

**Podium II: Jenseits der Grenzen des Wachstums
Michael Braum im Gespräch mit
Wolfgang Kaschuba, Kulturwissenschaftler, Berlin;
Dieter Läßle, Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler, Hamburg;
Hansruedi Preisig, Architekt, Zürich;
Martin zur Nedden, Stadtbaurat, Leipzig**

Michael Braum: Für das Thema unseres Gesprächs wurde der anspruchsvolle Titel „Jenseits der Grenzen des Wachstums“ gewählt. Als wir das Symposium „Integration und Transformation technischer Infrastrukturen in Stadt und Region“ konzipierten, lag uns daran, dieses Thema weit zu fassen. Es geht uns nicht ausschließlich um die Integration technischer Infrastrukturen und deren optimale Rahmenbedingungen, es geht uns vielmehr um die Initiierung eines gesellschaftspolitischen Diskurses über die Grenzen des Wachstums und dessen Folgen auf den Ausbau technischer Infrastrukturen. Das ist der Grund dafür, dass ich das Gespräch mit vier Personen führe, die diese Aufgaben aus ganz unterschiedlichen Perspektiven betrachten.

Hansruedi Preisig ist Architekt. Er geht insbesondere der Frage nach, wie wir im Zuge eines ganzheitlichen Denkens durch die erforderlichen Verhaltensänderung einen Beitrag dazu leisten können, dass die Grenzen des Wachstums durchaus lustvoll, ohne schmerzhaft Einschnitte gestaltet werden können.

Dieter Läßle, Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler, interessiert vor allem die Frage, wie es um die Transformationspotenziale technischer Infrastrukturen im Interesse einer angemessenen, den Menschen dienenden Gestaltung unserer Umwelt bestellt ist. Er ist überzeugt davon, dass sich unser Mobilitätsverhalten grundsätzlich ändern muss, damit wir überhaupt von einer Kultur der Mobilität sprechen können.

Wolfgang Kaschuba ist Ethnologe, also Kulturwissenschaftler. Als Kulturwissenschaftler interessiert ihn vor allem das Verhältnis von gesellschaftlicher Norm und individueller Zumutbarkeit. Kultur hat mit Bedürfnissen zu tun, deshalb geht es ihm allererst um den gesellschaftlich längst überfälligen Diskurs zur Veränderung der Bedürfnisse.

Martin zur Nedden, Raumplaner und Baubürgermeister in Leipzig, ist in unserer Runde derjenige, der den Bewohnern jegliche Fragen der Mobilität, ob im MIV oder im ÖNV, im Alltag vermitteln muss. Zudem ist er Mitglied des Stiftungsrats der Bundesstiftung Baukultur, die sich das Thema der Verkehrsinfrastruktur für den Konvent 2012 auf die Agenda gesetzt hat.

Von Dieter Läßle habe ich gelernt, dass sich in der Wissensgesellschaft völlig neue Raum-Zeit-Konfigurationen herausbilden was womöglich zu öffentlichen Räumen ganz neuen Typs führt. Wolfgang Kaschuba ist überzeugt davon, dass Planer weniger die Piloten als vielmehr die Flugbegleiter in gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen sein sollen. Er sieht die Grenzen des Wachstums offensichtlich auch als eine Grenze dessen, was wir als Planer steuernd in die Hand nehmen sollten. Hansruedi Preisig setzt sich dafür ein, Energie, auch die, die zur Mobilität notwendig ist, künftig effizienter zu nutzen. Das, was effizient genutzt wird, muss nicht durch anderes ersetzt werden. Aber, so sein Plädoyer, keine Effizienz ohne Suffizienz. Martin zur Nedden, wie empfinden sie die Breite dieser Empfehlungen für ihr alltägliches Geschäft?



01 Dieter Läßle, Martin zur Nedden, Michael Braum, Hansruedi Preisig, Wolfgang Kaschuba

Martin zur Nedden: Zunächst ist festzuhalten, dass die öffentliche Hand weniger baut, als allgemein angenommen wird. Die privaten Akteure bauen deutlich mehr. Es gibt jedoch eine ganze Menge Berührungspunkte. Ich denke, dass die drei genannten Aspekte in unsere Arbeit einfließen. Ich habe aber auch den Eindruck, dass es für uns Planerinnen und Planer – für viele zumindest – immer noch attraktiver ist, Wachstum zu planen als sich mit Stagnation oder gar Rückgang zu beschäftigen.

Dieser Eindruck bestätigt sich nicht zuletzt bei Anfragen von Hochschulen, ob wir nicht Entwurfsaufgaben für sie nennen könnten. Wenn ich ein Projekt aus dem Themenfeld im „Stadtumbau“ vorschlage, merke ich spürbare Zurückhaltung und höre in der Regel: Haben Sie nicht ein neues Wohngebiet? Das interessiert die Studierenden eher. Das mag sich in letzter Zeit etwas geändert haben, da inzwischen auch in den Hochschulen die Potentiale erkannt werden, die darin stecken, sich mit der Bestandspflege auseinanderzusetzen. Dazu kann man von Leipzig lernen. Zwischen 1990 und 1995 verlor die Stadt fast 100.000 Einwohner. Dies erforderte unterschiedliche Vorgehensweisen, dem zunächst unbekanntem Phänomen zu begegnen. Ich würde Markus Ambach zustimmen: Hierzu ist zwar einiges Anregendes von den Planerinnen und Planern gekommen, aber fast mehr von Künstlern und Studenten ganz unterschiedlicher Disziplinen. Sie haben wichtige Impulse gesetzt, so beispielsweise beim „Wächterhaus“: Hier haben sich Bewohner Gedanken darüber gemacht, wie Gebäude, die für eine städtebauliche

Situation wichtig sind und deren Nutzung nicht mehr gesichert ist, im Zuge temporärer Nutzungen dennoch erhalten werden können.

So gesehen gibt es eine Menge von strukturell veränderten Ansätzen, mit denen wir uns heute auseinandersetzen müssen, d.h. mit weniger umzugehen und daraus neue Impulse und neue Qualitäten zu entwickeln. Das ist möglich – nicht nur in der Stadt, sondern auch im ländlichen Raum. Dazu ist es aber notwendig, dass man Entwicklungen zur Kenntnis nimmt und auch unbequeme Entscheidungen trifft. Hier hat die Politik größere Probleme als die Planerinnen und Planer, da sie immer noch glaubt, mit neuen Förderkulissen in irgendeiner Weise wieder neues Wachstum kreieren zu können. In diesem Feld müssen wir noch sehr viel an Bewusstsein schaffen, um die Einsicht zu fördern, dass auch ohne Wachstum neue Qualitäten entstehen können. Dazu muss man die neuen Herausforderungen aber rechtzeitig angehen.

Michael Braum: Mit seinem Vortrag zur Veränderung der Mobilität umriss Dieter Läßle – nicht zuletzt mit Hinweis auf die mutige Umgestaltung des Times Square in New York – ein Szenario, das hoffnungsvoll stimmte. Sind es nicht aber zwei Interessen, die aufeinanderstoßen: das eine, das die Mobilität unterschiedlichen Bedürfnissen unterordnen will und dabei den Schwächeren schützt – und das andere, das eine ungehinderte Mobilität – etwa des Wirtschaftsverkehrs – als Voraussetzung für unseren Wohlstand sieht?

Dieter Läßle: Dieser vermutete Interessengegensatz wird oft gegen eine neue Mobilitätskultur ins Feld geführt. Das Beispiel Times Square zeigt jedoch, dass sich soziale und wirtschaftliche Interessen auch versöhnen lassen. Die Umsätze der Geschäfte am Times Square sind seit der konsequenten Verkehrsberuhigung um 71 Prozent gestiegen. Nie zuvor gab es einen vergleichbaren Boom des innerstädtischen Gewerbes in New York. In meinem Vortrag habe ich bewusst dem großen New Yorker Straßen- und Brückenbauer Robert Moses die heutige Kommissarin für Transport Sadik-Khan gegenüber gestellt. Es ist schon bemerkenswert, dass ausgerechnet in New York an einem so prominenten Ort wie dem Time Square solche „Kulturrevolution“ – also die Transformation einer Verkehrsstrasse in einen öffentlichen Raum für Menschen – möglich war. So einen Ansatz kann man natürlich nicht einfach auf andere Orte übertragen. Für jeden Ort muss man mit den betroffenen Menschen adäquate Lösungen der Mobilitätsfragen finden.

In meinem Vortrag wollte ich jedoch vor allem deutlich machen, dass die Infrastrukturen des ‚Industrialismus‘ durch ihre Ausrichtung auf eine Logik der ‚Massenproduktion‘ oder des ‚Massenverkehrs‘ zunehmend eine eigene Systemlogik entwickelt haben, was zu einer Art Autismus geführt hat. Dieses Phänomen wurde uns beim vorhergehenden Podium sehr deutlich vor Augen geführt. Die hartnäckigen Entwicklungsprobleme des Ruhrgebietes haben ihre Wurzeln in der Geschichte dieser Region: Sie war organisiert als eine große Maschine zur Produktion von Kohle und Stahl. Dieser Systemlogik wurde alles untergeordnet und sie lebt in den heutigen Infrastrukturen weiter. Dies machte eine Neuorientierung der regionalen Wirtschaft so außergewöhnlich schwierig – auch dann, wenn längst keine Kohle mehr produziert wird.

Es ist eine große Herausforderung, durch konsequenten Umbau und Flexibilisierung von Infrastrukturen wieder eine Offenheit von Entwicklungsoptionen herzustellen. Dies zeigt sich vielleicht noch viel nachdrücklicher im Hinblick auf die große Herausforderung der anstehende Energiewende. Was in diesem Bereich gegenwärtig geschieht, stimmt mich mehr als skeptisch. Die Pläne, die fossile energetische Basis

aus der Vergangenheit durch monströse Windparks auf der Nordsee zu ersetzen oder in der Wüste in Großanlagen Energie zu erzeugen und sie in gewaltigen Trassen nach Europa zu transportieren – von denselben Akteuren, die bisher die fossile Energieproduktion verantwortet haben – entspringen einem vergleichbar autistischen Denken wie die Energiesysteme des fossilen Industrialismus. Wenn wir von der Integration und Transformation technischer Infrastrukturen sprechen, dann heißt das doch, dass wir bewusst die Möglichkeiten einer ‚postfordistischen‘ Entwicklung nutzen müssen. Möglich und notwendig sind heute dezentralisierte, flexible Netzwerke, mit denen wir einen ganz anderen Typus von Urbanität, von Stadt und auch neue Formen der Integration von Stadt und Land entwickeln können.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf die aktuellen Diskussionen und Handlungsansätze im Kontext der IBA Hamburg verweisen: Hamburg-Wilhelmsburg ist ein Stadtteil, der durch die Industrialisierung stark überformt, teilweise auch stark beschädigt wurde. Inzwischen ist die Industrie untergegangen und hat Brachen und alte Infrastruktursysteme zurückgelassen. Im Rahmen der IBA-Strategien wird versucht, den Stadtraum zu revitalisieren, indem er einerseits durch die Stärkung von Wohnfunktionen und die Qualifizierung der öffentlichen Räume als sozialer Lebensraum aufgewertet wird und andererseits genutzt wird als dezentraler Produktionsraum für regenerativer Energien. Im Kontext eines breiten Portfolios der Energieproduktion, von der Photovoltaik und Solarthermie über die Geothermie bis hin zur Windkraft und der Nutzung von Biomasse können Konsumenten im Stadtraum zu Produzenten werden. Durch eine intelligente Vernetzung der dezentralen Energieproduktion wird der Stadtteil Wilhelmsburg zu einem Kraftwerk.

Wenn wir in diesem Kontext vom Ende des Wachstums sprechen, dann ist damit wohl vor allem eine Transformation der industriellen Moderne gemeint, also ein Ende des ‚Weiter-so-Modernisierens‘, das Suchen nach neuen Produktions- und Konsumformen und nach einer neuen Kultur der Mobilität. Dabei sollten wir allerdings die folgende Tatsache nicht vergessen: In den nächsten vierzig Jahren wird die Weltbevölkerung um ungefähr weitere 2 Milliarden Menschen

wachsen. Diese 2 Milliarden Menschen werden in Städten leben. Für diese 2 Milliarden Menschen müssen städtische Strukturen gebaut werden.

Michael Braum: Hansruedi Preisig, neben dieser von Dieter Läßle angesprochenen notwendigen Dezentralisierung geht es doch auch um die Erfindung an ganz andere Organisationsformen der Energieeffizienz. Die von Ihnen gezeichnete 2.000-Watt-Gesellschaft ist ein umfassender Ansatz, der weniger die Produzenten als vielmehr die Nutzer der Energie anspricht. Vielleicht muss man sich ihren Gedanken – weitergedacht – so vorstellen, dass jeder eine Art „Energieuhr“ am Arm trägt, die ihm jederzeit sagt, wie viel Watt er bereits verbraucht hat, um nicht die 2.000 Watt Grenze zu überschreiten. Derjenige, der schon nach Mallorca geflogen ist, darf seinen nächsten Urlaub nur noch als Wanderer in heimatlichen Gefilden verbringen. Ist solch eine Zuspitzung ihres Gedankens erlaubt?

Der für mich interessante Punkt an dem Ansatz ist, dass jeder in einer ganz persönlichen Betroffenheit beteiligt ist und abgeholt wird. Jedem wird klar, wie viel Energie er für seine Vorhaben benötigt. Dies ermöglicht einerseits Wahlmöglichkeiten und andererseits eine gewisse „Umweltdisziplin“. Im Klartext: Ich kann in einer alten Bauernkate wohnen, mit Einfachverglasung, weil ich diese Fenster so liebe, aber dann sollte ich nicht mit einem 6-Zylinder-Auto durch die Gegend fahren.

Hansruedi Preisig: Ja, genauso ist das gemeint. Und es ist wirklich meine Überzeugung, dass wir die Effizienz, die Substitution und die Suffizienz als Teil eines Ganzen betrachten müssen. Das lässt uns natürlich einen größeren Gestaltungsspielraum, sowohl für die Planer als auch für die Nutzer. Es gibt ihn heute schon im Netz, den 2000-Watt-Rechner. Es ist spannend zu sehen, wo Sie landen. Ich könnte es prognostizieren, aber es ist besser, wenn Sie es selber herausfinden. Sie können zum Beispiel eingeben: Wie viel Fleisch esse ich? Alles ist hinterlegt. Wie viele Flugreisen mache ich? Heute habe ich mein tägliches Budget mit dem Flug von Zürich nach Berlin natürlich hoffnungslos überzogen. Das schmerzt umso mehr, weil diese Reise fast gleich lang ge-

dauert hat, wie wenn ich mit dem Zug gefahren wäre. Im Zug hätte ich gegenüber dem Flug sogar noch einen höheren Reisekomfort vorgefunden.

Michael Braum: In der Schweiz haben sie offensichtlich Bedingungen vorgefunden, die es zuließen, mit dem Ansatz der 2000-Watt-Gesellschaft eine Bewusstseinsänderung zumindest einzuleiten. Lässt sich dies auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen?

Hansruedi Preisig: Diese Frage habe ich befürchtet. Beim letzten Mal in Berlin habe ich nur gesagt, dass dies in der Schweiz möglich ist, weil wir eben so klein sind. Das war wahrscheinlich völlig falsch. Aber es steckt doch auch ein Stück Wahrheit drin. Die Schweiz ist klein. Wenn ich die wichtigsten Exponenten der Politik und der Wissenschaft an einem Tisch haben will, dauert das drei oder vier, maximal fünf Wochen. Wir kennen einander alle. Das ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Ich weiß, wie lange es in Deutschland dauert, bis eine solche Sitzung stattfindet. Zugegeben ist dies ein etwas hilfloser Versuch, Ihre Frage zu beantworten. Aber lassen Sie mich auf ein anderes Beispiel eingehen, das konkret die Mobilität betrifft. Die Stadt Zürich verlangt bei Neubauten zu viele Parkplätze, die wir bauordnungsrechtlich einfach bauen müssen. Doch diese Parkplätze werden überhaupt nicht benutzt. Mindestens ein Drittel der gebauten Parkplätze steht leer. Wir konnten nachweisen, dass wir mit unserem Mobilitätskonzept gar nicht so viel Verkehr generieren. Das hatte zur Folge, dass uns die Stadt erlaubte, weniger Parkplätze zu bauen. **Das eingesparte Geld haben wir in die Verbesserung des Mobilitätskonzeptes gesteckt.** Wir wollen nicht das Auto verbieten, sondern wir wollen einen Anreiz schaffen, es nicht zu nutzen.

Michael Braum: Wir haben riesige Infrastrukturen – welcher Art auch immer –, mit denen es umzugehen gilt. Zunehmend versuchen wir die großen Netze durch kleine dezentrale zu ersetzen, aber stoßen wir hier nicht auf Grenzen des Machbaren? Bei dem Schweizer Ansatz empfinde ich den Aspekt der persönlichen Betroffenheit als Ausgangspunkt für individuelles Engagement sehr sympathisch. Ich bin überzeugt

davon, dass nur wenn ich eine persönliche Verantwortung übernehme, sich etwas verändern wird. Müssen wir aus diesem Grund nicht vielmehr über Konzepte nachdenken, die diese persönliche Betroffenheit in den Vordergrund des Handelns stellen? Und wie erreichen wir dabei, dass diese persönliche Betroffenheit nicht zu einer calvinistischen Enthaltensamkeit führt, die uns schließlich die Lust am Leben einschränkt?

Herr Kaschuba, Sie sagten, wir sollen nicht Pilot, sondern Flugbegleiter sein. Der Architekt und Planer soll den anstehenden Prozess begleiten und moderieren. Die Leute wollen es jedoch komfortabel haben. Die nehmen sich Liegestühle, setzen sich direkt ans Kanzleramt und fühlen sich da wohl. Was wäre Ihre Erwartungshaltung an unsere Profession? Was sind Ihre Vorstellungen, wie wir solche Prozesse zukünftig begleiten können?

Wolfgang Kaschuba: Am Beispiel der IBA Emscherpark wurde wohl deutlich, dass wir mit der Diskussion über die Grenzen des Wachstums uns eines Phänomens annehmen, dass ich so beschreiben möchte: Es ist die Vorstellung, dass wir die Uhr auch jederzeit noch zurückdrehen könnten, dass sich auch Industrielandschaften wieder „renaturieren“ lassen, wenn man nur entsprechend „zurück“-plant und -baut. Das ist an der Emscher einerseits sehr erfolgreich gelungen. Andererseits ahnen wir dabei längst, dass solche historischen Experimente an „Natur und Mensch“ – erst Ausbeutung, dann Rehabilitationsmaßnahmen – nicht mehr zeitgemäß sind. Entwicklung und Nachhaltigkeit müssen in neuen Zusammenhängen gedacht werden. Und da bin ich ganz bei Herrn Preisig. Wir könnten auch noch länger als 15 Minuten duschen. Wir können aber auch einfach fragen, was geschehen muss, damit wir umgekehrt früher aus der Dusche kommen? Das könnte das Gefühl sein, dass 15 Minuten unter der Dusche neben fortschreitendem Haarverlust die pure Langeweile bedeuten, dass da also weniger mehr ist. Dass ich meine Zeit also anders, besser nutzen kann – und die Energie eben auch. Das wäre „Kultur“, denn sie hat stets mit Bedingungen und Bedürfnissen zu tun. Der Schlüssel zu einem veränderten Verhalten kann also nur über eine Diskussion darüber gefunden werden, wie wir unsere Be-

dürfnisse künftig „kulturell“ neu gestalten wollen: in Form von individuell und kollektiv „befriedigenden“, aber auch von moralisch wie ökologisch „verantwortungsvollen“ Lebensstilen.

Nur als ein Beispiel aus unseren Forschungen, in denen wir etwa auch Entwicklungen in den Jugendkulturen unserer Zeit beobachten. Dort galt bis vor wenigen Jahren noch als großes Problem, dass Jugendliche immer früher Alkohol trinken und rauchen. Seit es jedoch das Handy gibt, hat sich dies fast dramatisch geändert. Warum? Eben nicht vor allem wegen der gesundheitlichen Warnungen und der moralischen Kampagnen, sondern weil sich die jugendlichen Bedürfnisse selbst so entwickelt haben, dass 1 Euro Taschengeld im Handy „kulturell“ besser angelegt scheint als in Schnaps oder Zigarette. Alles zugleich geht nicht. Und die soziale und kulturelle Konfiguration der „Vernetzung“ scheint eben vielen Jugendlichen nun wichtiger als die des „Besäufnisses“.

Aber natürlich reguliert sich nicht alles selbst. Wer an den „Grenzen des Wachstums“ von „Moral“ redet, muss natürlich auch von „Kapital“ reden. Und wenn wir da hoffen, dass die größten Umweltsünder von gestern heute schnell zu den Umwelthütern von morgen bekehrt werden können, denken wir naiv. Auch da ist es wie bei den Jugendlichen: Ökonomie muss in vernünftige Relation zu ihren gesellschaftlichen Verpflichtungen und kulturellen Möglichkeiten gebracht werden. Und bei beiden – um im Bild zu bleiben – sollte „Rauchen“ am Ende zu teuer und zu „uncool“ sein und die „Rendite“ eine andere. Und solche Denkweisen scheinen sich in unserer Gesellschaft ja doch immer weiter zu verbreiten: dass Individualismus und Neoliberalismus unsere Ressourcen vergeuden, dass stattdessen gesellschaftsbezogene und kulturell orientierte Lebensstile wohl bekömmlicher und nachhaltiger sind, „zivilgesellschaftliche“ Einstellungen also. Und da kann auch der bewusste Verzicht ein attraktives Motiv sein, aber eben nicht das alleinige. So wird nun offenbar auch wieder das Lokale und das Gemeinschaftliche attraktiv, neudeutsch „commons“ und „sharing“, also Vorstellungen von Mobilitäten und Stadträumen, von Wohn- und Lebensformen, die möglichst offen



02 Bildunterschrift



03 Bildunterschrift



04 Bildunterschrift



05 Bildunterschrift

und zugänglich und möglichst wenig exklusiv und abgrenzend sein sollen. Entscheidend dabei ist die Beteiligungs- und Mitgestaltungsmöglichkeit: dass unterschiedliche Bedürfnisse artikuliert und verhandelt werden können, dass nicht abstrakte Ideen über die Köpfe hinweg exekutiert werden, dass in kleineren Einheiten mehr Wünsche und Wissen zur Sprache kommen. Das eben meint dieses Graffito: „Uns gehört (doch) die Stadt!“ Und wenn wir intelligent sind, versuchen wir, diese Bedürfnisse und Initiativen aufzunehmen und zu moderieren und nicht arrogant als Planer zu sagen: „Nett, danke für die Bürgerbeteiligung! Nächsten Monat erfahren Sie, was wir machen werden.“ Das meinte ich mit dem Unterschied zwischen Pilot und Flugbegleiter: nicht nur im Cockpit sitzen wollen und bleiben!

Martin zur Nedden: Die Rolle des Flugbegleiters würde ich jedoch nicht so verstehen wollen, dass er nur moderiert, sondern er hat nach wie vor eine Aufgabe, sich in den Prozess einzubringen und auch Entscheidungen zu treffen. Denken Sie an die Tendenz von Initiativen, in kleineren Einheiten zu denken. Hier liegt unsere Aufgabe als Planer ja gerade darin, darauf zu achten, dass diese kleinen Einheiten im Gesamtkontext noch funktionieren und der größere Kontext über das Denken in kleinen Einheiten nicht vollkommen vergessen wird.

Dieter Läßle: Herr Kaschuba, es gefällt mir sehr, was Sie sagen. Trotzdem will ich den Advocatus diaboli spielen. Ich erlebe im Augenblick in Hamburg eine außerordentlich starke Veränderung in der Stadtentwicklung. Einige der Entwicklungen empfinde ich als positiv. Gleichzeitig beunruhigt es mich sehr, dass das soziale Gefüge der Stadt zunehmend in Schieflage gerät. Dazu gehört sicherlich auch die Gentry-

fizierung, gegen die es auch deutlichen Widerstand gibt. Wenn man aber genau hinschaut, sind die, die am lautesten gegen Gentrifizierung protestieren, oft diejenigen, die vor zwanzig Jahren selbst die Rolle der Gentrifizierer hatten und die Arbeiter aus ihren Quartieren vertrieben haben. Die zentralen sozialen Probleme der Stadt liegen meines Erachtens vielfach woanders: In den eher peripheren Problemquartieren. In Hamburgs beispielsweise ist in diesen Quartieren nahezu jedes zweite Kind auf Sozialhilfe angewiesen; in den Großwohnsiedlungen zeigen sich Formen der sozialen Ausgrenzung; in manchen Quartieren haben wir in den Hauptschulen nur noch einen Schulerfolg von etwa 70 Prozent, mit der Gewissheit, dass 30 Prozent der Schüler ohne Abschluss die Schule verlassen und nie in den Arbeitsmarkt kommen werden.

In der Bewältigung dieser Probleme liegen unsere eigentlichen Herausforderungen. Bisher haben wir in unseren Städten noch eine Tradition, dass wir – unabhängig von der politischen Couleur des Rathauses oder des Bürgermeisters – eine Stadtverwaltung haben, die sich einem Grundethos verpflichtet fühlt und auch für die sozial Schwächeren, die sich nicht artikulieren können, sorgt. Es ist deutlich, dass wir auch Akteure brauchen, die stellvertretend für andere Probleme aufgreifen, Lösungen vorschlagen und auch Strategien entwickeln. Wenn jedoch die Verwaltung der Stadt nur noch aus ‚Flugbegleitern‘ bestehen würde, dann bestünde die Gefahr, dass uns die Stadt auseinanderbricht. Ich bin froh, dass wir in Deutschland noch Stadtverwaltungen haben, die Verantwortung übernehmen und sich um den sozialen Ausgleich und sozialen Frieden bemühen. Wenn wir nach Frankreich schauen, zeigt sich ein anderes Bild. In Marseille hat die Vizebürgermeisterin vor eine paar Monaten nach



06 Bildunterschrift (Berlin_U-bahnstation_1266.tif)

der Hilfe der Armee gerufen, da sich die Stadt angesichts der bewaffneten Gewalt der Jugendbanden überfordert fühlte. Wir können uns nicht zurücklehnen und sagen, dass so etwas bei uns nie passieren wird. Ich denke, wir sollten den sozialen Frieden und die „Zivilität“ der Stadt mit Entschiedenheit verteidigen. Dazu bedarf es einer sorgfältigen Abwägung zwischen staatlicher Verantwortung und zivilgesellschaftlicher Selbstbestimmung und Selbstorganisation.

Wolfgang Kaschuba: Völlig richtig. Aber ich rede über einen Prozess, der begonnen hat und den wir nicht zurückdrehen können. Selbstverständlich können wir nicht alles in Volksabstimmungen begleiten. Dennoch sollten wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Trotz aller Studien über die Mittelschichtslastigkeit zivilgesellschaftlicher Bewegungen in Deutschland tut sich auch drumherum sehr viel und viel Neues: gegen die Gentrifizierung wie die Eventisierung von Stadträumen. Wer, wie und was? ist von Stadt zu Stadt durchaus unterschiedlich. Marseille und Paris haben andere soziale Probleme als Berlin oder Hamburg – zumindest noch. Das hat mit unterschiedlichen historischen Entwicklungen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu tun. Wenn ich ab 20 Uhr keine Métro mehr ins Zentrum fahren lassen, damit die „migrantischen“ Jugendlichen nicht in die



07 Atelier van Lieshout, „Motel Bochum“, Bochum, Parkplatz Dückerweg, 1998–2010, Verschiedene Materialien, Courtesy: der Künstler

Stadt kommen, muss ich mich nicht wundern, dass sie irgendwann wütend werden. Ich muss vielmehr überlegen, wie ich mit kulturellen Unterschieden und sozialen Spannungen bewusst und offen so umgehen kann, dass zumindest die Bedürfnisse und die Positionen sichtbar und respektiert werden, auch wenn daraus nicht gleich fertige Problemlösungen entstehen können. Das ist heute die Aufgabe von Politik und Stadtplanung, aber auch von Bürgerinitiativen und Kunstprojekten: Betroffene und Interessierte zusammen zu bringen! Und da, im Zusammenspiel von städtischem Leben, sozialer Erfahrung und sozialer Bewegung, da ändert sich etwas in unserer Gesellschaft – und ich denke: nachhaltig. Also: Meine Flugbegleiter-Metapher hat wie jede Metapher ihre Grenzen – doch immerhin: in den Absturz steuern eigentlich nur Piloten!

Michael Braum: Es hat sich ganz deutlich herauskristallisiert, dass es um das Thema Verantwortung geht, aber auch um die Anerkennung von Kompetenzen. Markus Neppi betonte in seinem Vortrag, dass wir uns auch weiter umschauchen müssen, um von anderen lernen zu können. Wenn man beispielsweise sieht, was in den Städten in China, in Indien oder in Südamerika passiert, denn drehen wir hier an einer Mikrometerschraube. Dort geschieht im Makroskopischen

das, was wir mit kleinen Schritten hier noch zu verhindern versuchen. Was machen wir? Drehen wir hier nur weiter unsere Kreise? Wie können wir international versuchen, in das Ungeheuerliche, was sich weltweit abspielt, einzugreifen?

Dieter Läßle: Das ist ein weites Feld. Ich kann lediglich versuchen anzudeuten, was sich meines Erachtens in den nächsten Jahrzehnten abzeichnen könnte. Wenn wir nach China schauen, zeigt sich eine gewaltige Verschärfung unserer globalen ökologischen Probleme: Die Offensive der deutschen Automobilindustrie in China ist unglaublich. Es wird dort ein Werk nach dem anderen aus dem Boden gestampft. Dort zeigt sich bisher noch kein Nachfragemangel nach Autos. Aber es ist zu vermuten und vielleicht auch zu hoffen, dass die Chinesen klug genug sind, die Organisation ihrer Mobilität in die eigene Hand zu nehmen: Schon heute sind die Chinesen beim Thema der Elektromobilität viel weiter als wir.

Die größten sozialen Probleme sehe ich im Zusammenhang mit dem enormen Bevölkerungswachstum und der Armut getriebenen Verstädterung vor allem in Afrika. Hier sind neue Entwicklungsansätze gefragt. Im Rahmen einer afrikanisch-europäischen Expertengruppe, die von meinem Kollegen Franz Oswald geleitet wird, arbeite ich in Äthiopien an einem Entwicklungskonzept für eine Stadt mit, die durch Selbstbau entstehen soll und die CO²-neutral sein wird – allein schon, weil es keine Geld gibt, um fossile Brennstoffe zu kaufen. Bei diesem Projekt sind wir mit ganz elementaren Fragen konfrontiert, nämlich erst einmal aufzuforsten und mit geeigneten Maßnahmen dafür zu sorgen, dass jeder Tropfen Regenwasser aufgefangen, gesammelt und für „town agriculture“ genutzt werden kann. In solchen Zusammenhängen können auch wir viel lernen, insbesondere wie wir Alternativen zu unseren ausgelaufenen Modernisierungsmodellen entwickeln können. Ich wünsche mir, dass wir in Deutschland mit Ernsthaftigkeit daran arbeiten, neue Arbeits-, Lebens- und Mobilitätsformen zu entwickeln, dass wir uns aber gleichzeitig mit unseren Kompetenzen und Ressourcen in den internationalen Diskurs – über China oder die USA hinausgehend – einbringen; einerseits, um zu helfen, andererseits, um zu lernen.



08 Bildunterschrift b1.a40.kuehe.fin_min.JPG

Wolfgang Kaschuba: Ich finde es sehr interessant, wie intensiv in China, zum Teil auch in Indien, auf die europäische Moderne geschaut wird. Keineswegs nur sehnsüchtig, sondern auch sehr kritisch. Deshalb ist es auch so wichtig, dass wir selbst auch selbstkritisch die Fehler und Kosten der Moderne benennen und nicht einfach unsere Rezepte in andere Länder übertragen wollen. Das haben wir in der Vergangenheit ja zur Genüge getan: die Welt als unseren Vorhof und unser Experimentierfeld betrachtet. Deshalb ist es höchste Zeit, dass sich Europa heute auch als globale „Erfahrungsprovinz“ versteht und zeigt, als „privilegiert“ nun in seiner globalen Verantwortung für seine buchstäblichen Um-Welt-Schäden in Geschichte und Gegenwart.

Michael Braum: Ich danke dem Publikum und meinen Kollegen auf dem Podium für das Gespräch und erlauben Sie mir vor der Preisverleihung eine grundsätzliche Bemerkung zum Deutschen Städtebaupreis. Er ist ein ganz besonderer Preis, unter anderem deswegen, weil es nicht nur um den Bauherrn geht und nicht nur um die Planer, sondern um das Thema der öffentlichen Verantwortung. Der Deutsche Städtebaupreis ist traditionell der Preis, der sich seit Jahrzehnten den klassischen Aufgaben der Kommunen, der Länder und des Bundes annimmt. Hier geht es eben nicht nur um das Bauen eines Hauses, sondern um den Entwurf komplexer Lebenswelten. Ich bin überzeugt davon, dass wir dies auch dieses Jahr im Rahmen unserer Preisverleihung einmal mehr unter Beweis stellen werden. Ich hoffe, wir konnten Ihnen die ein oder andere Anregung, aber auch die ein oder andere Verunsicherung mit auf den Weg geben, ohne dass sie mit Rezepten nach Hause gehen können.