



### Grünflächen im Stockwerkssystem bauen

Dita Leyh, 42, Architektin, Stadtplanerin und Partnerin beim Internationalen Stadtbauatelier in Stuttgart

Die Gemeinschaft, die heute in Großstädten viele vermissen, war einmal da. Über das vergangene Jahrhundert ist sie jedoch verloren gegangen, verschwunden zwischen riesigen, unpersönlichen Häuserblocks. Die Stadtplanerin Dita Leyh will deshalb wieder zurück zu den Wurzeln: „Wir brauchen historische Städte, modern interpretiert.“ Dazu gehört auch, Arbeit innerhalb der Städte wieder näher an den Wohnraum anzugliedern. „Früher haben Handwerker einfach über ihrer Werkstatt gewohnt“, sagt Leyh. Heute ist die Arbeit meist in Gewerbegebiete ausgelagert. Die seien nicht nur hässlich, sondern auch platzverschwendend. „Nur 30 Prozent der Fläche in Gewerbegebieten sind bebaut“, sagt Leyh. Ihr Vorschlag: Man reduziert die Fläche um 70 Prozent, vergemeinschaftet die Logistik- und Lagerfläche und überbaut den Komplex mit einer Hülle, in der ganzjährig dasselbe Klima herrscht. Das sehe von außen gut aus, würde vor Schall schützen und Handwerks- und Kleinbetriebe könnten wieder in die Stadt ziehen. Wenn um die Stadt noch Landwirtschaft subventioniert werden würde, könnte eine Stadt wieder zu einem eigenen Organismus werden, der sich selbst versorgen kann.

Deshalb sollen auch Häuser wieder niedriger werden, wenn es nach Leyh geht, der Stadtraum enger bebaut sein, mehr Ecken und Kanten haben. Hauptsache, nicht langweilig. Man müsse den Menschen einen Grund geben, vor die Tür und durch die Nachbarschaft zu gehen. Zum Beispiel indem man öffentliche Parks neu denkt. „Mir ist schleierhaft, warum sich Fußgänger und Parks nur am Boden befinden müssen“, sagt Leyh. Sie möchte Grünflächen nach oben holen, an die Fassaden und auf die Dächer der Häuser. Das würde oberhalb von Beton-Häuserblocks die Lebensqualität stark verbessern. Dass eine solche Dreidimensionalität funktioniert, kann man schon heute in Hongkong beobachten. Trotzdem würden auch klassische Parks immer wichtiger – allerdings nicht nur als Orte für Freizeit und Erholung. Sie könnten als Lungen der Stadt dienen. Wenn sie in Windrichtung durch die gesamte Stadt angelegt würden, könnte der Wind

die Abgase aus den Häuserblocks tragen und an heißen Tagen die Luft abkühlen. Regenwasser ließe sich in Versickerungsmulden als temporäre Seen oder als Wasserreservoir verwenden. Es gilt also nur, bereits Vorhandenes besser zu nutzen.

ILLUSTRATIONEN:  
PAUL PAETZEL

TEXTE:  
MARTIN HOGGER

# Stadt, Land, Plus

*Trotz Wohnungsnot und Feinstaub ziehen immer noch viele Menschen in Großstädte. Aber wie soll die Zukunft des Zusammenlebens aussehen, ohne dass Metropolen kollabieren? FÜNF EXPERTINNEN teilen mit uns ihre Ideen für die Zukunft, mehrstöckige Grünanlagen und nächtliche Straßensperren inklusive*

## Parkplätze aus der Stadt verbannen

Helle Söholt, 47, Architektin, Gründungspartnerin und CEO von Gehl Architects in Kopenhagen

21 Tage lang muss der Mensch im Schnitt etwas ausprobieren, damit es zu einer neuen Gewohnheit wird. Die Erfindung des Autos ist über 100 Jahre her, seitdem gab es keine Revolution mehr im Nahverkehr. Helle Söholt glaubt, dass das bald vorüber sein könnte: „Wir müssen alles dafür tun, dass Menschen aus den Autos steigen. Das ist einfach nicht mehr nachhaltig.“ Das Rad, aber auch E-Scooter, E-Roller und Carsharing, eigentlich alle Formen von Mobilität auf Nachfrage, werden viel wichtiger werden, prognostiziert die dänische Stadtplanerin.

Die neuen Angebote verbinden aber nicht nur öffentliche Verkehrsmittel miteinander, und könnten Autos insgesamt überflüssig machen. Söholt ist es ebenso wichtig, dass sie die Menschen auf die Straßen holen, um sich zu begegnen – und sich zu bewegen. „Eine Stadt muss besser für die Gesundheit der Menschen werden“, findet sie.

Die Herausforderung für die Städte ist nun, sich an diese neue Form der Mobilität anzupassen. Laut dem Flächen-Gerechtigkeits-Report *Wem gehört die Stadt?* werden in Berlin 58 Prozent der Verkehrsflächen für Autos verwendet. Radfahrer bekommen nur drei Prozent zugestanden, obwohl 15 Prozent der Berliner mit dem Rad fahren. Laut Söholt könnte dieses Problem gelöst werden, indem man verkehrshabhängig die Nutzung einer Straße verändert. Zur Rushhour würden zwei Spuren für Autos freigegeben, danach eine Spur nur für Radfahrer gesperrt. Am Abend könnte die ganze Straße stillgelegt werden – je nachdem, ob die Anwohner ruhig schlafen oder sich abends zum Straßenfest treffen wollen. Die nötigen Verkehrsdaten kann man heute schon messen, warum also nicht auch sinnvoll einsetzen? „Zum Beispiel über Parklets, das sind so etwas wie mobile Terrassen, das sind so etwas wie mobile Terrassen. Dadurch kann eine Straße zum verlängerten Wohnzimmer werden“, sagt sie. Langfristig muss aber die gesamte Mobilität einer Stadt neu gedacht werden: „Wir brauchen den Platz für immer mehr Menschen und Grünanlagen.“ Das bedeutet: keine Autos, keine Parkplätze mehr. Diese Änderungen dürfen Menschen aber nicht einfach aufgezwungen bekommen. Mit Pilotprojekten sollen Städte ihre Bürger die Alternativen ausprobieren lassen. Das sei vor allem für junge Leute wichtig. Es braucht ja nur 21 Tage, bis eine Sache zur Gewohnheit wird.



## Mit Apps den Verkehr stoppen

Francesca Bria, 40, Chief Technology and Digital Innovation Officer der Stadt Barcelona

Die Bewohner müssen sich ihre Stadt erst einmal zurückholen, bevor sie etwas verändern können. Davon ist Francesca Bria überzeugt. Die Italienerin arbeitet seit 2016 für Barcelona, eine Stadt, in der bereits seit 2015 keine klassische Partei, sondern Barcelona en Comú regiert, eine Partei, die aus einer Bürgerbewegung für bezahlbares Wohnen hervorging. Lange genug war das Bild der Städte fremdbestimmt, abhängig von Arbeit, Macht und Bürokratie. Wer Geld hatte, baute. So einfach war das. „In einer Zeit, in der Nationen keinen Plan mehr für das alltägliche Leben der Menschen haben, sind Städte der Ort, um den Status quo zu überdenken“, sagt hingegen Bria. Für sie bedeutet das: mehr teilnehmende Demokratie.

„Bürokraten und große Technologiefirmen kommen erst an zweiter Stelle.

Bürger sollten ihre Städte selbst gestalten können, von unten nach oben.“ Brias Job ist, das durch eine digitale Infrastruktur möglich zu machen.

Die Basis für diesen Umbruch sind Daten, deren erste Quelle ist eine öffentliche.

Sensoren in der Stadt könnten zum Beispiel die Luftqualität messen, die Ergebnisse für die Bürger direkt per App einsehbar gemacht werden. Wird die Qualität kritisch, könnten die Straßen so lange gesperrt werden, bis die Luft wieder sauber genug ist. Dasselbe soll für Wasser, Energie und Verkehr gelten. Alle Unternehmen, die öffentliche Aufträge ergattern, müssten außerdem ihre Daten wieder an die Gemeinschaft zurückgeben. „Daten sollten als öffentliche Infrastruktur – wie auch Straßen – begriffen werden“, sagt Bria. Die zweite Quelle sollen die Bürger selbst sein. Sie sollen zu jedem Zeitpunkt entscheiden können, mit welchen Daten sie der Stadt weiterhelfen. Bria glaubt an kollektive Intelligenz. Auf dieser gesamten Datenbasis sollen Bürger und lokale Unternehmen mit der Stadt Lösungen erarbeiten, als Gemeinschaft. Bria fordert: „Wir müssen öffentliche Institutionen überdenken. Sie sollen die Macht an die Menschen abgeben.“



### Umliegende Dörfer modernisieren

Britta Hüttenhain, 45, Akademische Oberrätin am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart

Wo man leben will, hängt oft genug auch davon ab, wo man arbeiten kann. Dass es in Städten mehr Arbeit als auf dem Land gibt, ist seit Jahrtausenden auch ein Grund für deren Wachstum. Das könnte sich bald ändern. Für Britta Hüttenhain wird die Digitalisierung ermöglichen, dass sich Menschen in Zukunft aussuchen können, wo sie arbeiten. Sogar bei Industrieunternehmen wird der Arbeitsplatz immer unabhängiger vom Ort des Arbeitgebers. „So können Prototypen zum Beispiel mit 3-D-Druckern gefertigt werden, und so wird die Produktion vor Ort wieder in den Alltag zurückgeholt“, glaubt Hüttenhain. Dörfer, Kleinstädte und Mittelstädte haben hier ihre Chance. „Das Land ist viel billiger, viel kompakter, bietet aber gleichzeitig genug Raum“, sagt Hüttenhain.

Kleinere Städte könnten Nischenökonomien und Talente gezielter fördern. „Nicht nur Großkonzerne erfinden die Zukunft, sondern Orte der Innovation können – wie wir von Apple und Co. wissen – auch in Garagen in Suburbia entstehen“, sagt sie.

Solche kreativen Milieus muss man jedoch erst schaffen. Da die Menschen auf dem Land verhältnismäßig verstreut leben, ist die öffentliche Anbindung an Arbeit und Freizeit oft kompliziert. Das ist für viele Menschen unattraktiv. Durch Coworking und autonomes Fahren könnte sich das laut Hüttenhain ändern. Man müsste lebendige Orts- und Regionskerne als zentrale Anlaufstellen schaffen. Das bedeutet, dass auch in ländlichen Regionen Baulücken und Freiflächen verstärkt mehrgeschossig und in enger Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten bebaut werden müssten.

Den Ortskern würden Firmen und Coworking Spaces bilden. Dann würden sich darum herum auch Restaurants, Bars und Shops wieder lohnen. Einmal in der Arbeit, könnte man alles erledigen. Wenn genügend Leute dann in dieselbe Richtung müssten, wäre es viel einfacher und bequemer, auch die abgeschlagenen Regionen durch öffentliche Angebote mit Fahrgemeinschaften, autonomen Bussen oder Autos zu verbinden. Pendeln und mehrere Autos pro Familie würden dann auf dem Land nicht mehr nötig sein.

### Alte Rohstoffe neu entdecken

Anna Heringer, 41, Architektin im Bereich „Nachhaltiges Bauen“, aus Laufen in Oberbayern. Sie lehrte an der Harvard University Graduate School of Design und an der Universität Liechtenstein

Von Oberbayern bis Bangladesch, Anna Heringer hat an verschiedensten Orten der Welt für die verschiedensten Kulturen Häuser gebaut. Was sie daraus gelernt hat, verwundert – aber nur auf den ersten Blick: Architektur sollte wie das Aufstellen eines Maibaums funktionieren, sagt sie. Das Grundgerüst, wie das Fällen des Baums oder das Gießen des Fundaments, muss man Fachkräfte machen lassen. Doch erst die Gestaltung des Maibaums durch die Menschen macht den Baum zu dem ihren. „Maibäume sind schon letzte Relikte. Die Menschen haben verlernt, sich gemeinsam anzustrengen. Wir müssen die Prozesse so gestalten, dass nicht nur Häuser, sondern zusätzlich Gemeinschaften entstehen.“ Architekten sollten von Anfang an Räume für die Bewohner der Häuser einplanen, die diese gemeinsam gestalten können. „Ein Nest zu bauen hat jeder Mensch in den Genen“, sagt Heringer, „das kann man doch auch geschickter machen, als bei Ikea in einen Kaufrausch zu verfallen.“ Nicht nur die Hausgemeinschaft soll profitieren, sondern die gesamte Gesellschaft. Dafür ist der Baustoff essenziell. Die Architektin würde Stahl und Beton am liebsten aus den Städten verbannen. „Die effektivste Weise, ein Haus zu bauen, ist aus Lehm, Holz und Stroh“, sagt Heringer. Ebenso wie ein Maibaum, klingt das nicht nach Fortschritt. Solche Häuser können jedoch mindestens so modern wie jeder Stahl- und Betonkoloss sein. Das zeigen Heringers Projekte, die sogar im MoMa in New York ausgestellt wurden. Zudem dämmen Lehm und Stroh auf natürliche Weise und effizienter, als es Beton könnte. In Paris wird zum Beispiel gerade die Métro ausgebaut und die Erdmassen noch vor Ort weiterverwendet. „Wir wollen alle einzigartig sein und doch bauen wir unsere Städte immer ähnlicher“, sagt Heringer. „Das wäre unsere Chance, auszubrechen.“

