

"Stadt und Verkehr" - ein Thema experimenteller Stadtentwicklung

Neues Denken - integriertes Handeln

Astrid Christen – Wilhelmsburger Insel Rundblick August 2009

"Wir brauchen Experimente im Umgang mit Großinfrastrukturen, sonst verschenken wir leichtfertig große städtebauliche Chancen. Wir müssen den Mut haben, alte Fehler einer autistischen Verkehrspolitik zu korrigieren", sagt Staatssekretär Dr. Engelbert Lütke Daldrup in einem Interview mit Prof. Peter Zlonicky in der neuesten Publikation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung "Nationale Stadtentwicklungspolitik - Positionen". Diese Bundesinitiative ist eine konsequente Folge der Deutschen EU-Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2007, die mit der markanten LEIPZIG CHARTA, eine Verabredung für eine integrierte Stadtentwicklung im Vierklang von Ökonomie, Ökologie, Kultur und sozialen Zusammenhalt ihren erfolgreichen Höhepunkt fand.

Seitdem waren die Experten sehr fleißig. Innerhalb von nur zwei Jahren ist es den Mitarbeitern beim Bund gelungen, eine Plattform für dieses junge Politikfeld zu schaffen, das über die engere Fachschaft hinaus geht. Hierfür wurde ein hochkarätiges Kuratorium gebildet, das die notwendige Diskussion in die Öffentlichkeit trägt um die Fragen, wie wir gemeinsam zukunftsfähig in Städten leben können, und was unsere Europäische Stadt eigentlich so richtig ausmacht. Auch der am 22. Juli 2009 gegründete Expertenrat und das Netzwerk Internationale Bauausstellungen (IBA) befördert den öffentlichen Diskurs um qualitätsvolle Stadtentwicklung. Sogenannte Entschließungsanträge sichern eine Unterstützung im Kabinett, Bundestag und auch Bundesrat. Ein kluger interdisziplinärer Hochschultag sichert einen wichtigen Austausch zwischen Wissenschaft und Politik. Natürlich werden auch spannende, innovative Projekte gefördert. Die "Bildungsoffensive Elbinseln" ist eines solcher geförderten Projekte.

Sogar zwei Autobahnprojekte gehören hierzu, z.B. die alte Stadtautobahn in Saarbrücken an der schönsten Stelle in der Stadt direkt am Saarufer. "Mit einer großen Gemeinschaftanstrengung", so Dr. Lütke Daldrup im Interview, unter Berücksichtigung des schwierigen Hochwasserschutzes wurde sie unter die Erde verlegt.

Ein weiteres Projekt der bereits bestehenden 75 km langen A 40 von Moers über Duisburg, Mühlheim a.d. Ruhr, Essen, Bochum, Dortmund nach Unna wird Bestandteil des Kulturhauptstadt-2010-Projektes B1_21st. Es ist das Ziel, den Stadtraum entlang der A 40 städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten, zu einer einheitlichen Gesamtbetrachtung entlang des gesamten Straßenverlaufs zu kommen, die A 40 als solche erkennbar zu machen. Hier sollen mit neuem Bewusstsein und viel Mühe die Wunden geheilt werden, die die Moderne für das autogerechte Leben mittels technokratisch-funktionaler Verkehrsplanung geschlagen hat. Dieses Projekt, hochstilisiert zum kulturellen Ausstellungsstück macht sehr deutlich, dass Infrastrukturprojekte heute nur noch als Gemeinschaftswerk verschiedenster Akteure und mit einer klugen, differenzierten Kommunikation zu denken sind.

Dennoch irritiert es umso mehr, dass der Masterplan Güterverkehr und Logistik, der vom selben Bundesministerium herausgegeben wurde, die Stadtentwicklung als zentrales Kriterium für die Fernstraßenplanung völlig vermissen lässt und stattdessen in der zugrunde

gelegten Prognose "2050" immer noch von astronomischen Wachstumsraten für den LKW-Verkehr bedingt durch ebenso astronomische Umsatzraten in der Hafenwirtschaft ausgeht.

... und die Gretchenfrage heißt: "Was können wir für unseren Beteiligungsprozess daraus lernen?"

Zu derartigen Lernen inspiriert der Staatssekretär gleich noch mit weiteren Überlegungen zu den Leitthemen auf längere Sicht:

"Ich glaube, die beiden ganz großen Themen werden sein:

- sozialer Zusammenhalt in unseren Städten und
- der ökologische Umbau unserer Städte.

Dabei wird in den nächsten Jahren neben der Frage der Energieeffizienz der Gebäude das Thema Verkehr ganz stark in den Blickpunkt rücken. Wir wissen, dass wir mittlerweile den "Peak of Oil" erreicht haben, d.h. wir haben mehr Öl verbraucht, als wir in Zukunft noch zur Verfügung haben. Das bedeutet, dass wir die Mobilität der Städte umorganisieren und weg vom Öl kommen müssen. Öffentlicher Nahverkehr, Elektromobilität, eine ganz andere Form von Mobilität in der Stadt wird zur Herausforderung. Wir werden intensiv darüber reden müssen, wie wir unsere Siedlungsstrukturen energieeffizienter gestalten. Zwar weist die europäische Stadt im Vergleich zur amerikanischen Stadt vor allem durch ihre kompakte Siedlungsstruktur eine doppelt so hohe Energieeffizienz auf, doch im Vergleich zu den Städten der 3. Welt verschwenden wir zu viel Energie. Dies wird auch eine Frage der Globalen Gerechtigkeit (Anmerkung: Siehe Europäische Nachhaltigkeitsstrategie).

Der Erkenntnis, dass die Form und Organisation der städtischen Siedlungen über die Energieeffizienz entscheidet, muss noch viel mehr Raum verschafft werden. Gerade was die Themen der Energieeffizienz betrifft, brauchen wir SYSTEMISCHE VERÄNDERUNGEN. Mit einem "weiter" so in der städtischen Mobilitätspolitik werden wir nicht zu Rande kommen. Wir brauchen für die Gebäude 40 % unserer Energie, für den Verkehr 30 % unserer Energie. Ob es uns gelingt, unsere Gesellschaft auf ein anderes Energieeffizienzniveau zu bringen, wird sich im städtischen Siedlungssystem entscheiden und in einer Kultur der Mobilität."

Da lautet doch gleich die 2. Gretchenfrage "Wo, wenn nicht hier in Wilhelmsburg könnte ein zeitgemäßes innovatives und integriertes Verkehrssystem als Gemeinschaftsanstrengung einer Stadtgesellschaft neue Maßstäbe setzen???" Historische Vorbilder solcher Leistungsbereitschaft finden wir sogar in unmittelbarer Nachbarschaft. Der Georgswerder Müllberg in den 80er Jahren: Mauserte er sich dieser Prozess doch vom nicht bezahlbaren Zaun um das mit Dioxin hochvergiftete Gelände zum innovativsten technischen Bauwerk Europas mittels beharrlichen Einwirkens der Wilhelmsburger Anwohnerschaft.

Hamburg befindet sich an einer historischen Weichenstellung. "Autistische Verkehrspolitik" in Form von einer Autobahn und einer autobahnähnlichen Straße mitten durch Hamburg lässt sich auf Dauer nicht schön reden, auch nicht in der technokratischen Variante. Jede neue Autobahn, egal ob nördlich der Elbe, auf der Elbinsel oder südlich der Süderelbe, zerstört die Lebensbedingungen von hier wohnenden Menschen. Sie fördert den Wegzug in das Umland anstelle der städtebaulichen Innenentwicklung. Kostbares Vertrauen geht verloren - und das

mit noch unbekanntem volkswirtschaftlichen Folgen. Hamburg hat jetzt die einzigartige Chance zur Umkehr seiner Verkehrspolitik, um mutig Stadtentwicklung und seine Zivilgesellschaft zukunftsfähig in eine neue Epoche zu führen. Solch eine hervorragende Leistung wäre der Stadtgesellschaft glatt zuzutrauen, wären da bloß nicht altes Denken und Handeln, sowie die Katze, die sich in den eigenen Schwanz beißt.

Weitere Infos unter

www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

www.planenimdialog.de

www.zukunftsplan-statt-autobahn.de