

8 Die Zukunft unserer Städte?

Die gegenwärtige und künftige Entwicklung der Städte wird weltweit von den selben Faktoren geprägt (S. 36). Folglich sehen sie sich auch in immer stärkerem Maße mit ähnlichen Problemfeldern konfrontiert. Fünf gemeinsame globale Aufgaben sind zu nennen:

- die Verringerung des Wachstums (was sich in Städten des informellen Hyperwachstums und in dynamisch wachsenden Städten insbesondere auf den weiteren absoluten Zuwachs an Einwohnern, in reifen Städten auf die aus dem steigenden Wohnraumbedarf resultierende Ausbreitung der Städte ins Umland bezieht),
- die Reduzierung der „ökologischen Fußabdrücke“ der Stadt im umgebenden ländlichen Raum durch den Einsatz umweltfreundlicher Technik,
- die Umstellung auf erneuerbare Energien und der Aufbau von Recyclingwirtschaften innerhalb der Stadt z.B. im Abfall- und Abwasserbereich,
- die Neuorganisation des städtischen Verkehrs und die Entwicklung des „Öko-Autos“,
- eine gute kommunalpolitische Steuerung durch Dezentralisierung, Demokratisierung, Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung und Einbeziehung der unmittelbar Betroffenen z.B. im Rahmen des „Lokale Agenda 21“-Prozesses.

Wie sich die dargestellten Einflussfaktoren auswirken und wo demzufolge Lösungsstrategien ansetzen müssen, hängt zwar vom jeweiligen Stand in der demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung ab. Trotz unterschiedlicher Entwicklungsstufen in den einzelnen Ländern ist es aber ein Gebot der Vernunft, bei weltweit ähnlichen Problemlagen auch gemeinsam nach Lösungswegen zu suchen. „Patentlösungen“ kann es nicht geben, aber die Städte können sich im Rahmen eines internationalen Kommunikationsnetzes über erfolgreich angewandte lokale Strategien im Sinne einer nachhaltigen Stadtpolitik informieren. Hierfür wird bei den Vereinten Nationen eine „Best Practice“-Datenbank eingerichtet (für Deutschland hierzu die Datenbank „Gute Beispiele“ beim BMVBW unter: www.werkstatt-stadt.de). Aus diesem Schatz an positiven Erfahrungen und aus der Fülle sonstiger Vorschläge für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung seien im Folgenden einzelne Fallbeispiele vorgestellt. Es ist die Aufgabe zu überprüfen, inwieweit diese Lösungsversuche übertragbar sind, welche Rahmenbedingungen geschaffen, welche Widerstände von welchen Interessengruppen überwunden werden müssen, welche Chancen der Mitwirkung sich vor allem auf kommunaler Ebene – zumal in einer Demokratie – dem Einzelnen und insbesondere den Jugendlichen bietet, denen doch die „Zukunft unserer Städte“ gehört. Durchsetzungsstrategien können im Rahmen einer „Zukunftswerkstatt“ oder „Szenario-technik“ diskutiert werden.

8. 1 Konzepte zur Gestaltung des städtischen Verkehrs

Das Beispiel Curitiba

↓ Mit einem jährlichen Wachstum zwischen 2 % und mehr als 5 % hatte Curitiba, die Hauptstadt des südbrasilianischen Bundesstaates Paraná, zwischen 1979 und 2000 von 600 000 auf 1,6 Mio. Einwohner zugenommen. Zwei Hauptprobleme der Stadtentwicklung waren die Steuerung des Flächenwachstums und die Bewältigung des zunehmenden Pendlerverkehrs.

„Die Philosophie Curitiba bestand darin, Vorhandenes zu nutzen. Es wurden Busse eingesetzt, weil Busse vorhanden waren. Alte Busse wurden als mobile Schulen verwendet. ... Zehn private Firmen betreiben die Busse; eine stadteigene Gesellschaft sorgt für die Routenplanung, die Straßen, Haltestellen, den Fahrplan und die Durchsetzung von Standards sowie für das Erheben von Fahrpreisen und die Verteilung der Einnahmen. ...

In Curitiba ergänzen Verkehrs- und Flächennutzungsplanung einander. Dadurch dass die Flächennutzung gesteuert wird, wird das hoch verdichtete Wachstum in der Innenstadt, die zur Fußgängerzone umgestaltet wurde, begrenzt. Neues Wachstum wird in die Verkehrskorridore verlagert, die in Curitiba als ‚strukturelle Sektoren‘ bekannt sind und von großen Kapazitäten an Express- und Direktbussen bedient werden, die ihnen vorbehalten zentrale Spuren auf Fernverkehrsstraßen nutzen. Vor der Errichtung dieser Korridore hat die Stadtverwaltung in strategischer Voraussicht Land in der Umgebung der Stadt erworben und dort Wohnungen für einkommensschwache Haushalte errichtet, die diesen einen leichten Zugang zu Geschäften, Arbeitsplätzen und Freizeiteinrichtungen erlauben. Dadurch setzte sie die Steuerung der Flächennutzung ins Verhältnis zum öffentlichen Verkehr: Die höchste Dichte findet man entlang der strukturellen Verkehrswege. Außerdem zog sie neue Industriebetriebe an, die sich in einem Industriepark am Rande der Stadt ansiedelten. Darüber hinaus wurden in der gesamten Stadt per Bus erreichbare Parks sowie 150 Kilometer spezielle Fahrrad- und Fußwege angelegt.

Die Ergebnisse waren spektakulär. ...In Curitiba benutzen heute 75 Prozent der Pendler öffentliche Verkehrsmittel, obwohl die Zahl der Fahrzeughalter höher als in São Paulo ist. Der Verkehr ist seit 1974 um 30 Prozent zurückgegangen, obwohl die Bevölkerung sich mehr als verdoppelt hat. Das System, die ‚Überirdische Metro‘, kostet nur 200 000 USD pro Kilometer, ein Tausendstel der U-Bahn von Los Angeles.“

Peter Hall und Ulrich Pfeifer: Urban 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte. Stuttgart-München: Deutsche Verlagsgesellschaft 2000, S. 349f.

M1 Electronic Road Pricing



Das Beispiel Singapur

↓ „Seit 1975 hat Singapur ein bemerkenswertes Repertoire an Maßnahmen entwickelt, das drei Ziele erreichen soll: den Fahrzeugbesitz und -gebrauch zu beschränken, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern sowie Flächennutzung und Aktivitäten um ein hoch qualitatives öffentliches Verkehrssystem herum zu planen.... Wer beabsichtigt, ein Auto zu erwerben, muss im Zuge eines Auswahlverfahrens eine Anspruchsbescheinigung erwerben. Der Preis von Autos ist rasch gestiegen: ... Für ein Auto, das in England 11 000 Pfund kostet, müsste man in Singapur sechs Mal so viel bezahlen. Diese enorm hohen Preise wurden mit hohen Zulassungsgebühren, strengen Führerscheinprüfungen und hohen Treibstoffkosten kombiniert. ...

... 1998 wurde ein elektronisches System zur Erhebung von Straßengebühren in Betrieb genommen. Dabei werden in einem Abstand von ca. 15 Metern je zwei Brücken mit Verkehrsschildern montiert, die über Funk mit einer Smart Card im Auto kommunizieren und mit einer Kamera die rückwärtigen Nummernschilder von unberechtigt passierenden Fahrzeugen fotografieren. In jedem Auto wird ein elektronisches Gerät in der Größe eines kleinen Taschenrechners befestigt, das auf einem LCD-Display das Guthaben auf der Smart Card anzeigt, wenn diese einen Kontrollpunkt passiert. Mithilfe dieses Systems sollen den Autofahrern die wahren Kosten des Autoverkehrs bewusst gemacht werden, und Fahrzeuglenker können ... sich für eine andere Route, ein anderes Ziel oder einen anderen Zeitpunkt entscheiden – oder dafür, das Auto stehen zu lassen, sich einer Fahrgemeinschaft anzuschließen oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. ...

Als deutlich wurde, dass Verkehrsbeschränkungen alleine nicht effektiv genug sein würden, ..., hat man sich dazu entschieden, in den MRT (Mass Rapid Transit) zu investieren. Man hat eine Nord- Süd- und eine Ost-West-Linie errichtet, die insgesamt 83 Kilometer lang sind, das Geschäftsviertel passieren und von dort aus strahlenförmig geplante neue Städte bedienen sollen. ...“

Peter Hall u.a.: A.a.O. S. 354f.

M2 Förderung des Fahrradverkehrs in einer „reifen Stadt“



Das Beispiel Marl

↓ „Die Förderung des Fahrradverkehrs ist in Marl (93 000 Einwohner; am nördlichen Rand des Ruhrgebiets) ein wesentlicher Bestandteil auf dem Weg zum stadtverträglichen Verkehr. Die Ansätze sind vielfältig und beschränken sich nicht nur auf bauliche Verbesserungen, Beschilderungen und Markierungen. Der Schwerpunkt der Marler Fahrrad-Aktivitäten liegt in der Öffentlichkeitsarbeit ... – Fahrrad fahren fängt im Kopf an.

Aus Sicht des Radverkehrs sind Tempo-30-Zonen ideal. Auf Grund der niedrigeren Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr kann hier auf gesonderte Radverkehrsanlagen verzichtet werden. Insgesamt sind 50 Wohngebiete in Marl herausgearbeitet worden, die die Voraussetzungen für Tempo 30 erfüllen. ...

Es gibt viele Gründe, für eine gute Fahrradabstellmöglichkeit zu sorgen. Die wichtigsten sind Diebstahl- und Vandalismusschutz und Förderung der Benutzung. Dies wird wiederum nur dann erreicht, wenn eine bequeme Zugänglichkeit erreicht ist. ... Die Stadt Marl hat daher eine ‚Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder‘ erstellt, um die Benutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zu fördern. Für Bauherren und Architekten stand ein beabsichtigter Gewöhnungsprozess bevor. Heute ist die Berücksichtigung von Fahrradstellplätzen eine Selbstverständlichkeit. ...“

Jürgen Göttsche: Fahrrad fahren fängt im Kopf an. In: Das Parlament. Thema „Mobilität“. 4./11.01.2002. S. 12

- 1 Stellen Sie fest, auf welche der in dem „negativen Extremszenario“ (S. 37) angenommenen Entwicklung die Stadtverwaltung von Curitiba eine Antwort gefunden hat.
- 2 Untersuchen Sie die in Singapur getroffenen Verkehrslenkungsmaßnahmen unter folgenden Gesichtspunkten: Voraussetzungen, Wirkung, Übertragbarkeit (z.B. Umsetzung 2003 in London!).
- 3 Ermitteln Sie im Rahmen einer Behördenbefragung Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Ihrer Gemeinde.

Ausblicke und Szenarien

M 5.21 „Vision 2052“ – schöne neue Welt?

„Das klassische Einfamilienhaus am Stadtrand, das Reihenhaus oder die Eigentumswohnung ... sind passé. Wir wohnen heute in Mega-Giga-Cities mit zehn bis 20 Millionen Einwohnern. Die Städte sind zwar weiter in die Höhe und Breite gewachsen, aber genauso unsichtbar in die Tiefe. Reflektoren tragen das Sonnenlicht bis in die untersten Stockwerke... In Wohn- bzw. Geschäftstürmen, die bis zu einem Kilometer in den Himmel ragen, wohnen und arbeiten bis zu 500 000 Menschen ...

Die immer höhere Bevölkerungsdichte in den Ballungszentren ... hat dazu geführt, dass es in den Städten überwiegend Miniappartements gibt. In diesen ‚Microflats‘ ... zehn Quadratmeter-Miniappartements ... lebt man während der oft zwei- bis dreimonatigen Arbeitszeit in der Stadt, erholt sich dann ... bei der Familie, die zumeist in großzügig ausgestalteten Häusern auf dem Land lebt.“

Pascal Bader: Vision 2052 – eine (noch) nicht ganz ernst gemeinte Geschichte. In: Erde 2.0 – Ausstellungsführer Baden-Württemberg zeigt Technologien für morgen. Stuttgart: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg 2002, S. 271 ff.

M 5.23 Negatives Extremszenario

„Da die Städte wenig familienfreundlich sind, sinkt die Zahl der Kinder stetig ab. Dadurch ist die Familie nur noch begrenzt in der Lage, Ältere zu versorgen. Eine überalterte und kränkelnde Einwohnerschaft lässt die Sozialausgaben des Staates und der Kommunen steigen. Es kommt zu Spannungen zwischen Jüngeren und Älteren. Bei rückläufigen Einwohner- und Erwerbstätigenzahlen können Städte die Unterhaltung einer gut ausgebauten, aber kapital- und wartungsintensiven Infrastruktur nicht mehr finanzieren. Öffentliche Nahverkehrssysteme wie S- und U-Bahnen rotten vor sich hin, Wasser- und Abwasserleitungen sind defekt, Müllberge wachsen.

Die Arbeitslosigkeit konzentriert sich auf innerstädtische Gebiete mit geringer Qualität. Wohlhabendere Bevölkerung wandert ab. Zugenagelte Läden in verödeten Innenstädten und eingezäunte Vorstadtsiedlungen für die Reichen bestimmen das Bild der Städte. Kriminalität und Drogenkonsum bei Jugendlichen nehmen zu.“

Wilfried Korby: unveröffentlichtes Manuskript

M 5.24 Berliner Erklärung zur Zukunft der Städte

„Wir, Bürger und Repräsentanten aus 1 000 Städten, Vertreter von Regierungen und Organisationen der Zivilgesellschaft aus über 100 Ländern der Welt, kamen vom 4. bis 6. Juli 2000 in Berlin zur Weltkonferenz zur Zukunft der Städte URBAN 21 zusammen ...

Wir empfehlen folgende Maßnahmen als äußerst dringlich: ...

- Die Städte sollten darum kämpfen, die Armut zu verringern und die Grundbedürfnisse ihrer Bürger zu erfüllen ...
- Die Städte sollten eine Sozialpolitik verfolgen und Maßnahmen ergreifen, die geeignet sind Gewalt und Verbrechen zu verringern.
- Die Städte sollten die Chancen der Informations- und Kommunikationstechnologie nutzen und allen Bürgern die Möglichkeit des lebenslangen Lernens eröffnen ...
- Die Städte sollten den Einsatz umweltfreundlicher Technologien und Materialien fördern ...
- Die Städte sollten die lokale Wirtschaftsentwicklung fördern, dabei die Rolle der informellen Wirtschaft anerkennen und diese in die formelle Wirtschaft integrieren ...
- Die Städte sollten ihr historisches Erbe bewahren und sich bemühen, Orte der Schönheit zu werden ...
- Die Städte sollten die Entwicklung eines geeigneten integrierten öffentlichen Nahverkehrssystems fördern, das schnell, sicher, leicht zugänglich und erschwinglich ist; ferner sollen sie die Nutzung privater Kraftfahrzeuge stärker beeinflussen und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel unterstützen.
- Die Städte sollten versuchen, ein Gleichgewicht zwischen der natürlichen Umwelt und der gebauten Umwelt herbeizuführen, um die Verschmutzung von Wasser, Luft, Boden sowie Lärmbelastungen zu verringern ...
- Nichtstaatliche Organisationen und Bürgerinitiativen sollten in die Lage versetzt werden, umfassend an einer gerechten und nachhaltigen Entwicklung teilzuhaben ...“

http://www.bbr.bund.de/cn_005/nn_21288/DE/Veroeffentlichungen/BBRInfo/ZurueckliegendeBaende2000_2006/DL_Beilage_3_2000.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/DL_Beilage_3_2000.pdf (Dez. 2006), geändert

Wollen Sie in Zukunft so leben, wie in der „Vision 2052“ beschrieben? Ist das entworfene Szenario realisierbar, ist es überhaupt wünschenswert? Oder droht uns eher eine Entwicklung, wie in dem „Negativen Extremszenario“ beschrieben? Lassen sich die in der „Berliner Erklärung zur Zukunft der Städte“ als „äußerst dringlich“ empfohlenen Maßnahmen im globalen, aber auch im lokalen Rahmen hier bei uns „vor Ort“ durchsetzen?

Ihnen als der jüngeren Generation, den Schülerinnen und Schülern, kommt bei der Beantwortung dieser Fragen – darauf wurde bereits im Kapitel 1 (S. 6–17) hingewiesen – eine entscheidende Bedeutung zu. Sind Sie sich Ihrer Verantwortung, Ihrer „Betroffenheit“ bewusst? Erkennen Sie aktuelle Probleme und Entwicklungen, so wie sie z. B. in den beiden folgenden Teilkapiteln (S. 162–167) dargestellt werden? Nutzen Sie die gebotenen Chancen, u. a. im Rahmen des „Lokale Agenda 21“-Prozesses (z. B. S. 99–103) an der Gestaltung Ihres unmittelbaren Lebensraumes mitzuwirken?

Zur Mitgestaltung gehört, sich intensiv mit den Fragen nach einer wahrscheinlich eintretenden und einer wünschenswerten Zukunft zu beschäftigen. Erst wenn nach gründlichen Untersuchungen und Diskussionen festgestellt ist, was es zu vermeiden gilt und was angestrebt werden soll, kann nach Wegen gesucht werden, die ermittelten Ziele in konkrete Tagespolitik umzusetzen. In diesem Sinne bieten die Methoden der „Zukunftswerkstatt“ und vor allem der „Szenariotechnik“ (S. 170–171) zwei Ansätze, die neue Schlüsselqualifikation „Zukunftsfähigkeit“ zu entwickeln.

Der „Lokale Agenda 21“-Prozess eröffnet zudem die Chance, die beiden genannten Methoden unmittelbar „vor Ort“ anzuwenden. Im Rahmen einer „Zukunftswerkstatt“ können Sie Vorstellungen zur künftigen Gestaltung „Ihrer Stadt“ entwickeln, entsprechende Projekte planen und organisieren sowie Durchsetzungsstrategien diskutieren bzw. auch erproben. Die „Szenariotechnik“ soll helfen, Merkmale einer wahrscheinlichen Zukunft zu entwerfen um auf dieser Grundlage Maßnahmen zu erarbeiten, um erkannte unerwünschte Entwicklungen zu verhindern bzw. positive Trends zu verstärken.

Schrumpfende Städte

M 5.25 Das große Sterben?

„Wie wäre es mit einem Hirschgehege hinter dem Leipziger Hauptbahnhof? Platz genug, finden die Stadtväter, gebe es ja. Man nutzt einfach die Brache neben dem frisch renovierten Prunkbau des Bahnhofs, platziert auf einer neu angelegten Wiese sechs Hirsche und dazu einen Hochsitz. Zwischen einfahrenden Schnellzügen und dem Autolärm der Hauptstraße könnte so der öffentliche Raum genutzt werden, den sonst niemand braucht.

Der Plan mit den Hirschen im Stadtzentrum ist bezeichnend für die städtebauliche Situation in Leipzig. Allein im Stadtteil Volkmarsdorf, direkt hinter dem Bahnhof, steht jedes zweite Haus leer – viele davon sind Altbauten. Aus manchen Häuserdächern wachsen Birken, auf rissigen Plakaten werben Immobilienmakler um Käufer, die nicht kommen werden. ‚Unser Plan, hier ein Hirschgehege einzurichten, ist natürlich eine Art Grotteske‘, sagt Wolfgang Kunz, der Leiter des Leipziger Stadtplanungsamtes. ‚Aber wir brauchen prägnante Beispiele, die auf den dramatischen Wohnungsleerstand ... hinweisen.‘

Fast 60 000 Wohnungen stehen in Leipzig leer. Die Sachsenmetropole hat von 1989 bis 1998 fast hunderttausend Einwohner verloren, von 530 000 Bürgern schmolz die Einwohnerschaft auf 438 000. Dann gab es eine Gebietsreform, Randbezirke wurden eingemeindet.

Die Leipziger gehören zu den ersten, die sich mit Plänen einem Problem stellen, das bald überall auf der Tagesordnung stehen wird: Deutschlands Städte und Dörfer schrumpfen. Schon heute gibt es allein in Ostdeutschland 1,2 Millionen leer stehende Wohnungen. Im Jahr 2030 werden es voraussichtlich doppelt so viele sein.

Weil hier zu Lande immer weniger Kinder zur Welt kommen, werden viele Hochhäuser und Gründerzeit-Schmuckstücke nicht mehr gebraucht. Ganze Stadtteile und Dörfer wandeln sich zu Ghettos, in denen nur noch die Alten und Arbeitslosen bleiben. Fenster und Türen werden vernagelt, der Niedergang der Städte ist hier schon Realität. Nur die Seniorenheime sind hübsch herausgeputzt.

M 5.26 Aufgelassene Gebäude in Gotha (Thüringen)



Zum ersten Mal seit dem Dreißigjährigen Krieg droht Deutschland wieder die Verödung ganzer Landstriche. Das gilt auch für westdeutsche Regionen wie das Ruhrgebiet. Nach Berechnungen des Düsseldorfer Landesamtes für Datenverarbeitung verlor beispielsweise Essen seit 1990 37 000 Einwohner. Selbst florierenden Städten wie München wird der Rückgang prognostiziert: Spätestens ab dem Jahr 2030 soll auch dort die Bevölkerungszahl zurückgehen.“

Matthias Lore: Schrumpfende Städte. Das große Sterben. In: SPIEGEL ONLINE vom 24. Juli 2003.

Weltweit geht der *Verstädterungsprozess* noch ungebremst weiter (S. 18–21). Gegenwärtig kommen jeden Tag 190 000 Stadtbewohner hinzu, das sind ungefähr zwei Einwohner pro Sekunde. Die Entwicklung, die Probleme und auch die Faszination von „Boomtowns“, „Global Citys“ oder „Megapolen“ beherrschen in den Medienberichten über den Urbanisierungsprozess die Schlagzeilen. Dabei wird leicht übersehen, dass nicht alle Städte an diesem globalen Wettlauf beteiligt sind. Nicht nur in den hochentwickelten Staaten Europas und Nordamerikas, auch in Asien, Afrika und Mittelamerika gibt es Regionen, in denen Städte – offen und sichtbar oder versteckt und vertuscht – schrumpfen.

Die ostdeutsche Schrumpflandschaft

M 5.27

Die Leerstands- spirale



Nach Matthias Bernt: Risiken und Nebenwirkungen des Stadtumbaus. In: Schrumpfende Städte. Halle/Leipzig. Februar 2004. S. 44, auf <http://www.shrinkingcities.com>: Publikationen: Katalog: Arbeitsmaterialien: Halle/Leipzig

M 5.28 Destruktives Aufbauwerk

„Folgende Aufschrift findet sich auf einem Schild vor einer der großen, jetzt leer gezogenen Wohnscheiben ... in der Neustadt von Hoyerswerda:

Abriß-Hochhaus

Albert-Einstein-Straße 1–5

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Freistaates Sachsen und der Bundesanstalt für Arbeit gefördert. Entwurfsverfasser ...

Wie es an dieser Stelle, gleich neben der Lausitzhalle, demnächst aussehen wird, lässt sich ein paar Meter weiter am Markt besichtigen. Dort ließ die städtische Wohnungsbaugesellschaft vor kurzem einen baugleichen Wohnblock abreißen, seither klafft in dem weiträumigen Geviert eine gespenstische Lücke ...

„Projekt‘, ‚Entwurf‘, – dabei denkt man gemeinhin an etwas Konstruktives, Schöpferisches, Neues. In Hoyerswerda scheint man diesbezüglich anders zu denken. Hier scheint die schöpferische Arbeit darin zu bestehen, destruktive Akte als Aufbauwerke zu drapieren. Und nicht nur hier. Die Leipziger Stadtverwaltung überschrieb ihr Vorhaben, demnächst 700 Häuser aus der Grönderzeit abzureißen, mit ‚Neue Gründerzeit‘ ... Die beiden Schlüsselindustrien Hoyerswerdas

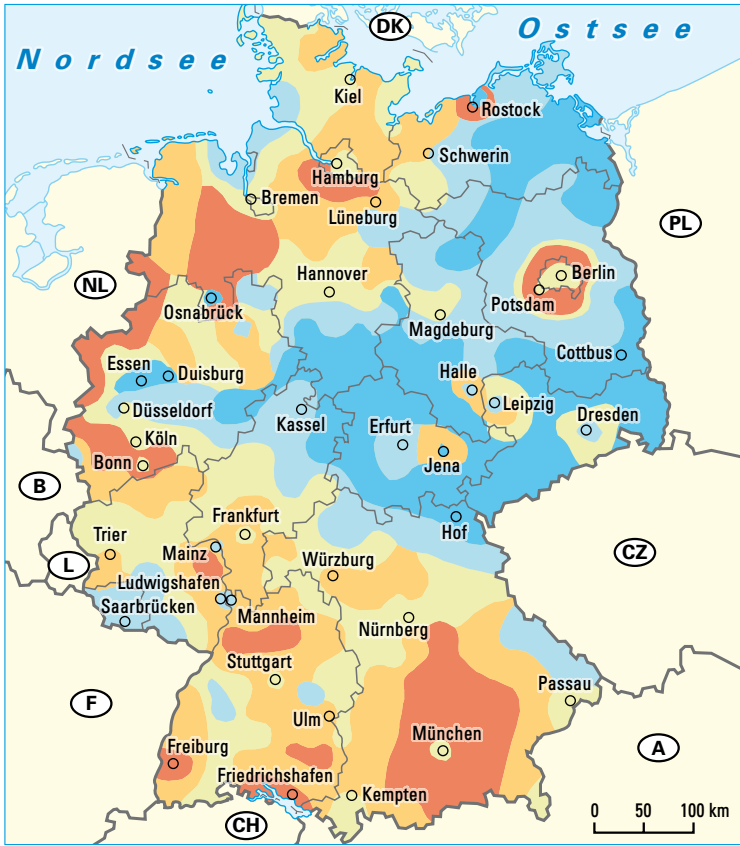
(wie der gesamten Region), Braunkohle und Energiewirtschaft, ernähren nur noch einen Bruchteil der Bevölkerung. Neue Arbeitsplätze gibt es nur wenige, die Arbeitslosenquote liegt bei 25%. Land und Leute leiden nicht nur unter der Unterentwicklung, sondern, paradoxerweise, auch unter dem ‚Fortschritt‘. Im nahe gelegenen Schwarze Pumpe entstand das modernste Kraftwerk auf Braunkohlenbasis weltweit. Die Investitionssumme betrug 3,5 Milliarden DM [1,79 Mrd. Euro]. ... Gerade genug, um etwas mehr als 300 Menschen langfristig mit Arbeit zu versorgen ...

Der Deindustrialisierung folgt die schleichende Entstädterung auf dem Fuße. Beherbergte die ‚zweite sozialistische Stadt der DDR‘ 1989 etwa 70 000 Einwohner, sind es gegenwärtig weniger als 50 000. Die Ursachen sind vielschichtig – Abwanderung in den Westen der Arbeit nach, Umzug ins Umland, mehr Sterbefälle als Geburten, politische Fehlsteuerung, ...“

Wolfgang Engler: Friede den Landschaften. In ebenda, S. 57–58

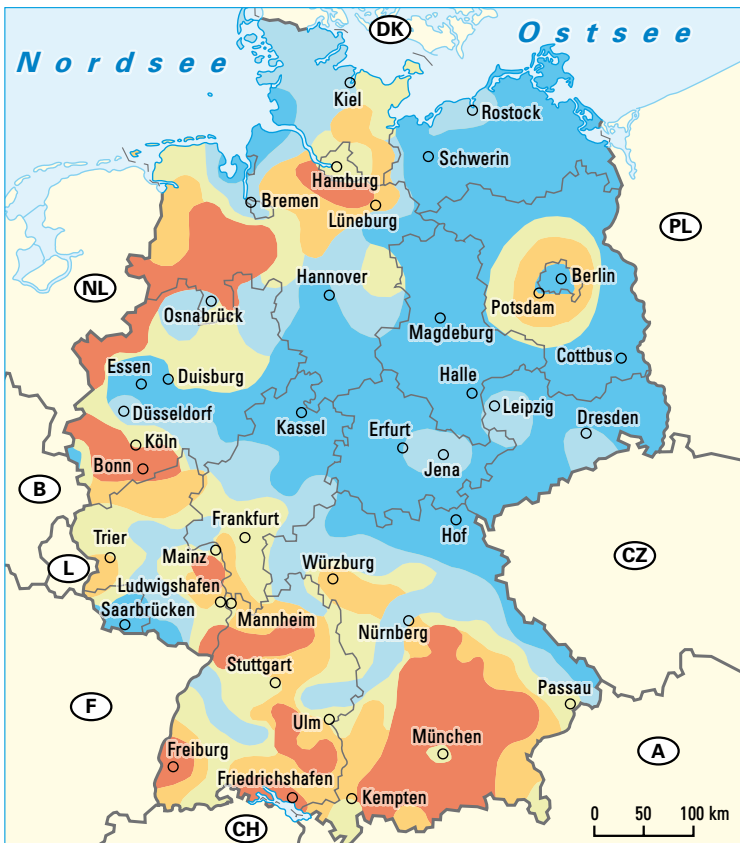
5.18 Entwickeln Sie, ausgehend von M 5.27, ein Wirkungsgeflecht (s. S. 76–77) zum Thema „Schrumpfende Städte“, indem Sie auch mögliche politische und soziale Folgen einbeziehen.

5.19 Diskutieren Sie Gegenmaßnahmen.



M 5.29a Bevölkerungsentwicklung in Deutschland – Trend bis 2020

- stark abnehmend
- leicht abnehmend
- stabil
- leicht zunehmend
- stark zunehmend



M 5.29b Bevölkerungsentwicklung in Deutschland – Trend bis 2050

Verändert nach Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Raumordnungsbericht 2005. Bonn: Selbstverlag 2005

M 5.30 Shrinking Cities weltweit (Auswahl, 1950–2000, Städte mit > 0,5 Mio. Ew.)



M 5.31 Kein neues Phänomen

„In den vergangenen 50 Jahren haben etwa 370 Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern vorübergehend oder dauerhaft einen Bevölkerungsverlust von mehr als 10 % hinnehmen müssen. In Extremfällen erreichte die Verlustrate sogar eine Höhe von bis zu 90 % (Äbādân, Iran).

Während in der Geschichtsschreibung der Niedergang von Städten meistens als katastrophisches Ausnahmeereignis dargestellt wird (Atlantis, Troja, Pompeji etc.), beweist die Untersuchung der vergangenen 50 Jahre eine gegenteilige Entwicklung. Schrumpfende Städte sind mehr und mehr zu einem dauerhaften Phänomen geworden. Zwar sind die Bevölkerungsgewinne der wachsenden Städte deutlich höher als die Verluste der schrumpfenden Städte, aber die Anzahl der schrumpfenden Städte hat stark zugenommen. Ihre Anzahl ist zwischen 1950 und 2000 um 330% angestiegen, während der allgemeine Anstieg von Städten über 100 000 Einwohnern nur 240% betragen hat. Damit haben die schrumpfenden Städte – entgegen allen Vermutungen, die durch die ständigen Wachstumsszenarien entstehen – in größerem Maße zugenommen als die Boom Towns.

Der Verlust an Bevölkerung erstreckte sich in einigen Städten über einen Zeitraum von über

50 Jahren (z. B. in den meisten schrumpfenden Städten der USA). In anderen Fällen dauerte die Periode der Schrumpfung nur wenige Jahre (z. B. Basrah, Irak; Manila, Philippinen). In Extremsituationen – etwa bei Kriegen oder Katastrophen – haben sich die Einwohnerverluste geradezu schockartig vollzogen und in kürzester Zeit einen Großteil der Bevölkerung zum Verlassen ihrer Stadt gezwungen.“

http://www.shrinkingcities.com: Internationale Untersuchung: Standorte: Globaler Kontext (Dez. 2006)

5.20 Stellen Sie „Schrumpfungsregionen“ in Deutschland fest (M 5.29) und ermitteln Sie mögliche Ursachen.

5.21 Erläutern Sie den Unterschied zwischen einem bloßen Bevölkerungsrückgang und dem Schrumpfen einer Stadt.

5.22 Untersuchen Sie M 5.30 im Hinblick auf Regelmäßigkeiten bei der weltweiten Verteilung von schrumpfenden Städten.

5.23 Erarbeiten Sie für verschiedene Regionen mögliche Ursachen dieses Prozesses (Hilfe u.a. *http://www.shrinkingcities.com*).

5.24 Erläutern Sie Folgeprobleme für die betroffenen Städte und ihre Einwohner.

Von Suburbia zu Post-Suburbia?

M 5.32 Stadtentwicklung in der Erlebnisgesellschaft

„Es ist nicht zu leugnen: ‚Erlebnis‘ gilt heute als Schlüsselwort der Freizeitforschung, seitdem sich die Freizeitindustrie zur Erlebnisindustrie gewandelt hat. Freizeitbereiche wie Tourismus, Medien, Kultur, Sport, Spiel und Unterhaltung stellen Erlebniswerte dar, auf die Menschen auch und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht mehr verzichten können, ja nicht mehr verzichten wollen. Immer mehr Menschen suchen und finden hier ihre Erlebnisse und ihre Lebens-erfüllung.

‚Erlebniswelt‘ gilt als Oberbegriff für eine Vielzahl und Vielfalt von Themenwelten und Shoppingcentern, Freizeit- und Vergnügungsparks im inner- und außerstädtischen Bereich ... Gemeinsam ist allen Einrichtungen, dass hier eine Vielzahl von Angeboten zentral zusammengefasst ist. In Zeiten gesättigter Märkte verlangen die anspruchsvollen Erlebniskonsumenten nach einem emotionalen und realen Zusatznutzen: ‚Hotelbett + Animation + Event + Geselligkeit + Kulturangebot + Gesprächsstoff etc.‘ und nach einem Ereigniswert ... Außerdem ist unbestritten, dass das Eventmarketing in den letzten Jahren Freizeitorte zunehmend als Konsumorte, Unterhaltungsorte, Erlebnisorte, Lernorte und Bildungsorte konzipiert hat. Die Grenzen zwischen Freizeitcentern, ‚Shopping Centern‘ und ‚Entertainment Centern‘ werden immer fließender.

Der Marktanteil der (Erlebnis-)Einkaufszentren in Europa liegt gegenwärtig bei 12,6 Prozent, bezogen auf die Gesamtausgaben in Europa. In den USA beträgt der Anteil 51 Prozent, in Norwegen 30 Prozent, in Großbritannien 25 Prozent und in Deutschland etwa 8 Prozent. Hier deuten sich für die Zukunft noch Potenziale an.“

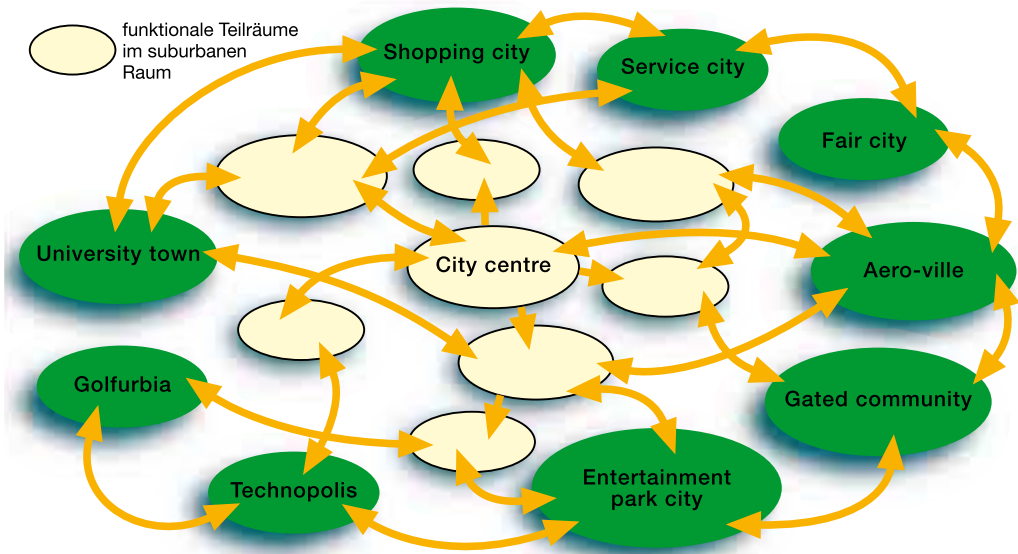
Horst W. Opaschowski: Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Erlebniswelten im Zeitalter der Eventkultur. B.A.T. Hamburg: Freizeit-Forschungsinstitut 2000, S. 19ff.

Die Ursachen der dargestellten Entwicklung liegen in der zunehmenden Freizeit in den westlichen Konsumgesellschaften mit ihrer hohen *Mobilität*. Die Folgen für die Gestaltung der urbanen Räume und ihres Umlandes sind vielfältig und gravierend. Sie verstärken einen Prozess, der in den USA bereits weit fortgeschritten, in Europa erst in Ansätzen zu beobachten ist, nämlich die Entstehung posturbaner Strukturen und Siedlungsansätze. Bei den Urban Entertainment Centern lagern sich nicht nur Hotelkomplexe an, sondern allmählich auch Servicebetriebe, dann Gewerbe- und Wohngebiete. Hier, wie an den Kreuzungspunkten der Highways am Rande der Stadtregion, an den „*Edge Cities*“ (S. 30–31, S. 128), entstehen damit pseudo-urbane Kerne. Da sie keine funktionalen Verflechtungen mit den ihrer zentralen Funktionen mehr und mehr beraubten Kernstädten aufweisen, können sie nicht als suburban bezeichnet werden. Sie stellen vielmehr eigenständige Knoten in einem Raummuster dar, das häufig als „Patchwork“ (M 5.34) bezeichnet wird.

Die dargestellte Entwicklung geht also über den Prozess der *Suburbanisierung* hinaus (S. 124 bis 129). Sie wirft mehrere Fragen auf, deren Beantwortung entscheidend ist für die künftige Struktur unserer urbanen Räume. Wird diese Entwicklung mit derselben Ausprägung wie in den USA auf Europa, auf Deutschland übergreifen? Was bedeutet sie für die *Kernstädte*? Bluten sie aus?

M 5.34 Post-Suburbia

Nach Axel Borsdorf: *On the way to Post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities.* In: A. Borsdorf/P. Zembri (Hrsg.): *European Cities. Insights on Outskirts. Structures.* Paris 2004, S. 5–28



M 5.35 Abkopplung des Umlandes

„In den USA hat die Suburbanisierung früher eingesetzt als in Europa, und sie ist angesichts anderer politischer Vorgaben, schwacher Kommunen, fehlender Regionalplanung, eines praktisch unbegrenzten Raumangebotes, Investorenstädtebaus sowie anderer Mentalitäten der Nachfrager viel umfassender gewesen. Vielerorts hat der Einzelhandel fast vollständig die Kernstädte verlassen, die Mehrheit der Wohnbevölkerung (und zwar die finanziell stärkere) hat sich an Umlandstandorten niedergelassen. Und auch die neuen Büros etablieren sich in erheblichem Maße im suburbanen Raum. Selbst in New York, dessen Kern Manhattan geradezu den Inbegriff von Bürokonzentrationen versinnbildlicht, liegt die Mehrheit der Büroflächen außerhalb. Noch viel weiter ist die Entwicklung in den Städten des Mittelwestens, Südens und Westens der USA. In fast allen Stadtregionen sind an den peripheren Autobahnkreuzen Edge Cities entstanden, keine niedlichen Gewerbeparks, sondern gewaltige Zentrenkonzentrationen mit Büros, Einzelhandel und Wohnen.

Diese Entwicklung bildet den Hintergrund für jüngere amerikanische Studien, in denen der Begriff

‚Post-Suburbia‘ eingeführt wurde. Mit diesem Terminus soll eine neue Reifestufe in der Umlandentwicklung benannt werden. Pendlerbeziehungen, die sich von den Kernstädten gelöst haben, eigenständige Arbeitsmärkte und ein deutlicher Anstieg der Ausgaben für Kultur sind wichtige Merkmale für eine Abkopplung des Umlandes von den Kernstädten. Im Bereich von Los Angeles gibt es Räume, die sich in den vergangenen 60 Jahren von landwirtschaftlichen Gebieten über city-orientierte suburbs zu eigenständigen und unabhängigen neuen Stadtzonen entwickelt haben ... [Es] ist die Frage, inwieweit sich in den amerikanischen Prozessen auch Warnungen oder Erklärungen für Prozesse in Deutschland (und Europa) verbergen.“

Jürgen Aring: *Postsuburbia – Herausforderungen für stadregionales Management.* In: *Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.): Beiträge zur regionalen Entwicklung, H. 90.* Hannover 2001, S. 119–120

5.25 Überprüfen Sie bei der Erkundung eines Shopping Centers in Ihrer Nähe die Aussagen des Quellentextes von M 5.32.

5.26 Vergleichen Sie den Prozess der Suburbanisierung mit der Post-Suburbia-Entwicklung.

5.27 Erörtern Sie Folgen dieser Entwicklung für die Kernstadt und das Umland.

Szenarien: Stadt der Zukunft



M 5.36 Stadt der Zukunft: Optimales Mobilitätsmanagement

Siemens AG (Hrsg.): *Lösungen für Städte von morgen.*
München: Siemens 2000. S. 18f.

Unser Lebensraum „Stadt“ bzw. unsere „Stadtlandschaft“ wandelt sich in immer schnellerem Tempo. Verschiedene gesellschaftliche Gruppen und vor allem wirtschaftliche Interessen nehmen Einfluss auf seine zukünftige Gestaltung. In welche Richtung läuft diese Entwicklung? Wie werden wir morgen leben? Wie sieht die Stadt der Zukunft, wie sieht die Zukunft der Städte aus?

Bei der Suche nach möglichen Antworten bedient sich heute die Forschung neben der Methode „Zukunftswerkstatt“ vor allem der „Szenariotechnik“ (S. 170–171). Sie soll helfen, unter Einbeziehung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen Merkmale einer wahrscheinlichen Zukunft zu erarbeiten und alternative Zukunftsbilder zu entwerfen. Hieraus sollen dann Strategien und Maßnahmen zur Verwirklichung des gewünschten Positiv-Szenarios abgeleitet werden. Die auf dieser Doppelseite vorgestellten Szenarien greifen jeweils einen Teilaspekt der Stadtentwicklung bzw. einen bestimmten Städtetyp heraus.

M 5.37 Szenario: Wettbewerbsorientierte Stadt

„Die Entwicklung der wettbewerbsorientierten Stadt wird überwiegend von ökonomischen Kräften gesteuert. Leitziel ist die Akkumulation von Kapital und die Bindung von Investoren. Der lokale Staat hat seine paternalistischen Funktionen aufgegeben und operiert nun als ‚Unternehmen Stadt‘. Seine Aufgabe besteht darin, durch geeignete Rahmenbedingungen und Maßnahmen privatwirtschaftliche Aktivitäten zu initiieren und zu stimulieren. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die städtischen Aufgaben auf die Durchführung von wirkungsmächtigen Schlüsselprojekten konzentriert, die von Public-Private-Partnerships durchgeführt werden.

Notwendigerweise führt eine derartige Bündelung finanzieller Ressourcen zu weiteren Beschneidungen im Gesundheits-, Bildungs- und Sozialwesen ... Konjunkturelle Entwicklung und Arbeitsmarktentwicklung werden zukünftig entkoppelt bleiben. Daher begünstigt die wettbewerbsorientierte Stadt ... eine soziale Polarisierung. Da die wettbewerbsorientierte Stadt marktgesteuert ist, spielen ökologische Aspekte bzw. Aspekte der Nachhaltigkeit kaum eine Rolle.“

Klaus Zehner: a. a. O., S. 206–207

M 5.38 *Positives Extremszenario:
Die reife Stadt der Überalterung*

„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 und die 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 Kainmal 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 einzelne 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 Zusammenleben mehrerer Generationen auf engem Raum 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 ...“

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

5.28 *Beurteilen Sie die vorgestellten Szenarien anhand folgender Kriterien: realistisch, wünschenswert, abschreckend.*

5.29 *Diskutieren Sie Möglichkeiten, vorgestellte positive Entwicklungen zu verstärken oder negative Tendenzen zu verhindern.*

5.30 *Führen Sie mit Ihrer Lerngruppe selbst eine Szenariotechnik durch (S. 170–171).*

Szenariotechnik – ...

Die Szenariotechnik soll helfen, Merkmale einer *wahrscheinlichen* Zukunft zu erarbeiten, wobei sich der Gegenwarts- und Realitätsbezug mit zunehmender Entfernung von der Ausgangssituation zwar verringert, aber nie ganz aufgehoben wird. In sachlich-analytischer Vorgehensweise werden Einflussfaktoren in ihrer wahrscheinlichen Wirkung auf künftige Entwicklungen ermittelt. Für die Umsetzung im Unterricht empfehlen sich folgende Schritte:

1. Vorbereitung (Plenum):

Ausgangspunkt ist – wie bei der Zukunftswerkstatt – ein gesellschaftliches Problem, das von der Mehrheit der Teilnehmer als vorrangig löungsbedürftig angesehen wird. Nach der Thementauswahl, entsprechenden praktischen Vorbereitungen und Hinweisen auf Zielsetzung sowie Verfahren der Szenariotechnik sollte ein auflockerndes „Warming up“ für die nötige Einstimmung sorgen.

2. Problemanalyse (Plenum):

In einer umfassenden Bestandsaufnahme wird nun das ausgewählte Thema sachlich, zeitlich und räumlich eingegrenzt. Anhand gezielter Leitfragen („Was ist zu beobachten?“ „Wer ist in welcher Weise betroffen?“ „Welche Fakten und Zusammenhänge sind bekannt?“ „Warum wird das Problem als gesellschaftlich relevant, löungsbedürftig und auch löungsfähig angesehen?“) erfolgt eine genaue Problembeschreibung.

3. Analyse der Einflussbereiche (Plenum):

In diesem Schritt geht es darum, Einflussfaktoren aufzuspüren, die unmittelbar auf das Untersuchungsfeld einwirken. Hierzu bieten sich Verfahren wie „Brain storming“ gekoppelt mit dem Einsatz von Teilnehmerkärtchen, einer Pin-Wand oder von Plakaten zur bildhaften Darstellung der Ergebnisse an. In der Plenumsdiskussion muss es auch darum gehen, mögliche Vernetzungen und Wechselwirkungen aufzudecken (M 5.40).

4. Entwicklung von Szenarien

(Kleingruppen):

In dieser Phase, die gleichsam den Höhepunkt der Szenariotechnik darstellt, werden nun auf der Grundlage der ermittelten Einflussfaktoren und ihrer wahrscheinlichen Entwicklung ganzheitliche Zukunftsbilder erstellt. Sie sollen in mög-

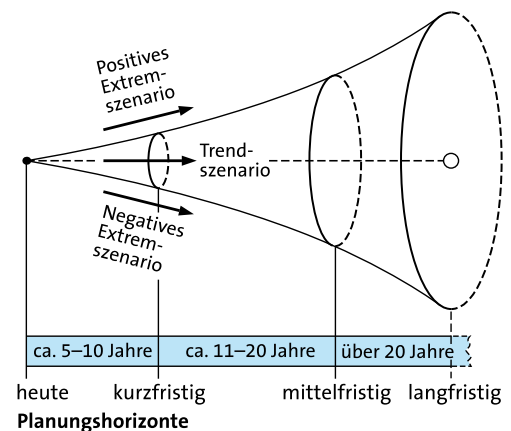
lichst sinnfälliger Weise künftige Entwicklungen mit ihren Konsequenzen aufzeigen.

Im arbeitsteiligen Verfahren sollen dabei ein positives Extremszenario als günstigste mögliche und ein negatives Extremszenario als schlechtest mögliche Zukunftsentwicklung sowie ein Trendszenario als Fortschreibung der heutigen Situation entstehen. Die verschiedenen Zukunftsentwürfe werden in anschaulicher Form (z. B. tabellarischer Vergleich auf einer Wandzeitung) dem Plenum verbal vorgestellt. Sie bilden die Grundlage für die anschließende Diskussion möglicher Problemlösungen.

5. Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Problemlösung (Plenum):

In dieser abschließenden Phase werden nun Konsequenzen aus den entworfenen Szenarios gezogen. Es gilt, zukunftsorientierte Maßnahmen vorzuschlagen, um wünschenswerte positive Trends zu begünstigen oder unerwünschte Entwicklungen zu verhindern. Folgende Leitfragen können die Abschlussdiskussion strukturieren: Was kann der Einzelne, was können wir als Gruppe tun (z. B. in einem Verein, in einer Bürgerinitiative oder als Mitarbeiter im „Lokale Agenda 21“-Prozess)? Welchen Beitrag kann die Schule leisten? Was sollten oder könnten Politiker und Staat, Betriebe, Verbände, Wissenschaft und Kirche tun?

M 5.40 Der „Szenario-Trichter“



Beispiel einer Problemanalyse zum Thema „Stadt und Verkehr“

M 5.41 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 CO₂-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

M 5.42 Futuristische Stadt

