ausgerechnet die größtmögliche Karikatur eines Stadtmenschen für diese Partei ins Weiße Haus gezogen ist, entbehrt nicht einer gewissen Ironie; zumal im Vorwahlkampf der Republikaner der Senator Ted Cruz aus Texas Trump vorwarf, vermeintlich liberale „New Yorker Werte“ zu vertreten.

Die Überhöhung der Stadt hat ebenso wie der Anti-Urbanismus eine lange Tradition.

Abseits des Großen Stadt ist aber nicht nur Großstadt: 77 Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern gibt es in Deutschland, dazu kommen 600 Mittelstädte (ab 20.000 Einwohner) und mehr als 2.000 Kleinstädte (ab 5.000).

Es sind meist Städte, über die keine großen Lieder gesungen werden, die aber politisch nicht weniger bedeutsam sind. Städte, in denen eher Pendler als Fleaneure wohnen. In vielen dieser Städte sind es Kommunalpolitiker, die nach Feierabend und am Wochenende darüber sinnieren, wo sie neue Baugebiete ausweisen, wie sie die Innenstadt attraktiv genug halten, was im Nahverkehr getan werden kann und wie es um Schulen und Kitas steht. Manche Stadt kann dabei aus dem Vollen schöpfen, wenn nicht sexy, dann immerhin reich dank sprudelnder Steuereinnahmen; andere Kommunen kämpfen mit Abwanderung, einer darbenenden Wirtschaft und schwieriger sozialer Zusammensetzung.

Im Vergleich zu den Herausforderungen des weltweiten Zugs in die Städte wirken deutsche Stadtentwicklungsprobleme allerdings fast wie Luxusdebatten. Insbesondere in Asien und Afrika, so die Prognosen, werden die Städte wachsen und wachsen. Ob Politik, Stadtplanung und Stadtentwicklung diese Herausforderungen meistern werden, ist unklar. Klar ist: Stadt bleibt spannend. Sören Christian Reimer

EDITORIAL

Allerlei Sehnsucht

VON KRISTINA PEZZEI

„Ja, das möchte: Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße; mit schöner Aussicht, ländlich-mondän, vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehen – aber abends zum Kino hast du nicht weit.“ Auch wenn die Zeilen aus Kurt Tucholskys Gedicht „Ideal“ neun Jahrzehnte alt sind, passen sie treffsicher auch zu Diskussionen über die Stadt von heute: In Städten treffen sich Sehnsüchte genauso wie enttäuschte Hoffnungen, werden Ideen ausgetüftelt und ihr Abgesang besiegelt, entstehen Schmutz und Lärm genauso wie Konzepte zu ihrer Milderung, hier drängeln sich Menschen, nur um dann lautstark nach ihrer Ruhe zu schreien. Städte sind Schmarotzer und Versorger zugleich, in Städten spiegelt sich das Unmögliche unserer Gesellschaft wider, und zugleich wird deutlich, was alles möglich werden kann. Nur eins sind Städte nie und nimmer: gleich.

Natürlich sind weltweit vergleichbare Trends zu beobachten – Urbanisierung und die damit verbundene Landflucht etwa, Industrialisierung und Deindustrialisierung. Mit den Herausforderungen, die sich daraus ergeben, gehen Staaten, Verwaltungen und Gesellschaften allerdings ganz unterschiedlich um. Manche Metropole etwa setzt auf eine konsequente Fahrradinfrastruktur, um die Umweltbelastungen abzufedern, manche auf breitere Autostraßen, andere kapitalisieren. Auch in Deutschland verfolgen Städte verschiedene Ansätze, um für Wohnraum zu sorgen, Wege zwischen Wohnung, Arbeit und Freizeit abzukürzen, die Stadtgesellschaft zu fördern oder die Belange von Unternehmen zu berücksichtigen. Die Digitalisierung hat Diskussionen und Prozessen dabei einen gehörigen Schub verliehen: Längst geht es nicht mehr nur um das Ergebnis, sondern um die Frage, wer mitbestimmen darf. Welche Interessen setzen sich durch, und überhaupt: Wer definiert das Ergebnis? Debatten darüber werden womöglich auch deswegen so hitzig und erbittert geführt, weil jedem Problem eine persönliche Note innewohnt. Letztlich geht es, egal in welcher Stoßrichtung, um die Frage: Wie wollen wir leben? Eine allgemeingültige Antwort darauf können wir nicht liefern, einzig abermals auf Tucholsky verweisen. Sein Gedicht endet mit den Zeilen: „Wir möchten so viel: Haben. Sein. Und gelten. Daß einer alles hat: das ist selten.“

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



GASTKOMMENTARE

MEHR GEMEINNÜTZIGER WOHNUNGSBAU?

Dringend notwendig

PRO



Martin Reeh, »tageszeitung«

Nach dem Skandal um die Neue Heimat in den 1980er Jahren war mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau in Deutschland Schluss. Die gewerkschaftseigene Gesellschaft hatte bei krummen Geschäften ihre Mieter betrogen. Damals hochgezogene Großsiedlungen wie Osterholz-Tenever in Bremen gelten heute als Negativbeispiele, wie man nicht bauen soll. Dennoch gibt es gute Gründe für eine Neuauflage des gemeinnützigen Wohnungsbaus: Kommunale Wohnungsunternehmen können die Nachfrage nach preiswertem Wohnraum nicht befriedigen, weil die Städte unterfinanziert sind. Private Wohnungsunternehmen wollen sie nicht befriedigen, sondern setzen vor allem auf eine solvente Klientel, die Eigentumswohnungen kauft. Der soziale Wohnungsbau scheitert an den Tücken der Föderalismusreform von 2006. Der Bund überweist seitdem Geld für sozialen Wohnungsbau, hat auf die Verwendung der Mittel aber keinen Einfluss. Deshalb ist eine Neuauflage des gemeinnützigen Wohnungsbaus dringend nötig. Mit Steuererleichterungen für Genossenschaften und kommunale Wohnungsunternehmen, die Bauen billiger machen. Und einer besseren Kontrolle der Begünstigten durch öffentliche Gremien und Mieterbeiräte. Noch aber scheinen private Wohnungsunternehmen die Lage schneller als die Politik zu begreifen. »Berlin hat den heißesten Immobilienmarkt in Europa«, wirbt eine Immobilienfirma der Stadt um Anleger. Ähnliches gilt für Hamburg, Frankfurt, Köln, München. Solange die Mieten schneller als die Einkommen steigen, haben Großstädter wenig von Mindestlohn und guter Konjunktur. Warum die Bundesregierung nicht schon in dieser Wahlperiode den Wohnungsbau mittels einer neuen Gemeinnützigkeit angeschoben hat, bleibt ein Rätsel.

Leicht ein Irrweg

CONTRA



Henrike Roßbach, »Frankfurter Allgemeine Zeitung«

Spaß macht es derzeit nicht, in den Städten und Metropolregionen eine Wohnung zu suchen. Die Mieten und Immobilienpreise sind rasant gestiegen, selbst Doppelverdiener mit Durchschnittsgehältern können sich viele Viertel in Berlin, Frankfurt, München oder Hamburg nicht mehr leisten. Noch härter trifft es Geringverdiener. Viele sehen in mehr Sozialwohnungen den Königsweg. Doch die Erfahrungen mit sozialem Wohnungsbau sind mittelpfänglich. Wenn der Staat großformatig baut, kann das grandios schief und an der Nachfrage vorbei gehen. Brennpunktquartiere bezeugen solche Irrwege. Besser als der staatliche Betonmischer wäre es zum einen, das Bauen wieder günstiger zu machen: Durch die konsequente Vergabe öffentlicher Grundstücke nach Konzept statt zum Höchstpreis. Durch die Senkung der Grunderwerbsteuer. Durch steuerliche Anreize für den Mietwohnungsbau, weniger kostentreibende Vorschriften zu Energie, Stellplätzen oder Aufzügen und durch innovative Eigentümerkonzepte. Auch durch weniger Bürokratie – Stichwort: 16 Landesbauordnungen. Modulares Bauen, Typengenehmigungen, Verdichten und Aufstocken, Sozialquoten für Bauentwickler und befristete Baugenehmigungen, damit Investoren Grundstücke nicht liegen lassen, in der Hoffnung auf weiter steigende Preise – all das wird nicht konsequent genug genutzt. Zum anderen ist es generell effizienter, die Wohnungssuchenden zu fördern statt die Wohnungen: Wer seine Wohnkosten nicht selbst bestreiten kann, muss regelmäßig angepasstes Wohngeld bekommen. Und denen mit guten Jobs, aber hohen Lebenshaltungskosten, muss der Stadt schlicht mehr lassen von ihrem Geld. Dann könnten sie Eigenkapital ansparen.

Mehr zum Thema der Woche auf den Seiten 1 bis 13. Kontakt: gastautor.das-parlament@bundestag.de

Herr Stein, weltweit ziehen immer mehr Menschen in Städte. Ist dieser Trend wünschenswert oder sollte man versuchen, ihn zu bremsen?

Wir können den Urbanisierungstrend nicht aufhalten. Dazu ist er viel zu dynamisch, zumindest in Afrika und Asien. Aber wir müssen die Verstädterung steuern. Sonst werden wir viele Probleme haben, deren Dimensionen derzeit noch nicht abschätzbar sind.

Wie kann die Politik diese Verstädterung steuern?

Sie sollten staatliche Aufgaben dezentralisieren und dadurch die Klein- und Mittelstädte stärken. Diese Städte können eine zentrale Rolle für die ländliche Entwicklung übernehmen: als Marktplatz, als Angebotsplatz für höhere Bildung, für die Gesundheitsversorgung und die Daseinsvorsorge. Denn Verstädterung heißt ja nicht, dass sich die ländlichen Räume entleeren. Auf dem Land werden wahrscheinlich genauso viele Menschen wohnen wie bisher, nur das Bevölkerungswachstum verlagert sich mehr und mehr in die Städte.

Wie wirkt sich Verstädterung auf diese »Zurückgelassenen« im ländlichen Raum aus?

Wir dürfen sie nicht zurücklassen. Deswegen müssen die kleinen und mittleren Städte eine zentrale Rolle für ländliche Regionen übernehmen. Ich gebe ein Beispiel aus Afrika: Die Leute auf dem Land produzieren Lebensmittel. Damit der lokale Handel funktioniert, müssen Transportrouten, Kühlketten und Marktplätze existieren. Das funktioniert aber nicht, wenn es in einem großen Land wie Nigeria nur noch eine Stadt gibt. Die Urbanisierung darf sich nicht allein auf die Megametropolen konzentrieren.

Welche Probleme bringt die unkontrollierte Verstädterung?

Große Herausforderungen gibt es in Afrika, wo momentan eine Bevölkerungsexplosion stattfindet. Die Menschen ziehen in die Städte, weil sie sich dort einen Rest an Perspektive erhoffen. Die Infrastruktur der Städte ist aber nicht leistungsfähig genug, um so viele Menschen zu versorgen. Hinzu kommen Sicherheitsprobleme. Ägypten beispielsweise baut deswegen eine neue Hauptstadt. Anders sieht es in Südamerika aus. Dort sind viele Gesellschaften stark urbanisiert, in einigen Ländern leben 80 Prozent der Bevölkerung in Städten. Die Regierungen haben es geschafft, die wachsenden Städte gut zu organisieren. Natürlich spielt es auch eine Rolle, dass in Amerika das Bevölkerungswachstum gebremst wurde.

Wachsende Städte bedeuten einen hohen Ressourcenverbrauch. Wie muss sich Stadtplanung verändern, um die globalen Klimaziele nicht zu gefährden?

Wir stoßen allein dann an die CO₂-Grenze des Pariser Klimaabkommens, wenn wir in den Städten weiterhin alles mit Beton und Asphalt bauen. Die Frage der Baustoffe ist sehr wichtig. Wir müssen schauen, wo wir traditionelle Baustoffe wie Holz einsetzen können. Dabei kommen wieder die Klein- und Mittelstädte ins Spiel. Denn in den Megacities läuft es eher auf Beton hinaus. In der Energieversorgung steckt auch viel Potenzial, vor allem in Afrika. Dort sollte stärker auf Solarenergie und den Energieträger Wasserstoff gesetzt werden. Die Stadtregionen, in denen Wissenschaft und Forschung angesiedelt sind, können diese positive Entwicklung selbst anstoßen.

Hat die deutsche Entwicklungszusammenarbeit Urbanisierung genug im Blick?

Inzwischen ja. Als ich meine Arbeit im Entwicklungsausschuss begann, gab es keine

»20 Jahre im Voraus planen«

URBANISIERUNG Der CDU-Politiker und Stadtplaner Peter Stein spricht sich dafür aus, kleine und mittelgroße Städte zu stärken



© Peter Stein

Berichterstattung zum Thema Urbanisierung. Ich habe das angeregt. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit sowie die Durchführungsorganisationen GIZ und KfW haben schon früher zu diesem Thema gearbeitet, etwa in den Bereichen Bauen und Energie. Es fehlte aber ein ganzheitlicher Ansatz.

2016 fand das dritte Gipfeltreffen des Wohn- und Siedlungsprogramms der Vereinten Nationen, UN-Habitat, statt. Wie bewerten Sie die Ergebnisse?

Von einigen Beiträgen war ich inhaltlich ermutigt, weil sie keine Weiterentwicklung im Vergleich zum vergangenen Gipfeltreffen zeigten. Europäische Beiträge für die Smart City dürfen sich nicht auf Dachbegrünungen und weniger Parkplätze beschränken. Denn in 20 Jahren rede ich über autonomes Fahren und neue Mobilitätsformen. Das hat nur der deutsche Beitrag »Mobilitätsinitiative« aufgegriffen. Der zeitliche Abstand zwischen den Habitatt-Konferenzen ist außerdem zu groß. Die Treffen finden alle 20 Jahre statt. In diesem

Zeitraum passiert so viel, gerade in Städten. Bei der Konferenz 1996 gab es noch keine Energiewende, kein Smartphone und keine Digitalisierung.

Was bedeuten neue Mobilitätsformen für die Stadtplanung?

Unsere Mobilität verändert sich stark. Wer heutzutage Städte plant, muss über Ladeinfrastrukturen für Elektroautos nachdenken und autonomes Fahren in den Stadtraum einbeziehen. Denn Stadtplanung bedeutet immer, 20 Jahre vorauszu denken.

Sind Erfahrungen aus Deutschland und Europa auf andere Kontinente übertragbar?

Sicherlich nicht eins zu eins, aber unsere Expertise ist exportierbar. Für die Stadtplanung und -entwicklung gibt es weltweit funktionierende Standards. Weil Stadtplaner überall die gleiche Sprache sprechen, kann ich einen russischen Entwicklungsplan genauso lesen wie einen deutschen oder kanadischen. Und anschließend kann ich mit Planern vor Ort und betroffenen Bürgern darüber diskutieren.

Wo liegen die Schwierigkeiten, wenn man Lösungen übertragen möchte?

Große Probleme gibt es, wenn es um Kataster und Vermessung geht. Es gibt oft keine Grundbücher, Bodenrechte sind nicht geklärt. Das birgt ein hohes Konfliktpotenzial. Im nigerianischen Lagos sind mittlerweile 80 Prozent der Siedlungen informell. Wenn die Stadtregierung dort einmal ein Krankenhaus oder eine U-Bahn bauen möchte, muss sie die Bewohner enteignen. Das ist ohne Kataster schwierig. Das Gleiche passiert auch im ländlichen Raum, wo Landgrabbing ein großes Problem ist. Wie kann es sein, dass den eigentlichen Nutzern das Land unter den Füßen weggezogen und es verschleudert wird, weil Bodenrechte nicht verbrieft sind?

Wie könnten diese Konflikte entschärft werden?

Wir brauchen eigentlich Planer, Ingenieure und Vermessungstechniker mit Blauhelm. Die Vereinten Nationen müssten sehr aufmerksam auf diese Konflikte schauen.

Wo sehen Sie als Stadtplaner die Herausforderungen für deutsche Städte?

Das ist einmal die Digitalisierung, die in einer Geschwindigkeit voranschreitet, wie wir sie von Entwicklungen der Vergangenheit nicht kennen. Neben der Mobilität ändern sich vor allem die Wohnbedürfnisse. Altersarmut spielt dabei eine große Rolle. Wir sollten Wohneigentum stärken, um im Alter das Wegbrechen von Wirtschaftlichkeit zu verhindern. Das funktioniert in Frankreich und Spanien, wo die Eigentumsquote bei mehr als 80 Prozent liegt. Ich sage es mal ein bisschen überspitzt: Wer sein ganzes Leben lang zur Miete wohnt, dient dem Vermögensaufbau des Vermieters und nicht dem eigenen. Dieses Problem müssen wir schärfer in den Blick nehmen.

Das Gespräch führten Eva Bräth und Sören Christian Reimer. ||

Peter Stein (CDU) war viele Jahre Stadtplaner der Stadt Rostock und ist seit 2013 Mitglied des Deutschen Bundestages. Im Ausschuss für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung ist der 49-Jährige Berichterstatter für das Thema Urbanisierung. Außerdem gehört er dem Wirtschaftsausschuss an.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



PARLAMENTARISCHES PROFIL

Die Aktivistin: Caren Lay

Caren Lay hat schon immer die soziale Frage umgetrieben, auch beim Thema Stadt. Steigende Mieten, Verdrängung alteingesessener Bewohner und dubiose Investoren – das ärgert sie in Dresden und Berlin seit Jahren. »Bezahlbares Wohnen ist eine der zentralen Fragen unserer Zeit«, sagt die Sprecherin für Miet-, Bau- und Wohnungspolitik der Linksfraktion. Ihr Schreckensszenario: »Stadtzentren, die für Touristen und Geschäftsleute reserviert sind, während Busfahrer und Krankenschwester wegziehen müssen.« Schon früh empört sich Lay über soziale Ungerechtigkeit. Im Rheinland wächst sie in einer Arbeiterfamilie auf. Als Erste der Familie besucht sie das Gymnasium. »Als Kind aus einfachen Verhältnissen hatte ich es dort nicht leicht«, sagt sie. Das sei ein wichtiger Auslöser für ihr politisches Interesse gewesen. Als Jugendliche wird sie Ende der 1980er Jahre politisch aktiv. »Die Friedensbewegung, die Umweltbewegung, die Frauenbewegung, da liegen die Wurzeln meines politischen Engagements.« Von einer Parteimitgliedschaft ist sie damals weit entfernt. »Ich habe Parteien- und Parlamentspolitik abgelehnt«, erzählt Lay. Die Verbindung zur Linkspartei, damals noch die PDS, entsteht nach dem Studium der Soziologie und Politik. Zunächst wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Freien Universität Berlin, wird sie 2000 Referentin der PDS im sächsischen Landtag. Im parlamentarischen Betrieb denkt sie darüber nach, selbst parteipolitisch aktiv zu werden. Erst einmal wechselt Lay im Jahr 2003 jedoch ins grün geführte Verbraucherschutzministerium nach

© DfB/Anja Metke

»Der Soziale Wohnungsbau muss eine Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe werden.«

den Sozialen Wohnungsbau fließen, fordert sie. »Das wäre gut investiertes Geld.« Menschen mit geringem Einkommen, aber auch die Mittelschicht würden profitieren. Mit Quoten für Sozialwohnungen gebe es in Neubauten zugleich eine soziale Durchmischung. Lay befürchtet aber, dass die notwendigen Gelder ausbleiben. »Wenn der Bund ab 2020 gar nicht mehr investieren könnte, wäre das fatal. Der Soziale Wohnungsbau muss

Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe werden«, fordert sie. Die Zahlen sprächen für sich: Auf 1,5 Millionen habe sich der Bestand an Sozialwohnungen seit 1990 halbiert. Das gehe auch anders, betont Lay. »Wien allein gibt halb so viel für den sozialen Wohnungsbau aus wie die ganze Bundesrepublik.« Damit Wohnraum bezahlbar bleibe, müsse der Gesetzgeber zudem die Mietpreisbremse nachbessern und Mieter besser vor Kündigungen und ungewollten Modernisierungen schützen. »Das sind Instrumente gegen Wucherei«, argumentiert Lay. Vermieter, die sich fair verhalten, hätten nichts zu befürchten. Aber nicht nur Mietexplosion und wachsende Metropolen sind Lays Thema. Auch mit Landflucht und schrumpfenden Städten befasst sie sich. »Es ist an der Zeit, diesen Prozess zu stoppen und ländliche Regionen wieder attraktiv zu machen«, sagt die stellvertretende Fraktionsvorsitzende. »Durch Nahverkehr in der Fläche, wohnungsnaher Schulen und eine andere Lohnpolitik.« Wenn Pendeln einfacher wäre, würden viele in der Kleinstadt bleiben, meint sie. Lay selbst pendelt gern zwischen Bundestag und ihrem ost-sächsischen Wahlkreis. »So kann ich die Vorteile von Großstadt und Kleinstadt vereinbaren.« Früher habe es sie eher in die Großstadt gezogen, sagt die 45-Jährige, heute genieße sie es, nah an der Natur zu sein und die Dinge auch mal entspannter anzugehen. Gibt es eine Stadt, die sie besonders gern besucht? »Ich war vor kurzem im Urlaub in Neapel. Bestimmt nicht zum letzten Mal.«

Eva Bräth ||

DasParlament

Herausgeber Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Mit der ständigen Beilage
Aus Politik und Zeitgeschichte
ISSN 0479-611 X
(verantwortlich: Bundeszentrale für politische Bildung)

Anschrift der Redaktion
(außer Beilage)
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon (0 30) 2 27-3 05 15
Telefax (0 30) 2 27-3 65 24
Internet:
<http://www.das-parlament.de>
E-Mail:
redaktion.das-parlament@bundestag.de

Chefredakteur
Jörg Biallas (jbi)

Verantwortliche Redakteure
Claudia Heine (che)
Alexander Heinrich (ah), stellv. Cvd
Claas Peter Kosfeld (pk)
Hans Krump (kru), Cvd
Hans-Jürgen Leersch (hle)
Johanna Metz (joh)
Kristina Pezei (pez)
Sören Christian Reimer (scr)
Helmut Stoltenberg (sto)
Alexander Weinlein (aw)

Fotos
Stephan Roters

Redaktionsschluss
18. August 2017

Druck und Layout
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Kurhessenstraße 4–6
64546 Mörfelden-Walldorf

Leserservice/Abonnement
Frankfurter Societäts-Medien GmbH
c/o InTime Media Services GmbH
Postfach 1363
82034 Ditzingen
Telefon (0 89) 8 58 53-8 32
Telefax (0 89) 8 58 53-6 28 32
E-Mail: fs-medien@intime-media-services.de

Anzeigenverkauf,
Anzeigenverwaltung,
Disposition
Frankfurter Societäts-Medien GmbH
c/o InTime Media Services GmbH
Postfach 1363
82034 Ditzingen
Telefon (0 89) 8 58 53-8 32
Telefax (0 89) 8 58 53-6 28 32
E-Mail: fs-medien-anzeigen@intime-media-services.de

Abonnement
Jahresabonnement 25,80 €; für Schüler, Studenten und Auszubildende (Nachweis erforderlich) 13,80 € (im Ausland zuzüglich Versandkosten)
Alle Preise inkl. 7% MwSt.
Kündigung jeweils drei Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums.
Ein kostenloses Probeabonnement für vier Ausgaben kann bei unserer Vertriebsabteilung angefordert werden.

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangte Einsendungen wird keine Haftung übernommen. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.
Für Urheberrechtszwecke können Kopien in Klassenstärke angefertigt werden.

„Das Parlament“ ist Mitglied der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V. (IVW)
Für die Herstellung der Wochenzeitung „Das Parlament“ wird ausschließlich Recycling-Papier verwendet.



Die Hufeisensiedlung von Bruno Taut aus den 1920er Jahren in Berlin-Neukölln gehört seit 2008 zum Unesco-Weltkulturerbe.

© picture-alliance/ZB/eurorluftbild.de

Die Utopie der idealen Stadt

ARCHITEKTUR Die Vision von der Mustersiedlung ist Jahrhunderte alt. Sie spiegelt unsere Modelle des Zusammenlebens

Der Besucher spaziert an einer langgestreckten, dunkelroten Häuserfront entlang, nur sparsam aufgelockert durch rosafarbene Treppenhäuser über den Hauseingängen: Wie ein Riegel schirmt die „Rote Front“ in Berlin-Neukölln den Rest der weltberühmten Hufeisensiedlung von Bruno Taut aus den 1920er Jahren von der Hektik der Großstadt ab. Die Häuser der abwesend wirkenden Häuserzeile öffnet sich schließlich die Bebauung, in der Mitte breitet sich ein grünes Oval aus, umsäumt vom namensgebenden Hufeisengebäude, das die Freifläche in weitem Bogen umspannt: Ebenfalls drei Stockwerke hoch, aber einladend weiß, gegliedert durch geklinkerte Loggien, davor kleine Gärten vor jeder Hauseinheit, die eine offene Grünfläche mit einem kleinen Teich im Zentrum umrahmen. Es ist ruhig: ein Ort, der Raum gibt.

Weltkulturerbe 350 Meter lang schwingt sich das Hufeisen dem Besucher entgegen: „Wie ausgebreitete Arme wirkt das Gebäude“, sagt Ben Buschfeld, „als wollte es sagen: Hallo, willkommen. Hier ist der Ort für den neuen Menschen.“ Der Grafikdesigner kennt die Siedlung, die seit 2008 zum Weltkulturerbe zählt, wie seine Westentasche. Buschfeld und seine Frau leben seit 20 Jahren in der Hufeisensiedlung und setzen sich für die denkmalgerechte Erhaltung und das Erbe Bruno Tauts ein. Der Architekt der Großsiedlung sah seine Aufga-

be nicht nur darin, ein Dach über dem Kopf bereitzustellen. „Es ging darum, Orte zu schaffen, an denen man mit anderen in Kontakt treten und sich entspannen kann“, erklärt Buschfeld.

Taut war ein pragmatischer Architekt, aber auch sozialutopischer Denker und künstlerischer Freigeist. Zwischen den Weltkriegen publizierte er Konzepte wie „Alpine Architektur“. Darin schlug er vor, die Alpen mit gläsernen Dächern zu überbauen, um die Selbstbefreiung des Menschen durch mehr Licht und Farbe zu ermöglichen. Einige der visionären Szenarien haben auch in der Hufeisensiedlung Niederschlag gefunden, meint Buschfeld. „Bei den Freiflächen sprach Taut immer von Außenwohnräumen. Die Bewohner sollten sich dort gern aufhalten und mit anderen kommunizieren.“

„Licht, Luft, Sonne für alle“, lautete Tauts Kontrastprogramm zur innerstädtischen Mietskaserne, die damals über weite Strecken die triste Wohnwirklichkeit der Hauptstadt prägte. „Zeige mir, wie Du wohnst, und ich werde Dir sagen, wie es um Dich steht“, schrieb Taut 1927. Mit der betont modernen Ästhetik verband er ein Gemeinschaftsideal. Bauwerke sollten „Kristallisationspunkte des Gemeinschaftsgefühls werden, hatte Taut schon 1920 postuliert.

Der Anspruch ist nicht ungewöhnlich. Architekten und Stadtplaner wollen immer auch ein bisschen „Gesellschaft erbauen“. Immer wieder gab es in der Geschichte Versuche, Utopien in städtebauliche Wirklichkeit umzusetzen; Idealstadtgründungen sollten zeigen, dass bessere Formen des sozialen Zusammenlebens gelingen können. Als Idealstadt geplant, passten sich die Siedlungen indes zumeist in der Realität dem Alltagsgebrauch an und büßten ihren utopischen Anspruch ein – Brasiliens Reitorien-Hauptstadt Brasilia etwa gilt manchem dafür als prominentes zeitgenössisches Beispiel.

Auch Taut musste in der Hufeisensiedlung Abstriche von seinem Ideal hinnehmen. Während der Errichtung der Großsiedlung spiegeln spätere Bauetappen Ende der 1920er Jahre die wirtschaftlichen Probleme wider. War die zugeleitete Bodenfläche anfangs noch großzügig bemessen, wurde sie in den Folgejahren immer geringer. Tauts visionärer Erweiterungsplan konnte nicht mehr umgesetzt werden; sein sozialer Anspruch, Wohnungen für Fabrikarbeiter zu schaffen, scheiterte an Baukosten und steigenden Hypothekenzinsen. Angestellte, Beamte und Handwerker bezogen die Wohnungen. Gleichwohl war die Hufeisensiedlung das erste Großprojekt gewerkschaftlicher Wohnungsfürsorge nach

Architekten und Stadtplaner wollen auch ein bisschen »Gesellschaft erbauen«.

dem damaligen architektonischen Leitbild des „Neuen Bauens“. Entwürfe des idealen Zusammenlebens gibt es seit der Antike – angefangen mit Platons staats-theoretischen Überlegungen in der „Politeia“. Die Anzahl der tatsächlich umgesetzten Planungen ist demgegenüber recht gering. Für den 1993 verstorbenen Kunsthistoriker Hanno-Walter Kruft konnten Idealstadtkonzepte erst ab dem Frühhumanismus entwickelt werden. „Utopie, ästhetische Reflexion und urban-

nach Abbild einer Vorstellung sein, die über die vorhandene Wirklichkeit hinausgeht und sie verändern möchte. Haben Theoretiker wie Thomas Morus Gesellschaftsentwürfe vorgelegt, die auch städtebauliche Rahmen enthielten, zielt andererseits eine Vielzahl städteplanerischer Visionen auf ein harmonischeres Zusammenleben der Gesellschaft ab. Dazu zählt etwa die vom britischen Stadtplaner Ebenezer Howard Ende des 19. Jahrhunderts publizierte Idee der Gartenstadt – eine Antwort auch auf die mit der industriellen Revolution verbundene Umwälzung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse. Hatte es zu Beginn des 19. Jahrhunderts weltweit noch keine einzige Millionenstadt gegeben, sah der Übergang zum 20. Jahrhundert bereits rund ein Dutzend solcher Metropolen: Großstädte, die als Ort der Enge und des Chaos galten, als Spiegel einer inhumanen Gesellschaft.

Howards Gartenstadtdiege zielte auf lichte, mittelgroße Neugründungen im Umland der Großstädte, mit denen die Trennlinie zwischen Stadt und Land überwunden werden sollte. Ihre Umsetzung schloss freilich nicht nur in England etwa Arbeiter aufgrund der Mietkosten aus. An Howards Konzept erinnert auch die Vorstellung des US-Amerikaners Frank Lloyd Wright aus den 1930er Jahren, die

„Utopie, ästhetische Reflexion und urban-

„Utopie, ästhetische Reflexion und urban-

„Utopie, ästhetische Reflexion und urban-

Menschen auf dem Land anzusiedeln und über autogerechte Verkehrswege an das urbane Zentrum anzukoppeln. Andere Überlegungen entwickelte beispielsweise der französische Architekt Charles Le Corbusier mit seiner „Wohnmaschine“, bei der ein Wohnturm eine komplette städtische Infrastruktur von Werk- und Sportstätten bis hin zu Wäschereien, Schulen und Restaurants enthielt.

Viele Vorstellungen blieben in der Planung stecken, manche wurden teilweise umgesetzt. Bildeten etwa bei Alfred Krupps Werkwohnungen in Essen wirtschaftliche Interessen die Hauptmotivation oder lässt sich bei den italienischen Futuristen des vergangenen Jahrhunderts eine noch ungebrochene Fortschrittsgläubigkeit als Antriebsfeder erkennen, standen bei anderen soziale Beweggründe im Vordergrund.

Antworten auf Umbrüche Dabei hat jede Vision von Stadt ein bestimmtes Modell des Zusammenlebens vor Augen. Städtebauliche Utopien sind auch Antwortversuche auf die Probleme ihrer Zeit, auf Landflucht etwa und neue Verkehrsformen. Waren die Arbeiterwohnsiedlungen des 19. Jahrhunderts eine Reaktion auf die miserablen Wohnbedingungen in den Industriestädten, suchen Stadtplaner heute nach Antworten auch auf Klimawandel und Gentrifizierung. Die Idealvorstellungen einer Stadt verändern sich wie die Lebensbedingungen ihrer Bewohner, doch bleiben die Utopien auch in Zukunft ein Schrittmacher der Entwicklung. *Eva Bräth*

Kampf mit dem Bulldozer

INFORMELLES SIEDELN Immer mehr Menschen leben in Slums. Die Städte finden hierfür ganz unterschiedliche Lösungen

In Brasilien heißen sie Favelas, in Argentinien Villa Miseria, im Volksmund oft einfach nur Slums: Rund 830 Millionen Menschen leben laut einem Bericht des Wohn- und Siedlungsprogramms der Vereinten Nationen (UN-Habitat) aus dem Jahr 2010 in sogenannten informellen Siedlungen. Sie wohnen häufig in selbstgebauten Behausungen aus Holz, Karton oder Wellblech, ohne Genehmigung der Eigentümer oder der Stadt. Oft gibt es weder fließendes Wasser, noch Strom oder eine Kanalisation. Allein in Mumbai, der zweitgrößten Stadt Indiens mit mehr als 20 Millionen Einwohnern, wohnt die Hälfte der Einwohner in Slums. Der Anteil der in informellen Siedlungen lebenden städtischen Bevölkerung in den Entwicklungsregionen ist zwischen 2000 und 2014 zwar gesunken – von etwa 39,4 auf 29,7 Prozent. Doch da auch die Weltbevölkerung in diesem Zeitraum angewachsen ist, wohnen in absoluten Zahlen inzwischen deutlich mehr Menschen in Slums als bisher.

Tierhaltung in der Stadt Der frühere Professor für Stadtplanung an der Technischen Universität Dortmund, Einhard Schmidt-Kallert, beschreibt in einem aktuellen Beitrag für das Online-Magazin „Citiscope“ eine „Urbanisierung neuen Typs“ in den Me-

gastädten, aber auch den kleineren Städten im globalen Süden. Die Bewohner der informellen Siedlungen würden dort den städtischen mit dem ländlichen Lebensstil verbinden. Zwischen eng zusammenstehenden Hütten oder Häusern kultivierten sie Gemüse und Obst und hielten Tiere. Tatsächlich ist kaum eine afrikanische Stadt vorstellbar ohne Ziegen, Schafe, Hühner und Esel auf den Straßen.

Die wild anwachsenden Elendsviertel stellen die Städte vor große Herausforderungen: Wie wieder Planungshoheit über die eigene Entwicklung gewinnen? Die Antworten fallen regional sehr unterschiedlich aus. Während sich in Lateinamerika in vielen Groß- und Megastädten eine pragmatische Herangehensweise durchgesetzt hat, wird der Kampf in vielen afrikanischen Großstädten weiter mit dem Bulldozer ausgetragen.

Medellin, die zweitgrößte Stadt Kolumbiens, war in den 1990er Jahren vor allem bekannt für brutale Drogenkriege und eine der höchsten Mordraten der Welt. Ende der 1990er Jahre entschloss sich die Verwaltung, die Kontrolle über ihre Stadt zurückzugewinnen. Heute folgt jeder dritte Bürgermeister der Stadt einem langfristig angelegten Entwicklungsplan. Er sieht vor, dass Stadtverwaltung, Polizei und Sozialar-

beiter in einen informellen Stadtteil gehen und ihre Ideen vortragen. Im Dialog mit den Bewohnern werden die nächsten Schritte vereinbart. Die Polizei dient oft als Vorhut: Nicht selten musste sie in der Vergangenheit erst einmal die Strukturen der kriminellen Drogenbanden oder politischen Milizen zerschlagen, bevor ein solcher Dialog möglich war.

Anschluss an den Nahverkehr Die Stadtobere von Medellín bieten den Slumbewohnern einen Deal an: Wenn sie sich bereiterklären, in Zukunft Grundsteuern für ihr Haus zu entrichten, erhalten sie einen Besitztitel dafür beziehungsweise für das Land, auf dem es steht. Sind sich alle einig, schließt das Stadtwerk die Siedlung an das Strom-, Trinkwasser- und Abwassernetz an, die Stadt baut eine Verbindung an den Nahverkehr. In den meisten Siedlungen wird das durch Seilbahnen realisiert – die Stadt ist so dicht bebaut, dass Busse gar nicht durch die Straßen kämen. Die Seilbahnen führen zu einer Straßenbahnstation, von der aus die Slumbewohner in die Innenstadt oder einen anderen Stadtteil fahren können. Die Fahrzeit zu den jeweiligen Arbeitsplätzen hat sich so von oftmals mehreren Stunden auf unter eine Stunde verkürzt.

Die Stadtverwaltung hat damit die teilweise schon vor 20, 30 Jahren illegal errichteten Siedlungen als eine Realität anerkannt. Eine Strategie, die freilich nicht ohne Risiko ist: So werden immer neue illegale Siedlungen in Erwartung auf eine nachträgliche Legalisierung errichtet.

In der kenianischen Hauptstadt Nairobi geht die Stadtverwaltung einen anderen, radikaleren Weg. 200 Slums gibt es hier, in denen 60 Prozent der Stadtbewohner leben. Allein im größten Slum Afrikas, Kibera, sind es schätzungsweise 200.000 Menschen. Die Bewohner der Armenquartiere müssen täglich mit einem Bulldozer-Kommando rechnen, das ihre Hütten dem Erdboden gleichmacht, um Platz für neue Straßen zu schaffen. Oft haben sie nicht einmal Zeit, vorher ihren wenigen Besitz zu retten.

Dagmar Demher

Die Autorin ist Redakteurin beim Tagesspiegel in Berlin.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



Anzeige

Digitale Welt & Sicherheit



Sicherheit in einer digitalen Welt

Herausgegeben von Prof. Dr. Patrick Ernst Sensburg
2017, 192 S., Brosch., 34,- €
ISBN 978-3-8487-3639-3
eISBN 978-3-8452-7972-5
nomos-shop.de/28565

Unter dem Eindruck des internationalen Terrorismus, der anwachsenden Cybergefahren und hybriden Kriegsszenarien spielt die Vernetzung der Sicherheitsbehörden und -institutionen eine große Rolle. Die diesem Buch zugrundeliegende Vortragsreihe hat gezeigt, dass digitale Ansätze allen heutigen Bedrohungsszenarien innewohnen und das Agieren in der digitalen Welt alles Handeln umklammert.

Die Präsidenten von BND, Verfassungsschutz, BKA, BSI und Interpol sowie ausgesuchte Experten stellen ihre Sicht auf die Herausforderungen der Zukunft prägnant dar.

Unser Wissenschaftsprogramm ist auch online verfügbar: www.nomos-elibrary.de

Portofreie Buch-Bestellungen unter www.nomos-shop.de
Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Nomos

Der Domberg bietet zwar keinen Dom, aber eine formidable Aussichtsplattform. Vom Bismarckturm öffnet sich der Blick auf die geduckten Gassen der Altstadt von Suhl, die Einfamilienhäuser, die die daran anschließenden Hänge zieren, die für den Osten nach wie vor typischen Plattenbauten als abschließenden Rand an der Hügelkrone. Eingerahmt wird das Ensemble vom dunklen Thüringer Wald, bei dem man nie weiß, ob er märchenhaft oder bedrohlich wirkt. Ein nahezu pittoreskes Bild offenbart sich von hier oben aus, unspektakuläre mitteleuropäische Stadt mit regionaler Prägung – und genau das ist das Besondere: Dass Suhl seit der Wende ein Drittel seiner Einwohner verloren, dutzende Häuser abgerissen und Gewerbehallen rückgebaut hat, sieht man aus der Perspektive nicht.

Dabei macht die etwa 45 Minuten südwestlich von Erfurt gelegene Stadt damit regelmäßig Schlagzeilen. Lag die Bevölkerungszahl zur Wende noch bei etwa 55.000, ist sie in der Zwischenzeit auf etwa 36.000 gesunken. Die Bevölkerung ist noch dazu stark gealtert – die jungen, lernbereiten und lebenshungrigen Menschen waren die ersten, die Suhl verlassen haben. Damit einher gingen leergezogene Plattenbauten, die wie Geisterblocks in der Gegend stehen, von Unkraut überwucherte Fabrikgelände, verblichene Schaufenster in der Fußgängerzone. Ein sich selbst verstärkender Effekt: Ein verfallendes Stadtbild motiviert Wegzugswillige schwerlich, an der Heimat festzuhalten.

Auch aus Remo Gerstenbergs Abiturklasse sind 90 Prozent der Jugendlichen aufgebrochen. Der heute 38-Jährige ist geblieben. „Daran war der Handball schuld“, sagt Gerstenberg. Der sportlich-kraftige, agile Mann, kurze dunkle Haare, Hemd und Krawatte, fing als Kind an, im Verein zu spielen. Für eine Profi-Laufbahn reichte es nicht, doch aufgeben wollte Gerstenberg das im Verein Erreichte auch nicht. Er begann bei der örtlichen Bank eine Ausbildung, heiratete und gründete eine Familie. Zugleich verstärkte er sein Engagement im Verein und übernahm den Vorstand. „Es gibt Leute, die meckern, oder man macht etwas“, sagt er im Rückblick und mit einem Achselzucken. „Von einer negativen Stimmung habe ich nie etwas mitbekommen.“

Zurückgebaute Plattenbauten Dass das so ist, geht zu einem gewissen Teil auch auf das Konto von Ralf Heymel. In den Jahren, in denen Gerstenberg beschloss zu bleiben, tüftelte Heymel gemeinsam mit Planern und Mitarbeitern der Stadtverwaltung daran, wie er Suhl möglichst geräuschlos der leerstehenden Plattenbauten entledigen kann. Heymel leitet die städtische Wohnungsbaugesellschaft GeWo, eins von zwei großen Wohnungsunternehmen der Stadt. „Wir haben immer gesagt: Was hier passiert, ist keine Katastrophe, sondern eine Zurückentwicklung.“ Die Stadt schwoll bis zur Wende auf mehr als 55.000 Einwohner an, die auf Bestreben der DDR in Kombination und Verwaltung arbeiten sollten. So wurden in Suhl etwa die Simson-Motorräder hergestellt. Die Neubewohner sollten in schnell errichteten Plattenbauten im Gebiet Suhl-Nord wohnen, in besten Zeiten ein schauerhaft eindrucksvolles Bildmotiv sozialistischer Städteplanung: Block an Block, so weit das Auge reicht.

Die Neubürger waren häufig die ersten, die die Stadt in der Nachwendzeit verließen – außer dem Arbeitsplatz hatten sie keinerlei Bindung an den Thüringer Wald. Die ersten Blocks in Suhl-Nord fielen brach und boten sich zum Rückbau an. Heymel kam das entgegen. „Wenn die Menschen am Rand in einer Plattenbausiedlung leben, haben sie nie die Verwurzelung, wie wenn sie in der Stadt wohnen“, sagt er. Von außen nach innen, entlang der Versorgungs-

Schöner Schrumpfen

STADTENTWICKLUNG Das thüringische Suhl verliert seit Jahren an Bevölkerung. Wie eine Stadt abseits der Metropolen damit umgeht, dass sie immer weniger wird



Stark verringert und trotzdem dominant: Zwischen den dunklen Hängen des Thüringer Walds prägen noch immer Plattenbauten das Suhler Ortsbild. © picture-alliance/ZB/euroufufbild.de

achsen, begannen die GeWo und die Arbeiterwohnungs-genossenschaft (AWG) „Rennsteig“ mit dem Abriss von Häusern. Mehr als zwei Drittel der knapp 5.000 Wohnungen in Suhl-Nord sind seitdem verschwunden. Bis 2035 soll der Stadtteil komplett in ein Gewerbegebiet umgewandelt werden. „Das schwierigste an der Situation war, die Maßnahmen zu vermitteln“, sagt Heymel. In zahlreichen Gesprächen und Versammlungen versuchte er, den Betroffenen zu erklären: Das Stadtbild eines Schweizer Käses wird für alle teuer. Zu teuer. Doch auch in der Verwaltung regte sich Widerstand: Die Stadträte fürchteten, mit dem Abriss von Plattenbauten ginge preiswerter Wohnraum verloren. Auch hier argumentierten

Heymel und seine Kollegen mit gesamtwirtschaftlichen Kosten – und setzten sich durch.

Heute liegt der durchschnittliche Mietpreis in GeWo-Wohnungen zwischen 4,10 Euro und 6,50 Euro pro Quadratmeter bei sanierten Objekten. Im Innenstadtbereich setzt die Stadt auf Verdichtung und zum Teil Lüdkenschlüsse mit Eigenheimen. Suhl-Nord entwickelt sich auch dank der Nähe zur Autobahn zum Gewerbegebiet. Die Nachfrage nach den städtischen Wohnungen ist Heymel zufolge rege. Die „Platte“ genießt nach wie vor ein akzeptables Image. In die höherwertig sanierten und damit teureren Objekte ziehen vermehrt Menschen aus dem Umland, die ihr Eigenheim aus Altersgründen

aufgegeben haben und in die Stadt möchten. Oder sie kommen für den Ruhestand von noch weiter her, so wie das Ehepaar Schumann: 15 Jahre lang arbeiteten die beiden Suhler in Stuttgart als Hausmeister. „Unseren Garten in der Heimat haben wir immer behalten, und mit der Rente wollten wir unbedingt zurück“, erzählt Monika Schumann. Jetzt lebt sie mit ihrem Mann in der obersten Etage eines sanierten Plattenbaus mit Fahrstuhl, mit Blick auf ein großflächiges Einkaufszentrum auf der anderen Straßenseite. Die Stadt habe sich verändert in der Zwischenzeit, sagen beide. Viele Freunde seien weg. An die Bindungen mit den verbliebenen Garten-Nachbarn will das Paar nun anknüpfen.

Remo Gerstenberg bleibt für entspannte Gartenarbeit kaum Zeit; das Grün um sein Haus aus dem 19. Jahrhundert dient eher als Spielfläche für den inzwischen zweifachen Nachwuchs. Gemeinsam mit seiner Frau hat er die zentral gelegene Immobilie vor fünf Jahren gekauft und mit Hilfe von Vereinskollegen monatlang renoviert. „Für uns war die Lage entscheidend“, sagt Gerstenberg. „Wir können alles zu Fuß erledigen.“ Auch seine Partnerin arbeitet mittlerweile in Suhl, nachdem sie jahrelang ins gut 60 Kilometer entfernte Bad Neustadt pendelt ist. Bei der Bank betreut Gerstenberg inzwischen Firmenkunden, im Handballverein hat er das Vereinsleben mit Ausflügen und Veranstaltungen neu zum Le-

ben erweckt. 80 Kinder trainieren wieder, Tendenz steigend. Die Herrenmannschaft sei mit sechs ungarischen und einem syrischen Spieler quasi international aufgestellt. „Wir haben die Spieler bewusst hier geholt, wollen ihnen eine Perspektive geben“, sagt Gerstenberg. Selbstlos ist das Vereinsengagement nicht – denn junge Menschen verlassen weiterhin in Scharen nach der Schule Suhl und stellen die Herrenmannschaften damit vor Personalprobleme. Längst nicht alle kommen nach Ausbildung oder Universität zurück. Nicht ohne Grund titelte die Süddeutsche Zeitung vor fünf Jahren „Einsam in Suhl“ über einem Text über die Bevölkerungsentwicklung in deutschen Städten: Das durchschnittliche Alter in Suhl liegt mit gut 50 Jahren bis zu zehn Jahre über dem Altersdurchschnitt mancher Universitätsstadt im Westen.

Niedrige Löhne Zwischenzeitliche Pläne für eine Hochschule in Suhl wurden nie verwirklicht, damit fehlt der Stadt ein wichtiges Bindeinstrument. Auch Bürgermeister Jens Triebel bedauert das. Genauso wie die Industrie- und Handelskammer (IHK) verweist der parteilose Politiker darauf, dass der wiedererstarke kleinteilige Mittelstand nach Fachkräften suche: Die Arbeitslosigkeit in Suhl liegt bei fünf Prozent. Vor dem Hintergrund, dass die Löhne teils deutlich unter Großstadt-Niveau liegen und Menschen von außerhalb schwer in den Thüringer Wald zu locken sind, wären gut ausgebildete Einheimische der ideale Beschäftigtenpool. Die für Südtüringen zuständige IHK, in einem zentral gelegenen Neubau ansässig, verweist auf die dynamische Entwicklung vor allem umliegender Gemeinden wie Zella-Mehlis oder Meiningen. Auch für die kreisfreie Stadt Suhl würde sich IHK-Geschäftsführer Ralf Pieterwas ein beherrschtes Vorgehen der politischen und der Verwaltungsspitze wünschen. Die Zeit sei wegen der konjunkturellen Situation und der Stimmung günstig. Zusätzlich komme hinzu, dass in den Unternehmen nach und nach die Jungen das Ruder übernehmen, sagt Pieterwas. „Die neue Generation spricht Englisch.“

Dem Oberbürgermeister mangelt es dabei nicht an Visionen. Seine Kritiker sagen, er schaffe es nicht, diese Ideen zu vermarkten und andere mitzureißen. Beherzter, zupackender wünschen sie sich den Mann an der Spitze. Triebel, der gelernte Förster und leidenschaftliche Ausdauerstapler, ist eher vom Typ Denker. Und er leidet am Image der Stadt. Ausladend und verärgert erzählt er von Artikeln, die das seiner Meinung nach ungerechtfertigte Bild eines austerrichten Ortes zementieren. Triebel legt Statistiken vor, die andere Schlüsse zulassen, redet von Städten, die sich ähnlich entwickelten wie Suhl und dabei seltener als Negativbeispiele erhalten müssten: Schrumpfen kostet Selbstbewusstsein.

Die Fehde mit umliegenden Gemeinden – befeuert von den dortigen Stadtspitzen – tut ihr übriges. Anstatt bei Gewerbeansiedlungen, Verwaltung und Tourismusentwicklung an einem Strang zu ziehen, scheinen sich die Südtüringer lieber einander wo immer möglich das Wasser abzugraben. Der gemeine Suhler bekommt davon im Alltag wenig mit. Die hübsch sanierte Fußgängerstraße ist tagüber belebt, zwischen Einzelhändlern sitzen Menschen an Café-Tischen, stehen beim Bäckerwagen am Markt an und plauschen mit dem Obstverkäufer. Abends treffen sich Jugendliche in Grüppchen auf dem Grünstreifen entlang des Stadteiches, trinken Bier, unterhalten sich, die Atmosphäre ist entspannt. Klar würden sie nach der Schule erst mal weggehen, hier sei ja nicht so viel los. Vielleicht kämen sie danach aber wieder. Was man eben so sagt als junger Mensch in der Kleinstadt. Bis 2035 soll die Bevölkerung Suhls um noch einmal etwa zehn Prozent schrumpfen. Kristina Pezzei

Boomstädte im Baufieber

WOHNUNGSMANGEL Mit unterschiedlichen Instrumenten wollen Großstädte den Bau neuer Immobilien ankurbeln und den Markt entlasten

Geht es nach dem Willen der Rathauspitze von Frankfurt am Main, so wird in einigen Jahren im Westen der Stadt ein neues Viertel mit rund 10.000 Wohnungen stehen. 550 Hektar groß ist das dafür ins Auge gefasste Areal, das sich beidseits der Autobahn A5 hinzieht und dazu beitragen soll, den akuten Mangel an Wohnraum in der Bankenmetropole zu beheben. „Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums reichen die Projekte der Innenentwicklung nicht aus“, sagt Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD). „Deshalb sind wir auch auf die Außenentwicklung angewiesen und gehen nun an die Schaffung eines neuen Stadtteils heran.“

Vor ähnlichen Problemen stehen die Verantwortlichen in zahlreichen deutschen Großstädten. Ob in Frankfurt oder Freiburg, in Hamburg oder Heidelberg, in München oder Münster – überall mangelt

es an Wohnraum. Der anhaltende Zuzug in die Großstädte führt zu einem Wachstum der Einwohnerzahl und damit zu einer stärkeren Wohnungsanfrage, während gleichzeitig die Bautätigkeit nicht so recht auf Touren kommt und immer weniger Bauland zur Verfügung steht. Als Folge dieser Entwicklung spitzt sich die Wohnungsknappheit zu. Eine „gravierende Unterversorgung von Wohnraum in vielen Ballungsräumen“ diagnostiziert das Forschungsinstitut Prognos in einer vor kurzem vorgelegten Studie. Und das Institut der deutschen Wirtschaft (IW Köln) stellt fest, dass in den besonders betroffenen Metropolen viel weniger Wohnungen errichtet werden, als eigentlich erforderlich wären.

Frankfurt wächst in die Region Vor diesem Hintergrund suchen die Städte nach Wegen, den Wohnungsbau anzukurbeln. Dabei verfolgen sie unterschiedliche Ansätze. Frankfurt am Main zum Beispiel setzt nicht nur auf das neue Wohngebiet an der Autobahn, sondern auch auf eine Kooperation mit dem Umland. „Der Wohnungsneubau macht nicht an den Stadtgrenzen halt, sondern ist eine Aufgabe der

gesamten Metropolregion“, verdeutlicht dies Oberbürgermeister Feldmann. In diesem Jahr haben deshalb die städtische Wohnungsbaugesellschaft ABG Frankfurt Holding und die SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden eine gemeinsame Gesellschaft gegründet mit dem Ziel, in der Metropolregion Rhein-Main Flächen für den Wohnungsbau zu aktivieren. Neue Baugebiete plant auch die Freie und Hansestadt Hamburg – so sollen zum Beispiel auf einem ehemaligen Bahnareal in Altona („Mitte Altona“) rund 3.500 Wohnungen entstehen. Vor allem aber ist Hamburg diejenige Großstadt, die den Wohnungsbau früh zur Chefsache gemacht und es mit einem Bündel an Maßnahmen geschafft hat, die Zahl der fertig gestellten Wohnungen innerhalb von fünf Jahren zu verdoppeln. Ausgangspunkt dafür war das „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“, mit dem sich Senat und Wohnungswirtschaft 2011 zum gemeinsamen Ziel bekannten, mehr Wohnungen zu bauen. Eingebunden sind auch die Bezirke; sie haben sich verpflichtet, Bauanträge innerhalb von sechs Monaten zu bearbeiten. Gemäß der mittlerweile aktualisierten Fas-

sung des Bündnisses soll jährlich der Bau von 10.000 Wohnungen genehmigt werden, wovon 3.000 öffentlich gefördert sein sollen. Allein die städtische Wohnungsbaugesellschaft SAGA will jedes Jahr 2.000 Wohnungen fertig stellen.

Sozialer Blick in Berlin „Die landeseigenen Gesellschaften sind bei der Wohnraumversorgung unsere wichtigsten Partner“, sagt auch Berlins Stadtentwicklungssenatorin Katrin Lompscher (Die Linke). Die sechs Wohnungsbaugesellschaften des Landes Berlin sollen deshalb in den kommenden vier Jahren mindestens 30.000 Wohnungen errichten. Dabei berücksichtigt der Senat auch einen zentralen Engpass für den Wohnungsbau, nämlich die Verfügbarkeit von Grundstücken: Landes-eigene Grundstücke überträgt er gezielt an seine eigenen Gesellschaften, damit diese darauf günstige Mietwohnungen bauen können. Auch sonst legt der Berliner Senat großen Wert darauf, dass nicht nur Eigentumswohnungen und gehobene Mietwohnungen entstehen. Bei den Projekten der landeseigenen Gesellschaften müssen deshalb 50 Prozent der entstehenden Einheiten

mietpreis- und belegungsgebunden sein und damit denjenigen Berlinern offen stehen, die über einen Wohnberechtigungsschein (WBS) verfügen. In die Pflicht nimmt der Senat aber auch private Entwickler: Bei Vorhaben, für die ein Bebauungsplan aufgestellt wird, müssen sie 30 Prozent der entstehenden Wohnfläche als Sozialwohnungen realisieren. Damit orientiert sich Berlin am Vorbild Münchens, das bereits 1994 die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) eingeführt hat. „Das Grundprinzip ist, Planungsbe-günstigte an den ursächlichen Kosten und Lasten, die durch eine kommunale Bauleitplanung ausgelöst werden, angemessen zu beteiligen“, heißt es bei der bayerischen Landeshauptstadt. Gut 46.000 Wohnungen sind bis Ende 2016 nach den SoBoN-Grundsätzen geschaffen worden, davon 12.000 im geförderten Wohnungsbau. Allerdings weist München mit einer durchschnittlichen Angebotsmiete von 18,70 Euro pro Quadratmeter nach Angaben der Immobilienberatungsgesellschaft JLL trotzdem die höchsten Wohnkosten aller deutschen Großstädte auf. Deutlich entspannter ist die Situation in Leipzig mit einer durchschnittlichen Ange-

botsmiete von 6,55 Euro pro Quadratmeter. Dennoch beweist die Messesstadt, dass selbst Städte, die noch vor wenigen Jahren mit einem hohen Wohnungsleerstand zu kämpfen hatten, mittlerweile eine Strategie für den Wohnungsbau entwickeln. Denn die Einwohnerzahl der sächsischen Großstadt ist zwischen 2011 und 2016 um fast 62.000 auf knapp 580.000 gestiegen. Laut der offiziellen Bevölkerungsvoraus-schätzung könnten 2030 sogar 722.000 Menschen in Leipzig wohnen, was den Bau von 59.000 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern erforderlich machen würde. „Wir haben uns das Ziel gesetzt, dafür vorwiegend Flächen innerhalb der Stadt zu nutzen“, sagt Baubürgermeisterin Dorothee Dubrau (parteilos). Vier große Areale stehen für den Wohnungsbau zur Verfügung, darunter der ehemalige Freiladebahnhof in Eutritzsch, der Platz für rund 2.000 Wohnungen bietet. Und auch die städtische Wohnungsbaugesellschaft LWB beschäftigt sich erstmals seit vielen Jahren wieder mit dem Neubau: 500 bis 600 Wohnungen will sie bis zum Jahr 2020 errichten. Christian Hunziker

Der Autor ist freier Immobilienjournalist.



Stadt mit Natur

STÄDTEBAU Grau und öde war gestern. Die Kommunen müssen grüner werden – für ein besseres Klima, gesündere Luft und weniger Tristesse. Angesichts knapper Flächen geht ein Trend in die Höhe



Gärtnern in der Großstadt: Urbanes Grün auf einem Hochhaus über den Dächern von Berlin

© picture-alliance/allOver/MEV/Karl Thomas

Dallas, eine typische amerikanische Glitzermetropole mit einer Skyline aus Stahl und Glas, will die grünste Stadt der USA werden – und die Fluss- und Seeufer des Trinity Rivers, der sich mitten durch die Stadt zieht, in einen „Nature District“ mit enormem Ausmaß umwandeln: 40,5 Quadratkilometer umfasst das Gebiet, gut zehn Mal so viel wie der Central Park in New York. Nicht minder spektakulär ist der erste unterirdische Park, die Lowline, den New York plant. Im Südwesten Manhattans gibt es bereits die Highline, eine zum Park umgebaute ehemalige Hochbahnstrecke. In den neuen unterirdischen Park soll zwischen Brooklyn und der Lower East Side an einer einstigen Endstation für die Straßenbahn Sonnenlicht unter die Erde geleitet werden. Denn: Grau und öde war gestern. Architekten und Politiker holen allerorten die Natur in die Stadt. Geht es nach ihnen, sollen die Metropolen von morgen anders aussehen: grüner, blühender, schöner. Auch in Deutschland. Der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich beschrieb schon 1965 in „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ die Gesichts- und Herzlosigkeit der Ballungsräume. Vor allem die gut verdienenden Einwohner flüchteten aus den Wohnquartieren und Mietshäusern der Stadt ins Eigenheim im Grünen. Anfangs nahmen die Kommunen das einfach hin. 1999 legten Bund und Land dann aber das Programm Soziale Stadt auf.

„Mittlerweile zieht es die Menschen wieder zurück in die Ballungsräume, sie wollen in der Nähe ihrer Arbeit wohnen, dort aber auch, etwas romantisch, das Land finden“, sagt Eiko Leitsch. Er ist Vizepräsident des Bundesverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau, der die Initiative „Grün in die Stadt“ gegründet hat. Doch geht es um mehr als Romantik. **Wie eine Klimaanlage** Voraussichtlich im Jahr 2030 wird ein Fünftel der Bevölkerung in den 14 größten deutschen Städten wohnen. In Metropolregionen wie Berlin, München, Hamburg, aber auch in Stuttgart, Frankfurt am Main oder Köln-Bonn-Düsseldorf werden die Einwohnerzahlen um mehr als zwei Millionen steigen. So geht das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) davon aus, dass in den nächsten Jahren bundesweit jedes Jahr 250.000 neue Wohnungen gebaut werden müssen. Nur: Einfach so weiter bauen wie bisher geht nicht. Das hat vor allem zwei Gründe. Erstens: Bürgermeister kämpfen derzeit mit grenzwertigen Luftbelastungen, mit Feinstaub und Schadstoffen. Aber Pflanzen filtern die Luft. Zweitens: Mit der Erderwärmung nehmen Starkregen zu, die schon in diesem Sommer die Straßen überflutet haben. Hitzewellen, die den Menschen zu schaffen machen, auch. Grünflächen speichern Wasser, lindern oder verhindern sogar Überschwemmungen, und sie regeln wie eine Klimaanlage die Temperatur. Es gilt die Faustregel: Die Temperaturen in Städten können im Vergleich zum Umland um bis zu zwölf Grad steigen; Asphalt und

Beton sind Wärmeinseln. Begrünte Dächer und Hauswände kühlen indes Gebäude im Sommer ab, und dicht bewachsene Parks, Gärten, Rasenflächen wirken als Frischluftschneisen im Häusermeer. Grün löst nicht alle Probleme. Doch ohne ein Mehr davon werden Kommunen, die zukunftstauglich sein wollen, nicht auskommen. Längst treibt es Städter zum Gärtnern. Sie schaffen Beete auf Balkonen, in Innenhöfen und Parks, holen die landwirtschaftliche Produktion etwa in die „Prinzessinnengärten“ mitten in Berlin oder auf das „Gartendeck“, das Dach einer Tiefgarage in Hamburger Stadtteil St. Pauli. Die Stadt Andernach am Rhein macht es ihren Bewohnern besonders einfach: Sie hat auf öffentlichen Brachen am Fluss Obst und Ge-



Mailands „Bosco Vertikal“ ist ein preisgekrönter Wohnkomplex mit viel Grün.

müse angebaut. Was dort wächst, dürfen alle pflücken. Andere imkern derweil. Die Grünen-Bundestagsabgeordnete Bärbel Höhn hat gemeinsam mit ihrem SPD-Kollegen Martin Burkert im Hof des Paul-Löbe-Hauses, einem Gebäudekomplex des Bundestags, einen Bienenstock aufgestellt. Doch machen städtische Grünflächen derzeit gerade mal neun Prozent der Siedlungsfläche in Deutschland aus. Je größer die Städte sind, desto weniger grüne Fläche steht pro Einwohner zur Verfügung. Genaue Zahlen: In Großstädten kommen auf jeden Einwohner im Schnitt 46 Quadratmeter Grün, in Kleinstädten sind es fast doppelt so viele. Zudem gibt es innerhalb der Orte Unterschiede. Besonders wenig Grün findet sich in sozial benachteiligten Vierteln. **50 Millionen Euro** Die Bestandsaufnahme findet sich im „Grünbuch Stadt“, das Barbara Hendricks (SPD), Bundesministerin für Bau und Umwelt, im vergangenen Jahr vorgelegt hat. Darauf folgte vor wenigen Monaten das „Weißbuch“ mit Empfehlungen, wie Fassaden, Dächer, Straßen und Plätze grüner werden. Seit diesem Jahr stellt der Bund über die Städtebauförderung zudem 50 Millionen Euro für das neue Programm „Zukunft Stadtgrün“ bereit. Die Politik entdeckt das Thema, weiß aber auch um das Dilemma, vor dem Planer stehen. „Wo Verdichtung Prinzip und politische Verpflichtung ist, wird Freiraum zum knappen Gut“, konstatiert Hendricks. Die Planer in Singapur haben vorgemacht, was möglich ist. Singapur ist am dichtesten besiedelt und gilt doch als eine der grüns-

ten Städte der Welt. In dem südasiatischen Stadtstaat ranken von den Gebäuden Pflanzen, sprießt es auf Dächern. Immer mehr Städte setzen nun auf Alternativen zum Park. Im Jahr 2014 ging der Internationale Hochhauspreis bereits an den Bosco Vertikal in Mailand: Ein Wohnkomplex aus zwei Türmen, 78 und 122 Meter hoch, an denen 900 Bäume und 500 Sträucher wachsen. Nicht Fläche fressen, sondern in die Höhe gehen – der französische Gartenarchitekt Patrick Blanc gilt als europäischer Vorreiter. Mittlerweile gibt es zwar auch die ersten seiner „Murs Végétaux“, seiner grünen Wände, in Deutschland, an der Fassade des Berliner Kaufhauses Galeries Lafayette und im Pressecenter der Frankfurter Messe. Doch andere Länder sind Deutschland noch immer voraus. „Architekten, Bauherren, Politiker haben hierzulande noch viel zu große Vorurteile gegenüber der grünen Infrastruktur“, sagt Silvia Gonzalez von der Umweltorganisation Green City in München. Zersetzen sich begrünte Wände? „Nur wenn das Mauerwerk schon beschädigt ist, würde zum Beispiel Efeu das Problem vergrößern. Ist das Mauerwerk aber in Ordnung, schützen Kletterpflanzen es sogar vor Wittereinflüssen.“ Halten die Dächer? „Natürlich müssen die statischen Voraussetzungen gegeben sein. Aber ein Kiesdach kann gegen eine extensive Dachbe-

grünung problemlos ausgetauscht werden.“ Und rechnen sich Installation und Pflege? „Ein begrüntes Dach hält doppelt so lange wie ein Kiesdach. Das macht es lohnenswert, zumal auch das Leben für die Menschen besser wird.“ Mehr Schatten. Besseres Klima. Weniger Tristesse. In München, im Arabellapark, kann sich das nun beweisen, dort soll ein „grüner Turm“ mit 15 Stockwerken gebaut werden. Vertikales Grün ist aber nur das eine. Der Mensch fühle sich erst wohl, sagt Landschaftsplaner Leitsch, „wenn er im Radius von 300 Metern eine echte Grünfläche findet, wo er auch mal flanieren oder joggen kann.“ Ihn treibt dabei eins um: „Wir brauchen neue Stadtbäume.“ Vor zwanzig Jahren sei die Ulme klassisch gewesen, bis ihr ein Schädling den Garaus gemacht habe. Nun mache sich der Klimawandel bemerkbar und die Linde, selbst die Platane, käme mit der Hitze nicht mehr mit. Leitsch ist sich sicher: „Für die Städte brauchen wir exotische Arten, die Hitze und Frost ertragen, etwa aus dem Kaukasus.“ Das hören Naturschützer nicht gern, die auf heimisches Gehölz Wert legen. So was müsse jetzt geklärt werden, meint Leitsch. Klar sei: „Wir müssen die Stadt zuerst vom Grün aus denken.“ **Hanna Gersmann**
Die Autorin ist Chefredakteurin des Magazins „taz.Futurzeit“.

»Wo Verdichtung Prinzip ist, wird Freiraum zum knappen Gut.«
Barbara Hendricks (SPD), Bundesbauministerin

Mehr Klimaschutz unterm Dächerwald

ENERGIE Bis 2050 soll der Gebäudebestand ohne Treibhausgase auskommen. Kritikern geht die Sanierung zu langsam voran. Ein Streit dreht sich um die steuerliche Förderung

Zwei Legislaturperioden sind bereits mit der Frage vorbeigegangen, ob die energetische Sanierung von Gebäuden steuerlich absetzbar sein soll oder nicht. Unter Effizienzexperten gilt die Steuerförderung als wirkungsvollstes Instrument, um aus den Deutschen begeisterte Energiesparer zu machen. Allerdings sind mehrere Anläufe, „die Steuerberater zu Sanierungshelfern zu machen“, wie das der Bundestagsabgeordnete Carsten Müller (CDU) nennt, gescheitert. Müller, der auch Vorsitzender des Unternehmensverbands für Energieeffizienz (Denef) ist, will sich nach der Bundestagswahl trotzdem wieder für die Steuerförderung einsetzen. **Bund-Länder-Konflikt** Im Kern geht es um einen Verteilungskonflikt zwischen Bund und Ländern. Die Länder wollen ihren Anteil an der Steuerförderung nicht tragen. Der Bund argumentiert, dass die Steuererinnahmen, die durch eine große Sanierungswelle auch bei den Ländern ankommen würden, die Kosten bei weitem übertreffen würden. Das hat die Länder allerdings bisher nicht überzeugt. Der vorerst letzte Anlauf scheiterte an Bayern. Der Gegenfinanzierungsvorschlag von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) sah vor, dass bei der Absetzbarkeit von

Handwerkerleistungen hätte gespart werden sollen. Das wollte Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) nicht mitmachen – was den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) nicht daran hindert, die Steuerförderung weiterhin als „wichtigstes Instrument“ zu fordern. Der BDI setzt sich seit Jahren mit einer Kampagne für mehr Gebäudesanierung ein. Sie hat Wohngebäude im Blick, obwohl auch Industriegebäude in Sachen Energieeffizienz große Potenziale zu bieten haben. Bis 2050 soll der Gebäudebestand klimaneutral sein, also ohne Treibhausgasausstoß auskommen. Um das zu erreichen, müssten mehr Gebäude mit einer höheren Sanierungstiefe modernisiert werden. Die Sanierungsrate müsste bei mindestens zwei Prozent im Jahr liegen, auch wenn es nach wie vor keine gemeinsame Definition dieses Begriffes gibt. Derzeit arbeitet das Darmstädter Institut für Wohnen und Umwelt (IWU) an einer Neuauflage einer „Datenerhebung Gebäudebestand“. 2010 hatte das Institut eine Sanierungsrate von

0,8 Prozent im Jahr ermittelt. Nikolaus Diefenbach vom IWU berichtet, dass „eine Stichprobenbefragung zu den energetischen Merkmalen und Modernisierungsraten im Wohngebäudebestand“ stattfindet. Das Projekt läuft bis Ende 2017. „Ergebnisse liegen bisher noch nicht vor“, sagt er. Für Julia Verlinden, Energieexpertin der Grünen-Bundestagsfraktion, reicht die Aufstockung des CO₂-Gebäudesanierungsprogramms der Förderbank KfW auf jährlich zwei Milliarden Euro nicht aus. Sie kritisiert, die Gebäudesanierung sei „viel zu langsam vorangekommen und erneuerbare Wärme stagniert weiter auf niedrigem Niveau“. Außerdem seien „zuletzt sogar wieder mehr neue Ölheizungen eingebaut worden – und das mit staatlichen Subventionen“. Verlinden fordert „ein Milliardenprogramm für Quartierssanierungen ebenso wie ein Klimawohngeld für Haushalte mit kleinem Einkommen“. Die Bundesregierung selbst findet, dass sie gar nicht so schlecht dasteht. Das Wirtschaftsministerium verweist auf das



Handwerker bei der Dämmung der Außenfassade eines Plattenbaus

© picture-alliance/ZB

Wovon sich Experten wie Diefenbach einiges versprechen, ist der neue „individuelle Sanierungsfahrplan“, der für jedes Bestandsgebäude mit Hilfe der Energieberatungsstellen erstellt werden soll. Dass das Geld oft nicht reicht, um eine grundlegende energetische Sanierung in einem Schritt zu finanzieren, ist nicht neu. Umso wichtiger ist, dass die Sanierungsschritte zueinander passen – und tatsächlich den CO₂-Ausstoß der Häuser mindern. **Mehr Tempo** Mit der neuen Förderstrategie des Wirtschaftsministeriums sollen nun auch zwei Probleme gehindert haben, die Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Es soll besser über Fördermöglichkeiten informiert werden, zund soll der bürokratische Aufwand sinken. Gelingt das, könnte sich das Tempo der Sanierungen zumindest etwas erhöhen. Auch wenn daraus auch in den kommenden vier Jahren keine riesige Sanierungswelle wird. **Dagmar Dehmer**



Das mühsam gezähmte Chaos

MOBILITÄT In den Städten quälen sich immer mehr Menschen durch das Verkehrsgewühl. Moderne Konzepte sind gefragt

Der Verkehr hat in vielen Großstädten erschreckende Ausmaße angenommen. Autos, Fahrräder, Busse, Straßenbahnen, Lastwagen, Taxis, Roller oder Rikschas liefern sich einen zermürbenden Kampf. Die Opferzahlen sind beträchtlich, dabei kann von Mobilität teilweise nicht mehr die Rede sein, denn Staus bestimmen das Stadtbild. Ob in Neu Delhi, Los Angeles, Lagos, Bukarest oder Berlin, das Verkehrschaos scheint zum Prinzip Stadt zu gehören. In der Londoner Innenstadt sollen inzwischen die Pferde wieder schneller sein als die Autos, womit der deutsche Kaiser Wilhelm II. (1859-1941) womöglich doch nicht so weit danebengelegt hätte mit der Bemerkung: „Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung, ich glaube an das Pferd.“

management könnte dann, auch mit Hilfe digitaler Technik, das Leben in der Großstadt stressfreier machen. Nach Angaben des Verkehrsforschers Dirk Heinrichs vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin wird derzeit an sogenannten intermodalen oder multimodalen Applikationen gearbeitet, die in der Lage sind, Informationen über beste Fahrwege bereitzustellen und damit persönliche Streckenplanungen zu ermöglichen.

Knifflige Aufgaben Um den Verkehrskollaps abzuwenden und Innenstädte wieder lebenswerter zu gestalten, ist nach Ansicht Heinrichs' eine zweigleisige Strategie sinnvoll. In den Zentren müsse der motorisierte Individualverkehr verringert werden. Die immer weitläufigeren Großstädte müssten jedoch an das Umland angebunden werden, gibt er zu bedenken. Dazu seien als Alternative zum Auto schnelle Transportmöglichkeiten nötig. Das sei „der knifflige Punkt“. Moderne Konzepte beinhalteten einen leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr sowie flexible „Bedienkonzepte mit Zu- und Abbringerfunktion“. Denkbar wäre auch etwa eine Art Taxisdienst mit Verbindung zum öffentlichen Transport, um Menschen ohne Auto bis vor die eigene Haustür zu bringen.

An Konzepten für städtische Mobilität mangelt es nicht, aber der Weg ist mühsam.

Auch ein systematisches Carsharing oder Ridesharing, bei dem sich mehrere Leute ein Fahrzeug auf bestimmten Wegen teilen, wird erprobt. Hinzu kommen Schnellbus- oder Schnellbahnsysteme, wie es sie in Asien schon gibt. Laut Heinrichs will die norwegische Hauptstadt Oslo die City perspektivisch frei vom Pkw-Verkehr machen. Singapur wolle hingegen die Fahrt in die Innenstadt weiter ermöglichen, knüpfe dies aber an Gebühren. Auch in London wird seit 2002 eine City Maut verlangt. Den Stau hat das nicht aufgelöst. Dennoch können Mautgebühren oder Fahrverbote regulierend wirken. Einige Städte setzen auch auf computerunterstützte „Smart-traffic“-Systeme, die den Verkehrsfluss optimieren sollen. Die gänzlich autofreie Innenstadt wird von Experten jedoch als illusorisch angesehen.

In vielen Städten bleibt in der Folge des Verkehrsinflares auch die Lebensqualität auf der Strecke, denn die geschichtslosen Blechschlangen beeinträchtigen nicht nur das Stadtbild und rauben die kostbare verfügbare Fläche, sie bewirken mit Staus, Lärm, Schadstoffen, dem Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden sowie psychischen Begleitfolgen auch das Gegenteil der erhofften innerstädtischen Wohnlichkeit.

Aber ist es nicht ohnehin vermessen, eine „Wohlfühlstadt“ einzufordern, ein Lebensquartier, das mehr bietet als Arbeitsplätze, Service in allen nur denkbaren Bereichen und große Trassen, die den täglichen Pendlerverkehr mehr oder weniger wirksam kanalisieren? Nein, finden jene Wissenschaftler, die sich mit modernen Mobilitätskonzepten befassen und darauf bestehen, dass auch große Städte das Potenzial für Lebenswerte, gesunde und geschützte Räume beinhalten, in denen sich Fußgänger sicher und gerne bewegen, wo Kinder sorglos spielen und alte Leute oder Behinderte angstfrei ihren Alltag bewältigen können.

Viele Ideen An Konzepten für moderne städtische Mobilität mangelt es nicht, die Umsetzung wirkt aber sporadisch. Es fehlt der große Wurf, kein Wunder bei der Größe der Aufgabe, den immensen Kosten und oft schwierigen Einzelentscheidungen in der Kommunalpolitik. Einig sind sich Stadtplaner und Verkehrsforscher darin, dass die verschiedenen Verkehrsmittel besser aufeinander abgestimmt werden müssen. Ein detailliertes Verkehrs-

management könnte dann, auch mit Hilfe digitaler Technik, das Leben in der Großstadt stressfreier machen. Nach Angaben des Verkehrsforschers Dirk Heinrichs vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin wird derzeit an sogenannten intermodalen oder multimodalen Applikationen gearbeitet, die in der Lage sind, Informationen über beste Fahrwege bereitzustellen und damit persönliche Streckenplanungen zu ermöglichen.



In deutschen Innenstädten sind moderne Radspuren wie diese hier eher selten zu finden. Dabei spielt das Fahrrad in Mobilitätskonzepten eine zentrale Rolle. © picture-alliance/dpa

oder in der Nachbarschaft findet zum großen Teil zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt.“ Jedoch ist das Rad der „natürliche Feind“ des Autos und umgekehrt, was immer wieder zu Konflikten führt.

Kreuzungsdesign Die Niederländer, traditionell radversessen, haben dem Fahrradverkehr schon längst Vorrang eingeräumt. Rot markierte, breite Radwege ziehen sich durch viele Innenstädte, für Autos ist der Platz knapp. In Amsterdam werden nach Auskunft der Stadt rund 40 Prozent der Weststrecken mit Fahrrädern zurückgelegt, auf insgesamt 400 Kilometern Radwegen. Die Holländer sind es auch, die eigens ein Kreuzungsdesign entwickelt haben, um Radfahrer sicher und schnell an gefährlichen Knotenpunkten außen herum vorbeizuführen. In den Niederlanden wird keine

neue Straße geplant ohne Radwege. Auch in der dänischen Hauptstadt Kopenhagen wimmelt es von Radfahrern, die auf Radwegen oder separat angelegten Radrouten sowie Radautobahnen unterwegs sind. Um Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Rad zu bewegen, wurden in den USA und Japan bereits praktische Projekte ins Leben gerufen wie vollautomatische Radparkhäuser mit Werkstatt und Duschen sowie massenhaft verfügbare Leihfahrräder. In Innenstädten werden international auch Projekte für eine gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums erprobt, den „shared space“. Die US-Metropole San Francisco hat dazu mit dem Projekt „Better Market Street“ neue Standards gesetzt, indem Mobilität und urbanes Leben auf möglichst harmonische Weise verbunden werden. So sollen ehemals laute, gefährliche und unat-

traktive Tangenten für den Lebensraum Stadt zurückerobert werden. Ein lange erprobtes Erfolgsrezept, Ansprüche an Mobilität und urbanes Leben zu versöhnen, sind hierzulande Tempo-30-Zonen und die „verkehrsberuhigten Bereiche“, die es in Deutschland seit 40 Jahren gibt sowie Spiel- oder Wohnstraßen. Diese Bereiche werden mit vielen auffälligen Farbmarkierungen, Schildern, Pollern und Grüninseln so gestaltet, dass an Raseri nicht zu denken ist. Freiburg im Breisgau hat inzwischen 180 verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Wie eine Stadtsprecherin sagt, können alle gut damit leben, zumal die Entscheidung jeweils von den Anwohnern getroffen wird. Wie wichtig die Einbindung der Bevölkerung in Verkehrsprojekte ist, zeigt das Beispiel Kassel. Dort hat die Lolli-Affäre 1993

der SPD schweren Schaden zugefügt, nachdem Kommunalpolitiker versucht hatten, massenhaft Tempo-30-Zonen durchzusetzen. Die als Lollis bezeichneten rotweiß gestreiften Blechtonnen zur Fahrbahnverengung waren derart unbeliebt, dass ein „Verkehrskrieg“ ausbrach, wie „Der Spiegel“ damals notierte. In der Folge wurde Oberbürgermeister Wolfram Bremer (SPD) abgewählt. Der Kasseler Städtebauarchitekt Hans-Helmut Nolte findet den politischen Streit von damals im Rückblick „tragikomisch“, zumal später doch wieder auf das Konzept zurückgegriffen wurde. Nolte will „einen stadtgerechten Verkehr und keine verkehrsgerechte Stadt“ und fügt hinzu: „Wir müssen Stadträume schaffen, in denen sich die Leute wohlfühlen und das Stadtleben genießen.“ *Claus Peter Kosfeld*

»Autofahrer sind gestresst wie Kampfpiloten«

GESUNDHEIT Der Psychiater Mazda Adli befasst sich mit Auswirkungen des Stadtlebens. Verkehr wird als belastend empfunden

Herr Adli, in Großstädten leiden Bewohner unter Abgasen, Feinstaub, Lärm und Stress. Was ist aus Ihrer Sicht das hauptsächlichste Gesundheitsproblem? Lärm und Feinstaub sind gut untersuchte Gesundheitsbelastungen. Weniger bekannt ist der soziale Stress und seine Rolle für die psychische Gesundheit. Dieser Stress erwächst aus der Kombination von sozialer Dichte und sozialer Isolation. Wenn beides gleichzeitig auf uns einwirkt, wird sozialer Stress gesundheitsrelevant, vor allem, wenn er subjektiv unkontrollierbar erscheint.

Was heißt das konkret? Die Dichte in einer Stadt macht uns dann etwas aus, wenn sie mit sozialen Problemen einhergeht. Wenn man in beengten Verhältnissen wohnt und durch dünne Wände die lauten Fernseher der Nachbarn hört, diese Nachbarn aber gar nicht richtig kennt, erlebt man Isolation und Dichte gleichzeitig.

Sind psychische Störungen bei Städtern stärker verbreitet? Die Wahrscheinlichkeit für psychische Erkrankungen ist bei Stadtbewohnern messbar größer. Das Risiko, an einer Schizophrenie zu erkranken, ist mindestens doppelt so groß, bei in der Stadt aufgewachsenen Personen fast drei Mal so groß. Das Depressionsrisiko ist anderthalb Mal so groß und das Risiko für Angsterkrankungen ist ebenso höher als bei der Landbevölkerung. Dahinter steht ein stressabhängiger Mechanismus. Wenn Stress chronisch und unkontrollierbar wird, können solche Folgeerkrankungen auftreten. Das Gehirn

von Stadtbewohnern reagiert viel empfindlicher auf sozialen Stress.

Macht die Großstadt den Leuten also per se Angst? Nein, das kann man nicht sagen. Für die meisten Menschen ist das Stadtleben ja etwas Gutes und bedeutet Vielfalt, Stimulation, Bildung, Chancen auf Wohlstand und eine gute Gesundheitsversorgung. Hinzu kommt der kulturelle Reichtum, der für viele Menschen überhaupt der Grund ist, in die Stadt zu ziehen. Das ist also der gesunde Teil der Stadt.

Gerade Kultureinrichtungen wirken sozialer Isolation entgegen, weil sie Menschen zusammenbringen. Jedes Theater hat im Grunde auch einen öffentlichen Gesundheitsauftrag. Problematisch wird es für jene Menschen, die keinen Zugang finden zu den städtischen Vorteilen.

Einige Gesundheitsrisiken haben mit dem hohen Verkehrsaufkommen zu tun. Wie äußert sich das?



In seinem jüngsten Buch „Stress and the City“ befasst sich der Psychiater mit den Auswirkungen des Stadtlebens.

Wenn man Leute fragt, was sie in der Stadt am stärksten belastet, nennen die meisten den Verkehr, die Arbeitswege und Staus. Untersuchungen belegen, dass Staus und Pendlerwege erheblichen Stress hervorrufen können. Eine Studie hat ergeben, dass Autofahrer im Berufsverkehr eine Stressreaktion zeigen können, die vergleichbar ist mit der eines Kampfpiloten im Einsatz. Die AOK hat vor einiger Zeit eine Untersuchung über Pendler und deren psychische Gesundheit vorgelegt. Mit längerem Arbeitsweg steigt demnach die psychische Belastung. Untersuchungen zeigen auch, dass die Fahrrad-Pendler am zufriedensten sind, gefolgt von Fußgängern und ÖPNV-Nutzern. Schlusslicht sind die Autofahrer.

Verkehr steht ja auch für Lärm. Was bewirkt das bei Menschen? Lärm ist ein bekannter Belastungsfaktor in der Umweltmedizin und gut untersucht. Lärm kann zu akustischem Stress werden, wenn etwas einfach schmerzhaft laut ist. Er kann aber auch sozialen Stress bewirken. Das geschieht dann, wenn der Stadtlärm unsere territorialen Grenzen infrage stellt. Wenn zum Beispiel laute Motorengeräusche von der benachbarten Straße in unsere Wohnung dringen, ohne dass wir etwas dagegen unternehmen könnten. Das wird zu Territorialstress, weil, evolutionär ableitbar, das eigene Revier infrage gestellt wird.

Welche Bedeutung haben Schlafstörungen als Folge des ständigen Lärms? Es gibt Lärmgrenzen, die den Schlaf schwer machen. Ab etwa 50 Dezibel. Eine viel befahrene Straße, die auch nachts nicht zur Ruhe kommt, kann das bewirken. Schlaf und Konzentration können empfindlich gestört werden durch Lärm. Auch die Schulleistungen von Kindern sind messbar schlechter, wenn sie an einer lauten Straße leben. Auch Lärm ist im Übrigen leichter auszu-

halten, wenn er kontrollierbar ist. Das zeigt den sozialen Faktor: Das Problem, dem Lärm hilflos ausgeliefert zu sein, stellt den Stress in seiner Gesundheitsrelevanz erst so richtig scharf.

Was könnte verändert werden, um die Gesundheitsrisiken zu reduzieren? Veränderungen sind tatsächlich das Gebot der Stunde, weil wir in einer sich rasant urbanisierenden Welt leben. Öffentliche Plätze spielen dabei eine Rolle, weil Menschen sich dort austauschen können. Auch breite Bürgersteige sind gute Verweilzonen, nicht nur Transitzonen. Das ließe sich ausbauen. Eine Straße sollte Anwohner dazu anregen, vor die Haustür zu treten. Das wirkt der sozialen Isolation entgegen. Auch Parks oder kleine Taschenparks sind wichtig. Ein Stadtgrün, das für viele psychische Funktionen günstig ist, verbessert die Konzentration und Schulleistungen von Kindern. Auch die Wahrscheinlichkeit, an einer Depression zu erkranken, wird geringer, wenn ein Grün in erreichbarer Nähe ist.

Unterscheiden sich deutsche Städte von ausländischen, was den Stressfaktor betrifft? Da gibt es deutliche Unterschiede. Die Verstärkung, die wir im globalen Süden erleben, in den Mega-Cities der Schwellenländer, findet in viel größeren Dimensionen statt. Es gibt diese Endlosstädte, die weit über Verwaltungsgrenzen hinaus gewachsen sind. Das ist eine unstrukturierte, informelle Urbanisierung und das bringt dann noch gravierendere Probleme mit sich.

Das Interview führte Claus Peter Kosfeld. Der Privatdozent Mazda Adli ist Chefarzt an der Fliedner Klinik in Berlin und Leiter des Forschungsbereichs Affektive Störungen an der Charité.

Schwarz und schädlich

DIESEL Autoabgase können schwere Erkrankungen auslösen

Der Diesel ist in Verruf geraten. Die von Autoherstellern systematisch schöngeredeten Abgaswerte sowie Grenzwertüberschreitungen an Emissions-Messstellen für Feinstaub und Stickstoffoxide (NOx) in Großstädten bringen die Diesel schwer in Bedrängnis. Ausgerechnet in der Autobauerstadt Stuttgart könnte ab 2018 ein Fahrverbot für ältere Diesel-Fahrzeuge an hohen Belastungstagen verfügt werden, mit Ausnahmen etwa für den Lieferverkehr. Das Stuttgarter Verwaltungsgericht entschied Ende Juli, die Luftverschmutzung müsse notfalls mit Fahrverboten verringert werden. Auch in München, Hamburg und Köln werden solche Konsequenzen erwogen. Hersteller und Politik haben sich daraufhin beim „Diesel-Gipfel“ Anfang August auf Software-Nachrüstungen verständigt, um die Schadstoffe zu verringern. Wie das Umweltbundesamt (UBA) im April mitteilte, überschreiten Diesel-Autos die Euro-Grenzwerte für Stickstoffdioxid noch viel stärker als angenommen. Sei-

man für das Jahr 2016 bislang von 575 mg NOx/km ausgegangen, liege die Diesel-Pkw-Flotte in Deutschland tatsächlich im Schnitt bei 767 mg NOx/km. Bei den Messungen wurden auch niedrige Außentemperaturen berücksichtigt, weil hohe NOx-Emissionen laut UBA vor allem an kalten Tagen auftreten. Am schmutzigsten waren den Angaben zufolge Euro-5-Diesel-Pkw mit 906 mg NOx/km im Schnitt. Das Ergebnis liegt rund 400 Prozent über dem zulässigen Grenzwert. Aber auch moderne Euro-6-Diesel-Pkw rissen den Grenzwert um fast das Sechsfache! Sie kamen im Mittel auf 507 mg NOx/km, der zulässige Grenzwert liegt bei 80. UBA-Präsidentin Maria Krautzberger forderte daraufhin: „Wir brauchen mehr denn je eine schnelle Entlastung der vielen hunderttausend Menschen, die in den Innenstädten unter den Folgen der viel zu hohen Dieselabgase leiden.“ Zwar sind in Großstädten nicht alle Gebiete gleichmäßig betroffen, wie aus einer UBA-Messliste von 2016 hervorgeht. Jedoch werden an bestimmten Tangenten regelmäßig Spitzenwerte erreicht und Grenzwerte überschritten, so etwa am Stuttgarter Neckartor, in der Landshuter Allee in München oder in der Hamburger Habichtstraße. Stickstoffdioxid (NO2) ist vor allem für Lungenkranke wie Asthmatiker und auch Kinder schädlich. Das Gas belastet die Lungen und reizt die Atemwege. Es kann zu chronischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen und wird auch für vorzeitige Todesfälle verantwortlich gemacht. Feinstaub entsteht nicht nur in Verbrennungsmotoren, sondern auch durch Abrieb beim Bremsen und an Reifen. Feinste Partikel gelangen bis in das Lungengewebe und den Blutkreislauf. Entzündungen der Atemwege, Thromboseerkrankungen und Herz-Kreislauferkrankungen können die Folge sein. Dieselruß gilt zudem ohnehin als krebserregend. *pk*



Fahrverbote sind heftig umstritten.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



In die Jahre gekommen, aber immer noch eine Ikone modularer Bauens: Der Architekt Kisho Kurokawa setzte 1972 beim „Nakagin Capsule Tower“ in Tokio auf typgleiche Wohnmodule, die flexibel miteinander zu verbinden sind. Auf diese Art lassen sich – zumindest der Idee nach – Bauten den wandelnden Bedürfnissen ihrer Nutzer und Bewohner anpassen.

© picture-alliance/dpa

Der permanente Wandel

VERÄNDERUNGEN Städte müssen sich immer wieder neuen Verhältnissen anpassen. Das läuft nicht ohne Konflikte ab

An einem Samstag im Mai herrschte in der Leipziger Südvorstadt Ausnahmezustand. 450 Mütter und Väter standen Schlange, um ihrem Nachwuchs einen Platz in einer neuen Kindertagesstätte zu sichern. Der Vorfall wirft ein Schlaglicht auf eines der größten Probleme der sächsischen Messestadt: Obwohl die Rathaus-Spitze viel Energie darauf verwendet, mehr Kitas errichten zu lassen, hält die Bautätigkeit mit dem Bedarf nicht Schritt – denn es kommen wesentlich mehr Kinder zur Welt, als die Planer noch vor wenigen Jahren errechnet haben.

Das Leipziger Kitaproblem steht stellvertretend für eine grundsätzliche Herausforderung, mit der Städte konfrontiert sind: Während Gebäude und Infrastruktur für Jahrzehnte und manchmal Jahrhunderte angelegt sind, verändern sich demografische, gesellschaftliche und politische Umstände oft innerhalb weniger Jahre. Deshalb müssen Politiker, Architekten und sonstige Planer nach Wegen suchen, wie sich städtische Strukturen den sich stetig wandelnden Anforderungen anpassen lassen. „Wohnungsbau und Architektur“, stellt Hessens Stadtentwicklungsministerin Priska Hinz (Bündnis 90/Die Grünen) fest, „sind keine statischen Konstrukte, sondern wandelnde und flexible Instrumente, um auf neue Wohnbedürfnisse zu reagieren.“

Neubau statt Abriss Wie schnell solche Veränderungen eintreten können, zeigt ein Blick auf die jüngste Vergangenheit. Noch kurz vor der Jahrtausendwende hatten viele der heute stark wachsenden Städte mit einem Bevölkerungsrückgang zu kämpfen – auch Leipzig. Die dortige Rathaus-Spitze reagierte auf die Prognosen eines weiteren Einwohnerverlusts, indem sie im Rahmen des Programms Stadtbau Ost Tausende von Wohnungen abreißen ließ. Doch seit einigen Jahren wächst Leipzig wieder deutlich, weshalb die Stadt nun nicht mehr auf Abriss, sondern auf Neubau setzt. Doch was passiert, wenn sich die Prognostiker erneut täuschen sollten? Muss dann wieder die Abrissbirne in Aktion treten? Und sind dann möglicherweise viele der Kitaplätze unbelegt, die die Stadt jetzt mit großer Mühe errichtet?

Zusätzlich an Brisanz gewinnen diese Fragen, weil gleichzeitig zahlreiche Städte vor allem im ländlichen Raum weiter schrumpfen. Manche Landkreise verloren zwischen 2000 und 2015 ein Fünftel ihrer Einwohner wie das Bundesinstitut für Bau-Stadt- und Raumforschung (BBSR) errechnet hat. Die sächsische Stadt Hoyerswerda beispielsweise zählt heute nur noch halb so viele Einwohner wie 1989. In Hoyerswerda und anderen schrumpfenden Städten Ostdeutschlands wurden deshalb ganze Stadtteile komplett abgerissen.

Eine der größten Herausforderungen ist die sich wandelnde Mobilität.

Wie schnell sich Umstände ändern können, führte zuletzt die große Flüchtlingswelle von 2015 und 2016 vor Augen. Unter gewaltigem Zeitdruck mussten die Kommunen Hunderttausende von Übernachtungsplätzen schaffen. Mancherorts mieteten sie deshalb leer stehende Immobilien an, nur um bald festzustellen, dass die Zuwanderungszahlen nicht auf dem erwarteten hohen Niveau blieben und viele der angemieteten Flächen gar nicht benötigt wurden.

Erforderlich sind deshalb auch in diesem Bereich flexible Lösungen, wie sie beispielsweise die Wohnungsbau Ludwigsburg (WBL) realisiert hat. Die Wohnungsbau-Gesellschaft stellte im Juni ein Pilotprojekt für die Unterbringung von Flüchtlingen fertig: zwei dreigeschossige Gebäude aus Holz, die in typologischer Bauweise errichtet sind und unterschiedliche Grundrissvarianten ermöglichen. Wenn die Häuser eines Tages nicht mehr für Flüchtlinge benötigt werden, können sie mit Balkonen und Loggien ausgestattet und dem allgemeinen Wohnungsmarkt zugeführt werden.

„Das Bauen und die Wohnformen werden sich in naher Zukunft deutlich verändern“, sagt WBL-Geschäftsführer Andreas Veit. „Denn unsere Städte müssen sich den Veränderungen durch Faktoren wie demografischer Wandel, Zuwanderung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz anpassen.“ Ähnlich sieht das Ingo Malter, Geschäftsführer des landeseigenen Berliner Wohnungsunternehmens Stadt und Land. „Unsere neu gebauten Wohnungen müssen wandlungsfähig sein“, sagte er auf einem Symposium über neue Ansätze im Wohnungsbau. „Sie müssen für mehr als eine Generation halten und später durch unkomplizierten Umbau möglichen neuen Nutzungskonzepten angepasst werden können.“

Wie das konkret passieren kann, will das Bundesbauministerium mit dem „Modellvorhaben Variowohnen“ aufzeigen. „Variowohnen bieten intelligente Lösungen für den demografischen Wandel“, sagt Bundesbauministerin Barbara Hendricks (SPD). „Sie sind flexibel nutzbar, heute für Studierende oder Azubis und in Zukunft womöglich für Senioren.“ Gefördert werden deshalb Projekte, die günstigen Wohnraum für Studierende schaffen, aber so konzipiert sind, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt ohne großen Aufwand für Familien oder ältere Menschen nutzbar gemacht werden können.

Gerade die Alterung der Gesellschaft verlangt nach Anpassungen des Gebäudebestands und des öffentlichen Raums. Doch dabei kann es zu Zielkonflikten kommen: Einerseits sollten Immobilien vor dem Hintergrund des demografischen Wandels möglichst barrierefrei sein. Andererseits verteuern Schwellenfreiheit und Aufzüge die Baukosten, was der Forderung nach günstigem Wohnraum widerspricht.

Flexibles Baurecht Damit sich Städte den sich verändernden Umständen anpassen können, brauchen sie auch ein flexibles Baurecht. In diesem Jahr hat der Bund deshalb mit dem Urbanen Gebiet eine neue Baugebietskategorie eingeführt, in der weniger strenge Schutzvorgaben gelten und die es so ermöglicht, auch in der Nähe von Gewerbebetrieben Wohnraum zu schaffen. Damit unterstützt das Urbane Gebiet das Ziel, die Innenentwicklung den Vorrang vor dem Bau neuer Siedlungen auf der grünen Wiese zu geben.

Doch auch hier tut sich ein Zielkonflikt auf, den das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie in einem im Auftrag des Bauministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen erstellten Gutachten benennt: den „möglichen Konflikt zwischen Innenentwicklung (Leitbild der kompakten Stadt) mit baulicher Verdichtung zur Reduzierung des Flächenbedarfs und aufgelockerte Bebauung zur besseren Durchlüftung und Abkühlung der Städte“. Damit spricht das Wuppertal Institut die Notwendigkeit an, dass sich Städte an den Klimawandel anpassen müssen. Dieser Aufgabe stellen sich Kommunen mit unterschiedlichen Instrumenten. So hat Unna eine Gefahrenkarte erarbeitet, die zeigt, welche Bereiche der Stadt durch Starkregen besonders gefährdet sind. Und Saarbrücken hat nachgewiesen, dass der Einsatz heller Oberflächenmaterialien in der Freiflächengestaltung an heißen Sommertagen für Abkühlung sorgt.

Eine der größten Herausforderungen für die Wandlungsfähigkeit der Städte ist aber die sich verändernde Mobilität. Untersuchungen zeigen, dass vor allem für junge Menschen der Besitz des eigenen Autos an Bedeutung verloren hat. Gleichzeitig eröffnen Carsharing und Elektromobilität neue Formen der Fortbewegung. Auch auf diese Entwicklung reagiert das Baurecht, indem immer mehr Städte darüber diskutieren, ob starre Stellplatzregelungen noch zeitgemäß sind. Während Berlin und Hamburg die entsprechenden Vorgaben abgeschafft haben, hat Frankfurt am Main ein System eingeführt, das die Zahl der erforderlichen

Stellplätze davon abhängig macht, wie gut ein Standort an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.

Die eigentliche Herausforderung steht den Städten aber noch bevor: Sollte sich tatsächlich das fahrerlose Auto durchsetzen, so könnte die Anpassungsfähigkeit städtischer Strukturen ernsthaft auf die Probe gestellt werden. „In den kommenden 50 bis 60 Jahren wird sich so viel verändern, dass wir von einer historischen Dimension sprechen können“, prophezeit Mathias Mitteregger von der Technischen Universität Wien, der im Auftrag der Daimler und Benz Stiftung ein länderübergreifendes

Forschungsvorhaben über autonomen Verkehr koordiniert. Experten zufolge könnte ein Carsharing-System auf Basis selbstfahrender Autos periphere Wohnlagen attraktiver machen. Und weil autonome Autos nicht zwingend in der Innenstadt parken müssen, könnten große Flächen im Zentrum für eine neue Nutzung frei werden: eine Chance für die Städte, zu beweisen, dass sie sich immer wieder neu erfinden können.

Christian Hunziker

Der Autor ist freier Journalist in Berlin mit den Schwerpunkten Immobilien, Architektur und Stadtentwicklung.

Auf dem Weg zur barrierefreien Stadt

INKLUSION Menschen mit Handicap wollen uneingeschränkt am urbanen Leben teilhaben

Zwei Stufen vor der Bäckerei oder dem Drogeriemarkt sind für Menschen ohne Gebbehinderung kein Problem. Für Rollstuhlfahrer aber bedeuten sie ein unüberwindbares Hindernis. Und auch Menschen, die auf den Rollator angewiesen sind oder Eltern mit Kinderwagen fühlen sich in einer solchen Situation ausgeschlossen.

Das ist nur ein Beispiel für die Einschränkungen im öffentlichen Raum, mit denen Menschen mit Handicap zu kämpfen haben. Arztpraxen im zweiten Stock ohne Aufzug, extrem kurze Ampel-Grünphasen für Fußgänger und defekte Aufzüge in U-Bahnstationen, aber auch hoch komplexe und entsprechend schwer verständliche Behördentexte – in all diesen Fällen zeigen sich die Grenzen der Inklusion. „Im Alltag stoßen Menschen mit Behinderungen noch immer auf viele Barrieren: beim Bahnfahren, am Geldautomaten, beim Einkaufen oder beim Arztbesuch“, kritisiert deshalb Hannelore Loskill, die Sprecherin des Deutschen Behindertenrats.

Inklusion bedeutet laut einer Definition der Aktion Mensch, „dass jeder Mensch ganz natürlich dazu gehört. Egal wie du aussehst, welche Sprache du sprichst oder ob du eine Behinderung hast.“ Dabei kommen Maßnahmen zur Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung zu. 2009 verpflichtete sich deshalb die Bundesrepublik mit der Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention, geeignete Maßnahmen für eine barrierefreie Gesellschaft zu treffen. Auch die 2016 verabschiedete Neufassung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) verfolgt das Ziel, Inklusion zu ermöglichen. Als Ziel formuliert der Gesetz-

text, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten“. Allerdings kritisieren Behindertenvertreter, dass das Gesetz der Privatwirtschaft keine zwingenden Vorgaben macht. „Das neugefasste Behindertengleichstellungsgesetz verpflichtet einzig die Bundesverwaltung sowie die Sozialleistungsträger, Standards zur Barrierefreiheit einzuführen“, bemängelt Hannelore Loskill vom Deutschen Behindertenrat.

Doch auch zahlreiche private und kommunale Einrichtungen engagieren sich für die inklusive Stadt. So hat die Aktion Mensch die „Initiative Kommune Inklusiv“ gestartet, mit der sie das lokale Zusammenwir-

ken von Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung fördern will. In einem mehrstufigen Verfahren wählte die Aktion Mensch fünf Kommunen (Erlangen, Nieder-Olm, Rostock, Schneverdingen und Schwäbisch Gmünd) aus, in denen Inklusion modellhaft umgesetzt werden soll. Eine ganz praktische zivilgesellschaftliche Initiative ist die seit 2010 verfügbare interaktive Karte wheelmap.org. Diese vom Verein Sozialhelden e.V. auf den Weg gebrachte Karte verzeichnet über 750.000 öffentlich zugängliche Einrichtungen wie Cafés, Schwimmbäder und Bibliotheken und zeigt an, ob sie für Rollstuhlfahrer und andere Menschen mit Mobilitätseinschränkung vollumfänglich, gar nicht oder eingeschränkt zugänglich sind.

Einen umfassenden Ansatz verfolgt das Forschungsprojekt UrbanLife+, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird. In zwei Mönchengladbacher Stadtteilen testen mehrere Projektpartner unter Federführung der Universität Hohenheim, wie sich Quartiere unter Einsatz innovativer technischer Lösungen so gestalten lassen, dass sich mobilitätseingeschränkte Personen gut bewegen können. Geplant sind beispielsweise Bordsteine, die sich für Rollatoren absenken, Straßenlaternen, die ihre Beleuchtung dem Sehvermögen der Passanten anpassen und Sensoren, die auf Gefahren an Straßenübergängen hinweisen.

CH



Von barrierefreien Städten profitieren auch Eltern kleiner Kinder.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



STÄDTE IN ZAHLEN

Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern

Berlin: 3.520.031 / 3.948 pro km²
 Hamburg: 1.787.408 / 2.367 pro km²
 München: 1.450.381 / 4.468 pro km²
 Köln: 1.060.582 / 2.619 pro km²
 Frankfurt/Main: 732.688 / 2.951 pro km²
 Stuttgart: 623.738 / 3.008 km²
 Düsseldorf: 612.178 / 2.816 pro km²
 Dortmund: 586.181 / 2.008 pro km²
 Essen: 582.624 / 1.656 pro km²
 Leipzig: 560.472 / 1.882 pro km²
 Bremen: 557.464 / 1.601 pro km²
 Dresden: 543.825 / 1.656 pro km²
 Hannover: 532.163 / 2.607 pro km²
 Nürnberg: 509.975 / 2.736 pro km²
 (Stand: 2015)

Die »typische« Großstadt und ihre Einwohner

In einer deutschen Großstadt leben durchschnittlich 199.460 Einwohner (51,4% Frauen) auf einer Fläche von 139 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.527 Einwohnern pro km². Der Großstadtbürger ist 42,8 Jahre alt.
 Im Durchschnittshaushalt leben 1,9 Personen, in 17,3% der Haushalte leben Kinder, 20,2% der Familienhaushalte sind Einelternfamilien. Das Haushaltseinkommen liegt bei 29.638 Euro, das Einkommen eines Großstädters bei 19.010 Euro.
 Die Einwohner der durchschnittlichen Großstadt leben in 10.485 Mehrfamilienhäusern und 21.632 Ein- und Zweifamilienhäusern. Ein Großstadtbürger lebt auf 40,5 m² Wohnraum. 93.236 Beschäftigte arbeiten in 5.035 Betrieben.
 In der Großstadt stehen durchschnittlich 30 Grundschulen, 24 weiterführende Schulen der Sekundarstufe I und elf der Sekundarstufe II, eine Volkshochschule, 18 Bibliotheken und vier Kinos zur Verfügung. Vier Krankenhäuser, 127 Hausärzte, 354 Fachärzte aus 14 unterschiedlichen Facharztgruppen und 57 Apotheken sichern die medizinische Versorgung. Der Großstädter fährt 5,8 Kilometer zur Autobahn, 30,2 Kilometer zum internationalen Flughafen und 1,6 Kilometer zum Fernbahnhof.

Die »typische« Mittelstadt und ihre Einwohner

In einer deutschen Mittelstadt leben durchschnittlich 32.300 Einwohner (51,2% Frauen) auf einer Fläche von 76 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 480 Einwohnern pro km². Der Mittelstadtbürger ist 44,2 Jahre alt.
 Im Durchschnittshaushalt leben 2,1 Personen, in 20,6% der Haushalte leben Kinder, 15,5% der Familienhaushalte sind Einelternfamilien. Das Haushaltseinkommen liegt bei 30.944 Euro, das Einkommen eines Mittelstädters bei 18.629 Euro.
 Die Einwohner der durchschnittlichen Mittelstadt leben in 1.255 Mehrfamilienhäusern und 6.653 Ein- und Zweifamilienhäusern. Ein Mittelstadtbürger lebt auf 44,9 m² Wohnraum. 12.277 Beschäftigte arbeiten in 876 Betrieben.
 In der Mittelstadt stehen durchschnittlich sieben Grundschulen, fünf weiterführende Schulen der Sekundarstufe I und zwei der Sekundarstufe II, eine Volkshochschule, drei Bibliotheken und ein Kino zur Verfügung. Ein Krankenhaus, 21 Hausärzte, 42 Fachärzte aus zwölf unterschiedlichen Facharztgruppen und neun Apotheken sichern die medizinische Versorgung. Der Mittelstädter fährt 6,6 Kilometer zur Autobahn, 39,3 Kilometer zum internationalen Flughafen und 19,4 Kilometer zum Fernbahnhof.

Die »typische« Kleinstadt und ihre Einwohner

In einer deutschen Kleinstadt leben durchschnittlich 10.425 Einwohner (50,6% Frauen) auf einer Fläche von 60 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 171 Einwohnern pro km². Der Kleinstadtbürger ist 44,2 Jahre alt.
 Im Durchschnittshaushalt leben 2,2 Personen, in 20,3% der Haushalte leben Kinder, 12,4% der Familienhaushalte sind Einelternfamilien. Das Haushaltseinkommen liegt bei 32.782 Euro, das Einkommen eines Kleinstädters bei 18.566 Euro.
 Die Einwohner der durchschnittlichen Kleinstadt leben in 87 Mehrfamilienhäusern und 1.132 Ein- und Zweifamilienhäusern. Ein Kleinstadtbürger lebt auf 47,9 m² Wohnraum. 2.758 Beschäftigte arbeiten in 260 Betrieben.
 In der Kleinstadt stehen durchschnittlich zwei Grundschulen und eine Bibliothek zur Verfügung. Ein Krankenhaus, sechs Hausärzte, fünf Fachärzte aus drei unterschiedlichen Facharztgruppen und drei 57 Apotheken sichern die medizinische Versorgung. Der Kleinstädter fährt 10,8 Kilometer zur Autobahn, 51,2 Kilometer zum internationalen Flughafen und 24,6 Kilometer zum Fernbahnhof.

Quelle: Stadtentwicklungsbericht

Teure Städte

Zustand des Wohnungsmarkts:
 Die Angebots-Nachfrage-Relation ist...

- sehr angespannt
- angespannt
- ausgeglichen
- stagnierende Nachfrage
- rückläufige Nachfrage

Mit einem durchschnittlichen Einkommen kann sich ein Haushalt in Düsseldorf theoretisch eine 63-qm-Wohnung leisten.*

Düsseldorf 63

Köln 63

Frankfurt 64

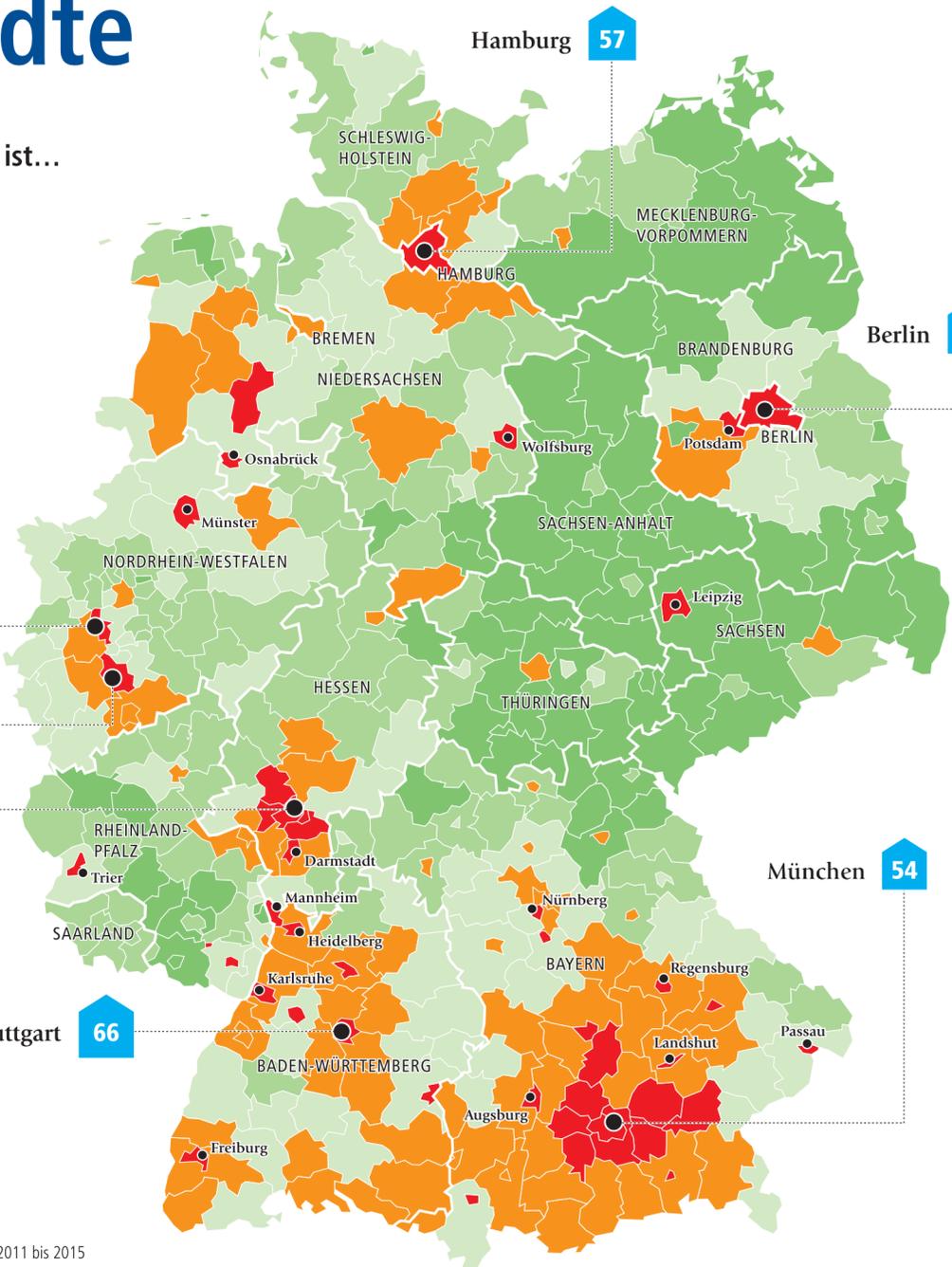
77
 Bundesweiter Durchschnitt

Stuttgart 66

Hamburg 57

Berlin 56

München 54



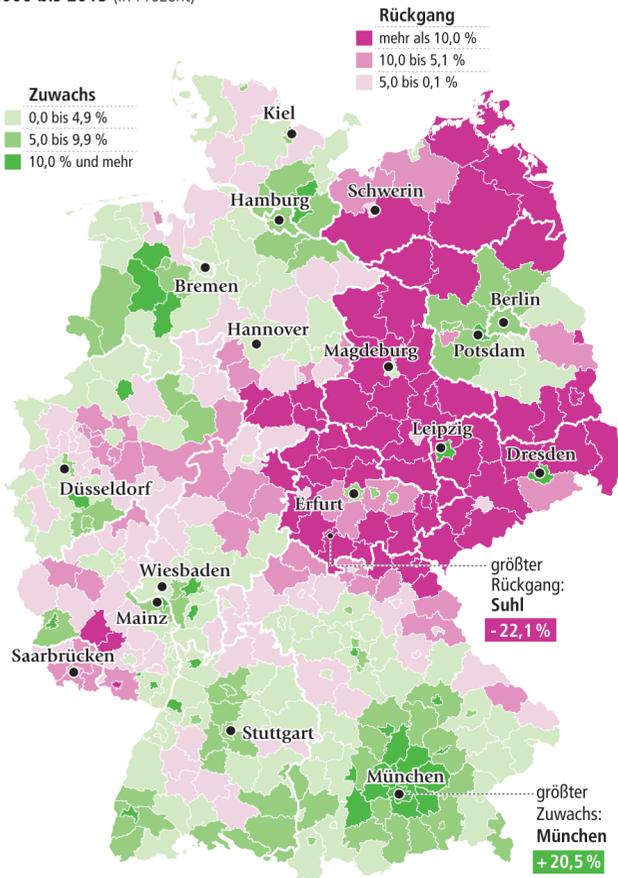
ausgewerteter Zeitraum: 2011 bis 2015

*Angenommen wird ein Anteil von 35 % des berichteten Haushaltseinkommens als Obergrenze gegenüber dem durchschnittlichen Mietpreis für eine 70-qm-Wohnung (warm).

Quelle: Quelle: Verbände bündnis Wohnungsbau, prognos Grafikquelle: Globus 11837 (editiert)

Bevölkerungsentwicklung in Deutschland

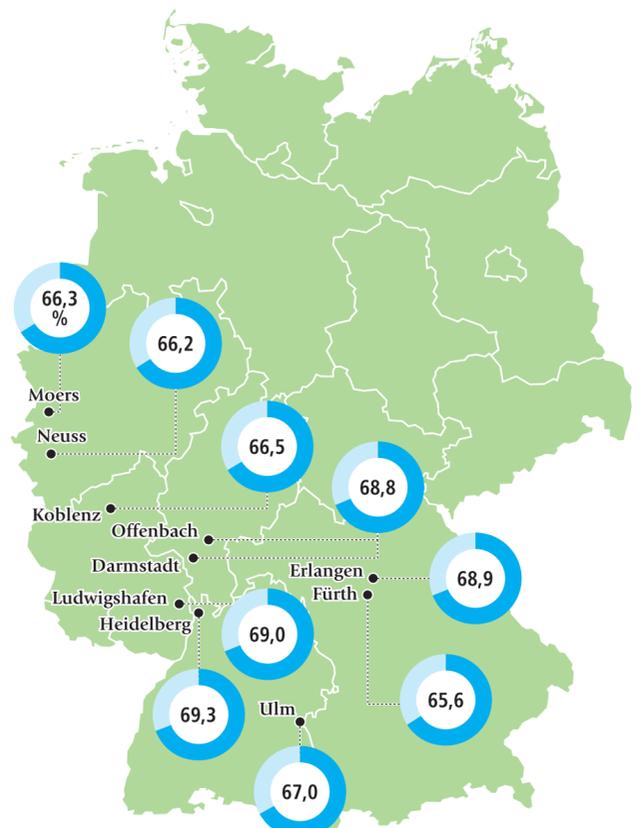
Entwicklung der Einwohnerzahl in den 402 Landkreisen und kreisfreien Städten von 2000 bis 2015 (in Prozent)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Daten für 2015 vorläufig Grafikquelle: Globus 11510 (editiert)

Deutschlands Pendlerhochburgen

18,4 Millionen Beschäftigte pendelten 2016 im Schnitt 16,91 km zur Arbeit. Städte mit größtem Anteil an Einpendlern, Anteil an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in Prozent)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Grafikquelle: dpa*26974 (editiert)



Kurz vor dem Kollaps

GENTRIFIZIERUNG Wie München versucht, den rasant steigenden Preisen für Mieten und Immobilien etwas entgegenzusetzen

Die neue architektonische Attraktion in München hat kein Fundament, keinen Keller und auch kein Erdgeschoss. Vielmehr steht das Haus für hundert Mieter auf Betonstelen und schwebt in einer Höhe von 2,10 Metern über dem Boden. Das Gebäude im Westen der Stadt wird das „Stelzenhaus“ genannt, zum Jahresbeginn wurde es bezogen. Darunter war und ist weiterhin der Parkplatz des benachbarten Dantebades. Während Besucher das Auto abstellen, um im Bad ihre Bahnen zu ziehen, wohnen Mieter auf den vier Stockwerken darüber. Die Idee, einen Parkplatz zu überbauen, soll vom Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) persönlich stammen. Es ist ein unkonventioneller Ansatz, um der Wohnungsnot in der Bayern-Metropole etwas entgegenzusetzen. „Versiegelte Fläche wird auf diese Weise doppelt genutzt“, sagt Klaus-Michael Dengler, Geschäftsführer der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Gewofag, die das Stelzenhaus errichtet hat. Die Apartments werden zu einer Hälfte an anerkannte Flüchtlinge vermietet, zur anderen an einkommensschwache Münchner. Der Preis liegt bei 9,40 Euro pro Quadratmeter – ausgesprochen günstig für die bayerische Landeshauptstadt. Wohnen kostet in München so viel wie sonst nirgends in Deutschland. Bei Mieten und Immobilienpreisen gibt es weiterhin nur eine Richtung: nach oben. Die Wohnspreise sind das mit Abstand größte Problem der Stadt. Allein der Vergleich von 2015 mit 2016 ist aussagekräftig. Im ver-

gangenen Jahr lag der Mietpreis laut der Südbayerischen Immobiliengesellschaft je nach Wohngegend zwischen 12,20 und 19,15 Euro für den Quadratmeter. Am teuersten ist es im Zentrum im Bezirk Altstadt/Lehel. 2015 waren es noch 11,80 bis 16,40 Euro. Noch drastischer ist es beim Kauf von Wohneigentum. In einer mittel-teuren Gegend wie dem Stadtteil Hadern kostete der Quadratmeter im letzten Jahr im Schnitt fast 6.000 Euro, 2015 waren es noch 4.900 Euro. Die Folgen: Menschen mit geringem bis mittlerem Einkommen werden von Gutverdienern verdrängt. Ganze Viertel verändern ihren Charakter. „Gentrifizierung“ nennt sich dieser Prozess der Umwandlung. Ein Ende ist nicht in Sicht, die Stadt wird durch ihren eigenen Wirtschaftsboom an den Rand des Preiskollaps getrieben. Es gibt immer mehr gute Jobs, laut Prognose des Planungsreferats steigt die Einwohnerzahl deshalb von jetzt rund 1,5 Millionen auf 1,8 Millionen im Jahr 2030.

Bürger schließen sich zusammen Wenn Oberbürgermeister Reiter Interviews gibt, dann geht es in erster Linie ums Wohnen. Er sagt Sätze wie: „Wir als Stadt müssen uns darum kümmern, dass bezahlbare Wohnungen entstehen.“ Oder: „Die Mieten dürfen nicht endgültig ins Uner-schwingliche steigen.“ Doch was macht die Stadt, was machen ihre Bürger dafür? Ein altes Konzept ist wieder im Trend: Immer mehr Wohnungsgenossenschaften werden gegründet. Bürger schließen sich zusammen, um zu bauen. Die Wohnungen werden zu moderaten



Wohnen in der Luft: Blick auf das „Stelzenhaus“ über dem Parkplatz eines Freibades in München

© Roland Weeagen

Preisen, meist um die zehn Euro pro Quadratmeter, an die Mitglieder vermietet. Um mitzumachen, muss man Anteile an der Genossenschaft erwerben. Diese nutzt das Geld als Stammkapital, um Kredite für den Bau zu bekommen. Der Vorteil: Die Häuser gehören der Genossenschaft, die sich bestimmten, von den Mitgliedern festgelegten Grundsätzen verpflichtet. Wer eine Wohnung hat, muss weder die Kündigung noch drastische Mieterhöhungen fürchten, so ist das Leben planbar. „San Riemo“ heißt eine solche Genossenschaft. Das Grundstück, das die Bauherren 2016 von der Stadt erhalten haben, liegt in München-Riem auf dem früheren Flughafengelände. Das Genossenschaftshaus soll 29 Wohnungen haben, Gemein-

> STICHWORT

Wohnen in München

> **Einwohner** Die Bevölkerung Münchens wächst dank des Wirtschaftsbooms immer weiter – laut Prognose des Planungsreferats von aktuell 1,5 auf 1,8 Millionen im Jahr 2030.

> **Mieten** Der Mietpreis lag 2016, je nach Wohngegend, zwischen 12,20 Euro und 19,15 Euro pro Quadratmeter.

> **Neubau** 8.500 Wohnungen sollen in den nächsten Jahren gebaut werden, 2.000 davon im geförderten Wohnungsbau.

schaftsräume sowie Platz für Kultur und Kleingewerbe. „Wir bauen für unsere Bewohner und die Stadt“, verkündet die San-Riemo-Genossenschaft, eine breite soziale Mischung soll in dem Haus leben. Außerdem will das Projekt nachhaltig sein und strebt eine „herausragende“ architektonische Qualität an. Die Initiatoren sehen auch einen wichtigen wohnungspolitischen Aspekt: „Als Genossenschaft entziehen wir unsere Häuser und Grundstücke der spekulativen Verwertung auf dem Immobilienmarkt.“ Wichtig sei dabei „die Beschränkung auf eine angemessene Wohnfläche pro Bewohner.“ Das bedeutet: Riesige Luxusflächen wird es nicht geben. Es gibt ähnliche Projekte. „Progeno“ etwa baut auf einem ehemaligen Kasernengelände Häuser mit insgesamt 48 Wohnungen, vom Apartment bis zur größeren Familienbleibe. Wohnungsgenossenschaften würden sich noch weitaus mehr verbreiten. Allerdings fehlt häufig der Bauplatz – das ist die größte Hürde. München ist mit einer gesamten Fläche von 311 Quadratmetern vergleichsweise klein. Die Stadt hat kaum mehr Boden zu vergeben. Dennoch sollen 8.500 neue Wohnungen pro Jahr entstehen, davon 2.000 im geförderten oder „preisgedämpften“ Wohnungsbau, wie es der Stadtrat beschlossen hat. Bis zum Jahr 2020 will München 870 Millionen Euro dafür investieren. Am bekanntesten ist das „München-Modell“: Bürger mit niedrigem bis mittlerem Einkommen – etwa einem Jahres-Brutto bis 70.000 Euro bei einer dreiköpfigen Familie – erhalten die Berechtigung für eine

vergünstigte Mietwohnung. Bauträger wiederum bekommen Zuschüsse, wenn sie solchen Wohnraum schaffen.

Begehrte Baulücken Weiter wird in der Bayern-Metropole massiv an der Nachverdichtung von bestehenden Wohnquartieren gearbeitet. Baulücken sollen geschlossen werden, manche Häuser noch ein zusätzliches Geschoss bekommen. Das aber geht nicht ohne Einwände und Widerstand. In Fürstenried-West, einer von Hochhäusern geprägten Siedlung im Südwesten der Stadt, gibt es etwa massiven Protest der Bewohner gegen den Plan, 600 neue Wohnungen in das Gebiet reinzusetzen. Grünflächen würden dem Beton geopfert, das Quartier werde noch enger, die Infrastruktur sei dem nicht gewachsen, lautet die Kritik. Gebetsmühelhaft versichert Oberbürgermeister Reiter: „Wir bauen keine Wiesen zu.“ Er setzt auf mehr Zusammenarbeit mit den Umland-Gemeinden. Diese allerdings haben oftmals wenig Interesse daran, dass ihre gewachsenen Strukturen verändert werden. Auf freien Flächen möchte man eher Gewerbe ansiedeln als Wohnungen bauen. Was geschieht, wenn Gebäude oder Baugrund in die Hände von kommerziellen Immobilienunternehmen geraten, lässt sich an vielen Ecken der Stadt sehen. Es entstehen extrem teure Luxusanlagen, de-

ren Wohnungen sich nur wenige leisten können. Diese Quartiere werden gerne als „Höfe“ bezeichnet. Etwa die neu entstehenden „Träger Höfe“ in Haidhausen. „Ihr exklusives Zuhause“, wirbt der Verkäufer. „Vom Feinsten.“ Eine Ein-Zimmer-Wohnung mit 31 Quadratmetern wird für 495.000 Euro angeboten. Drei Zimmer mit 130 Quadratmetern Wohnfläche kosten 1.669.000 Euro.

Seit der Nachkriegszeit regieren in München fast durchweg SPD-Oberbürgermeister, die Partei begreift sich als Vertreter der kleinen Leute. Dennoch ist die Wohnungsmisere nicht in den Griff zu bekommen. Was ist schiefgelaufen? „Die Stadt steuert schon lange mit guten Instrumenten dagegen“, sagt Ilse Helbrecht, Geografie-Professorin an der Berliner Humboldt-Universität. Die Schlussfolgerung: Würde München sich nicht bemühen, wäre die Situation noch viel schlimmer. Weniger positiv bewertet hingegen Maximilian Heisler vom „Bündnis für bezahlbares Wohnen“ die städtischen Initiativen. München habe „über Jahrzehnte geschlafen“, klagte er unlängst. Seine Forderung: Die Stadt müsse wieder mehr Grund besitzen und kaufen, um den Markt besser steuern zu können. Auch wenn das teuer ist.

Patrick Guyton II

Der Autor arbeitet als Bayern-Korrespondent für mehrere Zeitungen.

Die Stadt wird durch ihren eigenen Wirtschaftsboom in den Preiskollaps getrieben.

Die »Integrationsmaschine« läuft nicht mehr wie geschmiert

NACHBARSCHAFT Eine Initiative aus Berlin zeigt, wie Nachbarschaft in der Stadt funktionieren kann. Doch explodierende Mieten und soziale Polarisierung bedrohen das Gefüge

Als 2007 im Berliner Bezirk Prenzlauer Berg die Kurt-Tucholsky-Bibliothek schließen sollte, liefen die Anwohner Sturm: „Mehr als 80 Nachbarn protestierten in der Bibliothek, als der Stadtrat dort die Schließung des Standorts verkündete“, erinnert sich Joachim Poweleit. Er sitzt mit seinen Mitstreiterinnen Angie Leichtenberger und Christine Kahlau in einem Straßencafé. Kahlau ergänzt: „Vorangegangen war ein Kahlschlag bei anderen öffentlichen Einrichtungen. Die Schließung der Bibliothek brachte das Fass zum Überlaufen.“ Den Beschluss der Bezirksverwaltung mussten die Anwohner hinnehmen. Aber die Schließung verhinderten sie dennoch: Noch heute gewährleisten in der Stadtteilbücherei im Böttzow-Viertel etwa zwei Dutzend Ehrenamtliche, dass die Bibliothek zu festen Öffnungszeiten besucht werden kann. Im kommenden Jahr, so hoffen sie, könnte sie wieder von der öffentlichen Hand betrieben werden.

Aus dem Kreis der Protestler erwuchs der Nachbarschaftsverein „Pro Kiez Böttzow-Viertel“, in dem heute etwa 80 Aktive organisiert sind. Der Verein gliedert sich in Arbeitsgruppen, die sich wiederum in Projekten engagieren: Die AG Kultur organisiert Veranstaltungen im Viertel, die AG Bürgerbeteiligung möchte Versorgung und Infra-

struktur verbessern, die AG Sommerfest veranstaltet einmal pro Jahr ein Fest auf dem Stadtplatz, und die Gärtnerinitiative arbeitet an der Begrünung des Viertels.

Anonymität und Gemeinschaft „Was wir unter einer guten Nachbarschaft verstehen, ist natürlich relativ“, sagt Martin Kronauer. Der Berliner Soziologe forscht über das Zusammenleben in Städten und versteht Nachbarschaft als Balance zwischen Anonymität und Gemeinschaft, die je nach sozialer Gruppe unterschiedlich interpretiert wird. Eine funktionierende Nachbarschaft, meint Kronauer, vermittele vor allem Sicherheit. „Da die Übersichtlichkeit der Vororte und Dörfer in den Innenstadtquartieren fehlt, hat das soziale Leben in Großstädten – positiv wie negativ – immer auch etwas Unberechenbares an sich.“ Das Böttzow-Viertel gehört zum Stadtteil Prenzlauer Berg, dessen Lage seit der Wende von Immobilienfirmen aggressiv vermarktet wird. Allerdings hielt sich im Gegensatz zu anderen Vierteln der Wohnungsleerstand in Grenzen. Viele Alteingesessene leben noch heute hier, so wie Christine Kahlau und Joachim Poweleit. Für den Rentner bedeutet Nachbarschaft „das Gefühl, dass ich weiß, wo ich klingeln kann, wenn ich etwas brauche. Zugleich



Der Verein „Pro Kiez“ kämpft für gute Nachbarschaft im Böttzow-Viertel.

© che

geht man sich aber gegenseitig nicht auf den Wecker.“ Seine Tischnachbarin, die viel jüngere Angie Leichtenberger, zog 2002 hierher. „Ich fand es hier sehr bürgerlich“, erinnert sie sich. Zuvor hatte sie an einem Stadtplatz gewohnt, auf dem sich Alkoholiker trafen und Drogen gehandelt wurden. „Das Vier-

tel war total aus der Balance geraten“, erzählt sie. „Viele zogen weg, andere zogen zu, es herrschte ein ständiges Kommen und Gehen. Deshalb fühlte sich auch niemand verantwortlich.“ Leichtenberger wuchs im Schwarzwald auf, „wo die Leute hinter den Vorhängen standen und durch das Fenster beobachteten,

was draußen vor sich ging.“ Sie floh nach Berlin und folgte damit der Verheißung der Großstadt, die der Soziologe Martin Kronauer so definiert: „Es ist das Versprechen, zwischen Anonymität und persönlicher Nähe wechseln und wählen zu können.“ Dazu komme das „Versprechen der Individualisierung“ und das Versprechen eines „besseren Lebens“.

Wachsende Ungleichheit Soziologen sehen die europäische Stadt seit jeher als „Integrationsmaschine“, die Unterschiede nivelliert und soziale Durchlässigkeit ermöglicht. In den vergangenen Jahren aber beobachten sie einen neuen Trend. „Die Schicht der mittleren Einkommen wird immer dünner“, erläutert Kronauer. „Hohe Einkommen und niedrige Einkommen nehmen zu.“ Zugleich zieht es Familien und Besserverdienende nicht mehr in die Vororte, sondern zurück in die Innenstädte. Dort entstehen dann sozial homogene Gebiete. Zugleich nehme die soziale Ungleichheit zwischen den Stadtvierteln zu. Damit laufe die Stadt Gefahr, ihre Funktion als Integrationsmaschine zu verlieren, sagt Kronauer. In „polarisierten Städten“ aber spalte sich die Stadtgesellschaft statt zu integrieren, soziale Spannungen würden verstärkt.

Ein verstärkender Effekt entsteht durch die explosionsartig steigenden Mieten – ein Thema, das bei den drei Nachbarschaftsaktivisten starke emotionale Reaktionen auslöst: „Ich bin in diesem Kiez verwurzelt und möchte hier wohnen bleiben“, sagt Christine Kahlau. Die Künstlerin fühlt sich bedroht, weil die Mieten unaufhaltsam steigen. Viele ihrer Freunde mussten deshalb schon umziehen. „Ich finde es besorgniserregend, dass Berlin es den Investoren überlässt, wie die Mieten sich entwickeln – und damit auch die Zusammensetzung der Mieter- und Nachbarschaft.“

„Pro Kiez“ will dagegen halten. „Wir wollen auf den Verbleib von Haushalten mit durchschnittlichen Einkommen im Gebiet achten“, heißt es in den Zielen des Vereins. Dieser Aufgabe müsste sich die Politik viel stärker widmen, finden die drei Aktivistinnen und winken einem Freund zu, der am Café vorbeischlendert.

Mirko Heinemann II

Der Autor ist freier Journalist in Berlin.



Kampf gegen das Image

DUISBURG-MARXLOH Ein heruntergekommener Stadtteil leidet unter seinem Ruf. Soziale Projekte steuern dagegen

Hier ist jeder Vierte von 20.000 Einwohnern unter 19 Jahre alt. Wo gibt es das sonst in einem vereinsenden Deutschland? Viele der Kinder und Jugendlichen beherrschen zwei, drei, manchmal noch mehr Sprachen. Welch ein Schatz in einer globalisierten Wirtschaft. Halil Özet leitet eine Werbeagentur, genau an dieser Stelle, und hat mit einer Gruppe Kids einen Imagefilm über den Stadtteil gedreht, in dem die Jugendlichen gut drauf sind und rappen: „Wir sind cool und Mashallah“, singen sie. Das Wort „Mashallah“ stammt aus dem Arabischen und ist ein Ausruf der Verwunderung, der Bewunderung. Als Zugabe gibt es hier die romantischste Straße Europas – mit 30 Brautmodellen, Tür an Tür. Aus Luxemburg, den Niederlanden, Frankreich kommen ganze Familien hier hin, um ihre Töchter in eine Wolke aus Tüll und Taft zu hüllen – für den schönsten Tag im Leben. Dieser Ort heißt – Duisburg-Marxloh.

Entfremdung Seit gut zwei Jahren haben Entfremdung und Gewalt einen Namen. Das Areal gilt als verbotene Zone, als No-Go-Area. Der Begriff kommt ursprünglich aus der Soldatensprache und bezeichnet ein militärisches Sperrgebiet. Hier hat die Polizeigewerkschaft 2015 den Anglizismus ausgeliehen, um deutlich zu machen, dass sich Recht und Gesetz in diesem Viertel nur noch mit massivem Einsatz durchsetzen lassen. Armutszuwanderer aus Rumänien und Bulgarien nähmen sich ganz einfach, was sie bräuchten. Gewalt, Schläge, Messerstechereien gehören angeblich zum Alltag. Die Stadt Duisburg zählte erst 100, später 45 sogenannte Schrottimmobilien. Spekulanten kauften die heruntergekommenen Häuser, lockten ganze Busladungen voller Menschen vom Balkan an die Ruhr, statten sie mit Schein-Arbeitsverträgen aus, so dass sie staatliche Unterstützung bekommen – und bei ihren Schleppern abgeben. Sie selbst hausen zu 80, 90, manchmal 100 Menschen in den heruntergekommenen Hucken und zahlen Wuchermieten. Strom und Gas werden illegal angezapft. Libanesischen Großfamilien beherrschen die Straßen – heißt es. Ein eigens aus Berlin angereister „Zeit“-Reporter berichtete von der „pittoresken Hässlichkeit“ des Viertels. Dieser Ort ist ebenfalls Duisburg-Marxloh. Die Politik, die Polizei, die Medien haben den Stadtteil im Duisburger Norden für ihre Zwecke benutzt. Kanzlerin Angela Merkel (CDU) machte sich das Etikett von der

»Man darf die positiven Seiten des Viertels nicht einfach ausblenden.«

Uwe Heinrich, Rentner

No-Go-Area auf dem CDU-Landesparteitag Nordrhein-Westfalen im April dieses Jahres zu Eigen. Möglichst drastisch sollte vor der Landtagswahl im Westen das Versagen der damaligen rot-grünen Landesregierung ins Rampenlicht gerückt werden. Der Dreiklang von der Unfähigkeit, den Terroristen Anis Amri unter Kontrolle zu halten, von angeblich steigenden Einbruchszahlen und eben rechtsfreien Räumen wie Duisburg-Marxloh ging den Wählern ins Ohr. Im Mai kam es in Düsseldorf zum Regierungswechsel.

Der Landesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP) in NRW, Arnold Plickert, bereitete mit Sätzen wie diesem den Boden dafür: „Es gibt keine Gegend, wo wir nicht mehr reinfahren als Polizei, aber es gibt Gegenden, die wir als No-Go Area bezeichnen. Die anderen sagen Angsträume, also Stadtteile, wo unsere Kolleginnen und Kollegen ungerne mit einem Streifenwagen reinfahren.“ Laut der Einschätzung von Beobachtern wollten örtliche GdP-Funktionäre mit möglichst drastischen Schilderungen für mehr Polizeibeamte sorgen. Das gelang: die Zahl der Ordnungshüter stieg. Und es wurde eine Einsatzhundertschaft eigens nach Duisburg Nord verlegt. Der Pressesprecher der Duisburger Polizei, Ramon van der Maat, zieht diese Bilanz: „Mit den zusätzlichen Kräften der Bereitschaftspolizei haben wir, glaube ich, schon eine ganz ordentliche Wirkung erzeugt, das heißt wir haben uns deutlich wieder Respekt verschafft. Wir haben in dem knappen halben Jahr 75 Personen festgenommen. Wir haben über 4.000 Ordnungswidrigkeiten beziehungsweise Verwarnungen erhoben.“

Journalisten aus allen Himmelsrichtungen und aller Medien rührten den Zerfall, den Krawall, die Spekulation mit Menschenleben und die daraus erwachsende Kriminalität zu Ghetto-Stories, die sich in ihren Schilderungen gegenseitig überboten. „Teilweise reisten die Journalisten mit einem vorgefertigten Drehbuch im Kopf hier an“, hat Lena Wiewell beobachtet. Die 32 Jahre alte Architektin wohnt seit 2014 in Duisburg-Marxloh und engagiert sich im Verein „Tausche Bildung für Wohnung“. Sie schrieb einen bösen Leserbrief an den im Ghetto-Sujet badenden „Zeit“-Journalisten und zitierte ihn ein zweites Mal nach Duisburg-Marxloh. „Ich möchte Sie ermuntern, eine Offenheit zuzulassen, die ein anderes Marxloh zeigt. Ein kreatives, offenes, lachendes, sonniges und vor allem stolzes Marxloh“, schrieb sie an den Autor, der sich pflichtschuldigst nochmal auf den Weg in den staubigen Westen machte.



Straßenszene aus dem Duisburger Stadtteil Marxloh (oben links), Unterricht im Gymnasium (unten links), Wirtschaftsfaktor Textilien (unten rechts): Marxloher wie Pater Oliver (oben rechts) geben nicht auf.

Denn die Geschichte vom Ghetto Duisburg-Marxloh, dem rechtsfreien Raum, sei zu eindimensional. Mit diesem Hinweis sollen die Probleme nicht zugedeckt werden, sagt Lena Wiewell. „Doch man darf die positiven Seiten des Viertels nicht einfach ausblenden“, ergänzt der Rentner Uwe Heinrich aus dem Nachbarstadtteil Duisburg-Neumühl, der sich in einem Marxloher Kindergarten als Vorlesepaten engagiert, indem er im Gottesdienst eine libanesische Familie nach vorne bittet. Einige Tage zuvor hat er ihr jüngstes Kind getauft. Nun sollen die Christen abgeschoben werden, zurück in den Libanon, wo sie wegen ihres Glaubens verfolgt wurden. Und wieder sein werden. Man werde alles tun, um dies zu verhindern, sagt der Pater. Im Petershof gibt es eine Hausaufgabenhilfe und Frei-

zeitangebote. Der Verein „Tausche Bildung für Wohnung“ von Lisa Wiewell lädt junge Menschen ein, ein freiwilliges soziales Jahr zu leisten, versorgt sie mit einer der zahlreichen leerstehenden Wohnungen und verpflichtet die so Unterstützten, als Paten für Flüchtlingskinder zu arbeiten, mit ihnen Hausaufgaben zu machen, zu lesen, zu spielen. Samstags machen sie gemeinsam regelmäßig Ausflüge. So entstehen die vielen positiven Geschichten aus Marxloh. Die von dem kleinen türkischen Mädchen, das hier 1978 zum ersten Mal in den Bücherbus nutzte, um sich Literatur auszuleihen. Unter dem Antrag für den Bibliotheksausweis hatte sie die Unterschrift des Vaters gefälscht, weil sie Angst hatte, er würde ihr mehr als den Koran nicht gestatten.

Oder die des zwölfjährigen Rafiz, der zur Grillo-Gesamtschule in Duisburg-Marxloh geht und dort mittlerweile Klassenbesten in Deutsch ist. Rafiz traf neulich Verena Haumann (69) wieder, die in der Grundschule Henriettenstraße seine Sprachpatin war. „Sein Problem war damals das Schriftliche“, sagt die pensionierte Bankangestellte, die im Sprachpaten-Projekt des Duisburger Kinderschutzbundes mitarbeitet. Und dann ist sie stolz; in erster Linie auf ihren ehemaligen Schützling. Und ein bisschen ist sie auch stolz darauf, das schiefe Bild von Marxloh als „Deutschlands gefährlichstem Viertel“ ein wenig korrigiert zu haben.

Dirk Neubauer

Der Autor ist freier Journalist in Düsseldorf.

Die Sehnsucht nach dem kleinen Dorf in der großen Stadt

GATED COMMUNITIES Ein Rezept aus unsicheren Ländern wird in Deutschland beliebter. Eingezäunte Reihenhaussiedlungen als Ausdruck der Provinzialisierung

Neulich hatte ich ein Problem mit meinem Salat. In der Mittagspause hatte ich ihn im Supermarkt gekauft und wollte, mit dem Rad unterwegs, im Grünen eine Pause einlegen. Doch als ich in Berlin die nächste Straße hinauffuhr, war da nichts mit Grün. Erster Versuch: Ein mit Tor versehener Garten, auf der Klingel stand: „Willkommen! Namenssuche mit ???“ Hinter dem Tor residieren Anwälte, ein Softwarehersteller, ein Beratungsunternehmen für den öffentlichen Sektor und eine Einrichtung der Lebenshilfe, kurz: alles, was das neue Berlin ausmacht. Nur kannte ich niemanden und kam mit meinem Salat nicht in den Garten hinein.

Das neue Berlin Auch das ist wohl das neue Berlin, dachte ich. Die Straße weiter kam ich endlich an rechter Seite zu einem gepflasterten Vorhof, dahinter nun ein Parkchen, durch zwei offene Tore begehbar; in einer installierten Hängematte kam ich zu meiner Pause. „Marthashof“, hatte auf dem Schild am Eingang gestanden. Ein Blick aufs Smartphone erzählte mir: Abgeschottetes Gelände sei der Marthashof, eine „Gated Community“, der neuste Trend urbanen Lebens und eine Absage an die Idee der Stadt als offenes Gemeinwesen. Hoppla, dachte ich und schaute mich um. Spielzeugbagger und ein Puppenbuggy lagen achtlos herum. Links und rechts weiße Neubauten mit Fenstern bis zum Boden, grau eingerahmt. Hin und wieder knallten schwere Eingangstüren, aus ihnen traten Menschen, die aussahen wie die Passanten

draußen. Eine Gated Community stellte ich mir anders vor. Gated Communities in Deutschland? Berlin setzt dafür zumindest den Trend für den Weg dorthin. In den 1970ern in den USA erfunden, wurde das Konzept eines geschlossenen Wohnkomplexes in Länder mit sozialen Spannungen exportiert. Die Vorzeichen sprechen für eine Expansion gen Deutschland: Die Schere zwischen Arm und Reich weitet sich, die Zahl der angezeigten

Einbrüche verzeichnet zwar 2016 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um zehn Prozent, aber dafür ist die „gefühlte“ Unsicherheit gestiegen. Laut einer Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach befürchteten im Januar 2017 rund 82 Prozent der Befragten, dass Gewalt und Kriminalität zunehmen werden. Die Geschichte der Städte war immer eine von Reibung und Konflikten, diese beiden Elemente hatten auch durchaus immer positive Seiten. Heu-

te aber gibt es eine Sehnsucht nach neuer Gemütlichkeit, nach einem Leben in einem Dorf in der Stadt. Daher Namen wie „Marthashof“, „Prenzlauer Gärten“ oder „Arcadia“. Als ich den Marthashof betrat, fühlte ich mich nicht wirklich wie ein Eindringling. Anders aber war es in den „Prenzlauer Gärten“, einer Privatstraße am Volkspark Friedrichshain, zweieinhalb Kilometer südöstlich vom Marthashof gelegen: 60 neoklassizistische Wohnhäuser, auf Neudeutsch „Townhouses“. Bei der Einfahrt grüßte ich einen misstrauisch äugenden Wärter aus einem Wachhäuschen, dessen Blick im Rücken anhielt. Das Areal umschlossen von einer weißen Mauer mit schwarzem Metallzaun, links und rechts die Townhouses mit dem immer gleichen Bauprinzip: unten eine Garage, vorwiegend Autos der oberen Mittelklasse und der Oberklasse, daneben eine Treppe hinauf zum Hauseingang und darüber zwei Stockwerke – so stellte ich mir Reihenhäuser in der Luxusvariante vor, kleinstädtisches Wohnen, nur gut betucht. „Was tun Sie da?“, fragte eine ältere Dame, als ich mit dem Rad kurz anhielt. Nein, über ihr Wohnen in den „Prenzlauer Gärten“ wollte sie nicht reden, „es wird doch eh alles aufgebauscht“. Was sei dagegen einzuwenden, sagte sie nun doch, wenn man ruhig und trotzdem mittendrin wohnen wolle, mit einem Gefühl reeller Sicherheit, das abends das Tor zur Straße zugesperrt wird. „Da drüben“, sagte sie und zeigte auf einen Altbau gegenüber, „wird sicherlich schon mal eingebrochen. Bei uns habe ich nie Entsprechendes gehört“, was die Raubzüge im Altbau betraf, hatte ich meine Zweifel: Es war das „Haus für Demokratie“, bei dem rund 70 Nichtregierungsorganisationen war sicherlich weniger zu holen. Eine 24-Stunden-Wache, ein „Doorman“-Service, der auch schon mal die Pake-

te vorbeibringt oder den Wasseranschluss repariert, dazu Bewegungssensoren und Kameraüberwachung – die neuen Wohnanlagen in Deutschland sind keine echten „Gated Communities“, aber sie sind der Weg dorthin. Noch ist nicht klar, wer sich von wem abgrenzt, die „Prenzlauer Gärten“ zum Beispiel, die auf die Altbauten des Viertels Prenzlauer Berg schauen, erzielten nicht wirklich höhere Immobilienkaufpreise als anderswo im Kiez. Noch immer unterliegt der Prenzlauer Berg einem Hype, der die Hauptstadt als Ganzes erfasst: Nach Angaben des Internet-Portals „Immowelt“ sind die Immobilien-Kaufpreise im ersten Halbjahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um zehn Prozent auf 3.260 Euro pro Quadratmeter gestiegen. Speerspitze ist das Areal hier: Die Stadtsoziologin Christine Hannemann hat einmal vor Jahren gesagt, ganz Prenzlauer Berg entwickle sich sozial und kulturell aus der Stadt heraus. Was die „Prenzlauer Gärten“ verraten: Misstrauische Bewohner, spielende Kinder auf einer Straße, die kaum ein Auto befährt – kein Laden, kein Gewerbe und keine Parkplatzsuche. Die neuen Wohnanlagen stehen für eine Provinzialisierung der Stadt. Sie genügen sich selbst und versprechen mehr Komfort. Und wollen dennoch auf das pulsierende Leben, auf die Kultur gleich nebenan nicht verzichten; auf das Gefühl jederzeit partizipieren zu können, wenn man will. Drinnen und draußen, dieses Prinzip ist bei den „Prenzlauer Gärten“ klar geregelt. Daher wirkt das Wohnquartier tatsächlich wie ein Fremdkörper in der Stadt, wie ein Bollwerk der Provinzialisierung. Anders dagegen ein ähnlich geschlossenes Gebilde in Kreuzberg: Nicht weit vom Paul-Lincke-Ufer erstreckt sich eine mausgraue Fassade, dahinter ein „Car-Loft“. Hin und wieder rauschen Autos die Einfahrt hinein – zu einem Fahrstuhl, der das Gefährt zum

Apartment auf der gleichen Etage fährt. Auch hier versperrt ein Metalltor den Zugang, reguliert durchs bekannte Display „Willkommen! Namenssuche mit ???“ Doch etwas wirkt anders hier als im Prenzlauer Berg. Der Bau kommt reichlich verschüttelt daher: Zwar ähnlich ein Fremdkörper, doch weniger wirksam. Wie selbstverständlich behauptet sich gleich nebenan ein „Kiez-Net Spätkauf“ mit günstigem Bier und gegenüber die Kneipe „Schultheiss Quelle“, die ausschaut, als trotz sie seit vielen Jahrzehnten dem Lauf der Zeit, eben auch einer „Car-Lodgia“. Hier, in Kreuzberg, wirkt die Stadt stark. Das Urbane bleibt, die Provinzialität des neuen Wohlgefühlhauses greift kaum über. Entlang der Quelle schlurft ein alter Mann mit akkuratem Hut. „Och, die Bengels da drüben“, sagt er und zeigt aufs Townhouse, „die stören kaum. Die sind ganz jung und schüchtern“. An der Fassade des Car-Loft prangern zwei große rote Farbleckse als Spuren einer Beutelattacke.

Kampf um den öffentlichen Raum Echte Gated Communities in Deutschland sind noch Zukunft. Die ersten Versuche gibt es – und wie mächtig sie wirken, hängt von der Souveränität ihrer urbanen Nachbarschaft ab. Der Kampf um den öffentlichen Raum, der sich hier und da wie nebenbei in private Zonen verwandelt, hat jedenfalls schon begonnen. Erbittert geführt wird er nicht überall. Gegen den „Marthashof“ zum Beispiel, eine so genannte Gated Community, hatte sich eine Anwohnerinitiative gegründet. Ich schrieb sie an, wollte mehr über ihre Unzufriedenheit mit dem Neubau und seinen Folgen erfahren, doch ich erhielt keine Antwort. Entweder gab man auf. Oder gewöhnte sich langsam an den Bau.

Jan Rübel



Hier soll keiner rein: Abschottungsidyll „Prenzlauer Gärten“ in Berlin

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper

Wenn die Zukunft aussieht wie das südkoreanische Songdo schon heute, wird sie ziemlich einsam.

Die eigene Wohnung muss man kaum noch verlassen, denn gibt es ein Problem, wird der Hausmeister per Videochat vom Sofa aus kontaktiert. Nachbarn trifft man nicht mehr an der Haustür oder im Flur, sondern in virtuellen Foren. Auch der Gang zum Arzt bleibt dem Bewohner der Zukunft erspart, denn beim Hinunterdrücken der Klinke misst ein Sensor automatisch die Vitaldaten und sendet sie an die Praxis.

Auch im öffentlichen Raum herrscht Leere: Die achtspurigen Straßen sind wenig befahren, auf den Gehwegen kaum Menschen. Die Hochhäuser schmiegen sich nicht wie in den anderen koreanischen Großstädten dicht aneinander, sondern halten ungewöhnlich viel Distanz. Das liegt an den vielen Grünflächen, aber auch an den Brachen, die erst noch bebaut werden sollen. Allein ist man trotzdem nie – schließlich überwachen hunderte Kameras im öffentlichen Raum und auch in den eigenen vier Wänden jeden Schritt der Bewohner. Die Zukunft ist ruhig, grün, sauber – und ein bisschen langweilig.

Songdo rühmt sich selbst, die „Stadt der Zukunft“ und die „intelligenteste Stadt der Welt“ zu sein. Seit der Jahrtausendwende wurden vor den Toren der Hauptstadt Seoul und nur wenige Kilometer vom internationalen Flughafen Incheon entfernt dem Gelben Meer durch Sandaufschüttung 600 Hektar Land abgerungen. Bis 2020 soll hier für 35 Milliarden Dollar ein asiatisches Utopia entstehen, das 250.000 Menschen Heimat bieten und die Hauptstadt Seoul entlasten soll, wo jeder Fünfte Südkoreaner lebt. Etwa 100.000 Menschen wohnen schon jetzt in Songdo, 60.000 arbeiten dort. Die Planstadt ist Teil einer Freihandelszone, die mit ihrer günstigen Lage zwischen China und Japan, einer modernen Infrastruktur und Steuervorteilen um Investoren aus dem In- und Ausland wirbt.

Günstige Wohnungen Yeo-Soo Song ist vor acht Jahren nach Songdo gezogen. Die 64 Jahre alte Frau wohnt in einem der vielen Apartmenthochhäuser für die Mittelschicht – nach eigener Aussage sehr gern. „Es ist so grün hier, so ruhig, und die Luft ist viel besser als in Seoul“, sagt die Mutter zweier erwachsener Töchter. Außerdem sind die Immobilienpreise deutlich niedriger. Im Vergleich zu Gangnam, dem Trendbezirk der Hauptstadt, kosten Wohnungen hier 40 Prozent weniger.

Jeden Tag geht Song zum Walken in den „Central Park“, das grüne Herz in der Stadtmitte, nach New Yorker Vorbild gestaltet. Überhaupt standen für die Planung der zentralen Gebäude und Freianlagen erfolgreiche Vorbilder aus aller Welt Pate. Durchgezogen wird der Park von mit Meerwasser gespeisten Kanälen, die sich an den Amsterdamer Grachten orientieren. Die Architektur des Konferenzentrums „Songdo Conventa“ erinnert an die Oper von Sydney und der Northeast Asia Trade Tower, das höchste Gebäude der Stadt, an das One World Trade Center in Manhattan. Als Song an diesem sonnigen Vormittag zu ihrer täglichen Walking-Tour in den Park aufbricht, wirkt er verwaist. Nur ein paar ältere Menschen machen Gymnastik am Ufer. Das ist vielleicht auch die erstaunlichste Erkenntnis aus der Zukunftsstadt: Sie ist nicht von technikbegeisterten digitalen Eingeborenen bewohnt, sondern bei Rentnern beliebt, die Ruhe und Sicherheit schätzen. „Wenn ich überfallen werde und schreie, kommt sofort die Polizei“, lobt

Schlau, aber leer

SMART CITY Das südkoreanische Songdo rühmt sich, die intelligenteste Stadt der Welt zu sein. Das asiatische Utopia sieht sich als Modell für die Zukunft



Im südkoreanischen Songdo wird die Vision einer vernetzten Stadt in Beton gegossen.

© picture-alliance/dpa

Song. Möglich macht das eine Technik, die intelligente Kameras mit Akustiksensoren paart und die ein Signal gibt, sobald zum Beispiel ein Waffenschuss erkannt wird. Songdo ist komplett vernetzt, die Daten laufen in einer Zentrale mit riesigem Datenbildschirm zusammen. Big Data macht es möglich, dass die Straßenbeleuchtung nur anspringt, wenn auch wirklich Fußgänger unterwegs sind und die Ampelschaltungen sich nach dem Verkehrsaufkommen richten. Das soll für mehr Komfort sorgen, vor allem aber Ressourcen schonen, da Energie nur verbraucht wird, wenn sie auch wirklich benötigt wird. Auch in den Wohnungen schalten sich unbenutzte Geräte nach einiger Zeit automatisch ab. Jalousien bringen sich je nach Lichtverhältnissen in die optimale Position, bei Hitze werden die Scheiben der Gebäude verdunkelt. Die Kehrseite ist das Gefühl einer totalen Überwachung.

Nicht unbeobachtet Hye-Jin ist am Abend aus der Hauptstadt nach Songdo gekommen, um einen Freund zu besuchen. Sie ist Ende Zwanzig und eine Vertreterin der Generation, die ihr Handy nie

mals aus der Hand legt – noch nicht einmal beim gemeinsamen Abendessen mit Freunden. Sie steht vor einem Barbecue-Restaurant und will sich nach dem Essen eigentlich eine Zigarette anstecken. Doch dann entdeckt ihr Freund die Kamera. Auf der Straße zu rauchen ist in Südkorea verboten, die Bußgelder sind hoch. Die beiden setzen sich ins Auto und fahren durch die Gegend, auf der Suche nach einem unbeobachteten Platz. Doch wo sie auch aussteigen: Überall sind Kameras. Ob Hye-Jin sich vorstellen kann, in Songdo zu leben? Sie schüttelt den Kopf. Es sei zwar sehr grün, aber auch ziemlich tot. „Vielleicht später, mit Kindern“, sagt sie. Die Kameraüberwachung stört sie trotz ihrer Erfahrungen nicht so sehr. „Es ist ja eigentlich gut, wenn keiner Unsinn macht, weil er weiß, dass andere zuschauen“, sagt sie.

Neben älteren Menschen haben vor allem junge Familien Songdo für sich entdeckt. Das liegt an der frischen Luft und Ruhe, vor allem aber an dem guten Ruf der Schulen und Universitäten, die sich dort niedergelassen haben. Eine gute Ausbildung spielt in Südkorea eine extrem wichtige Rolle, nicht selten wählen Eltern ih-

ren Wohnort nach den Schulen in der Umgebung aus. Deshalb lockte die Regierung auch gezielt internationale Schulen und Universitäten nach Songdo, um die Stadt für Familien und Studenten attraktiv zu machen. Mit wem man auch spricht: Faktoren wie Immobilienpreise, Ruhe und gute Bildungschancen haben bei den Einwohnern eine wichtigere Rolle gespielt für die Entscheidung, nach Songdo zu ziehen, als die technischen Raffinessen im Alltag.

Rentnerin Song fällt auf die Frage, was an ihrem Alltag denn besonders smart sei, auch nicht sofort eine Antwort ein: „Dass ich viele Dinge über das Handy steuern kann“, sagt sie dann. „Und dass überall Kameras sind.“ Die Kameras in ihrer Wohnung habe sie allerdings irgendwann ausschalten lassen, denn es sei ihr zu viel geworden. Auch ihr Licht schalte sie nicht via Handy, sondern ganz konventionell am Schalter an. „Aber ich bin ja auch schon alt, für die jungen Leute ist diese Technik bestimmt toll“, glaubt sie. *Judith Lembke* ||

Die Autorin ist Redakteurin der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“.

Zahlreiche Gelegenheiten für krumme Geschäfte

KRIMINALITÄT In Großstädten lebt es sich gefährlicher

Ein Terroranschlag in Berlin, massenhafte sexuelle Übergriffe auf der Kölner Domplatte, professionelle Taschendiebsbanden, die Touristen ausnehmen, schwere Ausschreitungen im Rahmen des G20-Gipfels – das Stadt-Land-Gefälle bei der Kriminalität ist zuletzt stärker in den Fokus gerückt. Da tut sich etwas, zumindest in der Wahrnehmung der Menschen. Die politischen Reaktionen sind entsprechend. In der Tat: In den Städten geht es im Grundsatz krimineller zu als auf dem Land. Vergangenes Jahr holte sich Berlin den unruhlichen Titel der „Hauptstadt des Verbrechens“: 16.161 erfasste Straftaten pro 100.000 Einwohner verzeichnete die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS), Leipzig und Hannover folgten auf den Plätzen zwei und drei. Thomas Bliesener, Direktor des Kriminologischen Forschungs-Instituts Niedersachsen, kennt die Zahlen. „Es gibt in allen westlichen Ländern ein Stadt-Land-Gefälle bei der Kriminalität“, sagt er. Dies habe unterschiedliche Gründe. „Die Sozialstruktur ist anders. Es gibt mehr junge Männer, dazu mehr Geschäfte und nachts Schlägereien. Das heißt, es gibt eine ganz andere Gelegenheitsstruktur.“ Zugleich warnt Bliesener vor Panik. Die PKS weise in manchen Bereichen Steigerungen aus, in anderen aber Rückgänge. Man dürfe da nicht generalisieren. Heinz Schöch, emeritierter Kriminologe an der Ludwig-Maximilians-Universität München, hat das Phänomen bereits vor Jahren näher untersucht. Er wusste, dass das Risiko, in der Stadt Opfer einer Straftat zu werden, drei Mal größer ist als auf dem Land. Zugleich wusste er, dass die Probleme in Frankfurt größer sind als in München. Überhaupt machte Schöch ein Nord-Süd-Gefälle aus. Das zeigt auch die aktuelle PKS: In München verzeichnete die Statistik im vergangenen Jahr beispielsweise nur 7.909 Verbrechen pro 100.000 Einwohner, in Augsburg waren es 7.988. Deutlich weniger als in Berlin, Frankfurt am Main und Hannover sowie auch in Bremen und Hamburg.

Die innenpolitische Sprecherin der Grünen-Bundestagsfraktion, Irene Mihalic, betont allerdings, dass man noch ein bisschen genauer hinschauen müsse. „Je größer die Gebiete, die miteinander verglichen werden, desto ungenauer und geringer ist die Aussagekraft“, sagt sie. „Es macht also keinen Sinn, die Kriminalitätsraten von Hamburg und Berlin, Köln und Frankfurt oder Kleinkleckersdorf und Hintertupfingen zu vergleichen, da die örtlichen Begebenheiten sowie Art und Schwere der registrierten Straftaten höchst unterschiedlich sein können.“ Kleinräumigere Betrachtungen auf der Ebene von Stadtteilen, Straßenzügen oder sogar Häuserblocks böten wesentlich bessere Einblicke in das örtliche Kriminalitätsgeschehen, dessen Ursachen und etwaige Gegenstrategien. Mihalic stellt jedenfalls fest, dass in den Städten „mehr Menschen in wirtschaftlich schwierigen Verhältnissen“ leben. Das habe Folgen.

Weniger Kontrolle Generell gilt im Sinne Blieseners, dass die sozialen Verhältnisse in den Großstädten anders sind als in Kleinstädten und Dörfern. Es gibt mehr Men-

schen (auch von außerhalb), mehr Geschäfte, mehr Vergnügungsviertel. Zudem ist auf dem Land die soziale Kontrolle intensiver. Straftäter werden eher identifiziert und angezeigt. Dabei ist die Kriminalität in den Zentren der Großstädte am gravierendsten, wie etwa am mittlerweile verurteilten Berliner Alexanderplatz, während sie an den Rändern nachlässt.

Geändert haben sich die Abwehrstrategien. Im Zuge der 1968er Bewegung galt als Allgemeinplatz, dass Kriminalität aus sozialer Unterprivilegierung resultiert. Darum wurden Strafen klein und Resozialisierung groß geschrieben. Der Strafrechtler Franz von Liszt sagte schon vor 100 Jahren: „Sozialpolitik ist die beste Kriminalpolitik.“ Die vorherrschende Perspektive ist mittlerweile aber eine andere. Favorisiert wird eine Null-Toleranz-Politik, wie sie einst in New York praktiziert wurde, gepaart mit höheren Strafen und der Nutzung neuer technischer Möglichkeiten wie Videoüberwachung und deren Erweiterung durch Gesichtserkennung. Seit Anfang August wird ein solches System am Berliner Bahnhof Südkreuz getestet.

Video schreckt nicht ab Kriminalitätsforscher Thomas Bliesener warnt allerdings vor überzogenen Erwartungen. Videoüberwachung beispielsweise werde in der Annahme gemacht, sie würde abschrecken. Das tue sie aber nicht. Lediglich die Ermittlungen würden erleichtert. „Auch Maßnahmen zur Gesichtserkennung werden nicht den Durchbruch bringen. Wenn die Polizei vor Ort ist, ist der Täter längst wieder weg.“ Und dass höhere Strafen abschreckend wirken, sei ebenfalls nicht richtig. Körperverletzungen ereigneten sich meist im Affekt, so der Kriminologe. Ansonsten gingen „die meisten Täter davon aus, dass sie ohnehin nicht erwischt werden.“ „Den kühl kalkulierenden Täter“, weiß Bliesener, „den gibt es kaum.“ Während es gegen die Ausweitung dieser technischen Möglichkeiten beispielsweise bei Linken und Grünen teilweise grundsätzliche datenschutzrechtliche Bedenken gibt, halten CDU und CSU sie für ein probates Mittel. Überhaupt ist der innenpolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Stephan Mayer, der Ansicht, dass Kriminalität auch in Großstädten keineswegs gottgegeben sei. „Die Wahrscheinlichkeit, Opfer einer Straftat zu werden, ist in Berlin drei Mal größer als in München“, sagt er. „Das ist kein Zufall und hängt mit politischer Schwerpunktsetzung zusammen.“ Neben der Videoüberwachung spiele die Präsenz von Polizisten vor Ort eine wichtige Rolle. „Sie ist zur Vermeidung von Straftaten ein unverzichtbares Signal – genauso wie die unnachgiebige Verfolgung.“ Ermittlungen dürften nicht aus Mangel an Personal eingestellt werden, so Mayer. Für politisch beeinflussbar hält der CSU-Politiker auch Kriminalität, die aus Migration resultiert. So hätten Augsburg und Nürnberg einen höheren Migrantenanteil als die Bundeshauptstadt. Gleichwohl gehe Integration „dort besser vonstatten“.

In Berlin wurden 2016 16.161 Straftaten pro 100.000 Einwohner erfasst.

Markus Decker ||

Der Autor ist Redakteur der DuMont-Hauptstadtreaktion.

»Nicht blindlings alles digitalisieren, was geht«

STADTENTWICKLUNG Für die digitale Transformation in den Städten braucht es Veränderungsbereitschaft und ausreichend Geld, sagt der Stadtforscher Peter Jakobowski

Viele reden über die „Smart City“, aber was ist eigentlich konkret damit gemeint?

Unter „Smart City“ verstehen wir die zielgerichtete Anwendung und Nutzung neuer digitaler Technologien für eine nachhaltige und integrierte Stadtentwicklung. Es geht um eine an den Aufgaben der Stadtentwicklung orientierte digitale Transformation.

Wo sehen Sie konkrete Chancen für solche Anwendungen?

Die gibt es zum Beispiel im Bereich der Mobilität, etwa beim Carsharing oder bei der Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichen Nahverkehr. Auch die Elektromobilität wird sicherlich eine wichtige Rolle einnehmen. Wir hoffen, dass so im Verkehr neue, stadtverträgliche Impulse gesetzt werden können. Zudem sehen wir in Deutschland viele Möglichkeiten, Beteiligung und Engagement im Sinne von „Bürger machen Stadt“ über die neuen Technologien voranzubringen.

Welche Potenziale sehen sie in diesem Bereich?

Menschen können sich – abseits des anonymen Verhaltens im Netz – beispielsweise über digitale Nachbarschaftsnetzwerke austauschen. Das könnte ein Gewinn für die

Identität der Quartiere bringen. Zudem lassen sich Positionen und Ideen organisieren und an die Stadtverwaltung herantragen. Planungsprozesse könnten so effizienter und eingängiger gestaltet werden. Ein anderes Beispiel sind Anwendungen, über die Bürger kaputte Bushaltestellen, Verschmutzungen oder Infrastrukturprobleme direkt melden können. Allerdings sind wir natürlich nicht naiv unterwegs. Wir sehen, dass es zu Flaschenhalsproblemen käme, wenn sehr viele Bürger die Möglichkeiten nutzen, sich aktiv digital an ihre Stadt zu wenden.

Wie sieht es denn aus mit den deutschen Städten – sind die smart oder hinken sie hinterher?

Auch außerhalb der Leuchttürme wie Berlin, Hamburg, München oder Köln passiert viel. Es gibt Initiativen in zahlreichen kleinen und mittleren Städten, wo die Bürger und die Verwaltung erkannt haben, dass kreative Kräfte freigesetzt werden können. Aus unserer Sicht fehlt aber die Verknüpfung mit einer umfassenden Strategie. Kommunen sollten sich materielle Stadtentwicklungsziele vor-

geben und sich dann überlegen, wie man diese Schritt für Schritt durch komplementäre digitale Lösungen ergänzt. Diese Auffassung wollen wir mit der „Smart City“-Charta auch in die kommunale Szene tragen.

Worum geht es in der Charta?

Die Charta gibt Anhaltspunkte für die ersten Schritte beim Thema „Smart City“. Wichtig ist, immer die Chancen und Risiken im Blick zu haben und nicht blindlings alles zu digitalisieren, was geht. Für eine breite Digitalisierung im kommunalen Gefüge bedarf es zudem einer großen Veränderungsbereitschaft innerhalb der Behörden unserer Städte und Gemeinden. Die Charta stellt auch klar, dass es für die digitale Transformation eine vernünftige Finanzierungsbasis in den Städten und Gemeinde geben muss.

Sie sprachen von Risiken: Eines davon ist die mangelnde Augenhöhe zwischen Industrie und Kommunen. Wie löst man das auf?

Das ist eine große Asymmetrie. Zum einen

sind viele der angebotenen Produkte nicht passfähig. Es sind viele Einzelprodukte, die – so sagen uns Städte und Gemeinden – zu Insellösungen führten. Für Stadtvertreter ist es aber wichtig, dass Lösungen langfristig funktionieren und kompatibel sind. Zum anderen müssen sich die Städte und Gemeinden in der Breite überlegen, was für sie hilfreich ist, um so Nachfragemacht zu generieren und eine gewisse Augenhöhe in Verhandlungen mit der Wirtschaft zu entwickeln.

Wie sieht es im Rahmen der Digitalisierung mit dem Datenschutz aus?

Datenschutz und Datenhoheit müssen ein wichtiges Prinzip sein. Die Kommunen dürfen nicht den Fehler machen, dass sie die Datenhoheit, also die Verfügungsmacht über die Daten, verlieren, wenn sie sich mit einem Partner aus der Industrie zusammenschließen. Bei „Big Data“ kommt dann auch eine Kompetenzfrage hinzu. Es wird gerade in kleinen und mittleren Städten kaum eine Verwaltung geben, die solche Analysen ad-hoc selbst stemmen kann. Das ist also eine sehr wichtige Aushandlungssache.

Wie kann man verhindern, dass uns Hacker die vernetzte Stadt abschalten?



Peter Jakobowski, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Das bereitet in der Tat Sorgen. Es stellt sich im Grundsatz die Frage, ob die Erträge, die man aus einer umfassenden Digitalisierung und Vernetzung zieht, tatsächlich in jedem Fall die Vulnerabilitäten und Risiken aufwiegen. Ich sehe momentan nicht, dass alle Akteure in dem Feld innovativ und ausreichend sicher zugleich arbeiten. Bei jeder zum Standard werdenden Stadt-Lösung sollte daher Sicherheit nach Stand der Technik eingeplant werden – was aber auch ein Kostenfaktor ist.

Werden Menschen in der Smart-City in der Zukunft glücklicher sein?

Wenn wir es schaffen, die allermeisten Menschen über Technik und Kompetenzaufbau mitzunehmen, glaube ich, dass vieles einfacher, komfortabler und effizienter wird. Es wird aber – Stichwort: Datenschutz – nicht alles einfacher werden. Wenn die Menschen es hinkriegen, in der Stadt damit umzugehen und negative Entwicklungen wie Hacking-Angriffe nicht überhand nehmen, könnten wir ein anderes Miteinander haben. Allerdings werden wir Wohnungsknappheit und Preissteigerungen in den Städten nicht durch Smartphones, Daten und Vernetzung ausschalten können. Die materiellen Probleme in der Stadt müssen wir gleichzeitig auch angehen.

Das Gespräch führte Sören Christian Reimer ||

Peter Jakobowski ist Leiter des Referats „Digitale Stadt, Risikoversorge und Verkehr“ beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).



Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper

Verstopfte Wege

LOGISTIK Der Online-Boom erzeugt zusätzliche Staus und Abgase in den Städten. Gefragt sind daher neue Mobilitätskonzepte – mit einem besonderen Fokus auf vernetzter Technologie

Köln gilt für Logistiker seit langem als Alptraum: Enge Straßen, dichter Verkehr und 2012 dann die neue Hiobsbotschaft: die Leverkusener Rheinbrücke, Bindeglied zwischen Leverkusen und Köln, wird für den Schwerverkehr aufgrund von Baufröhen gesperrt. Zwar wurde die Sperrung nach einer Zwischenanmietung 2014 wieder aufgehoben, doch nur für kurze Dauer. Außerdem hindert seit vergangener Herbst eine Sperranlage zu große und schwere Transporter an der Weiterfahrt. Weil Bonn zur gleichen Zeit seine Nordbrücke ertüchtigt, sind kilometerlange Staus in und rund um Köln und Bonn die Folge. Nicht nur am Rhein entwickeln sich die immer dichteren Verkehrsströme zum Problemfall, mindern Gesundheit, Lebensqualität, Wirtschaftswachstum. Was nützt eine zentrale Arbeits- oder Wohnlage, wenn man sie nicht ansteuern kann? Wie konkurrenzfähig ist eine Ladenfläche, die man nicht rund um die Uhr mit Waren beliefern kann? Was nützt die intelligenteste Lieferkette, wenn die Diesel-Flotte bald nicht mehr fahren darf?

Päckchenflut Den Individualverkehr treffen Staus und politische Entscheidungen ebenso wie die Logistikbranche, die genau in dieser Situation eines bräuchte: freie Fahrt in alle Winkel unserer Städte. Denn den verstopften oder baufälligen Verkehrswegen steht die weiter wachsende Päckchenflut gegenüber. Der Boom des Internethandels mit zweistelligen Wachstumsraten stellt etablierte

Geschäftsmodelle, Warenverteilwege und Flächenanforderungen im Logistikbereich komplett auf den Kopf. Immer häufiger müssen die Lieferanten immer zentralere Standorte ansteuern. Doch nicht nur der Stadtraum Straße ist umkämpft. Auch der Raum für Warenlager- und Umschlagplätze. DHL, Amazon & Co. planen nicht mehr nur für große Verteilzentren vor den Toren der Städte, sondern suchen zusätzlich kleinere Immobilien in zentralen Lagen, um den stationären Handel sowie Onlinekunden zeitnah beliefern zu können – und zwar noch am Tag der Bestellung. Für schrumpfende Städte kann der kleinteiligere Flächenhunger der Logistiker segensreich sein, denn leerstehende Lagerhallen, Einzelhandels- oder Gastronomieflächen bekommen eine neue Bestimmung. In den engen Grundstücksmärkten der Metropolen hingegen verschärft sich der Wettbewerb um Flächen und die Belastung durch dichtere Verkehrsströme.

Ein Ende ist nicht in Sicht. Im Gegenteil. Als schlafender Riese gilt der Lebensmittel-Onlinehandel. Während der Marktanteil des Onlinehandels in Europa insgesamt eine rasante Wachstumsdynamik aufweist und mittlerweile knapp zehn Prozent der Einzelhandelsumsätze ausmacht, konnte sich der digitale Handel mit Lebensmitteln in Deutschland bislang noch nicht durchsetzen. Laut Zahlen des Handelsverbandes Deutschland HDE werden derzeit nicht einmal ein Prozent der Lebensmittel in Deutschland online eingekauft. Andere Länder wie beispielsweise Großbritannien sind



Alles eine Frage der Logistik: Ein Blick in das Amazon-Zentrum in Rheinberg lässt erahnen, welche Dimensionen der Onlinehandel angenommen hat. © picture-alliance/dpa

deutlich weiter. Experten rechnen auch bei uns mit einem Wachstumsschub. Mit weitreichenden Konsequenzen. „Die extrem kurzen Lieferfristen noch am selben Tag erfordern urbane Lagerflächen und innovative Zustelldienste der letzten Meile“, sagt Daniel Hohenthanner, Manager eines Logistikfonds beim Immobilienberater und -Fondsinitiator Savills IM. Das Problem: Die hohen Bodenpreise und die geringe Verfügbarkeit innerstädtischer Flächen. Daher geht der Savills-Experte davon aus, dass die Immobilienwirtschaft reagieren wird und für diese Nutzergruppen neue Gebäudetypen schafft. „Wir erwarten, dass in Deutschland künftig auch mehrstöckige Logistikimmobi-



Der Baum fährt mit: Frau mit Lastenrad

lien errichtet werden, wie beispielsweise in Asien bereits üblich“, so Hohenthanner. Um diesem neuen Immobilientyp zu begegnen, muss man schon gar nicht mehr weit reisen. Das erste zweigeschossige Logistikobjekt wurde in Deutschland jüngst fertiggestellt, und zwar in München. Das Multi-Level-Gebäude umfasst 15.000 Quadratmeter Nutzfläche, verfügt über anfahrbare Laderampen und lässt sich teilweise als Kühlkammer nutzen. Die vom Logistikentwickler Segro konzipierte Immobilie im Stadtteil Daglfing ermöglicht es Versandhändlern, Waren innerhalb weniger Stunden in die Münchener Innenstadtbezirke zu liefern. „Auch eine Anmietung von Lagerflächen in Büroobjekten, wie durch Amazon in der bayerischen Hauptstadt erfolgt, stellen kreative Lösungen angesichts der Flächenknappheit im Logistikbereich dar“, so Hohenthanner weiter.

Mobilitätsfragen Denn die anhaltenden Verkehrsströme treffen auf Stadträume, deren Flächenressourcen schon heute endlich und deren Mobilitätskonzepte erneuerungsbedürftig sind. Wer also einen neuen Büro-, Handels- oder Logistikstandort plant, muss Mobilitätsfragen frühzeitig einplanen: Wie viele Straßen wird es in den Städten noch geben? Welche Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte sind nachhaltig und darum zukunftsfähig? Müssen Lieferketten neu sortiert werden? Sagen lässt sich heute mit Sicherheit nur: Mobilität wird künftig anders aussehen als heute. Für die Städte – mit ihrer chronischen Ressourcenknappheit – liegt darin eine große Chance. Und sie nutzen

diese bereits: „Wer heute zum Beispiel die Genehmigung für eine Gebäudeerweiterung oder einen Neubau will, von dem erwarten immer mehr Städte Mobilitätskonzepte. Gewerbebetriebe müssen zum Beispiel nachweisen, dass ihre Mitarbeiter zur Arbeitsstätte gelangen, ohne ein Übermaß an Stau zu verursachen“, weiß Peter Tzeschlock, Vorstandsvorsitzender des Beratungs- und Projektmanagement-Unternehmens Drees & Sommer AG.

Aktuelle Forschungsansätze zeigen drei Optimierungsansätze, die einzeln oder kombiniert die Verkehrssituation in Ballungsräumen nachhaltig verbessern können. Der erste Ansatz stellt die „Vermeidung von Verkehr“ in den Vordergrund, etwa durch den Umbau bestehender Strukturen sowie die Wiedervereinigung räumlich getrennter Funktionen. Das klingt auf den ersten Blick harmlos. Doch hinter diesen Überlegungen verbirgt sich in Wahrheit eine kleine Revolution. Der Abschied von der „autofreundlichen Stadt“ wird besiegelt, und damit von einem Planungsansatz, der unsere Städte nach Funktionen trennt und dadurch Monostrukturen und Zwangsmobilität hervorgebracht hat. Arbeiten, Wohnen und Freizeit sollen nun wieder enger zusammenrücken. Auch die „Verlagerung von Verkehr“ wird als Möglichkeit diskutiert, Ver-

kehrsströme nachhaltig zu reduzieren: weg vom Individualverkehr hin zum Massenverkehrsmittel, so etwa durch den Ausbau des ÖPNV sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander. Besondere Aufmerksamkeit genießen derzeit Überlegungen, die eine „Verbesserung von Verkehr“ in den Mittelpunkt stellen, denn hier geht es vor allem um die Verquickung und Nutzbarmachung von technologischen Innovationen. „Selbstfahrende oder miteinander vernetzte Autos sowie intelligente Car-Sharing-Systeme schaffen völlig neue Formen von Mobilität und werden schon in naher Zukunft dafür sorgen, dass Verkehrswege effizienter genutzt werden können“, sagt Peter Tzeschlock von Drees & Sommer. Mit entsprechenden Apps lassen sich heute die besten Transportverbindungen digital zusammensuchen – kombiniert aus Bus, Bahn, Leihfahrrad oder Mietauto.

Inter- und Multimodalitätskonzepte erlauben es demnach, nur das Verkehrsmittel zu nutzen, das im Moment sinnvoll ist. Auch Lieferverkehre können durch den Einsatz vernetzter Technologien effizienter gesteuert, Staus vermieden werden. Ein neues Zeitalter der Mobilität steht demnach auch der Logistikbranche bevor.

Miriam Beul | Die Autorin ist freie Journalistin in Düsseldorf.

Der Lebensmittel-Online-Handel gilt heute noch als ein schlafender Riese.

»Ein Wettstreit um die Frage, wem die Stadt ökonomisch gehört«

STADTWIRTSCHAFT Der Stadt- und Wirtschaftsgeograph Bastian Lange sieht die Stadt auf dem Weg zu vorindustriellen Strukturen – dank neuer Wirtschaftszweige und Technologien.

Herr Lange, wenn von Wirtschaft in der Stadt die Rede ist, geht es heute häufig um Künstler, Startups oder Irgendwas-mit-Medien. Kann man diese Gruppen überhaupt als Unternehmer mit Substanz ernst nehmen?

Diese kreativen, häufig digital basierten Unternehmen sind auf jeden Fall ein ernst zu nehmender Wirtschaftszweig, der wächst. Als Kreativ- und Symbolwirtschaft: versorgt er andere Branchen – Handwerker, unternehmensbezogene Dienstleister, die Bauwirtschaft, aber auch Gastronomen. Zugleich liefern diese Unternehmen Impulse etwa für den Finanz- oder Gesundheitssektor.

Welche Wechselwirkungen meinen Sie damit?

Man sieht das gut an Frankfurt am Main. Die Stadt hat in den 1990er Jahren massiv in ihre Kultur investiert, hat sich also nicht nur als Bankenstadt entwickelt, sondern mit Kulturbauten und -programmen ein Signal nach außen gesendet: Hier geht es

auch um Lebensstil. Das Stadtimago speist sich aus Finanzwirtschaft plus Kultur- und Kreativwirtschaft.

Seit wann ist dieses Bewusstsein in Städten, Verwaltungen und Gesellschaft vorhanden?

Mitte der 1990er Jahre kam es mit dem Beginn der Medienwirtschaft sowie der Digitalisierung zu einer Verlagerung von Beschäftigungsfeldern. Verwaltungen begannen, kreative Leistungen auf ihr wirtschaftliches Potenzial zu bemessen und politisch neu in Wert zu setzen. Grob gesagt, dominierte in den 1990ern der Wettstreit um gute Banker, in den 00er Jahren der um gute kreative Köpfe auch in anderen Branchen. Nach dieser Euphorie schlug das Pendel aufgrund der beobachteten Nebeneffekte um: Viele Kreative fühlten sich symbolisch und strukturell ausgebeutet, instrumentalisiert als Speerspitze städtischer Entwicklungen oder als Protagonisten eines neuen Städtemarketings. Die Proteste im Hamburger Gängeviertel beispielsweise waren vor allem auch ein Aufstand gegen die marktbezogene Vereinnahmung von Kreativen für Standortpolitik.

Was ist denn dran am Kern dieses Vorwurfs – nämlich dass die Kreativwirt-

schafte bestimmte Stadtstrukturen verändern und neu prägen?

Die neuen Branchen sind kleinteilig. Sie brauchen den Austausch mit anderen. Sie sind anders organisiert als etwa die Großbetriebe, die sich in der Phase der Industrialisierung am Rand von Städten niederließen und das Wachstum und die Wohnverhältnisse von und in Städten massiv beeinflussten. Wobei sich übrigens auch die traditionellen Gewerbebezirke stark verändert haben und die Städte anders beeinflussen als früher. Die verarbeitende Industrie wandelt sich von der „schmutzigen“ zur „smarten“ Branche und streckt ihre Fühler gern in Richtung kreativer Ideengeber aus.

Die Großindustrie hat Städte ja auch in den Jahren nach 1960, 1970 stark beeinflusst – durch ihren Abschwung.

Später stellten sich dann Revitalisierungsbestrebungen von Städten ein. Wohnen und Dienstleistung in der Stadt wurden ein vogue, Kreative waren mit ihren Nutzungsformen sicherlich Vorreiter: Parties waren Initialnutzungen von leeren Fabrikgebäuden, dann Künstler, die dort auch gearbeitet haben, dann kamen häufig die Städte mit Immobilienentwicklungen. Oftmals ist das, was diese neue Ökonomie braucht, verdrängt worden – Milieubezüge, die Ver-



Neue Ökonomie in alten Hallen: Kreativwirtschaftszentrum in Dortmund © picture-alliance/dpa

netzung mit lokalem Gewerbe und Dienstleistungen. Dabei könnten diese Wirkungsketten eine tragfähige Struktur aufbauen, in der Vielfalt eine enorm wichtige Rolle spielt. Die Kreativen prägen die Lebenswelten schon deswegen anders, weil die Arbeiter in diesen Branchen durch andere

Tagesrhythmen selbstbestimmter leben, nachbarschaftlicher orientiert sind. Interessanterweise sind wir dank der digital basierten Wirtschaft auf dem Weg zu Stadtstrukturen der vorindustriellen Zeit: Kleinteiligkeit, Manufakturen und Kleinserien bestimmen diese neue Ökonomien.

Welchen Einfluss kann Politik auf diese Prozesse ausüben?

War die Ära der 1990er und 2000er Jahre stark durch neue Lebensstile und ihre Ästhetiken dominiert, so steht heute ein Wettstreit um die Frage im Raum, wem die Stadt – auch ökonomisch – gehört. Es geht um Fragen des Gemeinwohls, um die Rückgewinnung von Stadt für alle. Eine durchmischte Stadt ist kostengünstiger als eine entstrukturierte, das ist auch in der Politik angekommen. München etwa investiert viel Geld und Aufwand in die Förderung von Kreativquartieren, Hamburg versucht in der HafenCity im Oberhafen, Ähnliches möglich zu machen. Augsburg hat mit der Transformation seines Gaswerks deutlich gemacht, wie Altindustrien ästhetisch, kulturell sowie kreativwirtschaftlich aktiviert und neu genutzt werden können. Der Politik obliegt die Herausforderung, Wohnen, Wirtschaft, Verwaltung und Leben gleichwertig in der Stadt möglich zu machen.

Das Gespräch führte Kristina Pezzeri. |

Bastian Lange ist Stadt- und Wirtschaftsgeograph. Er habilitiert sich an der Universität Leipzig.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper



Shenzhen (links) ganz im Süden Chinas ist schon jetzt mit elf Millionen Einwohnern die viertgrößte Stadt des Landes. Verschmolzen mit acht Nachbarstädten (rechts) bildet sie einen gigantischen urbanen Raum mit einer Größe von 40.000 Quadratkilometern (etwa so groß wie die Schweiz) und 42 Millionen Einwohnern.
© picture-alliance/Yuan shuling - Imaginechina/United Archives/WHA

Eine Region erfindet sich neu

SÜDCHINA Am Perlflossdelta entsteht derzeit die größte Metropole der Welt. Umweltschutz wird dort großgeschrieben

Das Auto surrt beinahe lautlos vorbei an einer endlosen Reihe von Fabriken und Wohnblöcken. „Der Wagen schafft 300 Kilometer mit einer Batterieladung“, sagt Zhou Majin, der Taxifahrer, zufrieden. „Und er zieht an wie ein Benziner.“ Ma steuert eins von hunderten Elektro-Taxis durch die Megametropole Shenzhen im Süden Chinas. Die Flotte, geliefert vom lokalen Hersteller BYD, ist Teil der Bemühungen der Stadtäter um saubere Luft. Mit elf Millionen Einwohnern schon allein die viertgrößte Stadt Chinas, verschmilzt Shenzhen derzeit mit acht Nachbarstädten im Perlflossdelta der Provinz Guangdong zu einem gigantischen urbanen Raum mit rund 40.000 Quadratkilometern und 42 Millionen Menschen. Dazu gehören neben Shenzhen die Provinzkapitalen Guangzhou, Dongguan, Huizhou, Foshan, Shunde, Zhongshan, Zhuhai, Jiangmen und Zhaoqing. Auf Basis von Satellitenbildern kürte die Weltbank das Delta 2015 zur größten Megacity der Welt – vor dem bisherigen Spitzenreiter Tokio. Umweltschutz ist da nur eine der großen Herausforderungen neben Versorgung, Verkehrsinfrastruktur – und der Frage, wie

man aus diesem Konglomerat eine richtige Stadt mit Charakter erschafft. „Nur Guangzhou ist eine Stadt mit eigener Historie. Die anderen wurden ja praktisch um Fabriken herum gebaut“, sagt Jochen Siebert. Er ist Managing Director der Beratungsfirma JSC Automotive mit Sitz in Shanghai und Singapur – und befasst sich viel mit Stadt- und Verkehrsplanung in Asien. Die Fabriken, von denen er spricht, waren zentral für den Aufstieg des sich um die mehr als 20 Kilometer breite Mündung des Perlflosses schmiegenden Ballungsraums. Dieser entstand mit der Öffnungspolitik ab 1979: Shenzhen war die erste Sonderwirtschaftszone Chinas, später kam Zhuhai hinzu. In den Zonen durften Firmen mit Kapitalismus und Außenhandel experimentieren, bevor die Reformen auf das ganze Land ausgeweitet wurden. Firmen aus Hongkong und Taiwan lagerten Produktionen dorthin aus; es folgten Unternehmen aus aller Welt – und Millionen Wanderarbeiter. Die Gegend wurde zur Werkbank der Welt. Während vor 25 Jah-

Der Weg zu einer richtigen Stadt ist für das Delta noch weit.

ren der Zug von Shenzhen nach Guangzhou noch durch Reisfelder zuckelte, führen heute eine Hochgeschwindigkeitsstrecke und mehrere Autobahnen auf der Strecke durch eine Megapolis aus Werkschuppen, Arbeiter-Wohnheimen, Apartmenthäusern und einzelnen Hochhäusern – nur selten durchbrochen von grün bewachsenen Hügeln. Das Perlflossdelta stellt nur ein Prozent der Fläche Chinas, aber fünf Prozent der Einwohner, mehr als zehn Prozent der Wirtschaftsleistung und ein Viertel der Exporte. Es ist eine der dynamischsten Regionen der Welt: Seine Wirtschaft wuchs laut einer Studie der Hongkong und Shanghai Banking Corporation (HSBC) zwischen 2006 und 2016 rund 17 Prozent pro Jahr. Es war ein Masterplan der Regierung, der 2008 die Verschmelzung der neun Städte festlegte, die sich jeweils auf bestimmte Wirtschaftszweige konzentrieren sollen: Den Fokus setzte man dabei auf Technologie und Innovation statt auf den Export von Billigprodukten. Zu dem Plan gehört

außerdem ein gigantischer Infrastrukturausbau. Bis 2020 sollen 2.800 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrassen, 2.200 Kilometer normaler Bahnstrecken und tausend U-Bahn-Kilometer entstehen, schreibt die deutsche Firma Herrenknecht, die ihre Tunnelbohrmaschinen an einige dieser Projekte verkauft. Ende des Jahres wird die längste Seebücke der Welt über die Flussmündung eröffnet; sie soll die Fahrt in die benachbarte Sonderverwaltungszone Hongkong drastisch verkürzen. „2008 wurde uns der Plan präsentiert, dass jeder Ort im Perlflossdelta von jedem anderen innerhalb von 90 Minuten erreichbar sein werde“, erinnert sich Jens Hildebrandt, Delegierter der deutschen Außenhandelskammer (AHK) in Guangzhou. „Damals konnten wir uns das nicht vorstellen. Aber heute ist es so.“ Infrastruktur ist eine der Stärken chinesischer Planer. Daher funktionieren die Städte trotz ihrer Größe grundsätzlich gut: Wasser, Strom, Müllabfuhr, öffentlicher Nahverkehr. Die Probleme liegen anderswo. Chinas Planer lieben zum Beispiel breite Boulevards und repräsentativ angelegte Neubauviertel – was zuviel Platz verschlingt. Urbanes Bauland werde zudem nur in großen Blöcken vergeben, die nicht geteilt werden können, sagt Jochen Siebert. Die Folge:

Der Verkehr drängt sich auf großen Achsen, da er sich nicht auf kleinere Straßen verteilen kann. „Tokio etwa hat viel mehr Kreuzungen als Chinas Städte“, erklärt Siebert – und daher weniger Stau. Auch baue China seine Städte nicht verdichtet genug, sie fräßen sich weiter in wertvolles Agrarland. Der Anreiz zur Ausdehnung sei zu groß, urteilt die Studie „Urban China“ der Weltbank und zweier staatlicher Forschungsinstitute. Weil Chinas Kommunen nicht genug Einnahmen hätten, würden die Stadtverwaltungen Land an den Rändern enteignen und es teuer an kommerzielle Entwickler verkaufen. Shenzhen will trotzdem bis 2020 260.000 neue Wohnungen im Zentrum und nahe den Bahnhöfen bauen; auch Fabriken aus hundert Quartieren werden ausgesiedelt. Shenzhen erfindet sich neu als Hightech-Dorado. Der Prozess sei nicht einfach, sagt Zhang Dawei, Chefanalyst des Maklerbüros Centaline Property. „Es wird hier Konflikte um die Neuentwicklung alter Distrikte geben.“ Im Stadtteil Nanshan ist der Wandel bereits vollzogen: Dort mischen sich bessere Wohnanlagen mit Hightech-Büros, Einkaufszentren und Unternehmen, die Start-ups unterstützen („Inkubatoren“).

Was bleibt, ist der Stau – unvermeidlich, wenn viele Menschen in Megastädten mobil sein wollen. Die Antwort sind bisher Zulassungsbeschränkungen für Pkw, unter anderem in Shenzhen und Guangzhou. Auch dürfen Auswärtige tagsüber nicht in die Innenstädte. Doch auch das hat einen Haken: „Vor der Öffnung gibt es an den Stadtgrenzen einen riesigen Rückstau“, klagt ein Anwohner. Eine grundsätzliche Lösung des Problems ist nicht in Sicht. Gegen die Luftverpestung sollen Elektroautos und strenge Abgasnormen helfen. Auch schauen die Städte im Delta heute genau hin, bevor sie eine Fabrik genehmigen, sagt AHK-Mitarbeiter Jens Hildebrandt. „Wer der Umwelt schadet, hat in Guangzhou oder Shenzhen heute keine Chance mehr.“
Weiter Weg Der Weg zu einer richtigen Stadt ist für das Delta noch weit. Was vor allem fehlt: Ein Bürgermeister oder Gouverneur für das gesamte Gebiet, dessen Behörde die Entwicklung steuern kann. Aber auch Tokio und selbst der Großraum London brauchten Jahre, um diese Institution zu schaffen.
Christiane Kühl | Die Autorin berichtet als freie Asien-Korrespondentin aus Peking.

Wachsen, wachsen, wachsen

MEGACITIES Millionenstädte wie Tokio und Delhi platzen schon jetzt aus allen Nähten. Doch der Ansturm reißt nicht ab

Um 1800 lebten nur drei Prozent der Weltbevölkerung in städtischen Räumen. Seit 2014 ist es mehr als die Hälfte der Menschheit (54,5 Prozent). Besonders sichtbar ist dieser Wandel in China, wo in den vergangenen Jahren rund 250 Millionen Landarbeiter in die Städte gezogen sind, weil sie auf dem Land kein Auskommen mehr finden konnten oder sie auf bessere Chancen in den rasant wachsenden Städten des bevölkerungsreichsten Landes der Welt hoffen. Die chinesische Regierung plant bereits ein gutes Dutzend neuer Megastädte, die zum Teil schon im Bau sind. Am schnellsten wachsen jedoch die Städte Afrikas südlich der Sahara – dabei ist der Nachbarkontinent noch der am wenigsten von der Urbanisierung erfasste. Armut, fehlende Perspektiven, aber auch Krieg und Terror treiben die Menschen in die Städte.

York und Los Angeles. Bis 2030 soll die Zahl nach Schätzungen der UN auf 41 ansteigen. 730 Millionen Menschen werden dann in Megacities leben. Die größte Stadt der Welt ist nach wie vor die japanische Hauptstadt Tokio mit rund 38 Millionen Einwohnern. China ist mit Shanghai (23 Millionen), Peking (20 Millionen) und Guangzhou-Foshan (20,5 Millionen) gleich drei Mal in der Liste vertreten. Die zweitgrößte Stadt weltweit ist jedoch Indiens Hauptstadt Delhi mit 26,55 Millionen Einwohnern. All diese Städte kämpfen mit ähnlichen

Problemen: Wie können sie lebenswert bleiben? Wie kann genug Wohnraum geschaffen und die Versorgung der Menschen mit Nahrung, Wasser und Energie gewährleistet werden? Und wie umgehen mit Verkehrschaos, Müll, Luftverschmutzung und der Entstehung von informellen Siedlungen („Slums“)? Die Megastädte wachsen so schnell, dass sie selbst dann, wenn ihre Stadtverwaltungen dazu in der Lage wären oder die finanziellen Mittel dazu hätten, kaum eine Chance haben, die Infrastruktur im gleichen Tempo auszubauen. Allerdings sind

es nicht nur die Megastädte, die rasant wachsen. Tatsächlich wachsen die Mittelstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern noch viel schneller. In diesen kleineren Städten leben derzeit rund 3,5 Milliarden Menschen, während in den ländlichen Regionen der Welt inzwischen nur noch 3,4 Milliarden Menschen wohnen. Die Städte nehmen eine Fläche ein, die etwa zwei Prozent der Erdoberfläche bedeckt. Bezogen auf den Flächenfraß ist das ein guter Wert. Aber sie verbrauchen auch 75 Prozent aller Ressourcen – Energie, Wasser, Materialien. Etwa 70 Prozent der Treibhausgasemissionen entstehen dort. Andererseits ist die Wasserversorgung, die Sanitärversorgung, die Müllentsorgung in dicht besiedelten Gebieten effizienter zu gewährleisten als in ländlichen Regionen.

Stadtplaner drängen zudem seit Jahrzehnten darauf, dass Städte besser geplant werden, damit sie sich nicht in alle Richtungen ungeordnet ausbreiten. Das passiert besonders häufig in China. Das Land ist derzeit eine Art Paradies für Stadtplaner; sie alle hoffen, endlich einmal ausprobieren zu können, was sie aus den realen Wachstumserfahrungen der Städte gelernt haben. Richtschnur für die künftige Entwicklung moderner Städte ist außerdem die in Quito verabschiedete „New Urban Agenda“. Kompakt, aber mit angemessenen Freiräumen soll die Stadt der Zukunft gebaut werden, heißt es darin. Sie soll innovative und nachhaltige Verkehrskonzepte bieten und mit Ressourcen sparsam umgehen. Kurzum: Das Leben in der Stadt, so groß sie auch sein mag, soll lebenswert sein und auf die Wünsche und Bedürfnisse aller ihrer Bewohner eingehen. Angesichts des rasanten Wachstums der Städte kommt auf Stadtentwickler und politisch Verantwortliche zweifellos eine Herkulesaufgabe zu.
Dagmar Dehmer |

Wachsende Zahl Als Megastädte definieren die Vereinten Nationen (UN) Großstädte mit mehr als zehn Millionen Einwohnern. 1990 lebten 153 Millionen Menschen (sieben Prozent der Weltbevölkerung) in gerade einmal zehn Megastädten. Heute sind es 31 mit insgesamt 500 Millionen Einwohnern (Stand 2016). 16 dieser Megacities liegen in Asien, vier in Lateinamerika, drei in Afrika und drei in Europa. In den USA gibt es zwei Megastädte: New

STICHWORT

Megastädte weltweit

- > **Asien** Die bevölkerungsreichsten Städte der Welt liegen überwiegend auf dem asiatischen Kontinent. Tokio (Japan, siehe Foto) führt die UN-Liste der Megastädte mit 38 Millionen Einwohnern an, gefolgt von Delhi (Indien) mit 26,55 Millionen.
- > **Amerika** Viertgrößte Stadt der Welt ist Sao Paulo in Brasilien (21,23 Millionen Einwohner). In den USA gibt es mit New York (18,6 Millionen) und Los Angeles (12,32 Millionen) zwei Megacities.
- > **Europa** Der Kontinent ist mit Paris (10,92 Millionen) und London (10,44 Millionen) ebenfalls zweimal in der Liste vertreten.



© picture-alliance/Over/MEV

Anzeige

DAS WILL ICH ONLINE LESEN!
Jetzt auch als E-Paper.
Mehr Information.
Mehr Themen.
Mehr Hintergrund.
Mehr Köpfe.
Mehr Parlament.

Direkt zum E-Paper

www.das-parlament.de
parlament@fs-medien.de
Telefon 069-75014253

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem E-Paper

AUFGEKEHRT

Mayday, Britannia!

Fast 400 Jahre bestand das britische Empire, bevor es zerfiel. Winston Churchill entschied sich nach 1945 gegen das Weltreich und für Europa, die Kolonien wurden nach und nach in die Unabhängigkeit entlassen. Mangelnde Erfahrung in der Abwicklung von Imperien kann man den Briten also nicht unterstellen – und doch tun sie sich damit gerade schwer. So nebulös wie der Himmel über der britischen Hauptstadt bleibt auch ein Jahr nach dem Brexit-Referendum die Antwort auf die Frage, wie die Insulaner sich eigentlich der ungeliebten EU entledigen wollen. Premierministerin Theresa May, äh May, hält es offenbar mit Hamlet: „Wahrhaft groß sein heißt, nicht ohne Grund sich regen.“ Dabei hätte sie allen Grund, aufgeregt zu sein, statt abzuwarten und Tee zu trinken. Schließlich droht Rest-Britannien buchstäblich zu zerfallen. Der Amtssitz der Queen, der Buckingham Palast, ist so marode, dass sich zuletzt häufiger Teile der Fassade lösten und es ständig in die alten Gemäuer regnet. Vielleicht trägt die Regentin ja deshalb so ausladende Hüte?! Noch schlimmer ist es um Westminster, den Sitz des Parlaments, bestellt. Nicht selten, dass den Abgeordneten schwerer Putz um die Ohren fliegt oder sie über eine der unzähligen Ratten stolpern. Und als würde all das nicht reichen, verstummt ab sofort auch noch Big Ben, Londons berühmtestes Wahrzeichen für ganze vier Jahre wegen dringender Renovierungsarbeiten. Seit 157 Jahren läutet die riesige Glocke täglich zur vollen Stunde, nun hat „The Voice of Britain“ ausgeblüht. Der Rest ist Schweigen? Jedenfalls ist das einstige Empire, wenn Big Ben 2021 wieder regelmäßig ertönt, wohl nicht mehr Teil der EU. Mayday, Britannia! *Johanna Metz*

VOR 30 JAHREN...

Hymne für den DDR-Staatschef

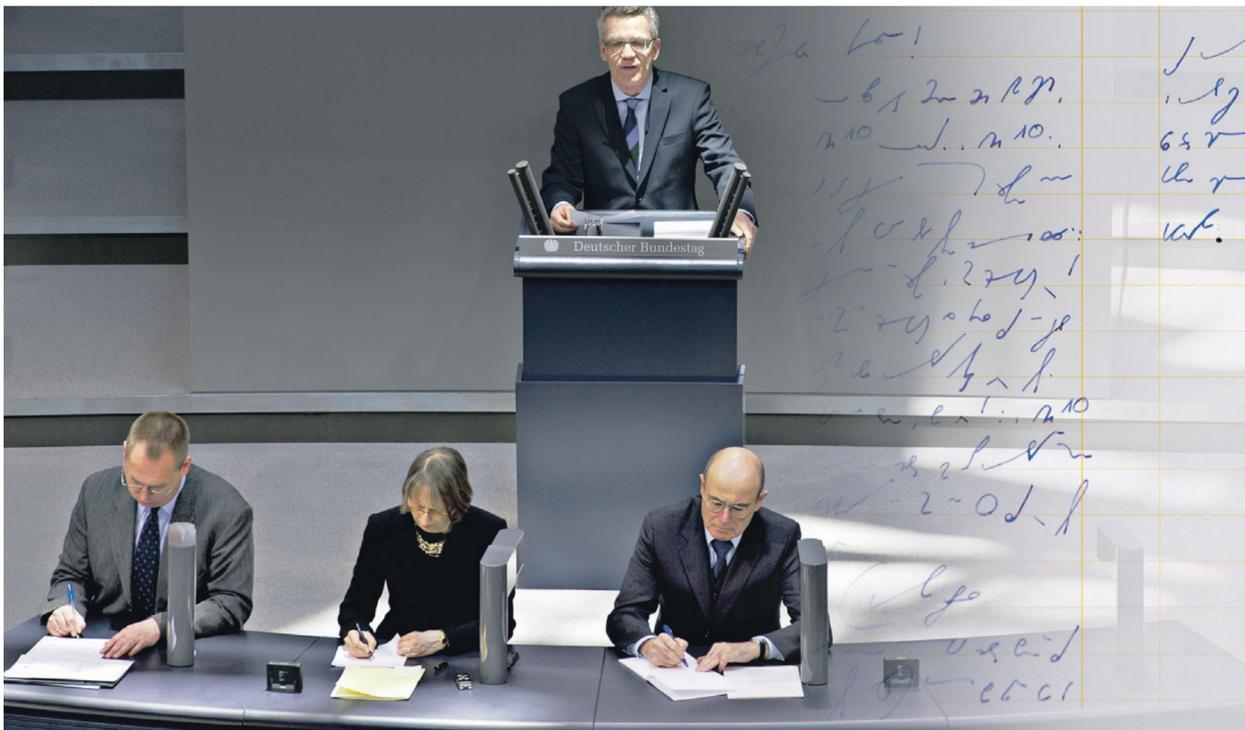
7.9.1987: Honecker in Bonn. „Es war mir zutiefst zuwider, dass ich mir die DDR-Hymne anhören musste und die DDR-Flagge mit Hammer und Zirkel aufgezogen wurde“, schrieb Helmut Kohl (CDU) in seinen Memoiren. Erich Honecker schien am 7. September 1987 dagegen am Ziel: Hymne, Flagge, roter Teppich, militärische Ehren vor dem Kanzleramt: Zwar war der erste offizielle



Kanzler Helmut Kohl (CDU) und DDR-Staatschef Erich Honecker 1987 in Bonn

Besuch eines SED-Generalsekretärs in der Bundesrepublik lediglich als „Arbeitsstreffen“ deklariert. Doch die Symbolik der Visite mutete an, als hätte Bonn die DDR als gleichberechtigten Staat anerkannt. Während die DDR-Führung auf das Hissen beider Flaggen und das Spielen der Hymnen pochte, bestand Kanzler Kohl darauf, dass seine und Honeckers Tischreden live und unzensuriert auch im DDR-Fernsehen übertragen wurden. Kohl betonte dabei nachdrücklich, dass die deutsche Frage offen sei und das Ziel der Bundesregierung – die deutsche Einheit – „nicht zur Disposition“ stehe. Die Einladung an den SED-Generalsekretär – damals noch ausgesprochen von Kanzler Helmut Schmidt (SPD) – stand seit Dezember 1981. Dass Honecker erst sechs Jahre später im Westen eintraf, lag auch am Veto Moskaus: Der Ost-West-Konflikt hatte sich angesichts von Raketenkrise und Nato-Doppelbeschluss verschärft. Inhaltlich ging es bei dem fünftägigen Besuch Honeckers 1987 um die alten Probleme zwischen den beiden Staaten: die Verbesserung der innerdeutschen Beziehungen, insbesondere beim Reise- und Besuchsverkehr, Familienzusammenführungen und Wirtschaftskontakte. *Benjamin Stahl*

ORTSTERMIN: DER STENOGRAFISCHE DIENST DES BUNDESTAGES



Die Stenografen müssen die Gesichter aller 630 Abgeordneten kennen und Zurufe genau zuordnen können.

»Wir halten die Atmosphäre der Debatte fest«

Plötzlich fliegen kleine Papierschnipsel durch die Luft, regenbogenfarben und glitzern, mitten im Plenarsaal des Bundestages. Im Konfettiregen steht der Grünen-Abgeordnete Volker Beck, klatscht in die Hände und lacht. Das Bild entsteht kurz nach der Zustimmung des Parlaments zur „Ehe für alle“ am 30. Juni. „In den Reihen des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN werden Konfettierwerfer betätigt“, heißt es dazu nüchtern im Plenarprotokoll. „Da mussten wir eine Klammerbemerkung basteln“, erklärt Bärbel Heising, Schlussredakteurin beim Stenografischen Dienst des Bundestages. Solche Bemerkungen fügen die Parlamentsstenografen immer dann ein, wenn Abgeordnete sich nonverbal äußern. Denn Aufgabe der Stenografen ist es, nicht nur das gesprochene Wort mitzuschreiben. „Wir halten die Atmosphäre der Debatte fest“, sagt Heising. „Klatschen in den Reihen der SPD“, oder „Heiterkeit bei der CDU/CSU“, steht dann im Protokoll. „Manche Abgeordnete bringen auch Requisiten mit, um etwas zu illustrieren“, erzählt die Stenografin. „Etwas ein Zillstock.“ Wichtig sei, die Bemerkung im Protokoll präzise und neutral zu formulieren. Als der CSU-Politiker Ernst Hinsken im Jahr 2002 Kanzler Gerhard Schröder (SPD) eine rote Laterne überreichen wollte, ging diese

beispielsweise als „Zugschlusslicht“ ins amtliche Protokoll ein. Den Parlamentsstenografen darf kein Wort entgehen. Weil sie in Kurzschrift sieben- bis achtmal schneller schreiben als ein durchschnittlicher Mitschreiber, ist das möglich. „Schwierig wird es, wenn komplexe Themen bis ins Detail erörtert werden“, sagt Heising. „Oder bei schnellem Reden und Dialektfärbung.“ Die Tonaufzeichnung erfasst nur, was über die Mikrofonanlage gesprochen wird. Die Stenografen registrieren zusätzlich Zustimmung und Schimpfen – und ordnen diese Äußerungen den Abgeordneten zu. Kein leichtes Unterfangen; Im Bundestag gibt es keine feste Sitzordnung, die Gesichter der 630 Abgeordneten müssen die Stenografen daher kennen. Pflicht ist zudem eine intensive Zeitungs- und Medienlektüre. „Das ist wichtig, um Anspielungen und Zurufe zu verstehen“, sagt Heising. Ganz genau schauen die Stenografen im Vorfeld, wer auf der Rednerliste steht. „Das sieht unsere potenziellen Zurufer.“ Bleiben dennoch einmal Zweifel, welcher Abgeordneter gerufen hat, hilft eine eigene Datenbank mit Fotos und Beschreibungen. Ohnehin arbeiteten die Stenografen in einem exakt getakteten System mit mehreren Kontrollinstanzen. 16 Steno-

graf, acht Revisoren und zwei Schlussredakteure sind an einem Sitzungstag im Einsatz. Im Plenarsaal sitzen ein Stenograf und ein Revisor. Während der Revisor eine halbe Stunde lang protokolliert, bevor er abgelöst wird, arbeiten die Stenografen im Fünf-Minuten-Takt. Sobald ihre Schicht endet, eilen sie ins Büro, um die Mitschrift einer Schreibkraft zu diktieren. Außerdem kontrollieren sie die sprachliche und sachliche Richtigkeit des Notierten. Auf Zahlen, Daten, Namen achten sie besonders. Schon in der Rede des Abgeordneten kann sich hier ein Versprecher eingeschlichen haben. Wenn ein offensichtlicher Fehler vorliegt, korrigieren die Stenografen. Die Redner bekommen die erste Version zugeschickt und können innerhalb von zwei Stunden von ihrem Korrekturrecht Gebrauch machen. Anschließend überprüft der Revisor, ob die Korrekturen zulässig und richtig sind. Dann folgt Heising's Einsatz. Gemeinsam mit einem anderen Schlussredakteur überprüft sie das gesamte Protokoll – alles muss richtig und einheitlich sein, wenn es am nächsten Tag in gedruckter Form erhältlich ist. Ins Internet stellen die Stenografen das Protokoll schon im Laufe des Nachmittags sukzessive ein. „Wir gehören zu den schnellsten Protokollierungsdiensten der Welt“, sagt Heising. *Eva Bräth*

LESERPOST

Zur Ausgabe 32-33 vom 7. August 2017, »Im zweiten Anlauf« auf Seite 4, »In der Armutsfalle« auf Seite 9 und »Kinder im Mittelpunkt« auf Seite 11:

Für Kinder als Hauptbetroffene nach einer Trennung wäre es das Normalste der Welt, die Bindungen zu beiden Eltern intensiv erhalten zu dürfen. Oft wünschen sie es ausdrücklich, werden aber von Institutionen wie auch Eltern ignoriert – im Familienrecht dominiert Alleinerziehen. „Patchwork“ und die solchen Familien immanente Probleme sind nichts Neues. Daher hätte es mehr Charme und Innovation gehabt, die gelungene Doppelresidenz im Fallbeispiel beim Namen zu nennen und zu vertiefen. Deren Ablehnung durch die Lobby der Alleinerziehenden, wie sie im Beitrag auf Seite 9 durchscheint, liegt in

der Natur der Sache. Dass Doppelresidenz als „rechtlich unsicher“ bezeichnet wird (Seite 11), ist der Wink mit dem Zaunpfahl für das Justizministerium, diesen rückständigen Zustand endlich zu beenden. Gemeinsam getrennt erziehen ist das Trennungsmodell der Zukunft. Davon ist in der Beilage „Familien-Politik“ in Leichter Sprache nichts zu spüren. Dort gibt es unter Punkt 2 nur das alte Modell Alleinerziehen, aber keine „gemeinsam getrennt erziehenden“ Eltern.

*Johannes Zink
Norderstedt*

Zur Außenpolitik des US-Präsidenten Donald Trump: Neuerdings vergeht keine Woche ohne Drohungen aus Washington. Einmal ist

erneut vom Handelskrieg mit China die Rede, dann von „Feuer und Wut“ gegen Nordkorea.

Wären die Vereinigten Staaten nicht auch Opfer, wenn es zu einem Handelskrieg mit China kommen würde? Wer hält denn so viele US-Staatsanleihen? Und könnten US-Truppen in Nordkorea – in Chinas Vorgarten – einen „sauberen Krieg“ führen wie 2003 im Irak? Viele Fragen sind offen.

Der Teufel steckt im Detail. Versteht „Lautsprecher“ und Reality-Soap-Star Donald Trump das? Will er nur „gute Unterhaltung“ bieten? Dass sein Verhalten ein Happy-End für die USA bringt, wage ich zu bezweifeln.

*Andreas Scheuer
Kerpen*

Medienpreis ausgeschrieben

Der Deutsche Bundestag hat den diesjährigen Medienpreis Politik ausgeschrieben. Bis zum 6. Oktober 2017 können Beiträge aus Printmedien, Onlinemedien, Rundfunk oder Fernsehen eingereicht werden. Mit dem Preis würdigt das Parlament journalistische Arbeiten, die zu einem vertieften Verständnis der parlamentarischen Praxis beitragen und zur Beschäftigung mit Fragen des Parlamentarismus anregen. Die Auszeichnung ist mit 5.000 Euro dotiert und wird vom Bundestagspräsidenten verliehen. Der Preis wird bereits seit 1993 vergeben. Wettbewerbsbeiträge müssen zwischen dem 1. Oktober 2016 und dem 30. September 2017 erschienen sein. Es werden sowohl Eigenbewerbungen als auch Benennungen durch Dritte berücksichtigt. Eine unabhängige Fachjury entscheidet über die Vergabe des Preises. Dem Bewerbungsschreiben sind drei Exemplare der vorgeschlagenen Arbeit sowie ein Lebenslauf des Autors beizufügen. Bewerbungen oder Rückfragen sind an folgende Adresse zu richten:

Deutscher Bundestag
Fachbereich WD 1, Medienpreis Politik
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: (030) 227-38630
Fax: (030) 227-36464
E-Mail: medienpreis-politik@bundestag.de
Internet: www.bundestag.de/medienpreis DP

Haben Sie Anregungen, Fragen oder Kritik? Schreiben Sie uns:

Das Parlament
Platz der Republik 1
11011 Berlin
redaktion.das-parlament@bundestag.de

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Die nächste Ausgabe von „Das Parlament“ erscheint am 21. August.

SEITENBLICKE



PERSONALIA

**>Helmut Esters †
Bundestagsabgeordneter 1969-1994, SPD**

Am 9. August starb Helmut Esters im Alter von 81 Jahren. Der Wissenschaftliche Mitarbeiter der Friedrich-Ebert-Stiftung trat 1958 der SPD bei. Von 1981 bis 1989 war er Vorsitzender des Unterbezirks Kleve und von 1969 bis 1981 Ratscherr in Kevelaer. Esters gehörte stets dem Haushaltsausschuss an, dem er 1982/83 vorstand.

**>Karlheinz Gutmacher
Bundestagsabgeordneter 1990-2005, FDP**

Karlheinz Gutmacher wird am 24. August 75 Jahre alt. Der promovierte Chemiker aus Jena trat 1961 der LDPD und 1990 der FDP bei. Seit 1991 gehörte er dem Landesvorstand an, war von 1995 bis 2003 Präsidiumsmitglied der FDP in Thüringen und 2002/03 Landesvorsitzender. Von 1990 bis 2009 war er Stadtverordneter in Jena. Gutmacher engagierte sich vorwiegend im Petitionsausschuss, dessen Vorsitz er 2004/05 inne hatte.

**>Cornelie Sonntag-Wolgast
Bundestagsabgeordnete 1988-2005, SPD**

Am 29. August vollendet Cornelie Sonntag-Wolgast ihr 75. Lebensjahr. Die promovierte Germanistin und Journalistin trat 1971 der SPD bei. Von 1991 bis 1993 war sie Sprecherin des SPD-Parteivorstands. Von 1998 bis 2002 amtierte sie als Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister des Inneren. Sonntag-Wolgast engagierte sich zumeist im Innenausschuss, dessen Vorsitzende sie von 2002 bis 2005 war.

**>Rolf Kutzmutz
Bundestagsabgeordneter 1994-2002, PDS**

Am 1. September wird Rolf Kutzmutz 70 Jahre alt. Der Diplom-Wirtschaftler wurde 1967 SED-Mitglied und trat 1990 der PDS bei. Von 2003 bis 2005 amtierte er als deren Bundesgeschäftsführer. Von 1990 bis 2014 war er Stadtverordneter in Potsdam. Im Bundestag wirkte Kutzmutz im Wirtschaftsausschuss mit.

**>Hans-Werner Müller
Bundestagsabgeordneter 1976-1994, CDU**

Hans-Werner Müller wird am 3. September 75 Jahre alt. Der Diplom-Handelslehrer aus Wadern-Nunkirchen im Saarland trat 1967 der CDU bei und war Vorsitzender des Kreisverbands Merzig-Wadern. Von 1968 bis 1978 gehörte er dem gleichnamigen Kreistag an. Im Bundestag arbeitete Müller im Wirtschafts- sowie im Haushaltsausschuss mit.

**>Annette Faße
Bundestagsabgeordnete 1987-1990, 1994-2009, SPD**

Annette Faße vollendet am 6. September ihr 70. Lebensjahr. Die Erzieherin aus Langenlmsum im Kreis Cuxhaven wurde 1972 Mitglied der SPD und stand von 1988 bis 2004 an der Spitze des dortigen Unterbezirks. Seit 1986 ist sie Mitglied des Kreistags Cuxhaven. Faße wirkte im Bundestag unter anderem im Tourismusausschuss mit.

**>Eduard Oswald
Bundestagsabgeordneter 1987-2013, CSU**

Am 6. September wird Eduard Oswald 70 Jahre alt. Der Diplom-Betriebswirt aus Augsburg trat 1966 der CSU bei, war von 1972 bis 1998 Kreisrat und gehörte von 1978 bis 1986 dem Bayerischen Landtag an. Oswald amtierte von Januar bis Oktober 1998 als Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Von 1998 bis 2005 war er Vorsitzender des Verkehrsausschusses, stand von 2005 bis 2009 an der Spitze des Finanzausschusses und schließlich von 2009 bis 2011 an der Spitze des Wirtschaftsausschusses. Von 2011 bis 2013 war er Vizepräsident des Bundestags.

**>Detlef Parr
Bundestagsabgeordneter 1994, 1998-2009, FDP**

Am 8. September wird Detlef Parr 75 Jahre alt. Der Düsseldorfer Realschullehrer trat 1972 der FDP bei. Er war 20 Jahre Vorsitzender des Kreisverbands Mettmann und stand von 1996 bis 2004 an der Spitze des Bezirksverbands Düsseldorf. Von 1974 bis 1994 war er Ratscherr in Heiligenhaus. Parr engagierte sich vorwiegend im Sportausschuss.

**>Volker Neumann
Bundestagsabgeordneter 1978-1987, 1990-2005, SPD**

Volker Neumann begeht am 10. September seinen 75. Geburtstag. Der Rechtsanwalt und Notar aus Bramsche wurde 1967 SPD-Mitglied und stand von 1983 bis 1997 an der Spitze des Kreisverbands Osnabrück. Von 1968 bis 1990 war er Ratscherr in Bramsche und von 1968 bis 2016 Mitglied des Osnabrücker Kreistags. Neumann wirkte unter anderem im Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe sowie im Auswärtigen Ausschuss mit. Seit 1997 gehörte er dem Parlamentarischen Kontrollgremium an und stand von 2002 bis 2005 an dessen Spitze. Als Vorsitzender verschiedener Untersuchungsausschüsse wurde er bundesweit bekannt. *bmh*



leicht
erklärt!

Wachsende Städte

Was ist Verstädterung?



Im folgenden Text geht es um „Verstädterung“.

„Verstädterung“ bedeutet:

Immer mehr Leute leben in Städten. Und im Vergleich dazu leben weniger Leute auf dem Land. Dadurch werden Städte immer größer.

Im Wort „Verstädterung“ steckt darum auch das Wort „Stadt“.

Verstädterung gibt es überall. Im folgenden Text geht es aber nur um Deutschland.

Immer mehr Stadt-Bewohner

Früher lebten die meisten Menschen in Deutschland auf dem Land.

Das hat sich um das Jahr 1900 herum geändert.

Seit damals lebt der größere Teil der Menschen in Deutschland in Städten.

Zum Beispiel im Jahr 2015.

Damals lebten in Deutschland ungefähr 82 Millionen Menschen.

61 Millionen lebten in Städten.

21 Millionen lebten auf dem Land.



Warum ziehen Menschen in Städte?

Viele Stadt-Bewohner sind in der Stadt geboren. Viele Menschen ziehen aber auch vom Land in die Stadt.

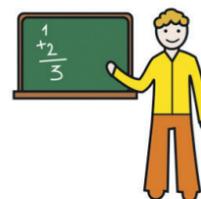
Dafür gibt es verschiedene Gründe.

Hier ein paar Beispiele:

Kinder-Gärten und Schulen

In großen Städten hat man oft mehrere Kinder-Gärten und Schulen zur Auswahl.

Auf dem Land gibt es oft nur einen Kinder-Garten und eine Schule.



Studieren

In großen Städten gibt es oft Hoch-Schulen und Universitäten.

Dort kann man studieren.

Auf dem Land geht das nicht.

Darum ziehen viele Menschen zum Studieren in eine Stadt.



Beruf

Viele Menschen ziehen für Ausbildungs-Plätze in eine Stadt. Oder auch für Arbeits-Plätze.

Manche Berufe findet man nämlich auf dem Land kaum.

Zum Beispiel in Bereichen wie:

- Forschung
- Film und Fernsehen
- Computer



Auf dem Land fahren Bus und Bahn nur selten. Man braucht meistens ein Auto.

Viele Menschen finden das zu kompliziert.

Und manche Menschen können auch gar kein Auto fahren.

Sie brauchen unbedingt guten öffentlichen Straßen-Verkehr. Und den finden sie nur in der Stadt.



Freizeit

Viele Menschen mögen die Freizeit-Möglichkeiten in der Stadt.

In Städten gibt es zum Beispiel:

- Ausstellungen
- Theater
- Kinos
- Orte, um auszugehen



Auf dem Land gibt es meistens keine so große Auswahl.

Probleme in den Städten

Viele Menschen ziehen also in Städte. Das macht auch einige Probleme.

Hier ein paar Beispiele:



Zu wenige Wohnungen

In vielen großen Städten gibt es im Moment zu wenige Wohnungen.

Und die Wohnungen, die es gibt, sind oft teuer.

Darum findet nicht jeder Mensch die Wohnung, die er gerne hätte.

Das bedeutet auch:

Menschen mit wenig Geld können manchmal gar nicht in die Stadt ziehen. Oder zumindest nicht in bestimmte Stadt-Teile.

Dadurch gibt es dann Stadt-Teile mit reicheren Menschen.

Und Stadt-Teile mit ärmeren Menschen.



Tägliche Versorgung

Für das alltägliche Leben braucht man verschiedene Dinge.

Zum Beispiel:

- Läden zum Einkaufen
- Ärzte und Apotheken
- Ämter

Auf dem Land sind sie oft weit entfernt.

Ein Geschäft findet man vielleicht erst im nächsten oder im übernächsten Dorf.

In der Stadt sind sie oft nah beieinander.

Und es gibt auch mehr davon.



Man kann aber nicht einfach so neue Wohnungen bauen.

Denn:

- Das kostet viel Geld.
- In Städten gibt es nicht so viel Platz zum Bauen.

Im Moment fragen sich viele Leute: Wie kann man für mehr Wohnungen in den Städten sorgen?



Straßen-Verkehr

In Städten gibt es oft einen guten öffentlichen Straßen-Verkehr.

Also zum Beispiel:

- Busse
- U-Bahn
- Straßen-Bahn



Jede Stadt muss dafür eigene Lösungen finden.

Zum Beispiel:



- Man baut mitten in der Stadt. Und zwar auf Grund-Stücken, die noch frei sind. Vielleicht reißt man dafür auch ältere Gebäude ab.

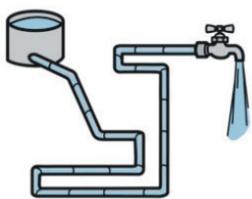
- Man nimmt ein Gebäude, das es schon gibt. Dann baut man noch weitere Stock-Werke obendrauf.

- Man macht Wiesen am Rand von der Stadt zu Bau-Grundstücken.

Versorgung

In einer Stadt braucht man sehr viele Versorgungs-Einrichtungen.

Zum Beispiel:



- Schulen
- Busse und Bahnen
- Straßen
- Wasser-Versorgung
- Strom-Versorgung
- Internet-Versorgung

Wenn mehr Menschen in einer Stadt leben, dann braucht man auch mehr Versorgungs-Einrichtungen.

Man braucht zum Beispiel mehr Schulen für alle Kinder.

Es müssen mehr Busse fahren.

Oder man muss Straßen ausbauen.

Aber: Das alles kostet viel Geld.

Und oft ist auch der Platz ein Problem.

Man kann nicht einfach eine neue Schule bauen. Oder Straßen breiter machen.



Denn Städte sind ja schon sehr zugebaut.

Städte versuchen darum ständig, diese Probleme irgendwie zu lösen.

Probleme für Gegenden auf dem Land



Auch auf dem Land gibt es durch die Verstädterung Probleme.

Denn von dort ziehen ja die Menschen weg.

Hier ein paar Beispiele:

Leere Häuser

In vielen Städten fehlen im Moment Wohnungen.

Auf dem Land ist es oft genau andersherum.

Hier bleiben Häuser und Wohnungen leer.



Denn es gibt nicht genug Menschen, die dort wohnen wollen.

Viele ältere Menschen

Oft ziehen vor allem junge Menschen vom Land in die Stadt.

Das bedeutet: Auf dem Land wohnen dann eher ältere Menschen.



Eine Gemeinschaft funktioniert aber nur mit jungen und mit älteren Menschen richtig.

Weniger Steuern

Jüngere Menschen haben zum Beispiel oft eine Arbeits-Stelle.

Wenn sie in die Stadt ziehen, dann zahlen sie auf dem Land keine Steuern mehr.

Das Geld fehlt den Gegenden auf dem Land dann.

Sie können dann ihre Aufgaben schlechter erledigen.

Zum Beispiel:

- Müll-Abfuhr
- Bus und Bahn
- Wasser und Strom



Oft ziehen auch Menschen mit einer guten Ausbildung vom Land in die Stadt.

Denn in der Stadt finden sie oft bessere Arbeits-Plätze.

Menschen mit einer guten Ausbildung sind aber wichtig.

Sie gründen zum Beispiel oft Firmen. Und Firmen zahlen viele Steuern.

Außerdem gibt es bei Firmen Arbeits-Plätze für andere Menschen.

Wenn die Menschen mit guter Ausbildung vom Land wegziehen, dann fehlen die Steuern und die Arbeits-Plätze.



Schlechtere Versorgung auf dem Land

Wenn in einer Gegend zu wenige Menschen leben, dann gibt es Probleme mit den Versorgungs-Einrichtungen.

Zum Beispiel:

Ein Super-Markt braucht Kunden. Sonst lohnt er sich nicht.

Wenn viele Menschen aus einem Dorf wegziehen, dann fehlen dem Super-Markt die Kunden.

Irgendwann schließt er dann vielleicht.

Das heißt: Die Menschen haben dann keinen Ort mehr zum Einkaufen.

Ihre Situation hat sich also verschlechtert.

Das Gleiche kann auch mit anderen Versorgungs-Einrichtungen passieren.

Zum Beispiel:

- Mit Ärzten und Apotheken, wenn es nicht genug Patienten gibt.
- Mit Schulen, wenn es nicht genug Schüler gibt.
- Mit Schwimm-Bädern, wenn es nicht genug Gäste gibt.



All das macht das Leben auf dem Land dann schlechter.

Viele Dörfer auf dem Land überlegen darum im Moment:

Wie kann man ein gutes Leben auf dem Land sichern?

Wie geht es weiter?

Im Moment ziehen also immer mehr Menschen in die Städte.

Das ist schon seit vielen Jahren so.

Und Experten glauben: Das wird auch noch einige Jahre so weitergehen.

Aber wahrscheinlich nicht für immer.

Viele Experten glauben: Irgendwann wollen wieder viele Menschen auf dem Land leben.

Zum Beispiel Familien. Weil sie es auf dem Land schöner finden.

Oder weil dort die Wohnungen nicht so teuer sind.

Dann kann sich die Situation auch wieder ändern.



Weitere Informationen in Leichter Sprache gibt es unter: www.bundestag.de/leichte_sprache

Impressum

Dieser Text wurde in Leichte Sprache übersetzt vom:



Nachrichtenwerk

www.nachrichtenwerk.de

Ratgeber Leichte Sprache: <http://tny.de/PEYPP>

Titelbild: © picture alliance / Andreas Arnold/dpa, Fotograf: Andreas Arnold. Piktogramme: Picto-Selector. © Sclera (www.sclera.be), © Paxtoncrafts Charitable Trust (www.straight-street.com), © Sergio Palao (www.palao.es) im Namen der Regierung von Aragon (www.arasaac.org), © Pictogenda (www.pictogenda.nl), © Pictofrance (www.pictofrance.fr), © UN OCHA (www.unocha.org), © Ich und Ko (www.ukpukve.nl). Die Picto-Selector-Bilder unterliegen der Creative Commons Lizenz (www.creativecommons.org). Einige der Bilder haben wir verändert. Die Urheber der Bilder übernehmen keine Haftung für die Art der Nutzung.

Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“ 34-36/2017
Die nächste Ausgabe erscheint am 11. September 2017.