

Grün, schattig, sicher

Wie sieht die Stadt der Zukunft aus? Der Stadtplaner Andreas Kipar fordert, urbane Räume neu zu denken und zu humanen und klimafreundlichen Zonen zu entwickeln. Dazu muss Eigentum auf ökologische Ziele verpflichtet werden.



Der Piazzale Loreto in Mailand – eine städtische Fläche wird auf mehreren Ebenen zum Ort der Gemeinschaft. Das Schlüsselement ist das Grün, das das unterirdische Niveau mit der Straßenebene verbindet.

Foto: Courtesy of Nhood

Von Andreas Kipar

Ach, die City! Die Gründe ihres Niedergangs sind bekannt: Aus einer sich monofunktional zum Einkaufszentrum entwickelten Innenstadt ohne Wohn- und Erlebnisräume wurden die Menschen vertrieben. Sie reisten nur noch zum Shopping an. Die Sucht nach Kapitalrenditen ließ kulturelle Anregungen, soziale Treffpunkte, gastronomische Angebote von Qualität und nicht kommerzielle Arbeitsplätze verkümmern. Internet, der zunehmende Onlinehandel und ein verändertes Konsumverhalten hatten den stationären Einzelhandel und die Warenhäuser bereits in eine Krise gestürzt, als Covid ihnen den Garaus machte und die Innenstädte endgültig zu veröden drohten.

Die wachsenden, immer mehr Menschen fesselnden urbanen Räume sind aber auf sozial und kulturell lebendige, auf touristisch und wirtschaftlich attraktive Zentren angewiesen, durch die städtische Gemeinwesen einen Zusammenhalt entwickeln können. Nur ein anziehendes Zentrum verhindert, dass urbane Gürtel und Randbereiche sich gettoisieren oder verwahren. Ohne eine City verliert eine Stadt sprichwörtlich ihre Mitte, ihren Halt und wird zu einem Konglomerat mäandrierender urbaner Räume.

Wenn wir an die Entwicklung der europäischen Stadtformen der Moderne denken, haben wir eine Trennung nach Funktionen erlebt: Hier das Wohnviertel, dort der Industrievorort, hier das Verkehrs- und Vergnügungszentrum, dort die Einkaufsmeile. Für die Beziehung zur natürlichen Umwelt kam gelegentlich ein Park dazu, der aber oft nicht mehr war als ein Grünstreifen am Rande baumloser Verkehrsachsen. Wer mehr Natur wollte, setzte sich ins Auto und fuhr aufs Land, das sich seinerseits in einen Servicebetrieb für entervte Städter verformte, bevor es von der unkontrolliert wachsenden Stadt ganz eingeholt wurde.

Bereits Mitte der 1960er-Jahre analysierte ein kritischer Geist wie Alexander Mitscherlich: „Die hochgradig integrierte alte Stadt hat sich funktionell entmischt. Die Unwirtlichkeit, die sich über diese neuen Stadtregionen ausbreitet, ist niederdrückend.“

Auch das ist bekannt: Die Innenstadt von morgen muss sich unter der Prämisse der Nachhaltigkeit durch eine Mischnutzung aus Wohnen und Produzieren, aus Arbeit, Handel und Kultur innerhalb einer produktiven Stadtlandschaft entwickeln. Zentren vermitteln für die Demokratie wichtige

Identitäten, indem sie die Repräsentation historischer, politischer und gesellschaftlicher Einrichtungen mit dem Erlebnis von Freiräumen und mit sozialen Treffpunkten verbinden. Zentralitäten also, die sich bereits in den immer mehr an Bedeutung gewinnenden Stadtvierteln herausbilden.

Das Modell der alten Innenstadt von Großstädten als einzigem Zentrum hat ausgedient, an seiner Stelle entwickelt sich das Muster von vielen „Innenstädten“ in den Quartieren, die sich mehrpolig um die City einer Metropole herum gruppieren und mit ihr in Beziehung treten. Denn es sind die Stadtviertel mit ihren jeweiligen Zentren, die den Lebensraum von den Menschen prägen, die in ihm wohnen, arbeiten und sich sozial vernetzen. Wie die Diskussionen um das Modell der 15-Minuten-Stadt (in der alle Wege des Alltags in weniger als 15 Minuten zurückgelegt werden können) gezeigt hat, wächst die Bereitschaft von Einzelnen wie von Gemeinschaften, Unternehmen oder öffentlichen Einrichtungen, sich in konkreten Lebensräumen zu engagieren und sie mitzugestalten.

Es sind Lebensräume, die Lebensqualität einfordern, in denen die Beziehung von Mensch, Natur und Stadtkultur zentral ist. Wobei Natur eine entscheidende Rolle spielt. Einmal aus der während der Industrialisierung missachteten Grundvoraussetzung heraus, dass der Mensch Teil der Natur ist und die Umwelt in ihrer Biodiversität für den Menschen eine überlebenswichtige Mitwelt ist. Das jedoch bedeutet zugleich, dass Natur die Beziehung des Menschen zur Stadtkultur „moderiert“. Negativ, wenn Natur unterdrückt, in ein paar Parkanlagen musealisiert oder hinter die Stadtgrenzen ans Land delegiert wird. Positiv, wenn sie stattdessen den urbanen Raum im nachhaltigen Sinn „erobert“ und ihn durchmischt wie Hefe den Brotteig. Wenn wir jetzt die Stadt auch unter den Geboten der Klimakrise zum Gewinn von Lebensräumen „umbauen“, haben wir nicht mehr das rein funktionale Bild der alten Stadt vor Augen, sondern einen Hybrid aus Bau-, Frei- und Naturraum.

In den Innenstädten geht es deshalb darum, den öffentlichen Raum neu zu definieren, Barrieren abzuschleifen, Bordsteine herauszunehmen, Flächen zu schaffen, Bäume zu pflanzen, die Böden aufzureißen, „shared spaces“ anzubieten. Flächen etwa, die eine Mehrfachnutzung ermöglichen. Es sind sicher nicht mehr Autos, wie kürzlich in politischen Kreisen gefordert wurde, die die Zukunft der Innenstädte sichern können. Aber das Auto bleibt mit vielen Funktionen notwendig und es wäre ein Fehler, den sich zudem technologisch digital entwickelnden Autoverkehr zu vertiefeln. Eine zunehmend hybride Nutzung von Straßen und Flächen, die zeitweise für den Autoverkehr gesperrt

und zeitweise für ihn offen sind – wie es rudimentär bereits an Markttagen zu erleben ist – wird neue Mobilitätsformen bestärken, in denen das Auto ein wichtiger Teil (aber eben nur ein Teil) bleibt.

Einige Kommunen in der Region Stuttgart suchen zusammen mit der Internationalen Bauausstellung IBA'27 nach Strategien, um dieses Geflecht neu zu strukturieren und Orte der Bewegung in Orte der Begegnung zu wandeln, um Identitätsstiftung und gesellschaftlichen Zusammenhalts neu zu definieren. Stuttgart kommt aus der Tradition der Vernetzung von Grünflächen im „Grünen U“ und macht sich jetzt auf den Weg, um mit neuen Studien über die Nutzung des öffentlichen Raums an diese Tradition anzuknüpfen. Da spielen ganz verschiedene Phänomene eine Rolle. In der Region etwa auch die Notwendigkeit, die „nature-positive city“ als „nature-positive landscape“ zu verstehen und wie in einem IBA-Projekt in Fellbach landwirtschaftliche Produktion in urbanen Räumen wieder heimisch zu machen. Mehr Stadtgrün im Heilbronner WIR-Pakt bei der erfolgversprechenden Bewerbung um die Auszeichnung als „European Green Capital“ – Heilbronn steht bereits für 2026 im Finale des EU-Wettbewerbs – prägt wiederum die Entwicklung gerade des Zentrums einer mittelgroßen Stadt.

Das sind Themen, die deutschland- und europaweit gedacht, interpretiert und gespielt werden. Düsseldorf denkt über eine „Zeitwende für die Innenstadt“ nach. Paris sucht über alle Widerstände hinweg in den Quartieren Wege zur 15-Minuten-Stadt. Wien hat mit der Entwicklung des 7. Bezirks geradezu eine Vorreiterrolle übernommen. Dort soll Straßenraum neu verteilt und umgestaltet werden: „Grüner, schattiger und kühler, gendersensibel, sicher und alltags-tauglich und mit mehr Platz für aktive Mobilität und schnelle, effiziente Öffis und Sharing-Angebote.“

Wenn solche Ziele sich immer deutlicher herauschälen, dann steht ein Paradigmenwechsel an. Die Stadt darf nicht länger allein nach gewinnorientierten Interessen organisiert werden. Gutes Zureden bleibt letztlich hilflos. Es braucht Verpflichtungen. Sicher: Natur Eigenrechte zuzusprechen, wie hier und da in der Wissenschaft diskutiert wird, scheint kein praktikabler Weg. Aber zum Beispiel Deutschland (Artikel 14 Grundgesetz) oder Italien (Artikel 42/43 der Verfassung) haben durch die soziale Verpflichtung des Eigentums über Jahrzehnte hinweg einen Interessenausgleich zwischen Kapital und Natur

mit dem Ziel von mehr Lebensqualität zu erreichen.

Lange hat man nicht nur die Stadtentwicklung, sondern vor allem die hieraus resultierenden Probleme Raum-, Stadt- und Verkehrsplanern überlassen. Heute sind mehr denn je auch die Landschaftsarchitektur und die Zivilgesellschaft gefragt. Denn allein über die Natur und ihre Freiräume können wir auch Stadträume als urbane Landschaften neu denken, die vom Menschen und seinen Bedürfnissen ausgehen. Urbane, grün implantierte Landschaften greifen die Klimaanpassung auf, nutzen Wasser produktiv, kühlen, schaffen Biodiversität. Vor allem: Diese ökosystemischen Dienstleistungen sind messbar und können in Zukunftsplanung eingehen. Wenn wir heute mit Natur nachhaltig planen und Stadtlandschaften kultivieren, werden zukünftige Generationen wachsende Lebensqualität ernten können, denn Natur wächst zwar langsam, aber unermüdlich (wenn wir sie lassen).

Nur wenn wir die alten Verhältnisse aufbrechen, geben wir der Innenstadt von morgen, die auf der Stadt von heute aufbaut, eine Entwicklungschance. Es kann wehtun, etwa durch Einschränkung des Autoverkehrs wie in Mailand durch das Projekt der Neuorientierung des Piazzale Loreto. Der wird von einer ebenerdigen Verkehrsdeckscheibe zu einer mehrstöckigen Drehscheibe für Menschen umgestaltet, die in das dahinterliegende Viertel ausstrahlt, es entwickelt und gleichzeitig zur Mailänder Innenstadt in eine neue Beziehung setzt.

Die Veränderungen können jedoch nur mit den Menschen gestaltet werden. Klimaschutz und naturbasierte Lösungen müssen in den Städten „eine Heimat bekommen“, wie es der Wuppertaler Oberbürgermeister und Wirtschaftswissenschaftler Uwe Schneidewind einmal formuliert hat, damit Bürgerinnen und Bürger sich mit ihnen identifizieren können. So werden wir über die ökologische Verpflichtung von Eigentum in einem ethisch-demokratischen Prozess erneut Teil der Natur, die wir zu lange als etwas Fremdes verachtet hatten – ein epochaler Umbruch. Und urbane Räume können ihre Wirklichkeit wieder gewinnen, die ein Mitscherlich schmerzlich vermisst hatte.

→ **Andreas Kipar** ist Landschaftsarchitekt und Urbanist, Geschäftsführender Gesellschafter des Beratungs- und Planungsunternehmens LAND mit Niederlassungen u. a. in Mailand, Düsseldorf, Lugano und Wien. Er ist Kuratoriumsmitglied der IBA'27 Stuttgart

Parks waren oft nicht mehr als Grünstreifen am Rande baumloser Straßen. Wer mehr wollte, fuhr mit dem Auto aufs Land, das zum Servicebetrieb für entervte Städter wurde.

Die Stadt darf nicht länger allein nach gewinnorientierten Interessen organisiert werden. Gutes Zureden bleibt letztlich hilflos. Es braucht klare Verpflichtungen.