

Stadt neu denken

Angesichts des Klimawandels wird klar: Städte sind das zentrale Element des globalen Ökosystems. Wollen wir die Klimakrise bewältigen, müssen sich die urbanen Zentren neu erfinden.





Paris hat bereits viele Autos aus dem Zentrum verbannt. So könnte das Seine-Ufer in Zukunft aussehen.

Fotomontage: www.luxigon.com

AM ZWEITEN MAI dieses Jahres betrat die Stadt Konstanz Neuland: Als erste Kommune in Deutschland rief sie den Klimanotstand aus. Und sandte damit ein unüberhörbares Signal in die Republik: Wir warten nicht, bis die Bundesregierung beim Klimaschutz in die Puschen kommt, sondern fangen einfach an. Da, wo wir können, hier und jetzt.

Ähnlich verhielten sich die Bürgermeister der größten US-amerikanischen Städte, als sie angesichts des destruktiven Kurswechsels in der US-Klimapolitik versicherten, sich weiter für das Erreichen der Klimaziele einzusetzen.

Solche Ereignisse bestätigen, was Beobachter der Globalisierung seit langem betonen: Die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Städte und Regionen nimmt zu, denn das Globale und das Lokale sind eng miteinander verwoben.

Der ökologische Fußabdruck der Städte ist ein gutes Beispiel dafür: Urbane Räume sind für etwa zwei Drittel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dabei sind die indirekten Emissionen, die außerhalb der Metropolen anfallen, genau so groß wie jene, die unmittelbar in den Städten entstehen. Zugleich sind immer mehr Stadtbewohner den Klimarisiken ausgesetzt. Ihre Zahl wird sich nach aktuellen Prognosen bis 2050 verdoppeln. Es ist offensichtlich: Die Städte sind längst das zentrale Element des globalen Ökosystems.

Klimachance Stadt

Darin liegt auch eine Chance: Laut einer Studie der „Koalition für Urbanen Wandel“ können die Städte ihre Emissionen bis 2050 um 90 Prozent senken – und zwar allein mit Maßnahmen, die bereits heute technisch machbar sind. Dazu gehört eine gute Infrastruktur für nachhaltige Mobilität, die Dekarbonisierung der Stromversorgung, Maßnahmen gegen ressourcenfressende Zersiedelung und die Förderung energieeffizienter Gebäude. Auch der Staat muss seinen Teil tun und für eine wirksame CO₂-Bepreisung sorgen.

Städte waren seit jeher Labore für neue Ideen, Technologien und Lebensstile. Alle großen gesellschaftlichen Um-

„
Städte waren schon immer Labore für neue Ideen.

“

wälzungen wie die Industrialisierung und die Konsumgesellschaft wurden hier erdacht und durchgesetzt – und haben im Gegenzug wieder das Bild der Städte geprägt, die erst zu rauchenden Schloten und dann zu Park- und Durchfahrträumen für Autos wurden.

Heute stehen die Städte vor der Aufgabe, sich im Zusammenspiel von Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung neu zu erfinden und eine ressourcenschonende Infrastruktur zu schaffen. Diese muss jetzt geplant und gebaut werden, denn die Planungen von heute werden den ökologischen Fußabdruck der Städte auf Jahrzehnte bestimmen. Das Schöne: Das neue Leitbild bietet die Chance, die Stadt wieder als Einladung an ihre Bewohner zu gestalten (siehe S.16–19).

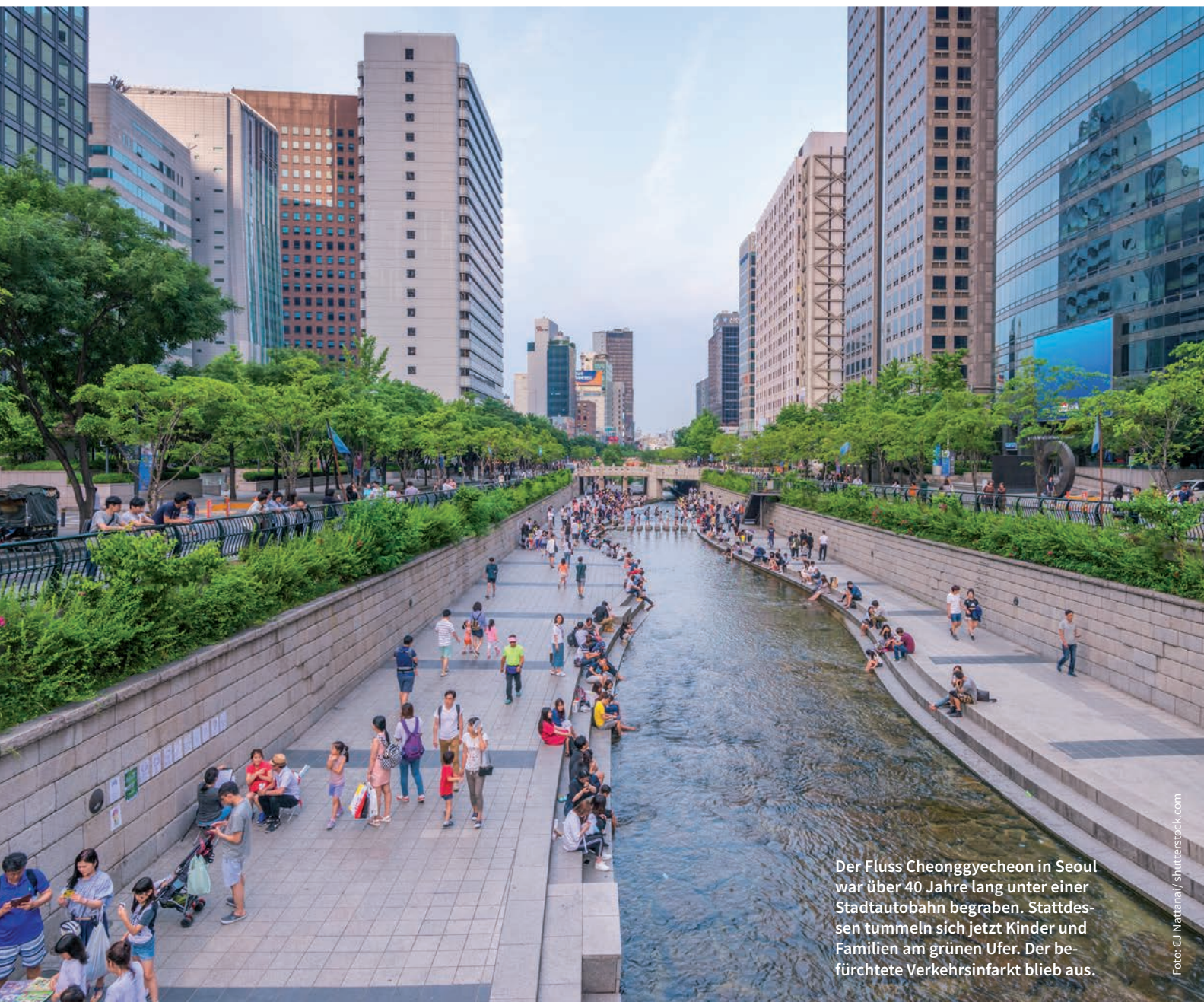
Das Beispiel Berlin zeigt, wie ein solcher Aufbruch gelingen kann – aber auch, wie zäh und konfliktreich es dabei zugeht (siehe Interview mit Regine Günther, S. 20–21). Mit einem Mobilitätsgesetz hat Berlin erstmals die Priorität des Umweltverbands gegenüber dem Autoverkehr gesetzlich verankert. Das Gesetz geht auf zivilgesellschaftliche Initiativen zurück – was zeigt, wie dynamisch die Stadtgesellschaft Veränderungen anstoßen kann.

Wie das Gesetz umgesetzt wird, steht auf einem anderen Blatt. Denn das neue Denken muss sich gegen viele beharrende Kräfte durchsetzen, von der im alten Paradigma gefangenen Verwaltung bis zum Lieferengpass für E-Busse. Die Herausforderungen sind groß. Aber wenn die Menschheit lernt, ressourcensparend und nachhaltig zu leben, wird sie es in den Städten lernen.

TIM ALBRECHT

Die Stadt als Einladung

Der öffentliche Raum beeinflusst, wie Menschen sich begegnen und miteinander leben. Deshalb sollten wir ihn so gestalten, dass wir uns in ihm wohlfühlen.



Der Fluss Cheonggyecheon in Seoul war über 40 Jahre lang unter einer Stadtautobahn begraben. Stattdessen tummeln sich jetzt Kinder und Familien am grünen Ufer. Der befürchtete Verkehrsinfarkt blieb aus.

Foto: C.J. Natanael / Shutterstock.com

EIN WOHNZIMMER SOLL gemütlich und einladend sein. Freundinnen und Freunde verabreden sich, die Familie kommt zusammen. Es ist ein Ort, an dem die Bewohnerinnen und Bewohner gemeinsam essen, sich unterhalten und sich erholen, sich um ihre Pflanzen kümmern und umeinander. Ist das Wohnzimmer aber unbequem, eng, zu voll oder zu leer, bleibt niemand gerne. Statt zu verweilen, will man umräumen, ausmisten oder nur weg.

Laut den Vereinten Nationen (UN) leben heute 55 Prozent der Menschen weltweit in Städten. Bis 2050, schätzt die UN, soll diese Zahl auf 68 Prozent steigen. Die Stadt wird Lebensraum für immer mehr Menschen. Der wichtigste und flächenmäßig größte öffentliche Raum darin sind die Straßen und Plätze. Wir Menschen – Bewohnerinnen und Bewohner der Städte – müssen sie uns als unser aller gemeinsames, öffentliches Wohnzimmer vorstellen. Ein Ort, an dem wir gerne andere Menschen treffen, an dem wir flanieren, entspannen, Neues entdecken. Ein Ort für Gemeinschaft, Erledigungen, Abenteuer und Bewegung.

„First we shape the cities and then they shape us“, sagt Jan Gehl, ewiger Star der Stadtplanungsszene. In den sechziger Jahren baute Gehl Betonriesen. Eines Tages fragte ihn seine Frau, eine Psycho-

login, ob er und seine Kollegen überhaupt wüssten, ob sich die Menschen in seinen Bauten wohlfühlten. Beide befassten sich von da an mit den Schnittstellen von Architektur, Stadtplanung, Soziologie und Psychologie. Gehl fing an, Orte zu schaffen, in denen sich Menschen auch tatsächlich gerne aufhalten und sich begegnen können. Heute berät er zahlreiche Städte. Er hilft ihnen dabei, lebenswerter für Menschen zu werden. Er sagt, wir Menschen formen eine Stadt, indem wir bestimmte Häuser, Straßen und Plätze an bestimmte Orte bauen, und diese wiederum beeinflussen unser Verhalten und unser Denken, fördern oder blockieren unsere Potenziale. Die Stadt bestimmt, was für ein Leben wir führen, wie zufrieden wir damit sind und wie gut wir uns fühlen.

Charles Montgomery geht als Autor und Journalist in Gehls Tradition der Frage auf den Grund, wie die Bauweise von Städten unser Leben und unser Wohlbefinden beeinflussen. Er kommt zu dem Schluss, dass Menschen sich in ihrer Stadt wohlfühlen, wenn sie das Gefühl haben, in einer Gemeinschaft zu leben und wenn sie sich ihren Nachbar*innen und Fremden gegenüber sicher fühlen. Der Gehweg nimmt dabei die wichtigste Rolle ein. Jane Jacobs, die berühmte Gegnerin der autogerechten Stadt, die in den sechziger Jahren eine

vierspurige Autobahn durch ein Wohnviertel New Yorks verhinderte, sagt: „The trust of a city street is formed over time from many, many little public sidewalk contacts“. Was Montgomery und Jacobs meinen, heißt: Kennen wir die Menschen in unserer Nachbarschaft, weil wir ihnen häufig begegnen, weil wir sie auf der Straße treffen, beim Einkaufen oder in einem Café, an kleinen Plätzen auf Pollern sitzend, dann gibt uns unser soziales Umfeld Sicherheit und Vertrauen. Das bezeichnen Soziolog*innen als hohes Sozialkapital, das sich positiv auf unser persönliches Lebensglück auswirkt. Wenn Städte als unser Wohnzimmer dafür mitverantwortlich sind, ob wir uns wohlfühlen, und unser Wohlergehen von der Qualität unseres sozialen Umfelds abhängt, brauchen wir Städte, die Raum für Gemeinschaft schaffen.

Orte für Gemeinschaft

Aus unseren Nachbarschaften werden Gemeinschaften mit hohem Sozialkapital, wenn diese fußgänger- und fahrradfreundlich sind. Dort sind die Wege zu den wichtigen Orten kurz: zur Schule, zur Kita, zum Einkaufen, in den Park, zur Arbeit. Möglichst viele der Alltagswege können zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In jedem Viertel gibt es Wohnungen, Büros, Werkstätt-

→ So setzt sich der VCD für lebenswerte Städte ein

Wir denken voraus! Wir entwickeln Leitbilder für eine menschengerechte Stadt und liefern Ideen, wie sich Aktivist*innen und Entscheider*innen für lebendige Nachbarschaften in ihrer Kommune starkmachen können. Viele Aktionen und Planungsbeispiele finden sich zum Beispiel in unserem Leitfaden „Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen“.

Wir kämpfen! Unsere Expert*innen begleiten unabhängig und kompetent verkehrspolitische Entscheidungsprozesse. So erarbeiten wir konkrete Lösungen für eine

Mobilität für Menschen. Zum Beispiel setzen wir uns dafür ein, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts in die aktuelle Novelle der Straßenverkehrsordnung aufgenommen wird.

Wir mobilisieren! Die Zeit ist reif für die Verkehrswende. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Menschen zu Fuß gehen, Rad fahren oder den Bus nutzen können. Wir organisieren Proteste, starten Online-Appelle und vernetzen Menschen, die sich den öffentlichen Raum zurückerobern wollen.



Wird die Straße zum Wohnzimmer, ist Platz für Begegnungen, Spiele und gemeinsames Essen und Trinken.

ten, Schulen, kleine Geschäfte, Parks und Plätze, Orte, um nur so herumzusitzen und in die Sonne zu gucken. Auf breiten, barrierefreien Fußwegen und sicheren Radwegen können wir uns bequem fortbewegen, besonders Kinder und Ältere. Auf unseren Straßen fahren und parken wenige Autos. Straßen sind interessanter, wenn Pflanzen unsere Augen erfreuen. Damit wir in den Städten Orte für Gemeinschaft finden, muss sich das Auto wie ein freundlicher Gast benehmen, nicht wie ein König.

Es gilt der Spruch „Wer Fahrbahnen sät, wird Verkehr ernten“. Wenn Wege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen attraktiv sind, ziehen sie Menschen zu Fuß und mit dem Rad förmlich an. Der Autoverkehr nimmt ab, weil die Men-

schen auf andere Verkehrsmittel umsteigen.

Städte formen unser Leben

Seit den 1960ern verknüpfen Gehl, Montgomery oder Jacobs in ihren Büchern Erkenntnisse aus der Soziologie und Psychologie mit Ansprüchen an Architektur und Stadtplanung. Sie sind sich einig: Die Gestalt der Stadt gestaltet den sozialen Charakter der Menschen mit. Wie unsere Stadt gebaut ist, formt uns, unser Leben und damit unsere Gesellschaft. Ist die Straße nicht nur Fahrbahn, können wir auch auf ihr tanzen. Leben wir in einem fußgängerfreundlichen Stadtviertel, vertrauen wir unseren Nachbarinnen und Nachbarn mehr,

nehmen wir häufiger an gemeinschaftlichen Veranstaltungen teil und engagieren uns öfter ehrenamtlich. Und das tun wir nur, weil unsere Stadt uns dazu einlädt.

Liegen Wohnort und Arbeitsplatz weit auseinander und ist der öffentliche Verkehr schlecht ausgebaut, sind die Bewohnerinnen und Bewohner eher vom Auto als Transportmittel abhängig. Menschen, die für ihre alltäglichen Wege ins Auto steigen, begegnen sich seltener. Durch die längeren Fahrtwege fehlt Zeit. Dominieren große, breite Straßen das Stadtbild, gibt der öffentliche Raum den Menschen keinen Grund, sich dort aufzuhalten, denn er dient vorrangig dem Verkehr. Autoverkehr verdrängt menschliche Aktivitäten aus dem öf-

„ Die autogerechte Stadt ist eine Stadt des Verzichts. “

fentlichen Raum und zerstört damit das Leben zwischen den Häusern – dort, wo Begegnungen und Gemeinschaft entstehen sollten.

Unsere Kinder wollen entdecken und stromern. Darauf müssen sie verzichten, weil die Straßen zu gefährlich sind. Wir verzichten auf frische Luft. Wir verzichten auf Gemeinschaft im Kiez, wir verzichten darauf, mit unseren Nachbar*innen draußen Schach zu spielen, weil es keinen Ort für ein öffentliches Schachbrett gibt. Wir verzichten auch darauf, Straßen, wo es uns beliebt, sicher queren zu können. Wir verzichten auf Ruhe und darauf, nachts bei offenem Fenster zu schlafen. Wir verzichten darauf, gefahrlos und entspannt Fahrrad zu fahren. Wir verzichten darauf, uns in unseren Städten alltäglich ausreichend sportlich bewegen zu können. Wir verzichten auf Platz – zum Wohnen, zum Gärtnern, zum Spielen, zum Entspannen.

Die Straße zurückerobern

Aber es ist doch unser Lebensraum! Finden wir es wirklich gut, dass Autos darin mit 50 km/h durchrauschen und dabei nichts als schlechte Luft, Lärm und Gefahr hinterlassen? Finden wir es gut, dass jeder Pkw durchschnittlich mehr als 23 Stunden am Tag rumsteht und dabei je 12 m² einnimmt? Möchten wir in unseren Städten wirklich auf Sicherheit, saubere Luft und Gemeinschaft verzichten?

Eine Sitzbank in der Sonne lädt uns ein, auf ihr zu verweilen und einfach zu beobachten. Eine gemütliche Straße, auf der viele Menschen bummeln, lädt uns ein, mitzubummeln und mit Freund*innen zu spazieren. Sichere Radwege

laden alle Menschen zum Radfahren ein. Gehwege an verkehrsberuhigten Straßen, breit und begrünt, laden auch Kinder und Ältere dazu ein, auf ihnen zu stehen, zu quatschen und zu spielen. Eine stark befahrene Hauptstraße dagegen lädt uns aus. Wir hetzen auf ihr entlang und unsere Gespräche verstummen neben all dem Verkehrslärm.

Allein durch die Reorganisation des Verkehrs können wir den Platz schaffen, den wir brauchen, um einen guten öffentlichen Raum zu gestalten. Einen Raum, der uns Menschen einlädt. Denn wir sind das Leben und das Miteinander zwischen den Häusern. Wenn viele Menschen zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto durch die Stadt fahren, gewinnen wir Platz. Aktive Bewegung wirkt sich positiv auf die körperliche und mentale Gesundheit der Menschen aus. Gibt es weniger Autos und fahren diese langsamer, sind Straßen sicherer. Die lokale Wirtschaft profitiert von allen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind – und das Klima sowieso.

Sehen wir uns unser gemeinsames Wohnzimmer draußen an, wie es derzeit gestaltet ist. Werfen wir einen kritischen Blick auf die Möbel darin: Gerade ist der Raum zwischen den Häusern kaum mehr als eine Fahrbahn für Autos und ein riesiger Parkplatz. Unser Wohnzimmer ist so gestaltet, als würden zu wenig und zu unbequeme Stühle an der Wand stehen, kein Tisch, kein Teppich, kein Licht, und in der Mitte rasen Autos mit 50 km/h durch. Und immer mal erwischt es einen von uns, wenn er zur anderen Seite des Raumes will.

Lasst uns unser gemeinsames Wohnzimmer aufräumen. Wir können so viel mehr aus unseren Städten rausholen. Lasst uns die Straßen zurückerobern und uns unsere Städte zurückholen!

KATJA TÄUBERT, LISA FEITSCH

Dieser Text ist ein Auszug aus der VCD-Publikation „Mit Füßen und Pedalen. Hol dir deine Stadt zurück“. Das Buch können Sie beim VCD bestellen (Preis: 12 Euro für Mitglieder, sonst 15 Euro). Neumitglieder bekommen das Buch geschenkt (siehe S. 24).



www.blauer-engel.de/uz100

- umweltschonende Verkehrsdienstleistung
- schadstoffarme Fahrzeugflotte
- Förderung der Elektromobilität

CarSharing. Soviel Auto macht Sinn.

Jedes cambio-Auto ersetzt
13 private Pkw und schafft so
viel Platz in der Stadt.

Unsere Flotte ist besonders
CO₂-arm – ein Schritt zu mehr
Klimafreundlichkeit im Alltag.

Seien auch Sie Teil der Lösung!



www.cambio-CarSharing.de