

Verehrte Gutmeinende,
liebe Autokritiker,
liebe Freunde des Umweltverbundes,

es ist ein grundlegendes Problem bei Veranstaltungen dieser Art, dass gerade diejenigen gekommen sind, die sowieso nicht mehr überzeugt werden müssen und die sich zudem auch bereits überdurchschnittlich gut auskennen. Damit ist die Gefahr groß, zumal bei kurzen Statements, dass Sie mit Sichtweisen und Informationen konfrontiert werden, welche Sie schon längst verinnerlicht haben.

Natürlich kann ein solcher Prozess bloßer Selbstvergewisserung und kollektiver Bestätigung genug Belohnung sein, eine Belohnung, die über Langeweile und die Begegnung mit längst Gewusstem hinwegtrösten mag. Es ist für viele von uns schließlich ein erhebendes Gefühl, wieder einmal bestätigt zu bekommen, dass wir die richtige Auffassung haben, auf der richtigen Seite stehen.

Kurz: Natürlich haben Kongresse wie dieser auch eine Art Gottesdienst-Funktion, sie stiften und verstärken Sinn, kräftigen im Glauben – und das meine ich keineswegs ironisch. In diesem Sinn könnte ich Ihnen jetzt vortragen, dass die Stadt als Lebensraum wiederentdeckt werden müsste, die Autos langsamer, weniger, leiser und schadstoffärmer werden sollten, der öffentliche Nahverkehr eine feine Sache ist, Fahrrädern in der Verkehrsplanung eine größere Aufmerksamkeit geschenkt werden könnte, Stadt- und Regionalentwicklung die Zersiedelung bremsen müssten, sowie schließlich Bundesregierung und EU mit Öko- und Energiesteuern für bessere Rahmenbedingungen sorgen sollten.

Da Sie das aber alles schon längst wissen und das, was da nach dem Vortrag von Eckhard Kutter noch fehlt, von den folgenden Expertinnen und Experten im Anschluss vermittelt wird, möchte ich in meinem Statement grundsätzlicher und verbindlicher zugleich werden.

Zunächst grundsätzlicher: Die Zukunft der Menschheit, so behaupte ich, muss und wird sich in den Städten entscheiden.

Dann verbindlicher: Diese Zukunft vorzuleben und einzuüben ist Aufgabe der reichen europäischen Metropolen, die schon heute die Möglichkeit haben, ihre Zukunft selbst zu gestalten. Und nichts spricht dagegen, dass gerade auch die Metropolregion Hamburg sich zu einer jener Modellregionen mausert, die vorführt, wie eine lebenswerte und lebensfähige Stadtgesellschaft die oft so hohle Phrase der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit mit lebendigem Inhalt füllt.

Lebensraum Stadt? Braucht der Mensch ihn?

Menschen sind Hunderttausende von Jahren ohne städtische Agglomerationen ausgekommen. Ein Leben ohne Stadt ist möglich und denkbar. Dennoch ist das, was wir mit Sprache und Kultur, Schrift und Zivilisation, Wohlstand und leider auch der Wasserstoffbombe verbinden, ohne Stadt nicht denkbar. Städtische Siedlungen

stehen am Beginn jeder Hochkultur, die Dichte von Intellekt, sozialer Spannung, menschlicher Arbeitskraft und Arbeitsleistung ist die vielleicht entscheidende Triebfeder für das, was wir menschliche Entwicklungsgeschichte nennen.

Dass die Städte trotz all des Fortschritts, den sie initiierten und ausdrücken, gleichzeitig auch das jeweils mögliche Elend auf die Spitze trieben, gehört zu den bitteren Widersprüchen menschlichen Daseins. Die schmutzigen, finsternen Gassen des Mittelalters, die Slums des aufkommenden Industriezeitalters im 19. Jahrhundert oder heute die Elendsquartiere der von Landflüchtigen überquellenden Stadtmoloche in Asien, Südamerika und Afrika, die Stadtwüsteneien von ost- und westdeutschen Plattenbaumonstren, französischen Banlieues oder us-amerikanischen Sub-Urbs – tiefe Traurigkeit und Ratlosigkeit kann denjenigen überfallen, der sich die reale Lebensumwelt eines Großteils der heutigen Weltbevölkerung ansieht.

Lebensraum Stadt?

Sollten wir es nicht doch anders versuchen? Die Welt als Lehmhüttendorf, als bunter Teppich kleiner Siedlungen im Einklang mit der Natur, eine Renaissance der Subsistenzwirtschaft? Die jüngsten Beispiele ermutigen nicht gerade:

Die Re-Agrarisierung einer Gesellschaft, egal ob von Kambodschas Pol-Pott-Regime mordend umgesetzt, von wohlmeinenden Landkommunen und Lehmhüttenfreunden vereinzelt ausprobiert oder einigen radikalen US-Planer als Mittel zur Entnazifizierung Nachkriegdeutschlands ernsthaft in Erwägung gezogen verfügt bis heute über keine überzeugenden Beispiele.

Das allein wäre noch kein Grund, an der Idee der Stadt festzuhalten. Der entscheidende Punkt lässt sich ethisch-physikalisch ableiten: Wenn der Erdball in absehbarer Zeit 10 Milliarden Menschen beherbergen soll, also auf Selbstdezimierung oder Massenflucht in Weltraumkolonien verzichtet, kommt er um Städte nicht herum.

Der Prozess der Verstädterung galoppiert und Experten streiten sich schon längst nur noch um das Wie, nicht mehr um das Ob.

Drei Prototypen stehen idealtypisch zur Auswahl:

Die Stadtlandschaft, wie manche euphemistisch die ineinander übergehenden Verdichtungsräume von Los Angeles, im Rhein-Main-Gebiet und anderswo getauft haben, ein Stadtbrei mit geringer Bevölkerungsdichte und gewaltiger Ausdehnung.

Die Megalopolis mit extremer Verdichtung und Hochhäusern à la Shanghai oder Hongkong, eine Überdehnung in die Höhe.

Und schließlich ein **rundumerneuerter europäische Stadttypus**, der die europäische Stadt der Renaissance mit den Erfahrungen der Schienenverkehrs-Industriemetropolen des 19. Jahrhunderts und den heutigen Möglichkeiten der

Organisation von Mobilität, Versorgung, Wohnen und Arbeiten verknüpft, eine Kreuzung aus Siena und Paris, Freiburg und London, Prag und St. Petersburg.

Ein vierter Typ, ein Modell, das gegenwärtig noch Teile der heutigen Stadtlandschaften prägt und in Hamburgs Nordhälfte quadratkilometerweit zu besichtigen ist, scheidet freilich als Zukunfts-Modell im Weltmaßstab aus:

Auch wenn Bausparkassen, Tegernseevillenbesitzer, Landkommunarden, Datschen-Freunde und die Bewohner von Niedrigenergiehäusern im Umfeld von Neukloster, Itzehoe und anderswo das vielleicht nicht gerne wahrhaben wollen: Das ein- bis zweigeschossige alleinstehende Häuschen mit Garten und häufig auch noch Zweitgarage samt Drittauto, das sich ökologisch bescheiden Sohnemann und Töchtling teilen, ist ein Lebensmodell, das sich nur eine verschwindend kleine Gruppe der Weltbevölkerung leisten kann. Als Modell für die Weltbevölkerung ist es genauso wenig realisierbar, wie eine PKW-Dichte von beispielsweise 700 pro 1000 Einwohner in China.

Wo also soll die Reise hingehen? Haben wir überhaupt die Wahl?

Resignativ könnte man sich den Stadtvisionen von Blade Runner oder Gotham City hingeben. Mir ist ein kritischer Optimismus freilich lieber, die Hoffnung auf eine bewusste Gestaltung unserer Lebensumstände durch gesellschaftliches Handeln will ich nicht aufgeben.

Wir haben also die Wahl. Und was wir meiner Meinung nach wählen und anstreben sollten, möchte ich Ihnen jetzt grob skizzieren...

Zunächst aber noch eine Grundsatzfrage: Sind unsere Städte nicht wunderbare Lebensräume, lässt es sich in Hamburg, Buxtehude oder Lübeck nicht prächtig und gesund leben? Kurz: Leben wir in Europa und Hamburg denn nicht schon in der besten aller Stadtwelten? Blauer Himmel über der Ruhr, Albtalbahn in Karlsruhe, HVV bald bis Stade, Baden in der Außenalster und bald vielleicht sogar ein autofreier Flanierboulevard Jungfernstieg?

Nein: STADT MACHT KRANK, selbst Hamburg ist krank -

Und dies ist uns häufig gar nicht bewusst.

Als das Elbhochwasser Sachsen verwüstete, rettete es viele Menschenleben und ersparte Tausenden von Familien bitterstes Leid: Im August 2002 sanken die Verkehrsunfallzahlen drastisch, weil in den Überschwemmungsgebieten weniger Auto gefahren wurde.

Jeder Bundesbürger erlebt durchschnittlich in seinem Leben neun versicherungsrelevante Verkehrsunfälle. Jeder zweite wird im Lauf seines Lebens auf der Straße verletzt, jeder 60. stirbt an den Folgen eines Verkehrsunfalls.

Straßenverkehr, das ist allein schon von seinem Blutzoll her, ein ständiger Bürgerkrieg, noch ohne die Berücksichtigung von Lärm, Flächen- und Energieverbrauch sowie dem Ausstoß von Abgasen und Partikeln, die zwar immer feiner werden, dadurch ab, so die jüngsten Vermutungen der Wissenschaft, nicht ungefährlicher.

Unsere Organisation der Mobilität bedroht nicht nur tagtäglich unser Leben:

- Sie mindert die Intelligenz – Kinder spielen weniger draußen, das hat massive negative Auswirkungen auf ihre geistige Entwicklung.
- Sie fördert soziales und psychisches Elend durch Vereinzelung und die Zerstörung des öffentlichen Raumes, Heimat, Nähe und Begegnung, menschliche Grundbedürfnisse, werden durch das Auto nachhaltig beeinträchtigt.
- Sie fördert durch Anonymisierung und Entmenschlichung die Gewalt.
- Sie mindert den materiellen Wohlstand: das Auto ist eine der ineffizientesten Maschinen, die der Mensch je erfunden hat; unser Transportsystem verschlingt immer höhere Kosten bei immer geringeren Leistungen. Zudem fördert die Existenz des Autos jene Zersiedlung und transportintensive Wirtschaftsorganisation, die sie anschließend kaum noch bewältigt – ein auf Dauer programmierter Schildbürgerstreich mit globalen Folgen.

Diese negativen Folgen kumulieren im mittleren Bereich der Städte, dort, wo die Einfahrtsschneisen und citynahen Umfahrungsringe ihre höchste Verkehrsdichte erreichen.

Und dies stellt das Verursacherprinzip auf den Kopf: An Lärm, Lebensgefahr und Unwirtlichkeit des öffentlichen Raumes in der Budapester Straße beispielsweise sind die Einwohner des Karo Viertels, St. Paulis und von Altona Nord kaum beteiligt. Die Täter sitzen in Neukloster, Pinneberg und der Elbchaussee, in den Walddörfern oder Elmshorn-Süd. Jede Familie, die an den Stadtrand oder ins Umland zieht, jedes Unternehmen, das seine Lagerhaltung auf die Straße verschiebt, vernichtet weitere Reste städtischen Lebensraums.

Wir brauchen offenkundig eine grundlegende Mobilitäts- und Stadtentwicklungswende. Eine Gesellschaft, die den Erdball ihren Kindern lebenswert hinterlassen will, darf sich nicht um ihr Kernproblem herumdrücken. Und es ist leider kein Zufall, das der jüngste Bericht zur Beurteilung der Umweltsituation in Deutschland allein beim Flächenverbrauch einen klaren Negativtrend setzt.

Wenn meine harte Diagnose stimmt, dann ist es unverständlich, das wir uns nicht mehr um dieses Problem kümmern, zumal jeder davon in vielfacher Hinsicht profitieren würde:

Das billigste Gesundheitsprogramm, das effizienteste Umweltprogramm, eine gute Antwort auf die Pisa-Studie, ein ertragsreiches Wirtschaftsprogramm...

Mit menschlicher Unvernunft oder wohlfeilen Verschwörungstheorien, die Öl- und Autokonzerne jetzt auch schon im Krieg gegen Saddam Hussein sehen, ist dieser Widerspruch nicht zu erklären.

Ich sehe vor allem zwei Gründe:

Menschliche Sehnsüchte und ein falsches Lernen aus der Vergangenheit. Und diese Gründe müssen wir erkennen und ernstnehmen, weil die Rückeroberung der Stadt als Lebensraum sonst Utopie bleiben wird.

Menschliche Sehnsüchte:

So wie jeder zweite Amerikaner seine Pumpgun unterm Kopfkissen innig liebt, auch wenn es den USA die höchste Mordrate aller zivilisierten Staaten einträgt, so träumt der zivilisiertere Europäer vom selbstfahrenden Pferd mit Kutsche und dem kleinen Landsitz im Grünen.

Diese Wünsche sind verständlich und gut nachvollziehbar, ihre Folgen werden aber verdrängt. Das die anthroposophische Öko-Familie mit langlebigem Volvo in ihrem Holzhaus in den Duvenstedt Elend nach Hamburg bringt, die geistige Entwicklung ihrer eigenen Kinder beeinträchtigt und so nebenbei mehr von den Weltressourcen für sich beansprucht, als ihr zusteht, ist in ihr der Regel nicht bewusst. Die Lebensstil-Öko-Bilanz eines Mantafahrenden Gelsenkirchener Facharbeiters sieht in der Regel deutlich besser aus.

Zweiter Grund:

Falsches Lernen aus der Vergangenheit:

Die mittelalterlichen Gassen mit Kot, Feuersbrünsten und Elend, aber auch die Tristesse der Gründerjahre-Mietskasernen, in denen der Rauch aus Heizungen und Fabrikschloten kaum Tageslicht durchließ, diese historischen Erfahrungen haben Generationen von Stadtplanern, Architekten, Baulöwen und Kommunalpolitikern geprägt. Mümmelmansberg statt Gängeviertel, Gropius-Stadt statt Kreuzberg, die entmischte Stadt mit Abstandsgrün, ergänzt um Reihenhaus-Schlafdörfer für die Mittelschicht und Landhäuser für die Oberklasse – diese Stadtentwicklungs- und Architekten-Denke ist seit fast einhundert Jahren praktiziertes Leitbild der Denker und Macher.

Wenn sich aber die persönlichen Wunschträume der Menschen mit den Leitbildern ihrer Eliten überlagern (siehe auch Pumpgun und Pentagon), dann ist gegen diese Mischung kaum noch anzukommen.

Eckpunkte einer Therapie: WAS TUN?

Was also tun? Auf ökologische und soziale Verelendung hoffen, bis in der tiefsten Not nach der Wende gerufen wird?

Ich setze auf einen anderen Weg: Das Elend unserer Städte bewusst machen, den positiven Wandel zu einer Neuentdeckung der Stadt als Lebensraum erfahrbar machen.

Eine Politik der kleinen privaten und öffentlichen, aber wohl abgestimmten Schritte für die es glücklicherweise auch erfolgreiche Vorbilder gibt, widerspricht aber leider dem herrschenden Politikverständnis gerade auch bei jenen, die uns die ökologische Erneuerung versprechen.

Der Entwicklung und Umsetzung weicher, oft auch kommunikativer, auf Verhaltensänderung und Kooperation setzender Maßnahmen, ziehen sie Ge- und Verbote, Steuern und Subventionen, sowie Investitionen vor, deren Auswirkungen nicht bedacht werden: So vernichtet jeder Großmarkt am Stadtrand pro neuem Arbeitsplatz vier im innerstädtischen Einzelhandel – von den Verkehrsfolgen ganz zu schweigen.

Was also stattdessen tun?

Verzeihen Sie mir, wenn ich Ihnen jetzt weder das 100-Tage- noch das detaillierte 10-Jahresprogramm einer stadtpolitischen Wende für die Metropolregion Hamburg vorlege – ich werde nur den groben Rahmen skizzieren, viele Details werden Sie von meinen MitstreiterInnen und Mitstreitern noch hören, auf bestimmte Punkte können wir nach der Pause in der Diskussion sicherlich noch eingehen.

Die Methode

Eine Mischung aus weichen und natürlich flankierenden harten Maßnahmen, die in ihrem Zusammenspiel zu schnell sichtbaren und erfahrbaren Erfolgen führen.

Leitbild

Leitbild dieser Entwicklung müsste sein:

- Stärkung regionaler Kreislaufwirtschaften und integrierter Fertigungsprozesse
- Zusammenführen von Wohnen, Arbeit, Freizeit, Ausbildung (Nähe, Heimat)
- neue Organisation der Mobilität
- Berücksichtigung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit in der Stadtentwicklung
- Mikroökonomie contra Makroökonomie:

Faktor Vier und Faktor zehn weisen den Weg.

Mikroökonomie contra Makroökonomie:

Faktor Vier und Faktor zehn weisen den Weg.

einige Maßnahmenbausteine

- Kehrtwende in der Zersiedelung
- integrierte Logistikketten für die Transportwirtschaft (hier hat Hamburg Standortvorteile) im PPP-Verfahren
- Mobilitätswende- und Stadtraum-Modellprojekte in Betrieben, Straßen, Stadtteilen und öffentlichen Einrichtung,
- flächendeckende Beruhigung des Individualverkehrs
- Einführung der Stadtbahn
- Abschaffung der Entfernungspauschale, Abschaffung der Eigenheimförderung im Umland und städtischen Randbezirken, Erhöhung der Ökosteuer

Wichtig aber: Kein blinder Einzelaktionismus, erforderlich ist ein modulares Entwicklungskonzept, in dem ein Stein in den anderen greift, also eine Kombination all dessen, natürlich auch einer Förderung und zunächst einmal überhaupt Gleichstellung von Fahrrädern und Fußgängern, was Sie jetzt noch hören werden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Geduld