

Michael Mönninger ■

## Ankunftsstädte, Abschiedsstädte oder: Lernen von Mumbai. Warum westliche Planer sich für Mega-Cities interessieren

Hundert Jahre bevor die Vereinten Nationen die gegenwärtige Epoche zum „Jahrtausend der Städte“ erklärten, versammelten sich die deutschen Kommunen 1903 in Dresden zur ersten „Deutschen Städteausstellung“. Auf dieser politisch-planerischen Großkonferenz, aus der zwei Jahre später die Gründung des Deutschen Städtetages hervorging, prophezeite ein junger Architekt, dass sein Berufsstand künftig für einen neuen und starken Auftraggeber arbeiten werde und dabei auch unbekannte architektonische Größenordnungen zu bewältigen habe. Es war der spätere Hamburger Stadtbaumeister Fritz Schumacher, der den Aufstieg der Großstädte und ihrer Verwaltungen als Höhepunkt einer jahrhundertelangen Entwicklung beschrieb. Zur Begründung entwarf Schumacher eine kleine materialistische Kunstgeschichte: „Die Häufung wirtschaftlicher Macht an bestimmten Punkten der gesellschaftlichen Organisation hat stets Ausdruck in der Entwicklung der Kunst gefunden.“ (Schumacher 1904) Deshalb habe es eine stetige Verschiebung und Vergrößerung des „Machtzentrums in der Kultur“ gegeben: von der kirchlichen Kunst und Architektur der Gotik über die aristokratische Kunst der Renaissance und die Hofkunst des Barock bis zur frühbürgerlich-staatstragenden Neuklassik des 18. Jahrhunderts.

Doch seit dem 19. Jahrhundert, so Schumacher, gebe es völlig neue Machtzentren, nämlich „Stadtverwaltung und Staatsverwaltung“, wobei besonders den „Stadtorganisationen“ eine neue Machtfülle zukomme. Beweise für Schumachers Prognose gab es zu seiner Zeit in Fülle: Überall war zu sehen, dass die erstarkten Nationalstaaten und explodierenden Großstädte neue Kommandostellen benötigten, weshalb riesige Parlaments- und noch mehr Rathaus-Neubauten entstanden. Und weil nach Ansicht Schumachers die neuen Größenordnungen den Maßstab tradierter Stilordnungen sprengten, forderte er eine Abkehr von den aufgeblähten historistischen Baugebirgen zugunsten einer völlig neuen „Gliederung der wachsenden Massen“.

In der Gliederung von wachsenden Bau- und Menschenmassen für immer größer werdende gesellschaftliche Aufgabenbereiche sahen die europäischen Architekten und Städtebauer des 20. Jahrhunderts ihre wichtigste Aufgabe. Aber erst zwei Mega-Diktaturen später, nach dem Zweiten Weltkrieg, hat sich gezeigt, wie weit die planerische Herausforderung wirklich gehen sollte. Seitdem hat die Welt ein historisch einzigartiges Wachstum der Städte erlebt, demzufolge bald zwei Drittel der Menschheit in städtischen Riesenagglomerationen leben werden.

So explosiv sich das Stadtwachstum im 20. Jahrhundert entwickelte, so radikal waren zugleich auch die Kampfansagen gegen die Urbanisierung. Während die Stadtauflösungs-Politik in Europa und Nordamerika eine konsumenten-demokratische Legitimation anstrebte und anti-urbane Siedlungsformen mit steigenden Lebens- und Mobilitätsstandards verband, agierten Schwellen- und Entwicklungsländer mit nackter Gewalt. So befahl Mao die Zwangsumsiedlung von 20 Millionen Städtern auf das Land und Pol Pot die Zerschlagung der kambodschanischen Städte. Ebenso versuchten lateinamerikanische Diktaturen oder das Apartheidsregime in Südafrika, die Migration in die Städte zu blockieren. Gemeinsam hatten alle anti-städtischen Feldzüge dreierlei: Sie stammten von autoritären Regimen, sie führten regelmäßig zur volkswirtschaftlichen Stagnation, und sind auf der ganzen Linie gescheitert, weil die Menschen weiter in die Riesenstädte strömten.

Diese Abstimmung mit den Füßen hat seit ein, zwei Jahrzehnten auch die globale Stadt- und Entwicklungspolitik revolutioniert. Noch bis in die 1990er Jahre hinein flossen achtzig Prozent der internationalen Fördermittel an den Städten vorbei, und es war oberstes politisches Ziel, die wilden Siedlungen, Slums und Favelas am Rand der Mega-Cities abzureißen, weil die Verwaltungen sie für menschenunwürdig hielten. Doch dank einer Vorhut von Graswurzel-Initiativen, Barfuß-Forschern und Nicht-Regierungs-Organisationen haben mittlerweile auch die Vereinten Nationen, die Weltbank und viele Regierungen erkannt, dass Riesenstädte nicht das Problem, sondern die Lösung für Millionen Menschen sind, vorausgesetzt allerdings, dass sie energische politische Unterstützung bekommen.

Wir erleben eine geradezu kopernikanische Wende in der Analyse und praktischen Gestaltung des weltweiten Verstädterungsdrucks. Eine weitreichende Bestandsaufnahme über die Zukunft der Riesenstädte hat der kanadische Journalist Doug Saunders in seinem Buch mit dem Titel „Arrival City“ – Ankunftsstadt – zusammengetragen (Saunders 2011). Darin ist festgehalten, dass die Migration in die Städte als vielleicht letzte große Wanderungsbewegung der Menschheit kein schreckliches Zivilisationsübel darstellt, sondern in jeder Hinsicht einen Fortschritt. Damit ist auch die Aktualisierung eines längst vergessenen stadthistorischen Wissens verbunden: dass Migration weiterhin der Motor der Urbanisierung ist. Denn echte Großstädte vom antiken Alexandria bis zum modernen New York waren immer Freihäfen der Völkerwanderungen und Schutzinstitut für die entwurzelten Massen, weil es in ihnen keinen Unterschied zwischen Einheimischen und Fremden gab.

So sind die Massensiedlungen in Dhaka, Rio, Caracas oder Mumbai nicht als Endstationen gescheiterter Hoffnungen zu sehen, sondern als Übergangsstationen und Wartezim-

mer vom Land zur Stadt. Deshalb spricht auch die UN-Agentur „Habitat“ nicht mehr von „Slums der Verzweiflung“, sondern von „Slums der Hoffnung.“ Denn dort sinken Hunger und exzessive Geburtenüberschüsse, die erwiesenermaßen Probleme ländlicher Regionen sind. Und in den Slums floriert auch eine gigantische Schattenwirtschaft aus informellen Arbeitsverhältnissen und selbständigen Randexistenzen, die in vielen Ländern zum Kern der gewerblichen Wirtschaft aufsteigen. Sie machen die Hälfte aller Arbeitsplätze in Lateinamerika, zwei Drittel in Indien und 90 Prozent in den ärmsten Ländern Afrikas aus.

Diese außereuropäischen Mega-Cities haben mit Städten der Ersten Welt scheinbar wenig zu tun. Doch sie führen uns die eigene Stadtgeschichte vor Augen. Denn die großen europäischen Städte des 19. Jahrhunderts waren ebenfalls Ankunftsstädte, die ihren Aufstieg und Wohlstand gleichermaßen der zugewanderten Landbevölkerung verdankten. Millionen von Migranten schufen in London, Paris, Berlin, Wien, im Ruhrgebiet, im Saarland, in Württemberg und anderen Wirtschaftszentren unter extremen Entbehrungen die Grundlagen der Industrialisierung. Sie erarbeiteten die Aufstiegschancen für nachkommende Generationen und prägten auch baulich die Urbanisierung. Zwar entstanden die Arbeiterviertel von London, Paris und Berlin aus einer anderen ökonomischen Vergesellschaftungslogik als etwa der Dharavi-Slum in Mumbai oder die Favela Santa Maria in Rio. Doch der Vergleich macht die ungeheure Absorptionskraft europäischer Städte vor 150 Jahren deutlich, die unzählige Menschen in ein neues Zeitalter katapultieren und baulich ein äußerst belastbares Basislager für diese Massenexpeditionen bildeten.

Stadtforscher unterscheiden zwischen drei Haupttypen der weltweiten Urbanisierung. Der erste Typus sind die Stadtgiganten mit ungesteuertem „Hyperwachstum“; sie finden sich vor allem in Zentralafrika, im muslimischen Teil des Mittleren Ostens und in ärmeren Entwicklungsländern Lateinamerikas. Darüber hinaus gibt es den zweiten Typus von Städten mit „dynamischem Wachstum“ in Ostasien und den aufsteigenden Schwellenländern Lateinamerikas. Und der dritte Typus der „reifen Städte“ dominiert in den Industrieländern. Diese reifen Städte haben sich in Belangen der Stadttechnik, Hygiene, Mobilität, des Komforts und der extensiven Flächennutzung so weit von ihren Wurzeln in den europäischen Ankunftsstädten des 19. Jahrhundert wie auch von den heutigen Mega-Cities entfernt, dass ihre Bewohner leicht dem Irrtum aufsitzen können, der Daseinskampf ihrer historischen Vorgänger und armen Zeitgenossen weltweit gehe sie wenig an. Sie sind in der Tat keine „Ankunftsstädte“ mehr, sondern eher „Abschiedsstädte“. Denn ihre Bewohner haben sich von einem seit Menschengedenken erprobten Modell des flächen-, material- und ressourcensparenden Zusammenlebens verabschiedet. Vom technisch-sozialen Gesamtkunstwerk namens Stadt erwarten sie nicht viel mehr als die freie Verfügung über Apartment, Shopping-Center und Tankstelle.

Doch alle demographischen Prognosen über schrumpfende Städte, sinkende Bevölkerungszahlen und Überalterung bei einer gleichzeitig andauernden Ausweitung der Siedlungsfläche infolge von Stadtflucht und Zersiedlung enthalten deutliche Warnzeichen für die Lebensfähigkeit des neuerdings wieder umschwärmten Modells der „europäischen

Stadt“. Zwar unternehmen viele Stadtpolitiker und -planer kulturell motivierte Rekonstruktionsbemühungen zugunsten ansprechender kompakter Stadtbilder und gemischter Strukturen. Doch stadtökonomisch befindet sich diese Reurbanisierungsbewegung noch auf einem Argumentationsniveau weit unterhalb des Erkenntnisstandes von Sao Paolo oder Mumbai. Während in den Mega-Cities die knappen Ressourcen an Geld und Rohstoffen dort eingesetzt werden, wo die meisten Menschen leben und wo Investitionen den größten Wirkungsgrad haben, hat es in der Stadt- und Wirtschaftspolitik in Europa und Amerika jahrzehntelang eine katastrophale Fehlsteuerung gegeben. Auch wenn sich seit kurzem eine Kurskorrektur zugunsten der Kernstädte abzeichnet, die leicht positive Wanderungssaldi verbuchen, wird das Bauen und Leben in den Zentren weiterhin systematisch verteuert, während das stadtferne Siedeln und Arbeiten unverändert hohe Prämien und Subventionen erhält.

Aber es lässt sich absehen, was passiert, wenn die heute noch hochmobile, aber alternende Mehrheit der Bevölkerung pflegebedürftig wird, wenn es dann weder eine ausreichende öffentliche Gesundheitsversorgung in der Fläche noch funktionierende Familienstrukturen gibt, und wenn auch der Individualverkehr unbezahlbar wird. Dann könnte der Erfahrungsvorsprung von informellen Armutsmetropolen in der Selbstorganisation von familiären und sozialen Netzwerken und der klugen Bewirtschaftung des Mangels an Raum und Rohstoffen plötzlich von ganz großem Interesse sein.

Gegenläufig zur heute proklamierten „Renaissance der Städte“ bleibt das alltägliche Handeln aller Beteiligten weiterhin wenig stadtkompatibel, und zwar auf drei Ebenen. Das beginnt erstens auf der Verwaltungsebene, wo unverändert Normen, Richtlinien und Baugesetze angewendet werden, die nichts anderes als in Paragraphen gegossene Stadtfeindschaft sind. Schlagend deutlich wird dies an einem Vergleich, den das Bonner Bauforschungsinstitut Empiria schon in den 1990er Jahren gezogen hatte: Würden typisch wirtschaftsliberal entstandene Stadterweiterungen wie etwa Charlottenburg und Wilmersdorf, die im ausgehenden 19. Jahrhundert die größten Baugebiete Berlins waren, heute neu geplant, dann entstünde auf der Grundlage aktueller Abstands-, Dichte-, Bepflanzungs-, Belichtungs-, Belüftungs- und auch Parkplatzvorschriften eine aufgelockerte und durchgrünte Zone, so dass die gleiche Menge an Geschossfläche nur auf einer Fläche zu realisieren wäre, die größer wäre als das gesamte Stadtgebiet Berlins (Empirica 1993, 24). Heute wären weder das Frankfurter Bahnhofsviertel noch München-Schwabing realisierbar, weder die Kölner Südstadt noch Freiburg-Wiehre, weder die Karlsruher Südstadt noch Stuttgart-West, weil das Bau und Naturschutzrecht solche dichten Packungen untersagt.

Und das geht zweitens weiter auf der Entscheidungsebene der Investoren und Bauherren, die von der Jahrhunderte alten Erfahrungsregel nichts wissen wollen, dass Immobilien sich bestenfalls innerhalb einer Generation rechnen, also nach 30 Jahren. Stattdessen haben sie ihre Rentabilitätszyklen auf sieben bis maximal zehn Jahre verkürzt – weshalb kaum mehr Gebäude entstehen, die dauerhaft, nutzungsneutral, funktional biegsam, alterungs-

fähig und vielleicht dadurch auch schön sind. Ein bekanntes Beispiel für solche architektonische Transformierbarkeit ist die ehemalige Büro- und Verwaltungszentrale der Familie Medici in Florenz, in der heute das Museum der Uffizien residiert. Dass Ähnliches mit der heutigen „corporate architecture“ möglich wäre, ist undenkbar. Gleichgültig, ob es die neuen Büropaläste am Potsdamer Platz in Berlin oder im Stuttgarter Europaviertel sind: Diese Gebäude lassen sich beim besten Willen nicht in Kulturhäuser umwandeln.

Und drittens gipfelt der kognitive Dissens zwischen aktuellem Städtelob und anti-städtischer Grundhaltung im Konsumentenverhalten. Denn die Mehrheit der Marktteilnehmer trägt ihre Ersparnisse zu den großen Kapitalsammlern der Versicherungen, Pensionsfonds und Banken, die die Privatvermögen durch die Glasfaserkabel der Finanzmärkte jagen und alle Jahre wieder mit trauriger Miene Negativsaldos überbringen. Bestenfalls wandern die Sparvermögen in Immobilienfonds, die mit ihren riskanten Großprojekten den Kapitalmarkttrenditen hinterherhecheln, dabei ebenso häufig in die Knie gehen und aufgeblähte Business-, Shopping und Apartment-Centers in den Städten hinterlassen. Frühere Generationen in den damaligen Ankunftsstädten dagegen konnten ihre Zukunftssicherung noch nicht an die großen Umlagesysteme oder an Versicherungen und Kapitalmärkte delegieren. Ihre wichtigste Daseinsvorsorge war der Bau selbstgenutzter und auch vermietbarer Häuser in transportmäßig nicht allzu abgelegenen Gegenden. Davon profitieren die nachfolgenden Erbgenerationen bis heute, aber sie liefern nur noch wenig Vergleichbares an Substanz nach.

Die Bewohner der sogenannten „reifen Städte“ leben also weitgehend parasitär von baulichen Grundstrukturen, die Generationen zuvor in den damaligen „Ankunftsstädten“ geschaffen haben. Und sie verdanken den Aufstieg ihrer einstigen Hüttensiedlungen und Elendsquartiere zu allmählich sich konsolidierenden Stadtvierteln nicht nur dem Schweiß und Fleiß der unzähligen kleinen Bauherren und Baufrauen, sondern auch den – damals zumeist noch ehrenamtlichen – Bürgermeistern, Stadtverordneten, Baubeamten, Baumeistern, Hygieneexperten und Stadtplanern des beginnenden Industriezeitalters, also den Vorgängern und Zeitgenossen von Fritz Schumacher. Sie schufen eine leistungsfähige Infrastruktur mit Kanalisation, Wasserversorgung, Müllabfuhr, Straßenbeleuchtung, festen Straßenbelägen sowie ein öffentliches Verkehrssystem von Pferdefuhrwerken bis zu Straßen- und Untergrundbahnen. Damit hatten sie so viel zu tun, dass sie das Errichten von Häusern den privaten Bauherren und später den Terraingesellschaften überließen. Genau das findet heute, wenngleich auf viel primitiverem Niveau, in den Vorstädten von Caracas, Sao Paolo, Mumbai und auch Istanbul wieder statt. Die rege Exkursionstätigkeit nahezu sämtlicher städtebaulicher Lehrstühle Deutschlands in außereuropäische Ankunftsstädte zeigt, dass die Studierenden dort primäre Techniken und Strategien der Urbanisierung kennenlernen wollen, die auf hiesigen Wohlstandsinseln längst ausgestorben sind.

Trotz aller Rückbesinnungen auf historische Zentren und urbane Lebensformen gilt „Stadt“ unverändert als weiches Thema von Lebensstil und Geschmackspräferenzen. Erst langsam setzt sich die Erkenntnis durch, dass es in Wahrheit ein knallhartes Thema der

Ökonomie und Ökologie ist. Eine heftige Warnung in ökologischer Hinsicht kam 2009 von unerwarteter Seite. Es war der weltbekannte holländische Architekt und Bau-Brutalo Rem Koolhaas, der auf einer Konferenz an der Architekturschule von Harvard über umweltverträglichen Urbanismus ein totales Umdenken forderte. Bislang war Koolhaas der apokalyptische Reiter des globalen Urbanismus, der gern schlechte Nachrichten vom Untergang traditioneller Bauordnungen und Städte überbrachte, um seinem Berufsstand die romantischen Flausen auszutreiben. Anstelle von Knusperhäuschen oder historischen Stadtveduten empfahl er stets Riesentürme und Großcontainer als einzig realitätstaugliche Antwort auf die Explosionsdynamik heutiger Großstädte.

Doch in Harvard geißelte Koolhaas überraschend die Irrtümer der heutigen „corporate“ und „signature architecture“ und hatte deren aktuelle Wahngebilde in einer Fotocollage versammelt: Das Bild zeigte eine Wüstenlandschaft mit sämtlichen Markenzeichen-Architekturen der jüngsten Immobilienblase von Dubai bis Peking – und in der Mitte prangte sogar der spektakuläre Wolkenbügel, den Koolhaas kürzlich für das chinesische Staatsfernsehen CCTV errichtet hatte. Koolhaas' Appell war drastisch: „Diese ikonischen Gebäude mögen jedes für sich plausibel sein, aber zusammen ergeben sie eine Landschaft der totalen Selbstauslöschung – damit ist jetzt Schluss.“ (Koolhaas 2010, 68) Stattdessen zitierte er Vitruvs 2000 Jahre alte Lehre über das ökologisch korrekte Ideal dichter städtischer Packungen in klimatisch günstigen Lagen und plädierte für eine Wiederentdeckung informeller, anonymer Bautechniken aus Mega- und Ankunftsstädten in der Dritten Welt, die mit Klima, Wasser und Boden vernünftig umgegangen seien, bevor sie der Sündenfall der Apparate-Architektur ereilte.

Das ist das neue Mantra aufgeklärter Planer und Architekten: Nicht mehr lernen von Las Vegas, sondern Lernen von Mumbai und Kalkutta. Zwar sind solche Riesenstädte weit entfernt von den Fortschritten unseres wissenschaftlichen Städtebaus der vergangenen 150 Jahre, doch sie kultivieren mit weitaus bescheideneren Mitteln eine seit langem erfolgreiche Praxis des flächen- und ressourcensparenden Zusammenlebens, die belastbarer erscheint als die kurze Blüte der raum-, material- und energieaufwendigen Stadtorganisation der Moderne.

Der amerikanische Stadtforscher Edward Glaeser hat dafür in seinem neuen Buch „Triumph der Stadt“ die passende Parole ausgegeben: „Nichts ist grüner als Asphalt.“ (Glaeser 2011) Auch wenn der Betonschungel heutiger Städte ganz und gar nicht grün aussieht, sagt Glaeser, sei er trotzdem umweltfreundlicher, weil er weniger Land verbraucht. Sein Fazit für Amerika lautet: „Wenn die Vereinigten Staaten grüner werden sollen, dann müssen wir mehr in San Francisco bauen und weniger in Houston.“ (Glaeser 2010, 306) Das ist der neue ökologische Imperativ, der postfossilen Städten eine ähnliche Verdichtung abverlangt wie präfossilen.

Hinzu kommt eine kapitale Grundlektion, die in sämtlichen Forschungsberichten und kommunalen Strategieplänen außereuropäischer Riesenstädte an erster Stelle steht. Es ist die Frage des Bodenrechts, also der Verfügungsgewalt über das Grundeigentum. Dies wird

allerdings in den „Arrival Cities“ auf diametral entgegengesetzte Weise beantwortet als in den arrivierten, reifen Städten. Während hierzulande die kritisch-aufklärerische Planerfraktion seit hundert Jahren die fortschreitende Vergesellschaftung des Bodens gefordert hat und sämtliche Reformkonzepte die kollektive Verfügungsgewalt über die Stadt bei weitgehender Ausschaltung des Privatbesitzes anstreben, steht genau das Gegenteil am Beginn aller erfolgreichen Aufbaustrategien und Planungsprojekten in den vormals chaotischen Spontansiedlungen von Mega-Cities.

Sämtliche Ankunftsstädte wenden ein vergleichbares Instrument der sozialen Stabilisierung und des ökonomischen Aufstiegs an: die Umwandlung des zuvor entweder öffentlichen, herrenlosen, fremdgenutzten oder illegal besetzten Landes in reguläres Kleingrundbesitz. Denn auch Migranten sind Hausbesitzer und streben nach sicheren Nutzungsrechten. Deshalb gehört die Bildung eines halbwegs geordneten Eigentums- und Hypothekenmarktes zur wichtigsten Aufgabe der lokalen Behörden.<sup>1</sup> Man muss gar nicht in tropische Länder fahren, sondern kann am nahegelegenen Erfolgsbeispiel von Istanbul studieren, wie eine explodierende Riesenstadt durch die Legalisierung von einst wilden Squatter-Siedlungen zum weltweiten Musterexemplar einer Mega-City ohne Slums aufgestiegen ist: In Istanbul leben heute 10 der 17 Mio. Einwohner, also fast zwei Drittel, in schlichten, aber dichten Stadthäusern auf ehemals besetzten Landparzellen, die von der Kommune legalisiert und erschlossen wurden.

Auch die reifen europäischen Städte stehen vor einem ähnlichen primären Kolonisierungs- und Urbanisierungsprozess für Ankömmlinge. Zwar sollte man bei siedlungssoziologischen Prognosen über das Ende der Stadtflucht und die Rückkehr in die Städte ebenso vorsichtig sein wie bei Voraussagen über neue Migrationsströme, die Deutschland braucht, um das negative Bevölkerungssaldo auszugleichen. Aber alles, was Demographen berichten, zeigt, dass ohne massive gewollte Zuwanderung unsere Arbeitsmärkte ebenso zusammenbrechen wie unsere sozialen Sicherungssysteme. Und auch das Schicksal der amerikanischen Vororte, Streusiedlungen und Einfamilienhaus-Teppiche, die seit der Hypothekenkrise und dem Immobilien- und Börsencrash 2008 in ihrer Werthaltigkeit restlos erschüttert sind, macht deutlich, dass Suburbia zu den großen Verlierern der Stadtentwicklung gehört. So wie in den Vereinigten Staaten die lange Zeit leergelaufenen „Abschiedsstädte“ sich wieder mit Heimkehrern aus den ex- und posturbanen Randsiedlungen füllen, so könnte auch bei uns das Phänomen der schrumpfenden Städte eine ungeahnte Wendung nehmen: dass es nämlich in erster Hinsicht die expansiven Flächenansprüche sind, die eine enorme Schrumpfung erfahren, während es zugleich in den Kernstädten eine starke Regruppierung, Nachverdichtung und Bevölkerungszunahme gibt.

Die geeigneten brachliegenden Entwicklungsflächen hierzulande liegen freilich nicht am Rand, sondern in der gewaltigen inneren Peripherie. Das sind jene Elefantenfriedhöfe, Stadtglatzen und Kaltluftschneisen, die das jahrzehntelange Verkehrs-, Zonierungs- und Stadtauflösungsdictat der Nachkriegsmoderne geschaffen hatte, jene Epoche also, die die Städte strenggenommen nur noch um das Automobil herumgebaut hatte und deren giganti-

scher Verkehrswegebau mittlerweile die Hälfte aller Siedlungsflächen ausmacht. Und zu den neuen Raumressourcen zählen auch ältere industrielle Relikte: aufgelassene Gleisfelder wie in Frankfurt am Main und bald auch in Stuttgart, ehemalige Flughäfen wie in München-Riem oder Berlin-Tempelhof, ausrangierte Hafenanlagen wie in Düsseldorf, Hamburg und Bremerhaven und unzählige Konversionsflächen, wie sie in Tübingen und Freiburg bereits mustergültig mit neuen Stadtvierteln bebaut wurden.

Eigentlich ist alles vorhanden: ausreichende Flächen, engagierte Architekten, einsichtige Kommunen und tatkräftige Planer. Nur das Wichtigste fehlt noch: die sozialen Akteure, Landnehmer, Kleinbauherren und Hausbesitzer. Nach einem Jahrhundert der Dominanz der kollektiven Bauträger und Kapitalsammler, die das Wohneigentum verteuerten und allenfalls in stadtfernen Einfamilienhausgebieten zuließen, gibt es erst allmählich wieder zaghafte Versuche, ökonomisch-stadtstrukturell die lokale Zugehörigkeit des Bauherren zu seinem Grundstück und die Verbindung von Eigentum und Parzelle wiederzuentdecken.

Freilich haben sich die vagabundierenden, verflüssigten Lebensverhältnisse heute vom städtischen Haus radikal gelöst. Doch gerade weil der Zwangscharakter von hauswirtschaftlichen Abhängigkeiten, autoritären Familienverhältnissen, von Erbuntertänigkeit und Unfreiheit überwunden ist, lassen sich aus dem Reservoir Geschichte wieder tragfähige Stadtstrukturen zusammensetzen – und zwar nicht in Form nostalgischer Vergangenheitsvergoldung, sondern, nach dem unumkehrbaren Emanzipationsschub der Moderne, in Form wirklicher Wahlfreiheit. Deshalb definiert der Berliner Stadtplaner Dieter Hoffmann-Axthelm als entscheidendes Kriterium künftiger Urbanität, „wie viele funktionale und soziale Stränge ein Gebäude aus der modernen Isolierung heraus wieder zu verknüpfen vermag“ (Hoffmann-Axthelm 2011, 279). Dazu zählt in erster Linie die Erneuerung einer anderen, feinkörnigeren, aber fast vergessenen Stadtökonomie, die auf der Intelligenz und Daseinsvorsorge der Individuen, Familien, Gruppen und Interessengemeinschaften aufbaut. In der Tat sehen entstehen heute in vielen Kommunen neue Stadthaustypen, die auf einseitige Optimierungen verzichten und Bauherren wie Bewohner mitreden lassen. Damit sind keine freistehenden Hüttendörfer mit Grasdach, Trockenklo und Muskelhypothek gemeint, sondern belastbare Stadtbausteine, von wie sie in den Städten trotz Krieg und Flächenabrissen heute immer noch zu finden sind und auf zeitgemäße Transformation warten.

Doch es gibt bislang nur wenige Beispiele für selbstgebaute und selbstgenutzte Stadt-, Etagen-, Reihen- Gewerbe- oder Mietshäuser. Der Immobilie als Lebensgrundlage steht vor allem die Mobilitätslogik der „access society“ (Rifkin 2000) entgegen, der Zugangsgesellschaft, die das Eigentum von Boden, Kapital und Waren für archaisch erklärt, weil es mit der New Economy unvereinbar ist. Das mag auf Wasch-Salons, Leihbüchereien, Car-Sharing, Software-Lizenzen und Leasing-Verträge für schnelllebige Konsumgüter zutreffen, bei denen das gemeinsame Benutzen sinnvoller ist als das einzelne Verbrauchen. Doch das Bauen und Wohnen hat längst den Siegeszug des Leih-, Miet- und Zugangswesens auf der ganzen Linie erlebt, und zwar in gigantischem Maßstab. Denn hier werden mit Vorliebe elementare Versorgungsleistungen an die großen Transfersysteme als Quartiermacher dele-



giert. Hier hat das nomadische Prinzip zu Stadt- und Baustrukturen ohne Eigenschaften geführt, die keine Generationenspanne mehr überdauern, denen die Austauschbarkeit in die Fassadengesichter aus Thermo-Haut oder Medien-Screens geschrieben steht und wo man sich mangels Einprägsamkeit und Ortsbindung nur noch mit satellitengestützten Navigationssystemen und GPS-Sensoren orientieren kann.

Aber es gibt auch einen ganz handfesten Grund für diesen Mangel an nicht-vergesellschafteter Stadtarchitektur. Es sind die kommunalen Verwaltungen, die mit einer differenzierteren Grundstücksvergabe überfordert sind. Anstatt einen Sack Flöhe aus Einzelbauherren, Genossenschaften oder neuerdings Baugruppen zu hüten, werfen sie weiterhin lieber große, ungeteilte Flächen auf den Markt und überlassen Projektentwicklern das Bauen und Verwerten. Das ist es, was der eingangs erwähnte Fritz Schumacher mit seiner freudigen Prognose meinte, sein Berufsstand betätige sich am liebsten in der „Gliederung der wachsenden Massen“. Denn Architekten stemmen lieber einen Großentwurf für hundert Millionen Euro als hundert Entwürfe für eine Million oder weniger. So bleibt die Gefahr akut, dass bei den inneren Stadterweiterungen auch in Zukunft nur Business-Parks oder aber Siedlungsbau mit Gated Communities herauskommen. Nahezu alle attraktiven neuen Stadtquartiere in Deutschland verstecken unter ihrer ästhetischen Wohlgestalt weiterhin die großen Aufmarscheinheiten der Kapitalsammler. Sie tragen wenig dazu bei, Stadt wieder als gesellschaftliche Veranstaltung zu begreifen, die auf der größtmöglichen Kompetenz der Individuen aufbaut und die die Nutzungsansprüche am gemeinsamen Flächenvorrat in Form von Haus, Grundstück und Einzeleigentum als den elementaren Stadtbausteinen organisiert. Eine künftige Umsteuerung böte auch alltagspraktische Vorteile: Denn Eigentümer und Selbstnutzer zeigen nachweislich größeres Engagement in Ehrenämtern, Elternvertretungen und der Kommunalpolitik.

Die Zumutung für die Kommunen und ihre Liegenschaftsämter ist dabei groß. Wer viele neue, kleine Teilnehmer für das selbständige Bauen, Renovieren und Umwandeln gewinnen will, kann die Grundstücke nicht ausschließlich zu Höchstpreisen verkaufen. Das heißt freilich nicht, dass die öffentliche Hand Geschenke verteilen soll. Es geht vielmehr um eine stadtökonomische Gesamtrechnung, was kostengünstiger und dauerhafter ist. Soll man die Entwicklungsziele der „sozialen Stadt“ und Bewohner-Ertüchtigung weiterhin nachträglich mit Quartiersmanagement, Sozialarbeit, Nachbarschaftsläden und Wärmestuben als teures Reparaturgewerbe betreiben? Oder wäre es sinnvoller, Bau- und Kooperationsprojekte in der Vergabep Praxis zu bevorzugen, die sich verpflichten, ein Mindestmaß an gewünschter Durchmischung mit Haus-, Gewerbe- und Wohnstrukturen zu schaffen, die Einzeleigentum, Existenzgründer, Mehrgenerationen-Haushalte und Mieter zusammenbringen – und das womöglich auch in weniger begünstigten Stadtteilen, die dringend eine Revitalisierung durch neues Publikum benötigen? Was jahrzehntelang bei der öffentlichen Förderung und Abschreibung für Verkehrs- und Stellflächen, Abstandsgrün, Wendehämmer, Fly-Overs, Stadtautobahnen und Einfamilienhäuser möglich war, wird umgekehrt bei der Reurbanisierung mit Sicherheit funktionieren.

Aber damit diese Vorstöße gelingen, ist es nötig, mit dem Konsens zu brechen, dass heute die privaten Haushalte vornehmlich in Auto, Urlaub, Einrichtung, Elektronik, Mode und Versicherungen investieren, während das Wohnen gefälligst öffentlich subventioniert bleiben soll. Es muss künftig darum gehen, nicht bloß Wohnrechte einzufordern, sondern auch finanzielle Verantwortung zu übernehmen. Der Berliner Planer Dieter Hoffmann-Axthelm, zweifelsfrei ein linker und kein marktradikaler Denker, fordert deshalb „das liberale Prinzip Eigentum als Korrektiv“ (Hoffmann-Axthelm 2011, 300). Das klingt wie ein neues Patentrezept für Wohlhabende. Aber in Wahrheit ist es ein typologischer Grundbaustein und so alt wie die europäische Bürgerstadt selbst, die ihre Größe aus einer weit filigraneren Massengliederung bezog, als die Meisterdenker und -planer des 20. Jahrhunderts mit ihrer Vorliebe für die bauenden Oligopole es vorhatten. Und über allem schwebt die Hoffnung, dass aus dem neuen bauenden Bourgeois nicht bloß ein besitzegoistischer Pfahlbürger, sondern auch wieder ein neuer Citoyen wird.

### **Anmerkungen**

- 1 Vgl. die umfangreichen Bestandsaufnahmen von Doug Saunders (2011) in Asien und Lateinamerika.

### **Literatur**

- Empirica, Gesellschaft für Stadtforschung 1993: Große Wohnbaugebiete der neunziger Jahre. Bonn. Textband.
- Glaeser, Edward 2011: Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier. New York .
- Glaeser, Edward 2010: Temperate and Bounded. In: Mohsen Mostafavi (Hg.): Ecological Urbanism. Harvard University Graduate School of Design. Baden.
- Hoffmann-Axthelm, Dieter 2011: Das Berliner Stadthaus. Geschichte und Typologie 1200-2010. Berlin.
- Koolhaas, Rem 2010: Advancement versus Apokalypse. In: Mohsen Mostafavi (Hg.): Ecological Urbanism. Harvard University Graduate School of Design. Baden.
- Rifkin, Jeremy 2000: Access. Das Verschwinden des Eigentums. Frankfurt/New York.
- Saunders, Doug 2011: Arrival City. München.
- Schumacher, Fritz 1904: Architektonische Aufgaben der Städte. In: Robert Wuttke: Die deutschen Städte: geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städteausstellung zu Dresden, 1903. Leipzig 1904.