

## Fallbeispiel: Szenarien zur Zukunft unserer Städte



Shrinking „City“ direkt vor Ort – Schönebeck/Sachsen-Anhalt

**M1** Symptome für eine globale Krise der Stadt

„Im nächsten Vierteljahrhundert, so schätzt man, werden rund 40 Billionen Dollar notwendig sein, um das Instand zu halten, zu modernisieren und auszubauen, was Städte am Leben hält – ihr Tragwerk, ihr Skelett, also Transportsysteme, Wasser- und Stromleitungen. 40 Billionen Dollar entsprechen etwa dem Marktwert aller weltweit an den Börsen gehandelten Aktien im letzten Jahr [2006].

Das Skelett bröckelt überall ... Über unseren Köpfen, im Untergrund, in den Wänden eines jeden Gebäudes: Millionen Kilometer Leitungen und Kabel und Rohre schlängeln sich durch jeden Quadratmeter der Städte. Für jedes moderne Glasfaserkabel gibt es hunderte andere unsichtbare Drähte und Leitungen, die brüchig sind und rosten. Dieses Versorgungssystem ist weder sexy noch spektakulär, wir bemerken es meist nicht einmal. Aber wir erwarten selbstverständlich, dass es funktioniert. Doch dieses System ist hochkomplex und macht es erst möglich, die Wäsche in der Maschine zu waschen und nicht im nächsten Fluss; dieses System erlaubt es, dass virtuelle Nachrichten, Informationen und Bilder in Nanosekunden von einer Seite der Erde auf die andere geschickt werden können – und dass die Toiletten nicht überlaufen.

Und dieses System ist in den älteren Städten des industrialisierten Westens inzwischen veraltet und überlastet. In den wachsenden Megacities der Schwellenländer existiert es meist sowieso nur in den

Enklaven der ... Reichen. Die ... Slums und Barackensiedlungen ... besitzen selten eine menschenwürdige Infrastruktur. Entsprechend sind die hygienischen Bedingungen. Alles dauert. Wenig funktioniert. Dass der Mangel an Infrastruktur das vielbeschworene Wirtschaftswachstum und damit die Zukunft einer Gesellschaft aufhält wie nur wenig anderes, ist bekannt. Aber es wird verdrängt ...

Stadtplaner wissen ..., wie zerbrechlich dieses System ist. Man weiß auch, dass Reparaturen wie Umbauten um so teuer werden, je länger man wartet. Nur sind Städte kein weißes Blatt Papier, auf dem beliebig neu geplant werden könnte ...

Man kann nicht eben einfach einen neuen Abwassertunnel irgendwo unter einer Stadt hindurchtreiben. Die Zulassung neuer Ringkanäle dauert Jahre, weil jeder Stadtteil und danach jeder Anwohner einen ganz besonders wichtigen Grund hat, sich gegen die Planung zu wehren. Zu teuer. Zu nah. Zu hässlich. Nicht mit meinen Steuergeldern ...

Viel steht auf dem Spiel, denn trotz kühner Thesen von der Auflösung urbaner Strukturen in Edge Cities und Exurbias bleibt die Stadt Motor der menschlichen Zivilisation ... Wenn es [aber] an Wasser, Strom, Wärme, öffentlichem Nahverkehr oder halbwegs sicheren Flughäfen in einer immer städtischeren Welt mangelt, dann verwandeln sich die Städte allmählich zurück in jenen Naturzustand, den sie einst überwinden sollten.“

**M2** Negatives Extremszenario – Detroit

„... Die Fassade der Innenstadt bröckelt längst. Schweift der Blick weg von der Hauptstraße, wird sichtbar, warum Detroit zu den unbeliebtesten Städten in den Vereinigten Staaten zählt, und warum sich die Bevölkerung in den vergangenen 30 Jahren halbierte. Gleich neben dem Guardian Building steht das 106 Jahre alte Hudson Building, einst Symbol für den wirtschaftlichen Aufstieg Detroits. Seit 1983 verkommt es zu einer Ruine. Kein Strom, kein Wasser, hier wohnen keine Menschen mehr, aber viele wilde Tiere aus den Wäldern rings um die Stadt. Außerhalb von Downtown liegen jene Viertel, in die sich selbst Polizisten nur bei Tageslicht wagen ...

Schuld an dem Niedergang ist der Wandel in der amerikanischen Ökonomie ... ‚Detroit ist eine Industriestadt in einem postindustriellen Amerika‘, schrieb die *New York Times* in einem Abgesang auf ‚The Motor City‘ ...

Jede staatliche Schule in einem Bezirk wird vom Einkommen der Bewohner finanziert. In einem Stadtteil mit vielen Arbeitslosen und unqualifizierten Arbeitern erhält die Schule zu wenig Mittel, um eine adäquate Ausbildung zu garantieren. Dies kann zur Folge haben, dass Schulen geschlossen werden und die Kinder des Bezirks ohne Ausbildung bleiben ...

Ruinen in Downtown, Gewalt ..., ein gravierendes Bildungsproblem – ... die Stadt hat mit dem Untergang der alten Industrien ihren Geist ausgehaucht ...“



Erste Ansätze: Mehrgenerationen-spiel- und Trainingsplatz

#### M4 Neue Wohn- und Lebensformen

„Wir sollten ... Abschied nehmen vom urbanen Pessimismus der letzten dreißig Jahre. Anstelle des vielfach beklagten und prognostizierten Niedergangs der Städte zeichnet sich für die Zukunft eine Renaissance urbanen Lebens ab. Die Stadt der Zukunft bietet kurze Wege, mehr Wahlmöglichkeiten und höhere Lebens- und Erlebnisqualitäten. Die ‚neuen Urbanisten‘ von morgen wollen wieder ‚mittendrin‘ und ‚mitten im Leben‘ wohnen und offen für neue Lebensformen und Wohngemeinschaften sein. Gemeinsam machen sie sich selbst zu Architekten, Planern und Gestaltern ihrer Häuser und Wohnungen. Durch Selbst- und Nachbarschaftshilfe sorgen sie für stabile soziale Beziehungen im Wohnquartier (civic life). Vielleicht lebt ... der Gedanke des ‚ganzen Hauses‘ wieder auf, weil die Menschen aufeinander angewiesen bleiben und sich mehr

selbst helfen müssen. Was der Kulturhistoriker Wilhelm Heinrich von Riehl ... vor einhundertfünfzig Jahren ... als Zukunftsidee prognostizierte, könnte bald Wirklichkeit werden: In wirtschaftlich und gesellschaftlich schwierigen Zeiten wird die ‚Genossenschaftsidee‘ wiederbelebt. Gleichzeitig wird der Familienbegriff um den Gedanken des ‚ganzen Hauses‘ erweitert. [Dort] haben in Zukunft nicht nur natürliche Familienmitglieder Platz. Auch Enkel-, Kinder- und Familienlose werden ... ‚wie durch Adoption‘ in die Haus- und Wohngemeinschaft aufgenommen und bilden eine neue ‚Wahlfamilie‘. So könnten alle ein selbst bestimmtes Leben führen – aber nicht allein. ‚Gemeinsam statt einsam‘ heißt das Wohn- und Lebenskonzept in der Stadt der Zukunft: Mehr-Generationenhaus und Senioren-WG als Heimplatz und betreutes Wohnen.“

#### M3 Positives Extremszenario

„**Demographie:** Wie Beispiele in Schweden oder Finnland gezeigt haben, lässt sich die Geburtenrate in Städten durchaus erhöhen. Allerdings zeitigt ein familienfreundlicheres Umfeld erst nach 25 Jahren die ersten Erfolge, zu spät, um dieses Szenario noch zu beeinflussen. Deshalb versuchen sich die Städte durch Zuwanderung gut ausgebildeter junger Menschen insbesondere aus Schlüsselbranchen zu verjüngen ... Einschränkende Bestimmungen gegen Einwanderung oder doppelte Staatsbürgerschaft werden aufgehoben ...

**Wirtschaft:** Konzepte zur Lösung der Probleme einer alternden Bevölkerung werden die Arbeitsmärkte nachhaltig beeinflussen, und zwar durch:

– ein größeres Arbeitskräfteangebot infolge einer längeren Lebensarbeitszeit,

– lebenslanges Lernen, ... Integration des Lernvorgangs in den Arbeitsprozess ...

**Gesellschaft:** ... Durch die gezielte Mittelvergabe an Schulen in armen Stadtvierteln werden bildungspolitische Ungleichgewichte weitgehend abgebaut, sodass die innerstädtischen Gebiete ihr Kainsmal allmählich verlieren ... Die zu niedrige Zahl junger Menschen erhöht die Bereitschaft, in jeden Einzelnen zu investieren und das Humankapital für einen hohen Lebensstandard und insbesondere zur Alterssicherung einer wachsenden Zahl älterer Menschen zu stärken ... Neue informelle Beziehungen zwischen Nachbarn sowie Verbindungen von Selbsthilfegruppen bieten nach und nach einen Familienersatz ...

**Umwelt:** ... Neue Verkehrsleitsysteme ... entlasten die Straßen und beschleunigen den Verkehrsfluss, weil jedes ... Fahrzeug

wirtschaftlicher eingesetzt wird ... Preise werden vermehrt als Lenkungsinstrumente für einen sparsamen Umgang mit Wasser, Strom und Heizenergie eingesetzt. ... Hohe Preise für fossile Brennstoffe und Atomenergie unterstützen den energiepolitisch revolutionären Übergang in das Zeitalter von Sonnenenergie und Wasserstoff ...

**Stadtbild:** ... Durch höhere Umzugsmobilität innerhalb der Stadtviertel ziehen mehr ältere Bewohner in geeignete kleine Häuser oder Wohnungen um. Auf diese Weise werden Mehrgenerationennachbarschaften gefördert. Das ... bildet die Voraussetzung für generationsübergreifende gegenseitige Hilfen. ... Die Städte bekämpfen, gestützt auf ihre Planungskompetenzen, die Neigung der Immobilienmärkte zu niedrigen Dichten und zu stark auf das Auto ausgerichtete Lebensweisen ...“

**M1** Andrian Kreye/Petra Steinberger: Die Zukunft verfault. In: Süddeutsche Zeitung vom 20.07.2007. München 2007

**M2** Jürgen Schmieder: Die auto-destruktive Stadt. In: ebenda vom 15.12.2005, München 2005, S. 15

**Weitere urbane Krisenphänomene**, z. B.: Schrumpfende Städte/Shrinking Cities auf [www.schrumpfende-staedte.de](http://www.schrumpfende-staedte.de) [www.shrinkingcities.com](http://www.shrinkingcities.com) [www.schrumpfende-stadt.de](http://www.schrumpfende-stadt.de), Febr. 2008

**M3** Peter Hall/Ulrich Pfeifer: URBAN 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte. Stuttgart und München: Deutsche Verlagsanstalt 2000, S. 192 ff.

**M4** Horst W. Opaschowski: Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2005, S. 238

## Beispiel einer Problemanalyse zum Thema „Stadt und Verkehr“

### *Infarktbedroht – die deutschen Städte*

„Die deutsche Wiedervereinigung und die Öffnung der ehemaligen Ostblockstaaten für den internationalen Handel hat einen sprunghaften Anstieg der Verkehrsströme, insbesondere des Individualverkehrs mit dem Auto bzw. Lkw, gebracht. Hinzu kommen Belastungen durch Unternehmerkonzepte, deren Lagerlogistik darauf abzielt, nur noch kurzfristige Lagerbestände zu halten und den Nachschub an Gütern, Roh- und Hilfsstoffen durch tägliche Zulieferungen auf die Straße zu verlagern („just-in-time“). In vielen Städten der Bundesrepublik bricht der Verkehr (in Stoßzeiten) zusammen. Einige Städte versuchen, eine ‚Politik der autofreien Stadt‘ zu praktizieren und richten autofreie Zonen ein. Durch ‚Park and Ride-Systeme‘ wird versucht, die Autoströme in die Städte an der Peripherie aufzufangen. Das Autobahn- und Straßennetz erweist sich dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Die täglichen Staumeldungen

werden immer länger. Eine zuverlässige Zeitplanung ist – zumindest über größere Entfernungen – mit dem Auto nicht mehr möglich.

Die Folgekosten des Autoverkehrs (Lärm, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Unfälle, Stress usw.) müssen von der Gesellschaft getragen werden und werden dadurch zu ‚sozialen Kosten‘. Eine Belastung des Autofahrers mit den tatsächlichen Kosten würde einen Benzinpreis von 2,50 bis 4,00 € ergeben.

Die Bundesrepublik kann ihre internationalen Verpflichtungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahre 2010 um 25–30 Prozent zu reduzieren, nicht einhalten. Durch die Öffnung des Europäischen Binnenmarktes droht in den nächsten 20 Jahren eine weitere Verdoppelung der Verkehrsströme, insbesondere in Ost-West-Richtung. Der Bundesrepublik und ganz Europa droht der ‚Verkehrsinfarkt‘.“

*Peter Weinbrenner: Die Wiedergewinnung der Zukunft als universale Bildungsaufgabe. = Schriften zur Didaktik der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, H. 41, Bielefeld: Universität, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften o. J., S. 22*

### *Futuristische Stadt*

