



Andreas Thiesen

Die gerechte Stadt: Warum soziale Mobilität wichtiger ist als eine verkehrsberuhigte Innenstadt

In der gegenwärtigen Diskussion zukunftsfähiger Stadtentwicklungskonzepte geht es nicht um die Frage, ob die Innenstädte sich zu verkehrsberuhigten Zentren der Transformation entwickeln sollen oder nicht. Transformation ist das, was passiert, wenn wir glauben, alles könne so bleiben, wie es ist. Der Begriff ist doppelt besetzt: Einerseits beschreibt Transformation Strukturen, die zu einem wesentlichen Teil bereits Geschichte sind (z. B. die Erderwärmung), andererseits verfügen politisch gebotene Maßnahmen, wie Klimaanpassung, Ausbau von Nachhaltigkeitsökonomien oder Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, über normative Gehalte. Während der nachhaltige Umbau der (Innen-) Städte also außer Frage steht, bieten sich sehr unterschiedliche Wege an, dieses Ziel zu erreichen. Frühzeitig muss zudem darüber diskutiert werden, welche Möglichkeiten die „transformierte“ Stadt den Menschen lässt, den neu hinzugewonnenen öffentlichen Raum zu nutzen: Wie kann ein Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Belangen gewährleistet werden, der weder die „unternehmerische“ Stadt priorisiert, noch bestimmte gesellschaftliche Milieus von vornherein ausschließt? Die planerische Vorgabe urbaner Funktionsbereiche unterschätzt häufig die An eignungspotenziale souveräner Stadtbewohner.

Deutlich mehr Demokratie wagen

Demokratische Beteiligungskulturen sind der Schlüssel zur transformativen Stadt. Der im Klimadiskurs unschlagbare Faktor Zeit darf jedoch nicht auf ökologische Kriterien verengt werden. Partizipation an Transformationsprozessen braucht Zeit, ist aber ein wichtiger Faktor für gesellschaftliche Akzeptanz in Bezug auf Einschränkungen, Veränderungen und neue Freiräume. Auch dürfen klimaschädliche Verhaltensmuster nicht diffamiert werden: Für viele Menschen ist das Autofahren nach wie vor ein Statussymbol, nicht selten ein Ausweis des sozialen Aufstiegs. Die Frage nach der Angewiesenheit auf das Auto lässt sich empirisch nicht seriös beantworten. Moralische Appelle an eine individuelle Verzichtkultur laufen deshalb ins Leere, verprellen möglicherweise signifikante Gruppen. Die notwendige Entwicklung der Städte unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten kann deshalb nicht über Anreizsysteme erfolgen, weil vielen Menschen die Erfahrung einer „Sharing Economy“ fehlt. Die Transformation muss politisch organisiert und benachteiligten Gruppen in einer Sprache begegnet werden, die sie kennen – an die sie kulturell anschließen können. Der Fachbegriff dafür lautet Selbstwirksamkeit. Nur wer gelernt hat, dass nachhaltige Alltagsstrategien auf die Zukunft einzahlen, wird bereit sein, sein klimaschädliches Verhalten zu ändern. Nicht die Masse an Daten und der durch Fragebögen „Erreichten“ ist ausschlaggebend für den Erfolg von Bürgerbeteiligung. Das gilt erst recht dann, wenn die Beteiligung hochschwellig, nicht selten elitär angelegt ist. Es kommt auf den politischen Willen an, kultursensibel, verständlich und bis zu einem gewissen Grad auch ergebnisoffen zu beteiligen.

Durchlässigkeit

Urbane Qualitätskriterien können unter anderem über das Ausmaß an Heterogenität, Durchlässigkeit und Spontaneität bestimmt werden, das eine Großstadt auszeichnet (Thiesen 2023). Grüne Stadtentwicklungskonzepte, die diese inklusiven Parameter ignorieren, schaffen exklusive Städte. Schmutz, Brachen und vermeintlich zwielichtige Orte haben verschiedene Funktionen, sie können marginalisierten Gruppen auch Schutz bieten. Überhaupt muss festgestellt werden, dass bisher kaum Kriterien ästhetischer und inhaltlicher Resonanz von Transformationsmaßnahmen im öffentlichen Raum diskutiert werden: Welche Gruppen beteiligen sich an welchen Projekten, wer würde die Stadt, nachdem sie bereinigt worden ist von Verkehr, Parkplätzen und großen Traditions Kaufhäusern, eigentlich wie nutzen? Der Soziologe Richard Sennett würde in diesem Zusammenhang eine progressive Stadtplanung empfehlen, die synchrone Praxen im öffentlichen Raum zulässt. Soziale Durchlässigkeit ist in Sennetts Konzeption der „offenen Stadt“ ein wichtiges Kriterium von Urbanität, der Weg dahin impliziert Beteiligung (Sennett 2018).

Über Durchlässigkeit in der Transformation nachzudenken, bedeutet aber auch, zu „klimavulnerablen“ Gruppen nicht nur alte Menschen zu zählen, sondern im übertragenen Sinne auch solche Milieus, die der Transformationsdiskurs überfordert, weil seine Begriffe und Prioritäten nicht anschlussfähig an ihre Lebensrealitäten sind. Vielerorts geht es um die unmittelbare Alltagsbewältigung (vgl. Vester et al. 2001). Dabei darf nicht vergessen werden, dass der Bedarf nach öffentlichem Raum vor allem eine Frage der sozi-



alen Herkunft ist. Nicht zufällig sind beispielsweise soziale Einrichtungen in der Stadt ungleichmäßig verteilt: Während deren Zahl in den Randgebieten oder in ärmeren innenstadtnahen Quartieren oft auffällig hoch ist, gibt es in vielen bessergestellten Quartieren (scheinbar) keinen Bedarf. Oftmals können dort im Alltag private Ressourcen mobilisiert werden.

Stadt für alle

Die Neue Leipzig-Charta formuliert als konzeptionelle Leitlinien die „gerechte“, die „grüne“ und die „produktive Stadt“. Die Verwirklichung der zuerst genannten Dimension wird darüber entscheiden, ob nachhaltige und wirtschaftlich erfolgreiche Städte Bestand haben. Gleichzeitig wird die gerechte Stadt politisch am stärksten umkämpft sein, weil unmittelbar Interessenskonflikte und Machtstrukturen berührt werden. Aus einer Gerechtigkeitsperspektive auf Stadtentwicklung stellen sich deshalb unterschiedliche Anforderungen: Quartiersbewohnern muss grundsätzlich ein Zugang zur Gesamtstadt und zur „ersten Kultur“ ermöglicht werden. Auf diese Weise wird interkultureller Austausch konkret erlebbar. Ein solcher Ansatz unterscheidet sich von in der Quartiersentwicklung gängigen Konzepten, die auf die Vitalisierung der geografischen Mitte ausgerichtet sind. Nirgends wird dies so kontrovers diskutiert wie im Zuge der Transformation der Innenstädte. Wenn die Innenstadt das „Herzstück“ einer Großstadt bildet, so müssen freilich sozialräumliche Wechselwirkungen mit angrenzenden Quartieren, der Gesamtstadt und der Metropolregion mitgedacht werden. Nur so lassen sich soziale und verkehrliche Durchlässigkeit miteinander verbinden. Ebenso muss bei der Diskussion verkehrsberuhigter Zentren zumindest „überschlagen“ werden, welche Funktion der neu gewonnene Raum inmitten der Großstadt künftig haben soll.

Es zeichnet sich in kulturbasierten Konzepten der Zwischennutzung und in Zukunftsszenarien von Innenstädten eine gesteigerte sozialkulturelle Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ab. Die aktive Annahme durch die Zivilgesellschaft wird allerdings pauschal unterstellt. Plausibel erscheint hingegen, dass Stadtbewohner nicht die Innenstadt aufsuchen werden, um dort den öffentlichen Raum zu „bespielen“, sondern zu diesem Zweck in ihren Quartieren bleiben. Großstädte werden darum möglicherweise über mehrere neue Zentren verfügen, die sich über die Stadt hinweg verteilen. Die autofreie Innenstadt wäre dann vergleichbar mit einer Art grünem „Business Improvement District“ (BID). Das BID-Modell als urbane Sonderwirtschaftszone ist bereits in einigen Städten etabliert. Es setzt auf den Vorrang von Konsum und Sicherheit durch die Privatisierung öffentlicher Räume. Armut und Obdachlosigkeit werden unsichtbar, weil sich unerwünschte Phänomene wie diese räumlich verlagern. Im Unterschied zur klassischen unternehmeri-

schen Stadt kann in der smarten Green City sogar auf den Einsatz defensiver Architektur verzichtet werden, die marginalisierte Gruppen fernhalten soll: Der soziale Ausschluss vollzieht sich symbolisch durch die Dominanz privilegierter klimabewusster Milieus im öffentlichen Raum.

Städtischer Eigensinn

Über eine „Stadt für alle“ nachzudenken, bedeutet aber auch, aus den negativen Erfahrungen einstiger Flaggschiffe der Transformation zu lernen: In Amsterdam etwa genießt der Fußverkehr eine sehr geringe Priorität, was den autoritären Fahrstil der Fahrradfahrer noch zu beflügeln scheint. Die Veränderung des Stadtraums durch (immer) neue Fortbewegungsmittel muss unbedingt mitgedacht werden, um Reboundeffekte, wie bei den E-Scootern oder den E-Bikes, zu vermeiden. Barcelona scheint aktuell mit seinen Superblocks, die den Verkehr minimieren und das Stadtleben stimulieren sollten, politisch an ein vorläufiges Ende gelangt zu sein (Macher 2023). Und Kopenhagen ist zweifellos eine schöne Stadt – was die Fahrradfreundlichkeit angeht, hatte die Stadt bereits frühzeitig reagiert. Kopenhagen zeigt sich mancherorts jedoch geradezu anti-urban, auffällig ruhig für eine Metropole und ausgesprochen langweilig. All das gilt es, zu bedenken und den Eigensinn von Städten zu analysieren und herauszustellen, bevor es um die Präsentation ambitionierter Innenstadtkonzepte zur nachhaltigen Stadt geht.



Prof. Dr. Andreas Thiesen

Lehrgebiet Theorien und Methoden Sozialer Arbeit, Fachbereich Sozialwesen, Hochschule RheinMain, Wiesbaden

© Initiativgruppe Ideen für Biebrich | Monika Walther

Quellen:

Macher, Julia (2023): Superblocks. Selbst für Barcelona zu radikal, im Internet: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/barcelona-superblocks-stadtentwicklung-verkehrswende>, Zugriff: 29.12.2023.

Sennett, Richard (2018): Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. Berlin.

Thiesen, Andreas (2023): Das durchlässige Quartier – eine Theorie der transformativen Stadt. In: Forum Stadt. Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung 4/2023, 50. Jahrgang, herausgegeben von Robert Kaltenbrunner und Olaf Schnur, S. 329–337.

Vester, Michael/von Oertzen, Peter/Geiling, Heiko/Hermann, Thomas/Müller, Dagmar (2001): Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Zwischen Integration und Ausgrenzung. Frankfurt am Main.