

Schwerpunkt

Welche Dichte braucht die Stadt?



Stadtentwicklung

Achterbahnfahrt eines reduktiven Konzepts • Wie viel Dichte braucht die urbane Stadt? • Gesundheit und Dichte • Bauliche und grüne Dichte gleichzeitig gestalten • Von der Zersiedelung zur kompakten Stadt • Ein Update für das „System Stadt“ • Städtebauliche Dichte – Anmerkungen zu einem Fachdiskurs • Verdichtung im Wohnungsneubau: nachhaltig oder spaltend? • Innenentwicklung ist kein Allheilmittel • Die unsichtbaren Folgen von Wohnungsmarktanspannung und Gentrifizierung • Das 9-Euro-Ticket und die Folgen

Nachrichten

Fachliteratur

WohnungsMarktEntwicklung

Dichte im regionalen Vergleich



Schwerpunkt

Welche Dichte braucht die Stadt?

Editorial

Klimaschutz und Wachstum in kompakten Stadtstrukturen 225

Dr. Peter Kurz,
Oberbürgermeister der Stadt Mannheim und
Verbandsratsvorsitzender des vhw e.V.



Stadtentwicklung

Geschichte der Dichte im Städtebau – Achterbahnfahrten eines reduktiven Konzepts 227

Prof. Dr. Wolfgang Sonne,
Technische Universität Dortmund

Urbanität durch Dichte? – oder: Wie viel Dichte braucht die urbane Stadt? 231

Prof. Christa Reicher,
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen

Gesundheit und Dichte 236

Dr. Roland Busch,
Bergische Universität Wuppertal
Tim Holthaus,
Bergische Universität Wuppertal
Robert Sabelfeld,
BPD Immobilienentwicklung GmbH
in Frankfurt am Main
Sascha Wolfrath,
Institut für Raumforschung und
Immobilienwirtschaft in Dortmund

Stadt im Anthropozän: bauliche und grüne Dichte gleichzeitig gestalten 241

Prof. Undine Giseke,
Technische Universität Berlin
Dr. Carlo W. Becker,
bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin

Von der Zersiedelung zur kompakten Stadt – drei Maßstabebenen in der Stadtentwicklung von München 247

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk,
Landeshauptstadt München

Ein Update für das „System Stadt“ 251

Monika Fontaine-Kretschmer,
Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte/
Wohnstadt, Frankfurt am Main

Städtebauliche Dichte – Anmerkungen zu einem Fachdiskurs 255

Dr. Armin Hentschel,
Institut Für Soziale Stadtentwicklung IFSS,
Potsdam

Ist die Verdichtung im Wohnungsneubau nachhaltig, oder spaltet sie die Stadtgesellschaft? 259

Dietrich Schwarz, Mainz

Eine stringente Innenentwicklung allein ist auch kein Allheilmittel 265

Dr. Thomas Kuder, vhw e.V., Berlin

Verdrängung aus dem Lebensstandard – die unsichtbaren Folgen von Wohnungsmarktdruck und Gentrifizierung 269

Duncan Barahona, vhw e.V., Berlin

Das 9-Euro-Ticket und die Folgen – Voraussetzungen und Auswirkungen bei der Einführung von Flatratetarifen im ÖPNV 275

Dr. Oliver Mietzsch,
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld



Nachrichten

Fachliteratur 279



WohnungsMarktEntwicklung

Wie dicht leben die Menschen in Deutschland in den Städten im regionalen Vergleich? 280

Robert Kretschmann, vhw e.V., Berlin

Klimaschutz und Wachstum in kompakten Stadtstrukturen



Dr. Peter Kurz

Am 8. Juli 2022 berichtete die Süddeutsche Zeitung in einem Beitrag mit dem Titel „Kampf ums Restgrün“, dass in Regensburg ein Streit über die Bebauung einer als Bauland deklarierten Fläche entbrannt ist, auf der inzwischen ein Wäldchen entstanden ist. Interessant dabei ist der Hintergrund: Regensburg ist für seine Altstadt weltbekannt. Weniger bekannt ist, dass die „Steinerne Stadt“ wegen

ihrer Bauweise die meisten Hitzetage in Bayern zählt und jeder Quadratmeter Freiraum für einen gewissen Ausgleich sorgt. Klimaschutz und Wachstum kollidieren hier in geradezu exemplarischer Weise.

Der Zuzug in die Städte und Metropolen hält unvermindert an – Corona, Homeoffice und Digitalisierung zum Trotz. Dabei stellt die hohe Nachfrage nach urbanem Wohnraum die Städte zunehmend vor neue Herausforderungen. Dies gilt erst recht bei angespannten Wohnungsmärkten, insbesondere im Bereich bezahlbarer Mieten für große Teile der Bevölkerung. Steigende Boden- und Baupreise befeuern den von einem großen Nachfrageüberhang aufgeheizten Markt noch weiter, und die für eine Bebauung infrage kommenden Flächen werden immer knapper – nicht nur in Regensburg. Was liegt näher, als in dieser Situation eine intensivere Ausnutzung der Grundstücke anzustreben, was zu höheren Gebäuden und dichterem Stadtquartieren führt? Könnte ein durchgreifender Wohn- und Wertewandel Teil der Rettung für die jahrzehntelang durch Abwanderung bedrohte alte europäische Stadt sein? Oder profitieren über die Genehmigung hoher Dichten am Ende nur die Investoren, die sich über deutlich mehr Spielraum freuen, in den beliebten Innenstädten Wohnungen zu hohen Kosten am Markt zu platzieren?

Interessanterweise kommt die stärkste Unterstützung für eine Nachverdichtung der Innenstädte aus der Diskussion über den Klimaschutz. Denn Mobilität ist in dichten Strukturen klüger und effizienter zu organisieren als in weniger dichten. Ressourcensparender öffentlicher Verkehr ist etwa auf bestimmte Mindestdichten angewiesen. Eine feinkörnige Mischung der Funktionen, die dann von vielen Menschen auf kurzen Wegen wahrgenommen werden können, spart Energie und reduziert den CO₂-Ausstoß, während weniger dichte

Siedlungsformen am Stadtrand die Nutzung des Autos und die Zurücklegung großer Entfernungen erzwingen.

Wenn in Zukunft „alle näher zusammenrücken“, hat das indes auch negative Folgen für die städtische Infrastruktur. Diese können etwa Übernutzungen von Grün- und Freiflächen sein, volle Schulen und Kindergärten, steigende Verkehrsbelastungen bis hin zu ungesunden Wohnverhältnissen, die man doch mit den städtebaulichen Leitbildern der Moderne überwunden zu haben glaubte. Und da sind auch noch die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassungsmaßnahmen, die mit diesen Tendenzen in Einklang gebracht werden müssen. Dies alles sind derzeit die wichtigsten Herausforderungen der Städte und Kommunen: Einerseits sollen kompakte Stadtstrukturen erhalten oder geschaffen werden, andererseits braucht man auch Freiräume und Grünzüge für die Erholung und die Frischluftzufuhr. Die Rolle von Bäumen und Grünflächen nicht nur für die CO₂-Bindung, sondern auch bei der Hitzeregulierung, wird seit einigen Jahren, weil die Sommer heißer und trockener werden, „heiß“ diskutiert.

Im vorliegenden Schwerpunktheft von Forum Wohnen und Stadtentwicklung geht es unter anderem um folgende zentrale Fragestellung: Welche Dichte ist vor den genannten Hintergründen noch verträglich für unsere Städte? Und darüber hinaus: Was meinen wir überhaupt mit „Dichte“? Hier sollte rechtzeitig etwa zwischen baulicher Dichte und sozialer Dichte differenziert werden – auch, um in der Diskussion um zeitgemäße städtebauliche Leitbilder Fehler der Vergangenheit zu vermeiden.

Ich wünsche Ihnen in diesem thematischen Spannungsfeld viel Spaß bei der Lektüre der vorliegenden Ausgabe

Dr. Peter Kurz

Oberbürgermeister der Stadt Mannheim und Verbandsratsvorsitzender des vhw



Unser Fortbildungsangebot **VHW-BUNDESRICHTERTAGUNG ZUM STÄDTEBAURECHT**

Seit mehr als 15 Jahren besuchen erfahrene Baurechtler ebenso wie Nichtjuristen, aber auch viele vhw-Dozierende die Bundesrichtertagung zum Städtebaurecht. Für viele Teilnehmende ist die vhw-Bundesrichtertagung zum Höhepunkt am Jahresende geworden. Für Praktiker im Bereich des Städtebaurechts haben die höchstrichterlichen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts maßgebliche Bedeutung.

Insidereinblicke in die aktuellste Rechtsprechung

Ein Tag voller Entscheidungen! Die Richter des 4. Senats erläutern einprägsam die für das öffentliche Baurecht so wichtigen höchstrichterlichen Leitentscheidungen und geben Insidereinblicke in die Rechtsprechung. Sie vermitteln – auch zwischen den Zeilen – anhand topaktueller Urteile wertvolle Informationen und geben Tipps, wie mit städtebaurechtlichen Fallstricken umzugehen ist. In diesem Jahr präsentieren drei Bundesrichter Entscheidungen u. a. zu aktuellen Themenkreisen, wie gemeindlichen Vorkaufsrechten in Erhaltungsgebieten, Verkaufsflächenfestsetzung im Sondergebiet oder zur Typisierung von Nutzungen.

Die Premiumfortbildung für Städtebau- und Planungsbeteiligte Wieder ganz flexibel: digital und vor Ort

Nutzen Sie die Bundesrichtertagung als gewinnbringendes Gesprächsforum, und erörtern Sie richtungweisende Entscheidungen gemeinsam mit Referierenden und anderen Teilnehmenden. Unabhängig vom Format sind direkte Rückfragen an die Richter äußerst willkommen und machen diese Veranstaltung zu einem Ort des persönlichen Austauschs.

VERANSTALTUNGSINFORMATIONEN

17. vhw-Bundesrichtertagung, am Montag, 21. November 2022

Teilnahme Präsenzveranstaltung

Bergisch Gladbach | 10:00 Uhr–16:30 Uhr | NW224009

Teilnahme online

Webinar | 09:45 Uhr–16:30 Uhr | WB224162

Wir laden Sie herzlich zur 17. Bundesrichtertagung des vhw ein!



Infos & Anmeldung zur Bundesrichtertagung unter
www.vhw.de/fortbildung/vhw-bundesrichtertagung-zum-staedtebaurecht/



Fritschestraße 27–28
10585 Berlin
Telefon: 030 390473-110
Fax: 030 390473-190
E-Mail: bund@hw.de



Wolfgang Sonne

Geschichte der Dichte im Städtebau

Achterbahnfahrten eines reduktiven Konzepts

Hohe Dichten sind ein Wesensmerkmal des Städtischen: In der Stadt leben mehr Menschen als auf dem Land; in der Stadt werden mehr Tätigkeiten ausgeübt als auf dem Land; in der Stadt stehen mehr Häuser als auf dem Land. Ohne jedes planerische Dazutun tendieren Städte zu höherer Dichte: Ökonomische, politische, soziale und kulturelle Wünsche treiben Menschen zu einer Suche nach intensiverem Austausch in Märkten, Versammlungen, Gesellschaften und Veranstaltungen. Als „Culture of Congestion“ versuchte Rem Koolhaas die Essenz des Urbanen am Beispiel von Manhattan zu fassen.

Dichteregulungen auf dem Prüfstand

In der Planung jedoch wird das Konzept der Dichte ausschließlich als Instrument zur Verringerung von Dichte verwendet: Begrenzung von Einwohnerdichte, Begrenzung der Bebauungsdichte, Begrenzung der Tätigkeitsdichte sind seine Aktionsfelder. Dichteregulierungen wirken somit grundsätzlich antistädtisch. Und tatsächlich hat ein Jahrhundert der Dichtebegrenzungen zu zahllosen unstädtischen Bebauungsformen von monofunktionalen Zonen bis zu durchgrünten Siedlungsbereichen geführt. Wenn heute verbreitet das dichte und gemischte Stadtquartier wieder geschätzt und gefordert wird, stehen die Dichteregulierungen auf dem Prüfstand. Soll man sie abschaffen, soll man gar Mindestdichten festsetzen?

Das Konzept der Dichte wird in Bezug auf die Stadt und den Städtebau als quantifizierendes Hilfsmittel verwendet, um bestimmte Qualitäten der Stadt zu beschreiben oder planerisch zu erreichen (Spiegel 2000). Dem Konzept der Dichte liegt die Annahme zugrunde, dass die mit ihm beschriebenen Phänomene quantifizierbar seien analog der mathematischen Beschreibung der Dichte in der Physik, von wo der Begriff übernommen wurde. Deshalb hatte der Begriff der Dichte immer dann Konjunktur, wenn sich die Stadtanalyse und die Stadtplanung eher wissenschaftlich verstanden wissen wollten. Bot die mathematische Methode den Vorteil der Exaktheit und der akademischen Reputation, so barg sie zugleich die Gefahr, den eigentlichen Gegenstand der Untersuchung bzw. Planung zu verfehlen, indem die Grenzen der Möglichkeit mathematischer Erkenntnis im Themenfeld des Städtischen nicht erkannt wurden. Dichte als rein quantitativer Begriff stellt ein reduktives Konzept dar, das viele Aspekte des Städtischen, wie etwa Kultiviertheit, Freiheit, Vielfalt oder stadträumliches Erleben, nicht zu fassen vermag.

Kaum ein Begriff des städtebaulichen Diskurses hat so starke Umwertungen erfahren wie der der Dichte (Sonne 2014). Eingeführt wurde er als operatives Mittel, um die Nachteile der bestehenden Stadt der Industrialisierung zu

beschreiben und Kriterien für verbesserte Bauweisen der modernen Stadt zu gewinnen. Zwei Aspekte spielten dabei eine Rolle: In den Worten von Reinhard Baumeister waren dies 1911 die „Wohndichtigkeit“ (Einwohnerdichte) und „Baudichtigkeit“ (Baumeister 1911). Eindeutig war die Bewertung: Die bestehenden hohen Dichte waren ungesund, Verbesserung war nur von verringerten Dichten zu erhoffen. Emblematisch kommt diese eindeutige Bewertung der Dichte in zwei plakativen Buchtiteln der Zeit zum Ausdruck: Raymond Unwin sprach sich 1912 gegen eine zu hohe Einwohnerdichte mit seinem Buch „Nothing Gained by Overcrowding“ aus, Bruno Taut votierte 1920 gegen eine zu hohe bauliche Dichte mit seinem Heft „Die Auflösung der Städte“. Hohe Dichten waren schlecht, geringe Dichten gut.

Eine implizit positive Konnotation hatte der Begriff der Dichte in der Soziologie von Émile Durkheim. In seinem Buch „Über soziale Arbeitsteilung“ hatte er 1893 Dichte ganz generell als Ursache gesellschaftlicher Fortentwicklung bestimmt und ihr damit die Rolle eines Motors in der Entwicklung der Kultur zugewiesen (Roskamm 2011a, S. 19 ff.). Eine hohe Dichte wies Louis Wirth 1938 in seinem Artikel „Urbanism as a Way of Life“ als zentralen Bestandteil der Stadt aus (Wirth 1938, S. 1 ff.). Damit war in der Stadtsoziologie eine Tradition gelegt, die es zumindest erlaubte, Dichte in der Stadt nicht automatisch negativ zu bewerten.

Bauliche Auflockerungen

In Stadtplanung und Städtebau wurde jedoch weiterhin versucht, mithilfe von Dichtebegrenzungen die Übel der als zu dicht gebrandmarkten industriellen Großstadt zu bekämpfen. Eine Begrenzung der Bevölkerungsdichte forderte beispielsweise die „Charta von Athen“, die aus dem Kongress der CIAM 1933 hervorgegangen war. Weil sich aber die Durchsetzung einer Bevölkerungsbegrenzung im Verwaltungshandeln öffentlicher Institutionen als wenig handhabbar erwies, verlegte sich die praktische Stadtplanung vermehrt auf eine Begrenzung der baulichen Dichte. Wegweisend war hier in Deutschland Johannes Göderitz, der im Kontext der nationalsozialistischen Dichtephobie, die ihren



Abb. 1: Kin Ming Estate in Hongkong, Dichte ohne Städtebau: hohe bauliche Dichte – und doch keine schönen öffentlichen Stadträume (Foto: Wikimedia Commons)

markantesten Ausdruck im Kampfslogan „Volk ohne Raum“ gefunden hatte, 1938 für eine Senkung der Wohndichte durch bauliche Auflockerung plädierte (Göderitz 1938). Nach dem Krieg behielt er diese Position bei und prägte mit seinem Buch über „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ von 1957 entscheidend die städtebauliche Auffassung der Wiederaufbauzeit mit einer geringen baulichen Dichte (Göderitz 1954; Göderitz et al. 1957). Seine mit vielen Zahlen und Statistiken begleiteten Thesen verliehen seiner Position eine scheinbar wissenschaftliche Objektivität, die schließlich 1962 zur gesetzlichen Festlegung der Geschossflächenzahl (GFZ) in der Baunutzungsverordnung führte.

„Urbanität durch Dichte“

Damit war eine geringe bauliche Dichte genau zu einer Zeit gesetzlich fixiert worden, als sie schon wieder fragwürdig geworden war. 1963 fand beispielsweise in Aachen der Kongress „Gesellschaft durch Dichte“ statt, der allerdings eher auf die stadtsoziologische Tradition der Dichtebestimmung Bezug nahm und an der Vorstellung einer geringen baulichen Dichte festhielt (Boedinghaus 1995). Auch für die nachfolgenden Großsiedlungen der 1960er Jahre sollten – trotz der gesteigerten Bauhöhen – letztlich die geringen GFZ-Werte der Baunutzungsverordnung gültig bleiben: Die räumlich ungefassten begrünten Restflächen fraßen die größeren Geschossflächen der einzelnen Bauten gleichsam wieder auf. Von einer konzeptionellen „Urbanität durch Dichte“ kann hier nicht die Rede sein: Das Schlagwort wurde in dieser Form erst in den 1980er Jahren verwendet und trifft gerade auf die Großsiedlungen nicht zu (Roskamm 2011a; s. auch Roskamm 2011b).

Die Umwertung des Dichtebegriffs wurde zunächst von Personen angeregt, die nicht zum Mainstream der funktionalistischen Planung der aufgelockerten Stadt zählten. 1953 etwa warnte die Soziologin Ruth Glass vor einer rein quantitativ-mathematischen Definition von Dichte im Städtebau und forderte stattdessen eine qualitative Bestimmung von Urbanität (Glass 1953). 1956 etwa kritisierte der Architekt Frederick Hiorns die Fixierung auf Dichtewerte bei Fragen des Wohnungsbaus: „The choice is between a discredited spacial mechanization, based upon a false devotion to density statistics, and the well-judged alternations of building groups with space that gave so much attraction to the compacted, essentially urban, planning of old towns“

(Hiorns 1956). Hiorns betonte hier die eigenständige Rolle der baulichen Gestalt der Stadt, die nicht durch mathematische Dichtewerte ersetzt werden könne.

Erstmals eindeutig positiv bewertete 1958 die Journalistin Jane Jacobs in ihrem Artikel „Downtown Is for People“ eine hohe Dichte: „The tendency to become denser is a fundamental quality of downtown and it persists for good and sensible reasons“ (Jacobs 1958). In ihrem revolutionären Werk über „The Death and Life of Great American Cities“ von 1961 wurde eine hohe Dichte, mit der sie vor allem eine große Personenzahl in baulich gefassten Straßen- und Platzräumen meinte, zu einem der vier zentralen Punkte des Städtischen (Jacobs 1961). Damit hatte sie den Grundstein für eine radikale Umwertung der städtischen Dichte gelegt, die den Begriff der Dichte zu einem Synonym für das Städtische überhaupt werden lassen sollte. Bausteine dieses Umwertungsprozesses waren beispielsweise Gerhard Boedinghaus' 1969 geäußerte Kritik einer zu geringen Baudichte, verbunden mit einem Plädoyer für eine „konzentrierte Stadt“ (Boedinghaus 1965; 1995), oder Heinz Feicht's im selben Jahr erhobene Forderung nach einer „Dichte der Funktionen“ und „Urbanität durch Konzentration statt Verzettlung“ (Feicht 1969).

Dichte als Inbegriff des Metropolitanen

Die wohl affirmativste Apotheose der Höchstverdichtung bildet Rem Koolhaas' Konzept einer „Culture of Congestion“, das er mit seinem Kultbuch „Delirious New York“ verbreitete (Koolhaas 1978). Schon 1977 hatte er in einem Artikel diese Feier der metropolitanen Verdichtung und des



damit verbundenen Lebensstils konzentriert vorgestellt: „Manhattan represents the apotheosis of the ideal of density per se, both of population and of infrastructures; its architecture promotes a state of congestion on all possible levels, and exploits this congestion to inspire and support particular forms of social intercourse that together form an unique culture of congestion“ (Koolhaas 1977). Dichte wird hier in ihrer übersteigerten Form der Verstopfung zelebriert, zum Inbegriff des Metropolitanen stilisiert – und somit zur ultimativen Keule gegen einen die aufgelockerte Stadt propagierenden Funktionalismus. Ihre Faszination erhält Koolhaas' Argumentation durch ihr offensichtliches Paradoxon, dass metropolitane Stadt erst dann funktioniert, wenn sie durch Verstopfung nicht mehr funktioniert. Koolhaas intendierte allerdings keine pragmatisch umsetzbaren Dichtebestimmungen, sondern eine künstlerische Konzeption des Großstädtischen. Dass seine poetische Feier der großen Zahl ihrerseits das Metropolitane auf das Quantitative reduzierte, ist angesichts der enthusiastischen Rezeption seiner Postulate eher tragisch als komisch zu nennen.

Seit den 1980er Jahren gilt eine hohe Dichte als ein wesentliches Merkmal des Städtischen. Insbesondere in der Diskussion um die „europäische Stadt“, aber auch in alternativen Begriffsprägungen wie der „kompakten Stadt“ – ein Begriff, der ebenfalls auf Jane Jacobs zurückgeht – spielt der Begriff der Dichte eine entscheidende Rolle, ohne dass immer genau seine Inhalte und Reichweiten bestimmt würden (Clemente/Guth 1998).

Unterschiedliche Dichteparameter

Das Konzept der quantitativ fassbaren Dichte wird heute auf unterschiedliche Bereiche der Stadt und des Städtebaus angewandt (Lampugnani et al. 2007). Üblicherweise bezeichnet es zunächst die Bevölkerungsdichte, die sich wiederum in Einwohnerdichte und Beschäftigtendichte aufteilt, bei denen jeweils eine bestimmte Personenzahl pro Fläche angegeben wird. Eine Unterkategorie der Einwohnerdichte bildet die Belegungsdichte, bei der die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Wohnung innerhalb einer bestimmten Fläche angegeben wird. Ein weiteres Feld ist das der baulichen Dichte, die in Volumen pro Fläche oder Geschossfläche pro Grundfläche (Ausnutzungsziffer bzw. Geschossflächenzahl) angegeben wird. Weitere Dichten, die in der Stadtplanung angewandt werden, sind die Verkehrsdichte, die Interaktionsdichte (soziale Dichte, Erlebnisdichte), die ökonomische Dichte (Einkommen/Wertschöpfung pro Fläche) und die Nutzungsdichte (Funktionsmischung). Als weitere Felder sind etwa die kulturelle Dichte (Stadtkultur pro Fläche) oder die historische Dichte (historische Vielfalt pro Fläche) zu bedenken.

Diese unterschiedlichen Dichteparameter mögen sich zwar bis zu einem gewissen Grad zur Beschreibung urbaner Phänomene eignen – sie können das Urbane aber weder gänzlich umfassen, noch eignen sie sich als Parameter einer auf das Urbane abzielenden Planung. Regelungen der Dichte funktionieren als Planungsinstrumente lediglich,



Abb. 2: Franzosenviertel in München, Dichte mit Städtebau: hohe bauliche und funktionale Dichte mit schönen öffentlichen Stadträumen – aber nach heutigen Vorschriften nicht mehr zu bauen (Foto: Hajo Dietz Nürnberg Luftbild)



wenn sie Dichte beschränken. Weil Städte per definitionem Verdichtungsknoten im Netz der Landschaft bilden, wirkt jede Dichtebeschränkung antistädtisch. Umgekehrt ist die Vorschrift von Mindestdichten im Städtebau wiederum nicht notwendig, da dieser ohnehin aus ökonomischen und sozialen Gründen zur Verdichtung tendiert.

Von quantitativen zu qualitativen Kriterien

Die fortschreitende Differenzierung des Dichtebegriffs und seine Anwendung auf immer weitere Felder kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass ihm als quantitativem Konzept unüberwindliche Grenzen in Stadt und Städtebau gesetzt sind. Das Städtische kann nicht allein über das quantitative Kriterium der Dichte bestimmt werden: Eine mit relativ niedrigen Häusern klar definierte Straße kann weit aus dichter wirken und urbaner sein als eine Siedlung mit Wohntürmen im Abstandsgrün. Zusätzlich zum quantitativen Kriterium der Dichte bedarf es also eines qualitativen Verständnisses und entsprechender Beschreibungsweisen dessen, was die Stadt ausmacht.

Heute erscheint es deswegen notwendig, die aus der Kampfzeit gegen die dichte Stadt des 19. Jahrhunderts mit ihrer hohen Belegungsdichte stammende Gesetzgebung zu lockern und zumindest bauliche Dichten zuzulassen, die die auch heute bestens funktionierenden älteren Stadtviertel auszeichnen. Dazu reicht es nicht aus, in die Baunutzungsverordnung, die ganz aus dem Geist der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ geboren wurde, ein weiteres Spezialgebiet, das „urbane Gebiet“, einzuführen, das seinerseits wieder mit Dichtebeschränkungen belegt ist. Wenn man heute kompakte Stadt will – und vor allem ökologische Nachhaltigkeitsgründe sprechen dafür –, müsste die Baunutzungsverordnung vom Kopf auf die Füße gestellt und von einer Stadtverhinderungs- zu einer Stadtermöglichungsverordnung umgestaltet werden. Das „urbane Gebiet“ müsste mit weitaus höheren Dichten zum Normalgebiet werden – und alle weiteren Gebiete dürften nur noch begründete Ausnahmen sein.

Doch um städtebauliche Qualitäten zu erreichen, sind Dichtevorschriften, die den Städtebau auf abstrakte Baumengen auf undefinierten Baufeldern reduzieren, ungeeignet. Statt GFZ, GRZ, BMZ oder ähnlichen Dichteregulungen wäre es weitaus nützlicher, mit Baulinien die öffentlichen Stadträume zu definieren, mit Höhenbegrenzungen wie Trauflinien die Belichtung der öffentlichen Räume sicherzustellen und mit einer situationsabhängigen minimalen Hofgröße die angemessene Belichtung und Belüftung der privaten Räume zu ermöglichen. Denn mit dem Mittel der Dichteregulierung Städtebau betreiben zu wollen, ist ungefähr so, als wollte man mit einer Dezibelbeschränkung ein Konzertprogramm erstellen.



Univ.-Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Lehrstuhl Geschichte und Theorie der Architektur (GTA), Fakultät Architektur und Bauingenieurwesen, Technische Universität Dortmund

Foto: © Baege

Quellen:

- Baumeister, Reinhard (1911): Bauordnung und Wohnungsfrage, Städtebauliche Vorträge, Bd. 4, H. 3, Berlin.
- Boeddinghaus, Gerhard (1969): Die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in der städtebaulichen Planung, Dissertation Aachen.
- Boeddinghaus, Gerhard (Hg.) (1995): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/1964, Bauwelt Fundamente 107, Braunschweig, Wiesbaden.
- Clemente, Pierre/Guth, Sabine (1998): Les avatars d'un rapport densité – formes urbaines à Paris, in: Huet, Bernard (Hg.): Paris, formes urbaines et architectures, Paris, S. 125–144.
- Feicht, Heinz (1969): Dichte im Städtebau, München.
- Glass, Ruth (1953): Higher and Lower, in: The Architectural Review, Bd. 114, S. 358–360.
- Göderitz, Johannes (1938): „Städtebau“, in: Enskat, Alfred u. a. (Hg.), Wörterbuch der Wohnungs- und Siedlungswirtschaft, Stuttgart, S. 1015–1033.
- Göderitz, Johannes (1954): Besiedlungsdichte, Wiesbaden.
- Göderitz, Johannes/Rainer, Roland/Hoffmann, Hubert (1957): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen.
- Hiorns, Frederick R. (1956): Town-Building in History. An Outline Review of Conditions, Influences, Ideas, and Methods affecting 'Planned' Towns through Five Thousand Years, London.
- Jacobs, Jane (1958): Downtown Is for People, in: Whyte, William H. (Hg.): The Exploding Metropolis, New York.
- Jacobs, Jane (1961): The Death and Life of Great American Cities, New York 1961.
- Koolhaas, Rem (1977): „Life in the Metropolis' or 'The Culture of Congestion'“, in: Architectural Design, Bd. 47, H. 5, 1977.
- Koolhaas, Rem (1978): Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan, New York.
- Lampugnani, Vittorio Magnago/Keller, Thomas K./Buser, Benjamin (Hg.) (2007): Städtische Dichte, Zürich.
- Roskamm, Nikolai (2011a): Dichte. Eine transdisziplinäre Dekonstruktion. Diskurse zu Stadt und Raum, Bielefeld.
- Roskamm, Nikolai (2011b): Das Konstrukt Dichte und die ‚europäische Stadt‘, in: Frey, Oliver/Koch, Florian (Hg.): Die Zukunft der Europäischen Stadt, Wiesbaden, S. 71–85.
- Sonne, Wolfgang (2014): Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts, Berlin.
- Spiegel, Erika (2000): „Dichte“, in: Hartmut Häußermann (Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte, Opladen, S. 39–47.
- Wentz, Martin (Hg.) (2000): Die kompakte Stadt. Die Zukunft des Städtischen, Frankfurt am Main.
- Wirth, Louis (1938): „Urbanism as a Way of Life“, in: The American Journal of Sociology, Bd. 44, Juli 1938, S. 1–24.



Christa Reicher

Urbanität durch Dichte? – oder: Wie viel Dichte braucht die urbane Stadt?

In der gebauten Stadt greifen die Indizien der Urbanität – gefasste Plätze und Straßen, Märkte und Feste – oft ineinander. Das Missverständnis, Urbanität sei allein durch eine kompakte, dichte Baustruktur zu erzeugen, ist dennoch verbreitet. Die von Thomas Sieverts vorgenommene Unterscheidung in „gebaute“ und „gelebte“ Urbanität ist dabei eine hilfreiche Differenzierung, um städtische Räume zu verstehen und zu entwerfen. „In Ermangelung eines solchen dichten und lebendigen Straßenlebens wird die ‚gebaute‘ Urbanität von geschlossenen Häuserwänden an Korridorstraßen, von Plätzen und Alleen häufig stellvertretend für die ‚gelebte‘ Urbanität gesehen“ (Sieverts 1997 S. 32/33). Auch das städtebauliche Leitbild der 1960er und 1970er Jahre „Urbanität durch Dichte“, das seine räumliche Übersetzung in Form von Großwohnsiedlungen erfahren hat, zeigt, dass Dichte allein nicht ausreicht, um Urbanität zu erzeugen.

Dichte als eine Bedingung von Urbanität

Der Begriff des „Urbanen“ lässt sich demnach nicht allein durch die kompakte Baustruktur und die numerische Bevölkerungsdichte definieren, sondern schließt eine Menge anderer Aspekte mit ein:

Die **bauliche Dichte** gehört zu den grundlegenden Eigenschaften der Stadt und ist damit eine wesentliche Bedingung für Urbanität. Dichte ist der Quotient aus der physikalischen Größe, im Falle der baulichen Dichte das Bauvolumen, und dem Raum bzw. der Fläche. Bei der baulichen Dichte handelt es sich um ein quantitativ messbares Kriterium. Sie wird definiert als das Maß der baulichen Nutzung eines Grundstücks bzw. als Maß für das Volumen der Gebäude auf einer bebauten Fläche. Sie impliziert das Verhältnis von bebauter zu unbebauter Fläche. Bauliche Dichte ist eine der Voraussetzungen für Urbanität. Dichte allein reicht aber nicht aus, um Urbanität zu erzeugen (vgl. Reicher u. a. 2016).

Neben der baulichen Dichte existiert eine **soziale Dichte**, die sich auf die Anzahl der Menschen und ihre Aktivitäten in einem Quartier bezieht. In der Regel ist mit der baulichen Dichte auch die Einwohnerdichte einer Stadt bzw. eines Quartiers verbunden. Beides muss aber nicht identisch sein. In Gründerzeitquartieren ist die bauliche Dichte gleich geblieben, während aufgrund des steigenden Wohnflächenbedarfs und der fortschreitenden Suburbanisierung die Einwohnerdichte abgenommen hat. Neben der Einwohnerdichte gibt es weitere Dichtetypen, wie die Beschäftigten- und die Interaktionsdichte. Diese beiden Dichtetypen sind für die Urbanität von Stadtquartieren aber nur bedingt aussagekräftig, weil ihre Werte auch an suburbanen Standorten hoch sein können. Ebenso zieht eine hohe bauliche Dichte nicht zwangsläufig eine hohe Interaktionsdichte nach sich. Die soziale Dichte, insbesondere in Verbindung mit der Einwohnerdichte, ist ein wichtiges Kriterium für Urbanität, dessen Stellenwert auch Häußermann betont:

„[E]rst ihr Zusammentreffen schafft die Voraussetzung für die kulturell und ökonomisch produktive Urbanität“ (Häußermann 2007, S. 21).

Die Heterogenität und damit die Lebendigkeit von urbanen Strukturen wird entscheidend durch die **Nutzungsmischung**, also das Gefüge und das Zusammenspiel der Nutzungen, mitgeprägt. Die Mischung von verträglichen Nutzungen im Raum bestimmt entscheidend den urbanen Charakter eines Quartiers. Der Begriff der Nutzungsmischung bezeichnet die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen, die früher selbstverständlicher Bestandteil des urbanen Lebens waren, aber im Zuge der Funktionstrennung – einhergehend mit der Phase der Industrialisierung – mehr und mehr verloren gegangen sind. In den letzten Jahren werden die Vorteile einer Nutzungsmischung, wie kurze Wege oder größere Möglichkeiten der Umnutzung und Anpassung, zunehmend von Investoren und Bauherren erkannt, sodass sich ein Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung ankündigt – hin zu einer verstärkten Nutzungsmischung auf der Ebene des Quartiers.

Ein weiterer zentraler Aspekt der Urbanität ist die **urbane Gestalt** von Gebäuden und öffentlichen Räumen. Dieser subjektiv sehr unterschiedlich wahrgenommene Aspekt trägt aber entschieden dazu bei, ob eine Bebauung bzw. ein Stadtraum eher großstädtisch, kleinstädtisch oder dörflich wirkt. So bestimmt die Architektur der Gebäude, sowohl ihr Baustil als auch ihr Grad an Repräsentation, stark die urbane Wirkung der gebauten Struktur. Die urbane Gestalt des öffentlichen Raums wird im Wesentlichen durch den Maßstab, die Gestaltelemente, aber auch den Charakter der Begrünung geprägt.

Unter Berücksichtigung dieses komplexeren Urbanitätsverständnisses sind urbane Räume bis zu einem gewissen Grad planbar. Physische Dichte, für die es klare Parameter gibt, ist zu kombinieren mit einer Dichte von Ereignissen und Erlebnissen. Voraussetzung für eine Planbarkeit ist,

dass die bauliche Prägung auf den menschlichen Erlebnismaßstab Rücksicht nimmt und ein Gerüst für vielfältige Nutzungen schafft.

Großwohnsiedlungen – Leitbild „Urbanität durch Dichte“ und seine Realitäten

„Urbanität durch Dichte“ galt als neue Maxime des deutschen Städtebaus der 1960er und 1970er Jahre. Die von dem Soziologen Edgar Salin 1960 in der Konferenz des Deutschen Städtetags in Augsburg erhobene Forderung, eine „neue, echte Urbanität“ in der Stadtplanung einzuführen, blieb nicht folgenlos. Der Bund Deutscher Architekten organisierte 1963 eine Tagung in Gelsenkirchen mit dem Titel „Gesellschaft durch Dichte“ (vgl. Buttler 2007). Damit hielten die Schlüsselbegriffe „Dichte“ und „Urbanität“ Einzug in die städtebauliche Diskussion und lösten das in der Nachkriegsära verbreitete Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ ab.

1964 wurde quantitativ mit 600.000 fertiggestellten Wohnungen der Höhepunkt der Wohnbautätigkeit nach dem Zweiten Weltkrieg erreicht. Das Streben nach Höchstleistung drückte sich nicht nur in Zahlen aus, sondern fand vor allem eine räumliche Übersetzung in den Großwohnsiedlungen, die insbesondere an der Peripherie der großen Städte errichtet wurden. Bezeichnungen wie „Demonstrativbauvorhaben“ oder „Entlastungsstadt“ kennzeichnen die neuen Siedlungseinheiten, die trotz einer gewissen Abhängigkeit von der Kernstadt eine urbane Identität entwickeln sollten. Im idealtypischen Endzustand sollten diese neuen Siedlungseinheiten architektonisch verdichtet, funktional verflochten und sozial durchmischt sein. Ein eigenes Zentrum mit Versorgungsinfrastruktur, ein differenziertes Verkehrssystem und eine Mischung verschiedener Wohntypologien sollten den Anspruch unterstützen. In der gebauten Realität klaffen bei dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ jedoch Anspruch und Wirklichkeit so weit auseinander wie bei keinem anderen Leitbild seit dem Zweiten Weltkrieg.

In Deutschland leben heute ca. 5 Millionen Menschen in Großwohnsiedlungen (vgl. BBSR 2015). Damit stellen sie einen Strukturtyp von hoher Relevanz in Städten dar. Heute sind viele der einst gefeierten Großwohnsiedlungen in Verfall geraten. In den Medien wird über soziale Probleme, Vandalismus oder hohe Kriminalitätsraten berichtet (vgl. Zimmer-Hegmann et al. 2006, S. 203). Dieses schlechte Image ist vielfach durchaus begründet: Zu geringe Investitionen in Modernisierungsmaßnahmen, Sanierungsstau oder eine mangelhafte Pflege der gemeinschaftlichen Flächen tragen zu dieser Wahrnehmung bei.

Nachdem viele Großsiedlungen in den 1990er Jahren dem Problem des Leerstands ausgesetzt waren, sind derzeit aufgrund der hohen Wohnraumnachfrage kaum noch freie Wohnungen verfügbar. Im Einzelfall sind Zukunftsbilder und Strategien für Großwohnsiedlungen entwickelt worden, um diese zukunftsfähig zu machen (vgl. Pahl et al. 2018). Und vor dem Hintergrund der neuen „Wohnungsnot“ wird wieder über Wohnungsbau in „großem Maßstab“ nachgedacht, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung sich das ehrgeizige Ziel gesetzt hat, pro Jahr 400.000 neue Wohnungen zu schaffen.

Das laufende Forschungsprojekt „Großwohnsiedlungen der Zukunft“¹ basiert auf einem ganzheitlichen und integrierten Forschungsdesign, das Geodaten in Form von objektiven physischen und funktionalen Eigenschaften betrachtet, diese mit sozioökonomischen und demografischen Merkmalen in Verbindung setzt und schließlich mit der subjektiven Wahrnehmung von Bewohnern, Planern und Außenstehenden für ein ganzheitliches Verständnis dieser Areale kombiniert. Physische Merkmale sind die bebaute Realisierung einer Großwohnsiedlung (Bebauungsdichte, Grünflächenanteil, Vegetationsdichte etc.) sowie die Lage

¹ Das Forschungsprojekt „Großwohnsiedlungen der Zukunft“ (2022–2023) wird bearbeitet von RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Städtebau der RWTH Aachen sowie Sachverständigenbüro für Luftbildauswertung und Umweltfragen (SLU).

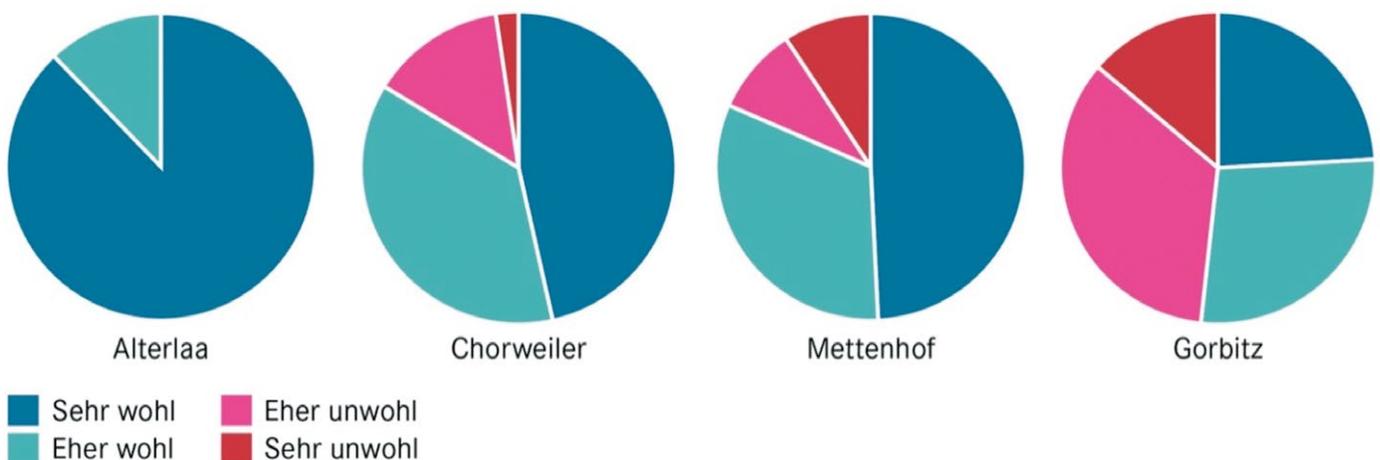


Abb. 1: Befragungsaktion zu den vier Fallstudien: Alterlaa, Chorweiler, Mettenhof, Gorbitz, Forschungsprojekt „Großwohnsiedlungen der Zukunft“

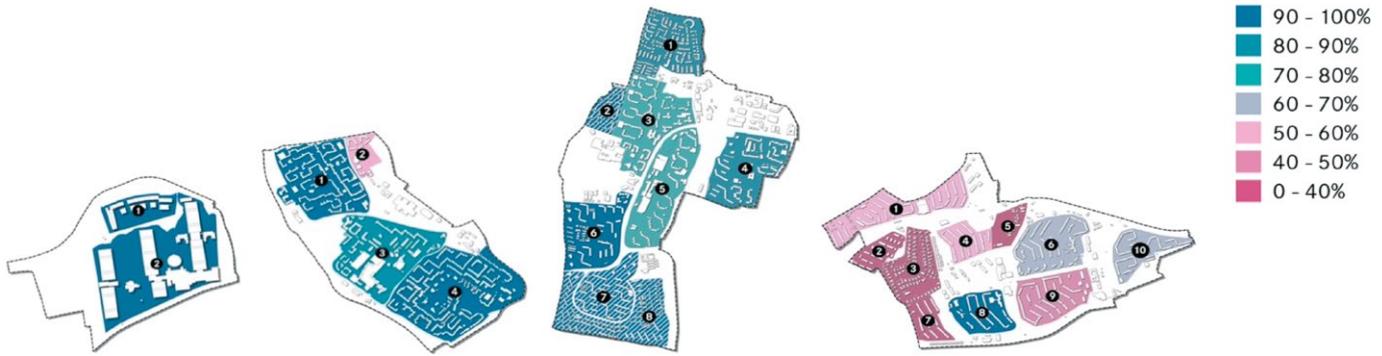


Abb. 2: Wohnzufriedenheit, Forschungsprojekt „Großwohnsiedlungen der Zukunft“

im städtischen Gefüge (zentral, peripher etc.). Funktionale Merkmale umfassen die Nahversorgung, gemeinschaftliche Räume oder die öffentliche Anbindung. Sozioökonomische und demografische Merkmale bestehen aus Einkommensverhältnissen, Zugang zu öffentlichen Einrichtungen oder Altersstrukturen. Subjektive Merkmale zur Wahrnehmung sollen von Bewohnern, Außenstehenden und Planern erhoben werden. Dieses Forschungsdesign wird für Großwohnsiedlungen in Alterlaa (Wien), Chorweiler (Köln), Mettenhof (Kiel) und Gorbitz (Dresden) systematisch und damit vergleichbar umgesetzt.

Dabei verfolgt das Projekt die Zielsetzung, diese integrierten methodischen Ansätze zu einem systematischen Erhebungs- und Bewertungstool weiterzuentwickeln, um eine fundierte und konsistente Bewertung der unterschiedlichen Typologien und Rahmenbedingungen des Großwohnsiedlungsbestands zu erlangen. Das übergeordnete Ziel dieses Projekts ist es, beruhend auf einem zeitgemäßen Verständnis über die Akzeptanz dieser Orte und über das Zusammenspiel zwischen physischen Gegebenheiten und Wahrnehmung, Handlungsempfehlungen für künftige Stadtentwicklungsprojekte zu erarbeiten. Das Projekt soll Erkenntnisse zur nachhaltigen Weiterentwicklung und Nachverdichtung von Großsiedlungen im Bestand sowie zur Errichtung neuer Wohnquartiere im größeren Maßstab generieren. Dabei ist ein wesentlicher Fokus die differenzierte Auseinandersetzung mit dem Thema Dichte.

Erste **Thesen**, die auf einer Befragung und Bestandsaufnahme vor Ort sowie auf einer fundierten Geodatenanalyse beruhen, sind nachfolgend aufgeführt:

■ **Die städtebauliche Gestalt einer Großwohnsiedlung beeinflusst die Wohnzufriedenheit.**

Neben dieser Wechselwirkung lässt sich ein Zusammenhang zwischen baulichen und funktionalen Faktoren mit dem Quartiersimage feststellen. In Ergänzung zu den städtebaulichen Merkmalen spielen weitere Faktoren, wie etwa Sanierungsstand und Gebäudemanagement sowie die soziale Zusammensetzung der Siedlungen, eine Rolle. Die Zufriedenheit der Bewohner der untersuchten Quartiere und

Blöcke stellt sich dabei durchaus unterschiedlich dar. Die mit Abstand höchste Wohnzufriedenheit wird in Wien-Alterlaa gemessen: Dort geben 88 % an, sich „sehr wohl“ zu fühlen, 12 % „eher wohl“. Köln-Chorweiler schneidet ebenfalls sehr gut ab: Insgesamt 84 % fühlen sich „sehr wohl“ oder „eher wohl“, nur 16 % „eher unwohl“ oder „sehr unwohl“. Kiel-Mettenhof liegt mit 83 % knapp dahinter; deutliches Schlusslicht ist Dresden-Gorbitz, wo lediglich 55 % angeben, sich „sehr wohl“ oder „eher wohl“ zu fühlen.

■ **Die bauliche Dichte/Wohnungsdichte kann sowohl negative als auch positive Effekte haben – abhängig vom Gesamtbild.**

In Rahmen der Untersuchung der vier Großwohnsiedlungen konnte ein Zusammenhang zwischen der baulichen Dichte und Wohnungsdichte mit der Wohnzufriedenheit festgestellt werden, wobei eine hohe Dichte nicht per se zu mehr sozialen Konflikten oder geringerer Zufriedenheit führt: So kann etwa in Alterlaa, dem Quartier, das die mit Abstand höchste Zufriedenheit aufweist, zugleich die höchste bauliche- und Wohnungsdichte festgestellt werden. In den anderen Siedlungen ist die Wohnzufriedenheit in den besonders dichten Quartierszentren in der Regel am geringsten. Dass nicht die bauliche Dichte an sich soziale Konflikte fördert und somit zu geringerer Wohnzufriedenheit beiträgt, ist bereits seit mehreren Jahrzehnten in der Sozialraumforschung bekannt (vgl. Feldtkeller 2002, S. 116). Demgegenüber steht die Annahme, dass nicht die räumliche Nähe an sich, sondern viel mehr die Art des Kontakts verschiedener sozialer oder ethnischer Gruppen das Gelingen sozialer Integration bestimmt: „Bei angespanntem sozialem Klima“, das als einer dieser Faktoren gilt – wenn also unschwellige Konflikte aufgrund von Überlagerungen sozialer Problemlagen und kultureller Differenzen bereits vorhanden sind – kann eine hohe räumliche Konzentration noch verschärfend wirken (vgl. Häußermann/Siebel 2004, S. 184 f.).

Insgesamt kann daher – auch aufgrund der Auswertung der Experteninterviews – angenommen werden, dass die Konzentration von Menschen in sozialen Problemlagen eine gewisse „Sprengkraft“ mit sich bringt. Demgegenüber kann die Schaffung oder Stärkung von sozialer Mischung im



Quartier, etwa durch den Zuzug von sozioökonomisch bessergestellten Haushalten oder kulturell und politisch interessierten Gruppen, dazu beitragen, diese Konzentration von Menschen in sozial problematischen Situationen abzumildern und darüber hinaus das Engagement im Stadtteil zu stärken sowie letztlich das Image der Quartiere als „soziale Brennpunkte“ aufzubessern.

■ **Ein hoher Grünanteil trägt zur Wohnzufriedenheit bei, entscheidend ist aber die Qualität.**

Viele der Großwohnsiedlungen verfügen über verhältnismäßig große Grünräume und einen alten Baumbestand. Im Rahmen der Untersuchung konnte ein Zusammenhang zwischen dem Freiraumangebot und der Wohnzufriedenheit festgestellt werden. Dort, wo eine höhere Grünraumausstattung, -versorgung und -erreichbarkeit vorhanden ist, ist in der Regel auch die Wohnzufriedenheit höher. Dies lässt sich zum einen auf der Blockebene erkennen – auf Quartiersebene besteht sogar ein weitaus größerer Zusammenhang. So besteht etwa im Quartier Gorbitz, das insgesamt den deutlich geringsten Anteil an Grünräumen aufweist, die niedrigste Zufriedenheit, wohingegen in Alterlaa, der grünsten der untersuchten Siedlungen, die höchste Zufriedenheit vorliegt.

Der Anteil der programmierten Freiräume – also solcher, deren Nutzung klar vorgegeben ist, wie etwa bei Spiel- oder Sportplätzen – gilt dabei nicht als ausschlaggebend: Die Ergebnisse zur Wohnzufriedenheit stehen in keinem direkten Zusammenhang damit, ob ein größerer Anteil program-

mierter oder nichtprogrammierter Freiräume vorhanden ist. Das bedeutet, dass auch ein gewisser Anteil nutzungs-offener, aneignbarer Flächen zur Wohnzufriedenheit beitragen kann. In den Gesprächen mit Bewohnern wurde allerdings deutlich, dass das Fehlen einer Nutzungs-zonierung durchaus zu Konflikten zwischen Nutzergruppen führen kann, insbesondere aufgrund unterschiedlicher Ansprüche der verschiedenen Gruppen und etwa divergierender Erwartungen und Empfindlichkeiten mit Blick auf die Geräuschkulisse.

Der Blick auf den Freiraum, den öffentlichen Raum ebenso wie die Grünräume, macht deutlich, dass es neben messbaren, quantitativen Faktoren zusätzliche Komponenten gibt, die die Gebrauchs- und Erlebnisqualität und damit die Qualität städtebaulicher Dichten bestimmen: die atmosphärische Dichte. Unabhängig von der physischen Dichte kann eine Atmosphäre geschaffen werden, die den Raum belebt, ihn lebendig werden lässt. Auch das zunehmende Phänomen der Zwischennutzung bestärkt diese Auffassung eines erweiterten Verständnisses von Dichte und Urbanität.

Eine Allianz aus sozialer und ökologischer Dimension

Der Klimawandel in Verbindung mit der baulichen Dichte von Städten führt verstärkt zu Hitzeereignissen in den Städten, die sich auf das Wohlbefinden und insgesamt auf die Lebensqualität auswirken. Vor diesem Hintergrund sind städtische Frei- und Grünflächen aufgrund ihrer kühlenden Funktion geeignet, um negative gesundheitliche Auswirkungen zu mildern (Bowler et al. 2010).

Bei der Debatte um (Nach-)Verdichtung geht es vielfach um die Schaffung von Wohnraum. Wohnen ist in vielen Kommunen in Deutschland eine der zentralen sozialen Fragen,

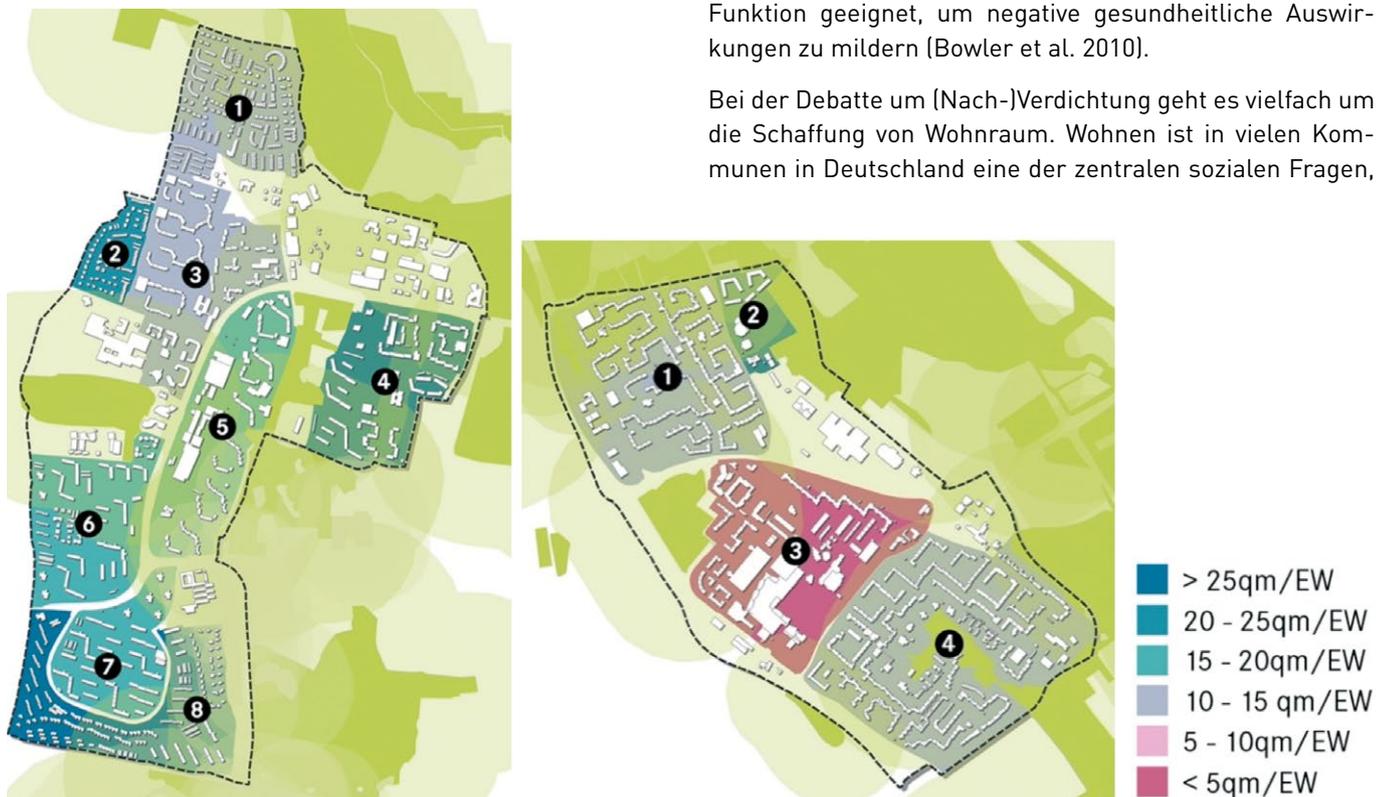


Abb. 3: Grünausstattung, Forschungsprojekt „Großwohnsiedlungen der Zukunft“



nicht zuletzt, weil es ein Grundbedürfnis und eine zentrale Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Im Vordergrund der Diskussionen stehen oft die Kosten des Bauens und Wohnens; die ökologischen und klimatischen Auswirkungen, die eine Verdichtung von Bestandsquartieren und die Bebauung von Freiflächen haben, rücken dabei oft in den Hintergrund. Eine umwelt- und sozialverträgliche Wohnraumbeschaffung muss daher mit ambitionierten Umweltqualitätszielen verbunden werden.

Es gibt Flächen, auf denen Nachverdichtung eine sehr gute Lösung ist. Manchmal kann das übrigens auch bedeuten, höher und dichter als bisher zu bauen. An anderen Stellen sieht das anders aus. Klimasensible Flächen sollte man ganz konsequent und mit guten, belastbaren Argumenten von Bebauung freihalten. Das bedeutet für die Stadt, die verfügbaren, geeigneten Flächen für die Schaffung von Wohnraum zu identifizieren, aber auch für Gewerbe und Produktion, denn die gehören unbedingt dazu. Die Städte müssen sich außerdem bewusst mit der Frage auseinandersetzen: Wie bauen wir eine qualitätsvolle Stadt, mit welchen Instrumenten, Strategien und vor allem mit welchen Qualitäten?

Die Begriffe der dichten Stadt und der Urbanität lassen sich also nicht allein durch die kompakte Baustruktur und die numerische Bevölkerungsdichte definieren, sondern schließen eine Menge weiterer Aspekte mit ein:

- Mischung von Funktionen,
- soziale Integrationsfähigkeit,
- Aneignungsmöglichkeiten von Raum,
- wohlproportionierte öffentliche Räume,
- urbane Architektur,
- typologische Traditionen.

Diese Aspekte sind keine übertragbaren Kriterien, sondern müssen auf die Eigenlogik eines jeweiligen Raums angepasst werden.

Stadtentwicklung sollte idealerweise im Sinne einer „mehrfachen Innenentwicklung“ nicht nur auf die Erhöhung der Bebauungsdichte abzielen, sondern den Anspruch an Nutzungsvielfalt, eine Erweiterung und qualitative Aufwertung des Grünvolumens, des Mobilitätsangebots sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung baukultureller und energetischer Aspekte einlösen und damit die verschiedenen Herausforderungen, wie die soziale und die ökologische Dimension, zu einer Allianz verknüpfen.

Ein vorläufiges Fazit

- Urbanität entsteht durch das Zusammenspiel mehrerer Faktoren (Dichte, Nutzungsmischung, Freiraumgestaltung ...). Dichte ist im Verhältnis zu weiteren Nutzungsansprüchen an den Raum zu sehen, ist also im Städtebau

und in der Stadtgestaltung eine relative Größe.

- Zukunftsfähige/klimagerechte Stadtentwicklung muss zum einen auf Nachverdichtung (Innenentwicklung) setzen, darf zugleich aber diese anderen Qualitäten nicht aus den Augen verlieren (Freiraum etc.)
- Großwohnsiedlungen können ein Typus sein, der diesen Anforderungen gerecht wird, allerdings muss die Komplexität der Herausforderungen berücksichtigt werden.

Welche Dichte wo und in welcher Form sinnvoll ist, hängt vom jeweiligen Kontext ab. Es handelt sich also immer um spezifische Dichten. Dabei kann der Freiraum als Element verstanden werden, das Urbanität fördern kann. Die quantitative Diskussion um Dichte muss demnach auf eine qualitative Ebene gehoben werden. Die Berücksichtigung städtebaulicher Eigenlogiken bildet dabei das Fundament für überzeugende Lösungen, aber auch für jeden erfolgreichen Qualifizierungsprozess von Quartier und Stadt.



Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher

Architektin und Stadtplanerin, BDA, DASL, DWB; Lehrstuhl für Entwerfen und Städtebau, Institut für Städtebau und Europäische Urbanistik, RWTH Aachen

Quellen:

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2015): Wohnungsmarktprognose 2030, Bonn.
- Bowler, D.E./Buyung-Ali, L./Knight, T.M./Pullin, A.S. (2010): Urban Greening to Cool Towns and Cities: A Systematic Review of the Empirical Evidence. In: *Landscape and Urban Planning* 97, S. 147–155.
- Buttlar, Adrian von (Hrsg.) (2007): *denkmal!moderne: Architektur der 60er Jahre*, Berlin.
- Häußermann, H./Siebel, W. (2004): *Stadtsoziologie. Eine Einführung*. Campus Verlag, Frankfurt am Main.
- Häußermann, Hartmut (2007): *Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte*. In: Lampugnani, Vittorio Magnago et al.: *Städtische Dichte*, Zürich.
- Feldtkeller, A. (2002): Bauen für das Zusammenleben von Fremden. In: Riege, M./Schubert, H. (Hg.) (2002): *Sozialraumanalyse. Grundlagen – Methoden – Praxis*, S. 105–118, Köln.
- Pahl, Katja-Annika/Reuther, Iris/Tietz, Jürgen (2018): *Potenzial Großwohnsiedlung: Zukunftsbilder für die Neue Vahr*, Berlin
- Reicher, C./Jansen, H./Mecklenbrauck, I. (Hg.) (2016): *URBANITÄTEN: Ein interdisziplinärer Diskurs zur Eigenlogik des Städtischen*, asso Verlag, Oberhausen.
- Sieverts, Thomas (1997): *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Braunschweig/Wiesbaden.
- Zimmer-Hegmann, Ralf/Fasselt, Jan (2006): *Neighbourhood-Branding – ein Ansatz zur Verbesserung des Images von Großwohnsiedlungen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Jg. 2006, H. 3/4, S. 203–213.

Roland Busch, Tim Holthaus, Robert Sabelfeld, Sascha Wolfrath

Gesundheit und Dichte

Die Stadt hat sich über die Jahrtausende zur dominierenden Siedlungsstruktur und Organisationform menschlicher Gesellschaften entwickelt. Der Erfolg städtischer Räume beruht in erster Linie auf ihrer besonderen Fähigkeit, Menschen zusammenzubringen und Voraussetzungen für eine Vielzahl von Interaktionsmöglichkeiten zu schaffen. Damit dies funktioniert, bedarf es eines Mindestmaßes an menschlicher, funktionaler und baulicher Dichte. Dichte ist damit zugleich die Voraussetzung und das Ergebnis städtischen Lebens. Dabei geht mit einer zunehmenden Dichte immer eine Reihe positiver, aber auch negativer Externalitäten einher. Hierzu gehören auch Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.

Die Entwicklung unserer Städte hat schon immer einen prägenden Einfluss auf die Gesundheit ihrer Bevölkerung gehabt. Bis in das 19. Jahrhundert waren die gesundheitlichen Rahmenbedingungen in den Städten zumeist katastrophal. Das enge Zusammenleben stellte sich aufgrund fehlender oder unzureichender Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für die Gesundheit der Bewohner als äußerst problematisch dar und führte regelmäßig zu Ausbrüchen von Infektionskrankheiten, wie Cholera, Ruhr, Masern, Pest, Pocken, Tuberkulose oder Typhus (Dye 2008).

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts konnten durch den Neubau von Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen erste Fortschritte bei der öffentlichen Gesundheitsvorsorge erzielt werden. Zugleich kam es in den Industriestädten zu einem explosionsartigen Anstieg der Stadtbevölkerung. Infolgedessen kam es vielerorts zum Bau hochverdichteter Mietshausbauten mit unzureichender Besonnung, Beleuchtung und Belüftung, mit weitreichenden Folgen für die Gesundheit ihrer Bewohner. Städtebauliche Konzepte, wie die von Ebenezer Howard (1902) geprägte Gartenstadt, zielten darauf ab, durch den Bau neuer Satellitenstädte im Umfeld der Industriestädte eine aufgelockerte, weniger verdichtete, durchgrünte und damit auch gesündere Alternative zum Leben in den hochverdichteten Innenstadtkvartieren zu schaffen (Abb. 1).

Dank des medizinischen Fortschritts und deutlich verbesserten hygienischen Bedingungen spielten Infektionskrankheiten, wie Cholera und Tuberkulose, zumindest in europäischen Städten mittlerweile keine Rolle mehr. Auch Erkrankungen aufgrund unzureichender Belichtung, Belüftung und Besonnung stellen keine Probleme mehr dar. Dafür rückten in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend andere gesundheitliche Herausforderungen in Form chronischer Erkrankungen, wie Asthma, Allergien, Diabetes, Fettleibigkeit, und psychische Krankheiten, wie Depressionen, in den Vordergrund (Jackson 2003). Mittlerweile wird davon ausgegangen, dass die Beschaffenheit unserer Städte einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Entstehung sowie die Prävention der genannten Erkrankungen haben kann. Dabei stehen auch Fragen hinsichtlich einer „richtigen Dichte“ zur Schaffung gesünderer Wohn- und Lebensbedingungen immer mehr im Fokus stadtplanerischer Debatten. Der Beantwortung dieser Fragen kommt angesichts der immer stärkeren Verdichtung unserer Ballungsräume und den sich abzeichnenden demografischen und klimatischen Veränderungen eine besondere Rolle zu.

Untersuchungen zum Zusammenhang zwischen Gesundheit und Dichte

Die Frage, welchen Einfluss die bauliche Dichte unserer Städte und Wohnquartiere auf die menschliche Gesundheit hat, ist aus mehreren Gründen schwierig zu bewerten. Dies liegt zum einen daran, dass Dichte sowohl eine positive als auch eine negative Wirkung auf die Gesundheit haben kann. Zum anderen können sich hinter einem bestimmten Maß an baulicher Dichte eine Vielzahl unterschiedlicher städtebaulicher Strukturen verbergen (Forsyth 2020). Einflussfaktoren, wie die Höhe und Art der Bebauung, sowie die Qualität und Quantität der Freiflächen können bei einer bestimmten baulichen Dichte stark variieren (vgl. Abb. 2).

Dichtemaße, wie die Anzahl der Wohneinheiten, Baumasse oder überbaute Grundfläche, sind damit nur bedingt geeignet, um den Einfluss bestimmter Dichten auf die Gesundheit zu ermitteln. Dies liegt auch darin begründet, dass

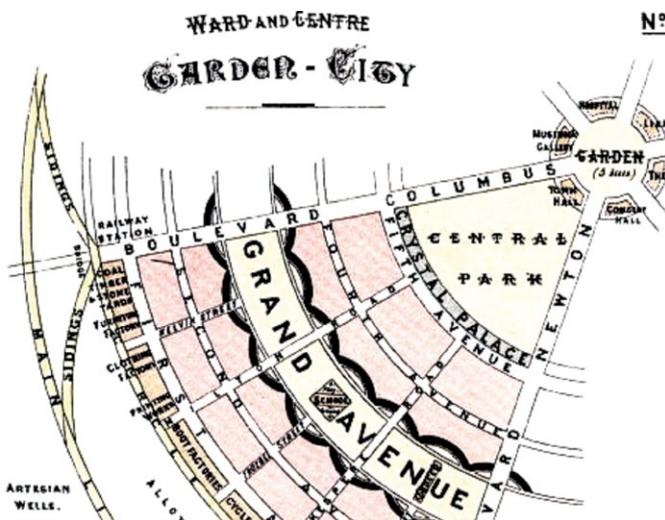


Abb. 1: Garden-City-Konzept (Howard 1902)

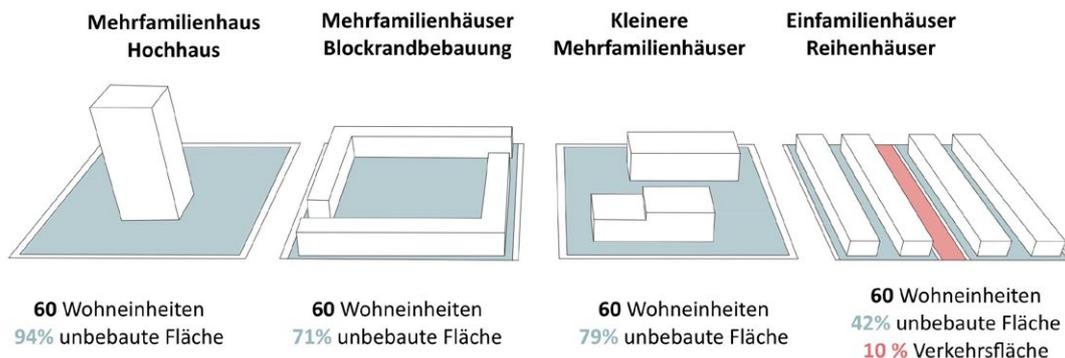


Abb. 2: Unterschiedliche bauliche Blockstrukturen bei gleicher Wohndichte (Quelle: Ann Forsyth 2020)

Menschen ein und dieselbe Dichte durchaus unterschiedlich wahrnehmen können. Hinzu kommt, dass die bauliche Dichte unmittelbar mit Aspekten der menschlichen und funktionalen Dichte zusammenhängt. Um den gesundheitlichen Einfluss baulicher Dichte zu ermitteln, reicht es nicht aus, den Wirkungszusammenhang zwischen der baulich-materiellen Umwelt und der menschlichen Gesundheit isoliert zu betrachten. Es muss hierbei auch berücksichtigt werden, wie und vor allem von wem die gebaute Umwelt genutzt, bewohnt und belebt wird. Bauliche Dichte ist somit nur einer von vielen Faktoren, die Einfluss darauf haben, wie das Leben in der Stadt unsere Gesundheit prägt. Es handelt sich bei der Dichte nur um einen, wenn auch bedeutenden Teilaspekt im Zusammenwirken von Stadtgestaltung und menschlicher Gesundheit.

Im Folgenden soll aufgezeigt werden, welchen Einfluss städtische Dichte auf die Gesundheit haben kann. Hierfür wird auf Erkenntnisse aus der Fachliteratur und die Ergebnisse einer eigenen Untersuchung zurückgegriffen. Ziel der Untersuchung ist es, den Einfluss räumlicher Strukturen im Wohnumfeld auf die Einschätzung der psychischen und physischen Gesundheit der Wohnbevölkerung zu ermitteln. Hierfür wurden Befragungsergebnisse zu gesundheitsbezogenen Fragen aus dem sozioökonomischen Panel (SOEP) mit verschiedenen Raumvariablen verschnitten. Über eine Adressschnittstelle wurden die Befragungsergebnisse im SOEP-Forschungsdatenzentrum mit kleinräumigen, deutschlandweit verfügbaren Geovariablen (auf Ebene der 100x100 m-Gitterzellen des BKGs) verknüpft.

Aufgrund der komplexen und vielfältigen gesundheitlichen Einflussfaktoren und der verhältnismäßig geringen Stichprobe des SOEP war es nicht möglich, eindeutige, signifikante Korrelationen zwischen dem Gesundheitszustand und den räumlichen Einflussfaktoren zu ermitteln. Es lassen sich dennoch interessante Tendenzaussagen zum gesundheitlichen Einfluss des Wohnstandorts ableiten.

Die Aussagekraft der Ergebnisse ergibt sich zum einen vor dem Hintergrund, dass die identifizierten Zusammenhänge nicht nur bei der Untersuchung des Gesamtdatensatzes, sondern auch bei der separaten Betrachtung der Ergebnisse für unterschiedliche Altersgruppen und Einkommensklassen in ähnlicher Form erkennbar waren. Zum anderen werden die im Rahmen der Untersuchung festgestellten Tendenzen durch eine Reihe anderer Studien gestützt.

Generell wird der baulichen Dichte eine positive Wirkung in Bezug auf die Qualität des Gesundheitssystems zugeschrieben. Dieser Sachverhalt wird im Vergleich zwischen ländlichen und städtischen Räumen besonders deutlich. Eine hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht die Bereitstellung und Aufrechterhaltung eines engen Netzes aus Krankenhäusern und Facharztpraxen, wohingegen im peripheren ländlichen Raum aufgrund der geringeren Ärztedichte (insbesondere Fachärzte) und der langen Anfahrtswege von Rettungswagen und Feuerwehr zusätzliche Gesundheitsrisiken bestehen (Biodiversity Project 2000, Dye 2008).

Positive Wirkung von Dichte auf die Gesundheit

Der positive Einfluss einer guten Krankenhausversorgung zeigt sich auch in den Auswertungsergebnissen der SOEP-Daten. Dabei lässt sich feststellen, dass der Anteil der Personen, die ihre physische Gesundheit gut oder sehr gut einschätzen¹, an Wohnstandorten ohne erreichbares Krankenhaus im Umkreis von zehn Kilometern deutlich geringer ausfällt als an Standorten mit einem oder sogar mehreren Krankenhäusern.

Der positive Einfluss einer guten Krankenhausversorgung zeigt sich auch in den Auswertungsergebnissen der SOEP-Daten. Dabei lässt sich feststellen, dass der Anteil der Personen, die ihre physische Gesundheit gut oder sehr gut einschätzen¹, an Wohnstandorten ohne erreichbares Krankenhaus im Umkreis von zehn Kilometern deutlich geringer ausfällt als an Standorten mit einem oder sogar mehreren Krankenhäusern.

¹ Als Indikator wurde der Summenscore Physical Component Summary (PCS), der als Mittelwert die Ergebnisse der SOEP-Einzelfragen zur physischen Gesundheit zusammenfasst, verwendet.

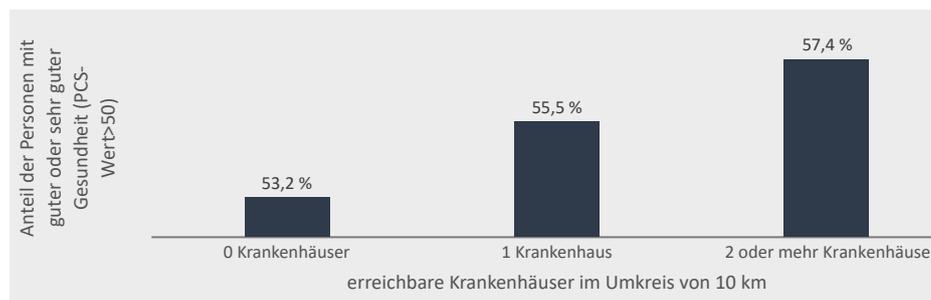


Abb. 3: Anteil der SOEP-Teilnehmer mit guter oder sehr guter Gesundheit (PCS-Wert >50) bei unterschiedlicher Krankenhäuserreichbarkeit (Quelle: BUW, Auswertung von SOEP-Daten der Jahre 2015-2019 [doi:10.5684/soep.v32-soep.v36])

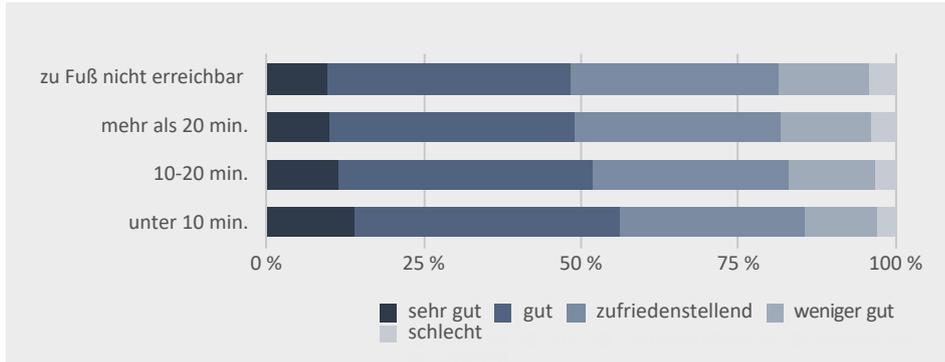


Abb. 4: Einschätzung des Gesundheitszustandes bei unterschiedlicher Nähe zum Hausarzt (Quelle: BUW, Auswertung von SOEP-Daten der Jahre 2015-2019 [doi:10.5684/soep.v32-soep.v36])

Ein ähnliches Bild zeichnet sich bezüglich der Ärzteversorgung ab. Die Auswertung der SOEP-Befragung zeigt, dass die Nähe zum Hausarzt in einem Zusammenhang mit der Zufriedenheit der Befragten mit dem eigenen Gesundheitszustand steht. Befragte, die einen Hausarzt in fußläufiger Nähe haben, beurteilen ihren Gesundheitszustand positiver als Befragte, deren Hausarzt kaum oder gar nicht zu Fuß erreichbar ist (vgl. Abb. 4).

Zudem zeigen mehrere Studien (siehe z. B. Haigh et al. 2011, Berman 1996, Cervero 1996, Steingraber 2002), dass eine hohe bauliche Dichte sich positiv auf die körperliche Aktivität der Bewohner auswirkt, da diese – insbesondere in Gebieten mit Nutzungsmischung und guter Nahversorgung bzw. ausgeprägter lokaler Ökonomie – die Fußgänger- und Radfahrermobilität fördert. Diese Studienergebnisse werden auch durch die SOEP-Untersuchungen bestätigt. Diese ergaben, dass beim Vorhandensein von, fußläufig oder mit dem Fahrrad, gut erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten eine bessere physische Gesundheit erkennbar ist. Dabei zeigt sich, dass mit zunehmender Anzahl der in einem Kilometer Umkreis erreichbaren Supermärkte und Discounter auch der Anteil der Befragten zunimmt, die ihren gegenwärtigen Gesundheitszustand als sehr gut einschätzen würden.

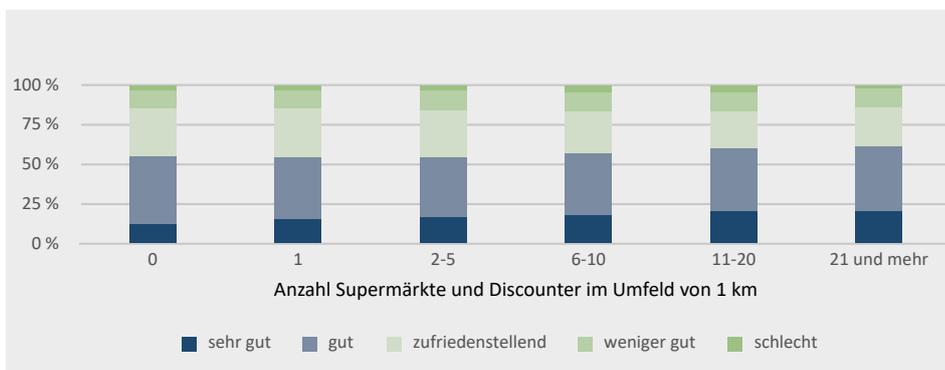


Abb. 5: : Einschätzung des Gesundheitszustandes bei einer unterschiedlichen Anzahl an Supermärkten und Discountern im Umfeld von einem Kilometer (Quelle: BUW, Auswertung von SOEP-Daten der Jahre 2015-2019 [doi:10.5684/soep.v32-soep.v36])

Negative Wirkung von Dichte auf die Gesundheit

Negativ scheint dagegen die Wirkung hoher baulicher Dichte auf die psychische Gesundheit zu sein. Dieser Zusammenhang wurde bereits in zahlreichen Studien bestätigt (siehe z. B. Sundquist et al. 2004, Krabbendam/von Os 2005). So zeigt sich, dass Stadtbewohner im Vergleich zu Landbewohnern deutlich häufiger von stressabhängigen psychischen Erkrankungen,

wie Angststörungen, Schizophrenie, psychotischen Erkrankungen und Depressionen, betroffen sind (Jacobi et al. 2014; Peen et al. 2010). Dabei zeigt die Metaanalyse von Peen et al. (2010), dass dieser Zusammenhang auch dann besteht, wenn man die Ergebnisse hinsichtlich möglicher statistischer Störfaktoren korrigiert. Damit liegt nahe, dass der Risikounterschied zwischen Stadt und Land im Wesentlichen das Ergebnis der unterschiedlichen Wohn- und Lebensbedingungen darstellt (Adli/Schöndorf 2020).

Der Stadt-Land-Unterschied lässt sich in Teilen damit begründen, dass Stadtbewohner „mit einer komplexen Gemengelage an Stressfaktoren konfrontiert sind“ (Schlicht 2017). So kann z. B. die höhere Belastung durch störende Lärmquellen zu einer Beeinträchtigung der Konzentration und zu Schlafproblemen führen (ebd.). Auch spielt sozialer Stress für die psychische Gesundheit eine bedeutende Rolle. Lederbogen et al. (2011) haben in einer medizinischen Studie herausgefunden, dass das Gehirn von Stadtbewohnern empfindlicher auf sozialen Stress reagiert als das von Landbewohnern. Laut Adli (2019) entsteht sozialer Stress in Städten durch das gleichzeitige Zusammenwirken von sozialer Dichte (in Form von Enge) und sozialer Isolation aufgrund von Vereinsamung und sozialem Ausschluss. Auf dem Land ist sozialer Stress hingegen stärker auf die hohe soziale Kontrolle zurückzuführen.

Auch die Ergebnisse unserer SOEP-Auswertungen weisen auf den negativen Einfluss von Dichte auf die psychische Gesundheit hin (hier dargestellt durch den Mental Health-Summenscore MCS). Dabei zeigt sich, dass die Befragten ihre psychische Gesundheit umso schlechter einschätzten, je näher sie am Stadtzentrum wohnen.



Abb. 6: Einschätzung des psychischen Gesundheitszustandes (dargestellt durch den durchschnittlichen MCS-Wert) bei unterschiedlicher Entfernung zum nächsten Großstadtzentrum (Quelle: BUW, Auswertung von SOEP-Daten der Jahre 2015-2019 [doi:10.5684/soep.v32-soep.v36])

Hohe Dichte kann sich auch auf die physische Gesundheit negativ auswirken. So ist die Feinstaubbelastung in den Städten i. d. R. deutlich stärker ausgeprägt als auf dem Land. Bauliche Dichte und hohe Randbebauung können bewirken, dass der verkehrsinduzierte Feinstaub schlechter aus dem Straßenraum entweichen kann und zu einer erhöhten Feinstaubbelastung führt (Wildermuth 2018). Durch die hohe bauliche Dichte sind Grün- und Freiflächen in Städten i. d. R. Mangelware und der Luftaustausch damit oft stark eingeschränkt. Während der Sommermonate kann es hierdurch zu erheblichen Hitzebelastungen kommen, die insbesondere für vorerkrankte und ältere Menschen eine Gesundheitsgefahr darstellen (MUNLV 2010).

Welche Dichte ist optimal für die Gesundheit?

Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass das Leben in verdichteten Stadtstrukturen einen Einfluss auf die physische und psychische Gesundheit der Stadtbevölkerung hat. Dabei wurde deutlich, dass bauliche Dichte nicht per se gesundheitsschädlich ist, sondern sich vielmehr ambivalent verhält. Sie kann sich sowohl vorteilhaft (z. B. Gesundheitsversorgung, Aktivitätsförderung), als auch nachteilhaft (u. a. Stress, Emissionen) auf die Gesundheit auswirken. Angesichts der in den Ballungsräumen weiterhin hohen Bedarfe an zusätzlichem Wohnraum und der planerischen Zielsetzung, diesen überwiegend durch innerstädtische Nachverdichtungen zu lösen, stellt sich die Frage, welche Dichte es braucht, um gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu schaffen.

Hierbei muss zunächst berücksichtigt werden, dass die bauliche Dichte nur eine von vielen gesundheitlichen Einflussfaktoren in einem komplexen Wechselspiel zwischen Menschen und Umwelt darstellt. Die Wirkung der baulichen Rahmenbedingungen auf die Gesundheit darf vor diesem Hintergrund nie losgelöst von anderen Einflüssen, insbesondere sozioökonomischen und demografischen Faktoren, gesehen werden. Je nach Alter, Gesundheitszustand, sozioökonomischem Status und Lebensphase kann sich die Dichte durchaus unterschiedlich auf die Gesundheit auswirken. Menschen unter-

scheiden sich sowohl hinsichtlich ihrer Anforderungen an Dichte als auch ihren Fähigkeiten und Möglichkeiten, die negativen Einflüsse von hoher oder fehlender Dichte zu bewältigen. So können zum Beispiel lange Wege zu Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen in Folge geringer Dichte dazu führen, dass sich ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen weniger häufig bewegen und seltener andere Menschen treffen. Aber auch eine hohe bauliche und funktionale Dichte kann Menschen daran hindern, sich regelmäßig zu bewegen und in soziale Interaktion zu treten, wenn sie als unsicher, belastend oder überfordernd empfunden wird.

Wie bereits Haigh et al. 2011 betonen, scheint der Schlüssel zur Schaffung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse weniger mit der exakten Definition einer für alle Menschen optimalen Dichte zu liegen, sondern vielmehr in der Vermeidung zu hoher und zu niedriger Dichten. Letztlich muss davon ausgegangen werden, dass es nicht die absolute Höhe der Dichte ist, die für die menschliche Gesundheit ausschlaggebend ist, sondern die Art und Weise, wie Dichte in unseren Städten gestaltet wird – und das sowohl in baulicher, funktionaler als auch sozialer Hinsicht.

Wie bereits Haigh et al. 2011 betonen, scheint der Schlüssel zur Schaffung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse weniger mit der exakten Definition einer für alle Menschen optimalen Dichte zu liegen, sondern vielmehr in der Vermeidung zu hoher und zu niedriger Dichten. Letztlich muss davon ausgegangen werden, dass es nicht die absolute Höhe der Dichte ist, die für die menschliche Gesundheit ausschlaggebend ist, sondern die Art und Weise, wie Dichte in unseren Städten gestaltet wird – und das sowohl in baulicher, funktionaler als auch sozialer Hinsicht.



Dr. Roland Busch

Geschäftsführender Gesellschafter des Instituts für Raumforschung und Immobilienwirtschaft in Dortmund und stellv. Professor Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens an der Bergischen Universität Wuppertal



Tim Holthaus

Akademischer Rat am Lehr- und Forschungsgebiet Güterverkehrsplanung und Transportlogistik an der Bergischen Universität Wuppertal



Robert Sabelfeld

Wohnungsmarktforscher bei der BPD Immobilienentwicklung GmbH in Frankfurt am Main



Sascha Wolfrath

Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Instituts für Raumforschung und Immobilienwirtschaft in Dortmund



Quellen:

Adli, M./Schöndorf, J. (2020): Macht uns die Stadt krank? Wirkung von Stadtstress auf Emotionen, Verhalten und psychische Gesundheit, Bundesgesundheitsblatt, 63, S. 979–986.

Adli, M. (2019): „Das Leben in der Stadt kann toxisch sein“, Interview in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 17.05.2019. URL: <https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/psychiater-mazda-adl-im-gespraech-darum-ist-das-stadtleben-stressig-16190760.html>.

Berman, M.A. (1996): The Transportation Effects of Neo-Traditional Development. In: Journal of Planning Literature, Nr. 10 (4), S. 347–363.

Biodiversity Project (2000): Making the Biodiversity – Sprawl Connection: Human Health Threats at a Glance. Madison.

Cervero, R. (1996): Mixed Land-Uses and Commuting: Evidence from the American Housing Survey. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, Nr. 30 (5), S. 361–377.

Dye, C. (2008): Health and Urban Living, in: Science Nr. 319, S. 766–769.

Forsyth, A. (2020): What Is a Healthy Place? Cities, Neighborhoods and Homes, Online-Vorlesung vom 02.04.2020, URL: <https://www.gsd.harvard.edu/event/ann-forsyth-what-is-a-healthy-place-cities-neighborhoods-and-homes/>.

Haigh, F./Ng Chok, H./Harris, P. (2011): Housing Density and Health: A Review of the Literature and Health Impact Assessments. Centre for Health Equity Training, Research and Evaluation (CHETRE), University of New South Wales: Sydney.

Howard, E. (1902): Garden Cities of To-morrow, London.

Jackson, L. E. (2003): The Relationship of Urban Design to Human Health and Condition. In: Landscape and Urban Planning 64(4), S. 191–200.

Jacobi, F./Höfler, M./Strehle, J. (2014): Psychische Störungen in der Allgemeinbevölkerung. Nervenarzt, 85, S. 7–87.

Krabbendam, L./van Os, J. (2005): Schizophrenia and Urbanicity: A Major Environmental Influence – Conditional on Genetic Risk. Schizophrenia Bulletin Nr. 31, S. 795–799.

Lederbogen, F./Kirsch, P./Haddad, L. et al. (2011): City Living and Urban Upbringing Affect Neural Social Stress Processing in Humans. In: Nature 474, S. 498–501.

MUNLV – Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2010): Handbuch Stadtklima. Düsseldorf.

Peen, J./Schoevers, R. A./Beekman, A. T./Dekker, J. (2010): The Current Status of Urbanrural Differences in Psychiatric Disorders. In: Acta Psychiatrica Scandinavica, Nr. 121, S. 84–93.

Schlicht, W. (2017): Urban Health. Erkenntnisse zur Gestaltung einer „gesunden“ Stadt. Springer Spektrum. Wiesbaden.

Steingraber, S. (2002): Exquisite Communion: The body, Landscape, and Toxic Exposures. In: Johnson, B.R./Hill, K. (Hrsg.): Ecology and Design: Frameworks for Learning. Island Press, Washington, DC, S. 192–202.

Sundquist, K./Gölin, F./Sundquist, J. (2004): Urbanisation and Incidence of Psychosis and Depression: Follow-up Study of 4.4 Million Women and Men in Sweden, in: The British Journal of Psychiatry, Nr. 184–4, S. 293–298.

Wildermuth, V. (2018): Wie die Architektur die Umweltbelastung beeinflusst, Beitrag Deutschlandfunk vom 18.11.2018, URL: https://www.deutschlandfunk.de/nox-im-strassenbild-wie-die-architektur-die-umweltbelastung.740.de.html?dram:article_id=433422.

WEBINAR

Citymanagement und Stadtmarketing: das passende Konzept, die richtige Strategie für Ihre Stadt

Montag, 7. November 2022

Stadtmarketing – die ganze Stadt im Blick! Integrativ, moderativ, progressiv! Hierbei wird die Stadt in ihrer Gesamtheit betrachtet, sodass das Stadtmarketing alle Interessenvertreter zu koordinieren und die Stadt als Ganzes zu vermarkten hat. Das Citymanagement dagegen hat einen konkreten räumlichen Bezug. Es bezieht sich v. a. auf die Innenstadt als Zentrum des Einzelhandels und des öffentlichen Lebens. Ziel ist es, konkrete Maßnahmen umzusetzen, die die Innenstadt stärken und attraktiver machen. Hierbei kann es sich um Marketingstrategien sowie um strukturelle und gestalterische Maßnahmen handeln.

Im Webinar geht es um die verschiedenen Facetten des Stadtmarketings und Citymanagements. Dabei werden Ihnen verschiedene Strategien und Konzepte vorgestellt, um Ihnen Handlungsempfehlungen zu geben für das passende Konzept und die richtige Strategie für Ihre Stadt. Citymanagement beschäftigt sich nicht nur mit Einzelhandel, sondern u. a. auch mit Verkehr und Mobilität sowie mit der Gestaltung der Innenstadt, wengleich die originäre Planung bei den einzelnen Fachplanungen ist. Dabei nimmt das Citymanagement oft wechselnde Rollen ein, um die verschiedenen, auch gegensätzlichen Interessen verschiedener Fachplanungen oder Stakeholder zusammenzubringen.

Ihre Referenten:

Dipl.-Geogr. Michael Reink, seit 2011 Bereichsleiter für Standort- und Verkehrspolitik beim Handelsverband Deutschland (HDE); seit 2000 Präsident City-Management-Verband Ost e. V.; seit 2012 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Urbanicom e. V.

Dipl.-Geogr. Roland Wölfel, Wirtschaftsgeograf; seit 1995 Geschäftsführer der CIMA Beratung + Management GmbH Deutschland; seit 2009 Mitgesellschafter und Partner der CIMA Beratung + Management GmbH Deutschland; Arbeitsschwerpunkte u. a.: Stadtmarketing, Citymanagement und Quartiersmanagement, Tourismus und Freizeit, Innenstadtentwicklung, Regionalentwicklung, interkommunale Kooperation, ländlicher Raum

Teilnahmegebühren:

295,00 Euro für Mitglieder des vhw
355,00 Euro für Nichtmitglieder

Rückfragen und Kontakt:

Alle Infos und Anmeldung unter: www.vhw.de/fortbildung/
Telefon: 030/390473-610



Undine Giseke, Carlo W. Becker

Stadt im Anthropozän: bauliche und grüne Dichte gleichzeitig gestalten

Freiraum, Stadt und Dichte stehen für ein Streitbares Dreigespann. Die Aufforderung, die Dichte der Stadt vom Freiraum her zu denken, ist daher eine reizvolle wie tückische Aufgabe. Eine Antwort, was eine angemessene Dichte für die Stadt des 21. Jahrhunderts mit ihren wachsenden sozialen und kulturellen Diversifizierungen und ökologischen Herausforderungen sein kann, ist so einfach nicht zu geben. Begnügt man sich nicht damit, Best-Practice-Beispiele aufzuzählen, bleibt nur der Schritt nach vorn. Die aktuellen Aufgaben zwingen uns, überkommene Trennungen von bebautem und unbebautem Raum zugunsten eines interaktiven, besser noch intraaktiven Zusammenwirkens der beiden Raumkategorien zu überwinden.

Von der Weitläufigkeit der Städte zur Stadt der kurzen Wege

Heute herrscht quer über alle fachlichen und politischen Lager hinweg weitgehend Konsens darüber, dass die nachhaltige Stadt von morgen eine dichte Stadt mit kurzen Wegen und intensiver Funktionsmischung sein soll. Damit ist eine klare und vereinfachte Maxime formuliert. Mit dieser Entwicklung geht einher, dass der Begriff der Dichte in der öffentlichen Debatte oft wenig differenziert verwendet wird, was für seine Akzeptanz in der Bevölkerung nicht unbedingt förderlich ist. Kurzum: Die Dichtedebatte ist wieder sehr präsent im aktuellen städtebaulich-freiraumplanerischen Diskurs.

Beginnen wir, um den Status quo einzuordnen, mit einer kurzen Rückschau. In der Geschichte des Städtebaus des 20. Jahrhunderts dominierten lange funktionalistische und avantgardistische Modelle der Stadtauflösung. Konzepte der Weitläufigkeit und der Begrenzung der Dichte – oder zumindest der überbauten Fläche – hatten Konjunktur als Resonanz auf die dichte Industriestadt des 19. Jahrhunderts. Die gegenseitige Durchdringung von Stadt und Landschaft als Stadtlandschaft wurde zur leitenden Idee. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts trat dann die Sehnsucht nach städtebaulich-architektonisch formulierten Räumen mit ihrer klaren Trennung in Öffentlich und Privat und der Einlösung des Versprechens von Urbanität wieder auf den Plan.

Mit dieser Wiederentdeckung der Qualitäten der europäischen Stadt flammte eine neue Debatte über das Verhältnis von Stadt, Dichte und Freiraum auf. Man wollte einerseits zurück zur dichten, kompakten Stadt, andererseits deren Missstände nicht reproduzieren, sondern vielmehr kompensieren. Die Vermehrung des knappen öffentlichen Grüns wurde zur unstrittigen Zielsetzung. Für eine solche nachbessernde Freiraumversorgung der dichten gründerzeitlichen Stadtquartiere bot der infrastrukturelle und industrielle Strukturwandel, in dessen Folge zahlreiche Gewerbe- und Bahnareale brachfielen, vielfältige Verfü-

gungsflächen – Flächenoptionen, die heute nicht mehr in diesem Umfang gegeben sind. Neue Stadtparks, wie der Berliner Gleisdreieckspark, entstanden. Zwischennutzer eigneten sich Stadtbrachen an. Mit dem Konzept des ökologischen Stadtbbaus rückten seit der Internationalen Bauausstellung Berlin 1984–1987 zudem Hof-, Dach- und Fassadenflächen ins Blickfeld für eine verbesserte Freiraumausstattung der dichten Stadt. Mit dem Biotopflächenfaktor (BFF) wurde im Land Berlin eine ökologische Planungskenngröße eingeführt, die als Zielvorgabe diente, um bei Verdichtungsprozessen in der Stadt durch Dachgeschossausbau, Aufstockungen oder Baulückenschließungen gleichzeitig auch ökologische Anforderungen mit umzusetzen – ein frühes Beispiel dafür, bauliche Verdichtung mit gleichzeitiger Grünentwicklung zu koppeln. So wurden erste Grundsteine gelegt, um durch die nachträgliche Qualifizierung der dichten Stadtquartiere die Leitbilder der kompakten und der ökologischen Stadt zu synchronisieren.

Freiraum und die Stadt im Anthropozän

Und heute? Nach wie vor ist die aktuelle Dichtediskussion eng mit dem Leitbild der europäischen Stadt und dem Nachhaltigkeitsleitbild der Stadt der kurzen Wege verbunden. Beide verwenden das Konstrukt der Dichte als grundlegende Metapher. Doch verglichen mit den 1980er Jahren sind wir weitaus sensibilisierter für die systemischen und materiellen Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Freiraum – egal, ob auf der lokalen, regionalen oder globalen Ebene. Der Diskurs um Dichte, Stadt und Freiraum geht also weit über statistische Zahlenwerke, Argumente für die Erhöhung der Ausnutzung von Baugrundstücken oder die Idee von Dichte als Erzeuger urbanen Lebens und zugleich nachhaltiger Strukturen hinaus.

Immer häufiger wird in fachlichen und politischen Diskursen deutlich, dass wir das Konzept der Dichte und Verdichtung von Stadt vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Krisenerfahrungen vom Klimawandel über die Pandemie

Signet

- Entschleunigung
- Umwandlung
- Verdichtung

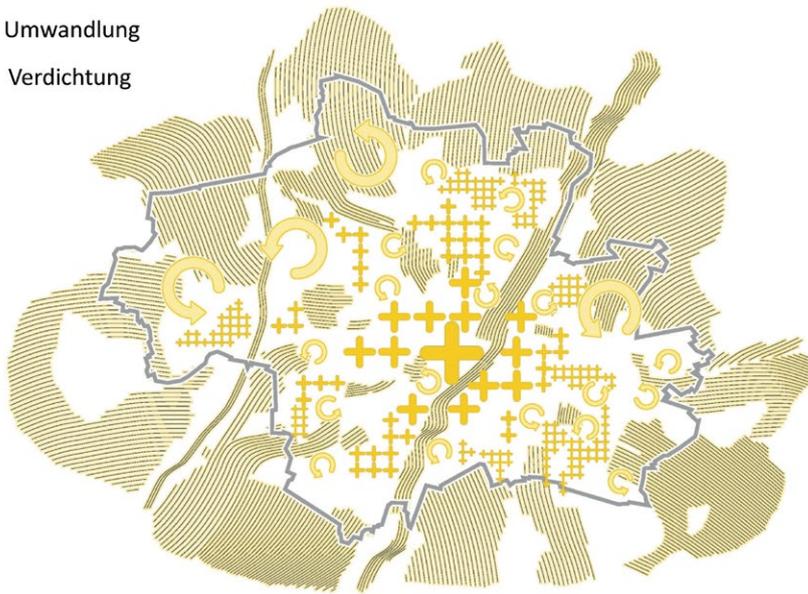


Abb. 1: München Signet – Beispiel einer gesamtstädtischen Strategie zur Gleichzeitigkeit der Qualifizierung von Dichte und Freiraum: Konzeptgutachten Freiraum München 2030, Landeshauptstadt München

bis hin zu Dürre oder Überflutungsereignissen und Biodiversitätsverlusten weiterentwickeln müssen, damit unsere Städte lebenswert bleiben und zugleich anpassungsfähiger an Krisen werden können.

Damit sind wir mittendrin in einem noch umfassenderen Diskurs, nämlich der Gestaltung der Stadt im Anthropozän. Das Anthropozän beschreibt eine neue geochronologische Epoche, in der der Mensch zu einem der wichtigsten Einflussfaktoren auf die biologischen, geologischen und atmosphärischen Prozesse auf der Erde geworden ist. Drohte der Dichtediskurs also zwischenzeitlich in das Getriebe der reinen ökonomischen Verwertung und auf ein theoretisches Abstellgleis zu geraten, so werden aktuell durch den Anthropozändiskurs sehr grundsätzliche Fragen aufgeworfen. Die Diskussion wird diverser, disziplinübergreifender und systemischer. So verweisen z. B. die Neurowissenschaften in ihrer Beschäftigung mit Stadt und Dichte darauf hin, dass die Reizüberflutung des Stadtlebens mit einem erhöhten Risiko für psychische Erkrankungen einhergehen kann (Adli 2017). Und auch der ungleiche Zugang zu den Naturressourcen der Stadt und damit die Frage einer sozialgerechten Raumnutzung für Menschen (und auch für nicht-menschliche Mitbewohner) werden zunehmend diskutiert.

Der Anthropozändiskurs geht weit darüber hinaus, indem er die Sinnhaftigkeit der Trennung von technischen, kulturellen und natürlichen Systemen grundsätzlich infrage stellt (Renn/Scherer 2015) – mit weitreichenden Folgen, auch für unser Verständnis von Stadt. So brechen z. B. die einst klaren Kategorien von Innen und Außen mit ihren Zu-

ordnungen von Stadt und Kultur einerseits sowie Land, Landschaft und Natur andererseits auf. Auch die Konstruktion eines Draußen als Pendant zur dichten Stadt, das alles aufnimmt, dessen sich die Stadt entledigen will, und das alles zur Verfügung stellt, was die Stadt braucht, greift nicht mehr. Statt Grenzen zwischen Innen und Außen gibt es eine neue Aufmerksamkeit gegenüber den die urbane Dichte ko-produzierenden (Frei-)Räumen, egal auf welcher Maßstabsebene.

Stadt im Anthropozän: neue Prinzipien zur Gestaltung urbaner Dichte

Die bisher aufgeführten Punkte machen deutlich: Die Frage nach der richtigen baulichen Dichte in der Stadt im Anthropozän auf ein bau-

liches Maß zu beschränken, wäre fatal. Die „richtige bauliche Dichte“ lässt sich immer nur in Bezug auf weitere Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, der Freiraumqualität, des Umgangs mit Stoff- und Energieströmen oder der urbanen Biodiversität beurteilen. Wenn diese Ko-Konzepte nicht synchron mitgedacht und entwickelt werden, ist jede bauliche Dichte vom Einfamilienhaus bis zum hoch verdichten urbanen Gebiet unverträglich. Die „richtige“ bauliche Dichte lässt sich also nur in der Gleichzeitigkeit von baulicher Dichte und grüner Dichte beantworten, die die Interaktion oder besser noch Intraaktion der baulichen und grünen Sphäre zusammen in den Blick nimmt. Intraaktion (Barad 2016) steht für die eng verflochtene und die sich aktiv wechselseitig beeinflussende Beschaffenheit beider Komponenten, des bebauten und des unbebauten Raums, und zwar unabhängig von der Maßstabsebene.

Wir können also die Dichtediskussion der Stadt nicht länger von der wechselseitigen Ko-Produktionsfunktion beider Raumkategorien entkoppeln. Es braucht eine neue Generation relationaler und systemischer Rauminstrumente, die die Gestaltung von gekoppelten Räumen und den zwischen ihnen sich vollziehenden materiellen und energetischen Austauschprozessen auf verschiedenen Maßstabsebenen mit in den Blick nehmen – wohlwissend, dass es dazu zahlreiche sektorale und administrative Grenzen zu überwinden gilt. Zudem müssen wir uns auf einer integrierten städtebaulich-freiraumplanerischen Ebene mit der konzeptionellen Frage auseinandersetzen, welchen Beitrag die Stadt selbst zur Qualifizierung der Dichte durch Bereitstellung und kreislauforientierte Nutzung von Ressourcen leisten kann.



Stadtqualität auf die bauliche Dichte zu beschränken, wird daher den Herausforderungen der Stadt im Anthropozän nicht gerecht. Wir müssen bauliche und grüne Dichte zusammenführen und die Wechselwirkungen zwischen ihnen gestalten, um lebenswerte, nachhaltige und gesunde Stadtquartiere zu schaffen. Verschiedene Planungsprinzipien stellen dafür bereits heute die Weichen:

Das Prinzip der klimaresilienten Stadt

Die Stadt klimaresilient zu machen, heißt, ihre Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit gegenüber Hitze und Kälte, Trockenheit und Starkregen zu stärken. Stadtquartiere, Gebäude, Freiräume und die verschiedenen Infrastruktursysteme müssen sich dafür an verschiedene Eventualitäten besser anpassen können. Eine solche größere Flexibilität zu erzeugen, stellt vor allem die dichte bestehende Stadt einschließlich ihrer Infrastruktursysteme vor gewaltige Transformationsherausforderungen bei gleichzeitig begrenzten Flächen- und Finanzressourcen. Multicodierung ist hier eine Strategie, um städtische Oberflächen, wie Straßenräume, Stellplatzanlagen, Dach- und Fassadenflächen, Sport-, Schul- oder wasserwirtschaftlich genutzte Flächen, als Teil eines adaptiven Flächennetzes zu qualifizieren. Doch auch das Aktivieren zusätzlicher Flächenressourcen muss für gezielte Transformation in den Blick genommen werden.

Das Prinzip der wassersensitiven Schwammstadt

Die Schwammstadt steht für ein Umdenken im Umgang mit Wasser: Regenwasser wird nicht mehr schnellstmöglich abgeführt, sondern in der Stadt und Region längerfristig zurückgehalten und gespeichert. Es wird als Ressource zur Kühlung und Verdunstung in Hitze- und Trockenperioden ebenso wie für die Bewässerung der Stadtvegetation eingesetzt und hilft so, deren Vitalität zu sichern. Nicht nur das Grün der Stadt müssen wir dafür zukünftig als eine grüne Infrastruktur nutzen, sondern auch die grauen Flächen verstärkt klimatauglich umgestalten. Eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung wird sich darauf einstellen müssen, vermehrt Urban Wetlands, also gestaltete, vegetative Feuchtgebiete mit guter Wasserversorgung und mit hoher Evapotranspirationsrate in die dichte Stadt zu integrieren. Dafür brauchen wir neue Konzepte des Regenwassermanagements, die Aktivierung von Flächen und gleichzeitig deren gute Gestaltung.

Das Prinzip eines artenübergreifenden Urbanismus

Städte sind immer auch Habitate für nichtmenschliche Lebewesen. Konzepte und Methoden, wie der Artenübergreifende Urbanismus oder das Animal-Aided-Design (Hauk/Weisser 2016), stehen für eine gewandelte Perspektive auf das Urbane und das Zusammenleben von menschlicher und nichtmenschlicher Spezies. Ziel dieser Ansätze ist es, eine Konzeptualisierung des Urbanen zu fördern, die der enormen Vielfalt des Lebens und Zusammenlebens in Städten

Rechnung trägt und auch nichtmenschliche Spezies als Stadtakteure anerkennt. Das Prinzip des artenübergreifenden Urbanismus bedeutet, das urbane Leben als eine Verschränkung von bebauten und natürlichen Räumen zu begreifen, die von Menschen, Tieren und Pflanzen bevölkert werden, und daraus neue Ansätze für die Gestaltungspraxis und Raumproduktion abzuleiten.



Abb. 2: Beispiel für ein artenübergreifend bewohnbares Gebäude: Die École primaire des sciences et de la biodiversité in Boulogne-Billancourt. Architecture: Chartier Dalix (Foto: © Undine Giseke)

Das Prinzip eines regenerativen urbanen Metabolismus

Wasser, Strom, Erdgas, Lebensmittel, Beton, Holz oder Asphalt sind nur einige der Energien und Ressourcen, die täglich in unsere Städte importiert, dort verbraucht und gelagert oder als Reststoffe aus ihnen exportiert werden. Mit dem Ansatz des urbanen Metabolismus werden diese Stoff- und Energieströme erfasst. Die Interaktionsradien der Städte greifen dabei weit über ihre Grenzen hinaus. Jeder Schritt des Wachstums und der Verdichtung intensiviert diese Austauschprozesse. Die Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit, die das Leben in Städten mit sich bringt, machen sich häufig ganz woanders bemerkbar. Heute ist es eine große Herausforderung, die Nachhaltigkeit des urbanen Stoffwechsels zu bewerten, die Quellen der Auswirkungen aufzudecken, ihre negativen Auswirkungen zu



Abb. 3: Beispiel Schwammstadt-Konzept für das neue Schumacher-Quartier; Tegel Projekt/bgmr Landschaftsarchitekten + Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker mbH, 2017

verringern und letztendlich eine regenerative Gestaltung städtischer Räume und deren Betrieb zu unterstützen. Damit steht auch die Frage im Raum, welchen Beitrag die Stadt selbst zur Generierung und nachhaltigen Bewirtschaftung dieser Ressourcen leisten kann – und zwar unter Einbeziehung aller ihrer Oberflächen. Auch daraus resultieren zentrale Ansätze für die Qualifizierung der dichten Stadt.

Ansätze zur synchronen Gestaltung urbaner Dichte – neue Beispiele

Die folgenden vier Beispiele veranschaulichen in der Entwicklung befindliche oder bereits in der Umsetzung befindliche Ansätze für eine synchrone Gestaltung von Freiräumen und bebauten Strukturen in der dichten Stadt auf unterschiedlichen Maßstabsebenen.

Beispiel 1: Charta Grüne Infrastruktur Metropole Ruhr

In der Metropole Ruhr wird derzeit eine Charta der grünen Infrastruktur erstellt (RVR 2022). Die fünf Leitthemen sind: „Lebenswerte Metropole Ruhr“, „Klimaangepasste Metropole Ruhr“, „Klimagerechte Metropole Ruhr“, „Artenreiche Metropole Ruhr“ und „Zirkuläre Metropole Ruhr“. Diese Leitthemen machen deutlich, dass zukünftige regionale, infrastrukturelle und städtebaulichen Entwicklungen immer in der Gleichzeitigkeit mit der grünen Infrastruktur erfolgen müssen. Neue Stadtquartiere sollen abflusslos gestaltet werden. Das Re-

genwasser wird als Ressource für die Hitzevorsorge eingesetzt. Straßen werden als blau-grüne Infrastruktur gestaltet, und eine gute Freiraumversorgung wird angestrebt. Ein anderes Beispiel: die Halden – eigentlich nur ein Reststofflager – werden multicodiert: Naturraum, Energieberg, Naherholungsraum und touristischer Zielort. Wenn die Entwicklung der grünen Infrastruktur in einer Gleichzeitigkeit mit der baulichen Entwicklung gelingt, Stadtquartiere von negativen Wirkungen auf das Klima entkoppelt sowie Stoff und Energieströme zirkulär geplant werden, dann sind in der Nachbarschaft der transformierten Halden Baugebiete hoher baulicher Dichte nur folgerichtig.

Beispiel 2: Novellierung Baugesetzbuch – Grünflächenfaktor

Städtebauliche Dichte wird in der Bauleitplanung durch GFZ, GRZ und BMZ definiert. Mit der für 2023 geplanten Novellierung des Baugesetzbuchs setzt die Debatte ein, ein neues Maß für den Grünstandard einzuführen: der Grünflächenfaktor (GFF). Abgeleitet aus dem Berliner Biotopflächenfaktor soll mit dem GFF auf Baugrundstücken ein Mindestanspruch an „grüner Dichte“ im Bebauungsplan festgesetzt werden. Damit setzt im Sinne der doppelten (Innen-)Entwicklung ein Paradigmenwechsel in der Baugesetzgebung ein: Zusammen mit der baulichen Dichte wird nun gleichzeitig auch die grüne Dichte festgelegt. Das Grün ist damit nicht mehr der Rest, sondern der GFF wird als Zielgröße für die Grünausstattung integraler Bestandteil des städtebaulichen Projekts. So wird der Freiraum instrumentell auf Augenhöhe mit in den Entscheidungsprozess eingebracht. Ob dieser Paradigmenwechsel der Gleichzeitigkeit von Bauen und Grün im Rahmen der anstehenden Baugesetzbuchnovellierung wirklich kommt, bleibt abzuwarten.

Beispiel 3: Neue Stadtquartiere multicodiert – Schumacher-Quartier Berlin-Tegel

Auf dem ehemaligen Flughafen Berlin-Tegel werden neue Stadtquartiere entstehen. Bereits in einem frühen Planungsstadium wurde für das Schumacher-Quartier mit über 5000 Wohnungen der Leitplan Regenwasserbewirtschaftung



tion und Hitzevorsorge erarbeitet. Es entsteht ein abflussloses Stadtquartier nach den Prinzipien der Schwammstadt, in dem Regenwasser als Ressource eingesetzt wird. Fast 70 Prozent des Regenwassers wird über Urban Wetlands und wasserversorgte Bäume verdunstet. Die hohe bauliche Dichte wird genutzt, um das anfallende Regenwasser für die Hitzevorsorge einzusetzen. Es entsteht eine Kaskade der Rückhaltung, Sammlung, Bewässerung und Verdunstung. Ist das Stadtquartier ausreichend mit Wasser versorgt, versickert der Rest zur Grundwasseranreicherung. In der Kombination mit innovativen Mobilitätskonzepten, Holzbauweise sowie Konzepten des Animal-Aided Design – also der Gleichzeitigkeit des Bauens von „Wohnungen“ für Menschen und Tiere – entstehen trotz baulich hoher Dichte Stadtquartiere, die auch einen ökologischen Mehrwert erzeugen.

Beispiel 4: Aus Grau Grün machen: das Konzept der blau-grünen Straßen

Straßen sind in den verdichteten Bestandsquartieren der Innenstädte das (letzte) große Flächenpotenzial für ein Mehr an Grün. Im Kontext der Mobilitätswende wird es nun darum gehen, die Straßenräume neu zu denken. Im Forschungsprojekt BlueGreen Streets (BGS 2022) wurden multicodierte Straßen entworfen, in denen die drei Aspekte Grün, Blau und Aufenthaltsqualität zusammengeführt werden. Unterschiedliche Elemente blau-grüner Straßen, wie Verdunstungsbeete, Baumrigolen, vitale Baumstandorte, Notwasserwege, stehen zur Verfügung, um versiegelte Straßen klimaangepasst zu transformieren. Die Flächen sind vorhanden, es bedarf nun der gesellschaftlichen Bereitschaft, diese Potenziale zu heben. Gleichzeitig müssen

zehn und zwanzig Jahre alte Regelwerke des Straßenbaus und der Regenwasserbewirtschaftung auf den Prüfstand gestellt werden, um Straßen im Klimawandel neu zu denken.

Fazit

Dichte ist nicht gleich Dichte. Städtische Dichte umfasst viele Komponenten. In den Fachdiskussionen steht die Wahrnehmung baulicher Dichte, abgebildet durch Gebäudedekubaturen und städtebauliche Kennwerte, immer noch stark im Vordergrund. Inzwischen sind Klimawandel oder Biodiversitätsverlust Teil unseres alltäglichen Erfahrungsspektrums ebenso wie das Gewährwerden der notwendigen Komplementärräume „draußen“. Das Konzept urbaner Dichte muss daher konsequent und synchron mit einer ökologisch-stofflichen Dimension gekoppelt werden, um zu zukunftsfähigen Stadtkonzepten zu führen. Gebraucht werden integrierte Konzepte und Entwürfe, die Gebäude und Freiraum als eine zusammenwirkende, interaktive und produktive Plattform behandeln, auf und in der sich die verschiedenen sozialen Aktivitäten ebenso wie Materialflüsse und Stoffströme als Austauschprozesse manifestieren und die sich wie eine Schicht über die klassischen Funktionen von Wohnen, Arbeiten, Erholen und Fortbewegen legt.

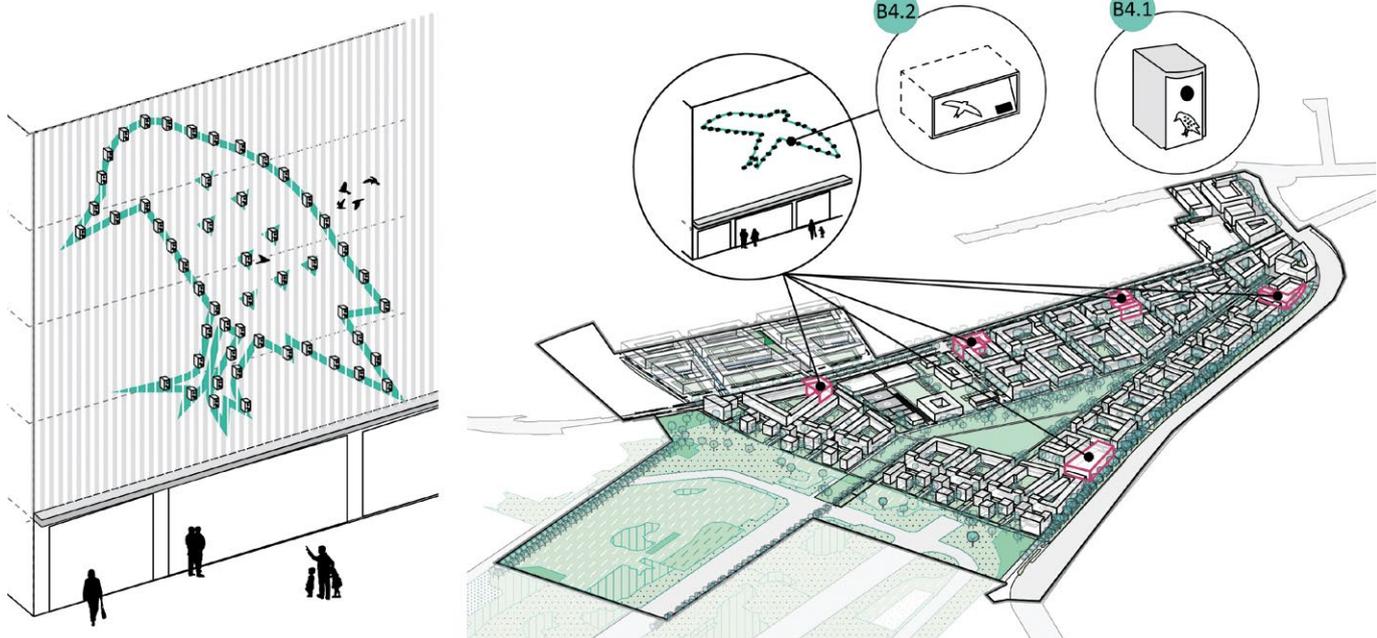


Abb. 4: Beispiel betrierte Fassaden im neuen Schumacher-Quartier; Tegel Projekt/bgmr Landschaftsarchitekten + Studio AAD; Fotos via flickr: Star: Stefan Berndtsson; Mauersegler: pau.artigas.

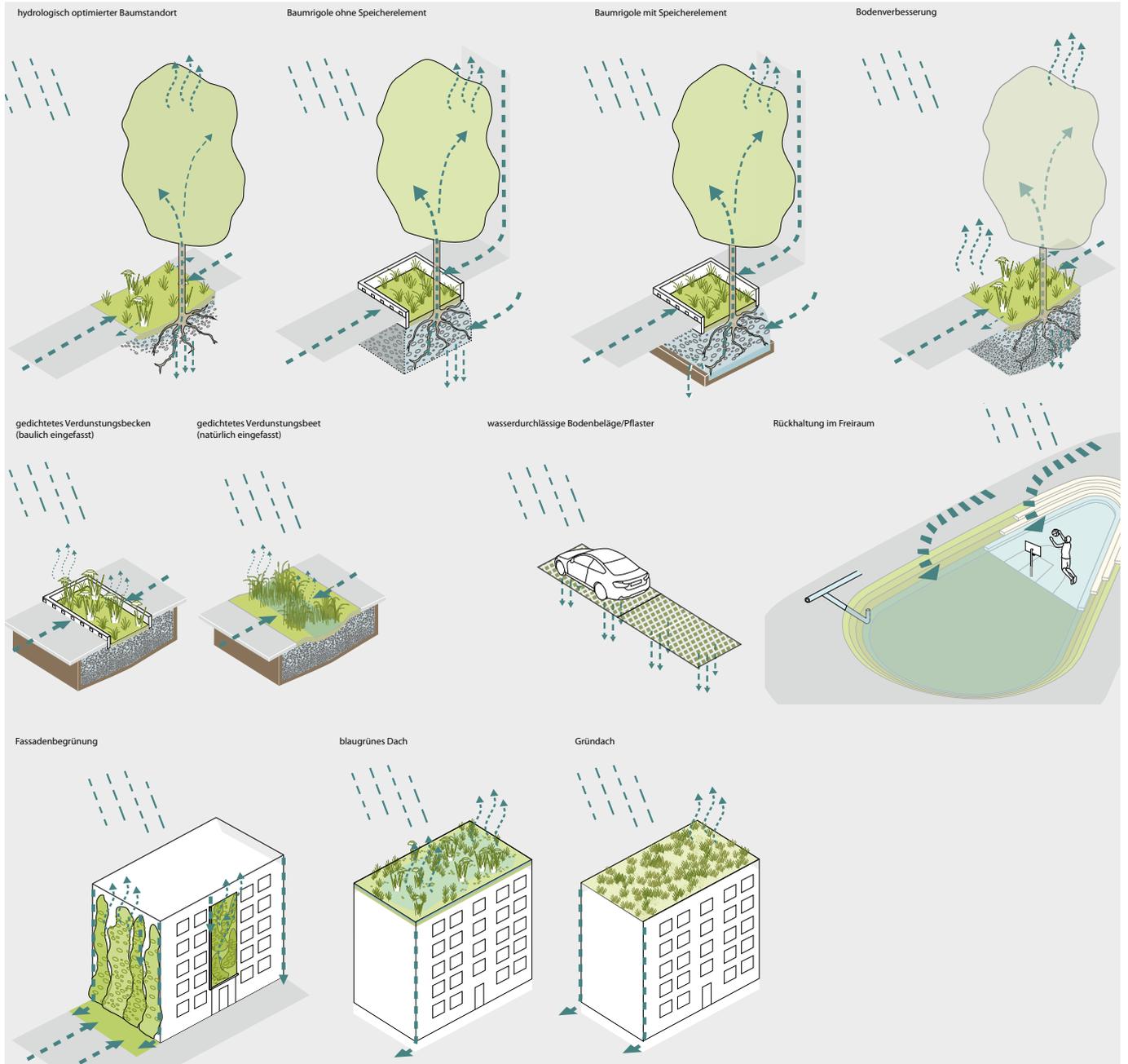


Abb. 5: Blau-grüne Straßen: Elemente zur ressourceneffizienten Umgestaltung von Straßenräumen. BlueGreenStreets (BGS) Toolbox, bgmr Landschaftsarchitekten GmbH (2022)

Quellen:

Adli, M. (2017): Stress and the City: Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind. Bertelsmann Verlag München.

Barad, K. (2015): Verschränkungen. Merve Verlag Berlin.

BGS – BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022): BlueGreenStreets Toolbox – Teil A. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere, März 2022, Hamburg. Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“.

Chartier Dalix (2019): Accueillir le vivant: L'architecture comme écosystème. Park Book.

Hauck, T./Weisser, W. (2016): AAD – Animal-Aided Design. <http://bln-berlin.de/wp-content/uploads/2016/04/Animal-Aided-Design-Broschuere.pdf>.

Renn, J./Scherer, B. (Hrsg.) (2015): Das Anthropozän. Matthes & Seitz, Berlin

RVR – Regionalverband Ruhr (2022): Strategie Grüne Infrastruktur – <https://www.rvr.ruhr/themen/oekologie-umwelt/gruene-infrastruktur/charta-gruene-infrastruktur/>.



Prof. Undine Giseke

Fachgebiet Landschaftsarchitektur, Freiraumplanung, Institut für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Technische Universität Berlin



Dr. Carlo W. Becker

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin



Elisabeth Merk

Von der Zersiedelung zur kompakten Stadt

Drei Maßstabsebenen in der Stadtentwicklung von München

Die Stadt als nachhaltiges Modell für gesellschaftliche Entwicklung steht auf dem Prüfstand – mal wieder, möchte man sagen. Seit der Gründung der ersten überlieferten Städte Uruk im Südirak und bei den Sumerern wurde das den Städten zugrundeliegende System von Infrastruktur, sozialen Errungenschaften und kultureller Identität stetig weiterentwickelt. Ausschlaggebend für den Erfolg von Städten war ihre strukturelle Qualität sowie ihre Fähigkeit zur kulturellen Kommunikation und Partizipation und damit verbunden die Eigenschaft, sich ständig an neue Anforderungen anzupassen. Das Memorandum „Urbane Resilienz“ hat dies erst im letzten Jahr wieder aufs Neue beschrieben, gespiegelt an den aktuellen Herausforderungen und den Leitbildern der Neuen Leipzig Charta sowie der New Urban Agenda. Die international vereinbarten Sustainable Development Goals (SDG) gliedern die Anforderungen in fachliche Themenbereiche; räumlich hingegen treffen sich alle auf dem „Marktplatz der Städte“.

Das weltweite Wachstum der Städte ist nach wie vor ungebrochen, trotz all der komplexen Transformationsaufgaben von Klimawandel, Mobilität und Digitalisierung, die die Urbanisierung mit sich bringt. Eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung ist zu leisten, soll das Umsteuern zu einer CO₂-neutralen Stadt gelingen. Städte dürfen dabei als Teil der Lösung betrachtet werden, denn hier entstehen Innovationen, hier existieren die notwendigen Strukturen, um die Themen integriert und transdisziplinär zu bearbeiten. Der Fokus muss auf sozialer Innovation und sozialer Gerechtigkeit beruhen, sonst werden die technischen und funktionalen Lösungsansätze ins Leere laufen. Damit bedarf es vernetzter Strategien, die uns qualitativ in die Lage versetzen, den räumlichen Disparitäten zu begegnen und damit die Lebensqualitäten in Stadt und Land zu erhalten oder vielmehr neu zu definieren.

Noch nie war der Entwicklungsdruck auf die Städte so groß wie heute. Über 50 Prozent der Menschheit lebt derzeit in Städten, und wenn der Trend zur Urbanisierung anhält, werden 2050 fast 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. In Deutschland lebten bereits 2020 rund 77 Prozent der Menschen in Städten, zudem kommen weltweit jährlich circa 40 Städte von der Dimension Barcelonas hinzu. Stadtentwicklungspolitik, Städtebau und Stadtgestalt sind aufgefördert, mit ihrem Wissen dieses Wachstum mitzugestalten.

Was bedeutet dies für München?

Die großen Migrationsbewegungen der letzten Jahrzehnte haben uns gezeigt, dass wir als europäische Städte gemeinsam Verantwortung übernehmen müssen – die jahrelange Strategie, die Transformationsprozesse in außereuropäische Länder zu verlagern, ist eine Sackgasse. Es stellt sich am Ende die Frage nach unseren gemeinsamen Werten, die sich in den strategischen Entscheidungen zur Stadtentwicklung spiegeln und sich in der Haltung von städtebaulichen Konzepten auch im Einzelnen vor Ort manifestieren. Entscheidungen, die wir heute für München, für Deutschland oder für die EU-Länder treffen, wirken sich immer global aus auf uns alle. Das heißt im Umkehrschluss, dass Verantwortung mal 8 Milliarden Menschen gerechnet werden muss.

Lebenswerte lebendige Städte entstehen, weil Menschen in die Verantwortung gehen, ihre Träume, Wünsche und Hoffnungen mit dem jeweiligen Ort zu verknüpfen, an dem sie leben wollen, weil sie damit die Erwartungen verbinden, Zukunftsperspektiven für sich und ihre Familien zu generieren. Im Gegenzug sind sie bereit, dafür ihre Energie, ihre Arbeitskraft und ihre Ideen zur Verfügung zu stellen. Dies ist das große Potenzial, das den Städten innewohnt. Unsere Aufgabe ist daher ein Transformationsprozess, der den oben genannten Faktoren Rechnung trägt und die Städte aus ihrer Mitte heraus entwickelt.

Von Makro zu Mikro

Der Diskurs über die richtige Dichte ist eine Auseinandersetzung über die unterschiedlichen Maßstabsebenen der Stadtentwicklung, und ich will hier drei räumliche Ebenen betrachten, die sich zudem oft in unterschiedlichen Zeitdimensionen entwickeln. Da ist zum einen die regionale,

Weltbevölkerung	7.952.348.931
Deutschland	83.758.929
München	1.579.380

Tab. 1: Einwohnerzahlen im Vergleich

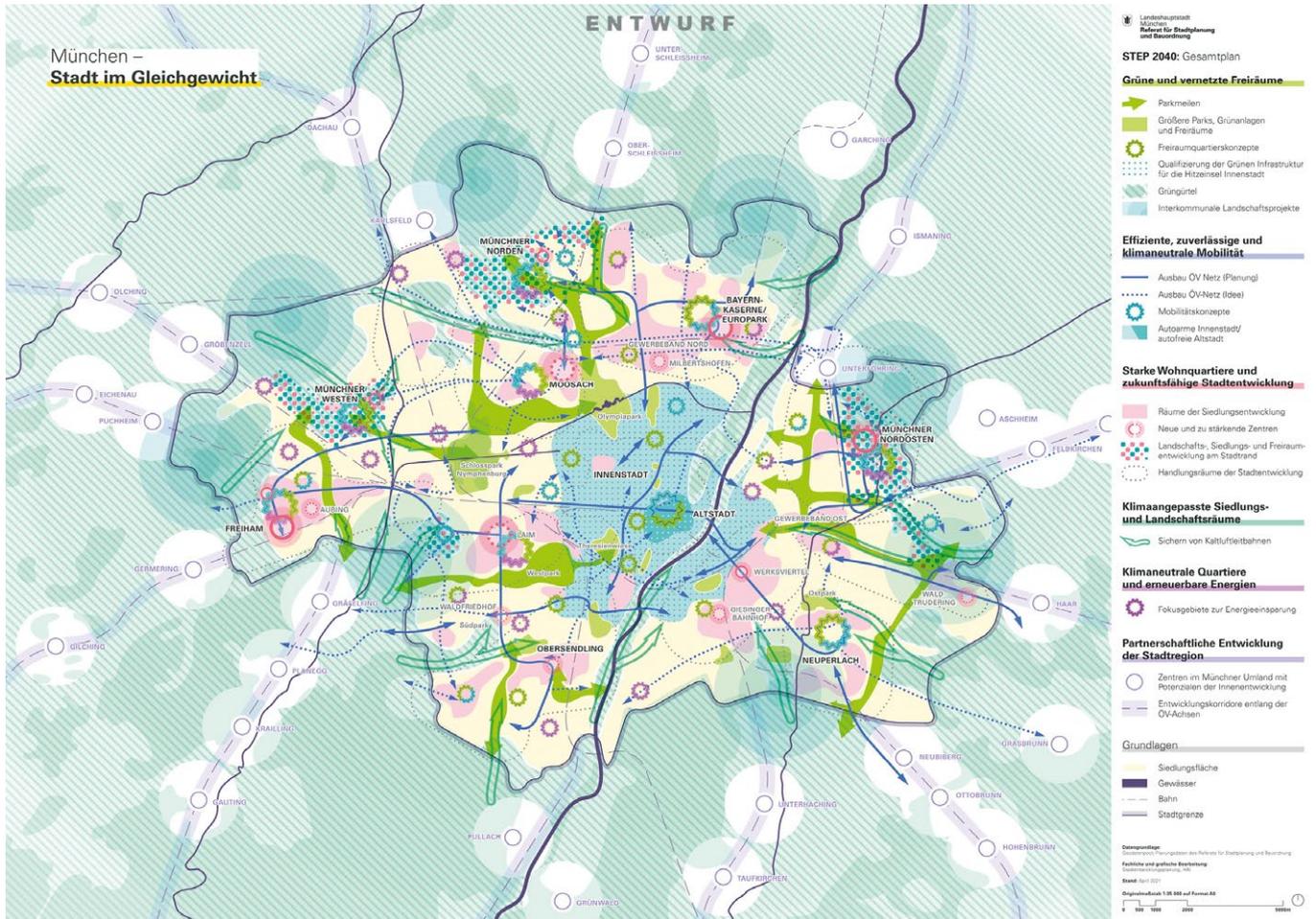


Abb. 1: Gesamtplan des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 mit den Themenschwerpunkten grüne und vernetzte Freiräume, starke Wohnquartiere und eine zukunftsfähige Stadtentwicklung, effiziente, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität, klimaanpassung Siedlungs- und Landschaftsräume, partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion sowie klimaneutrale Quartiere und erneuerbare Energien (Foto: Landeshauptstadt München)

räumlich funktionale Verflechtung, die für die Stadtentwicklung von München große Bedeutung hat und dies nicht nur in den Themenbereichen der Mobilität. Zum anderen natürlich der Maßstab der Gesamtstadt, die den räumlichen Umgriff des aktuell in Aufstellung befindlichen Stadtentwicklungsplan STEP 2040 abbildet. Die dritte Maßstabsebene ist die des Quartiers: Hier findet die Dichte ihren städtebaulichen Ausdruck, und hier wird die Dichte im besten Fall als Urbanität gelebt und geliebt.

Maßstab Region

Wenn wir von der Zersiedelung der Landschaft zur kompakten nachhaltigen Stadt gelangen wollen, muss der Landverbrauch gestoppt und gleichzeitig die grüne Infrastruktur in den Städten weiterentwickelt werden. Dies bedeutet auch, die Disparitäten zwischen Land und Stadt nicht aufzuheben, sondern vielmehr durch intelligente Kooperation die jeweiligen Qualitäten zu stärken. Stadtentwicklung, die erfolgreich sein will, muss sich einbinden lassen in den größeren Zusammenhang der Regionalplanung und in verbindenden, räumlich funktionalen Strukturen denken. Die Raumordnung liefert dazu im Idealfall den richtigen übergeordneten Rahmen.

Selbst dort, wo mit großem Aufwand die Instrumente vom Bundesraumordnungsgesetz über den Landesentwicklungsplan und den Regionalplan angewandt werden, ist das Resultat zumeist ernüchternd und wird der notwendigen Differenzierung der Verflechtungsräume nicht gerecht. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren beschlossenen, ehrgeizigen Klima- und Energieziele im Bund, in den Ländern und in den Kommunen gewinnt die Frage, wer hat Zugriff auf die räumlichen Strukturen und damit auf die Verteilung der Ressourcen, nochmals an Bedeutung. Die aktuelle kriegsbedingte Energiekrise verschärft diese Dringlichkeit noch.

Das Bayerische Landesentwicklungsprogramm LEP hat das Ziel, räumliche Entwicklungen Bayerns zu ordnen und zu koordinieren. Die letzte Neuaufstellung des LEP war enttäuschend, weil die Spielräume der Kommunen für weiteren Flächenverbrauch und nichtintegrierte Entwicklungen nach wie vor groß sind. Dies wurde von der DASL in Bayern, aber auch von Vertretern des Bayerischen Städtetags kritisiert. Die gemeinsame Initiative mit der ARL, sich für ein besseres LEP einzusetzen und mit Kriterien und Vorschlägen an die Landesregierung heranzutreten, zeigt zumindest



bei der aktuellen Fortschreibung des LEP in Teilbereichen eine Wirkung. Ziel muss es sein, gleichwertige Lebensverhältnisse als Gesamtkonzept steuernd umzusetzen, um den globalisierten Entwicklungsströmen, schwindenden Flächenressourcen und der sich immer weiter öffnenden Schere zwischen prosperierenden und abgehängten Teilregionen wirksam entgegenzutreten.

Neben den drängenden Themen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung zeigen die Ereignisse 2015 mit der Flüchtlingskrise aus Syrien und den aktuellen Entwicklungen der Hilfesuchenden aus der Ukraine, dass Stadt und Land sich generell darauf einstellen müssen, gemeinsame Konzepte der Raumentwicklung auf den Weg zu bringen. Ein positiver Beitrag war ein Bürgergutachten 2017 auf regionaler Ebene, das für die Neufassung des Regionalplans als Grundlage diente. Ein weiterer wichtiger Zukunftsbaustein ist die Ausgleichsflächenproblematik. Um dem Flächenfraß zu begegnen, gilt die Prämisse der doppelten Innenentwicklung nicht nur in Hinblick auf die Nachverdichtung im Bestand in den Kommunen, sondern auch der Ausbau der grünen Infrastruktur. Ein gemeinsamer Flächenpool, agrarstrukturelle Gutachten und die Idee eines Regionalparks sowie gemeinsame übergreifende Konzepte, wie in der Studie Freiraum2030 aufgezeigt wurden, sind notwendig, um wirksam zu werden. Das geht von konkreten nachbarschaftlichen Beziehungen und gemeinsamen Planungen an der Stadt-Umland-Grenze bis hin zur überregionalen Kooperation etwa im Bereich des schienengebundenen ÖPNV im Rahmen der Europäischen Metropolregion München (EMM). Ein durchschnittlicher Münchner hat nur einen halb so großen ökologischen Fußabdruck wie ein durchschnittlicher Bewohner der Region, ein Zeichen, dass sich auch dort etwas verändern muss. Ebenso bereitet die Initiative eine IBA mit dem Themenschwerpunkt Räume der Mobilität für München vor, um zusammen in der EMM eine IBA-Gesellschaft zu gründen – dies mittlerweile mit großem Erfolg.



Abb. 2: Freiamt wird ein Quartier ganz auf Höhe der Zeit: inklusiv, mit vielen Parks und Grünflächen, nachhaltig geplant und gebaut (Foto: MGS/Johann Netzger)

Maßstab Stadt

Bau- und Planungskultur finden überall statt, insbesondere durch die Menschen vor Ort. Der Partizipation kommt dabei eine immer stärkere Rolle zu. Von Makro zu Mikro heißt auch, Bürgerinnen und Bürger in übergeordnete Entwicklungsperspektiven einzubeziehen und diese Anstrengungen vor Ort sichtbar werden zu lassen. Der Bürgerrat im Rahmen des Planungsprozesses zum STEP 2040 hat dazu Empfehlungen erarbeitet, die bei der Konferenz der Stadtmacher im Juli dieses Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt wurden und an den Oberbürgermeister Dieter Reiter übergeben werden konnten. Die Perspektive München bietet dazu als strategisches Stadtentwicklungskonzept, um als die Plattform ressortübergreifend für eine nachhaltige CO₂-neutrale Stadtentwicklung die richtigen Konzepte auszuhandeln. Dreh- und Angelpunkt sind dabei, offene Prozesse in Co-Kreation zu gestalten und einer breiten Mitbestimmung zugänglich zu machen. Für die Verwaltung besteht die Herausforderung darin, durch veränderte Governancestrukturen eine Stadt der vielen zu ermöglichen.

Kernthema der Münchner Stadtentwicklungspolitik ist dabei das Anliegen, die Bodenpolitik zu reformieren und neue urbane Kooperationen anzustoßen, mit dem Verständnis, die in der Leipzig Charta aufgerufenen Leitbilder, wie die gemischte Stadt und das qualitative Wachstum aus dem Bestand heraus, sowohl unter sozioökonomischen als auch innovativen funktionalen Gesichtspunkten mit der produktiven Stadt zu verbinden. Bezahlbarer Wohnraum geht einher mit den Instrumenten einer gemeinwohlorientierten Bodenpolitik. München hat eine lange Tradition der sozialgerechten Bodenordnung, die allerdings nur im rechtlichen Rahmen der Bebauungspläne anspricht. Für die gleichermaßen quantitativ wie qualitativ bedeutsame Verdichtung im Bestand nach § 34 Baugesetzbuch ließen sich bisher nur in individuellen Vereinbarungen Erfolge erzielen, beispielsweise bei der Integration von Kindertageseinrichtungen oder anderer sozialer Infrastruktur.

Dichte per se stellt ja keinen Wert dar, weder in städtebaulicher noch in sozialer Hinsicht. Inwieweit in Zukunft der sektorale Bebauungsplan helfen kann, bezahlbaren Wohnraum im Bestand zu generieren, wird derzeit erst erprobt. Gerade das Baugesetzbuch und die Bauvorschriften sind Regelwerke des Distanzhaltens. Wollen wir eine gute Dichte in der Stadt ermöglichen, geht es um die Bedeutung von Architektur und Städtebau, verbunden mit einer Gestaltung, die in Maß und Proportion zwischen Neuem und Altem vermittelt und durch ästhetische Dichte Angebote schafft und so räumliche Qualitäten entwirft, also Orte in Plätze verwandelt und dabei Stadtidentität entstehen lässt. Der öffentliche Raum ist dabei Potenzial und Katalysator zugleich. Die Möglichkeit, über neue Verkehrskonzepte echten Platzgewinn zu generieren und dadurch großräumige Freiraumnetzwerke herzustellen, ist ein Aktivposten bei der doppelten Innenverdichtung.



Abb. 3: Nachhaltiges Quartier im Prinz-Eugen-Park: das größte zusammenhängende Holzbauprojekt Deutschlands (Foto: LHM/Michael Nagy)

Für Freiham, die größte Entwicklungsmaßnahme im Westen der Stadt München für über 30.000 Bewohner, wird aktuell ein Mobilitätskonzept erstellt, das völlig auf unterirdische Tiefgaragen verzichtet und dafür Mobilitätshubs in Form von Quartiersgaragen mit Car- und Bike-Sharing anbietet. Dadurch wird es möglich, trotz erhöhter Dichte für ausreichend grüne und blaue Infrastruktur zu sorgen. Großbäume können in ausreichender Anzahl gepflanzt sowie ein Wassermanagement übergreifend angelegt werden. Für die Typologien im Wohnungsbau wurden Blockstrukturen gewählt, die großzügige Hofsituationen mit einem harmonischen Übergang von halböffentlichen zu privaten Freiräumen ermöglichen und dadurch einen abwechslungsreichen räumlich gegliederten Stadtraum entwerfen – bis hin zur Typologie des einzelnen Gebäudes, wo durch zweite bauliche Rettungswege gewährleistet wird, mehr Freiraum frei zulassen. Vor dem Hintergrund des nun auch in München direkt spürbar werdenden Hitze- und Durchlüftungsthemas stellen für die Feuerwehr überfahrbare Gitterrasenflächen keine Alternative mehr dar. Veränderte Mobilitätskonzepte sind somit der Schlüssel für mehr Qualität im Wohnungsbau und ein Mehrwert für lebendige Nachbarschaften.

Maßstab Quartier

Quartiere sind der entscheidende Ort, den Transformationsprozessen in ihrer Komplexität zu begegnen und durch eine räumlich beherrschbare Größenordnung konkreten Lösungen zuzuführen. Mobilitätswende und Klimawende beginnen deshalb im Quartier. Gleichzeitig werden in den Stadtquartieren aber auch die engagiertesten und kontroversesten Diskussionen um Nachverdichtung im Bestand geführt. Hier entstehen die Konflikte um Aufstockungen, Hinterhofbebauung versus Begrünung, Stellplätze versus Bäume und vor allen Dingen die Nachrüstung mit sozialer Infrastruktur, die ebenfalls Grundstücke braucht. Diese bestimmen die Debatten um die Flächenkonkurrenzen, die oft

kaum lösbar erscheinen. Innovative Mobilitätskonzepte, die von der Bevölkerung mitgetragen werden, sind hier unverzichtbar.

Im Rahmen der Perspektive München wurde flankierend zu den Quartierskonzepten der Handlungsraum als strategische Verknüpfung eingeführt. So wird ermöglicht, dass Handlungsfelder, wie zum Beispiel die Mobilität, über das einzelne Quartier hinaus räumlich funktional und gestalterisch vernetzt werden können. Derzeit werden Pilotprojekte in unterschiedlichen Quartierszusammenhängen erprobt, um durch gezielte integrierte Quartiersentwicklung die Klimaanpassungsstrategien zu beschleunigen und Nachverdichtung in den Bestandsquartieren zu ermöglichen. Für das Sanierungsgebiet Moosach wird im Forschungsprojekt „Grüne Stadt der Zukunft“ ausgelotet, was in der Bestandsqualifizierung sinnvoll ist, um grüne und blaue Infrastruktur zu implementieren. Darüber hinaus erscheint mir die Stadtgestaltung auf Quartiersebene eine ganz besondere Rolle zu spielen. Hier verbringen die Bürgerinnen und Bürger ihren Alltag, hier wollen sie sich wiederfinden und wohlfühlen, hier wird gesellschaftlich Demokratie gelebt.

Wachstum ist nur dann nachhaltig und verträglich, wenn es mit einer hohen gestalterischen Verantwortung für die Räume einhergeht. Menschen wollen sich in Bezug setzen zu ihrer Umgebung. Woher wir kommen und wie wir uns fühlen, hängt sehr stark von unserer Positionierung im Raum ab. Die psychologischen Faktoren der Raumwahrnehmung brauchen eine höhere Aufmerksamkeit in unseren Konzepten und eine stärkere gestalterische Komponente. Ästhetische Dichte könnte ein wesentlicher Beitrag zur Lösung und Akzeptanz von Dichte und Wachstum sein. Freiraumqualitäten sowie Landschafts- und Naturraumgestaltung seien hier ausdrücklich miteinbezogen. Für Neuperlach gilt dieser Ansatz im integrierten Sanierungskonzept, das neben Nachverdichtung vor allem dem Freiraum Bedeutung zumisst. Durch die Auswahl als Projekt des New-European-Bauhaus-Programms stehen nun auch Kooperationen mit Kulturschaffenden und der Wissenschaft sowie vielfältigen Akteurslandschaften im Vordergrund. Neben technologischen und sozialen Interventionen wird Raum für kulturelle Auseinandersetzung gegeben. Smart-Beautiful-Together – das Motto des New European Bauhauses passt genau zu den Anstrengungen, die München für eine nachhaltige Stadtentwicklung unternimmt.



Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk

Architektin und Stadtbaurätin, Leiterin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München

Foto: © Michael Nagy



Monika Fontaine-Kretschmer

Ein Update für das „System Stadt“

Die Verdichtung von Wohnsiedlungen muss nicht zum Spagat werden: Zeitgemäße Formen der Partizipation, ökologischer Um- und Ausbau sowie ein qualitativvolles Umfeld können von Beginn an für Einklang sorgen. Mit Bedacht geplant, eingeleitet und durchgeführt, trägt Verdichtung dazu bei, attraktivere und menschengerechtere Städte mit neuem Potenzial zu schaffen und Innovationen Raum zu geben.

Von jeher waren Städte durch Dichte gekennzeichnet: Dies optimierte die Abwehr- und Schutzfunktionen, förderte das soziale Miteinander, half, Handel und Gewerbe auf- und auszubauen. Indirekt führte Dichte auch zu Inspiration und Fortschritt. Zudem war der Flächenverbrauch an wertvollem Agrarland geringer, ebenso der Verbrauch an Ressourcen für Erschließung und Versorgung der rasch wachsenden Bevölkerung. Enge Bebauung sorgte für kurze Wege, erleichterte Abläufe. Sie musste aber auch durch hygienische Maßnahmen und Aufwertungen in öffentlichen Räumen flankiert werden, um so schon vor Generationen die Lebensqualität im „System Stadt“ zu erhöhen.

Neue Vorzeichen – geänderte Prioritäten

Viele der genannten Faktoren sind über Jahrhunderte konstant geblieben und in ihren Grundprinzipien auch heute noch gültig. Dennoch ist es höchste Zeit für ein Update unserer Städte. Unter neuen Vorzeichen muss die Stadt relaunched werden: Sie muss ihre Prioritäten ändern und punktuell völlig neu festsetzen. So bedarf es der

konsequenten Weiterentwicklung in gleich mehreren Handlungsfeldern:

- Die Flächen, die für immer noch rasch wachsende Städte in Anspruch genommen werden, müssen weiter reduziert werden. Das derzeitige Ziel des Bundes in puncto Flächenverbrauch liegt bei maximal 30 Hektar pro Tag.
- Um die Klimaziele gemäß Pariser Klimaschutzabkommen fristgerecht und punktgenau zu erreichen, rücken Strategien zur Klimaanpassung in Städten immer mehr in den Vordergrund kommunaler Szenarien und politischer Entscheidungen. Dabei steht die Transformation des Gebäudebestands ganz oben auf der Agenda, gefolgt vom Reduzieren der täglichen Pendelstrecken und einer weitestgehend klimaneutralen Mobilität für alle, die eine Abkehr von der „autogerechten“ Stadt des 20. Jahrhunderts impliziert. Bei Stadt- und Quartiersplanungen stehen bereits im Planungsprozess und in der späteren Umsetzung neue Faktoren stärker im Fokus: Ressourcenschutz, die schonende Verwendung nachhaltiger Materialien und Produkte, das Schaffen neuer



Abb. 1: Fritz-Kissel-Siedlung nach der Aufstockung in Modulbauweise (Foto: NHW/FairFleet)

wohnnaher qualitätvoller grüner Freiräume – idealerweise verbunden mit Biodiversität, schattenspendender Vegetation und Entsiegelung. All dies trägt nicht nur zur dringend notwendigen CO₂-Reduzierung bei – es beeinflusst auch im Positiven die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung und stärkt die gewachsenen Sozialstrukturen.

Eine ganze Reihe von Modellen wurde daher in jüngster Vergangenheit kreiert. Alle basieren auf unterschiedlichen Entwicklungsströmungen in Politik und Gesellschaft sowie den daraus resultierenden Handlungsfeldern: die 15-Minuten-Stadt, die menschengerechte Stadt, die resiliente Stadt, die klimagerechte Stadt, die Nutzungsgemischte Stadt, die energieautarke Stadt, die Kreislaufstadt. Allerdings: Das sind keine Pauschallösungen für jede Stadt – die Schwerpunkte von Entwicklungskonzepten müssen individuell zugeschnitten sein. Das Gleiche gilt für historisch gewachsene Quartiere und Großsiedlungen.

Citynahe Aufstockung in Sachsenhausen: mehr als nur Wohnraum

Aufstockung ist eine Innenentwicklung mit zahlreichen Vorteilen: Es wird neuer, bezahlbarer Wohnraum geschaffen, oftmals zentrumsnah, auf einem bereits genutzten Grundstück – bei den Grundstückspreisen in Metropolregionen zudem ein schlagkräftiges, wirtschaftliches Argument. Ohne knappe Bauland wird nicht benötigt, einer weiteren Versiegelung Einhalt geboten, Freiflächen werden geschont und im Zuge der baulichen Maßnahmen oftmals sogar aufgewertet.

Ein Beispiel für eine Aufstockung nach Maß ist die Fritz-Kissel-Siedlung der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt (NHW) in Frankfurt-Sachsenhausen, erbaut in den Jahren 1951 bis 1954 von der NHW in Zusammenarbeit mit der SÜWAG. Mit fast 2400 Wohnungen war sie nach dem Krieg die größte Frankfurter Neubausiedlung. Ihre städtebauliche Konzeption geht auf eine Planung von Ernst May und Herbert Boehm aus den 1920er Jahren zurück. Seit dem Jahr 2000 steht die Siedlung als Ensemble unter Denkmalschutz.

5100 Quadratmeter neuer Wohnraum im Ballungszentrum

Ziel der NHW war es, mit der Aufstockung eine der größten Nachverdichtungen in ihrem Bestand zu realisieren und energetisch hochwertigen Wohnraum zu schaffen. Unweit der Frankfurter City entstanden 82 neue, bezahlbare Ein- bis Drei-Zimmer-Wohnungen. Eingesetzt wurden 320 vorgefertigte Raummodule in Holzmassivbauweise: Sie sind nicht nur leicht, sondern bestehen auch aus einem nachwachsenden Rohstoff und erfüllen den KfW-Effizienzhaus-

40-Standard. Dank dieser Methode betrug die Bauzeit lediglich neun Monate. Insgesamt stockte die NHW in der Siedlung 14 ihrer Gebäude mit ein bis zwei Vollgeschossen auf und hat somit rund 5100 Quadratmeter neuen Wohnraum im Ballungszentrum geschaffen – mit einer Förderquote von 30 Prozent.

Parallel fanden umfangreiche Maßnahmen zur Instandhaltung an und in den Bestandsgebäuden statt: Hausfassaden und Treppenhäuser erhielten einen neuen Anstrich, Regen- und Abwasserleitungen sowie Wohnungstüren wurden erneuert, Außenanlagen attraktiver umgestaltet, Bäume gepflanzt. Zudem wurden Fahrradabstell- und Müllplätze erneuert, ein Mobilitätskonzept mit Carsharing und Leihfahrrädern umgesetzt: Ein neues Parkhaus mit 52 Stellplätzen und Ladesäulen für E-Autos ist in Vorbereitung. Die NHW investierte in das Gesamtprojekt circa 32 Millionen Euro, der Mietpreis der Bestandswohnungen wurde nicht erhöht.



Abb. 2: Aufwertung der Freiflächen (Foto: NHW)

Mieterstrom vom eigenen Dach

Zeitgleich wurde eine Photovoltaikanlage installiert, die – in Kooperation mit dem regionalen Energieversorger Mainova – ein attraktives Mieterstrommodell ermöglicht, das die Energiewende im urbanen Raum weiter vorantreibt. Insgesamt installierte Mainova über 1400 Photovoltaikmodule auf rund 5000 Quadratmetern aufgestockter Dachfläche. Die Gesamtanlage produziert 445.000 Kilowattstunden Ökostrom und spart somit jährlich rund 250 Tonnen CO₂ ein.

Neben den Faktoren bezahlbarer Wohnraum und Energie sind bei einem solch umfassenden Projekt Information, Partizipation und der Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Anrainern ein wesentlicher Erfolgsgarant. Trotz Pandemie war dies in der Fritz-Kissel-Siedlung möglich: In einer virtuellen Mieterversammlung wurden Details der geplanten Maßnahmen erläutert, konnten Fragen gestellt werden. Während der Bauzeit wurde den Mieterinnen und Mietern angeboten, in einem benachbarten Hotel zu übernachten, tagsüber dort in Ruhe mobil zu arbeiten und sich auch zu versorgen.



Abb. 3: Photovoltaikanlagen auf den aufgestockten Dächern in der Fritz-Kissel-Siedlung (Foto: NHW)

Aktuelle Konjunktur- und Gesetzeslage bremst Aufstockungen

Derzeit sieht sich die sozial orientierte Wohnungswirtschaft allerdings mit massiv gestiegenen Baupreisen und Lieferengpässen konfrontiert – Aufstockungen wurden allein in den letzten drei Jahren rund 40 Prozent teurer. Auch die Frage der Kostenverteilung im Objekt ist nicht unproblematisch: Bestimmte Bauteile – wie etwa das gesamte neue Dach – verteilen sich ohne Bestandseinbindung z. B. nur auf die vier bis sechs Wohnungen der Aufstockung und nicht auf alle darunterliegenden Wohnungen anteilig. Die Aufwendungen für eine Aufstockung sind daher oftmals nur finanzierbar, wenn gleichzeitig das Gebäude insgesamt modernisiert wird und zur Kostenverteilung herangezogen werden kann. Daher muss stets die Gesamtmodernisierung das Ziel sein, was allerdings mit Mietsteigerungen einhergeht – auch für die Bestandswohnungen. Wenn es hier keine Entlastungen für die Wohnungsunternehmen geben wird – beispielsweise durch eine langfristig verlässliche massive Förderung derartiger Projekte zur Innenentwicklung –, dann wird unter den derzeit gültigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in absehbarer Zeit kein weiterer bezahlbarer zentrumsnaher Wohnraum mehr entstehen können.

Zeit, das Regelwerk zu aktualisieren

Hinzu kommen regulatorische Hürden, die beseitigt werden müssten – wie beispielsweise der Nachweis zusätzlicher Stellplätze im Quartier. Eine Anpassung der Satzungen wäre dringend erforderlich. Sie sind zudem nicht mehr zeitgemäß, denn gerade junge Mieterinnen und Mieter verfügen immer seltener über eigene Fahrzeuge. Der Wegfall oder das Reduzieren der Ablösesummen kann die Gesamtkosten im Projekt senken, sodass geringere Mieten möglich werden. Flächen mit vorhandenem Grün müssten dann auch nicht mehr in versiegelte Stellplätze umgewandelt werden, sondern würden zu attraktiven Grünflächen. Ebenso sollten

neue Ideen helfen, weitere häufige Konfliktpunkte zu beseitigen. Dazu zählen die verschärften Anforderungen beim Brandschutz, die durch geänderte Gebäudeklassen umzusetzen sind. Quartiersinterne Lösungen sollten als Kompensation für etwaige notwendige Baumfällung bei neu anzulegenden Feuerwehrezufahrten ermöglicht werden. Dazu zählen die Neupflanzung hitzeresistenter Baumarten, die spätere Begrünung der aufzustockenden Dachflächen sowie Nachpflanzungen mit größerer Biodiversität. Aber auch wirtschaftliche Sachverhalte spielen eine wesentliche Rolle – gerade wenn es um bezahlbaren Wohnraum geht. So sollten bestehende Erbbauverträge bei Aufstockung möglichst wenig angepasst oder gar teurer werden.

Innenentwicklung durch Neubau: Vorzeigequartier Mainhöhe

Das Quartier „Auf der Mainhöhe“ in Kelsterbach belegt eindrucksvoll, was erreicht werden kann, wenn Hand in Hand interdisziplinär an einer gemeinsamen Vision gearbeitet wird. Ob Stadtentwicklung, Modernisierung, Immobilienmanagement oder Neubau: Bereits seit 2015 ist die NHW mit verschiedenen Unternehmensbereichen in dem rund zwölf Hektar großen Stadtteil aktiv. Dabei hat sie sowohl das Image des Quartiers insgesamt als auch die Wohnqualität für mehr als 1200 Bewohner nachhaltig verbessert. Die Gebäude selbst, überwiegend in den 1950er und 1960er Jahren errichtet, wiesen einen hohen Sanierungsbedarf auf. Der Weg zum modernen, lebenswerten und vielfältigen Stadtteil begann 2014 mit der Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ – heute „Sozialer Zusammenhalt“. Auf der Grundlage eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) wurden bauliche, wirtschaftliche und soziale Maßnahmen unter aktiver Einbindung der Politik sowie der Bewohnerinnen und Bewohner zusammengeführt. Positive Planungen auf dem gegenüberliegenden ehemaligen Industrieareal ENKA flankierten die Quartiersentwicklung: Hier entstanden weitere Wohnungen sowie Nahversorgung, Handel, Bildung und Gewerbe, wodurch sich auch Wegstrecken des täglichen Lebens verkürzten. Seit 2019 sorgt zudem das Forschungsprojekt „SuPraStadt“ in Zusammenarbeit mit dem Institut für sozial-ökologische Forschung Frankfurt (ISOE) für die Verbesserung der Lebensqualität sowie der sozialen Teilhabe. Zugleich werden die Bewohnerinnen und Bewohner dabei für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs im Alltag sensibilisiert.

Seit Herbst 2017 hat die NHW auch ein vielfältiges Freiflächenkonzept umgesetzt: Der Außenbereich wurde neu und barrierefrei geordnet, ein Spielplatz für Kleinkinder mit hoher Aufenthaltsqualität für alle ist entstanden. Die Grünfläche grenzt unmittelbar an den neuen Standort des Bürgertreffs, der 2022 eröffnet wurde. Im Quartier können via Carsharing ein Elektrofahrzeug sowie zwei E-Lastenräder genutzt werden.



Abb. 4: Nach dem teilweisen Abriss entstehen „Auf der Mainhöhe“ in Kels-terbach drei Mal so viele Wohnungen wie zuvor mit einer insgesamt vervier-fachten Wohnfläche (Visualisierung: silisight)

Startschuss mit über 200 modernisierten Wohnungen

Zwischen 2015 und 2020 wurden 208 Wohneinheiten um-fassend modernisiert, ihr CO₂-Ausstoß dabei um mehr als 65 Prozent reduziert. Besonders effizient: eine neu errich-tete Energiezentrale, die das ganze Wohngebiet und auch die zukünftigen Neubauten mit Nahwärme und günstigem Mieterstrom versorgt. Das überzeugte die Fachjury des Zentralen Immobilienausschusses (ZIA) beim Wettbewerb „CO₂-Einsparung – Innovativ und Wirtschaftlich“. Sie be-werteten „Auf der Mainhöhe“ als „besonders erfolgreichen, schon heute in der Praxis funktionierenden und innovativen Ansatz zur CO₂-Einsparung“.

Neubau: Zahl der Wohnungen verdreifacht

Wie so oft gab es auch in diesem Quartier Bestandsgebäude mit zu geringer Dichte und nicht mehr zeitgemäßen Woh-nungsangeboten. Abriss und Neubau waren die Lösung: 86 in die Jahre gekommene Bestandswohnungen wurden ent-fernt, 237 Wohnungen – 77 davon gefördert – und eine Kita werden bis 2023 fertig gebaut sein. Damit verdreifacht sich die Zahl der Wohnungen auf diesem Grundstück, die Wohn-fläche wird sich sogar vervierfachen. Die neuen Wohnungen im EH55-Standard entstehen in zwei U-förmigen Ensemb-les mit jeweils fünf bis sieben Etagen. Alle haben einen Bal-kon, Loggia oder eine Terrasse, die Erdgeschosswohnungen zusätzlich einen kleinen Garten. Zwischen den Gebäuderie-geln, quer zum Main ausgerichtet, gibt es attraktive Grün-flächen mit Bäumen, kleinen Hügeln und Rasenflächen. Die begrünten Dächer werden einen zusätzlichen Beitrag zur Rückhaltung von Regenwasser und Reduzierung der Wär-meentwicklung liefern.

Dank der sehr guten Zusammenarbeit zwischen Stadt und NHW sowie der Unterstützung des Ausländerbeirats konn-ten auch hier alle Mieterinnen und Mieter der alten Woh-

nungen mit einem neuen Domizil versorgt werden. Eine von Beginn an intensive und offene Kommunikation hat auch in diesem Fall für einen reibungslosen Ablauf gesorgt. Insge-samt investiert die NHW rund 70 Millionen Euro in den Neu-bau, das Land Hessen steuert etwa 14 Millionen Euro För-derung dazu, davon 3,2 Millionen Euro Zuschuss, die Stadt Kelsterbach beteiligt sich mit circa 1,5 Millionen Euro.

Auch in den nächsten Jahren werden weitere Maßnahmen umgesetzt. Dazu wird auch ein von der NHW entwickeltes virtuelles 3D-Stadtteilmodell der Mainhöhe herangezogen. Mit „YourVoice“¹ haben die Stadtentwickler der Projekt-Stadt, einer Marke der NHW, bundesweit die erste Web-Ap-plikation entwickelt, die interaktive Beteiligungs- und Akti-vierungsprozesse in den digitalen Raum verlagert. Neben Fotos, die die bisherigen Entwicklungsschritte „Auf der Mainhöhe“ dokumentieren, können geplante Projekte zur Verbesserung des Wohnumfelds in Echtzeit erlebt, inter-aktiv bewertet oder diskutiert werden. Durch das Verlagern in den Onlinebereich erhöht sich die Reichweite, weil sich mehr Interessierte zeit- und ortsunabhängig einbringen können.

Fazit: Forderung nach einer neuen „Umbaukultur“

Es muss ein stärkeres positives Klima für Verdichtungs-maßnahmen in der Politik geschaffen werden, damit die hier beschriebenen Verdichtungsvorstöße nicht immer wie-der an Partikularinteressen scheitern oder gar unnötig in die Länge gezogen werden. Neben der bestehenden Bau-ordnung für Neubau wäre aus Sicht der Wohnungswirt-schaft eine vergleichbare Umbauordnung für Maßnahmen der Innenentwicklung dringend vonnöten. Sie sollte Vereinfachungen enthalten, damit sowohl Aufstockungen als auch Neubau nach Abriss priorisiert und insgesamt wirtschaft-licher werden. Dazu zählen auch Regelungen zum Garagen-bau: Quartiers- statt Tiefgaragen sollten priorisiert, die ge-forderte Anzahl von Stellplätzen generell reduziert werden. Aber auch eine stärkere förderrechtliche und politische Un-terstützung all dieser Maßnahmen gehört auf die Agenda.



Monika Fontaine-Kretschmer

Technische Geschäftsführerin bei der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt (NHW), Frankfurt am Main

1 <https://www.yourvoice-projektstadt.de/>



Armin Hentschel

Städtebauliche Dichte – Anmerkungen zu einem Fachdiskurs

„Welche Dichte braucht die Stadt?“ In den Überschriften zu den Redebeiträgen des vhw-Verbandstages 2022 findet man diese Fragestellung mehrfach. Die Frage ist so formuliert, als könne „die Stadt“ sie beantworten. Unsere Sprache verführt dazu, Wortsymbole für komplexe Zusammenhänge wie Subjekte zu behandeln, die etwas tun, brauchen oder wollen können. Sicher sind es nur Überschriften, aber sie dokumentieren eine Haltung, die für Expertendiskurse typisch ist. Städte spielen darin Rollen, ihnen werden Ziele und Absichten zugeschrieben. Tatsächlich sind unsere Städte (Mehrzahl) als das unbeabsichtigte Ergebnis jahrtausendealter Prozesse soziale Beziehungsgeflechte besonderer Art. Vorausgesetzt, man fragte sie, könnten allenfalls die Menschen, die heute in den urbanen Verwaltungseinheiten leben, Antworten auf die Eingangsfrage geben. Sie würden sehr unterschiedlich und zum Teil gegensätzlich ausfallen. Experten der Wissenschaft und Politik verfügen allerdings und anders als die Masse der Stadtbewohner über einen Vorsprung an Definitions- und Deutungsmacht.¹

Wenn die Fachleute Begriffe wie Stadt oder Urbanität einmal geprägt haben, wandern sie zurück in die Alltagssprache und richten dort Unheil an. „Als Stereotype, die Satzinhalte vom Prädikat her vergegenständlichen, sind sie gefrorene Urteile“ (Pörksen 1992). Die Umkehrung hat Wirkung. Worte genießen dann die „Autorität der geltenden wissenschaftlichen Lehre (...). Man denkt immer weniger in Sätzen, lässt sich immer häufiger von Wörtern führen. Nicht nur eine einzelne Veranstaltung, sondern die öffentliche Diskussion von Monaten und Jahren wird nicht selten von einzelnen Wörtern bestimmt, von Schlüsselbegriffen, in denen ganze Erfahrungsfelder ‚übersehen‘ werden“ (ebenda).

Ein anderes Problem kommt dazu. Wir reden über Experten in der Stadtforschung, -planung und -politik. Humanwissenschaftler sind selbst Teil des Wissensgebiets, das sie erforschen. Als Menschen haben sie wie alle anderen „die bemerkenswerte Neigung, einen Teil ihrer individuellen Eigenliebe auf bestimmte soziale Einheiten zu projizieren, mit denen sie durch starke Identitäts- und Zugehörigkeitsgefühle verbunden sind“ (Elias 2003, S. 15). Das gilt besonders für Personen, die in der politiknahen Forschung arbeiten. Man erwartet von ihnen Engagement. Die an den Gegenstand herangetragene affektive Aufladung und die meist nicht offengelegten Vorannahmen tun der wissenschaftlichen Befassung aber nicht immer gut. Wissenschaftliche Arbeit erfordert distanzierte Auseinandersetzung, die das Verstehen vor die Bewertung setzt.

Die folgenden Anmerkungen sind ein Versuch, den Blick auf Städte (die Mehrzahl ist wichtig) und Dichten zu verändern. Weil sie sonst meist zu kurz kommt, wird nicht die Angebotsseite, sondern die Nachfrageseite der Stadtentwicklung

in den Vordergrund gerückt. Dabei wird eine prozessuale Sicht gegen die gegenwartsfixierte Zustandsbeschreibung gesetzt. Das soziale Beziehungsgeflecht, das sich hinter Stadt und urbaner Dichte verbirgt, wird skizziert; ebenso die dazugehörigen unterschiedlichen Perspektiven derjenigen, die die sozialräumliche Figuration² Stadt tragen. Der Autor strengt sich an, bei den Thesen weitgehend auf Bewertungen zu verzichten. Den Ertrag dieser Vorgehensweise mögen die Leserinnen und Leser am Schluss beurteilen.

Erstens

Die substantivierte Eingangsfrage lässt sich übersetzen. Ich kann Menschengruppen, die etwa in München, Hamburg oder Berlin leben, beispielsweise so fragen: „Wie stehen Sie dazu, wenn in Ihrer Stadt in den nächsten vier Jahren dringend benötigte Wohnungen für – sagen wir – 200.000 Haushalte gebaut werden?“ Wir wissen, dass diese Frage häufiger positiv beantwortet wird, wenn sie im Ungefähren lässt, wo gebaut werden soll. Wir wissen ebenfalls, dass es einen großen Unterschied macht, ob man diese Frage Menschen stellt, die im Villengürtel von Berlin, München oder Hamburg wohnen, oder Menschen, die in hochverdichteten Innenstadtgebieten leben. Die Villenbewohner können die Vorzüge der hochverdichteten Stadt, ihr Kultur-, Kommunikations- und Erlebnisangebot sowie ihren Prestigewert nutzen, ohne im Alltag allzu sehr unter den Nachteilen zu leiden.

Sie vermuten außerdem zu Recht, dass der Neubau nicht vor ihrer Tür passieren wird, weil ihr eigenes Grundstück und die meisten Areale ihrer Umgebung in Privatbesitz

¹ Was hier thesenhaft verfasst ist, kann man in zwei Arbeiten empirisch und theoretisch vertieft nachlesen: Hentschel/Hopfenmüller 2017 sowie Hentschel/Lohauß 2019

² Der Begriff „Figuration“ stammt von Norbert Elias. Elias will damit unbeabsichtigt entstandene soziale Strukturen fassen, die letztlich von Individuen gebildet werden. Er stellt ihn gegen die irreführend gegensätzliche Verwendung der Begriffe Individuum und Gesellschaft, die so tut, als sei die Gesellschaft ein Gegenstand, der unabhängig von Individuen existiert.

sind. Was ist der Ertrag des Experiments? Er zeigt (1.), dass diese Fragen je nach sozialer und räumlicher Position der Befragten unterschiedlich verstanden und unterschiedlich beantwortet werden. (2.) Die Frage fällt in den Resonanzraum unterschiedlicher Lebenssphären, die nicht an den Stadtgrenzen und auch nicht an den Gebietsgrenzen des Hauptwohnsitzes enden. Die Wohlhabenderen und bildungsstärkeren Gruppen, die meist zu den Wortführern stadtpolitischer Debatten gehören, verfügen nicht selten über Zweitwohnungen im In- und Ausland. Sie besitzen m. a. W. Fluchtmöglichkeiten aus den dicht bebauten Städten. Die Bessergestellten antworten deshalb anders als diejenigen, die diese Fluchtmöglichkeiten nicht oder nur eingeschränkt haben. Das ist alles andere als ein Nebenschauplatz für die ökologische Debatte, die über die Vor- und Nachteile städtischer Dichte geführt wird. Denn der Freizeitverkehr bestimmt heute deutlich mehr als die Hälfte aller Verkehrsströme.

Zweitens

Die Wortführer der Diskurse über den Städtebau argumentieren meistens aus der Warte großer und wachsender Städte. Das wäre kein Problem, wenn es nicht häufig mit einer eingeschränkten Perspektive verbunden wäre. Die Probleme wachsender Städte werden zu Maßstäben für das Ganze, und es wird so argumentiert, als handle es sich bei Wachstum und Schrumpfung um unverbundene Gegensätze. Es handelt sich aber um komplementäre, miteinander verbundene Entwicklungen. Was die einen gewinnen, verlieren die anderen. Solche komplementären Prozesse haben die Stadtentwicklung immer betroffen, und sie haben sich vor unser aller Augen in Deutschland, Europa und der Welt in den letzten Jahrzehnten abgespielt. Wir hätten sie sehen können, wäre nicht unsere zwanghafte Konzentration auf die Gegenwart und unsere unhinterfragte, meist unbemerkte Identifikation mit der nationalen Gemeinschaft, der

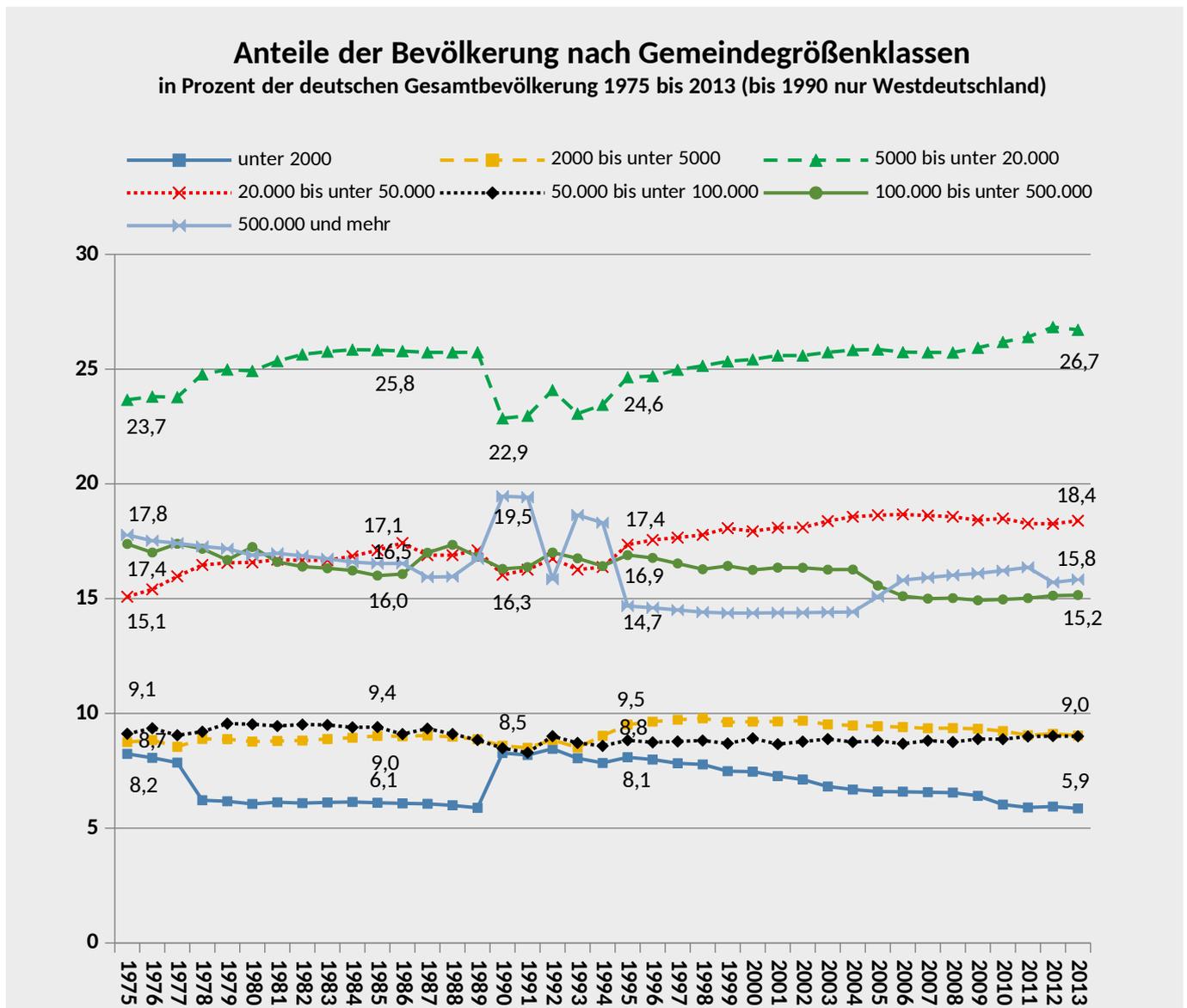


Abb. 1: Anteile der Bevölkerung nach Gemeindegrößenklassen (beschriftete Datenpunkte bei 1975, 1985, 1990, 1995 und 2013)



wir angehören, im Wege gewesen. Auch die Neigung von Wissenschaft und Politik zu Momentaufnahmen und statischen Zustandsbeschreibungen hat eine Rolle gespielt. Wenige Zahlen müssen an dieser Stelle reichen. Mehr als zwei Millionen Menschen haben allein zwischen 1990 und 2015 die Gebiete der alten DDR verlassen. Bevölkerungsverluste in ostdeutschen und zunehmend angespannte Wohnungsmärkte in westdeutschen Städten waren die Ergebnisse dieser einseitigen Ost-West-Migration.

Die innerdeutsche Migration war eine Vorwegnahme der darauffolgenden Zuwanderung aus dem EU-Raum. Es mussten auch diesmal keine Schlagbäume und Grenzkontrollen passiert werden. Es gab Niederlassungsfreiheit, und über die individuelle Wahl von Wohn- und Arbeitsstandorten konnten sich die Migranten auf die deutschen Zielgebiete, vor allem Städte, verteilen. Allein im Fünfjahreszeitraum (2010–2014) lag der Saldo der EU-Zuwanderung aus Osteuropa nach Deutschland bei knapp 800.000.³ In dieser Phase, die um 2010 begann, haben auch ostdeutsche Großstädte von der europäischen Zuwanderung profitiert. Die Grenzöffnung zu Osteuropa stieß um etwa 2010 den neuen Migrationsschub an. Das ist eine Feststellung, keine Wertung! Ich darf aber fragen: Hat diese Migration als Mittel der europäischen Integration funktioniert? Hat sie nicht eher zu einer Vertiefung ökonomisch-sozialer Spaltung beigetragen? Während Polen, Rumänien, Bulgarien oder Ungarn Hunderttausende qualifizierter junger Menschen verloren, die für den wirtschaftlichen Anschluss ihrer Herkunftsländer nicht zur Verfügung stehen, haben die Bürgermeister deutscher Städte stolz ihre wachsende Attraktivität präsentiert.⁴

Drittens

Ist unsere Gesellschaft im wiedervereinigten deutschen Staat eine Großstadtesellschaft? Die derzeitige Diskussion mit ihren – jüngst wieder abgeflachten – Wachstumsdaten legen das nahe. Auch die Konzentration der meisten stadtpolitischen Debatten auf die AAA-Städte zeigen es. Es ist, wenn man es nüchtern betrachtet, eine Frage der zeitlichen Perspektive, wie man die Frage beantwortet. Auf längere Sicht betrachtet, waren Städte mit mehr als einer halben Million Einwohner keineswegs die Träger und Konzentrationspunkte des Bevölkerungswachstums. Wir haben in einer älteren Studie (Hentschel/Hopfenmüller 2017) die Verteilung der Einwohner nach Gemeindegrößenklassen untersucht. Es waren die kleinen Mittelstädte mit 5000 bis 20.000, die ihren Anteil an der insgesamt gewachsenen Bevölkerung ausbauen konnten.

³ Deutlich über 60 Prozent der Wanderungssalden in den von uns untersuchten Städten stammten zwischen 2010 und 2015 aus EU-Gebieten.

⁴ Auch der Niedriglohnsektor Deutschlands, von einem sozialdemokratischen Kanzler stolz vorgezeigt, wurde wesentlich durch osteuropäische Zuwanderung gespeist.

Abbildung 1 zeigt nur die Ergebnisse im Zeitraum zwischen 1975 und 2013. Rund 27 Prozent der Bevölkerung nach Gemeindegrößenklassen befanden sich 2013 in diesen Städten. 1975 waren es noch 23,7 Prozent. Die sehr großen Städte mit mehr als einer halben Million Einwohner haben von 17,8 Prozent im Jahr 1975 auf 15,8 Prozent abgenommen. Von Tod und Wiedergeburt (Renaissance) der Großstadt, wie die Diskurse oft überschrieben wurden, kann demnach keine Rede sein. Der Blick auf die eindrucksvollen jüngeren Wachstumsraten verstellt offensichtlich den Blick auf die recht moderate langfristige Entwicklung. Man kann vorsichtig fragen: Ist die Großstadtfixierung der urbanistischen Forschung möglicherweise der Haltung und persönlichen Situation von Sozialwissenschaftlern geschuldet und weniger ein Ergebnis veränderter Realitäten?

Viertens

„Nachverdichtung der Städte statt Siedlungsbrei!“ und „Innenentwicklung vor Stadterweiterung“ – das ist unter den meisten Planern und Stadtpolitikern heute Konsens. Die kompakte, verdichtete europäische Stadt der kurzen Wege gilt als ökologisches Vorbild. Man betritt vermintes Gelände, wenn man hier Fragezeichen setzt. Man muss es dennoch wagen. Wir wissen wenig über die Auswirkungen, die das enorme Verdichten von Städten auf die Fluchtbewegungen ins Grüne hat. Auch hier sehen wir nicht das Ganze und die komplementären Prozesse. Jeden Sommer, jedes Wochenende entlassen Rom, Paris oder Berlin ihre Bewohner in die freie Natur, die in der Umarmung der Stadtflüchtigen immer mehr erstickt. Gibt es keinen Zusammenhang zwischen zunehmendem Nah- und Ferntourismus und städtischer Verdichtung? Im Bekanntenkreis des Autors wird bei vielen geselligen Runden das Hohe Lied der Urbanität gesungen. Es sind wohlmeinende Angehörige der gebildeten Mittelschicht, keiner ist Millionär. In dieser Runde besitzt fast jeder eine Datsche, Laube oder eine Zweitwohnung im Grünen, manchmal sogar in Südeuropa. Hat das nichts mit den urbanen Stein- und Betonwüste am Hauptwohnsitz zu tun? Kann es sein, dass das schlechte Gewissen über die nichtthematisierten eigenen Lebensgewohnheiten, die politischen, wirtschaftlichen und Bildungseliten in Deutschland, Europa und der Welt zu Hinterhofgefechten über die falschen Fragen führt?

Fünftens

Jede Zeit formt mit ihrem sozialen Kontext einen unterschiedlichen Blick auf das Thema Großstadt und Dichte. Ich habe in meiner Laufbahn als Wissenschaftler und Berater mindestens vier Phasen erlebt. Der Architekturhistoriker Julius Posener, den ich noch hören durfte, hat uns als Studenten in den 1970er Jahren erklärt, dass das Mietskasernenland im Wesentlichen ein Ergebnis der „Überbelegung“

gewesen ist, das Ergebnis von Armut und erzwungenem Zusammenleben. Das Leben in den überbelegten Kleinwohnungen wurde durch die Untervermietung an „Schlafgänger“ zusätzlich verstärkt. Der Chef des Statistischen Amtes von Berlin bezifferte deren registrierte Zahl für das Jahr 1905 mit 52 je 1000 Einwohner im heutigen Gebiet von Berlin-Mitte. Der Erlebensraum des Mietskasernenelends hat in der Zwischenkriegszeit ganze Architektur- und Städtebauschulen als Gegenbewegungen erzeugt. Die Gartens Stadtbewegung und die Bauhaus-Moderne sind nur zwei dieser Schöpfungen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Belegungsdichten mithilfe des staatlich geförderten Wohnungsbaus schnell abgebaut. Das Wort Kleinwohnung verschwand aus dem Städtebauvokabular. In den siebziger Jahren, ich konzentriere mich auf Großstädte, hat man innerstädtisch Blockrandbebauungen mit gut belichteten Neubauten ersetzt und Hochhaussiedlungen am Stadtrand gebaut. „Urbanität durch Dichte“ hieß das bezeichnende Leitbild. Dann, zu Beginn der 1980er Jahre, wurden Blockrandbebauungen und Altbauten wiederentdeckt und die „Abriss-Neubau-Strategie“ wich der erhaltenden Stadterneuerung. Es begann die erste Diskussion über die Renaissance der Innenstädte. Ihr Hintergrund war der Bildungsboom der geburtenstarken Nachkriegsgeneration und deren Zuwanderung in die Hochschulstandorte. Einige Jahre später wurden Lehrbücher über „Suburbanisierung“ und deren Auswirkungen auf die Gesellschaft in den Hochschulseminaren gelesen. Zu Beginn der 2010er Jahre folgten Titel über „Reurbanisierung“, die sehr viel mit der bereits erwähnten inner-europäischen Migration aus Osteuropa zu tun hatten. Kurz: Jede Epoche bringt ihre Dichtedebatte hervor. Aber gebaute Städte halten sehr viel länger als die Themen und Thesen der kurzlebigen Debatten.

Gibt es ein Fazit?

Der Autor hat keinen Vorschlag für eine optimale Dichtekennziffer. Er kann nur dafür plädieren, sich erstens mehr um das Problem gleichwertiger Lebensbedingungen zu kümmern. Oberhausen – eine bislang schrumpfende Stadt – hat mindestens so viele soziale und politische Probleme wie die Wachstumsstadt Düsseldorf nebenan. Zweitens werden heute die deutschen Städte zunehmend von grenzüberschreitenden innereuropäischen Migrationsprozessen getrieben. Jedes noch so ehrgeizige Neubauprogramm kann durch Migrationsschübe kurzfristig wieder zum Tropfen auf den heißen Stein werden. Drittens und an Punkt eins anknüpfend: Das vorhandene Wohlstandsgefälle hat als Hauptmotor von Abwanderung einen sehr starken Einfluss auf die Migrationsprozesse, die durch die Schengenraumerweiterung in Europa möglich wurde. Die damit zusammenhängenden Probleme lassen sich nur teilweise auf

der nationalstaatlichen Ebene lösen, sollten aber den Blick über die deutschen Gartenzäune hinaus öffnen. Viertens sollten die kleinen und großen Klimakatastrophen den Blick kritisch auf unser westeuropäisches und angelsächsisches Wohlstandsmodell richten, in dem die Metropolen und ihre Führungsschichten eine wichtige Vorbildrolle wahrnehmen. Der gemeinsame Ausbau eines guten Schnellschiennetzes innerhalb der EU bis weit hinein in den Osten würde wahrscheinlich den ökologischen Fußabdruck unserer städtischen Regionen sehr viel mehr verkleinern als eine fortschreitende Nachverdichtung, die an einigen Stellen sinnvoll sein mag, aber keines der angesprochenen globalen Probleme lösen wird.



Dr. Armin Hentschel

Institut Für Soziale Stadtentwicklung IFSS,
Potsdam

Quellen:

Hentschel, Armin/Hopfenmüller, Julian (2017): Der lokale Staat – vier Perioden der Soziogenese deutscher Städte, Marburg.

Hentschel, Armin/Lohauß, Peter (2019): Wohnungsmärkte und Wohnungspolitik: Beiträge zur Kritik des Immobiliensektors, Marburg.

Pörksen, Uwe (1992): Plastikwörter: Die Sprache einer internationalen Diktatur, Stuttgart.

Elias, Norbert (2003): Engagement und Distanzierung, Amsterdam.



Dietrich Schwarz

Ist die Verdichtung im Wohnungsneubau nachhaltig, oder spaltet sie die Stadtgesellschaft?

Verdichtung scheint das neue Leitbild im Städtebau zu sein, und die Vorteile liegen offenbar auf der Hand: in ökonomischer, effizienter, ökologischer und urbaner Hinsicht. Doch was sind die Effekte einer zunehmend dichteren Bauweise, wer profitiert davon, und wer hat am Ende keine andere Wahl? Der vorliegende Beitrag nimmt sich der Frage an, welche Punkte geklärt werden müssen, bevor in die Planung verdichteter Stadtteile eingestiegen wird. Als Eckpunkte dienen die Frage nach der Nachhaltigkeit solcher Projekte auf der einen Seite und das Risiko einer Spaltung der Stadtgesellschaft auf der anderen Seite.

Aufweichung von Obergrenzen

In das Baulandmobilisierungsgesetz 2021 (S. 1802 und 1808) hat sich eine unscheinbare, aber umso wirkungsvollere Änderung eingeschlichen: Die für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) geltenden Obergrenzen für Ausnutzungswerte sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen künftig nur noch als Orientierungswerte und nicht mehr als Höchstwerte, die bislang strikt zu beachten waren,¹ zu behandeln. In der Begründung des Regierungsentwurfs des Gesetzes² heißt es dazu unter Bezugnahme auf eine entsprechende Empfehlung der Baulandkommission³ etwas verschämt: „Die in der Baunutzungsverordnung vorgesehene Änderung des § 17 BauNVO dient ebenfalls der erleichterten Schaffung von Wohnraum. Die Gemeinden sollen in den Möglichkeiten gestärkt werden, in Bebauungsplänen Festsetzungen vorzusehen, die eine höhere Bebauungsdichte ermöglichen.“

Die Aufweichung der zu beachtenden Obergrenzen für die Einhaltung von Ausnutzungswerten dient zwar weniger der Mobilisierung von Bauland, dafür aber seiner besseren Ausnutzung und der Flächeneinsparung, also der Verdichtung im Wohnungsbau, und führt damit zwangsläufig zur Maximierung der Quadratmeterpreise für Bauland, die wiederum auf die Wohnungsmieten durchschlagen. Hans Paul Bahrt merkte dazu schon 1977 an, dass der Begriff der

„Verdichtung“ zum Schlagwort vieler Avantgardisten geworden sei und dass manche von ihnen meinten, Verdichtung führe automatisch Urbanität herbei, ohne zu merken, auf diese Weise zu ideologischen Handlangern von Geschäftemachern zu werden, die sich wie die Spekulanten der Gründerzeit von möglichst hoher Bebauungs- und Besiedlungsdichte eine größtmögliche Rendite erhofften (Bahrdt 1977, S. 132).

Was nach der Neufassung des § 17 BauNVO unter „Orientierungswerten“ zu verstehen ist, bleibt offen (Battis/Mitschang/Reidt 2021, S. 905 u. 911). Zieht man die Neue Leipzig Charta 2020 zurate, die von „Gemeinwohlorientierung“ im Städtebau spricht,⁴ kann das wohl nichts anderes bedeuten, als dass die Kriterien für die Erfüllung des gemeinen Wohls bei der Stadtplanung zu beachten seien; welchen Sinn hätte die Orientierung am Gemeinwohl wohl sonst? Soll diese logische Konsequenz auch für die neue Fassung des § 17 BauNVO gelten? Wohl kaum, denn dann hätte es seiner Änderung nicht bedurft. Die Kommunen werden also in der Bauleitplanung von der Öffnungsklausel tatkräftig Gebrauch machen, aus Eigeninteresse zur Bekämpfung der Wohnungsnot und im Interesse von Investoren, die sich dadurch höhere Renditen versprechen.

Verdichtung und Nachhaltigkeit

Auch wenn die Bundesregierung in der Begründung des Gesetzentwurfs nicht ausdrücklich darauf hinweist, könnte die Flexibilisierung der Obergrenzen für die bauliche Ausnutzung von Baugrundstücken aber noch ganz andere Gründe haben, die in Zeiten notwendiger Klimaanpassungsmaßnahmen auf der Hand liegen: Bauen muss nach-

¹ Siehe z. B. OVG Hamburg, Urteil vom 10.12.2019, NVwZ 2020, S. 639 ff

² Gesetzentwurf der Bundesregierung, S. 36, https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsverfahren/DE/Downloads/kabinettsfassung/baulandmobilisierungsgesetz-kabinett.pdf?__blob=publicationFile&v=3

³ Baulandkommission vom 02.07.2019, S. 8: „Die Baulandkommission empfiehlt eine Flexibilisierung von § 17 BauNVO durch Festlegung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung als Orientierungswerte und eine Überprüfung der bisher als Grundlage dienenden Werte sowie deren Anpassung an die bestehenden Lebensverhältnisse.“ https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/Handlungsempfehlungen-Baulandkommission.pdf?__blob=publicationFile&v=1

⁴ Neue Leipzig Charta 2020, S. 1: „Zum Gemeinwohl gehören verlässlich öffentliche Dienstleistungen der Daseinsvorsorge sowie der Verringerung und Vermeidung von neuen Formen der Ungleichheit in sozialer, wirtschaftlicher, ökologischer und räumlicher Hinsicht.“ <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>



haltiger werden! Neue Flächenversiegelungen sollen nach dem Prinzip des Vorrangs der Innenentwicklung und unter Schonung des Außenbereichs auf ein Mindestmaß reduziert werden. Flächensparendes Bauen ist zu fördern, wenn die Zersiedlung der Landschaft gestoppt und der Energieverbrauch gemindert werden soll.

Fragen wir also, was im Zusammenhang von Wohnungsbau unter „Nachhaltigkeit“ zu verstehen ist. Das erscheint notwendig, weil der mittlerweile inflationäre Gebrauch des Begriffs Zweifel daran aufkommen lässt, was diejenigen, die von „Nachhaltigkeit“ reden, außer inhaltsleeren Schlagworten überhaupt darunter verstehen und in welchen Zusammenhängen sie den Begriff der „Nachhaltigkeit“ verwenden. Sucht man nach allgemeinverbindlichen Definitionen, die einer Überprüfung standhalten könnten, fällt einem das wegweisende Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz von 2021⁵ ein. Freilich hat das Bundesverfassungsgericht „Nachhaltigkeit“ nicht definiert; frei übersetzt lässt sich die Entscheidung aber so verstehen, dass der Staat nur dann „nachhaltig“ handelt, wenn er Maßnahmen des Klimaschutzes so rechtzeitig einleitet, dass dadurch die Freiheitsrechte künftiger Generationen nicht übermäßig eingeschränkt werden („intertemporale Freiheitssicherung“).

Verwenden wir dieses Diktum als Maßstab dafür, wie der Wohnungsbau der Zukunft auszusehen hat, dann stellen sich Fragen: Muss der Boden als nicht ersetzbar und nicht vermehrbare natürliche Ressource in seinen natürlichen Funktionen heute so erhalten werden, dass er für künftige Generationen nicht zu einem limitierenden Faktor für die Befriedigung ihrer Wohnbedürfnisse wird? Dürfen also künftige Generationen nicht gezwungen sein, sich hinsichtlich ihrer Wohnbedürfnisse den Restriktionen des Klimaschutzes unterwerfen zu müssen, wenn wir heute nicht sparsam mit dem Boden umgehen? Und gilt der präventive Umgang mit der Ressource Boden gleichermaßen für alle Bevölkerungsschichten? Die Existenz konkurrierender Interessen in der Verfolgung von Klimaschutzzielen ist nicht zu übersehen (Seefried 2021, S. 7), auch wenn es um Nachhaltigkeit im Wohnungsbau geht.

Kommunale Wohnungspolitik

Manche Städte, wie z. B. München, verfolgen mit ihrer kommunalen Wohnungsbaupolitik hohe Ansprüche. Der künftige Wohnungsbau soll für alle bezahlbar bleiben, möglichst in genossenschaftlich organisierten eigenständigen Wohnformen stattfinden, dem Prinzip der sozialen Mischung nicht entgegenstehen und natürlich höchsten ökologischen Ansprüchen genügen. Weil die Städte aber über zu wenige eigene Flächen verfügen und die Marktpreise für Bauland, auf denen solche Ansprüche verwirklicht werden können,

für sie – gemessen an den Ansprüchen – meistens uner-schwinglich sind, bleibt ihnen häufig nichts anderes übrig, als in die Höhe zu bauen, um der Nachfrage nach Wohnraum noch gerecht werden zu können (Bertram/Altrock 2021). Für private Investoren ohne die Verpflichtung zur Daseinsvorsorge besteht derselbe Handlungsdruck nicht. Sie können sich auf dem Grundstücksmarkt weiter bedienen und müssen die fertigen Immobilien dann nur teurer verkaufen. Zwar müssen auch sie im Rahmen kooperativer Baulandmodelle bei der Entwicklung neuer Wohngebiete inzwischen ihren Anteil am Bau öffentlich geförderter Mietwohnungen (Sozialwohnungsquote) erbringen; aber dann stehen mancherorts Wohnblocks für weniger bemittelte Mieter unvermittelt neben luxuriösen Stadthäusern, sodass jeder mitbekommt, wer wo wohnt. Wenn im Zuge der Konzentration der Bevölkerung in den Metropolregionen und des damit einhergehenden Anstiegs der Wohnungsnachfrage die Verdichtung im Wohnungsbau der Preis für Klimaschutz, Bodenschutz und die Erhaltung der natürlichen Umwelt ist, stehen Fragen der Klimagerechtigkeit im Raum. Etwa die Frage, ob die Kinder einer alleinerziehenden Frau⁶ im zehnten Stock eines Wohnhochhauses höhere Einschränkungen ihrer Wohnbedürfnisse hinnehmen müssen als der Besitzer eines Einfamilienhauses mit Garten, der für sich eine weniger verdichtete und damit klimaschädlichere (?) Wohnform in Anspruch nimmt.



Abb. 1: Verdichtete Stadt und ökologische Ansprüche zusammenbringen (Foto: Annick Rietz)

An die Beschreibung dieses Dilemmas schließen sich zwei weitere Fragen an:

- erstens, ob denn der Nachfragedruck in Ballungsräumen künftig immer noch so hoch sein wird, dass die Kommunen darauf schon heute mit der Zulassung höherer Ausnutzungswerte reagieren müssen, und

⁵ BVerfG Beschluss vom 24.03.2021 in NVwZ 2021, S. 951

⁶ Wie das Statistische Bundesamt jüngst ermittelt hat, lebten 10,3 Prozent der Bevölkerung in Deutschland und fast 30 Prozent der Alleinerziehendenhaushalte 2020 in überbelegten Wohnungen. DeStatis-Pressemitteilung vom 04.11.2021, 8,5 Millionen Menschen lebten in Deutschland 2020 in überbelegten Wohnungen - Statistisches Bundesamt (destatis.de).



- zweitens, ob das Wohnen in verdichteten Wohngebieten überhaupt ein Nachteil ist und nicht eher den Gebrauchswert von Urbanität verbessert.

Mit solchen Fragen beschäftigen sich die Städte zu wenig. Das liegt auch daran, dass Bevölkerungs- und Wohnungsbedarfsprognosen die später tatsächlich eintretende demografische Entwicklung nicht genau abbilden können und dass die Dynamik externer Einflussfaktoren auf die Bevölkerungsentwicklung häufig nicht mit der Dauer von überlangen Planungsprozessen korreliert. Trotzdem sollte vermieden werden, dass hochverdichtete Wohngebiete geplant und dann Wohnungen gebaut werden, in die später niemand mehr einziehen will, wenn er es mangels Alternativen nicht muss. Wohnungsbau muss also nicht nur nachhaltig, sondern sollte auch resilient sein.



Abb. 2: Wohnungsbau muss also nicht nur nachhaltig, sondern sollte auch resilient sein (Foto: Jost)

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Große städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen werden in den deutschen Großstädten unter dem Eindruck wachsender Bevölkerungszahlen vorangetrieben.⁷ Auch wenn die Bauleitplanung für diese neuen Stadtteile noch nicht überall abgeschlossen ist, zeichnet sich schon heute ab, dass die Obergrenzen der Ausnutzungswerte nach § 17 BauNVO bei diesen Projekten weit überschritten werden; oder Wohngebiete mit gemischter Nutzung werden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen einfach zu „Urbanen Gebieten“ nach § 6a BauNVO, in denen höhere Ausnutzungswerte zulässig sind, umdeklariert, obwohl diese Gebietsart eigentlich für hochverdichtete und lärmbelastete innerstädtische Quartiere und weniger für Wohnprojekte auf der grünen Wiese eingeführt wurde (BBSR 2021, S. 23). Das alles beruht nicht auf einem Versehen, sondern folgt einer Strategie: Planerische Anleihen an innerstädtische Gründerzeitquartiere sollen mancherorts dazu beitragen, dass sich die neu-

en Bewohnerinnen und Bewohner „in Form und Maßstab an Stadtteile ihrer Stadt erinnert fühlen“ (Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Rahmenplan Dietenbach, S. 203 f.). Das kann im Einzelfall – wie in Freiburg-Dietenbach – städtebaulich gelingen, wenn der öffentliche Raum in Form von Plätzen und Grünflächen in die baulich verdichtete Umgebung gut eingebunden wird. Aber sind Projekte mit Einwohnerzahlen in der Größe einer Kleinstadt überhaupt noch überall notwendig, um die Wohnungsnachfrage in zehn Jahren bedienen zu können, weil die Planungsprozesse so lange dauern?

Städte wie Berlin, Hamburg, München oder Frankfurt sind in den zurückliegenden Jahren stetig gewachsen. Das Angebot an angemessenen und bezahlbaren Wohnungen kam mit dieser Entwicklung nicht nach (siehe u. a. Hans-Böckler-Stiftung 2021). Seit zwei Jahren wachsen nur noch Leipzig und Hamburg, in anderen Großstädten stagnieren seitdem die Bevölkerungszahlen, oder der Wanderungssaldo ist sogar rückläufig (FAZ 2020, S. 13), sieht man von der Zuwanderung von Kriegsflüchtlingen aus der Ukraine ab. Die Gründe für diese Entwicklung sind noch nicht abschließend aufgeklärt, wie Stefan Siedentop in einem Beitrag auf der Jahrestagung des vhw im Oktober 2021 ausgeführt hat, aber sie lassen aufhorchen (Siedentop 2021) und sollten bei weiteren Planungen bedacht werden.⁸

Großstädte sind sich nicht immer der Tatsache bewusst, dass ihre Trinkwasserversorgung manchmal nur über mehr als 100 Kilometer lange Leitungen von Grundwasserressourcen ländlicher Regionen abhängt und dass sie aufgrund wachsender Versiegelung der Böden durch Neubauten und ihrer notwendigen Erschließungsstraßen bei zunehmenden Starkregenereignissen Probleme mit der Versickerung von Oberflächenwasser bekommen werden, sodass die Landesplanung gefragt ist, um Entwicklungsgrenzen aufzuzeigen. Der wachsende Zuzug in Metropolregionen muss deshalb kein fortlaufendes und unabwendbares Ereignis bleiben, wenn und soweit die Voraussetzungen für eine Stärkung der ländlichen Regionen insbesondere durch Einsatz von besseren Verkehrsmitteln und den für die Digitalisierung notwendigen Netzausbau im Sinne der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse geschaffen sein werden. Die Stadt wird zwar immer ein Zentrum von Kreativität und Innovation bleiben, das viele anzieht. Sie müsste sich dann aber nicht mehr auf einen extremen Zuwachs der Zuwanderung einstellen, sondern könnte sich – was bitter notwendig ist – darauf beschränken, diejenigen mit Wohnraum zu versorgen, die sonst wegen des Preisdrucks auf die Wohnungsmieten und Kaufpreise aus den Städten vertrieben würden. Bei einer besse-

⁷ Beispielhaft wird auf die im Deutschen Architektenblatt 07-2021 auf den Seiten 30 ff. beschriebenen Projekte Freiburg-Dietenbach und Hamburg-Oberbillwerder verwiesen.

⁸ Nach einer Wohnungsbedarfsstudie des Instituts der Deutschen Wirtschaft (IW) vom November 2021 besteht der größte Nachholbedarf an Wohnraum weiterhin in den sogenannten Top-7-Städten, während der Wohnungsbedarf in Mittelstädten eher rückläufig ist. > <https://www.iwkoeln.de/studien/ralph-henger-michael-voigtlaender-weiterhin-hohe-wohnungsbedarfe-vor allem-in-den-grossstaedten.html>



ren Mobilitätsinfrastruktur lässt es sich auch an der Peripherie gut leben. Und die Großstadt muss darauf achten, dass sie ihr Wohnungsangebot so kalibriert, dass nicht nur die Reichen sich auf dem Wohnungsmarkt selbst bedienen können, sondern dass auch die Schwachen, die mit Wohnraum staatlich versorgt werden müssen, in ihr eine Bleibe finden.

Was hat das aber mit Verdichtung im Wohnungsbau zu tun?

Dichte an sich ist nicht gut oder schlecht und sagt „wenig über die soziale und ökonomische Realität in einem städtischen Raum“ aus (Häußermann 2007, S. 28). Sie wird als Messwert durch eine Zahl beschrieben (GFZ) (Roskamm 2011, S. 71 ff.). Die in der städtebaulichen Literatur erhobene Forderung nach „Urbanität durch Dichte“ versteht sich als grundsätzliche Kritik am Städtebau der Nachkriegszeit bis in die siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts und hat im Leitbild der „kompakten Stadt der kurzen Wege“ ihren Ausdruck gefunden (Leipzig-Charta 2007, S. 4). Im Zuge wachsender Sensibilität für die Gefahren einer grenzenlosen Ausbeutung der Natur und des dadurch bewirkten Klimawandels haben Architekten und Stadtplaner das Leitbild der verdichteten Stadt für sich nun aber als unabwendbare Handlungsmaxime des Klima- und Naturschutzes verinnahmt. Flächeneffizienz ist das Gebot der Stunde.

Zur Bestätigung dieses Ziels wird die sich angeblich ausbreitende Sharing Economy angerufen, in der wir neu lernen sollen, privaten Raum zugunsten gemeinschaftlicher öffentlicher Einrichtungen aufzugeben, sodass Räume verdichtet werden können, Verkehr gemindert werden kann und die Nutzung eines Stadtquartiers damit erleichtert wird (Clark 2015, S. 4). Nach dem Motto: Wir teilen uns alles, weil es von allem zu wenig gibt. Schnell vergessen ist dann die für die Nutzung und Pflege von Freiflächen bedeutsame Abstufung in öffentliche, halböffentliche und private Räume. Für derart verdichtete Quartiere werden als Vorzüge gepriesen: die Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe, Handel und Verkehr, verbunden mit weiträumig begrünten Flächen, die zu allen Tageszeiten von allen genutzt werden könnten. Gute Dichte diene gleichermaßen sozialen Bedürfnissen wie ökonomischen Notwendigkeiten und öffne die Räume für alle Bürger, unabhängig von ihren Einkommen. Schließlich ziehe die Zunahme flexibler Arbeitszeitgestaltung und höherer zeitlicher Disponibilität Selbständiger einen wachsenden Bedarf an zentralen Treffpunkten, an guten Verkehrsverbindungen – auch zur Nachtzeit – und an höherer Sicherheit nach sich (Clark 2015, S. 16). Wer wollte dem nicht zustimmen: Brave New World! Außerdem könne in „kompakten“ Städten der Energieverbrauch gesenkt und in einer fahrradfreundlichen Umgebung die Nutzung des eigenen Autos zur Fortbewegung aufgegeben werden, bis hin zu einer rentableren Organisation der örtlichen Abfallbeseitigung.

Dichte in diesem Sinn wird also als kategorischer Imperativ begriffen, dem eine Stadt nur um den Preis des Verlusts ihrer Wettbewerbsfähigkeit ausweichen könne: Die Städte müssten sich an die Bedarfe einer wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft anpassen und auf neue Präferenzen eines gewandelten Lebensstils eingehen; gefragt seien Diversität, Auswahl zwischen mehreren Optionen, Nähe und bessere Chancen (Clark 2015, S. 4). Selbstverständlich könne nur eine verdichtete Stadt nachhaltig sein und würde diesen Anspruch verlieren, wenn sie dem Imperativ der Verdichtung nicht folge. Solche Aussagen sind immer häufiger anzutreffen, wenn es um die Planung neuer Quartiere geht. Singapur, wo die Einwohner wegen der Begrenztheit der Landesfläche gezwungen sind, in Hochhäusern zu wohnen, steht dafür Pate (FAZ 2021, S. 17). Bleiben diese Postulate damit auch richtig?

Anpassung an den Zeitgeist im Städtebau?

Zweifelsohne muss einem verschwenderischen Umgang mit Flächen und natürlichen Ressourcen Einhalt geboten werden. Der extensive Umgang mit Siedlungserweiterungsflächen, wie ihn z. B. § 13b BauGB zulässt, bedarf ständig einer kritischen Überprüfung. Zu befürchten ist aber, dass der Mensch und seine zumeist eher konservativen Wohnbedürfnisse, sein Bedürfnis nach individueller Gestaltung in der Diskussion um Dichte im Städtebau unterzugehen droht; stattdessen wird von ihm erwartet, sich an den veränderten Zeitgeist im Städtebau anzupassen. Besteht die Gefahr, dass auf diese Weise Freiheitsrechte künftiger Generationen, von denen das Bundesverfassungsgericht⁹ in seiner Entscheidung vom März 2021 gesprochen hat, übermäßig eingeschränkt werden, oder ist die freie Auswahl einer angemessenen Wohnung von vornherein durch die drohende Klimakatastrophe begrenzt?

Immer dann, wenn etwas Neues und Großes entstehen soll, wenn, wie in der Klimakrise, gar die ganze Menschheit vor ungeahnten Herausforderungen steht, die Verhaltensänderungen erfordern, überkommt die Protagonisten eines neuen Wegs die Sehnsucht nach der Erschaffung des „Neuen Menschen“. Er möge doch vom Reich der Freiheit in das Reich der Notwendigkeiten eintreten. So war es schon immer. Selbst die Erfinder der Gartenstadtbewegung vor über 100 Jahren und die Meister des Bauhauses waren von solchen Erweckungserlebnissen nicht frei (siehe Nitschke 2005; Kniep 2020), das „Neue Frankfurt“ der zwanziger Jahre von Ernst May ist darin eingeschlossen (Deutsches Architekturmuseum 2019). Le Corbusier, gebannt von der Vorstellung, das Haus sei eine „Maschine zum Wohnen“, wollte in Paris das Altstadtviertel Marais niederlegen und durch Hochhäuser ersetzen; aus seinem „Plan Voisin“ ist zum Glück nie etwas geworden (Sennet 2018, S. 93).

⁹ BVerfG-Beschluss vom 24.03.2021 in NVwZ 2021, S. 951



Die Leipzig Charta hat solchen Wunschvorstellungen ein Ende gesetzt und die Qualitäten von öffentlichen Räumen und urbanen Kulturlandschaften betont (Leipzig Charta 2007, S. 3). Autoren wie Alexander Mitscherlich und Jane Jacobs hatten schon vor über 50 Jahren solche Blütenträume vom Kopf auf die Füße gestellt und die Beachtung des menschlichen Maßes angemahnt (Mitscherlich 1968; Jacobs 1969). Im Einklang mit dieser Kritik hat auch Jan Gehl schon früh und ganz ideologiefrei auf für den Städtebau wichtige menschliche Bezüge hingewiesen (Gehl 2015, S. 179), daran erinnert, dass sich das menschliche Blickfeld in der Horizontalen weitet, und erklärt, warum vor Hochhäusern oft so wenige Aktivitäten stattfänden, weil ihren Bewohnern der Weg ins Freie zu mühsam sei. Einfache Beobachtungen führen eben manchmal zu klareren Erkenntnissen als künstliche Konstrukte, die den Menschen top down übergestülpt werden.



Abb. 3: Wohnen in Hochhäusern (Foto: Annick Rietz)

Natürlich muss nicht besonders betont werden, dass die Zeiten, in denen die Menschheit glaubte, sich die Welt untertan machen zu können, lange vorbei sind. Will sie überleben, bleibt ihr nichts anderes übrig, als ihre Gewohnheiten an veränderte physikalische Gegebenheiten anzupassen. Das muss aber nicht zwingend zur Folge haben, dass sich Anwohner in ihren Häusern fortan hauptsächlich vertikal bewegen müssen, dass sie sich aus Mangel an ebenerdiger Fläche und unter Verzicht auf Hausgarten oder Balkon nur noch auf begrünten Hausdächern versammeln dürfen, dass – wie die Sharing Economy es uns nahelegt – Individualität und Privatheit hinter den Bedürfnissen der Gemeinschaft zurücktreten müssen. Diese Vorstellung wird offenbar nur von einer Minderheit der Bevölkerung geteilt, wie jüngst eine repräsentative Umfrage der Bertelsmann Stiftung ergeben hat (Difu/Bertelsmann Stiftung 2021).

Erfahrungen mit Wohnhochhäusern der sechziger und siebziger Jahre, in denen Kommunikation überwiegend nur noch im Aufzug stattfindet, zeigen, dass soziale Spannungen und Erscheinungen des Vandalismus nur noch mit Con-

ciergesystemen bewältigt werden können, die dann zwar für Sauberkeit, Ruhe und Ordnung sorgen, aber nachbarschaftliche Kontakte weiterhin nicht ermöglichen können, von den Lebensbedingungen unter der Glocke einer Pandemie ganz zu schweigen. Solche Zerrbilder sollten nicht Vorbild für klimaschonenden Städtebau sein. Besonders der Bewegungsdrang von Kindern und Jugendlichen wird eingeschränkt, wenn der Städtebau keine unverplanten wohnungsnahen Spielflächen mehr vorsieht. Die Menschen wünschen sich mehrheitlich eher eine „urbane Wildnis“, wie die Umfrage der Bertelsmann Stiftung zeigt (ebenda). Spielplätze müssen nicht unbedingt – wie in Kopenhagen-Nordhavn – auf den Dächern von Parkhäusern entstehen. Nachbarschaften können auch durch Dichte überfordert werden (GdW 1998, S. 100). In guter Absicht eingeführt, aber letztlich krampfhaften Regulierungen im Wohnungsbau sind häufig Misserfolge beschieden, weil sich die Menschen nur selten nach Regeln richten, die ihrer Lebenssituation nicht entsprechen. Auch für solche verfehlten Handlungsansätze gibt es leider genügend Beispiele, weil Planer die Lebensdauer von Immobilien häufig nicht mitbedenken.¹⁰

Wer wird in die neuen verdichteten Stadtteile am Stadtrand ziehen?

Dank der in vielen Großstädten über den Abschluss städtebaulicher Verträge inzwischen eingeführter Sozialwohnungsquoten zu allererst diejenigen Familien mit Wohnberechtigungsschein, die keine andere Wahl haben und sich freuen können, eine neue preisgünstige Mietwohnung im Geschosswohnungsbau ergattert zu haben. Familien mittleren Einkommens mit Kindern, die sich den Traum eines kleinen Eigenheims erfüllen wollen, bleibt diese Chance verwehrt. Denn verdichtete Bauweisen lassen selbst den immer noch zu hohen Flächenverbrauch von Einfamilien-Reihenhäusern nicht zu, obwohl es durchaus auch gute Beispiele für den verdichteten Reihenhausbau gibt (Fraunhofer 1980).

Wer das besondere Flair einer Innenstadtwohnlage liebt, wird sich gut überlegen, ob er trotz optimierter Bedingungen von Mischung, Vielfalt und kurzen Wegen in den neuen Stadtteil an der Peripherie der Stadt zieht, in dem sich eine neue urbane Identität erst im Laufe der Zeit herausbilden kann. Und die Alten, die bei steigender Lebenserwartung die Nachfrage nach altengerechten Wohnungen in Zukunft weiter befördern – werden sie auf ihre vertraute Umgebung

¹⁰ Der überdurchschnittliche Einsatz von Mitteln der staatlichen Wohnungsbauförderung kann zwar zur Stabilisierung des Mietniveaus von Wohngebieten führen, verhindert wegen langer Bindungsdauern aber nicht einen Bevölkerungsaustausch in Wohngebieten. Eine Drittfinanzierung im Siedlungsbau mit unterschiedlichen Förderwegen für Mietwohnungen und dem Erwerb von Eigentumswohnungen soll zwar die soziale Mischung der Bevölkerung begünstigen, verhindert aber eine Entmischung nicht, wenn die Wohnungen nicht einkommensabhängig belegt werden.



verzichten wollen und stattdessen an den Stadtrand ziehen? Wenn nicht, bleiben die Neuankömmlinge übrig, die Zuwanderer, die die Stadt noch nicht kennen und dort zwar keine Wohnung gefunden, aber das Glück haben, dass sich ihr neuer Arbeitgeber in der Nutzungsgemischten Trabantenstadt gerade dort niederlassen will, wo sie auch hinziehen wollen. Aber bis der Glücksfall einer Mischung von Wohnen und Arbeit tatsächlich eintritt, vergeht viel Zeit, wie alle Erfahrungen zeigen. Die verdichtete Stadt an der Peripherie wird daher für lange Zeit eine „Ankunftsstadt“ (Saunders 2011) bleiben. Ihr bleibt nur zu wünschen, dass sie keine „Übergangsstadt“ mit hoher Fluktuation im Wohnungsbestand wird, in der ein Gefühl von Gemeinschaft und Nähe schwerlich aufkommen kann.

Was bleibt also zu tun?

Zunächst sollte in den Kommunen vom Beginn der Planung an immer Klarheit und politischer Konsens darüber bestehen, für wen der neue Stadtteil gebaut werden soll, mit welcher Bevölkerungsstruktur zu rechnen ist und welche Gewerbeansiedlungen in Betracht kommen. Die Kommunen müssen sicherstellen, dass es ein Leitbild des neuen Stadtteils gibt, an dem sich Stadtgesellschaft und Stadtplanung orientieren können. Planungen für den Neubau hochverdichteter Stadtteile sind nur denjenigen Städten zu empfehlen, deren Wohnungsmarkt sonst voraussichtlich auch noch in zehn Jahren kollabieren würde, weil die Nachfrage nach Wohnraum bis dahin nicht anders befriedigt werden konnte.

Stehen einer Verdichtung im Rahmen der Obergrenzen der zulässigen baulichen Ausnutzung nach § 17 BauNVO immer noch unüberwindbare Hindernisse des Natur- und Klimaschutz entgegen, sollte die Stadt besser auf verdichteten Wohnungsbau in neuen Stadtquartieren ganz verzichten. Häufig wird es aber genügen, zu hohe Wohnungsbedarfszahlen moderat anzupassen, auf einem weiter wachsendem Wohnflächenkonsum beruhende Planungsprämissen zu überdenken, den Planungen für den künftigen Stadtteil damit größere Haushaltsgrößen und niedrigere Wohnungszahlen zugrunde zu legen und die Baumassen dadurch zu reduzieren. Suffizienz in der Planung wäre ein wirksamer Beitrag zu mehr Flächeneffizienz und Ressourcenschutz! Dann darf nur niemand kommen und behaupten, die an Einwohnern kleinere Stadt sei nicht ausreichend lebensfähig, weil die Kaufkraft der Bewohner für die Ansiedlung von Läden und Gewerbe oder für eine schienengebundene Verkehrserschließung des neuen Stadtteils nicht ausreicht. Denn wenn das so ist, wäre der Beweis dafür erbracht, dass sich die Verdichtung im Wohnungsbau zum Selbstläufer entpuppt hat und allein ökonomischen Gesetzmäßigkeiten folgt. Deshalb sollte das menschliche Maß im Mittelpunkt aller planerischen Bemühungen stehen. Die Spaltung der Stadtgesellschaft wäre sonst unabwendbar.



Dietrich Schwarz, Rechtsanwalt, Mainz
Ehemaliger Geschäftsführer der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Quellen:

- Bahrdrdt, Hans Paul (1977): *Humaner Städtebau*, 7. Auflage.
- Battis, Ulrich/Mitschang, Stephan/Reidt, Olaf (2021). In: *NVwZ – Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 2021 (S. 905, 911).
- BBSR (2021): *Qualitäten „Urbaner Gebiete“*, baulich-gestalterische Strategien und stadträumliche Qualitäten für eine neue Baugebietskategorie, Onlinepublikation 08/2021, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-08-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- Bertram, Grisca/Altrock, Uwe (2021): *„Wachstumsschmerzen“*, vhw-Schriftenreihe Forschung.
- BGBI – Baulandmobilisierungsgesetz 2021 Teil I Nr. 33 vom 22.06.2021.
- Clark, Greg (2015): *Density: Drivers, Dividends and Debates*, in: ULI Urban Land Institute, London.
- Deutsches Architekturmuseum (2019): *Neuer Mensch, neue Wohnung – die Bauten des neuen Frankfurt 1925–1933*.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)/Bertelsmann Stiftung (2021): *Visionen zur Stadt der Zukunft*.
- Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Rahmenplan Dietenbach: https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1902399995/1632097/G_20094_Anlage_2_Dietenbach_Rahmenplan_Erl%C3%A4uterungsbericht.pdf.
- FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung (2020): *Die Metropolen wachsen langsamer*, vom 04.12.2020, S. 13.
- FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung (2021): *Wo das Eigenheim kein Luxus ist*, FAZ vom 29.09.2021, S. 17.
- Fraunhofer IRB Verlag (1980): *Einfamilienhäuser in verdichteter Bauweise*, Stuttgart 1980, <https://www.irbnet.de/daten/rswb/81079060036.pdf>.
- GdW (1998): *Überforderte Nachbarschaften*, 2. Auflage, Berlin.
- Gehl, Jan (2015): *Leben zwischen Häusern*, 2. Auflage, Berlin.
- Hans-Böckler-Stiftung (2021): *Muster sozialer Ungleichheit der Wohnungsversorgung in deutschen Großstädten*, Nr. 222, August 2021.
- Häußermann, Hartmut (2007): *Phänomenologie und Struktur städtischer Dichte*, in: Lampugnani: *Städtische Dichte*, Zürich 2007.
- Jacobs, Jane (1969): *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, Bauwelt Fundamente, Berlin.
- Kniep, Tina (2020): *Alles Funktion – oder doch nur Fassade?*, Frankfurt am Main.
- Leipzig Charta (2007): https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Leipzig-Charta-2007/leipzig-charta-2007_node.html.
- Mitscherlich, Alexander (1968): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, Frankfurt am Main, 5. Auflage.
- Nitschke, Thomas (2005): *Grundlegende Untersuchungen zur Geschichte der Gartenstadt Hellerau*, Band 1 „Die Gründerjahre“, Leipzig.
- Roskamm, Nikolai (2011): *Das Konstrukt Dichte und die „europäische Stadt“*, in: *„Die Zukunft der europäischen Stadt“*, 1. Auflage 2011, S.71 ff.
- Saunders, Doug (2011): *Arrival City*, München.
- Seefried, Elke (2021): *Die Erfolgsgeschichte der Nachhaltigkeit*, FAZ vom 06.09.2021.
- Sennet, Richard (2018): *Die offene Stadt*, 1. Auflage, München.
- Siedentop, Stefan (2021): *Das Internet, das Virus und die Stadt: Neue Attraktivität für Suburbia und ländliche Räume*, in: vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung, 5/2021, S. 231 ff..



Thomas Kuder

Eine stringente Innenentwicklung allein ist auch kein Allheilmittel

Es gehört zu den einfachen, aber allgemeingültigen Wahrheiten, dass jedes Paradigma, jede langfristig für richtig erachtete und im Lauf der Zeit hegemonial werdende Zielvorstellung mit zunehmendem Erfolg auch nicht intendierte Nebenfolgen hervorbringt: Entwicklungen, die man zu einem früheren Zeitpunkt nicht hat erkennen können, die sich aber später ggf. zu handfesten, teilweise auch höchst komplexen Problemstellungen entwickeln und zunehmende Zweifel am dominierenden Paradigma aufgeworfen haben. Finden sich neue Ideen, die geeignet erscheinen, die alten Paradigmen erfolgreich abzulösen, beginnen sich die neuen Ideen nach und nach durchzusetzen und für eine gewisse Zeit selbst zu dominanten Paradigmen zu werden (s. a. Kuhn 1967). So dürften die Urväter der „autogerechten Stadt“, um eines der prägendsten Beispiele im Bereich der Stadtentwicklung aus dem letzten Jahrhundert heranzuziehen, kaum daran gedacht haben, dass die Städte ein halbes Jahrhundert später am eigenen Erfolg zu ersticken drohen und die sogenannte Verkehrswende heute zu einem Schlagwort der Stunde avanciert.

Dieses eherne Gesetz des Fortschritts erweist sich in gewissem Umfang auch für die städtebauliche Strategie der Innenentwicklung als zutreffend, mit der im Geiste der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007) sowie der Neuen Leipzig Charta zur transformativen Kraft der Städte (2020) zukünftige Flächenbedarfe durch Nutzung innerstädtischer Flächen gedeckt und auf die Ausweisung von Flächen außerhalb möglichst verzichtet werden soll. Auch diese, seit Jahren erfolgreich etablierte Strategie hat, wie der nachfolgende Artikel zu zeigen versucht, nicht intendierte, sich vor allem teilräumlich weiter verschärfende Nebenfolgen hervorgebracht, die einer kritischen Hinterfragung und einer dementsprechenden Differenzierung des bislang als unumstößlich erachteten Paradigmas bedürfen.

Zersiedlung der Landschaft und Flächenverbrauch

Spätestens gegen Ende der 1990er Jahre hat man in Deutschland erkannt, dass der Flächenverbrauch und die Zersiedlung der Landschaft zu den dringenden, gleichwohl bis dahin zu wenig reflektierten Umweltproblemen gehören. Daher wurde wenige Jahre später im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“ (2002) beschlossen, den Flächenverbrauch von rund 130 ha/Tag bis 2020 auf 30 ha/Tag zu reduzieren.

Im nachfolgenden Jahrzehnt ging die Zunahme, u. a. aufgrund verstärkter Innenentwicklung und Abschaffung der Eigenheimzulage, wenn auch nicht im gewünschten Umfang, so aber doch um knapp die Hälfte zurück (Statistisches Bundesamt 2016). Mit verlängerten Fristen will man heute nun bis 2030 ein Niveau von 30 ha minus x/Tag erreichen (Bundesregierung 2017). Das integrierte Umweltprogramm der Bundesrepublik formuliert für 2030 sogar ein Ziel von 20 ha/Tag und spätestens 2050 soll, so die

Ressourcenstrategie der EU und der Klimaschutzplan der Bundesregierung, der Übergang zu einer flächenneutralen Flächenkreislaufwirtschaft geschafft werden (BMUV 2016).

Trotz dieser Bemühungen hat sich die Fläche für Siedlung und Verkehr in Deutschland in den letzten 20 Jahren um knapp ein Drittel vergrößert. Heute werden noch immer täglich rd. 54 ha als Siedlungs- und Verkehrsflächen ausgewiesen. Das ist doppelt so viel, wie politisch gewünscht und entspricht nach beliebter Denkart einem diesbezüglichen Flächenverbrauch von ca. 76 Fußballfeldern täglich. Mit der Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen nimmt auch die Bodenversiegelung zu. Rund 44 Prozent der Siedlungs- und Verkehrsflächen in Deutschland sind bebaut, betoniert, asphaltiert oder anderweitig befestigt. Nahezu 5000 km² wurden in den letzten 30 Jahren versiegelt, wobei der Boden luft- und wasserdicht abgedeckt wird, wodurch der Austausch zwischen Boden und Umgebung unterbunden wird und Regenwasser – mit den inzwischen allseits bekannten Folgen – kaum noch versickern kann.

Festzuhalten gilt es an dieser Stelle zunächst, dass trotz aller Einsparungen, die beim Flächenverbrauch erzielt wurden, der Weg zum Ziel der Nachhaltigkeit offensichtlich noch immer weit ist und die integrierte Stadtentwicklung künftig noch sorgfältiger mit ihren knappen Ressourcen wird haushalten und effizient umgehen müssen. Und dies trotz der weitreichenden Ziele der neuen Bundesregierung, die jährlich rund 400.000 Wohnungen neu errichten möchte, ein großer Anteil davon in sozial- und klimaverträglicher Bauweise.

Innenentwicklung

Die gewaltige Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg hat erheblich zum großflächigen Neubau von Wohnungen auf der grünen Wiese und am Stadtrand beigetragen. Intel-



lektuell angeregt u. a. durch Jane Jacobs, Alexander Mitscherlich oder Wolf Jobst Siedler hatte man sich seit den 1970er Jahren nach und nach der Stadterneuerung und der Beseitigung städtebaulicher Missstände und Modernisierungsdefizite im Bestand zugewandt. Auch die spätere Nachhaltigkeitsstrategie der EU und deren nationale Übernahme (Bundesregierung 2002) beförderte im Sinne dieses Leitbildes die verstärkte Innenentwicklung der Städte, die seit rund 30 Jahren das dominierende und hegemoniale städtebauliche Paradigma der Stadtentwicklung in Deutschland darstellt.

Allerdings konnte man in den 1980er/1990er Jahren mit ehemals militärisch, industriell oder infrastrukturell genutzten Konversionsflächen noch erhebliche städtebauliche Potenziale bzw. große Flächen für den Stadtumbau aktivieren. Stillgelegte Hafen- und Militäranlagen oder industrielle Brachen eigneten sich oft hervorragend für den Neubau hochwertiger Wohn- und Arbeitsquartiere. Zuletzt jedoch sind die großen Flächenpotenziale für die Innenentwicklung immer knapper geworden, und die Städte müssen ihre Flächen immer weiter optimieren und für den Wohnungsneubau einfallsreich auf kleinste Potenziale zurückgreifen, oftmals aber zulasten von Brachen, Grünflächen oder Grünverbindungen (BMUB 2015). Die ganzheitliche „Optimierung der Stadt“ dürfte somit das vielleicht charakteristischste Merkmal der heutigen Stadtentwicklung sein.

Das seit gut zwei Jahrzehnten anhaltende dynamische Wachstum vieler deutscher Groß- und Mittelstädte stellt vor diesem Hintergrund eine integrierte, nachhaltige Stadtentwicklung vor immer größere Herausforderungen und Transformationsaufgaben. Die Innenstädte erfreuen sich aufgrund ihrer Attraktivität weiter einer steigenden Nachfrage. Die stetig zunehmenden Wohnungsbauaktivitäten gehen einher mit steigenden Einwohnerzahlen und führen somit fast zwangsläufig zu einem wachsenden Nutzungsdruck. Nach vielen Jahren der erfolgreich praktizierten Innenentwicklung und im Zuge angespannter Wohnungs- und Bodenmärkte verschärfen sich einhergehend nicht nur die stadtentwicklungspolitischen Zielkonflikte zwischen der gewünschten Nachverdichtung auf der einen sowie den notwendigen Infrastruktur-, Freiraum- und Mobilitätsbedarfen auf der anderen Seite, sondern auch die Differenzen und Konflikte zwischen den Bedürfnissen und Erfordernissen der Menschen in den Städten sowie den abstrakten Zielvorstellungen, die in städtebaulich-räumlichen Paradigmen zum Ausdruck gebracht werden.

Denn es ist ja nicht allein damit getan, den Wohnungsbau anzuregen und neue Wohnungen zu errichten, es braucht für die künftige Einwohnerschaft neue Schulen, Kindertagesstätten, ÖPNV-Anschlüsse und vieles mehr (Kuder, Rohland 2022). Und last but not least braucht es gerade in den dicht besiedelten Innenstädten auch Flächen, auf denen

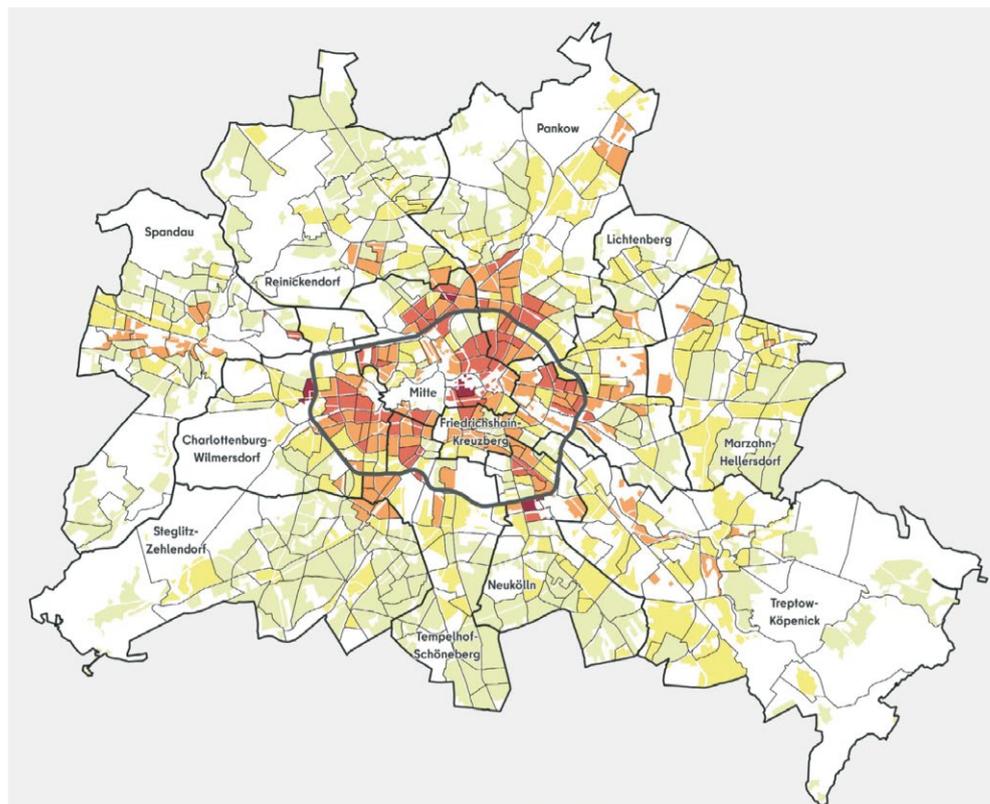
sich die Menschen bewegen und entfalten können, insbesondere in Grünanlagen und Parks sowie auf öffentlichen Plätzen, Spielplätzen, Straßen und Wegen. Man muss an dieser Stelle kaum darauf hinweisen, dass sich die Sport-, Bewegungs- und Freizeitbedürfnisse der Menschen grundlegend dahingehend gewandelt haben, dass der öffentliche Raum heute eine weitaus wichtigere Rolle im Leben der Menschen spielt, als es in der Vergangenheit der Fall war. Auch muss man kaum darauf verweisen, dass mehr als die Hälfte der sportlich aktiven Bevölkerung im Lande nicht die Sportstadien, sondern die Landschaft, Straßen, Plätze und Parkanlagen zur Ausübung ihres Sportes nutzt (Siegel/Wilcken 2019). Und es dürfte offensichtlich sein, wie viel „Spaß“ es macht, am Rande vielbefahrener Verkehrsstraßen oder zwischen E-Rollern, E-Bikes, Fußgängern, kläffenden Hunden oder Falschparkern zu joggen, zu walken, zu skaten, Rad zu fahren oder als Kind einfach nur zu spielen – um einige beliebte Nutzungen zu nennen.

Die Themen der knapper werdenden Grün- und Freiflächen in den Städten, der wachsenden, oft schon konflikthaften Nutzungskonkurrenzen und -konflikte sowie der (über-)strapazierenden Vielfachnutzungen stellen sich immer häufiger in den Städten und werfen berechtigte Zweifel am ungebremsten Boom einer anhaltenden Innenentwicklung.

Klimawandel

Im Kontext des immer deutlicher hervortretenden Klimawandels kommt es seit einigen Jahren verstärkt zu Problemen, die bisher in anwendungsorientierten Diskursen der Stadtentwicklung kaum kommuniziert wurden (Biermann u. a. 2022). So zum Beispiel, wenn durch eine anhaltende Verdichtung baulicher Strukturen in den Städten, durch Bodenversiegelung und intensive Flächennutzung – alles im Sinne der Nachhaltigkeit wohl gemerkt – die lokalen Hitzeereignisse dramatisch zunehmen und ökologisch wichtige Durchlüftungs- und Klimaschneisen oder Verdunstungs- und Versickerungsflächen in der Stadt in ihrer klimatischen Funktion grundlegend beeinträchtigt werden. Im Durchschnitt finden sich in den Innenstädten heute schon deutlich höhere Temperaturen, die abhängig von Stadtgröße und -struktur teilträumlich extrem unterschiedlich ausfallen (Kemen/Kistemann 2019, Clar 2021).

Die Luftverschmutzung durch Verkehr, Industrie und Heizungen sowie die Erderwärmung mit hohen Temperaturen, starker Sonnenstrahlung und schwachen Winden führen zur Zunahme von Strahlung und Ozonproduktion und gefährden damit die Gesundheit der Menschen. Die Zunahme langer Episoden extremer Hitze und das Zusammenspiel von Klimafaktoren führen vor allem in großen, dicht besiedelten Städten und Stadtteilen immer häufiger zur Ausbildung urbaner Hitzeinseln. Die Einwohner sind immer stärker den negativen Folgen der Hitze ausgesetzt, und



Umweltgerechtigkeit
im Land Berlin 2021/2022
**Integrierte Mehrfachbelastungskarte
- Umwelt -**

Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren
Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Grünflächen-
versorgung, Thermische Belastung

vierfach	einfach
dreifach	keine starke Belastung
zweifach	

Die Kernindikatoren fließen als Einzelbelastung in die Bewertung ein, wenn sie im Hinblick auf die planungsraumbezogene Belastung nach der jeweiligen 3er-Klassifikation der schlechtesten Kategorie zugeordnet werden.

bauliche Nachverdichtung mit einer Qualifizierung und Entwicklung von Grünräumen und Freiflächen einhergehen muss. Nachverdichtung sollte zudem möglichst flächensparend erfolgen und sich auch auf die (Um-)Nutzung vorhandener Bauflächen und Baugebiete begrenzen (BfN 2016). Die Anpassungsfähigkeit der Städte (Altrock u. a. 2014) ist damit nahezu im Sinne einer Quadratur des Kreises gefor-

Abb. 1: Umweltgerechtigkeit im Land Berlin – integrierte Mehrfachbelastungskarte (Quelle: SUMVK 2021)

dementsprechend steigt auch die resultierende Sterblichkeit deutlich an, vor allem im Verlauf von anhaltenden, oft mehrtägigen Hitzewellen.

So starben im Sommer 2003 in Europa, bedingt durch die hohen Temperaturen, jedoch erst zuletzt häufiger thematisiert, mehr als 70.000 Menschen (Haas 2022), und es kam in den Jahren 2018 bis 2020, nach einer Studie von Robert-Koch-Institut, Umweltbundesamt und Deutschem Wetterdienst, allein in Deutschland zu fast 20.000 Hitzetoten in drei Jahren: Erstmals seit Beginn der Erhebung wurde aufgrund der hohen Temperaturen drei Jahre in Folge eine Übersterblichkeit festgestellt. Andere Studien sprechen generell von durchschnittlich ca. 2700 Todesfällen jährlich, wobei die höchste Sterblichkeit für dicht bebaute Innenstädte konstatiert wird und die Gefährdungen mit der Wohnortnähe zum Zentrum ansteigen (Kemen/Kistemann 2019).

Es zeichnet sich somit bei weiter vorangetriebener Innenentwicklung und voranschreitendem Klimawandel ein nicht intendiertes Folgeproblem in den Städten ab, das einen Widerspruch zu den bisherigen Nachhaltigkeitsstrategien hervorruft: die Innenentwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit bewirkt erhebliche klimatische Gefahren für die Menschen, die letztlich nicht mehr mit den eigentlichen Nachhaltigkeitszielen zu vereinbaren sind.

Entgehen möchte man diesem Dilemma neuerdings durch eine entsprechend modifizierte Zielvorstellung: dem Prinzip der „doppelten Innenentwicklung“, demzufolge die städte-

dert, nicht nur eine ressourcenschonende Innenentwicklung zu gewährleisten, sondern zugleich eine resiliente städtische Infrastruktur an Grün- und Freiflächen sowie Gewässern im Sinne der „grünen und blauen Stadt“ hervorzubringen, mit deren Hilfe die drohenden Folgeerscheinungen des Klimawandels frühzeitig erkannt und städtebaulich-planerisch bewältigt werden können.

Ungleiche Stadtentwicklung und sozialer Zusammenhalt

Aufgrund der ungebremsten Nachfrage in den Städten und vor allem den Innenstädten, denen zwangsläufig ein räumlich begrenztes Angebot gegenübersteht, kommt es, wie bereits erwähnt, immer häufiger zu Nutzungskonkurrenzen. Im marktwirtschaftlichen Wettbewerb können sich allerdings die ökonomisch schwächeren Nutzungen oft nur dann behaupten, wenn frühzeitig staatliche Regulierungen zu ihrem Schutze vorgenommen werden. Dies können z. B. baugesetzliche Festsetzungen oder städtebauliche Verträge sein. Sehr oft kommt es aber auch zu weitreichenden sozioökonomischen und sozialräumlichen Verwerfungen.

Explodierende Bodenpreise, gewaltig gestiegene Baukosten oder die Herausbildung von besonderen „Lagen“ tragen – je nachdem – zur vertikalen oder zur horizontalen Erhöhung der baulichen Dichte, zu steigenden Baukosten, Immobilienpreisen oder zu höheren Mietkosten bei. Diese wiederum forcieren eine soziale Segregation, indem sich



weniger zahlungskräftige Bürgerinnen und Bürger oftmals genötigt sehen, in weniger teure, dafür oft dichter bebauten Wohngebiete, meist an den Rändern der Innenstädte, oder in „einfache Wohnlagen“ am Stadtrand abzuwandern. Als ein Resultat dieser Entwicklungen bilden sich im Lauf der Zeit sozioökonomisch ungleiche Stadträume heraus, einhergehend mit einer ungleichen Umwelt- und Gesundheitsbelastung in den Stadtquartieren und Nachbarschaften. Daraus resultieren nicht zuletzt erhebliche Defizite in der Umweltgerechtigkeit. Zu dieser zählen insbesondere Lärm-, Luft- und thermische Belastungen als Stressfaktoren, dazu kommt die soziale Lage in den Quartieren als eine variable Größe sowie die Grün- und Freiflächenversorgung als wichtige, ggf. zur Entspannung der Problematik beitragende Ressource (SUMVK 2021).

So stehen in den innerstädtischen, als sozial benachteiligt gekennzeichneten Stadtquartieren, in denen in der Regel viele Menschen aus sozial schwächer gestellten Milieus leben, wie mikrogeografische Milieuanalysen regelmäßig zeigen (z. B. Kuder 2016), im Durchschnitt weniger Grünflächen je Einwohner zur Verfügung (38 qm), als im Durchschnitt der Gesamtstadt (50 qm). Hinzu kommt im Sinne einer Mehrfachbelastung, dass eine hohe städtebauliche Dichte und schlechte Grünausstattung in der Regel begleitet wird durch erhöhte Schadstoffbelastungen sowie gesundheitsgefährdende Folgen des Klimawandels, wie z. B. thermische Belastungen und lokale Hitzeereignisse (BMUB 2015; SUMVK 2021).

Fazit

Der nach wie vor ungebremste Trend zur Innenentwicklung droht im Kontext des Klimawandels und im Zusammenspiel mit sozialräumlicher Ungleichheit sowie sozialräumlich differenzierten Folgen des Klimawandels insbesondere für sozial benachteiligte Stadtquartiere eine komplexe, mehrdimensionale Problemkonstellation weiter zu verschärfen, die bezogen auf das dominierende Paradigma der Innenentwicklung einer kritischen Hinterfragung sowie sozialräumlich qualifizierten strategischen Differenzierung bedürfte. Dass allein eine Strategie der „doppelten Innenentwicklung“, mit einer Qualifizierung der wenigen, tatsächlich verfügbaren Flächen in den dicht bebauten Innenstadtquartieren für eine erfolgreiche und nachhaltige Bewältigung der Folgen des Klimawandels ausreicht, darf allerdings bezweifelt werden. Sehr viel mehr erscheint es erforderlich, zumindest die dicht bebauten, oft sozial benachteiligten Innenstadtquartiere durch entsprechende planungsrechtliche Regulierungen von weiteren Nachverdichtungsaktivitäten zu entlasten und entsprechende Schwerpunkte der doppelten Innenentwicklung an stadträumlich anderer Stelle auszuweisen, wo auch der Anspruch der Qualifizierung von Grün- und Freiflächen erfolgreich realisiert werden kann.

Die politisch und planerisch Verantwortlichen in den Städten sind hier gefordert, für die Zukunft geeignete Lösungen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und -planung einerseits, im Sinne von Umweltgerechtigkeit und sozialräumlicher Chancengleichheit andererseits zu finden und weiter zu qualifizieren. Keine einfache, aber keinesfalls eine unlösbare Herausforderung.



Dr. Thomas Kuder

Seniorwissenschaftler und Clusterkoordinator, vhw e.V., Berlin

Quellen:

- Altrock, U./Huning, S./Kuder, T./Nuisel, H. (2014): Die Anpassungsfähigkeit von Städten. Berlin.
- BfR – Bundesamt für Naturschutz (Hg.) (2016): Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung. Abschlussbericht. Bonn.
- Biermann, K. u. a. (2022): Der Tod kommt bei Sonnenschein. In: Die Zeit vom 22.06.2022.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Grün in der Stadt – für eine lebenswerte Zukunft. Grünbuch Stadtgrün. Berlin. <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/2017/01/2017-01-11-nachhaltigkeitsstrategie.pdf?blob=publicationFile&v=7>.
- BMUV (2016): Den ökologischen Wandel gestalten. Integriertes Umweltprogramm 2030. Berlin. <https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit-digitalisierung/nachhaltigkeit/integriertes-umweltprogramm-2030>.
- Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. <https://www.nachhaltigkeit.info/media/1326188329phpYJ8KrU.pdf>.
- Bundesregierung (2017): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016. Berlin.
- Clar, C. (2021): Bringing the Political Back in. In: Kogler, R./Hamedinger, A. (Hg.): Interdisziplinäre Stadtforschung. Themen und Perspektiven. Bielefeld.
- Haas, M. (2022): Wie Städte ihre Bewohner vor Hitze schützen können. In: Süddeutsche Zeitung vom 02.08.2022.
- Kemen J./Kistemann, T. (2019): Der Einfluss urbaner Hitze auf die menschliche Gesundheit. In: Lozán, J. L./Breckle, S.-W./Graßl, H./Kuttler, W./Matzerakis, A. (Hrsg.): Warnsignal Klima: Die Städte.
- Kuder, T./Rohland, F. (2022): Stadtentwicklung und resiliente Wohnungsbaupolitik in angespannten Märkten (Veranstaltungsbericht). In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 4/22. Berlin.
- Kuder, Th. (2016): Bürgerorientierte Quartiersentwicklung in der „Sozialen Stadt“, vhw werkSTADT Nr. 7. Berlin.
- Kuhn, Thomas S. (1967): Die Struktur der wissenschaftlichen Revolution. Frankfurt.
- Siegel, C./Wilken, T. (2019): Natürliche Verbündete: Sport und StadtGrün. In: vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (2019): Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft Nr. 3/19. Berlin.
- Statistisches Bundesamt (2016): Siedlungs- und Verkehrsfläche wächst täglich um 66 Hektar. Onlinemitteilung, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/LandForstwirtschaftFischerei/Flaechennutzung/Flaechennutzung-Aktuell.html>.
- SUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Klima- und Verbraucherschutz in Berlin (2021): Die umweltgerechte Stadt. Umweltgerechtigkeitsatlas. Aktualisierung 2021/22. Berlin.
- Umweltbundesamt (2022): Stichwort Bodenversiegelung. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaechen-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung>.



Duncan Barahona

Verdrängung aus dem Lebensstandard

Die unsichtbaren Folgen von Wohnungsmarktdruck und Gentrifizierung

In Forschung und Öffentlichkeit wird die Verdrängung einkommensschwacher Haushalte aus ihren Quartieren als eine zentrale Folge zunehmender Wohnungsmarktdruck befürchtet. Weniger Beachtung findet in diesem Diskurs das Phänomen der sogenannten Verdrängung aus dem Lebensstandard: Wenn Haushalte trotz steigender Mieten oder sich verschlechternder Wohnverhältnisse in ihren Wohnungen verbleiben, müssen sie sich oft in ihrer Lebensweise einschränken und werden somit zwar nicht aus ihren Wohnungen, aber dafür aus ihrem Lebensstandard „verdrängt“. Dieser Beitrag fasst die Ergebnisse einer qualitativen Studie zusammen, die den noch unscharfen Begriff Verdrängung aus dem Lebensstandard konzeptionell ausbuchstabiert und empirisch untersucht.

Steigende Mieten und Gentrifizierung als soziale Herausforderung

Das Paradigma der verdichteten Stadt bringt einige scheinbar unauflösbare Zielkonflikte hervor. Im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung ist sie grundsätzlich sinnvoll, da sie z. B. zusätzliche Flächeninanspruchnahme außerhalb der Stadtgrenzen verhindert und nachhaltige Mobilitätskonzepte zulässt. Eine der zentralen Kehrseiten ist jedoch die zunehmende Flächenknappheit innerhalb der Stadtgrenzen. Das Ergebnis sind – vor allem in Städten, deren Bevölkerungszahlen wachsen – stark steigende Boden- und in der Konsequenz Immobilienkauf- und Mietpreise (Faller 2021, S. 141 ff.). Viele weitere Faktoren tragen ihren Teil zur Wohnpreisentwicklung bei. Die zunehmende Attraktivität von Wohnimmobilien als Finanzanlageprodukt und entsprechende Renditeerwartungen, der Rückzug des Staates aus der (sozialen) Wohnraumversorgung, steigende Baukosten, umfangreiche Bauauflagen und viele weitere Umstände, die hier nicht vollständig gelistet werden können, sorgen für eine zunehmende Anspannung der Wohnungsmärkte mit wachsender Nachfrage.

Die kontinuierlich steigenden Preise führen schließlich dazu, dass sich sowohl Bestandmieter und -mieterinnen als auch Wohnungssuchende immer häufiger in ihrer Zahlungsfähigkeit überfordert sehen. Von Leistbarkeit wird in der Regel gesprochen, wenn nicht mehr als 30 Prozent des Nettohaushaltseinkommens für die Wohnungsmiete aufgebracht werden müssen. Diese Grenze wird insbesondere bei Geringverdienenden häufig überschritten, aber auch Haushalte mit mittleren Einkommen können sich das Wohnen in wachsenden Städten immer seltener leisten (Holm 2019, S. 11 ff., 32 ff.). Doch was bedeutet das für die Betroffenen konkret? Wie äußern sich Belastungen auf der Ebene der Individuen, welche Engpässe treten auf, und wie gehen die Menschen mit unsicheren Wohnsituationen um? Während sowohl Ursachen der Wohnungsmarktdruck als auch potenzielle Lösungswege in Wissenschaft, Politik und Öff-

entlichkeit ausführlich und kontrovers diskutiert werden, sind die Auswirkungen für Mieter und Mieterinnen nur selten im Detail erfasst.

In der stadtgeografischen Forschung hebt sich vor allem der Strang der Verdrängungs- und Gentrifizierungsforschung durch eine intensivere Auseinandersetzung mit betroffenen Haushalten ab. Dabei werden – abweichend von den üblichen Debatten um angespannte Wohnungsmärkte – nicht nur steigende Wohnkosten, sondern darüber hinaus auch der Wandel der Wohnquartiere als maßgebliche Einflussfaktoren für die Lebensrealität der Bewohnerschaft diskutiert. Unter dem Begriff der Gentrifizierung können immobilienwirtschaftliche und funktionale Aufwertungsprozesse (z. B. Modernisierungen, Mieterhöhungen, Wandel etablierter Geschäftsstrukturen zu hochpreisigen Angeboten) in einem Wohngebiet zusammengefasst werden, die in einem Austausch der Bewohnerschaft und oftmals einer baulichen sowie symbolischen Veränderung des Quartiers resultieren (Holm 2020, S. 152 f.; Krajewski 2015, S. 80). Vor allem der Wegzug einkommensschwacher bei gleichzeitigem Zuzug einkommensstarker Bevölkerungsgruppen wird dabei problematisiert und als ein Prozess der Verdrängung beschrieben. Diese Verdrängungsprozesse sind es schließlich, die Gentrifizierung und Wohnungsmarktdruck in den Augen vieler wissenschaftlicher und politischer Akteure zu sozialpolitisch relevanten Problemfeldern machen und die zum Anlass für zivilgesellschaftlichen Protest genommen werden (Diller 2014, S. 23; Vollmer 2019, S. 113 ff.).

Zunehmend wird jedoch darauf hingewiesen, dass die lokale Wohnbevölkerung von den Entwicklungen am Wohnungsmarkt auch betroffen sein kann, wenn Umzugsbewegungen nicht oder nur sehr geringfügig sichtbar werden. Denn es ist zu vermuten, dass Mieter und Mieterinnen nicht zwangsläufig umziehen, sobald ihre Wohnkosten steigen oder das Wohnumfeld sich verändert. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass viele dieser verbleibenden Haushalte sich in ihren Wohnungen mit neuen Umständen und mög-



licherweise verschlechterten Lebensbedingungen arrangieren müssen. Das Konzept der Verdrängung aus dem Lebensstandard versucht, solche Konstellationen zu beschreiben.

Verdrängung aus dem Lebensstandard als Gegenstand der Verdrängungs- und Gentrifizierungsforschung

Der Begriff Verdrängung aus dem Lebensstandard findet seit einigen Jahren innerhalb der deutschen Verdrängungs- und Gentrifizierungsforschung Anwendung. Blasius, der die Formulierung erstmals verwendet, beschreibt damit eine Situation, in der Mieterhaushalte bei steigenden Bestandsmieten und mangelnden Umzugsalternativen aufgrund flächendeckend steigender Angebotsmieten in ihren Wohnungen verbleiben müssen (auch als Lock-in-Effekt bezeichnet) und die erhöhte Mietbelastung an anderer Stelle kompensieren (Blasius 1993, S. 235). Später erweitert er dieses Konzept, indem er neben dem Lock-in-Effekt weitere Verbleibmotive nennt, wie die Verbundenheit zur Wohnumgebung oder den Wunsch, lokale Netzwerke zu erhalten (Blasius 2004, S. 23).

Seit diesen ersten Überlegungen werden Vermutungen über Verbleibmotive der Haushalte, unterschiedliche Kompensationsstrategien und entsprechende Auswirkungen sporadisch ausformuliert (z. B. Mösgen/Schipper 2017, S. 132; Vollmer 2018, S. 20 f.). Dabei ergibt sich eine Bandbreite möglicher Ausprägungen. Es wird i. d. R. von einer Mieterhöhung als Auslöser ausgegangen, die dann verschiedene Wirkungen entfalten kann: Zunächst wird beschrieben, dass Betroffene weniger Geld zur Verfügung haben und somit ihre Ausgaben in verschiedenen Bereichen (z. B. Lebensmittel, Urlaub, Bildung, Freizeit) einschränken oder sogar streichen müssen. Darüber hinaus wird vermutet, dass Haushalte die entstehenden finanziellen Engpässe kompensieren, indem sie Wohnraum untervermieten und so ihre eigene Wohnfläche verkleinern oder zusätzlichen Erwerbstätigkeiten nachgehen, um ihr Einkommen zu erhöhen.

Die Aufzählungen möglicher „Erscheinungsformen“ von Verdrängung aus dem Lebensstandard haben in der Regel spekulativen Charakter und lassen keine Systematik erkennen. Einige wenige Arbeiten versuchen, das Phänomen empirisch abzubilden (z. B. Betz et al. 2019 bzw. Schipper 2022¹; Speyer 2020) oder über Sekundärdaten nachzuweisen (Holm 2011, S. 221 f.). Allerdings bestehen in diesen Untersuchungen meist andere übergeordnete Erkenntnisinteressen, sodass Verdrängung aus dem Lebensstandard eher am Rande und daher oberflächlich beschrieben wird. Außerdem sind unterschiedliche und teilweise widersprüchliche Operationalisierungen zu erkennen. So setzen

Betz et al. zum Beispiel keine Mieterhöhung voraus, sondern untersuchen Einschränkungen aufgrund bestehender Mietkosten. Speyer wiederum befragt in ihrer Studie auch Personen, die bereits umgezogen sind und suggeriert damit – entgegen der ursprünglichen Überlegung von Blasius – dass Verdrängung aus dem Lebensstandard für umziehende Haushalte ebenso relevant sein kann, wie für diejenigen, die in ihren teurer werdenden Wohnungen verbleiben. Mit Blick auf die bestehende Literatur ist also festzustellen, dass das Phänomen der Verdrängung aus dem Lebensstandard in seiner Beschreibung sowohl konzeptionell unscharf als auch empirisch unterbelichtet ist. Gleichzeitig wird der Problematik regelmäßig eine hohe Relevanz attestiert.

Ziele und Methoden der Studie

An diesem Desiderat setzt der vorliegende Beitrag an. Im Mittelpunkt steht dabei eine theoretisch-konzeptionelle Rahmung des Begriffs, die einerseits die bereits bestehenden Überlegungen vereint und andererseits ermöglichen soll, das Konzept der Verdrängung aus dem Lebensstandard in kommenden Forschungsarbeiten möglichst kongruent und widerspruchsfrei zu operationalisieren. Dafür wird in erster Linie Bezug auf bereits existierende konzeptionelle Überlegungen aus der Verdrängungsforschung genommen. In einem zweiten Schritt wird das so entstehende theoretische Konstrukt empirisch fundiert. Mithilfe einer qualitativen Befragung von Mieterhaushalten in München werden die konzeptionellen Vorarbeiten auf ihre Plausibilität geprüft und um Erkenntnisse ergänzt, die sich aus dem Dialog mit Betroffenen zusätzlich ergeben.

Die vorgestellte Studie wurde als Masterarbeit am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin eingereicht. Diese Abschlussarbeit ist im Rahmen eines übergeordneten Forschungsprojekts zu Verdrängungsprozessen am Münchner Wohnungsmarkt entstanden, das im Auftrag der Landeshauptstadt München am Geographischen Institut der HU durchgeführt wurde. Die empirischen Interviewdaten stammen somit aus derselben Befragung, die in diesem Projekt durchgeführt wurde.² Sie sind jedoch mit einem abweichenden thematischen Schwerpunkt ausgewertet. Die Ergebnisse der Abschlussarbeit und des übergeordneten Projekts sind daher inhaltlich grundverschieden.

Für diese Arbeit wurden insgesamt zwölf Personen aus den Münchner Stadtteilen Schwabing und Giesing, die sich nach eigener Aussage von Verdrängung bedroht fühlen, allerdings (noch) nicht umgezogen sind, zu ihrer Wohnsituation und ihren Lebensumständen befragt. Der Untersuchungsraum München eignet sich für eine Untersuchung von Ver-

¹ Dieselbe Studie wird in zwei Publikationen beschrieben.

² Das Projekt wurde von Dr. Fabian Beran und Prof. Dr. Henning Nuißl geleitet. Der Projektbericht ist abrufbar unter: https://stadt.muenchen.de/6bf7d4fd729ebf63a189ee5dd75ee4740bf51f8a/5f4ba4a0-729b-9b5e-c13c-a8687ca1169d/tap2_IDoe0m_dec/LHM_Verdrangung_Abschlussbericht.pdf.



drängung aus dem Lebensstandard, insbesondere aufgrund der starken Wohnungsmarktdruck (steigende Angebotsmieten (Statista 2020), geringe Leerstände (Statista 2021), abnehmende Umzugsquoten (LHM 2020, S. 16) und bereits diagnostizierten Gentrifizierungsprozessen (Sträter 2021, S. 349 ff.).

Konzeptualisierung von Verdrängung aus dem Lebensstandard

Eine zentrale Errungenschaft der Verdrängungsforschung, die sich infolge der wegweisenden Typologisierung von Marcuse (1985, S. 204 ff.) etabliert hat, besteht in der Anerkennung einer Vielzahl unterschiedlicher Verdrängungsarten, die sich in erster Linie anhand ihrer Auslöser differenzieren lassen. Nicht nur ökonomische Faktoren, wie eine Mieterhöhung, sondern zum Beispiel auch Veränderungen der Wohnumgebung oder vermietetseitige Schikanen können dazu führen, dass Mieter und Mieterinnen ihre Wohnungen verlassen (müssen) und dadurch im „klassischen“ Sinne verdrängt werden. Vereinfacht kann von direkten (direkt das Mietverhältnis betreffenden) und indirekten (indirekt über den Wandel der Wohnumgebung wirkenden) Verdrängungsauslösern gesprochen werden. Bei direkten Verdrängungsformen wird noch einmal unterschieden zwischen direkter ökonomischer Verdrängung (infolge von Mieterhöhungen) und direkter physischer Verdrängung (infolge vermietetseitiger Maßnahmen, wie z. B. das Abstellen der Heizung oder mangelnde Instandhaltung). Die bisherigen Beschreibungen von Verdrängung aus dem Lebensstandard hingegen berücksichtigen ausschließlich Mieterhöhungen als Auslöser für die Verschlechterung der Wohnverhältnisse. Dieser fundamentale Widerspruch ist wohl der bislang eher rudimentären konzeptionellen Bearbeitung des Phänomens geschuldet. Um ihn aufzulösen, werden folgend alle Umstände, die potenziell zu einer Verdrängung aus der Wohnung führen können (direkte und indirekte Verdrängungsauslöser), auch als potenzielle Auslöser für Verdrängung aus dem Lebensstandard verstanden.

Die in der Literatur für möglich erklärten Ausprägungen von Verdrängung aus dem Lebensstandard sind primär materieller Natur: Weniger verfügbares Einkommen führt entweder zu einer schlechteren Versorgungssituation oder zur Verringerung der physischen Wohnfläche. Gleichzeitig wird bereits auf eine immaterielle Dimension hingewiesen: Wenn Betroffene, um mehr Geld zu verdienen, längere Arbeitszeiten in Kauf nehmen (müssen), verfügen sie weniger selbstbestimmt über ihre zeitlichen Ressourcen und leiden möglicherweise unter Stress und Überlastung. In einer ausgewogenen Betrachtung des Lebensstandards sind ohnehin sowohl materielle als auch immaterielle Aspekte zu erwägen (dafür sprechen auch Erkenntnisse aus der Lebensstandardforschung³). Welche Szenarien im Einzelfall tatsächlich relevant sind, gilt es, empirisch zu ergründen. Konzeptionell werden hier zunächst alle Umstände berücksichtigt, die sich als Folge von direkten und indirekten Verdrängungsauslösern ergeben und die in der Wahrnehmung der Interviewten eine Verschlechterung ihrer Lebensverhältnisse bedeuten.

Dies führt zu einer deutlichen Erweiterung bislang diskutierter Ausprägungen von Verdrängung aus dem Lebensstandard. Somit kann jedoch eine erste Systematik entworfen werden, die – wie schon in der Konzeption „klassischer“ Verdrängungsprozesse etabliert – verschiedene Typen unterscheidet (vgl. Abb. 1). Neben möglichen Auslösern und Wirkungen sind dabei zwei weitere Unterscheidungsdimensionen relevant. Erstens scheint es von Bedeutung, zu verstehen, warum Haushalte in ihren Wohnungen verbleiben, obwohl sich ihre Lebensverhältnisse verschlechtern. Sind sie aufgrund des Lock-in-Effekts finanziell dazu gezwungen? Oder spielen andere Motive, wie die Bindung an den Wohnort, eine Rolle? Zweitens wird vereinzelt darauf hingewiesen, dass Verdrängung aus dem Lebensstandard auch nach einem (z. B. verdrängungsbe-

³ Auch wenn die Messung des Lebensstandards auf der Grundlage materieller Größen traditionell weit verbreitet ist (Steckel 2004, S. 257), kritisieren aktuelle Strömungen diesen Fokus. Ausgelöst durch einflussreiche Wissenschaftler, wie Peter Townsend (1979) und Amartya Sen (siehe z. B. 1999), widmen sich fundierte Untersuchungen des Lebensstandards von Nationen, Bevölkerungsgruppen oder Haushalten i. d. R. einer Bandbreite von materiellen und immateriellen Aspekten.

Unterscheidungsdimensionen	Typen von Verdrängung aus dem Lebensstandard		
Auslöser	direkte ökonomische Verdrängung aus dem Lebensstandard	direkte physische Verdrängung aus dem Lebensstandard	indirekte Verdrängung aus dem Lebensstandard
Konsequenzen	materielle Verdrängung aus dem Lebensstandard		immaterielle Verdrängung aus dem Lebensstandard
mit/ohne Umzug	Verdrängung aus dem Lebensstandard bei Verbleib in der Wohnung		Verdrängung aus dem Lebensstandard nach einem Umzug
Motive für die Wohnungswahl	Verdrängung aus dem Lebensstandard durch Lock-in-Effekt		Verdrängung aus dem Lebensstandard bei Bindung an die Wohnumgebung

Abb. 1: Unterscheidungsdimensionen und mögliche Typen von Verdrängung aus dem Lebensstandard



dingten) Umzug diagnostizierbar ist, etwa, wenn am neuen Wohnort höhere Mieten bezahlt werden müssen oder sich die Wohnfläche verkleinert (Häußermann et al. 2002, S. 220 f.; Speyer 2020, S. 122). Um auch diese Überlegung zu berücksichtigen, soll konzeptionell zusätzlich zwischen Verdrängung aus dem Lebensstandard mit und ohne Umzug unterschieden werden.

Dieses Spektrum verschiedener Ausformungen von Verdrängung aus dem Lebensstandard wird nun mit den Erfahrungen von Mieterhaushalten gespiegelt. Dabei soll sich zeigen, ob die Lebensrealität der Befragten mit der entworfenen Systematik sinnvoll erfasst, beschrieben und differenziert werden kann.

Empirische Befunde

Die Erfahrungen der Interviewten ließen sich grundsätzlich sehr gut den entworfenen Kategorien zuordnen. Da in dieser Untersuchung ausschließlich Haushalte befragt wurden, die nicht infolge auftretender Verdrängungsauslöser umziehen, konnte die Kategorie „Verdrängung aus dem Lebensstandard nach einem Umzug“ hier nicht beispielhaft abgebildet werden. Für alle anderen Szenarien berichteten die Interviewpartner und -partnerinnen ausführlich von Verdrängungsauslösern, von ihren Motiven für den Verbleib in der Wohnung und von den Konsequenzen, die sich aus diesem Verbleib ergeben.

Mieterhöhungen oder befürchtete Mieterhöhungen (zum Beispiel vor dem Hintergrund einer Modernisierungsankündigung) stellen wichtige Auslöser für Verdrängung aus dem Lebensstandard dar. Die meisten Interviewten konnten von steigenden Wohnkosten und damit zusammenhängenden Belastungen berichten. Außerdem offenbarten die Interviews eine Vielzahl von vermietetseitigen Maßnahmen, die das Mietverhältnis direkt betreffen. Dazu gehören zum Beispiel langwierige belastende Baumaßnahmen am Wohngebäude, persönliche Bedrängungen, Diffamierungen und haltlose Klageverfahren, vorsätzlich intransparente Kommunikation und viele weitere Schikanen, die von den Betroffenen als gezielte Entmietungsstrategien beschrieben werden. Sowohl direkte ökonomische als auch direkte physische Verdrängungsauslöser konnten also beobachtet werden. Außerdem wurde deutlich, dass zahlreiche Veränderungen im Wohnumfeld – also indirekte Auslöser – als Teil eines übergeordneten Gentrifizierungsprozesses interpretiert und teilweise als Bedrohung für die eigene Wohnsituation wahrgenommen werden. Besonders die baulichen Aufwertungen in der Nachbarschaft, aber auch der Zuzug wohlhabenderer Bevölkerungsteile und die Veränderungen der Geschäftsstruktur werden als negative oder unerwünschte Entwicklungen beschrieben.

Der Lock-in-Effekt konnte als wesentlicher Grund für den Verbleib in der Wohnung identifiziert werden. Alle Interviewpartner und -partnerinnen gaben an, dass sie es aufgrund des Mangels an bezahlbaren Wohnalternativen in München vorziehen, in ihren aktuellen Wohnungen zu verbleiben. Für diejenigen mit einem geringeren Einkommen wären die Angebotsmieten einer neuen Wohnung nicht aufzubringen. Doch auch diejenigen, die vergleichsweise höhere Einkommen beziehen, müssten in einer neu bezogenen Wohnung i. d. R. mehr zahlen als in ihrer aktuellen. Hinzu kommen verschiedenste Formen der Wohnortbindung. Die Nähe zum Arbeitsplatz, gesundheitliche Versorgungseinrichtungen, die alltäglich genutzte Ladeninfrastruktur, soziale Netzwerke, Betreuungseinrichtungen für Kinder oder erkrankte Verwandte und viele weitere individuell spezifische Beweggründe bedingen eine solche lokale Verbundenheit. Die beschriebenen Motive treten dabei in der Regel nicht isoliert auf, sondern führen in Summe zur Verbleibentscheidung – obwohl Verdrängungsfaktoren auftreten, die sich teilweise massiv auf den Lebensstandard der Betroffenen auswirken.

Vor allem bei Betrachtung der Auswirkungen wird deutlich, dass sich das hier formulierte breite Verständnis für Verdrängung aus dem Lebensstandard empirisch begründen lässt. Die Interviewten berichten von einer Vielzahl materieller und immaterieller Konsequenzen, die sich aus ihrem Verbleib in der Wohnung ergeben, innerhalb der sie Verdrängungsfaktoren ausgesetzt sind. Infolge erhöhter Mieten müssen einige sich – wie vermutet – in ihrem alltäglichen Konsum einschränken. Auch langfristige und größere Kostenpunkte, wie Altersvorsorge oder Autoreparaturen, werden erschwert. Eine Verkleinerung der Wohnfläche wurde zwar bislang von keinem Interviewten vorgenommen, doch dachten mehrere darüber nach, diesen Schritt zu gehen. Auch die Veräußerung von Besitzgegenständen, wie der Haushaltseinrichtung oder dem Auto, wurde als mögliche Konsequenz finanzieller Engpässe thematisiert. Neben diesen materiellen Einschränkungen wurde auch von immateriellen Auswirkungen berichtet. So entstehen aufgrund diverser vermietetseitiger Schikanen oft erhebliche psychische Belastungen. Unsicherheit, Angst, Stress und ein permanentes Gefühl der Anspannung werden von vielen Interviewten beschrieben. Dass man sich in seinem eigenen Zuhause nicht (mehr) wohlfühlen könne, wäre dabei besonders bedauerlich. Auch die Aufwertungsprozesse im Wohnumfeld werden häufig als bedrohliche Entwicklung dargestellt. Die Betroffenen klagen über steigende Konsumpreise, schließende Läden und eine neue Quartiersstruktur, die immer weniger ihre Bedürfnisse befriedige.

Die Überlagerung vieler Faktoren lässt oft eine Gesamtsituation entstehen, in der sich die Interviewten in ihren eigenen Wohnungen grundsätzlich unerwünscht fühlen. Viele rechnen mit einer weiteren Verschärfung ihrer Situation und formulieren die Sorge, letztlich ihre Wohnung doch ver-



lassen zu müssen. Diese Vorstellung ruft existenzielle Zukunftsängste hervor – vor allem, weil die Interviewten vermuten, in der unmittelbaren Umgebung und vielleicht sogar im gesamten Stadtgebiet Münchens keine leistbare Wohnalternative finden zu können.

Ein neues Begriffsverständnis

So wie Verdrängung aus dem Lebensstandard hier beschrieben wird, ergibt sich ein deutlich breiteres Begriffsverständnis als in bisherigen Auseinandersetzungen. Jede Situation, die Betroffene als eine Einschränkung wahrnehmen, wird berücksichtigt, wenn sie auf einen direkten oder indirekten Verdrängungsauslöser zurückzuführen ist. Die Befragung hat gezeigt, dass dies in sehr vielfältiger Art und Weise der Fall sein kann. So kann zum Beispiel bereits die aufwertungsbedingte Schließung eines ehemals genutzten Lokals in der Wohnumgebung als Einschränkung interpretiert werden. Wie stark sich eine Einschränkung auswirkt, soll (und kann) zunächst nicht bewertet werden. Die Erheblichkeit der wirkenden Faktoren bleibt stets subjektiv. Während ein Haushalt die nächste Mieterhöhung fürchtet, weil das Haushaltseinkommen zur Kostendeckung nicht ausreicht, leidet ein anderer primär unter den Veränderungen der Wohnumgebung oder unter gezielten vermietetseitigen Schikanen. Die Vorstellungen über den Erhalt eines guten Lebensstandards können individuell abweichen. Wird diese grundlegende Erkenntnis berücksichtigt, zeigt der vorliegende Beitrag also zunächst (sowohl theoretisch als auch empirisch) auf, dass Verdrängung aus dem Lebensstandard in zahlreichen Farben und Formen auftreten kann.

Wenn nun jeder einschränkende Umstand, unabhängig von seiner Erheblichkeit, als Verdrängung aus dem Lebensstandard begriffen wird, ergeben sich daraus zwei wesentliche Schwierigkeiten. Zum einen besteht die Möglichkeit, dass Aspekte berücksichtigt werden, die in der Debatte um die „gravierenden“ Folgen von Wohnungsmarktdruck und Gentrifizierung als belanglos bewertet werden (zum Beispiel von Politikern und Politikerinnen, Wissenschaftlern und Wissenschaftlerinnen oder anderen Betroffenen). Dadurch entsteht die Gefahr, dass das Phänomen selbst diesem Urteil anheimfällt und die sozialpolitische Relevanz von Verdrängung aus dem Lebensstandard unterschätzt wird. Zum anderen wird es sich für zukünftige Untersuchungen wahrscheinlich als schwierig darstellen, all die Aspekte zu berücksichtigen, die hier konzeptionell eingeschlossen werden. Auch die vorliegende Untersuchung kann keinen Anspruch auf empirische Vollständigkeit erheben. Es wurden lediglich Beispiele aufgezeigt, die die konzeptionell suggerierte Vielfalt an Szenarien exemplarisch bestätigen. Diese Vielfalt kann es Untersuchungen (zum Beispiel über das Ausmaß von Verdrängung aus dem Lebensstandard) allerdings erschweren, den Forschungsgegenstand einzu-

grenzen, zu operationalisieren und somit plausibel zu erfassen. Der empirische Nachweis ist jedoch – wie auch bei der Untersuchung von Verdrängung – als zentrales Element der wissenschaftlichen, politischen und öffentlichen Debatte nicht zu vernachlässigen.

Diesen Schwierigkeiten kann jedoch begegnet werden, wenn Verdrängung aus dem Lebensstandard systematisiert und in verschiedenen Kategorien konkretisiert wird. Die Unterscheidung verschiedener Dimensionen von Verdrängung aus dem Lebensstandard ermöglicht eine Betrachtung ausgesuchter Aspekte. So könnte zum Beispiel der Fokus lediglich auf materielle Konsequenzen gelegt oder – wie in diesem Beitrag – nur die Verdrängung aus dem Lebensstandard ohne Umzug betrachtet werden. Andere Untersuchungen könnten nur ökonomische Auslöser, ausschließlich die Folgen von Lock-in-Effekten oder eine beliebige andere Kombination der hier vorgestellten Unterscheidungsmerkmale betrachten. Das weite Verständnis von Verdrängung aus dem Lebensstandard dient als Rahmung für alle Umstände, die potenziell berücksichtigt werden könnten. Die Option, diesen Rahmen beliebig weit oder eng zu stecken, ist dennoch gegeben. Wenn nun in zukünftigen Untersuchungen Verdrängung aus dem Lebensstandard beforscht wird, kann einerseits der Forschungsgegenstand auf der Grundlage der hier vorgenommenen Konzeptualisierung konkret definiert und abgegrenzt werden. Andererseits geschieht eine solche Abgrenzung in Anerkennung der anderen in diesem Fall nicht berücksichtigten Möglichkeiten, Verdrängung aus dem Lebensstandard zu verstehen. In der bewussten Abgrenzung von nicht untersuchten Umständen steckt zugleich die Anerkennung dieser als existent. So wie eine Untersuchung, die sich z. B. ausdrücklich direkter Verdrängung widmet, damit anerkennt, dass es auch indirekte Verdrängung (zumindest als theoretisches Konzept) geben kann.

Weiterer Untersuchungsbedarf

Mit diesem Beitrag sollen weiterführende Untersuchungen zu Verdrängung aus dem Lebensstandard unterstützt werden. Um die Bedeutung des Phänomens zu betonen, ist unter anderem eine strukturierte akademische Aufarbeitung und Erfassung notwendig. Die erfolgte konzeptionelle Aufbereitung kann einen ersten Beitrag dazu leisten und ruft gleichzeitig dazu auf, weitere Erhebungen zum Thema vorzunehmen. Denn insbesondere an empirischen Nachweisen fehlt es bislang.

Die hier beschriebenen Erfahrungen der befragten Haushalte wurden zweifellos nicht zum ersten Mal erfasst. Vielmehr bestätigen sich viele Erkenntnisse, die in der Verdrängungsforschung wohlbekannt sind. Sie werden allerdings vor allem dann thematisiert, wenn sie im Zusammenhang mit einer „klassischen“ Verdrängung stehen. Um die Konsequenzen angespannter Wohnungsmärkte in ihrer



Vollständigkeit zu erfassen, scheint es jedoch sinnvoll, auch die Situationen einzufangen, die sich unabhängig von einem Umzug ergeben. Verdrängung aus dem Lebensstandard ist ein Phänomen, dessen detaillierte Erfassung verdeutlicht, dass die Stadtbevölkerung aufgrund städtischer Wohnungsmarktentwicklungen vielseitigen Belastungen ausgesetzt ist – auch jenseits der üblicherweise problematisierten Verdrängung aus der Wohnung. Dass Mieter und Mieterinnen, trotz Mietsteigerungen und Aufwertungen im Wohngebiet, häufig in ihren Wohnungen verbleiben, darf keine Entwarnung hinsichtlich sozialer Konsequenzen sein. Auch wenn Haushalte einen Verbleib bewerkstelligen, sollte dabei stets die Frage gestellt werden, zu welchem Preis dies möglich ist.

„Also es gibt natürlich immer irgendwie eine Möglichkeit. Die Frage ist wie, ja, wie sehr will man sein Leben verändern, um dann hier in dieser Stadt bleiben zu können?“ (ein Münchner Mieter im Interview)



Duncan Barahona

M.A. Urbane Geographien,
Juniorwissenschaftler beim vhw e.V., Berlin

Quellen:

- Betz, J./Kubitza, T./Schipper, S./Schmitt Pacífico, S. (2019): Gentrifizierung im Frankfurter Gallus. Sozialstruktur, Mietbelastung und Verdrängung in der Vonovia-Siedlung Knorrstraße. Forschungsbericht, Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Frankfurt am Main.
- Blasius, J. (1993): Gentrification und Lebensstile, Wiesbaden.
- Blasius, J. (2004): Gentrification und die Verdrängung der Wohnbevölkerung. In: Kecskes, R./Wagner, M./Wolf, C. (Hrsg.): *Angewandte Soziologie*, Wiesbaden, S. 21–44.
- Diller, C. (2014): Zu Stand und Entwicklung der Gentrification-Forschung in Deutschland. In: Diller, C. (Hrsg.): *Gentrification in Berlin: gesamtstädtische Betrachtungen – Fallstudien – Steuerungsmöglichkeiten*, Gießener Geographische Manuskripte, Aachen, S. 9–43.
- Faller, B. (2021): Wohnungspolitische Grundsatzfragen jenseits von „Staat oder Markt“. In: Spars, G. (Hrsg.): *Wohnungsfrage 3.0*, Stuttgart, S. 134–155.
- Häußermann, H./Holm, A./Zunzer, D. (2002): *Stadterneuerung in der Berliner Republik*, Wiesbaden.
- Heeg, S. (2013): Wohnungen als Finanzanlage. Auswirkungen von Responsibilisierung und Finanzialisierung im Bereich des Wohnens. In: *sub|urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung*, 1, S. 75–99.
- Holm, A. (2011): Gentrification in Berlin: Neue Investitionsstrategien und lokale Konflikte. In: Herrman, H. (Hrsg.): *Die Besonderheiten des Städtischen: Entwicklungslinien der Stadt(soziologie)*, Wiesbaden, S. 213–232.
- Holm, A. (2019): Bestandsmietenanalyse 2013 bis 2018. Studie im Auftrag der Fraktion Die LINKE im Deutschen Bundestag.
- Holm, A. (2020): Gentrification. In: Belina, B./Naumann, M./Strüver, A. (Hrsg.): *Handbuch Kritische Stadtgeographie*, 4. Auflage, Münster, S. 152–157.
- Krajewski, C. (2015): Arm, sexy und immer teurer – Wohnungsmarktentwicklung und Gentrification in Berlin. In: *Standort*, 39 [2-3], S. 77–85.
- Landeshauptstadt München (LHM) (2020): Bericht zur Wohnungssituation in München 2018–2019. Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, München.
- Lebuhn, H./Holm, A./Junker, S./Neitzel, K. (2017): *Wohnverhältnisse in Deutschland – eine Analyse der sozialen Lage in 77 Großstädten*. Hans-Böckler-Stiftung, Berlin/Düsseldorf.
- Marcuse, P. (1985): Gentrification, Abandonment and Displacement: Connections, Causes, and Policy Responses in New York City. In: *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28 (1), S. 195–240.
- Mösgen, A./Schipper, S. (2017): Gentrifizierungsprozesse im Frankfurter Ostend. Stadtpolitische Aufwertungsstrategien und Zuzug der Europäischen Zentralbank. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 75 (2), S. 125–141.
- Schipper, S. (2022): Gentrifizierung powered by Vonovia. Verdrängung im Frankfurter Gallus. In: Glatter, J./Mießner, M. (Hrsg.): *Gentrifizierung und Verdrängung. Aktuelle theoretische, methodische und politische Herausforderungen*, Bielefeld, S. 167–186.
- Sen, A. (1999): *Development as Freedom*, New York.
- Speyer, A. (2020): „Einen alten Baum verpflanzt man nicht!“ – (Drohender) Wohnungsverlust im Münchner Süden: Eine explorative Studie über die Handlungs- und Bleibestrategien von MieterInnen, die in den Stadtteilen Ober- und Unter- giesing von Verdrängung betroffen sind. Masterarbeit, Universität Innsbruck.
- Statista (2020): Entwicklung der Angebotsmieten für Wohnungen in München von 2004 bis zum 4. Quartal 2020.
- Statista (2021): Leerstandsquote von Wohnungen in München von 2001 bis 2019.
- Steckel, R. H. (2004): Historical Perspective on the Standard of Living Using Anthropometric Data. In: Wolff, E. (Hrsg.): *What Has Happened to the Quality of Life in the Advanced Industrialized Nations?*, Cheltenham, S. 257–274.
- Sträter, D. (2021): Reurbanisierung in der Stadtregion München? In: Brake, K./Herfert, G. (Hrsg.): *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*, Wiesbaden, S. 343–366.
- Townsend, P. (1979): *Poverty in the United Kingdom. A Survey of Household Resources and Standards of Living*, Harmondsworth.
- Vollmer, L. (2018): *Strategien gegen Gentrifizierung*, Stuttgart.
- Vollmer, L. (2019): Der Gentrifizierungsbegriff in wohnungspolitischen Protesten: Kommentar zu Neil Smiths „Für eine Theorie der Gentrifizierung: ‚Zurück in die Stadt‘ als Bewegung des Kapitals, nicht der Menschen“ (2019 [1979]). In: *sub|urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung*, 7 (3), S. 113–118.



Oliver Mietzsch

Das 9-Euro-Ticket und die Folgen

Voraussetzungen und Auswirkungen bei der Einführung von Flatratetarifen im ÖPNV

Das 9-Euro-Ticket ist in aller Munde, fast jede und jeder hat schon mal davon gehört, viele nutzen es. Damit hat der ÖPNV innerhalb kürzester Zeit eine Bedeutung im öffentlichen Diskurs erlangt, die die jahrzehntelangen Bemühungen von Verkehrsverwaltungen und Nahverkehrsunternehmen für mehr Publicity im ÖPNV in den Schatten stellen. Doch zu welchem Preis und vor allem, mit welchen Folgen für die Zukunft der dringend erforderlichen Verkehrswende? In seinem Beitrag zieht der Autor eine erste Bilanz dieser einzigartigen Rabattaktion im ÖPNV und formuliert Anforderungen für eine möglichst nachhaltige Tarifgestaltung.

„Für Arme ist der ÖPNV schlicht zu teuer“ – so lautet das Fazit von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern der Technischen Universitäten Berlin und Hamburg, die sich im Projekt MobileInclusion mit dem von ihnen als „Mobilitätsarmut“ bezeichneten Phänomen befasst haben.¹ Für andere hingegen muss das ÖPNV-Tarifsystem vor allem einfach sein.² Es scheint daher, als ob mit dem 9-Euro-Ticket eine Lösung für alle diese Ansprüche gefunden worden ist: Billig, weil mit 9,- Euro pro Monat weit unter dem im Harz-IV-Regelsatz für eine Person veranschlagten Mobilitätsbudget von 41,- Euro. Und einfach, weil das 9-Euro-Ticket unabhängig von Zuständigkeiten und Tarifgrenzen deutschlandweit gilt – zumindest im Nahverkehr.

Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass von Verbraucherschützern über ein Bündnis aus Naturfreundejugend, Deutscher Bundesjugendring, DGB-Jugend, EVG Jugend, Naturschutzjugend, BUNDjugend, Jusos, Grüne Jugend, Linksjugend [solid] und Fridays for Future bis hin zu Parteien und sogar Unternehmensverbänden des ÖPNV-Gewerbes eine Anschlusslösung gefordert wird, wahlweise zwischen 29,- Euro (Bundesverband Verbraucherzentrale) und 69,- Euro (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) pro Monat, wobei zumindest Letzteres schon oberhalb des im Harz-IV-Regelsatz vorgesehenen Mobilitätsbudgets liegt und damit nicht auf ungeteilte Zustimmung stoßen dürfte.

Luxemburg als das neue ÖPNV-Mekka

Viele Jahrzehnte lang galt die Schweiz als das Vorzeigebispiel beim öffentlichen Verkehr, weil die Ausgaben für die Schieneninfrastruktur fünf Mal höher pro Kopf der Bevölkerung lagen als in Deutschland³. Und dies, obwohl die Schweiz

mit ihrem vergleichsweise hohen Preisniveau⁴ auch im ÖPNV kein Mekka für Schnäppchenjäger ist. Dies hat sich seit einiger Zeit jedoch geändert, als mit Luxemburg ein neuer „Star“ am ÖPNV-Horizont aufgetaucht ist. Innerhalb weniger Jahre hat es das Großherzogtum geschafft, sich an die Spitze des Ausbaus der öffentlichen Nahverkehrsinfrastruktur zu setzen, vor allem im Bereich der Schieneninfrastruktur.⁵ Bemerkenswert dabei ist, dass der zum 1. März 2020 eingeführte Nulltarif für die zweite Klasse nur als „Sahnehäubchen“ einer generellen Förderung des ÖPNV verstanden wird, zumal auch schon zuvor der Preis für den Einzelfahrschein für das Gesamtnetz lediglich bei 2,- Euro und die Tageskarte bei 30,- Euro lag – ein im Vergleich zu anderen europäischen Städten vergleichsweise günstiger Tarif.

Ausschlaggebend für die ÖPNV-Politik des Großherzogtums ist daher nicht in erster Linie die Frage, wie mit möglichst niedrigen Ticketpreisen mehr Nachfrage zu generieren ist, sondern vielmehr, wie der im Vergleich zu 2017 im Jahr 2025 erwartete 40-prozentige Mobilitätswachstum bewältigt werden kann. Während man in Deutschland viel zu lange dem Dogma des Straßenausbaus als Antwort auf den Verkehrszuwachs angehangen ist, hat sich unser westlicher Nachbar auf den Weg des konsequenten ÖPNV-Ausbaus begeben, um das Verkehrswachstum mit weniger Autos (Reduktion um 40 Prozent) zu bewältigen. Hierzu soll die Qualität des ÖPNV verbessert werden durch den Abbau von Umsteigenotwendigkeiten, dem Ausbau von P&R-Plätzen sowie einer höheren Pünktlichkeit. Vor allem aber sind massive Investitionen in das Schienennetz vorgesehen einschließlich des Baus eines neuen Straßenbahnnetzes.⁶

1 <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi> (Zugriff 03.08.2022). Den Autoren zufolge leben einkommensarme Menschen oft an mit ÖPNV schlecht erreichbaren Standorten und sind seltener unterwegs bzw. fahren kürzere Strecken als Menschen mit höherem Einkommen.

2 Das ÖPNV-Tarifsystem gehört dauerhaft auf den Bierdeckel, Debattenbeitrag von Prof. Christian Grotmeier vom 04.02.2022, veröffentlicht auf LinkedIn.

3 <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/schweiz-investiert-fuenf-mal-mehr-deutschland-gibt-weiterhin-wenig-fuer-die-schiene-aus/27482790.html> (Zugriff 04.08.2022).

4 Der Preis für das mit der BahnCard 100 vergleichbare Generalabonnement liegt bei 3.860,- CHF in der 2. Klasse und 6.300,- CHF in der 1. Klasse. Die BahnCard 100 kostet in der 2. Klasse 4.144,- Euro und in der 1. Klasse 7.010,- Euro – bei einem um den Faktor sechs größeren Streckennetz (33.590 km zu 5652 km lt. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/>) (Zugriff 04.08.2022).

5 Laut Allianz pro Schiene ist Luxemburg mit 607,- Euro pro Kopf der Bevölkerung bei den Schieneninfrastrukturinvestitionen zumindest in Europa einsame Spitze; <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutschland-bei-schieneinvestitionen-weiter-abgehaengt/> (Zugriff 04.08.2022).

6 Vgl. https://www.deutschnahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Bausch_PNM_2035.pdf (Zugriff 04.08.2022).

Lehren für Deutschland

Nun kann man die Erfahrungen aus Luxemburg oder der Schweiz nicht eins zu eins auf Deutschland übertragen – schon wegen der weitaus größeren Einwohnerzahl und Fläche lassen sich diese Länder nur schwerlich vergleichen. Was man aber an diesen Beispielen lernen kann, ist, dass die Qualität des Angebots der größte Treiber für eine Verkehrswende sein dürfte. Hierzulande herrscht demgegenüber ein Überbietungswettbewerb in Sachen Fahrpreisreduzierung – woher die Mittel für den notwendigen Angebotsausbau als Voraussetzung einer Verkehrswende kommen sollen, steht erst an zweiter Stelle. Der Ruf nach dem Staat – wahlweise sind damit die Bundesregierung, die Länderregierungen oder die Kommunen gemeint – greift dabei zu kurz. Natürlich könnten und sollten deutlich mehr öffentliche Haushaltsmittel für Bus und Bahn bereitgestellt und zu diesem Zweck auch Umschichtungen in den Budgets zulasten des Pkw vorgenommen werden. Das setzt aber voraus, dass überhaupt eine Transparenz besteht, wie viele Haushaltsmittel in die verschiedenen Verkehrsträger fließen. Zumindest in den Kommunen besteht da noch erheblicher Nachholbedarf.⁷

⁷ Vgl. die Dissertation von Saighani, Assadollah „Bewertungsverfahren für einen ökonomischen Vergleich städtischer Verkehrssysteme“, Schriftenreihe Verkehr, Heft 33, Universität Kassel, 2020.

Ökonomische Rahmenbedingungen im ÖPNV

Mindestens ebenso wichtig ist es jedoch, die Voraussetzungen für die Einführung von Flatratetarifen im ÖPNV zu bedenken bzw. deren Folgen zu berücksichtigen. Dass der ÖPNV als komplex wahrgenommen wird, hängt wechselseitig von der rechtlich-organisatorischen Struktur sowie den Produktionsbedingungen ab. Zwischen Ballungszentren und ländlichen Räumen bestehen massive Kostenunterschiede bei der Verkehrserbringung, die sich häufig auch in den geografischen und politischen Zuständigkeitsverteilungen zwischen eher städtisch und ländlich geprägten Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden widerspiegeln: Hier kurze Distanzen mit vielen Fahrgästen, dort lange Fahrzeiten mit verhältnismäßig wenigen Nutzern. Das bedeutet viele Fahrzeuge mit kurzen Umlaufzeiten infolge einer permanenten Nutzung im Ballungsraumverkehr, weniger Fahrzeuge mit längeren Umlaufzeiten und erheblichen Standzeiten dort, wo der Schülerverkehr das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung darstellt. Beides stellt unterschiedliche Anforderungen an den Einsatz von Material und Personal.

Hinzu kommt die Besonderheit der subadditiven Kostenfunktion im ÖPNV. Dieser zeichnet sich durch hohe, sogenannte sprungfixe Fixkosten aus, weil die Transportgefäße



Abb. 1: Der Zug für einen attraktiven ÖPNV ist noch nicht abgefahren (Foto: Annick Rietz)



nicht beliebig skalierbar sind. M. a. W.: Bis zum Erreichen der maximalen Sitzplatzzahl eines Busses oder Zuges könnten durch niedrigere Ticketpreise (auf Grenzkostenbasis) mehr Fahrgäste angelockt werden, um dadurch einen höheren Kostendeckungsbeitrag zu den hohen Investitionsausgaben (für einen neuen Standardlinienbus sind schnell mal Beträge zwischen 300.000,- und 500.000,- Euro zu veranschlagen, bei Nahverkehrszügen verzehnfachen sich diese Beträge) sowie den Kosten für Kraftstoff und Personal zu erhalten. Sobald dann aber ein weiteres Fahrzeug erforderlich wird, fallen erneut Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhaltung an, auch wenn nur ein zusätzlicher Fahrgast mitfährt. Müsste dieser alle der von ihm verursachten Kosten tragen, wäre die ÖPNV-Fahrt unbezahlbar. Daher bedarf es bei der Festsetzung von ÖPNV-Tarifen eines ausgewogenen Mix aus Fix- und Grenzkostenanlastung, die die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen (Stadt, Land, Tag, Nacht etc.) widerspiegelt. Je differenzierter und damit gerechter ein Tarif ist, umso komplexer wird er. Hier kommen Flatrates ins Spiel, die durch die Einheitspreissetzung einen Anreiz zur vereinfachten Nutzung darstellen. Das Internet gibt dafür ein beredtes Beispiel ab.

Flatrateökonomie

Eine wissenschaftliche Analyse der Wirkung von Flatrates beim Zugang zum Internet kommt zu dem verblüffenden Ergebnis, dass innerhalb kürzester Zeit die meisten Anbieter vom Markt verschwunden sind.⁸ Verantwortlich hierfür dürfte sein, dass im Falle von Flatrates bei der Internetnutzung die Zusammenschaltungskosten mit der Zeit steigen, die Internetnutzer online verbringen, während Internetdienstanbieter keine Grenzerlöse erzielen. Daher ist eine Großhandelsflatrate erforderlich, damit Internetdienstanbieter oder IP-Netzbetreiber für die Zusammenschaltung ohne Zähler bezahlen können. Aufgrund der Flatratepreisgestaltung können Netzwerke in bestimmten Zeiträumen jedoch auch einen enormen Anstieg der Verbindungen erfahren. Weil die zusätzliche Kapazität, die sie installieren müssten, nur für kurze Zeit gefüllt würde, könnte die gemessene Zusammenschaltung wirtschaftlicher sein als die nicht gemessene Zusammenschaltung.

Insofern ist die Situation mit dem ÖPNV vergleichbar, der ebenfalls damit konfrontiert ist, dass Flatrates die Nutzungsintensität unkalkulierbar beeinflussen. Eine Möglichkeit, die Netzüberlastungen zu lösen, bestünde darin, mehr Kapazitäten bereitzustellen. Wenn dies zu kostspielig ist, könnten geeignete Preisdifferenzierungen eingeführt werden, um die Nutzungsintensität effizienter zu gestalten. Spätestens an diesem Punkt beißt sich die Katze in den Schwanz.

⁸ „The striking feature of these new unlimited Internet access services is that most of them disappeared from the market after just a short while“, vgl. Marc Borreau, The Economics of Internet Flat rates, February 2002, <https://www.researchgate.net/publication/228636879> [Zugriff 04.08.2022].

Was ist zu tun?

Wenn die ökonomischen Rahmenbedingungen eher gegen Flatratetarife sprechen, die gefühlte öffentliche Wahrnehmung sich davon jedoch die Lösung (fast) aller Verkehrsprobleme erhofft, müssen Verkehrsunternehmen und ihre Interessenverbände, Verkehrsverwaltungen und Politik reagieren. Insofern hat die Diskussion um das 9-Euro-Ticket ein Ziel schon erreicht: Der ÖPNV ist in aller Munde.

Bevor jedoch auf das mit 2,5 Mrd. Zuschussbedarf⁹ nicht gerade preisgünstige dreimonatige Pilotvorhaben weitere „Schnellschüsse“ folgen, sollten die Wirkungen des 9-Euro-Tickets gründlich analysiert werden. Erste Untersuchungen deuten darauf hin, dass vor allem im ballungsraumnahen Freizeitverkehr zusätzliche ÖPNV-Nutzer gewonnen wurden, während der Pendlerverkehr weiterhin größtenteils vom Auto dominiert ist. Der auf der Basis von Handydatenauswertung wahrgenommene Rückgang an Autoverkehr gegenüber der Zeit vor der Einführung des 9-Euro-Tickets dürfte eher jahreszeitlich bedingt sein. Dieser Eindruck deckt sich auch mit Beobachtungen im Zusammenhang mit der Einführung von sogenannten Mietertickets in Bielefeld. Trotz einer zweijährigen kostenfreien ÖPNV-Nutzung im Bielefelder Stadtteil Sennestadt für rund 1200 Bewohner von 750 Haushalten ist die Zahl der Autofahrten nicht signifikant gesunken. Dies mag an dem auf den Individualverkehr orientierten Entwicklungskonzept dieses am Ende der 1950er gebauten Stadtteils liegen; erfreulicherweise wurden gleichzeitig aber mehr Wege im ÖPNV sowie zu Fuß zurückgelegt. Das zeigt, dass mit der Einführung von Flatrates oder Nulltarifen eher die Anzahl der Verkehrsbewegungen zunimmt, als dass sich der Modal Split, d. h. das Verkehrsmittelwahlverhalten, entscheidend ändert. Ob sich hieran in der Autofahrernation Deutschland jemals etwas ändert?

Für Christian Grotmeier, Professor für Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain, ist das 9-Euro-Ticket wie die Entdeckung Amerikas, „ein glücklicher Zufall, der großen Einfluss auf das weitere Zeitgeschehen bzw. das Mobilitätsverhalten haben kann“.¹⁰ Damit würde dem 9-Euro-Ticket eine disruptive Wirkung zukommen, mit der das bisherige ÖPNV-System aus am Markt tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Tarife und das Angebot dominierenden Verkehrsverwaltungen durchbrochen würde. Ob damit aber auch die ökonomischen Rahmenbedingungen der Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen mit einem Schlag verändert werden können, bleibt fraglich. Am Ende schließlich muss sich das Ganze auch rechnen – fürs Klima und für die Wirtschaft!

⁹ <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw20-de-neun-euro-ticket-894660> [Zugriff 04.08.2022].

¹⁰ Vgl. Fußnote 2.

Hilfreich wäre daher ein Tarifmoratorium, d. h. eine Fortführung des 9-Euro-Tickets bis zur Vorlage belastbarer Analyseergebnisse, wie u. a. vom Deutschen Städte- und Gemeindebund gefordert wird. Hierfür müsste der Bund zwar nochmals erhebliche Mittel aufwenden, die aber gut investiert wären, wenn anschließend eine Lösung gefunden wird, die die unterschiedlichen Interessen von Konsumenten und Produzenten berücksichtigt.



Abb. 2: Weichenstellung in der Tarifpolitik des ÖPNV (Foto: Jost)

Dabei muss dann auch die grundsätzliche Frage beantwortet werden, ob der ÖPNV für alle billiger oder gar umsonst sein muss, damit ihn sich benachteiligte Personengruppen leisten können, so wie dies aus der Politik zunehmend gefordert wird. Schließlich ist allein der Dieselpreis für Großverbraucher, wie z. B. kommunale Busflotten, im Vergleich von Juni 2021 zu Juni 2022 um gute 60 Prozent gestiegen, und der Preis für die Abgabe von Hochspannungsstrom an Sondervertragskunden, wie z. B. städtische Straßenbahnunternehmen, hat sich im Vergleich von Juni 2021 zu Juni 2022 mehr als verdoppelt.¹¹ Für das kommende Jahr gehen die Nahverkehrsakteure in NRW insgesamt von einem kurzfristigen Finanzierungsbedarf von circa 500 bis 600 Mio. Euro aus. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts des im Sinne einer Verkehrswende dringend notwendigen Aus- und Neubaus beim ÖPNV bedarf es daher nicht weniger, sondern erheblich mehr Mittel. Natürlich können diese nicht nur von den Fahrgästen stammen, schließlich hat der ÖPNV auch eine gesellschaftliche Aufgabe im Sinne der Daseinsvorsorge wahrzunehmen, in dem er die Mobilität für diejenigen gewährleistet, die aus welchen Gründen auch immer über kein eigenes Fahrzeug verfügen. In einer Marktwirtschaft bildet sich der Preis über das Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Dies bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, dass nur die Nachfrage z. B. über Flatrates angeregt werden muss, um

¹¹ Der dreimonatige Tankrabatt sowie das 9-Euro-Ticket waren ebenso wie die Energiepauschale von 300,- Euro, der Kinderbonus und der Bonus für Hartz-IV-Empfänger im ersten Entlastungspaket der Bundesregierung vereinbart worden.

damit automatisch mehr Fahrgäste in den Öffentlichen Verkehr zu lenken. Denn wenn das Angebot mit der Nachfrage dauerhaft nicht schritthalten kann, werden die Menschen den ÖPNV nicht als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr wahrnehmen. Insofern führt kein Weg daran vorbei, den Finanzierungsmix im ÖPNV zu erweitern: Neben den Fahrgeldeinnahmen und dem Steuerzahler sollten daher zukünftig verstärkt auch jene in den Blick genommen werden, denen der ÖPNV wirtschaftliche Vorteile verschafft, ohne dass sie bislang einen direkten Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung leisten. Das können Gewerbetreibende sein, die aufgrund der besseren Erreichbarkeit eine höhere Kundenfrequenz verzeichnen oder Arbeitgeber sowie Immobilienbesitzer, die durch eine gute ÖPNV-Anbindung weniger Aufwand für Kfz-Stellplätze ihrer Mitarbeiter oder Bewohner betreiben müssen. Erste Ansätze in dieser Richtung gibt es schon, wie z. B. die Mainzer Stellplatzsatzung mit ÖV-Bonus oder die Dienstgeberabgabe bzw. U-Bahn-Steuer in Wien für Arbeitgeber.¹² Bislang scheitern solche innovativen Finanzierungsmodelle in Deutschland häufig an fehlenden rechtlichen Grundlagen. Im Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis90/Grüne in NRW wurde nun erstmals die Einführung einer Drittnutzerfinanzierung für die Kommunen ermöglicht.¹³

Der Einwand, bei einer Verlängerung des 9-Euro-Tickets müsste auch der dreimonatige Tankrabatt verlängert werden, greift hier zu kurz. Zum einen hat sich gezeigt, dass die Verbilligung von Benzin und Diesel nicht eins zu eins bei den Kfz-Nutzern angekommen ist, was die Forderungen nach einer Übergewinnbesteuerung der Mineralölkonzerne verstärkt haben dürfte. Zum anderen darf und sollte der Staat endlich Flagge zeigen zugunsten einer Verkehrswende, die nur mit mehr ÖPNV geht. Kommt es zu keinem Tarifmoratorium, droht in wenigen Wochen eine Kakophonie aus Überbietungswettbewerb um das günstigste Ticket und kostenbasierten Forderungen nach Anhebung der Ticketpreise, um den auch während des Pilotversuchs gestiegenen Kraftstoff- und Personalkosten Rechnung zu tragen. Beides ist dem ÖPNV nicht zu wünschen!



Dr. Oliver Mietzsch

bis 2021 Geschäftsführer des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig, seit Juli 2022 Geschäftsführer der OWL Verkehr GmbH mit Sitz in Bielefeld

¹² https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Erzeugerpreisindex-gewerbliche-Produkte/Publikationen/Downloads-Erzeugerpreise/erzeugerpreise-2170200221064.pdf;jsessionid=B212A1E90F6F617DBB13026BD8DF7D52.live712?__blob=publicationFile (Zugriff 11.08.2022).

¹³ https://gruene-nrw.de/dateien/Zukunftsvertrag_CDU-GRUeNe_Vorderund-Rueckseite.pdf (Zugriff 11.08.2022).



Oliver Herwig

Home Smart Home

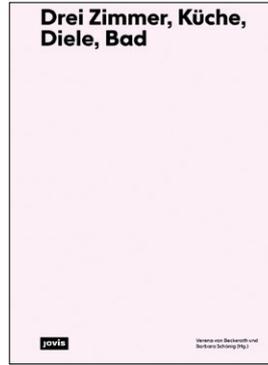
Wie wir wohnen wollen

176 Seiten, DIN-A5, Birkhäuser Verlag, Basel 2022

ISBN 978-3-0356-2442-7
32,00 Euro

Willkommen im hybriden Heim. Das Bad wird zum Wellnessstempel, das Wohnzimmer zur Onlinecouch neben der Wohnküche. Alles wirkt aufgeräumt und chic, perfekt zu posten. Im Instagramzeitalter mutieren selbst Mikrowohnungen zu halböffentlichen Orten. SZ-Autor Oliver Herwig beschäftigt sich seit Jahren mit dem Wandel von Wohnräumen und Wohnträumen. In diesem Buch porträtiert er zugleich eine Gesellschaft im digitalen Wandel. Unsere vier Wände verschwimmen zu temporären Vielzweck-Arbeits-Spaß- und Multimedia-Räumen, das Büro dringt ins Zuhause vor und die smarte Einkaufswelt ist mittels Alexa und Co nur ein Wort entfernt. Nichts will mehr passen. Doch alles muss Platz haben. Willkommen im hybriden Heim.

- federleichte Lektüre über die Tiefen des Wohnens
- elegant und analytisch zeigt das Buch unsere geheimen Wohnwünsche auf
- gestaltet und illustriert von Studio für Gestaltung, Köln
- erhältlich auf Deutsch und Englisch



Verena von Beckerath,
Barbara Schöning (Hg.)

Drei Zimmer, Küche, Diele, Bad

Eine Wohnung mit Optionen

336 Seiten, 200 farb. und s/w Abb.
Broschur, 17 × 24 cm, jovis Verlag, Berlin 2022

ISBN 978-3-86859-705-9
38,00 Euro

Das inter- und transdisziplinäre Forschungsprojekt Drei Zimmer, Küche, Diele, Bad formuliert und verhandelt Fragen an das Wohnen in der Zukunft anhand der Transformation einer leerstehenden Wohnung. In einem denkmalgeschützten Gebäudeensemble aus den 1920er Jahren in Weimar gelegen, diente die Wohnung zunächst als Arbeits-, Diskussions- und Ausstellungsraum für Studierende der Architektur und Urbanistik. Mit wenigen, aber grundlegenden Interventionen wurde sie dann zu einem Raum, der nicht nur andere Formen des Wohnens, sondern auch nachbarschaftliche Aktivitäten ermöglicht. Die neuen Bewohner wurden im Rahmen eines Konzeptverfahrens gefunden und zwei Jahre lang bei der Aneignung der Wohnung mit Optionen forschend begleitet. Das insgesamt fünf Jahre laufende Projekt (2017–2021) entstand als Kooperation zwischen der Bauhaus-Universität Weimar, der Thüringer Aufbaubank und des kommunalen Wohnungsunternehmens Weimarer Wohnstätte GmbH unter der Schirmherrschaft des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft.



Christoph Mäckler, Wolfgang Sonne
(Hg.) für das Deutsche Institut für
Stadtbaukunst

Innenstadt leben

Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt 11

320 Seiten, zahlr. s/w Abb.
Klappenbroschur, 21 × 25 cm,
jovis Verlag, Berlin 2022

ISBN 978-3-86859-757-8
38,00 Euro

Wenn die Innenstadt in Zukunft weniger dem Einkauf als vielmehr dem besonderen Erlebnis dienen wird, dann rückt vor allem die Schönheit des öffentlichen Raums in den Mittelpunkt. Straßen- und Platzräume mit den stadtbildprägenden Fassaden der Häuser werden zum entscheidenden Kriterium für die Aufenthaltsqualität. Hinzu kommt eine neue Lebendigkeit durch mehr Wohnen, Arbeiten und Kultur in der City. Aus der durch die Pandemie verstärkten Krise des Handels könnte eine Chance werden: Wie wollen wir unsere Innenstädte neu gestalten?

Die Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt widmet sich seit mehr als einem Jahrzehnt grundlegenden Fragen der Stadtentwicklung. Die Beiträge dieses Bandes verbinden ökonomische, soziale, ökologische und mobilitätstechnische Fragen der Innenstadtentwicklung mit städtebaulichen und architektonischen Aspekten.

Robert Kretschmann

Wie dicht leben die Menschen in Deutschland in den Städten im regionalen Vergleich?

In Deutschland leben aktuell 83,2 Millionen Einwohner auf einer Fläche von etwas über 353.000 Quadratkilometern. Das entspricht einer Einwohnerdichte von 235 Einwohnern je Quadratkilometer. Damit ist Deutschland das am fünft-dichtesten besiedelte Land innerhalb der EU. Doch die Dichte in Bezug auf die Gesamtfläche ist nur eine ungefähre Kenngröße. Freiflächen, Landwirtschaftsflächen, Wälder, Gewässer – also Nichtsiedlungsgebiete – werden für das Wohnen, Arbeiten Einkauf etc. nicht genutzt. Hier halten sich in der Regel, außer für Erholungszwecke oder landwirtschaftlichen Betrieb, auch nur wenige bis keine Menschen auf. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland betrug 2020 etwa 15 Prozent, also nur einen geringen Anteil der Gesamtfläche, bildet aber den Lebensmittelpunkt der meisten Einwohnerinnen und Einwohner. Dadurch erhöht sich die Dichte der Menschen in Bezug auf die Räume, in denen sie sich permanent aufhalten, massiv.

Der wachsende Flächenbedarf für die Bedürfnisse des alltäglichen Lebens und der gleichzeitig nachhaltige Umgang mit der Natur sowie ihren Ressourcen verlangen innovative Ansätze, um nicht nur einen der beiden Punkte zu berücksichtigen. Viele Städte stehen vor der Herausforderung, durch die steigenden Einwohnerzahlen neue Flächen für Wohnen, Arbeiten und Verkehr auszuweisen oder beste-

hende Flächen effektiver zu nutzen. Dabei sind die Großstädte und ihr Umland sowie Metropolregionen deutlich stärker betroffen als Kleinstädte oder Dörfer (Abb. 1). Die höchste Einwohnerdichte in Bezug auf die Siedlungsfläche hat München. Hier sind 8209 Einwohner auf einem Quadratkilometer Siedlungsfläche untergebracht. Das bedeutet: Jedem Einwohner stehen 121,8m² für Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit zur Verfügung. Ganz dicht dahinter folgen die Städte Stuttgart, Frankfurt/Main und Offenbach. In Städten wie Potsdam, Bremen oder Braunschweig ist mehr als doppelt so viel Siedlungsfläche pro Einwohner vorhanden, in kleineren Städten oftmals sogar die vierfache Fläche. Dabei ist die Entwicklung der Einwohnerdichte in Bezug auf die deutschen Städte 2020 im Vergleich zu 2015 durchaus unterschiedlich im Verlauf (Abb. 2).

Eine Veränderung der Einwohnerdichte im Zusammenhang mit der Siedlungsfläche kann durch zwei Faktoren beeinflusst werden: Zum einen verändert eine Flächenneuzuweisung den Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtfläche (Neubau oder Renaturierung), zum anderen spielt die Bevölkerungsveränderung eine große Rolle.

Quellen: Regionalstatistik.de, Destatis.de, August 2022; eigene Darstellung

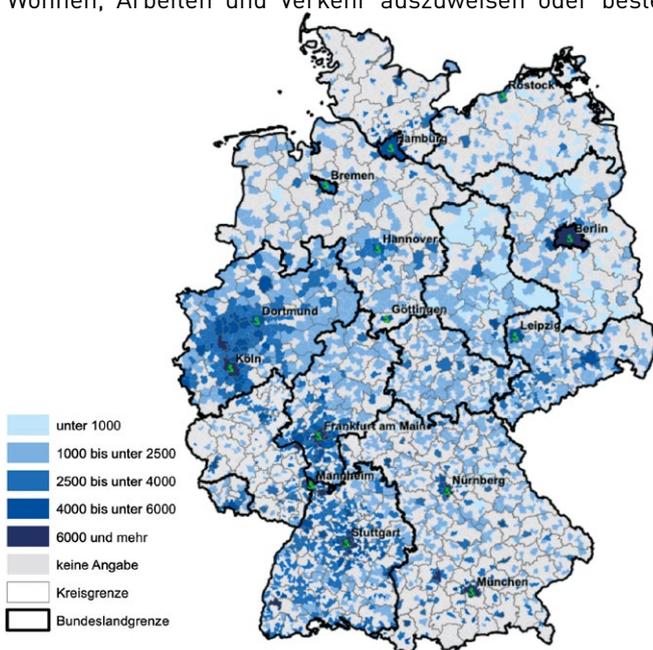


Abb. 1: Anzahl an Einwohnern je Quadratkilometer Siedlungsfläche in den deutschen Städten in 2020

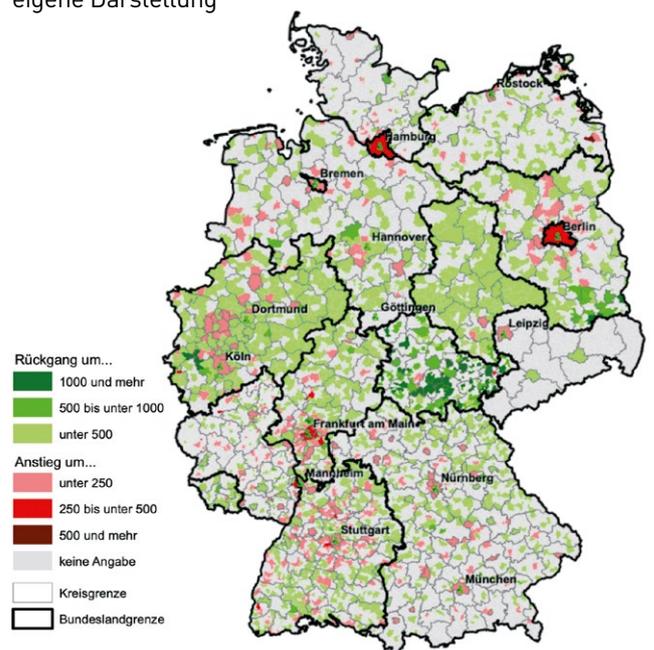


Abb. 2: Veränderung der Anzahl an Einwohnern je Quadratkilometer Siedlungsfläche in den deutschen Städten in 2020 zu 2015

Geschäftsstellen des vhw

Bundesgeschäftsstelle

Fritschestraße 27–28, 10585 Berlin
Tel.: 030/39 04 73 0, Fax: 030/39 04 73 190
E-Mail: Bund@vhw.de
www.vhw.de

Baden-Württemberg

Gartenstraße 13, 71063 Sindelfingen
Tel.: 07031/8 66 10 70, Fax: 07031/8 66 10 79
E-Mail: GST-BW@vhw.de

Bayern

Josephsplatz 6, 80798 München
Tel.: 089/29 16 39 30
Fax: 089/29 16 39 32
E-Mail: GST-BY@vhw.de

Nordrhein-Westfalen

Hinter Hoben 149, 53129 Bonn
Tel.: 0228/7 25 99 45, Fax: 0228/7 25 99 95
E-Mail: GST-NRW@vhw.de

Saarland

Konrad-Zuse-Straße 5, 66115 Saarbrücken
Tel.: 0681/9 26 82 10, Fax: 0681/9 26 82 26

Region Nord

Niedersachsen/Bremen

Sextrostraße 3, 30169 Hannover
Tel.: 0511/98 42 25-0, Fax: 0511/98 42 25-19
E-Mail: GST-NS@vhw.de

Schleswig-Holstein/Hamburg

Sextrostraße 3, 30169 Hannover
Tel.: 0511/98 42 25-0, Fax: 0511/98 42 25-19
E-Mail: GST-SH@vhw.de

Region Ost

Fritschestraße 27–28, 10585 Berlin
Tel.: 030/39 04 73 320, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-OST@vhw.de

Berlin/Brandenburg

Tel.: 030/39 04 73 320, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-BB@vhw.de

Mecklenburg-Vorpommern

Tel.: 030/39 04 73 310, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-MV@vhw.de

Sachsen

Grassistraße 12, 04107 Leipzig
Tel.: 0341/9 84 89 0, Fax: 0341/9 84 89 11
E-Mail: GST-SN@vhw.de

Sachsen-Anhalt

Tel.: 030/39 04 73 310, Fax: 030/39 04 73 390
E-Mail: GST-ST@vhw.de

Thüringen

Grassistraße 12, 04107 Leipzig
Tel.: 0341/9 84 89-0, Fax: 0341/9 84 89 11
E-Mail: GST-TH@vhw.de

Region Südwest

Friedrich-Ebert-Straße 5, 55218 Ingelheim

Hessen

Tel.: 06132/71496-0, Fax: 06132/71 49 69
E-Mail: GST-HE@vhw.de

Rheinland-Pfalz

Tel.: 06132/71496-0, Fax: 06132/71 49 69
E-Mail: GST-RP@vhw.de

VORSCHAU

Heft 6 November/Dezember 2022

Ein Überblick für unsere Leser

Themenschwerpunkt:

Kooperationen von Kommunen und Zivilgesellschaft

- Initiative Stadtmachen
- Ko-produktive Stadt
- Selberbauen in der Provinz
- Beteiligungskultur
- Stadt – Land – Zukunft
- Bürgergenossenschaften

Impressum

Forum Wohnen und Stadtentwicklung,
Verbandszeitschrift des vhw e. V.
14. Jahrgang
ISSN 1867-8815

Herausgeber

vhw – Bundesverband für Wohnen
und Stadtentwicklung e. V., Berlin
Vorstand: Prof. Dr. Jürgen Aring

Redaktion

Dr. Frank Jost
fjost@vhw.de

Ständige Mitarbeiter

Sebastian Beck, Dr. Diana Coulmas,
Christian Höcke, Dr. Olaf Schnur,
Dr. Thomas Kuder, Dr. Walter Metscher

Um den Lesefluss im Sinne einer barrierefreien Sprache nicht zu beeinträchtigen, verzichten wir auf die Schreibweisen /in, /innen, Innen, *innen bei Bürger, Bewohner, Nutzer, Akteur etc. Stattdessen nutzen wir i. d. R. die Doppelnennung femininer und maskuliner Formen (zum Beispiel Bürgerinnen und Bürger), die Substantivierungen des Partizips I und II sowie von Adjektiven im Plural (zum Beispiel die Studierenden, die Gewählten, die Verwitweten) oder das generische Maskulinum.

Die namentlich gekennzeichneten Artikel geben die Meinungen der Autoren, nicht unbedingt die von Herausgeber und Redaktion wieder.

Sitz der Redaktion

Bundesgeschäftsstelle des vhw e. V.
Fritschestraße 27–28
10585 Berlin
Telefon: 030/39 04 73 0
Telefax: 030/39 04 73 190
redaktion-fws@vhw.de
www.vhw.de

Grundlayout: C. A. Thonke, hirnbrand.com
Druck: X-PRESS GRAFIK&DRUCK GmbH, Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich
Auflage: 3.100 Exemplare
Jahresabonnement: 64 € zzgl. Versandkosten
Einzelheft: 14 € zzgl. Versandkosten

Bezugsbedingungen:

Abonnement- und Einzelheftbestellungen richten Sie bitte per E-Mail an die Abonnementverwaltung: bonn@vhw.de
Der Bezug für Mitglieder des vhw e. V. ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Abbestellungen von Abonnements nur sechs Wochen vor Halbjahresschluss. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet. Alle Rechte vorbehalten.

Quellennachweis:

Abbildung Titelseite: NHW/FairFleet;
Hajo Dietz Nürnberg Luftbild; Annick Rietz

