

 HEINRICH BÖLL STIFTUNG

Urban Futures 2050

Kristina Simons/Sabine Drewes

Lektoriert von Christiane Landgrebe

Urban Futures 2050

Donnerstag, 26. Mai, und Freitag, 27. Mai 2011

Heinrich Böll Stiftung, Schumannstr. 8, 10117 Berlin, Deutschland

Kristina Simons/Sabine Drewes

„Urban Futures 2050“ lautete der Titel der zweitägigen internationalen Konferenz der Heinrich Böll Stiftung und der Stiftung Bauhaus Dessau. Es war nach „Urban Futures 2030“ und „Die große Transformation“ die dritte Konferenz zur Zukunft der Stadt.

Das Bezugsjahr 2050 sei nicht zufällig gewählt, erläuterte Ralf Fücks, Vorstand der Heinrich-Böll-Stiftung, in seiner Eröffnungsrede. Bis Mitte des 21. Jahrhunderts, vielfach als „Jahrhundert der Städte“ bezeichnet, würden voraussichtlich 80 Prozent der bis dahin auf neun Milliarden Menschen angewachsenen Weltbevölkerung in Städten leben. Andererseits werde sich bis dahin zeigen, ob es gelungen sei, den Klimawandel einzudämmen. In Städten würden schon heute 70-80 Prozent der Treibhausgase emittiert und ebenso viele Rohstoffe verbraucht. Es gehe um nichts Geringeres als die ökologische Rekonstruktion der Stadt mit qualitativen Sprüngen in der Technikentwicklung und einer neuen Versöhnung zwischen Stadt und Natur. Die „Die Zukunft des Urbanen ist paradox“, sagte Co-Veranstalter und Bauhaus-Direktor Philipp Oswald. Das Bevölkerungswachstum, das mit Beginn der Industrialisierung um 1800 eingesetzt habe, werde voraussichtlich Ende des 21. Jahrhunderts aufhören. In Europa gehe dieses Wachstum schon jetzt seinem Ende entgegen, während die Schwellenländer gerade erst auf dem Sprung zur Industrialisierung seien. „Ab etwa 2070 wird die Welt voraussichtlich von Wachstum und Schrumpfung zugleich geprägt sein“, sagte Oswald. Die große Utopie des 21. Jahrhunderts liege in der eigentlich konservativen „Bewahrung“.

Stadttheoretiker und Stadtpolitiker, Architekten und Planer diskutierten mit mehr als 400 Teilnehmer/innen zwei Tage lang, wie Städte die bevorstehenden sozialen Herausforderungen meistern, wie sie Klimawandel, Energie- und Ressourcenverbrauch bewältigen können, um lebenswert zu bleiben beziehungsweise es zu werden.

Die Zukunft der Städte

Szenarien für das Jahrhundert der Städte und die Zukunft der Stadt sollten den Auftakt der Konferenz bilden, doch Utopien blieben die Redner des Vormittags den Teilnehmern weitgehend schuldig. Stattdessen präsentierten sie unterschiedliche Aspekte globaler Stadtentwicklung und leiteten daraus bestimmte Tendenzen ab.

Cecilia Martinez, Direktorin des UN-HABITAT Regionalbüros für Lateinamerika, berichtete, das Wachstum vieler Städte in Lateinamerika steige rasant, Nachhaltigkeit spiele dabei aber keine große Rolle. Ohne Urbanisierung gäbe es kein Wirtschaftswachstum. Städte hätten das Potenzial, Armut zu bekämpfen. Zentrale Herausforderung für Lateinamerika, für das mit der weltweit intensivsten Urbanisierung gerechnet wird, sei allerdings die Suburbanisierung. Geringe Dichte schaffe mehr soziale Spaltung als die kompakte Stadt, weil so arme Bevölkerungsgruppen vom Zugang zu lebenswichtigen Infrastrukturen abgeschnitten seien. Dies wiederum produziere Kriminalität und Gewalt. Die Form der Städte mache den Unterschied. Martinez betonte die Bedeutung öffentlicher Räume für die Integration armer und reicher Stadtteile. Sie äußerte die Überzeugung: „Wir haben ausreichend Technologie, um alle denkbaren Probleme zu lösen. Was fehlt, ist oft der politische Wille.“

Frank Rehme von Metro Systems näherte sich als Vertreter der Wirtschaft der Zukunft durch Bilder und frühere Visionen von der Zukunft an, die heute teilweise wirklichkeitskonform und teilweise weit davon entfernt sind. Rehmes „Vision“ bezog sich hauptsächlich darauf, weniger Lebensmittel und Rohstoffe zu verschwenden. Er widmete sich auch der Lösung von Versorgungsengpässen, die in Zukunft durch den demographischen Wandel in ländlichen Räumen entstehen würden.

Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, beschrieb anschaulich die Entwicklung der indonesischen Insel Batam als Exempel für die Zukunft der Urbanisierung in Schwellenländern. Seiner Meinung nach zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab, und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren. Er attestierte den gängigen Szenarios eine geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner. Allerdings arbeite auch sein Büro mit

Szenarien, und zwar Trend-Szenarien, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzierten, und mit normativen Szenarien, die die Grundlage für die Entwicklung von Masterplänen seien.

Die Insel Batam liegt im sog. „Wachstumsdreieck“ von Singapur, Malaysia und Indonesien. Sie ist sozusagen das Hinterland, der „Sweatshop“ Indonesiens. Die Urbanisierung vollzieht sich nahezu idealtypisch nach dem Modell „City as a tree“: Zunächst entstehen von der Nationalregierung finanzierte Straßen oder Brücken „von nirgendwo nach nirgendwo“. Im Anschluss wird der Regenwald gerodet, in Vorbereitung des Siedlungsbaus, der zu diesem Zeitpunkt völlig ungewiss ist. Es folgen unkoordinierter Bau von Fabriken (hauptsächlich industrielle Fertigung für westliche Industriestaaten oder China), Wohnungsbau für die Arbeiterinnen in diesen Fabriken und Raubbau an der Natur. So entsteht keine kompakte Stadtstruktur, sondern eine (sub-)urbanisierte Landschaft der Verschwendung. Christiaanse und sein Team versuchen in verschiedenen Regionen mit Hilfe von Masterplänen zu intervenieren. Diese legen Zonen fest, in denen gebaut werden darf, und solche, die verschont werden. Sowohl in Batam als auch z.B. in der russischen Region Perm sei es gelungen, so der Referent, die Stadtentwicklung zu verdichten und damit Natur zu schonen. Bezeichnenderweise nehme er mit dem Masterplan der Insel Batam an dem Forschungsnetzwerk „future cities laboratory“ teil.

In der Diskussion entwickelte sich eine größere Kontroverse um die Rolle der Wirtschaft bei der zukünftigen Entwicklung der Städte. Nach (persönlicher) Einschätzung von Frank Rehme werden Unternehmen zunehmend soziale Verantwortung übernehmen. „Der Druck durch die schwindenden Energie- und menschlichen Ressourcen wird die Wirtschaft dazu zwingen, für eine gute Infrastruktur zu sorgen und sich sozial und nachhaltig zu engagieren.“ Dem widersprach Martinez heftig: Die global tätigen Unternehmen seien mitverantwortlich dafür, dass heute mehr als eine Milliarde Menschen in Slums leben. In der Hoffnung auf Arbeit strömten sie in die aufstrebenden Städte, in denen die Unternehmen jedoch nur die hoch entwickelten Industrien, nicht aber die nötige Infrastruktur für die Menschen aufbauten. Auch Christiaanse zeigte sich eher pessimistisch, was die Verantwortung der Unternehmen für den Aufbau einer sozialen Infrastruktur angeht. „Sie investieren v.a. in den Transportsektor, die Lebenslinie der Wirtschaft.“

Nachhaltigkeit und nachhaltige Technologien würden sich allerdings deshalb immer mehr durchsetzen, weil sie sich für Unternehmen zunehmend rechnet.

Die Zukunft heute beginnen

In diesem „Praktiker-Panel“ ging es schwerpunktmäßig darum, welche Schritte bereits heute unternommen werden sollten, um in Städten eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Dabei wurden große Diskrepanzen zwischen einer reichen und weitgehend egalitären Stadt wie Freiburg im Breisgau und einer von erheblichen sozialen Konflikten geprägten Stadt wie São Paulo deutlich.

Freiburgs Oberbürgermeister Dieter Salomon und der Geschäftsführer von ICLEI USA, Martin Chavez, vormals Bürgermeister von Albuquerque, sprachen aus der Perspektive kommunalpolitischer Entscheidungsträger. Dass Freiburg als wohlhabende Stadt mit 220 000 Einwohnern weiter als andere auf dem Weg zur ökologischen Vorzeigestadt sei als andere, wie u.a. die Auszeichnung der British Urban Academy als Europäische Stadt des Jahres 2010 nahelege, liege z.T. daran, dass man in Freiburg früh angefangen habe. Der bürgerliche Widerstand gegen das AKW Whyll in den 70er Jahren habe die Grundlage für ein ökologisches Bewusstsein weiter Teile der Bevölkerung gelegt. Nun stelle sich ganz Deutschland der Herausforderung, aus der Atomkraft auszusteigen und die Energiewende zu meistern – von vielen anderen Ländern der Welt belächelt, aber auch bewundert. Ob das Leitbild der europäischen Stadt als Vorbild für andere Weltregionen taugte, könne er nicht mit Sicherheit sagen; es sei eben der europäische Weg. Entscheidend für den Kampf gegen den Klimawandel in demokratischen Gesellschaften sei, dass man die Bevölkerung für die Aufgabe gewinne. So habe die Stadtverwaltung Freiburg den aktuellen Flächennutzungsplan über mehrere Jahre mit 600-800 Bürgern diskutiert – ein anstrengender, aber unausweichlicher Prozess. Sowohl Salomon als auch Chavez betonten die Bedeutung von Städten als Akteure im Klimaschutz, besonders in Zeiten, in denen die Nationalregierungen an der Aufgabe, wirksame Klimaschutzverpflichtungen zu verabschieden scheitern, so Chávez. So hätten in den USA beispielsweise 600 Städte freiwillig das Kyoto-Protokoll unterzeichnet. „Wir können nicht warten, bis die Weltregierung den tollen Klimaschutz-Beschluss fasst“,

sekundierte Salomon. Chávez gestand ein, dass amerikanische Konsummuster nicht mit der Biokapazität der Erde in Einklang zu bringen seien, wenn andere Nationen begännen denselben Wohlstand anzustreben.

Während wohlhabende Bürger sich vor den Folgen von Klimawandel und politischen Unruhen sehr viel besser schützen oder zumindest abgrenzen können, ist die arme Bevölkerung den Folgen besonders stark ausgesetzt: Sie können nicht fliehen, sind u.a. abhängig von den Kosten der Infrastruktur und erreichbarer Arbeit. In dem Zusammenhang machten Elisabete França und Fabienne Hoelzel am Beispiel von São Paulo deutlich, dass der Klimawandel für die wachsenden Städte in Entwicklungs- und Schwellenländern gar nicht das Hauptproblem ist, sondern der Unterschied zwischen Arm und Reich. Beide arbeiten bei der dortigen städtischen Wohnbehörde. „In Folge des Klimawandels werden allerdings die Armen noch ärmer und immer mehr von ihnen in Favelas gedrängt“, sagte Hoelzel. Die städtische Wohnbehörde versuche gegenzusteuern, indem sie die informellen Siedlungen wieder in die ‚formelle‘ Stadt integriere. 30 Prozent von elf Millionen Einwohnern Sao Paulos wohnen in ca. 4 500 slumähnlichen Siedlungen. Das „slum upgrading“ der Wohnbehörde von Sao Paulo sehe neben dem Bau von Infrastruktur vor, die Übergänge zwischen reichen und armen Stadtteilen als attraktive öffentliche Räume zu gestalten, in denen sich die Bewohner der unterschiedlichen Quartiere begegnen könnten. Gegenwärtig arbeiten zwar bis zu 80 Prozent der Bewohner mancher Slums in benachbarten Mittelklassevierteln, umgekehrt setzten die Mittelklasse und die Reichen aber keinen Fuß in die Slums. „Das politische Bewusstsein der Menschen in den Favelas ist sehr hoch und wir können sie deshalb unschwer erreichen“, so Fabienne Hoelzl. „Allerdings interessieren sie sich weniger für die große Vision als für ihr persönliches Umfeld.“ Die Mittelschicht und die ebenfalls in São Paulo lebenden sehr reichen Menschen seien dagegen kaum für die Probleme der Armen zu sensibilisieren.

Der Architekt Oliver Seidel, Mitglied des Cityförster-Netzwerks, führte anhand einiger Beispiele sein Verständnis von nachhaltiger Architektur und Stadtplanung aus. Bei der Martin-Luther-Schule in Rimbach sorgten z.B. Solarkamine für eine besondere energetische aber auch ästhetische Qualität des Gebäudes. Am Beispiel von Projektideen für die zukünftige Nutzung des Flughafens Tegel legte er da, dass die

nachhaltigste Lösung auch darin bestehen könnte, „nichts zu machen, eine Brache zu lassen“ – eine Idee, mit der sich speziell Architekten und Planer schwertun.

Forum I: Integrierte Mobilität

Der motorisierte Verkehr ist ein wesentlicher Verursacher von Luftverschmutzung und CO₂-Emissionen, Lärm und Gesundheitsgefahren in Städten. Erfolgreiche Gegenkonzepte gibt es nur ansatzweise. Auch Elektroautos sind nicht *die*, sondern höchstens ein Teil der Lösung, wie in dem Forum immer wieder betont wurde. Für Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung ist intermodaler Stadtverkehr ein Zukunftsmodell. Dabei handelt es sich um ein kombiniertes Angebot zu einem gemeinsamen Tarif für den Öffentlichen Nahverkehr, für Fernreisen mit der Bahn, (E-)Carsharing und (E-)Fahrrad. Auch für Ruedi Ott, als Leiter des Tiefbauamts Zürich verantwortlich für das dortige Verkehrskonzept, liegt die Zukunft in einem multimodalen Mobilitätsverhalten. Das Rückgrat der Stadt sieht er allerdings im Fußverkehr, an dem sich die Stadt ausrichten müsse. Der öffentliche Nahverkehr müsse zu Fuß schnell und gut erreichbar sein.

Während in europäischen Städten das Auto allmählich seine Vormachtstellung verliert, ist in indischen Städten eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten, wie Anumita Roychowdhury vom Centre for Science and Environment in Delhi verdeutlichte. „Hauptprobleme in Delhi sind die zunehmende Motorisierung und dadurch die enorme Luftverschmutzung.“ Die Zahl der Fahrzeuge drohe in naher Zukunft zu explodieren, v.a. größere Autos würden immer beliebter. Erschwerend komme hinzu, dass Bustickets teurer seien als Autofahren und Parkplätze nichts oder nur wenig kosteten. Gegenmaßnahmen seien dringend erforderlich und die sehr dicht gebauten und gut zu Fuß erschließbaren indischen Städte böten dafür eigentliche gute Voraussetzungen. „Autofahren muss teurer werden als Bus- und Bahnfahren“, fordert sie. „Viele Inder sind sehr preisbewusst und über finanzielle Anreize gut zu erreichen.“

Forum II: Strategien für eine regenerative Stromversorgung

Große Städte mit ihrer Vielzahl an Akteuren und Interessengruppen sowie komplexen Strukturen tun sich deutlich schwerer mit der Umstellung auf eine 100-prozentige regenerative Stromversorgung als kleine Kommunen: Hier sind die Bürger näher an der Verwaltung dran und können sich leichter mit „ihrem Gemeinschaftsprojekt“ identifizieren. Diese Erfahrung spiegelte sich in allen drei Vorträgen des Forums wider und wurde am Beispiel des brandenburgischen Ortes Feldheim greifbar. Laut Michael Raschemann vom Projektentwickler Energiequelle GmbH versorgt sich Feldheim heute völlig autark über separate Verteilernetze zu 100 Prozent mit Strom und Wärme aus regenerativer und vor Ort erzeugter Energie. „Wir haben die Akzeptanz und Mitarbeit der Bewohner allerdings nicht erreicht, weil sie Idealisten sind, sondern weil es für sie angesichts steigender Energiekosten finanziell attraktiv wurde“, so Raschemann.

Dass auch kommunale Klimaschutzkonzepte für die Energiewende eine zentrale Rolle spielen können, verdeutlichte Olav Hohmeyer vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) am Beispiel der Stadt Flensburg. SRU hält eine vollständige erneuerbare Stromversorgung in Deutschland und Europa bis spätestens 2050 für möglich und sieht darin dauerhaft die kostengünstigste Lösung. In dem Zusammenhang hob Wolfgang Teubner, Geschäftsführer von ICLEI Europe, die Bedeutung regionaler Partnerschaften hervor: Da man für den Ausbau der regenerativen Energien große Flächen benötige, seien Städte auch auf erneuerbare Energie aus dem Umland angewiesen. Teubner warb zudem für Öffentlich-Private-Partnerschaften: „Wir brauchen gerade im städtischen Bereich dafür attraktive Möglichkeiten, da die öffentliche Hand immer mit Investitionskonkurrenzen konfrontiert sein wird.“ Dörfer, insbesondere aber Städte müssten zudem deutlich energieeffizienter werden. „Umso schneller kann der restliche Energiebedarf durch Erneuerbare gedeckt werden.“

Forum III: Stadtplanung und Architektur in der post-fossilen Stadt

Das größte Potenzial von Städten zur Senkung des CO₂-Ausstoßes sieht Thomas Wilken vom Institut für Gebäude- und Solartechnik an der TU Braunschweig weniger in der Sanierung des Wohnungsbestands als vielmehr in energieeffizienten Neubauten und dem Ausbau eines interaktiven, intelligenten Energieversorgungsnetzes mit virtuellen Kraftwerken. Dagegen rückte Belinda Tato von Ecosystema Urbano aus Madrid v.a. kulturelle und soziale Aspekte in den Vordergrund: „Architekten und Stadtplaner müssen die Menschen mit einbeziehen und auch auf eine künstlerische Gestaltung Wert legen.“ Architektur verbinde Menschen. „Sie müssen zur Förderung des allgemeinen Wohlbefindens einbezogen werden, z.B. durch soziales Netzwerken.“ Michael Melzer vom Institut Raum & Energie plädierte gar für einen Blick über die Stadt hinaus: „Stadtentwicklung ist Regionalentwicklung.“ Zudem sei Fläche die wichtigste Ressource, der Erhalt von Naturräumen deshalb zum Beispiel auch entscheidend für die CO₂-Reduktion. „Eine der wichtigsten Herausforderungen ist es, weniger Neuf Flächen zu bebauen.“

Im Rahmen der anschließenden Diskussion wurde auf Defizite im Kommunikationsfluss zwischen Wissenschaft und Politik sowie auf unübersichtliche Zustände in der Projektförderung hingewiesen.

Forum IV: Globale Ernährungsketten und urbane Landwirtschaft

Die Referenten dieses Forums arbeiteten in der Diskussion die gesamte Bandbreite dessen heraus, was „urbane Landwirtschaft“ genannt wird: von kleinräumigen Ansätzen urbanen Gärtnerns bis zu ressourceneffizienten sog. „Agroparks“ in Metropolregionen, mit denen sowohl in Industrieländern als auch in Schwellenländern experimentiert wird. Dabei wird eine Vielfalt städtischer Themen berührt, wie Ernährung, Lebensqualität in Städten, Biodiversität, Bodenqualität und Wassermanagement.

Kathrin Bohn und Andrea Rau setzten sich eher mit einer kleinräumigen Urbanen Landwirtschaft bzw. mit „urban gardening“ auseinander. Kathrin Bohn,

Gastprofessorin für Ernährung und Landwirtschaft an der TU Berlin, hob den Ernährungsaspekt hervor und stellte fest: „Wer selbst Gemüse anbaut, ernährt sich tendenziell gesünder.“ Andrea Rau von der TU Berlin stellte das Forschungsprojekt Urban Agriculture Casablanca vor, bei dem die Bedeutung urbaner Landwirtschaft als Strategie gegen städtische Armut, zur Anpassung an den Klimawandel und für den Erhalt grüner Räume in den Megastädten von morgen untersucht wird. Peter Smeets von der Wageningen University dagegen stellte den Ansatz der Metropolitan Food Clusters bzw. Agroparks vor; eine ressourcensparende High-Tech-Variante der industriellen Landwirtschaft. Seiner Auffassung nach seien gerade die Megacities in Schwellenländern darauf angewiesen, auf diese Weise Nahrungsmittel für die stetig wachsende Stadtbevölkerung zu produzieren. Entsprechende Experimente gebe es in China und Indien. In Indien werde beispielsweise versucht, in den Agroparks Arbeitsplätze für Kleinbauern zu schaffen, die ihre Existenzgrundlage verloren hätten. Die Agroparks vereinten eine Reihe von Vorteilen: Sie würden den Transportsaufwand senken, da die Lebensmittel regional produziert würden; gleichzeitig seien sie aus Kostengründen in peri-urbanen Gegenden angesiedelt. Sie sparten Wasser und würden mit regenerativer Energie betrieben. Sogar anfallendes CO₂ könne dort als Dünger wiederverwendet werden. Gleichzeitig böten sie wegen ihrer Größe ökonomische Vorteile.

Michael Büntrup vom Deutschen Institut für Entwicklungspolitik äußerte sich kritisch zu einem Ansatz urbaner Landwirtschaft, der Ernährungsautarkie in Städten der Industrieländer in den Vordergrund stellt: „Eine Autarkie des Westens bedeutet die weitere Verarmung des Südens.“ Bei der Lebensmittelproduktion hätten die Entwicklungsländer komparative Vorteile, die auch zur Geltung gebracht werden müssten. Die ökologischen Fußabdrücke der Städte müssten global und nicht kleinräumig reduziert werden. Einer Nahrungsmittelproduktion in Agroparks in Schwellenländern, besonders unter dem Aspekt der Einbeziehung von Kleinbauern in großindustrielle Strukturen, könne er unter Umständen durchaus etwas abgewinnen.

Europäische Städte und Megacities des Südens

Die Podiumsdiskussion fand im Rahmen der Reihe „Zukunftsgespräche“ des Instituts für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT) statt und beschäftigte sich vor allem mit der Frage, ob und was die Megacities des Südens, in denen die Industrialisierung noch relativ am Anfang steht, möglicherweise von europäischen Städten lernen können.

Das international besetzte Podium war sich einig darin, dass eine 1:1-Übertragung von Nachhaltigkeitsstrategien keine Lösung darstellt, da die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Voraussetzungen und Umstände kaum mit denen europäischer Städte vergleichbar sind. Magali Menant von der Deutschen Außenhandelskammer (Ableger der Industrie- und Handelskammer) in Shanghai warf eindrückliche Schlaglichter auf gegenwärtige und zukünftige Urbanisierungsprozesse in China, die die Basis für Transfer- und Austauschbeziehungen darstellten. Jedes Jahr zögen etwa 15 Millionen Chinesen aus den Dörfern in die Städte - in den nächsten zehn Jahren zusätzliche 160 Millionen Chinesen. Für die Bautätigkeit hieße das: „China baut alle zwei Wochen ein `Rom´ und hat in den letzten 15 Jahren das Äquivalent des gesamten europäischen Gebäudebestandes errichtet“, so Menant. Die zentralen Herausforderungen dabei seien Qualität, Nachhaltigkeit und sozialer Ausgleich. Dabei habe sich in China durchaus ein Umweltbewusstsein etabliert, da die Chinesen mittlerweile verstanden hätten, dass eine mangelhafte Umweltqualität der Wirtschaft schade. Die Herausforderungen an den Staat seien aber riesig – neben der Urbanisierung und dem Klimawandel käme auf die Chinesen mit der Alterung der Bevölkerung auch ein neues soziales Problem hinzu. Im Jahr 2050 würden 60 Prozent der Chinesen über 60 Jahre alt sein. Wissens- und Techniktransfer zur Lösung dieser Probleme fände eher zwischen verschiedenen chinesischen Städten statt als zwischen europäischen und chinesischen. Ganze nach deutschen Traditionen in China gebaute Städte seien heute Geisterstädte. Es gäbe aber nach Einschätzung von Menant durchaus Bedarf an Wissenstransfer, z.B. im Bereich „integrated design“. Deutschland könnte auch etwas von China lernen, z.B. im Bereich Solarwärme, die in China einen Anteil von 65 Prozent erreiche.

Die Erfahrungsberichte von Saif Ul Haque aus Bangladesch und Abebayehu Assefa aus Äthiopien verdeutlichten, dass für die Menschen dort der Zugang zu einer modernen Energieversorgung der entscheidende Schlüssel für die Verbesserung ihrer Lebensbedingungen, für ihren Zugang zu Bildung und Informationen und damit auch für eine nachhaltige Entwicklung ist.

Mit Blick auf seine Erfahrungen mit der urbanen Entwicklung in Südafrika warnte Michael Knoll vom IZT vor einer eurozentrierten Sichtweise: Klimaschutz werde dort wie in Lateinamerika nicht als das Hauptproblem wahrgenommen. „Wichtiger sind bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen oder auch Gesundheitsschutz.“ Klimaschutz sei nur ein zusätzlicher Wert und seine Strategien müssten immer den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden. „Expertenwissen vor Ort muss viel stärker genutzt und das jeweilige städtische System überhaupt erst verstanden werden.“

Herausforderungen für die europäische Stadt der Zukunft

Dieses Podium leitete von der Diskussion vom Vortag über globale Urbanisierungsphänomene zur Debatte über die zukünftige Rolle der europäischen Städte und der europäischen Stadt als Urbanisierungsmodell über. Im Zentrum stand die Frage, ob die europäische Stadt Antworten auf die globalen Urbanisierungsprobleme geben kann.

Engelbert Lütke Daldrup, ehemaliger Staatssekretär im Bundesbauministerium, und Johannes Fiedler, Professor für Städtebau an der TU Braunschweig, unterschieden sich dabei in der Herangehensweise und Akzentsetzung. Lütke Daldrup formulierte einen normativen Anforderungskatalog zur Weiterentwicklung der europäischen Stadt. Wesentlich seien dabei der soziale Zusammenhalt und die kulturelle Mischung, beide konstitutive Merkmale der europäischen Stadt; ökologischer Umbau und Stärkung der Wissensökonomie als ihrer ökonomischen Basis seien erforderlich. Ins Zentrum des ökologischen Umbaus stellte er ein konsequentes Flächenrecycling, das neue Flächeninanspruchnahme empfindlich gegenüber der Nutzung von Brachen verteuert, sowie stadregionale Kooperationen, die den Verkehr reduzieren und ökologischer machen. „Der Transportsektor ist die zentrale Katastrophe“, so

Daldrup. Der Wettbewerbsvorteil der europäischen Stadt im globalen „Kampf der Stadtmodelle“ bestünde letztlich darin, dass sie „Städte mit Eigenschaften“ seien. Fiedler bestätigte die symbolische Bedeutung des europäischen Stadtmodells, illustrierte aber sehr anschaulich, wie stark auch europäische Städte von dem Leitbild der kompakten, durchmischten Stadt abwichen. Alle Erweiterungen von Städten folgten dem, was er als „Anlagenlogik“ bezeichnete – monofunktionale Wohnsiedlungen, Shopping Malls, Freizeiteinrichtungen, die nur mit dem Auto erreichbar seien (analog zu der Entwicklung, die Christiaanse am Vortag als „city as a tree“ bezeichnet hatte). In der akademischen Debatte spiele dies eine geringere Rolle, da urbane Intellektuelle häufig in Innenstädten lebten und daher einer Wahrnehmungstäuschung über die europäische Stadt unterlägen. Er leitete daraus folgende Forderungen ab:

1. Die Stadt müsse wieder ein fußläufiges System werden.
2. Die Stadt in Europa müsse kleinteiliger „produziert“ werden. Dazu diene die Parzelle als Planungsmaßstab. In dieser Beziehung könnten europäische Städte viel vom informellen Siedlungsbau des Südens lernen.
3. Auch Fiedler hob die Bedeutung der sozialen Kohärenz und des öffentlichen Raums hervor. Es ginge insgesamt darum, wie die offene Stadt unter zeitgemäßen Bedingungen wiederhergestellt werden könne.

Auch für Kristina Dely, Leiterin des Büros des Covenant of Mayors, und Osamu Okamura, Architekturkritiker aus Brno, beide Vertreter der „europäischen Dimension“ in dieser Debatte, ist das Leitbild der europäischen Stadt weiterhin relevant. Dely verwies auf die Vielfalt der „Regierungskulturen“ in europäischen Städten, Nord-, Süd- und osteuropäische Städte unterschieden sich doch recht stark. Natürlich seien auch in Europa die Folgen der billigen Energie zu spüren, die sich u.a. in Suburbanisierung niederschlagen. Lernen sollte man am ehesten von den nordischen Städten, die sehr großen Wert auf öffentlichen Nahverkehr und das Fahrradfahren legen und häufig regenerative bzw. energieeffiziente Fernwärmenetze betreiben. Die European Environmental Agency hätte ausschließlich der Stadt München eine kompakte Stadtentwicklung attestiert. Generell kämen die deutschen Städte dem europäischen Stadtmodell am nächsten. Auch Osamu Okamura bestätigte der Europäischen Stadt Virulenz. Osteuropäische Städte seien zwar häufig sehr fragmentiert mit Tendenzen zu Ghettoisierung und gated communities,

andererseits hätten sie aber auch große Chancen zur Nachverdichtung der Innenstädte, da in der sozialistischen Ära der Boden in den Innenstädten nicht teurer war als der außerhalb und es deshalb immer noch viele innerstädtische Brachen gebe. Ein positives Erbe des Sozialismus sei auch eine gute öffentliche Verkehrsinfrastruktur, besonders mit Straßenbahnen.

Forum V: Greening Urban Economy

Wie lassen sich Ökologie und Ökonomie in Städten sinnvoll miteinander verzahnen? „Um die städtische Wirtschaft wirklich grüner zu machen, müssen wir zurückgehen und unsere Wirtschaftskonzepte neu definieren“, sagte Lari Pitkä-Kangas, Vize-Bürgermeister von Malmö. Wirtschaft sei mehr als Wachstum. „Nachhaltige Wirtschaft hat vier Räder: ein ökonomisches, ein kulturelles, ein soziales und ein ökologisches. Sie alle müssen in Balance gebracht werden, damit Wachstum überhaupt möglich ist.“

Für Carolin Schröder vom Zentrum für Technik und Gesellschaft an der TU Berlin sind Genossenschaften ein – lange bewährtes und globales – Modell mit Zukunft: Sie ermöglichen eine partizipative, demokratische und nachhaltige Stadtentwicklung und seien ein gutes wirtschaftliches Vehikel für mehr innerstädtische Bürgerbeteiligung. Jan Michael Hess vom Netzwerk Ecosummit schwebt hingegen eine intelligente grüne Transformation mit Hilfe smarterer nachhaltiger Technologien auf allen Ebenen (Haushalte, Firmen etc.) und in allen Bereichen (erneuerbare Energien, Mobilität, technische Geräte etc.) vor. „Auf dem bald stillgelegten Flughafengelände Berlin-Tegel ließe sich das modellhaft im großen Stil umsetzen“ – mit Energie erzeugenden Gebäuden, einer optimalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten und einer engen Vernetzung mit anderen Stadtvierteln.

Forum VI: Ökologischer Umbau und soziale Spaltung: ein Konflikt?

Die notwendige energetische Sanierung von Wohngebäuden führt zu steigenden Mieten und zuweilen zur Verdrängung ärmerer Haushalte. Drei der

Eingangreferenten dieses Forums repräsentierten unterschiedliche praktische Herangehensweisen an dieses Problem: Der Geschäftsführer des Projektes Living City Blocks (LCB) in Denver, Llewellyn Wells, präsentierte eine vorwiegend privatwirtschaftliche Herangehensweise, auch wenn LCB in gewissem Umfang staatliche Fördergelder bekäme. LCB arbeite mit privaten Hausbesitzern sowie klein- und mittelständischen Betrieben, aus dem Einzelhandel und Kleingewerbe, in innerstädtischen Blocks. Sie verfolgten „aggressive“ Energieeinsparungsziele: 50 Prozent in den ersten beiden Jahren und 75 Prozent im dritten Jahr. LCB arbeite aber auch an Wassereinsparung und an der Lebensqualität fußläufiger Quartiere. Die Maßnahmen würden im Umlageverfahren der Eigentümer finanziert. Dafür stellte LCB den Investoren eine Rendite von 8-12 Prozent innerhalb von 10-15 Jahren in Aussicht. Gearbeitet würde nach einem basisdemokratischen „Community organizing“-Prinzip. Die Stadtteile seien nach der Arbeit von LCB fast immer aufgewertet; allerdings integriere LCB auch „affordable housing“.

Jan Laurier, Präsident des niederländischen Wohnbundes, stellte das sogenannte „holländische Modell“ vor. Darin hätten sich die öffentlichen Wohnungsbauunternehmen, der Mieterbund und das Bauministerium darauf geeinigt, dass die Wohnungen mit der Verpflichtung auf Warmmietenneutralität energetisch saniert werden. Laurier wies in diesem Zusammenhang auf „Energiearmut“ hin, die Mieter in Wohnungen mit schlechtem energetischem Zustand zunehmend treffen würde. Die Energieeffizienz der Häuser ließe sich auf diese Art und Weise um 20 Prozent verbessern. In den Niederlanden ist ca. ein Drittel des Wohnungsbestandes vermietet, davon befindet sich der allergrößte Teil in den Händen öffentlicher Wohnungsbaugesellschaften. Privatvermieter, deren Wohnungen eine zu schlechte Energiebilanz vorweisen, dürfen ab einem gewissen Punkt die Miete nicht mehr erhöhen. Die Verdrängung von Mietern sei wegen der Warmmietenneutralität gering.

Thomas Krebs von der Wohnungsgesellschaft SAGA Hamburg stellte die energetische Sanierung des sog. „Weltquartiers“ im Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg vor. Die Sanierung des Weltquartiers sei ein Projekt der IBA Hamburg und erst durch die in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellte öffentliche Förderung möglich geworden. Die SAGA Hamburg habe im Rahmen der IBA 490

Wohneinheiten auch energetisch und mit Beteiligung der Mieter modernisiert. Dabei seien 95 Prozent CO₂-Emissionen eingespart worden. Die Modernisierung hätte fast Warmmietenneutralität erreicht – die Miete läge ca. 13 Cent pro m² höher als vorher, bei 5,80 Euro. Das sei für Hamburg sensationell niedrig. Eine Verdrängung der Mieter hätte kaum stattgefunden – 70 Prozent wollten in ihre vorigen Wohnungen zurückkehren.

Der Gentrifizierungskritiker Andrej Holm kommentierte die Beispiele. Nach Angaben mehrerer Quellen seien für eine klimarelevante CO₂-Einsparung Investitionen von 30 – 40 Milliarden Euro in den Wohnungsbestand erforderlich. Das ergäbe eine durchschnittliche Kaltmietensteigerung von sechs Prozent - nach seiner Einschätzung durchaus sozialverträglich. Die tatsächlichen Mietsteigerungen fielen allerdings weitaus höher aus – in Berlin zum Teil bis 30 Prozent. Seiner Einschätzung sei Warmmietenneutralität eher eine Versprechen für die Zukunft, wenn der Energiepreise weiter anzögen. Er forderte deshalb die Kopplung der Modernisierungsumlage an die tatsächliche Energieeinsparung. In punkto Finanzierung forderte Holm mehr öffentlichen gemeinnützigen Wohnungsbau. Staatliche Eingriffe müssten einen sozial unverträglichen ökologischen Umbau auffangen.

Damit waren drei Praxisvarianten in der Diskussion:

1. energetisch anspruchsvoll sanieren mit hauptsächlich privater Finanzierung bei steigenden Immobilienpreisen und Mieten, Abfederung durch „affordable housing“ (LCB);
2. energetisch wenig anspruchsvoll sanieren bei Warmmietenneutralität (das niederländische Modell) und
3. anspruchsvoll sanieren bei geringer Mietsteigerung mit hoher öffentlicher Förderung und durch eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft.

In der Debatte über die beste Sanierungsstrategie erklärte Anja Hajduk, ehemalige Hamburger Senatorin für Umwelt und Stadtentwicklung, mit Rückgriff auf eine für den Hamburger Senat erstellte Studie, dass ‚Topsanieren‘ der Weg der Wahl sein müsste. Dies sei aber gerade in Großstädten mit hohen Neumieten schwierig, daher könnte auch ‚Besser sanieren‘ ein sinnvoller Weg sein. Möglichst schnell auf

niedrigem Niveau zu sanieren erweise sich allerdings mittelfristig als nicht zielführend.

Forum VII: Green Governance: Bürgerbeteiligung im kommunalen Klimaschutz

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist entscheidend für den Erfolg von kommunalem Klimaschutz, so das gemeinsame Fazit der Pannelisten. Es seien jedoch immer nur wenige Menschen wirklich in die Umsetzung nachhaltiger Strategien involviert.

„Wenn Bürger Einfluss gewinnen wollen, müssen sie allerdings mit Stadtplanern und Politikern kooperieren“, hob Kristina Dely vom Covenant of Mayors Office hervor.

Dass sie tatsächlich Einfluss ausüben, wenn sie gemeinsam Druck auf die Stadtverwaltung ausüben, verdeutlichte Benjamin Raschke von der Initiative „Bürger begehren Klimaschutz“ am Beispiel eines verhinderten Kohlekraftwerks in Aachen.

Doch der Klimawandel sei für die meisten zu weit weg, sowohl hinsichtlich seiner Folgen als auch sprachlich, wie Zuzana Drhová von den Grünen Tschechien betonte. Es könne deshalb sinnvoll sein, z.B. von „besserer Lebensqualität“ als von „nachhaltiger Entwicklung“, von „neuen grünen Arbeitsplätzen“ als von der „Rettung des Planeten“ zu sprechen. In der Diskussion wurden verschiedene Möglichkeiten genannt, um die Aufmerksamkeit der Bürger zu erlangen. Für Drhová bietet das Internet einen Weg, sich mit den Bürgern auszutauschen und sie für Fragen rund um den Klimawandel zu interessieren. Für Zbigniew Michniowski, den stellvertretenden Bürgermeister von Bielsko Biala, sind Infoveranstaltungen der beste Weg, um die Menschen zu erreichen. Für Dely sind es v.a. die Kinder, deren Interesse für Zukunftsfragen geweckt werden müsse. „Das wird sich später bezahlt machen.“

Forum VIII: Kommunaler Klimaschutz mit knappen Kassen

Wie lässt sich kommunaler Klimaschutz bei einer angespannten Haushaltslage umsetzen? Susanne Achilles-Kuhnhardt, Geschäftsführerin von visionSgate Berlin, sieht in der Solarenergie einen Weg. „Über Solarfonds können sich lokale Akteure und Bürger an Finanzierung und Umsetzung beteiligen.“ Regionale Stromerzeugung

sorge zudem für regionale Wertschöpfung. Bürgerbeteiligung, die aus partizipativen Planungsverfahren hervorgeht, spielt auch für Peter Keller von Green City Energy eine zentrale Rolle. „Die Kommune wiederum muss Vorbild, Initiator und Planer sein.“ Sie sei Besitzer von Immobilien und Grundstücken und könne durch erneuerbare Energien neue Handlungsfreiheit gewinnen. Dass stadtinternes Contracting ein kurzfristigeres und flexibleres Handeln ermöglichen könne als ein eher träger Kommunalhaushalt, hob Jürgen Görres vom Amt für Umweltschutz in Stuttgart hervor. Die Landeshauptstadt hat einen eigenen Etat für Energiesparmaßnahmen eingerichtet, die erzielten Einsparungen fließen für neue Projekte in den Etat zurück. Auch Keller hält die Partizipation der Bürger für erfolgsnotwendig, aber ressourcenaufwändig.

Ausblicke auf die post-fossile europäische Stadt

Dass der Weg zur post-fossilen Stadt nicht nur von Erfolgen sondern auch von Rückschritten und Hindernissen geprägt ist, machten drei Stadtpolitiker am Beispiel ihrer Städte deutlich: für London Jenny Jones, Chefin der Grünen in der London Assembly, für Malmö Lari Pitkä-Kangas und für Hamburg Anja Hajduk.

Jones zeichnete ein eher pessimistisches Bild von der Entwicklung Londons: „Die Stadt geht seit der Regierungsübernahme des konservativen Bürgermeisters Boris Johnson rückwärts.“ Während der Regierungszeit des Labour-Bürgermeisters Ken Livingston hätten die Grünen Gestaltungsmacht gehabt, weil die grünen Stimmen zur Verabschiedung des Haushalts gebraucht wurden. Durch die Einführung London bekannter "congestion charge" sei in dieser Zeit der Autoverkehr in der City um sechs Prozent zurückgegangen. Der Anteil des Fahrradfahrens an der Mobilität habe sich von einem auf bescheidene zwei Prozent gesteigert. Radschnellwege seien eingeführt worden, es werde aber heute nicht dafür gesorgt, dass Radler dort auch tatsächlich schnell fahren könnten. Der aktuelle Bürgermeister habe Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr zurückgefahren. Die Luftverschmutzung, die hauptsächlich einer verfehlten Verkehrspolitik geschuldet sei, und das rasante Stadtwachstum seien Londons vorrangige Nachhaltigkeitsprobleme. Obwohl sich die Dichte auf Londons Siedlungsgebiet verdoppelt hätte, nehme der Druck zur Bebauung "grüner Wiesen" laufend zu.

Malmö kann hingegen mit seinem ehemaligen Industriegebiet Westhafen glänzen, das in ein ökologisches Vorzeigeviertel umgebaut wurde und seine benötigte Energie vor Ort aus Wind und Sonne erzeugt. Bis 2020 will sich die Stadt, bis 2030 die Region Malmö vollständig mit erneuerbarer Energie versorgen. Fast-autofrei, wie ursprünglich geplant, ist es allerdings nicht: „Die dort nun wohnenden Gutverdiener wollen nicht auf ihr Auto verzichten, teilweise sogar zwei haben“, berichtete Pitkä-Kangas. Problematisch sei aber v.a. der Hafen, einer der größten „Energiefresser“ der Region“. Bei Stadtplanung gehe es auch um Gerechtigkeit, betonte Pitkä-Kangas. „Deshalb brauchen wir mehr Referenden, mehr echten Dialog, mehr Einfluss der Bürger.“

Eine Stadt wie Hamburg, so die ehemalige Umwelt- und Stadtentwicklungssenatorin der Hansestadt, Anja Hajduk, sei die Nagelprobe für den Klimaschutz. Denn Hamburg sei mit dem drittgrößten Hafen Europas und mit Alu- und Kupferhütten kein Ökoparadies, sondern eine Industriemetropole. Hamburg hätte gegenwärtig einen CO₂-Ausstoß von neun Tonnen pro Kopf, genau dreimal so viel wie Stockholm; trotzdem sei die norddeutsche Stadt nach der schwedischen Hauptstadt zur Europäischen Umwelthauptstadt 2011 ernannt worden. Gerade die Industriestädte müssten sich den Herausforderungen des Klimaschutzes stellen.

Hajduk nannte einige Projekte aus der schwarz-grünen Regierungszeit, die Antworten auf die Herausforderung geben sollten, z.B. die Gründung von Hamburg Energie, einem neuen städtischen Energieanbieter als Ausgangspunkt für eine Revitalisierung der Hamburger Stadtwerke. Die Energieversorgung sei zuvor privatisiert worden, die Grundversorgung liege nun mehrheitlich in der Hand von Vattenfall. Entscheidend sei allerdings die Gesamtstrategie einer Stadt. Hamburg habe hierzu begonnen, einen Masterplan Klimaschutz aufzustellen. Darin sei das Ziel formuliert worden, dass Hamburg bis 2020 5,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen sollte, davon 1,6 Millionen Tonnen durch eigene Anstrengungen. Allein ein Drittel davon ließe sich einsparen, wenn die Fernwärme durch regenerative Energien erzeugt würde. Das hieße ein faktisches Aus für Moorburg. Der gegenwärtige Hamburger SPD-regierte Senat täte genau das Gegenteil durch die Planung einer neuen Wärmetrasse für Moorburg, die die Wärmeversorgung durch Kohle über Jahrzehnte zementieren würde.

Berlin: Stadt sucht Zukunft

Renate Künast, 2011 grüne Kandidatin für das Amt der Regierenden Bürgermeisterin von Berlin, skizzierte ihre Vision für das Jahr 2050: Diese reicht von einer vernetzten Mobilität über höhere Ausbauziele für erneuerbare Energien, mehr zusammenhängenden Grünflächen und hocheffizient gedämmten Gebäuden bis zu einem neuen Denken, das nicht den alten Akteuren, die immer schon das Sagen hatten, das Feld überlässt. „Städte müssen vom Teil des Problems zur Lösung des Problems werden.“ Künast sprach sich auch für die Gründung eines Klima-Stadtwerks aus: „Einem Unternehmen, das wir erstmal mit öffentlichen Haushaltsmitteln ausstatten und wo wir mit einer neuen Rechtsstruktur Kooperationsmöglichkeiten auch für die Nutzung privater Gelder schaffen.“ Dann müsse es losgehen mit der Sanierung öffentlicher Gebäude. Berlin brauche zudem noch ein zweites virtuelles dezentrales Kraftwerk der erneuerbaren Energien. „Das kann man gerade mit öffentlichen Gebäuden schnell zusammenschließen.“ In punkto Gebäudesanierung verwies Künast auch auf das Stufenmodell von BUND, Berliner Mieterverein und IHK als einen gangbaren Weg, um den Wohnungsbestand auf sozialverträgliche Weise grüner zu machen.

Mit Künasts Rede endete die Konferenz. Parallel dazu hatten Wissenschaftler und Praktiker des Teams „Faktor N“ der Stiftung Neue Verantwortung und des Architekturnetzwerks Cityförster in Echtzeit mögliche Zukunftswelten illustriert und einen Leitfaden für ein zukunftsfähiges Handeln in Europas Metropolen erstellt. Die

Die Dokumentation der Ergebnisse steht als Download zu Verfügung unter:

<http://urbanfutures.fromabetterfuture.net>