

Den Städten gehört die Zukunft!

Nachbericht zum Ladenburger Diskurs „Bau- und Automobilindustrie“, 26. März 2014.

Wissenschaftliche Leitung: Professor Dr.-Ing. Klaus Sedlbauer

Text: Johannes Schnurr

Im urbanen Raum wird die Konvergenz verschiedener Mobilitätssysteme zum Schlüsselthema – Metropolen benötigen nachhaltige Konzepte für Umweltschutz, Energieversorgung und demografischen Wandel.

21 Teilnehmer kamen am 26. März 2014 beim dritten Treffen des Ladenburger Diskurses „Die Zukunft der Bau- und Automobilindustrie: Potenziale zwischen fremden Welten“ in der Daimler und Benz Stiftung zusammen. Unter dem Arbeitstitel „Die Stadt als Konvergenzplattform“ diskutierten Experten aus verschiedenen wissenschaftlichen Einrichtungen sowie mehreren Unternehmen über aktuelle Entwicklungen in beiden Branchen. Gefördert wird die Diskursreihe von der Daimler und Benz Stiftung sowie von der Gips-Schüle-Stiftung.

In das Thema führte Prof. Dr. Klaus Sedlbauer vom Stuttgarter Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) als wissenschaftlicher Leiter des Diskurses ein. Sedlbauer wies auf aktuell zu beobachtende problematische Tendenzen in Ballungsräumen hin: Bereits heute litten viele Städte unter sommerlichen Hitzewellen oder einem länger andauernden Heat-Island-Effekt, schlechter Durchlüftung, steigender Luftverschmutzung und hohen Lärm-Emissionen. Gerade in Paris oder in chinesischen Städten seien solche Phänomene deutlich sichtbar geworden. Der letzte Winter sei der sechstwärmste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen gewesen; es müsse davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklungen sich in der Zukunft noch weiter verstärken würden. „In den Städten findet aber unsere Zukunft statt. Diese wird noch deutlich urbaner sein als die Gegenwart. Bereits im Jahr 2015 werden rund 61 % der Weltbevölkerung in Städten leben.“ Metropolen seien die wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Zentren, in denen Zukunftsfragen auch am dringlichsten zu beantworten seien. „Diese reichen von individueller Mobilität und Logistik, gesicherter Energieversorgung bei steigendem Bedarf bis hin zur hohen Dichte einer alternden

Bevölkerung. Hier müssen wir städteplanerische Antworten finden, die nachhaltig wirken“, so Sedlbauer.

Das erste Impulsreferat „Sustainable urbanism. Nachhaltige Entwicklung von Stadt und Land“ griff die Perspektive der Stadt- und Landentwicklung auf. Prof. Mark Michaeli von der Technischen Universität München betonte, dass das Ineinandergreifen ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte unverzichtbar sei, um eine nachhaltige Stadtplanung zu gewährleisten. Anhand von Referenzprojekten, wie etwa dem „Stadtlabor Nürnberger Weststadt“, dem Pendlerraum um München oder der oberfränkischen Peripherie erläuterte er, welche Raumtypen und Siedlungsstrukturen zwischen metropolitanen Zentren und sich entleerenden Peripherien mit ihren spezifischen Herausforderungen und Potenzialen zu unterscheiden seien. „Besonders die Einzugsgebiete sind von einer zunehmenden Bedeutung. Wenn es heißt, dass 61 % der Menschen in den Städten leben, bedeutet dies nicht, dass der Rest auf dem Land in dörflichen Lebensstilen wohnt und einen solchen erwartet! Wir müssen aus unseren Trendanalysen Szenarien für verschiedene plausible Zukünfte entwickeln.“ Die zentrale Herausforderung bleibe, raumplanerische Entscheidungen zu treffen, die keine anderen Zukunftsmodelle ausschließen und zu einer unumkehrbaren Hemmung bei der Stadtplanung führen. „Wir sollten etwa auf die ökologisch verträgliche Rückbaubarkeit von Häusern achten. Wir benötigen einen integrierten Shuttleverkehr und müssen den ländlichen Raum durch intelligent angelegte Mobilitätskorridore erschließen. Ebenso gilt es, neu zur Verfügung stehende Technologien im Mobilitätsbereich sinnvoll in planerische Perspektiven einzubeziehen, um langfristig die sozioökonomische Robustheit und Resilienz gerade dünn besiedelter Räume zu sichern.

Die Sicht eines Investors formulierte Christian Sailer von der LBBW Immobilien Development GmbH. Sailer erläuterte, dass die Motive von Investoren durchaus unterschiedlich seien. Während Developer eher kurzfristig orientiert seien und überwiegend Investitionszeiträume von einem bis sieben Jahre projektierten, zeigten sich institutionelle Kapitalanleger und vor allem Privatinvestoren vor allem an langfristigen Perspektiven und stabilen Cashflows interessiert. „Wir müssen als Projektentwickler antizipieren, wie sich diese unterschiedlichen Bedürfnisse und zeitlichen Renditeerwartungen zwischen Projektbeginn und Exitzeitpunkt entwickeln – gerade vor dem Hintergrund immer kürzer werdender Nutzungszyklen und sich wandelnder juristischer Rahmenbedingungen.“ Als Beispiel nannte Sailer die oft mehrfache Veränderung von Nutzungstrends, etwa die Entwicklung von Großraumbüros hin zu Zellenbüros und einer abermaligen Umwidmung zu Open-Space-Arbeitsplätzen innerhalb weniger Jahre. Oder: Während in den Städten früher kleine Ladengeschäfte dominierten, kehrte sich dieser Trend binnen Kurzem zugunsten von Flagshipstores mit zu starkem

Shopflächenwachstum um – deren Fortbestand durch den stark ansteigenden E-Commerce-Handel allerdings schon wieder bedroht sei. Immer wichtiger werde eine angemessene und vor allem frühzeitige Beteiligung der Anwohner: „Wir benötigen gut informierte Mut- und nicht Wutbürger, die innerhalb eines klar definierten Zeitrahmens ihre städtebaulichen Wünsche und Anforderungen formulieren. Planungsverfahren dürfen nicht so lange dauern, dass sie alle Beteiligten überfordern und schließlich eine koordinierte Planung sogar unmöglich machen.“

Die in Deutschland immer noch verbreitete Wahrnehmung, dass Autos zumeist auf Autobahnen und Landstraßen unterwegs seien, stelle im Weltmaßstab eine Ausnahme dar, erläuterte Dr. Frank Ruff von der Daimler AG, Leiter der Abteilung Gesellschaft und Technik, in seinem Vortrag „Sicht der Automobilbranche: Urbane Mobilität der Zukunft“. Tatsächlich zögen vor allem in Asien und den USA immer mehr Menschen in die Städte bzw. in suburbane Regionen – und genau diese Verkehrsräume würden künftig auch entscheidende Impulse für neue Mobilitätskonzepte liefern. „Statt der evolutionären Entwicklungen der letzten Jahrzehnte dürfen wir im Bereich Mobilität künftig sprunghafte Entwicklungen erwarten. Die funktionelle und virtuelle Konvergenz verschiedener Mobilitätssysteme, die sich schon heute in neuen Mobilitätsdienstleistungen wie Car Sharing oder digitalen Mobilitätsassistenten zeigt, stellt dabei ein Schlüsselthema dar. Die Menschen werden auf ihren Wegen durch die Stadt der Zukunft individuell und intelligent begleitet.“ Eine große technische Herausforderung ergäbe sich derzeit noch dabei, das elektrifizierte Auto der Zukunft als temporären Energiespeicher zu nutzen. Doch gerade die durchdachte Energiezirkulation zwischen Haus und Auto, eine moderne „Carchitecture“, sei von großer Bedeutung. Etwa vor dem Hintergrund verschärfter ökologischer Regularien, des zunehmenden Einsatzes elektrisch und autonom fahrender Fahrzeuge, einer effizienteren Nutzung von Parkraum sowie einer intelligenten Stadtlogistik in urbanen Ballungsräumen käme der Verbindung von Auto und gebauter Infrastruktur ein hoher Stellenwert zu.

Wie sieht eine nachhaltige Stadt aus? Wie lässt sich der Wandel finanzieren und organisieren? Wie klar müssen städtebauliche Ziele formuliert werden? Wie wichtig sind Leuchtturmprojekte? Diesen Fragen ging Elvira Ockel vom Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) in ihrem Vortrag „Best-Practice-Beispiele aus Städten weltweit“ nach. Sie berichtete von ihren Untersuchungen im Rahmen des Forschungsprojektes „Morgenstadt: City Insights“, innerhalb dessen städtebauliche Maßnahmen in den Städten Freiburg, Berlin, New York, Singapur, Tokio und Kopenhagen erforscht wurden. „Eine wichtige Zielsetzung dabei war herauszufinden, welche Handlungsmuster in einer Stadt erkennbar sind und zu welchen Erfolgen sie führen“, so Ockel. „Dabei mussten wir berücksichtigen, dass jede Stadt, wie eine Art DNA, ihre eigenen Akteure, Zielgruppen und Rahmenbedingungen wie beispielsweise die geografische Lage besitzt. Diese sind in globalem Maßstab nur äußerst begrenzt

miteinander vergleichbar und gründen auf sehr unterschiedlichen historischen und sozialen Voraussetzungen.“ Als ein besonders gelungenes Beispiel könne Via Verde, ein Stadtteil im Süden der New Yorker Bronx, gelten. Durch klare Vorgaben seitens der Stadtverwaltung sowie das Vertrauen der Bürger in Public-Private-Partnership-Initiativen sei es zu einem nachhaltigen und positiven Wandel gekommen. Es sei ein starkes Gemeinschaftsgefühl entstanden, der Gebäudeleerstand der 1990er-Jahre verschwand vollkommen, die entstandene soziale Durchmischung prägte das Bild des Stadtteils, die Bürger hätten guten Zugang zu offenen Flächen, zahlreiche Häuser würden mit alternativen Energien versorgt. „Ein Fazit unserer Untersuchung ist: Konkrete Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklungen lassen sich am besten auf Bürgerebene in Stadtquartieren umsetzen. Es ist ein Vorteil, Konzepte auf den Einzelfall herunterzubrechen – und ausgehend von einem guten Beispiel diese Veränderungen auf andere Städtegebiete oder Städte zu übertragen“, so Ockel.

Prof. Dr. Rainer Dietrich, Mitglied des Vorstands der Daimler und Benz Stiftung, sowie Thomas Ducreé, Vorstand der Gips-Schüle-Stiftung, dankten den Referenten und den Teilnehmern für die facettenreiche Diskussion. Als mögliche weitere Themen des Diskurses könnten die Schwerpunkte „Bürgerbeteiligungen“ sowie „eMobility“ in den Fokus rücken.