

## Hat die Stadt noch Zukunft?

---

Sigurd Trommer, geb. 1944 in Weißenfels/Saale, studierte Architektur, Bauingenieurwesen und Geodäsie in Darmstadt, war von 1973 bis 1982 Baudezernent der Stadt Neustadt a. Rbge. und ist seit 1983 Stadtbaurat der Stadt Wolfsburg.

### Was ist „Stadt“?

Die „Bergstadt Wildemann“ im Harz hat 1.380, der Moloch Mexico-City 36 Millionen Einwohner - es können allerdings auch 1 Million mehr oder weniger sein, so genau weiß man das nicht. Was bedeutet den Menschen eine Stadt in Neuseeland, wo auf einer Fläche von 265.000 Quadratkilometer, etwas größer als die Bundesrepublik, rund 3 Millionen Einwohner leben, und was bedeutet den Menschen eine Stadt in China mit seinen mehr als 1 Milliarde Einwohnern? Um 1850 waren im Deutschen Reich von 100 Erwerbstätigen 85 in der Landwirtschaft tätig, heute sind es noch 5. Was kennzeichnet, angesichts derartiger Gegensätzlichkeiten ganz generell die Stadt?

Städte sind nichtagrarische Siedlungen, deren Bewohner sich durch Gewerbe, Handel und administrative Tätigkeiten ernähren. Demnach kommt es in der Geschichte dann zur Bildung von Städten, wenn die Gesellschaft eine

über die reine Naturalwirtschaft hinausgehende Wirtschaftsweise erlangt. Während auf dem Lande ein vielfältig abgestuftes Recht galt, traf in der europäischen Stadt seit dem 11. Jahrhundert ein einheitliches Stadtrecht für alle Bewohner an die Stelle des Gewohnheitsrechts („Stadtluft macht frei“). Städte konnten ihre Angelegenheiten ganz oder teilweise selbst regeln. Städte waren immer Grundlage für die Entstehung von Hochkulturen, da Hochkulturen Menschen mit freien geistigen Kapazitäten erfordern, die nicht ausschließlich körperlich für die tägliche Existenz arbeiten müssen.

Das sind rechtliche und historische Anhaltspunkte für die Stadtbildung. Daneben gibt es das Faktische, das tatsächliche räumliche, städtebauliche und architektonische Gebilde, das zu der historischen und rechtlichen Definition gar nicht paßt. Denn wenn man zum Beispiel über die Stadtgrenze von Neustadt am Rübenberge bei Hannover fährt, kommt man zunächst in ein Dorf, dann in noch eins und noch eins. Diese Stadt besteht nämlich aus 33 Dörfern und einem Kleinstädtchen auf über 350 Quadratkilometern. Welche Stadt in Deutschland hat überhaupt mehr unbesiedelte Fläche? Lebt man nun in einem Dorf dieser Stadt als Städter oder als Dorfbewohner? Ist demgegenüber ein Bewohner der Slums von Mexico-City - 20 Kilometer von jenem Stadtzentrum entfernt, das er in seinem Leben vielleicht nie sehen wird -, ein Städter?

Es ist nötig, sich bei genaueren Betrachtungen auf die Bundesrepublik Deutschland zu konzentrieren, um nicht ins Uferlose zu geraten. Die Stadtvielfalt hierzulande ist groß genug, ja schier unerschöpflich: man denke nur an das erwähnte Neustadt, an eine Stadt im Ruhrgebiet, eine in Niederbayern und eine im Emsland. Hat die Stadt also in *Deutschland* noch Zukunft?

#### Alternativen zur Stadt?

Theoretisch wäre es wohl gerade noch denkbar, daß alle Bundesdeutschen in Dörfern oder verstreut im Land wohnen könnten, denn bei einer Besiedlungsdichte von durchschnittlich 245 Einwohnern pro Quadratkilometer ist das vorstellbar. Da aber große Teile der Bundesrepublik nicht zu bewohnen sind (zum Beispiel Wasserflächen, steile Gebirge, Verkehrsanlagen, Ver- und Entsorgungsflächen) ist es müßig, diesen Gedankengang weiter zu verfolgen.

Immerhin treten wir gerade in ein Zeitalter ein, in dem die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, Wissens- und Technologiefortschritt zukünftig auch bei völlig verstreut lebender Bewohnerschaft zu erreichen. Bisher bot nur die Stadt mit ihren vielen, dicht zusammenlebenden Menschen die Möglichkeit zur Arbeitsteilung und damit die Grundlage zur Freisetzung von Zeit für „Denkarbeit“, für Forschen und Experimentieren, für Gedanken-, Wissens- und Materialaustausch.

Der Ersatz des persönlichen Kontaktes durch die schier unbegrenzten Möglichkeiten der Telekommunikation, der ebenfalls nahezu grenzenlos mögliche Materialaustausch sowie die unbegrenzte Mobilität der Menschen erfordern nicht mehr das dichte Beieinanderleben als Voraussetzung für Fortschritt.

Dennoch werden sich die Menschen nicht mit Tele-Kontakten begnügen, weil sie eben eine Seele haben und nicht nur die Summe ihrer Teile sind. Diese Seele braucht den unmittelbaren menschlichen Kontakt, um in eine harmonische Ausgeglichenheit zu kommen. Der Mensch ist nur dann zu guten Leistungen fähig, wenn er sich seelisch in einem ausgeglichenen Zustand befindet. Nur aus dieser Harmonie heraus ist er imstande, Leistungen für den materiellen wie ethischen Fortschritt zu erbringen. Daraus läßt sich auch schlußfolgern, daß die Technik einerseits ganz wichtige Funktionen der Stadt ersetzen kann, daß sie aber andererseits nicht in der Lage ist, die Stadt als idealen Raum für menschliche Begegnung zu substituieren. Einsiedelei plus Telekommunikation ist keine Alternative zur Stadt.

Selbst wenn die Telekommunikation einen großen Teil der grundsätzlichen Aufgaben der Stadt übernehmen könnte, wäre das flächenhafte Siedeln der Menschen, man spricht auch vom Zersiedeln der Landschaft, aus ökonomischen und ökologischen Gründen keine Alternative zum „Dichtemodell“ Stadt. Viele Entwicklungsschübe in der Geschichte der Menschheit—zum Beispiel Metallgewinnung, Maschinenerfindung, Nutzung von fossilen Energievorräten -, ohne die höchstens ein Bruchteil der heutigen Erdbewohner existieren könnte, sind nur auf der Basis der Siedlungsform Stadt möglich gewesen. Dabei ist klar, daß die städtische Verdichtung wie eine Gaußsche Glockenkurve irgendwo ein Optimum hat, und eine zu starke Verdichtung ökonomisch und ökologisch ebenso falsch ist wie das flächenhafte Siedeln.

### Zerstört uns die Stadt?

Tägliche Horrormeldungen und -bilder zeigen die Stadt als Fluch, als Übel, die den menschlichen Untergang herbeiführen (etwa so Michael Badura mit seiner „Göttinger Giftlandschaft“ von 1969/70). Die Stadt wird als zentrale Produktionsstätte des Übels gebrandmarkt: „. . . Das Tafel-Objekt zeigt eine Göttinger Geschäftsstraße. Quer durch den von Abgas und Asphalt ausgeaugten Baumbestand sind drei Plexiglaskassetten eingelassen, die von unten nach oben mit Vogelfutter, Fichtennadeln und Staub (Kehrricht) gefüllt sind. Die Behälter sind ungleichmäßig gefüllt, die Anteile der Tiernahrung sind geringer als die Staubteile. Gleichsam anekdotisch läßt sich der heutige Zustand der realen Straße nachtragen: Die Bäume sind gerodet worden, sie fielen der allgemeinen Umweltverseuchung zum Opfer. Und was für Badura zur Zeit der Bildherstellung noch Utopie war, ist zwischenzeitig von der Realität eingeholt worden und von ihr übertroffen..“<sup>1</sup>

Es bleibt die Frage, ob Einrichtungen und Produkte, die die menschlichen Lebensgrundlagen Luft, Wasser und Boden zerstören, „*lebensnotwendig*“ erforderlich sind oder nicht. Die Zweifelhaftigkeit vieler sogenannter moderner Errungenschaften und Annehmlichkeiten ist nun inzwischen (oder bedarf es noch einiger Mammut-Katastrophen?) mehr als deutlich vor Augen geführt

---

<sup>1</sup> Klaus Hoffmann: „Michael Badura“, Art in Progress, Zürich/München 1973.

worden. In Flüssen, Seen und Meeren nicht baden zu können, Angst vor Gesundheitsgefahren in Lebens- und Nahrungsmitteln zu haben, bedrohende Inhaltsstoffe der Luft zu fürchten: Erscheinen dagegen moderne Annehmlichkeiten nicht als Torheiten? Gewisse Schizophrenien in unserer zivilisierten Welt sind jedenfalls unübersehbar. Wir strampeln im Keller auf dem Fahrradtrimmer, fahren zum Brötchenkauf beim 600 Meter entfernten Bäcker aber mit dem Auto. Wir gehen ins Fitneß-Studio, um uns körperlich abzuarbeiten, und spritzen im Garten das Unkraut mit Gift fort, weil uns das Jäten zu mühselig ist. Wir akzeptieren bei unseren Ferienfahrten stundenlange Staus und Parkplatzsorgen, anstatt mit der Bahn zu fahren. Wir nehmen am Fernseh-Famüienleben der Guldenburgs und des Denver-Clans lückenlos teil und lassen unser nicht wiederholbares eigenes Familienleben ausfallen.

Die krassen Ungereimtheiten des täglichen Lebens sind nicht mehr zu übersehen und nehmen uns einen großen Teil Lebensqualität. Sie sind letztlich Ausgangspunkt für die großen „zivilen“ Bedrohungen der Umwelt und damit der Menschheit. Sie sind völlig unnötig und überflüssig. An ihnen ist aber nicht die Stadt schuld, sondern die Menschen sind schuld daran. Nicht die Stadt könnte uns zerstören, sondern nur wir selbst haben die Fähigkeit dazu.

#### Geben wir der Stadt Zukunft...

Wenn sich die Spezies Mensch, schlagartig oder schleichend, von diesem Planeten verabschieden sollte, dann läge es zweifellos vor allem an ihrer Ein-dimensionalität im Denken und Handeln. Die Alternative dazu liegt in einem Versöhnungsprozeß zwischen Mensch und Natur, der sich auch auf das menschliche Gebilde „Stadt“ erstrecken muß.

#### ... über die Identifikation zwischen Bürger und Stadt

Die von der Wirtschaft häufig beklagte Immobilität der jüngeren Generation stellt aus der Sicht des Umweltschutzes eine positive Entwicklung dar, steigert man doch durch Standorttreue sein Interesse für die lokalen Lebensbedingungen. Mobilität, etwa von Wirtschaftsverantwortlichen (extrem ausgebildet bei Militärs), hat indirekt weniger Verantwortungsbewußtsein für den Zustand des jeweiligen Standortes zur Folge. Spätestens seit Tschernobyl ist die Illusion zerstört, mittels Mobilität könne man der Verseuchung der Welt entkommen. Vielmehr muß jeder den von ihm bewohnten und verantworteten Teil der Welt so behandeln, daß er und seine Nachkommen dort eine gute Lebenschance haben und behalten. Die Chance dazu wird umso größer, je mehr sich der Mensch mit seinem Lebensumfeld identifiziert. Diese Identifikation entsteht durch die - materielle wie geistige - Verwurzelung des Menschen in seinem Lebensraum. Die Stadt bietet vielfältige Identifikationsmöglichkeiten, sie läßt Nähe und Kommunikation ebenso zu wie Anonymität.

Ein Beispiel für die Identifikation materieller Art bieten jene verinnerlichten Kindheits- und Jugendbilder, an die sich wohl jeder erinnert: jener

Kletterbaum, aus dem man als Fünfjähriger manchen „Abgang“ gemacht hat; der Duft der Schafgarben von der Wiese am Bahndamm; die Hecke am Spielplatz, wo man mit Freunden Rosenblätter in der Tonpfeife paffte; die gammelige Ecke hinter der Schule, wo man nach der Klassenfete den ersten Kuß tauschte; der Schulweg, den man acht Jahre radelte und wo jedes Stückchen Erinnerungen birgt.

Je dichter dieses sinnliche Bild gefügt ist, desto intensiver wird die Identifikation damit sein und umso eher wehrt und stemmt man sich gegen Veränderungen oder gar Zerstörungen. Der Stadt Zukunft geben heißt auch, sie vor Zerstörungen und radikalen Veränderungen zu bewahren. Auf diese Weise bekommt und behält der Bürger Identifikationsmöglichkeiten mit seiner Stadt. Je intensiver er sich seine Stadt „seelisch einverleibt“, umso treuer ist er ihr, umso mehr setzt er sich für sie ein. Er kommt nicht so leicht in Versuchung, den noch schöneren Fleckchen, Plätzen und Städten auf der Erde nachzulaufen, die wiederum an den unzähligen Nachlaufenden ersticken, ihre Schönheit einbüßen und vielfach schon dem Exodus entgegengehen.

... indem die Stadt vom Parasiten zum Symbionten der Natur entwickelt wird

Obwohl die Stadt heutzutage in mancherlei Beziehung paradoxerweise schon weniger ein Parasit an der Natur ist als etwa die Kulturlandschaft zwischen den Städten, kann von einer Symbiose zwischen Stadt und Natur noch nicht die Rede sein. So ist die Artenvielfalt in einigen städtischen Bereichen - oft sind es die ungeordneten - größer als in der landwirtschaftlich genutzten Kulturlandschaft. Dort haben die intensive Düngung und der massive Einsatz von Chemikalien gegen bestimmte Pflanzen und Tiere die Artenvielfalt zerstört, während in städtischen Bereichen brachgefallene Nutzungen (Industrie- und Verkehrsanlagen), zurückgenommene Pflegemaßnahmen (einmal im Jahr gemähte Blumenwiesen statt englischem Parkrasen), klügere Bewirtschaftungs- und Pflegeformen (Friedhöfe, Parks, Kleingärten, entsiegelte Flächen, begrünte Wände und Dächer) eine größere Artenvielfalt als in der sogenannten „freien Natur“ zulassen.

Es ist ein Trugschluß, das alles, was grün ist, intakte Natur, und alles, was betongrau ist, zerstörter Lebensraum sei. So wie eine aufgelassene, nicht rekultivierte (!) Kiesgrube statt dem vorherigen Maisacker ein viel wirkungsvolleres biologisches Potential bietet (Uferschwalben, Sandnelken, Eidechsen und so weiter), schafft ein, gemäß entsprechenden Überlegungen erstelltes und genutztes Bauwerk (selbst wenn es aus Beton gebaut ist) mehr Lebensmöglichkeiten für Tiere und Pflanzen als eine für die Überbauung benötigte Rasenfläche zu bieten vermag. Man vergegenwärtige sich, wie groß die Oberfläche eines Gebäudes und damit das Lebensraumpotential im Verhältnis zur Grundfläche ist. Es kommt eben auf das „Wie“ des Gebäudes an.

Die Naturfeindlichkeit der Städte resultiert also nicht von vornherein aus ihrer schlichten Existenz, sondern daraus, wie sie betrieben werden. Das

umfaßt nicht zuletzt den privaten Bereich des Alltagsverhaltens, zum Beispiel den Gebrauch von Autos, Spraydosen, Giftstoffen im Haushalt, den Wasser- und Stromverbrauch, daneben natürlich auch den Betrieb von Industrieanlagen, Kraftwerken sowie Verkehrsnetzen, Abfallbeseitigung und so fort. Die Naturfeindlichkeit unserer Städte ließe sich erheblich vermindern, ohne daß sich der Lebensstandard spürbar verringern müßte. Wahrscheinlich könnte man, bei Anspannung aller Kräfte, die Städte sogar innerhalb von zwei Jahrzehnten umweltverträglich umgestalten, ohne daß dabei wesentliche Funktionen aufzugeben wären. Wichtige Voraussetzungen dafür wären:

1. *Ein geschlossenes System kommunaler Verantwortung:* Kreisfreie Städte und Landkreise müßten verpflichtet werden, alle Einflüsse auf Luft, Wasser und Boden auf die eigene Gebietskörperschaft zu begrenzen. Dies zwänge dazu, mit den selbst erzeugten Problemen auch selbst fertig zu werden, und diese Probleme nicht mehr an andere „weiter zu eichen“, wie das zur Zeit vielfach noch ist, etwa bei Abgasen, die mittels hoher Schornsteine verteilt werden; bei Abwässern, die in Flüsse, Seen oder Meere geleitet werden; bei Abfällen, die inzwischen gelegentlich schon über Kontinente geschickt werden.

2. *Ein ökologisches Trittstein-Modell:* Damit ist der Aufbau von Bereichen im Stadtgefüge gemeint, die für sich und in der Vernetzung untereinander Lebensraum für gefährdete Flora und Fauna bieten. Zu den bereits vorhandenen Potentialen, die in diesem Sinne weiter zu entwickeln sind, wie Friedhöfe, Parks, Kleingärten, alte Maueranlagen, müssen sinnvolle neue Bereiche geschaffen werden, wie zum Beispiel brachgefallenes Gelände ungenutzter Industrieanlagen.

3. *Ein Stadt-Umland-Modell mit erschlossenen und verschlossenen Bereichen:*

Damit ist eine von der Regionalplanung verbindlich festzusetzende Abgrenzung von erschlossenen und verschlossenen Bereichen innerhalb einer Planungsregion gemeint. Die „verschlossenen Bereiche“ müßten einen Ausgleich zu den Belastungen der „erschlossenen Flächen“ bieten und von jeglicher störender Nutzung außer Fußgängern und Radfahrern befreit werden.

... durch die Schaffung günstigerer Voraussetzungen für die Entwicklung wirkungsvollerer Sozialgeflechte

Der Zug aus der Stadt hinaus aufs Land - wohlgermerkt: in die Nähe der Stadt - erfolgt meist, abgesehen von den günstigeren Bauland-, Bau- und Mietpreisen, wegen der besseren Überschaubarkeit, der geringeren Anonymität und Komplexität sowie der geringeren Gefahren und besseren Aufwachsmöglichkeiten für Kinder. Auch wenn dieser Trend inzwischen abebbt, gibt es doch nach wie vor erhebliche Defizite in der Funktion der Stadt als bergendes, schützendes und helfendes Sozialgeflecht.

Am problematischsten ist die immer spürbarer werdende Trennung der Generationen. Arbeitsteilung und Alterssicherung haben das Auseinander-

rücken der arbeitenden und der im Ruhestand lebenden Generation begünstigt, was zu vielfältigen Problemen bei der heranwachsenden, der arbeitenden und der Ruheständler-Generation geführt hat. Da der Ruhestand heute bereits um das 60. Lebensjahr beginnt, viele Ruheständler also noch Jahrzehnte an Lebenszeit vor sich haben, bleibt hier ein erhebliches Potential an Lebenserfahrung und gesellschaftlicher Kraft letztlich zum Nachteil aller ungenutzt. Die Städte sind also dringend gefordert, Integrations- und sinnvolle Betätigungsmöglichkeiten für die „jungen Alten“ und die „alten Alten“ zu entwickeln. Das ist keineswegs eine Art Reparaturmaßnahme wegen eines sich ungünstig entwickelnden Altersaufbaus der Bevölkerung sondern vielmehr das Wiederentdecken eines seit der Nachkriegszeit verschütteten Schatzes: die Solidarität der Generationen untereinander, und zwar nicht in materieller Hinsicht - hier ist mehr geschaffen worden denn je zuvor - sondern in ideeller. Es muß nicht sein, daß die Generationen wieder in der Großfamilie miteinander leben, aber die Lebensräume müssen ein solches Miteinander zulassen und begünstigen.

Die Städte haben sich jahrzehntelang bemüht, die Bewohner entsprechend ihrer unterschiedlichen Lebensalter oder Bedürfnisse zu separieren, angeblich um Konflikte zu vermeiden. Das geht so weit, daß es einerseits Spielplätze für Kinder bis zu 6 Jahren, andererseits solche für ältere Kinder gibt. Für die Alten wurden Altersheime und -Wohnungen in einer Wohngegend gebaut, in einer anderen entstanden ganze Stadtteile mit familiengerechten Wohnungen, anderswo wurden ausschließlich Einfamilienhäuser gebaut. Zur Zeit läuft eine Welle von Kleinwohnungsbau durch die Städte - Bleiben für Yuppies, für Geschiedene, für Einsame. Aufs Ganze betrachtet wiegen die womöglich ersparten Konflikte die soziologischen Schäden, die durch Separierung entstehen, nicht auf. Die Vermeidung zwischenmenschlicher Konfliktmöglichkeiten führt zu stadtsoziologischer Sterilität und trägt zur Vereinsamung der Menschen bei.

Als in Wolfsburg in einer Großwohnsiedlung die Grünflächen zwischen den Wohnhäusern gegen den Widerstand der Bewohner der oberen Geschosse zu Mietergärten für Erdgeschoßbewohner umgewandelt wurden, führten der Entzug an Fläche und die Schaffung neuer Konfliktmöglichkeiten nicht zur Unzufriedenheit. Im Gegenteil, die Akzeptanz des Wohnquartiers stieg spürbar; der häufige Mieterwechsel ging zurück. Zwar konnten die Bewohner der oberen Geschosse nun die „privatisierten“ Grünflächen am Haus nicht mehr benutzen, aber das Beobachten (und Kennenlernen) der Nachbarn aus Fenstern, von Balkonen und Fußwegen aus war mehr als Ersatz. Für Kinder wurde es interessanter, auf den Fußwegen an den Gärten zu spielen und Kontakt aufzunehmen. Selbst der gesuchte Konflikt (Kind klaut Kirschen im Garten von Opa Müller, der reagiert und damit kommt ein Erlebnis zustande) führt zu einem Stückchen mehr Leben als es vorher möglich war.

Die Städte müssen alles daransetzen, ihre Siedlungsstrukturen zugunsten einer Mischung für alle Lebensalter und unterschiedliche familiäre Verhält-

nisse umzugestalten. Dann werden die Weitergabe der Lebenserfahrung, der Kontakt und die Hilfe zwischen den Generationen wieder möglich.

Ein zweites Aufgabenfeld für die Entwicklung wirkungsvoller Sozialgeflechte ist die Förderung der Vereinstätigkeit. Hier wird in den Städten schon viel geleistet, aber insbesondere den „jungen Alten“ bieten sich nahezu unbegrenzte ehrenamtliche Tätigkeitsfelder.

Im Gegensatz zum Verein, in dem der zwischenmenschliche Kontakt selbstverantwortlich geregelt wird, mischt sich der Staat aufgrund überzogener Gesetzesregelungen viel zu sehr in die Beziehungen der Menschen untereinander ein. Dem Bürger wird Allzuständigkeit suggeriert, die er einerseits als bequeme Dienstleistung in Anspruch nimmt, andererseits aber als sich permanent ausdehnenden Verwaltungsdschungel beklagt. Die kommunale Verwaltungsarbeit hat in den vergangenen Jahren überproportional zugenommen, weil viele Bürger nicht mehr bereit und in der Lage sind, zwischenmenschliche Probleme direkt zu lösen. So wird der Nachbar über das Ordnungsamt veranlaßt, seine Hecke an der Straße zu schneiden; statt ein paar während der Müllabfuhr herausgefallene Apfelsinenschalen selbst in den Mülleimer zu befördern, wird das Stadtreinigungsamt angerufen; wenn ein Bub im Supermarkt eine Tafel Schokolade mitgehen läßt, wird die Polizei eingeschaltet, statt daß direkt mit den Eltern gesprochen würde.

Der Staat muß sich aus vielen Leistungsbereichen wieder zurückziehen und sich mehr auf die „Hilfe zur Selbsthilfe“ konzentrieren.

#### ... indem die Lebensfeindlichkeit städtischer Strukturen abgebaut und verhindert wird

Es wäre verfehlt, Horrorbilder der Stadt von heute zu beklagen und dagegen die gute alte Zeit zu beschwören. Die Unwirtlichkeit der Städte vergangener Jahrhunderte ist uns nicht mehr gegenwärtig: übelriechende Fäkalien und Dreck auf den Straßen, feuchte Rheuma-Löcher als Wohnungen, engste und dichteste Bauweise, so daß Pest, Typhus und Cholera wüten konnten. Übrig geblieben sind Kirchen, Schlösser, öffentliche Gebäude und die Behausungen vornehmer und reicher Adliger, Kaufleute und Großgrundbesitzer, also kein Querschnitt der Bebauung früherer Jahrhunderte. Obwohl Städtebau, Architektur und Stadttechnik die gesundheits- und lebensbedrohenden Verhältnisse in den Städten grundlegend verbessert haben, liegt auch in den heutigen Strukturen noch viel Lebensfeindlichkeit, die beseitigt werden könnte. Der Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt kann geradezu als Synonym für Lebensfeindlichkeit gelten: schädliche Abgase, Lärm, Verletzungs- und Todesgefahr sind die traurigen Begleitumstände des Automobilverkehrs. Daß Autos auch Arbeit schaffen und erleichtern, daß sie Familien- und Freundschaftskontakte begünstigen, daß sie Horizonte erweitern, Freiheit und Unabhängigkeit fördern, daß sie helfen, retten, versorgen können - darüber, also über den Segen des Automobils wird heutzutage erstaunlich



wenig gesprochen. Angesichts einer derartigen Spanne zwischen Nutzen und Schaden sollte insbesondere das Wie des Automobileinsatzes diskutiert werden, zumal mit Wasserstoff als Antriebsmittel eine umweltverträgliche Nutzung für die Zukunft gefunden ist.

Man kann nicht davon ausgehen, daß die große Mehrheit der Bevölkerung auf den Einsatz des Autos verzichtet. Selbst unnötige Autofahrten würden kaum freiwillig unterlassen - über 50 Prozent aller innerstädtischer Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer. Es geht um sinnvolle Einschränkungen, für die es inzwischen Beispiele genug gibt. So verlangt die Stadt Bergen in Norwegen von jedem Kraftfahrer, der in die City will, ein Eintrittsgeld, das seit Jahren ausschließlich in sinnvolle Verkehrsprojekte investiert wird (zum Beispiel Untertunnelungen, Umfahrungen). Einige Städte haben ihren öffentlichen Personennahverkehr so preiswert und attraktiv gemacht, daß viele Autofahrer umgestiegen sind. Andere Städte haben die Wegequalität für Fußgänger und Radfahrer (meist zu Lasten des Autoverkehrs) so gesteigert, daß in dem Entfernungssektor bis 3 Kilometer eine erhebliche Verschiebung zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs stattgefunden hat.

Die Städte kommen nicht umhin, den für einen lebendigen und gesunden Stadtorganismus erforderlichen Verkehr zu fördern und jenen Verkehr, der die Lebensqualität in der Stadt herabsetzt, einzuschränken. Für diese Strategie muß jede Stadt ihre eigene Lösung finden. Einige Grundsätze können dabei allgemeine Gültigkeit beanspruchen:

- Heraushalten des Durchgangsverkehrs,
- Bündelung des Binnenverkehrs auf leistungsfähige Hauptverkehrsachsen,
- Befreiung/Beruhigung des Verkehrs in den Stadtzentren mit dichtem Geschäfts-, Freizeit- und kulturellem Besatz,
- Vermeidung von nicht quartiersbezogenem Verkehr und Beruhigung des Binnenverkehrs in Wohnquartieren.

Direkte Maßnahmen allein führen jedoch noch nicht zum Erfolg, sondern müssen durch indirekte ergänzt werden, zu denen alle diejenigen zu rechnen sind, die Autofahrten ersetzen, also Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad, Fortbewegung zu Fuß. Auch finanzielle Anreize sind von Bedeutung, etwa die Streichung der steuerlichen Begünstigung von Pkw-Fahrten zur Arbeitsstätte und eine Begünstigung der entsprechenden Fahrtkosten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, dem Fahrrad und auch der Fortbewegung zu Fuß.

### Zusammenfassung

Hat die Stadt allein deshalb Zukunft, weil es keine Alternative zur Stadt gibt? Eine solche Perspektive würde das Siechtum der Städte bedeuten, ihre Chancen für das menschliche Zusammenleben verkleinern.

Zweifellos muß sich das System „Stadt“ als ein System des Miteinanderlebens vieler Menschen an technologische Weiterentwicklungen anpassen,

sich räumlich-strukturell verändern. Entscheidend ist, daß die Städte nicht ihre Bindungskraft verlieren, weil die Fortentwicklung menschlicher Kultur den direkten persönlichen Gedankenaustausch zwischen einer Vielzahl von Menschen erfordert. Daran muß mit aktivem Gestalten, durch komplexes Denken und Handeln gearbeitet werden.

Viel wichtiger als jemals in der Vergangenheit ist die materielle und immaterielle Gestaltung der Städte zu eigenständigen und nicht austauschbaren, identifizierbaren und identifikationsfördernden Gemeinwesen. Der Mensch in der mobilen Gesellschaft braucht Ruhe- und Bezugspunkte, die Stadt benötigt die sich mit ihr identifizierenden Bürger. Diese Bürger ertragen es nicht, wenn aus Wetzlar und Gießen die Stadt „Lahn“ wird, und der Stadt würde es auch schlecht bekommen.

In einer Zeit, in der Geschäftsfassaden alle paar Jahre den Modetrends angepaßt werden, kommt es darauf an, öffentlichen Bereichen und Gebäuden eine erstklassige, langfristige beizubehaltene Struktur und Gestaltung sozusagen als Rahmen gegenüber den sich kurzfristig ändernden Privatgebäuden und -bereichen zu geben. Die Demokratie als Bauherr tut sich damit allerdings schwer.

Schließlich muß ein Weg gefunden werden, betriebswirtschaftliche Handlungs- und Vorgehensweisen durch volkswirtschaftliche zu ersetzen. Dies gilt insbesondere für die Ver- und Entsorgungsprobleme. Das ist eine schwere Aufgabe, zumal in vielen Städten noch nicht einmal korrekt betriebswirtschaftlich gehandelt wird. Es muß dahingestellt bleiben, inwieweit sich volkswirtschaftliches Handeln der Städte angesichts des von der Verfassung garantierten Selbstverwaltungsrechts der Kommunen - Basis der Demokratie - verwirklichen läßt. Jedenfalls ist eine deutliche Hinwendung zur volkswirtschaftlichen Handlungsweise für die Zukunft unserer Städte unabdingbar.