

In 15 Minuten zur Europäischen Stadt?

Text **Detlef Kurth**

Die 15-Minuten-Stadt ist kein neues Thema. Seit den 80er Jahren zeigen sich ähnliche Zielsetzungen im Konzept der sozialen und funktionalen Mischung und der Stadt der kurzen Wege. Fraglich bleibt, ob es gelingt, diese bis heute gültigen Ziele auch in der Zwischenstadt umzusetzen. Die Vorschläge, die Tom Sieverts Ende der 90er Jahre gemacht hat, bleiben virulent und die Pandemie verleiht ihnen neue Dringlichkeit.



Die „15-Minuten-Stadt“ gilt als Leitbild großer Metropolen. Lässt es sich auch im Kleineren anwenden? Foto: Alexander Spatari/Getty Images

Die Europäische Stadt hat bereits viele Leitbildwechsel erlebt, neuerdings wird von der „15-Minuten-Stadt“ gesprochen. Dies kommt einem bekannt vor. Spätestens seit den 1980er Jahren haben wir eine überraschend hohe Leitbild-Kontinuität: die funktional und sozial gemischte sowie dichte Stadt der kurzen Wege spiegelte bereits damals die 15-Minuten-Erreichbarkeit wider – als Kritik am Leitbild der aufgelockerten und funktionsgetrennten Stadt. Dieses Leitbild wurde EU-weit als „Europäische Stadt“ in der Leipzig Charta 2007 (erweitert 2020) manifestiert und im deutschen Planungsrecht verankert.

Nur: obwohl sich alle Planungsakteure im Leitbild einig waren, wurden solche Quartiere kaum umgesetzt, weder im Neubau, noch in der Stadterneuerung. Eines der wenigen gelungenen Beispiele ist die Tübinger Südstadt, in der bereits in den 1990er Jahren parzellierter Städtebau und tatsächliche Nutzungsmischung umgesetzt wurden. Andere Quartiere konnten nur ansatzweise das Leitbild vor allem städtebaulich umsetzen, oft fehlte die Nutzungsmischung als Grundvoraussetzung für kurze Wege, auch die Autoorientierung blieb meist bestehen.

Zwischenstadt als Kehrseite

Parallel zum konstanten Leitbild der Europäischen Stadt ging in Deutschland aber die Suburbanisierung weiter, welche Tom Sieverts 1997 zutreffend als „Zwischenstadt“ bezeichnete. Während die Altstädte revitalisiert wurden, entstand in Suburbia eine alternative Stadt von monofunktionalen Teilorten und ausgelagerten störenden Funktionen – die oft in 15 Minuten vernetzt ist, aber mit dem Auto, oder wo die Shopping Mall gleich alles bündelt. Sieverts These war, dass die Europäische Stadt nicht ohne die Zwischenstadt als ihre Kehrseite funktionieren kann. Seine konkreten Vorschläge für eine stärkere Profilierung und Gestaltung von Suburbia als Zwischen-„Stadt“ blieben aber weitgehend ungehört. Seit den 2010er Jahren erleben wir wieder eine starke Reurbanisierungswelle, zugleich entleert sich der ländliche Raum vor allem in strukturschwachen Regionen.

Neue Herausforderungen

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt ist aber zugleich auch „neu“, insofern es auf neue Herausforderungen reagiert, die dramatische Folgen für unsere Städte haben werden: u.a. die Resilienz, der Klimawandel, die Digitalisierung, der Mobilitätswandel und der demographische Wandel. Vieles spricht dafür, dass wir vor allem angesichts des Klimawandels an einer Kehrtwende stehen, die eine Weiterentwicklung unseres bisherigen Leitbilds erfordert. Der Klimaschutz verlangt spätestens seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz vom Mai 2021 eine Klimaneutralität bei allen Bauvorhaben – er darf nicht mehr auf spätere Generationen verschoben werden. Dazu gehören aber nicht nur energieeffiziente Gebäude, sondern eben auch kurze Wege, funktionale Mischung und eine starke Reduzierung des Autoverkehrs (wo Deutschland bislang beim CO₂-Verbrauch versagt hat).

Die Klimaanpassung zwingt uns zugleich dazu, die Städte auf Extremwetterereignisse vorzubereiten und die „blaue, grüne, graue und weiße“ Infrastruktur auszubauen. Das Leitbild der kompakten Stadt muss dafür nicht aufgegeben werden, für Frischluftschneisen und Retentionsflächen sind jedoch mehr Flächen erforderlich – dafür muss gauch partiell zurückgebaut werden.

Die Corona-Pandemie von 2020/2021 zeigte uns, dass Themen wie „Hygiene“ und „Gesundheit“, die seit der Charta von Athen als überwunden galten, plötzlich wieder auf der Agenda stehen. Im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik wurde im Mai 2021 das Memorandum „Urbane Resilienz“ verabschiedet (Seite 10). Urbane Resilienz soll sich nicht nur auf das eigentliche „Zurückfedern“ beschränken, sondern zwei weitere Dimensionen umfassen: Anpassung und Transformation. Alle Stadtentwicklungs-

konzepte und Projekte sollen künftig um Resilienz-Aspekte ergänzt werden, dazu gehören Risikoversorge, Vulnerabilitätsanalysen, Infrastruktursicherung und Redundanz.

Das Leitbild der Leipzig Charta muss deshalb auch erweitert werden um mehr wohnungsnaher Freiräume, Stärkung der Quartiere, Gesundheitsaspekte, Infrastrukturreservern und kommunale Flächenreserven. Ein Gewinner der Pandemie könnten die Quartiere sein, mit aufgewerteten Freiräumen, mehr Nahversorgung und einer wiederentdeckten Nachbarschaft – dies passt wunderbar zum Konzept der 15-Minuten-Stadt. Eine offene Frage ist, ob es angesichts der Pandemie wieder zu einer Suburbanisierungswelle kommen wird – wobei städtische Dichte die Virusausbreitung nicht befördert, wie das Beispiel Hongkong eindrucksvoll zeigt.

15 Minuten in der Zwischenstadt

Angesichts des Überlaufens der Großstädte wäre es wünschenswert, die Zwischenstadt im Sinne von Tom Sieverts¹ weiter zu qualifizieren. Das 15-Minuten-Konzept sollte auch hier umgesetzt werden – aber mit deutlich weniger Autoverkehr. Das hieße, die monofunktionalen Siedlungsteile zu verdichten, zu mischen, besser zu vernetzen und die Infrastruktur kleinteilig auszubauen. Sieverts und seine Kollegen haben in den Studien des Ladenburger Kollegs² dazu viele Vorschläge gemacht, die weiterhin lesenswert sind. Die Vernetzung sollte über Pedelacs und intelligenten Nahverkehr erfolgen; und in naher Zukunft können autonom fahrende Roboter-Taxis den Individualverkehr ersetzen, die dank digitaler Infrastruktur immer ausgelastet sind und zur kommunalen Infrastruktur gehören. Dann würden Pendlerzeiten auch weniger ins Gewicht fallen, die angesichts von Homeoffice ohnehin seltener anfallen. Schwieriger umzusetzen wäre in der Zwischenstadt die soziale Mischung, denn die Zwischenstadt ist ein Ort der gewollten Segregation. Aber der demographische Wandel wird auch hier ein Umdenken erzwingen. Insgesamt geht es darum, die Krisenfestigkeit und CO₂-Bilanz der Zwischenstadt zu verbessern und ihre Gestaltung zu verbessern – im Sinne einer polyzentrischen Netzstadt.

Renaissance strategischer Planung

Klimawandel und Resilienz erfordern eine Renaissance von strategischer Stadt- und Regionalplanung, die analytisch stark, präventiv, zukunftsorientiert und integriert angelegt ist. Nur wenn Städte und Regionen gut auf Krisen vorbereitet sind, können sie hohe Folgekosten vermeiden. Dennoch wird immer wieder an der scheinbar komplizierten und zeitintensiven Planung gespart, es wird lieber Projekt-Aktivismus gezeigt. Dabei ist es doch gerade die Qualität des deutschen Planungssystems, dass es alle Akteure und Bewohner frühzeitig einbindet und alle Belange berücksichtigt, einschließlich der Wasserbehörden und Infrastrukturplanung – das dauert dann etwas länger, verheißt aber Planungssicherheit und Krisenfestigkeit. Ohnehin sollten wir weitere interne Abnutzungskämpfe zwischen Planung und Architektur, Analyse und Projektumsetzung vermeiden – beides ist wichtig, und es ist gut aufeinander abzustimmen. Die Herausforderungen sind groß genug, unsere Städte und Zwischenstädte für die Zukunft zu wappnen.

¹ „Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“, von Thomas Sieverts, Bauwelt Fundamente Band 118, 1997, Birkhäuser

² „Zwischen Stadt Entwerfen“, von Oliver Bormann, Michael Koch, Astrid Schmeing, Martin Schröder und Alex Wall, bearbeitet von Thomas Sieverts; 2005, Müller + Busmann