

schen Dimensionen bei der Stadtpolitik der Zukunft. Wir brauchen mehr Umweltbewußtsein, neue Wege aus der Wegwerfgesellschaft und bei der Kooperation, aber auch mehr Pluralismus der Lebensstile, so lauteten einige der Beschwörungen aus dem Teilnehmerkreis.

Ein Resümee vorweg

Diese Formeln sind nicht das Ergebnis des Kongresses, auf einen knappen Nenner gebracht. Es könnte eher so formuliert werden: Lösungen für die teilweise erdrückende Vielfalt und Vielgestalt der Probleme wurden kaum angeboten. Das war auch nicht zu erwarten. Der Wert der Veranstaltung lag in der umfassenden Zusammenschau der die Mehrzahl der Städte plagenden Strukturprobleme und in der Einsicht unter den Beteiligten, daß diese Probleme nur durch gemeinsames Handeln und enge Zusammenarbeit von Politik, Bevölkerung, Wirtschaft und Wissenschaft auch über Verwaltungsgrenzen hinweg zu bewältigen sind. Darüber hinaus wurden eine Reihe von Maßstabsveränderungen gerade auch mit Blick auf Europa bestätigt, so etwa bei den sich gewandelten Standortfaktoren.

Schon wegen dieser solidarischen Grundtöne aus berufenen Mündern, denen jetzt die Taten umgehend folgen müssen, hatte sich der Besuch Hannovers gelohnt. Und schon deshalb hätte man diesem aufwendigen Kongreß eine Beteiligung gewünscht, wie sie die Teilnehmerliste zunächst vermuten ließ.

Reichlich Handlungsbedarf/Ansätze vorhanden

Es soll, wie gesagt, kein Gesamtresümee gezogen werden. Lohnenswerter scheint es, bemerkenswerte Tendenzen, Ideen oder schon praktiziertes Neues aufzuzeigen.

— Spielräume zum Teil ausgereizt

In den Großstädten sind die Belastungsgrenzen von Natur und Landschaft weitgehend erreicht, vielfach bereits überschritten. Zwischen 40 und 60 % der Flächen sind in den Ballungsräumen versiegelt. So wird es eine Überlebenschance der Städte sein, ob sie künftig die Funktionsfähigkeit der Natur- und Landschaftshaushaltes endlich als Kapital betrachten und die Naturhaushaltswirtschaft mindestens gleichbedeutend neben der Finanzwirtschaft anerkennen. Deshalb müßte zukünftig neben dem Finanzplan einmal im Jahr auch ein Naturhaushaltsplan vorgelegt werden, der das Ausmaß und die Art der Bewirtschaftung der Naturraumpotentiale festlegt.

Ökologisch wirksame Konzepte und Maßnahmen sind erforderlich. Sie müssen aber in das jeweilige Gesamtsystem der Siedlungsstruktur integriert werden. Denn es wäre unrealistisch, die vorhandenen Systeme und Strukturen durch alternative ökologische Konzepte zu ersetzen. Das Vorhandene muß durch Neues effektiv ergänzt werden. Das Instrumentarium ist größtenteils vorhanden — genannt wurden die Erfassung der Naturraumpotentiale, die ökologische Bilanzierung, regionale Freiflächenkonzepte oder die Biotopvernetzung —, es muß nur richtig und konsequent eingesetzt werden. Dies gilt vor allem für die Landschaftsplanung mit ihren Instrumenten, Konzepten und Verfahren.

— Weniger Dominanz des Autoverkehrs

Der Autoverkehr ist heute der größte Verursacher städtischer Umweltbelastungen. Ein Festhalten an der augenblickli-

Internationaler Kongreß "Zukunft Stadt"

Das Land Niedersachsen und die Konrad-Adenauer-Stiftung hatten vom 4. bis 6. Oktober 1989 nach Hannover eingeladen, um über die Zukunft der Städte zu diskutieren. Es soll hier kein lückenloser Bericht über diese Veranstaltung erstattet werden, dazu war das Angebot viel zu umfangreich. Neben einer Eröffnungsrunde mit eher grundsätzlichen Themen wurde in Foren über das Unternehmen Stadt, über das Verhältnis von Stadt und Umwelt sowie Stadt und Kultur und schließlich auch noch im Kreis von Bürgermeistern einiger bedeutender europäischer Zentren über internationale Dimensionen diskutiert.

Man hatte sich also viel vorgenommen; und es wurde vieles, was die Städte derzeit und wohl auch weiterhin so peinigt, angesprochen. Natürlich ging es dabei vor allem auch um künftige Chancen, um die Folgen der europäischen Integration. Ein Perspektivwechsel muß her, ein Denken in europäi-

chen Verkehrspolitik wird eine Zunahme der Probleme zur Folge haben. Diese Tendenzen sind aber durch entsprechende kommunale Verkehrspolitik steuerbar.

Dazu bedarf es u.a. der Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere auch seines Images. Das Problem ist jedoch allein mit Angeboten nicht zu lösen. Hinzukommen muß die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch konsequentes, flächendeckendes Parkraummanagement. Statt die Straßenfunktionen weiter zu separieren, sollten sie besser miteinander in verträglicher Weise verknüpft werden. Fußgänger sind dabei die wichtigsten Verkehrsteilnehmer, sie erzeugen Urbanität. Dieser Stellenwert muß bei künftigen verkehrspolitischen Maßnahmen seinen Niederschlag finden.

— *Wohnungsnot ein gemeinsames Problem*

Die Berichte aus den großen Zentren — zum Teil von internationalem Zuschnitt — haben deutlich gemacht, daß es jeweils standortspezifische Strukturprobleme gibt.

So ist man in Madrid an größeren Industrieansiedlungen nicht mehr interessiert, um die ohnehin bereits überlastete Infrastruktur nicht noch weiter zu strapazieren. Zudem belasten Verkehrsprobleme, vor allem im Straßenverkehr, die spanische Hauptstadt. Aufwendige Untertunnelungen des Stadtgebietes sollen Abhilfe schaffen.

Stockholm zieht seit Jahren Hochtechnologiefirmen an. Jetzt soll erst mal Schluß damit sein, denn das schwedische Parlament läßt Neuansiedlungen so lange nicht zu, bis die Stadt zusätzlichen Wohnraum geschaffen hat.

Wohnungsengpässe kennzeichnen auch die Situationen in Paris, Rotterdam oder Hannover. In Paris wäre zur Bewältigung der Wohnungsengpässe Geld vorhanden, es mangelt jedoch an Flächen innerhalb des Stadtgebietes.

— *Verstärkung der Segregation*

Es sind vier Haupttendenzen in allen Zentren zu beobachten. Da wären zunächst die Gefährdungen der Umwelt durch Industrie, Verkehr oder durch Flächeninanspruchnahmen für Siedlungszwecke, ferner die eben bereits beschriebenen Wohnungsengpässe. Ein drittes schwerwiegendes Problem ist die Verschärfung der sozialen Unterschiede innerhalb der Städte, die Verstärkung der Segregation. Vielerorts wird die Ausprägung einer Drei-Klassen-Gesellschaft, einer dreieggliederten Stadt immer deutlicher, die Kluft zwischen den Klassen größer.

Die Statements und Diskussionsbeiträge zeigten aber auch, daß gerade die deutschen Städte gute Chancen haben, von diesen international erkennbaren Segregationstendenzen verschont zu bleiben. Wesentliche Basis hierfür ist ein schon heute relativ starker sozialer und politischer Widerstand. Ein anderer bedeutender Faktor wird in der stark polyzentrischen Städte-Struktur der Bundesrepublik gesehen. Unter weltweiter Betrachtung fehlen zwar Metropolen internationalen Zuschnitts (New York, Tokio, London oder Mexiko-City), die relativ ausgeglichene Zentren- und Siedlungsstruktur des Bundesgebietes kann sich jedoch als positives Entwicklungspotential herausstellen.

— *Zentren brauchen ihr Umland*

Bemerkenswert ist eine vierte Tendenz. Immer mehr Zentren erkennen mit Blick auf die sich verschärfenden europäischen Wettbewerbsanforderungen, daß sie ihr Umland brau-

chen, die Zusammenarbeit mit dem Umland suchen und — wenn vorhanden — verstärken müssen. Patentrezepte, wie ein solches Zusammengehen effektiv aussehen könnte, sind zwar nicht in Sicht, aber ausbaufähige Ansätze.

Dabei spielen sicher die im Umland zum Teil noch vorhandenen Flächenpotentiale eine wichtige Rolle. Es ist jedoch auch die zunehmende Einsicht, daß die klassischen Standortfaktoren heute zum Teil nicht mehr ziehen. Gefragt sind sogenannte weiche Faktoren wie Umweltqualität, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, Bildungsmöglichkeiten, das Erscheinungsbild von Gewerbegebieten, die Attraktivität des Arbeitsumfeldes, ein ansprechendes architektonisches Erscheinungsbild oder das kulturelle Angebot eines Raumes. Vieles davon hat eben häufig nur das Umland parat.

— *Neue Formen der Kooperation*

Es sind hier nicht vorrangig die planenden Verwaltungen der Städte, die neue Wege der Zusammenarbeit beschreiten. Engagement kommt überwiegend von der Wirtschaft und ihren Verbänden. Sie versuchen, Entwicklungsschübe zu initiieren. Berichtet wurde z.B. über die Technologie-Region Karlsruhe, die demnächst von einer entsprechenden Kultur-Region überlagert werden soll. Andere Beispiele sind die niedersächsischen und nordrhein-westfälischen "Regionalkonferenzen". Eine gewisse Ausnahme stellt hier der Wissenschaftsstandort Ulm/Neu-Ulm durch das hohe Engagement der Stadtverwaltungen dar.

In Großbritannien werden zunehmend sogenannte Stadtentwicklungsgesellschaften gegründet. Die Privatwirtschaft tätigt hier zum Teil gewaltige Investitionen mit der Konsequenz, daß der Einfluß der Städte selbst immer mehr zurückgeht, weil sie nichts Ebenbürtiges entgegenzusetzen oder beizusteuern haben. Im Ergebnis entwickelt sich eine "Porsche-Hamburger-Struktur" mit privilegierten und zurückgebliebenen Stadtteilen.

Ausführlich behandelt wurden auch die Beispiele von "public-private-partnership". Für ein zentralistisch geführtes Land wie Großbritannien sind solche Modelle bemerkenswert, zeugen sie doch von einem verstärkten Eigenleben der Kommunen in der Stadtentwicklungspolitik. Diese Form der Kooperation zwischen öffentlichem Sektor und Privatsektor wird jedoch stark einseitig von der Privatwirtschaft geprägt. Es fehlt deshalb häufig an ganzheitlichen und zielgerichteten Strategien. Defizite sind aber auch bei der Akzeptanz dieser Modelle durch die etablierte Beamtenschaft zu verzeichnen. Diese Berührungssängste auf seiten der planenden Verwaltung gilt es abzubauen.

— *Mehr Öffentlichkeitsbeteiligung*

In mehreren Statements kam deutlich zum Ausdruck, daß — unabhängig davon, welche Form der Kooperation auch immer angestrebt wird — der private Bereich intensiver als derzeit einbezogen werden muß. Dies heißt zunächst, die bisher praktizierte Öffentlichkeitsbeteiligung zu verstärken und früher zum Zuge kommen zu lassen. Hierzu sind klare Spielregeln und Offenheit seitens der Planung wichtige Voraussetzungen. Der Private muß zu Initiativen ermutigt werden.

Gerade für das Greifen einer ökologisch orientierten Stadtentwicklung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit unerlässlich. Die Bürger sind nicht nur Betroffene von künftigen Planungsentscheidungen, sondern durch ihre Verhaltensweisen auch

wesentliche Verursacher von Umweltbelastungen. Die allorts zu beobachtende Betonung lokaler Potentiale als Fundamente künftiger Aktionsmöglichkeiten muß um die Teilhabe einer aufgeklärten, informierten und zugleich kritischen Bürgerschaft an der räumlichen Ausgestaltung ihrer städtischen Umwelt ergänzt werden.

— *Spektakuläres ist gefragt*

Vielfach beschworen wurde die Notwendigkeit, die künftige Stadtentwicklungspolitik auf Interessenvielfalt, Lebensqualität, Überschaubarkeit oder Gleichgewichtigkeiten auszurichten. Dies gilt für die verschiedenen Nutzungsformen, das Verhältnis von ÖPNV und Individualverkehr, für das Grün als kulturellem Faktor und für die Vielfalt der Umwelt in ihrer Beziehung zum besiedelten Raum.

Die Realität und die Pläne zeigen aber allzu oft in die entgegengesetzte Richtung. Im Mittelpunkt der Überlegungen stehen häufig nicht die Interessen der Stadtbewohner, wenn es um kulturelle, infrastrukturelle oder wirtschaftliche Projekte geht. Die Szene wird mehr und mehr von Imagestrategien und Standortmanagern beherrscht. Im Kampf um die Standortgunst ist das Spektakuläre, sind imageträchtige Maßnahmen gefragt. Da werden Schauspielstätten nicht gebaut, Opernhäuser nicht auf Vordermann gebracht, Innenstädte in neuer "Putzigkeit" nicht in erster Linie revitalisiert, um den

am Ort Lebenden Kulturgut näher zu bringen oder ihnen ein besseres Wohnumfeld zu bieten. Diese Maßnahmen dienen leider zu oft vor allem der Ankurbelung des Tourismusgeschäftes.

In eine ähnliche Richtung zielen Bemühungen einiger Städte, wenn es darum geht, sich Olympische Spiele, Weltausstellungen etc. an die Angel zu legen. Solche Projekte können im Einzelfall sicher Impulse auch für die Zukunft bringen. Sie müssen aber eingebettet werden in Konzepte, die auf den vorhandenen Standortpotentialen aufbauen und die gesamte Palette stadtstruktureller Bedürfnisse, insbesondere aber die menschliche Dimension, einbeziehen.

Persiflierend, kurios und zutreffend zugleich zwei Bemerkungen eines Vortragenden, die für die zu beobachtenden Entwicklungen in einigen überwiegend großen Zentren stehen: "Eigentlich ist es schade, daß das Kolosseum nicht zu Ende gebaut wurde". "Ist es denn unbedingt notwendig gewesen, den Kölner Dom so nahe an den Hauptbahnhof zu bauen?" Fehlte eigentlich nur noch die Ergänzung: Ein Kulturmanager mit europäischem Weitblick hätte den Kölner Dom besser neben den Flughafen gesetzt.

*Dr.-Ing. Dietmar Scholich
Rambergstraße 7
3000 Hannover 1*