

Leitplanken für den Kurs zur Stadt von morgen

Das ExWoSt-Forschungsfeld „Städte der Zukunft“

Der viel zitierte und ebenso strapazierte Begriff ‚nachhaltig‘ kann nur dann richtungsweisend wirken, wenn er durch realitäts-taugliche Handlungsstrategien in den städtischen Alltag übersetzt wird. Die große Geste einer vagen Parole wird die Zukunftsfähigkeit der Städte nicht sichern können. Wohl aber lässt das Zusammenwirken vieler kleiner Mosaiksteine ein Bild entstehen, das die Handlungsfelder zukunftsfähiger Stadtentwicklungspolitik abbildet. Letztlich ist die Tauglichkeit eines Leitbilds davon abhängig, wie es gelingt, die Umsetzung erfahrbar und erlebbar zu gestalten. Hierfür ist eine indikatorengestützte Erfolgskontrolle unverzichtbar. Im Forschungsfeld ‚Städte der Zukunft‘ haben vier Modellstädte mit dem Bund eine ‚Qualitätsvereinbarung‘ mit Leben erfüllt, den Weg zur Stadt von morgen mit Leitplanken und Wegweisern versehen und Instrumente der Erfolgskontrolle erprobt.

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte, sagt man. Doch auch Bilder sind nur ein Ausschnitt aus der komplexen Wirklichkeit. Sie geben die generelle Richtung an, mitunter nur sehr vage, sind aber gerade deshalb schnell konsensfähig. Dies war in den 1960er Jahren mit dem Begriff ‚moderne Stadt‘ ebenso der Fall wie mit ‚Ökologie‘ in den 80er Jahren oder mit ‚Nachhaltigkeit‘ in den 90er Jahren. Letzterer hält sich erstaunlich lange, auch wenn die ersten sich bereits distanzieren und die letzten ihn noch immer nicht ganz fassen können.

Der Begriff ‚nachhaltig‘ ist gerade deshalb so beliebt, weil man mit ihm ohne Vorkenntnisse und Vorwarnung hantieren kann. Er lässt sich geduldig für alle Interessen beliebig interpretieren. Jede Interessengruppe kann ihr eigenes Bild der Zukunft malen. Diese Beliebigkeit ist aber nicht Indiz für die Untauglichkeit des Begriffs ‚Nachhaltigkeit‘, sondern vielmehr dafür, dass er auf der Zielebene konkretisiert, auf der Maßnahmenebene realisiert und dass letztlich der Erfolg kontrolliert werden muss. Dabei kommt es im Interesse unserer Städte nicht auf wohlfeile Interpretationen an, sondern vielmehr darauf, das Leitbild der ‚nachhaltigen Stadt‘ vom Kopf auf die Füße zu stellen (BfLR 1996: 5).

Ressourcenverantwortung als Kursbestimmung

Das Forschungsfeld ‚Städte der Zukunft‘ definiert Nachhaltigkeit als Verantwortung für einen intelligenten Umgang mit Ressourcen. Der Ansatz bezieht sich damit auf die Vorgaben des Baugesetzbuchs, nämlich die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu erhalten. Nachhaltige Stadtentwicklung heißt ganz praktisch: mit den begrenzten Ressourcen sparsam umzugehen. In erster Linie bedeutet das, natürliche Ressourcen dauerhaft zu schonen. Aber das Forschungsfeld beschränkt sich nicht auf einen ökologi-

schen Ansatz und geht trotz der städtebaulichen Ressort-sicht einen Schritt weiter, denn auch andere Ressourcen sind gefordert.

Strategien nachhaltiger Stadtentwicklung werden nur dann erfolgreich sein können, wenn die ‚Ressourcen‘ bürgerschaftliches Engagement und Phantasie verstärkt eingebracht werden. Auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Gesellschaft und die finanziellen Restriktionen der öffentlichen und privaten Haushalte sind zu bedenken. Letztlich verlangt der Weg zur ‚Stadt der Zukunft‘ von jedem Einzelnen Änderungen im Alltagsverhalten – in ökologischer, ökonomischer und sozialkultureller Hinsicht. Sollen unsere Städte zukunftsfähig werden, so bedarf es eines gesellschaftlichen Konsenses über die gemeinsamen Ziele.

Hierfür hat das Forschungsfeld in den fünf Handlungsfeldern ‚haushälterisches Bodenmanagement‘, ‚vorsorgender Umweltschutz‘, ‚stadtverträgliche Mobilitätssteuerung‘, ‚sozialverantwortliche Wohnungsversorgung‘ und ‚standortsichernde Wirtschaftsförderung‘ insgesamt 21 strategische Ziele in einer Qualitätsvereinbarung festgelegt. Sie dienen als ‚Leitplanken‘ für den Kurs zur Stadt der Zukunft (BBR 1999: 121).

Die Entwicklungsphase des Forschungsfelds ‚Städte der Zukunft‘ wurde nach vier Jahren abgeschlossen. In diesem Zeitraum förderte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Mitteln aus dem Experimentellen Wohnungs- und Städtebau ca. 50 Projekte in den Modellstädten Münster, Heidelberg, Dessau und Güstrow als Bausteine nachhaltiger Stadtentwicklung. Zugleich wurde in einem intensiven Dialog zwischen Stadtforschung und kommunaler Praxis ein praxistauglicher Indikatorensatz erarbeitet. Derzeit beginnt die zweite Phase des Forschungsfelds, in der die gewonnenen Ergebnisse auf eine breitere Basis gestellt werden sollen. Dafür werden Teststädte gesucht, die den Indikatorenkatalog anwenden wollen.

Mosaiksteine für das Bild der Stadt von morgen

Der Weg zur Stadt der Zukunft ist beschwerlich. Tatsächlich müssen wir auf diesem Weg lieb gewordene Gewohnheiten ablegen. Die Vorstellungen von Effizienz und Suffizienz bedeuten nicht etwa Verlust von Lebensqualität oder sogar Askese. Sie verlangen aber nach einem intelligenten Umgang mit den natürlichen Ressourcen. Es wird wohl Irrwege geben, denn es gibt kein Patentrezept für die ‚Städte der Zukunft‘. Auch Umwege werden nötig sein, um die ‚Zukünfte der Stadt‘ zu erreichen. Als Orientierung dienen nachfolgende ‚Wegweiser‘:

- **Siedlungswachstum bremsen:** Die Siedlungsfläche in der Bundesrepublik Deutschland erweitert sich in jeder Minute um 900 Quadratmeter. Dies kommt uns teuer zu stehen und schadet dem Boden für immer. Die Entwicklung im Bestand muss Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen haben. Langfristig ist das Flächenwachstum ganz zu stoppen.
- **Baulandreserven mobilisieren:** Häufig besteht kein Mangel an Bauland, es ist nur nicht ausreichend verfügbar. Die Reserven werden unzureichend mobilisiert. Das Horten von Bauland muss verhindert werden. Es sind verstärkt Flächen mit vorhandenem Baurecht zu nutzen.
- **Brachen wiedernutzen:** Durch die Verlagerung oder Aufgabe von Betrieben und die Schließung militärischer Standorte gibt es vielerorts brachliegende Siedlungsflächen. Ungenutzte Flächen sind verstärkt einer neuen Verwendung zuzuführen. Vorhandene Infrastruktur kann so weitergenutzt werden.
- **Innerstädtisches Wohnen bevorzugen:** Der Wunsch nach dem Eigenheim im Grünen hat wesentlich zur Zersiedlung des städtischen Umlands beigetragen. Aber auch in der Stadt lässt es sich gut wohnen. In gewachsenen Quartieren sind viele Ziele gut erreichbar. Auch Neubauprojekte in vorhandenen Stadtteilen weisen hohe Lebensqualitäten auf.
- **In optimaler Dichte bauen:** Vorhandene Bebauungsmöglichkeiten werden unzureichend ausgenutzt. Gerade im Gewerbebau werden Grundstücke nur gering genutzt. Es müssen Vorgaben entwickelt werden, die eine standortgerechte Ausnutzung von Grundstücken fördern, zum Beispiel dichtere Bebauung an Schnellbahnstationen.
- **Leben in der Stadt erhalten:** ‚Stadt‘ ist eine nachhaltige Siedlungsform, denn hier leben und arbeiten konzentriert viele Menschen. Die Alternative wäre ‚Siedlungsbrei‘. Nähe, Vielfalt, kompakte Flächennutzung und gute Infrastruktur sind als besondere Qualitäten städtischer Siedlungsformen zu stärken und auszubauen.
- **Grün in der Stadt fördern:** Es fehlt an Grün in der Stadt. Der Verlust an nahen Freiflächen verstärkt die Stadtfucht und den Freizeitverkehr Erholungssuchender. Wir brauchen

mehr zugängliches Grün in der Stadt. Wohnungsnahe und innerstädtische Grünflächen als kleine ‚Oasen der Ruhe‘ fördern den Lebensraum Stadt.

- **Stadtluft verbessern:** Die Umweltbelastungen machen das Leben in der Stadt beschwerlich. Die ‚grünen Lungen‘ der Stadt atmen schwer nach frischer Luft. Kaltluftschneisen und Grünzüge sind stärker zu vernetzen, damit der Luftaustausch besser funktioniert und Schadstoffe besser abgebaut werden können.
- **Natur in der Stadt erleben:** Der Stadtmensch lebt zunehmend in künstlichen Welten. Immer seltener hat er die Gelegenheit zu Naturerlebnissen, weil der Naturraum zerstört oder weit entfernt ist. Die natürlichen Gebiete sind stärker zu schützen und auszubauen. Dies gilt auch und gerade für die Stadt als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen.
- **Bodenversiegelung abbauen:** Der Bau neuer Gebäude und Straßen führt zu einer verstärkten Versiegelung in den Städten und damit zu Überhitzung und Regenstau. Die natürlichen Funktionen des Bodens sind durch Entsiegelung geschlossener Oberflächen und durch Verminderung zusätzlicher Versiegelungen zu stärken.
- **Hochwertige Böden schonen:** Boden wird immer knapper. Deshalb werden zunehmend auch solche Böden bebaut, die eine hohe Güte haben und hierfür viel zu wertvoll sind. Auf guten Böden sollte nicht mehr gebaut werden, denn diese Flächen sind eine wertvolle Lebensgrundlage.
- **Luftbelastungen abbauen:** Das Ozonloch mahnt uns, den Ausstoß von Luftschadstoffen zu reduzieren. Auch die Belastungen in der Stadtluft geben Anlass zur Sorge. Das allgemeine gesellschaftliche Ziel, den CO₂-Ausstoß zu verringern, muss auch durch veränderte Lebens- und Wirtschaftsformen in der Stadt eingelöst werden.
- **Weniger Energie verbrauchen:** Die Energiekrise in den 70er Jahren hat ein Umdenken beim Energieverbrauch eingeleitet. Dennoch verschwenden wir weiterhin Energie. Durch bessere Wärmedämmung und -technologie kann nicht nur im Neubau, sondern auch im Altbau zu einer deutlichen Ressourceneinsparung beigetragen werden.
- **Wasser sparen:** Täglich verbrauchen wir pro Kopf ca. 130 Liter Wasser, und zwar in hoher Trinkwasserqualität. Aber nur fünf Liter nutzen wir als ‚Lebensmittel‘. Für viele Bereiche können wir also aufbereitetes Brauch- oder Regenwasser nutzen. Wasser sparen lohnte sich auch finanziell, wenn der ‚wahre‘ Preis zu zahlen wäre.
- **Müll vermeiden:** Die Deutschen sind Weltmeister im Sortieren von Müll. Trotz Wiederverwertung hat sich aber die Müllmenge insgesamt nicht verringert. Müllvermeiden geht vor Wiederverwerten. Hierzu kann jeder durch sein tägliches Verhalten beitragen, sonst drohen uns eine Mülllawine und hohe Umweltlasten.

Im Themenfeld ‚Mobilität und Sicherheit in der Stadt‘ sind folgende Wegweiser zu beachten:

- *Bus und Bahn gut erreichbar:* Busse und Bahnen sind noch zu wenig attraktiv. Sie fahren zu selten, der Komfort lässt zu wünschen übrig und es fehlen nahe Haltestellen. Das Angebot von Bussen und Bahnen muss attraktiver werden. Sie sollten von der Wohnung und von der Arbeitsstelle ebenso gut zu erreichen sein wie das abgestellte Auto.

- *Das Auto klug nutzen:* Das Auto ist des Deutschen liebtes Kind. Die meisten Wege sind so kurz, dass man eigentlich kein Fahrzeug braucht; zudem steht es meistens. Die umweltfreundlichen Alternativen für das Autofahren müssen stärker erkannt und genutzt werden. Zudem kann die Verdeutlichung der ‚wahren‘ Kosten des Autos zum Umsteigen anregen.

- *Fahrrad fahren:* Es gibt in Deutschland mehr Fahrräder als Autos. Das Fahrrad ist sogar zum Prestigeobjekt geworden. Dennoch ist der Anteil an allen Wegen noch unterentwickelt. Durch sichere Fahrradwege und ein besseres Wegenetz könnte das Fahrradfahren attraktiver werden. Hierzu trägt auch eine Verknüpfung mit anderen Verkehrssträgern bei.

- *Verkehr sicherer machen:* Die Teilnahme am Verkehr ist mit Gefahren verbunden; immer noch zahlen Tausende mit dem Leben oder leiden unter Gesundheitsschäden. Die Lebensqualität in den Städten muss verbessert werden. Hierzu gehört auch, dass eine Teilnahme am öffentlichen Leben für alle gefahrlos möglich ist.

Um den Wohnort Stadt zu stärken, werden folgende Strategien empfohlen:

- *Städtische Wohnqualitäten fördern:* Die viel geliebte Wohnform im frei stehenden Einfamilienhaus beansprucht viel Siedlungsfläche und hat hohe Kosten und Umweltbelastungen zur Folge. Überzeugende Qualitäten sind auch durch städtische Wohnformen möglich. Verdichtete Bauweisen bedeuten geringere Umweltlasten und niedrigere Kosten für die Bewohner und für Infrastrukturmaßnahmen.

- *Wohnraum bezahlbar halten:* Viele Haushalte können die Wohnkosten nicht alleine tragen. Die hohen Wohngeldzahlungen belegen, dass entweder zu viele Wohnungen unbezahlbar sind oder die Haushaltseinkommen nicht ausreichen, um angemessen wohnen zu können. Wohnen muss wieder für alle bezahlbar werden. Gerade das Angebot an Wohnungen mit niedrigen Mieten muss erhöht werden.

- *Vielfältiges Wohnangebot für alle sichern:* Bestimmte Haushalte haben besonders bei angespannten Wohnungsmärkten wenig Aussichten, ihre Wohnsituation zu verbessern. Eine hohe Fluktuation im Wohnungsbestand bietet

auch für diejenigen Wohnungssuchenden bessere Chancen, eine bedarfsgerechte Wohnung zu finden, die bei geringen Angeboten unterversorgt bleiben.

- *Abwanderung bremsen:* Die Abwanderung aus der Stadt ins Umland ist Ausdruck dafür, dass EinwohnerInnen mit den Lebensbedingungen in der Stadt unzufrieden sind und kein bedürfnisgerechtes Wohnangebot vorfinden. Attraktive Wohnangebote für abwanderungsbereite Haushalte sind ein unverzichtbarer Beitrag für die Umsetzung sozialer Komponenten einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Nicht nur als Wohnort, auch als Wirtschaftsstandort muss die Stadt gesichert werden. Darauf beziehen sich die folgenden Hinweise:

- *Arbeitslosigkeit abbauen:* Viele Regionen – besonders im Osten – sind durch hohe Arbeitslosigkeit geprägt. Von besonderer Härte sind Dauerarbeitslose und arbeitslose Jugendliche betroffen. Ohne ausreichende Arbeitsangebote drohen einzelne Regionen zu entleeren. Der Kampf gegen Arbeitslosigkeit ist ein dringlicher Auftrag für eine nachhaltige Politik auf staatlicher und auf kommunaler Ebene.

- *Wirtschaftsstandort sichern:* Ein dauerhafter Mangel an Arbeitsplätzen führt zur Abwanderung gerade der dynamischen Bevölkerungsgruppen. Die Folgen sind Leerstände, nicht ausgelastete Infrastruktur, rückläufige Kaufkraft, Abbau sozialer und kultureller Angebote und eine einseitige Bevölkerungszusammensetzung. Die Sicherung der Stadt als Standort von arbeitsintensiven Unternehmen hat hohe Priorität für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

- *Arbeitswege reduzieren:* Der alltägliche Arbeitsweg stellt nicht nur einen individuellen Zeit- und Kostenaufwand dar. Die arbeitsbedingte Mobilität belastet auch die natürlichen Lebensgrundlagen. Ein wesentlicher Beitrag stadtverträglicher Mobilitätssteuerung liegt darin, den Pendlerverkehr zu reduzieren. Arbeitsplätze und Wohnstandorte müssen einander verträglich zugeordnet werden. Ziel ist die ‚Stadt der kurzen Wege‘ im regionalen Kontext.

- *Öko-Unternehmen unterstützen:* Gewerbliche, industrielle aber auch landwirtschaftliche Produktionsweisen stellen eine erhebliche Belastung der Umwelt dar. Maßnahmen zur Förderung umweltschonender Unternehmen werden als Standortfaktor immer bedeutsamer. Die verbesserten Standortqualitäten und der langfristig gewonnene Imagegewinn zahlen sich dauerhaft aus.

Strategische Leitplanken und Orientierungswerte

Die in Abbildung 1 aufgeführten Strategien sind als Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung in einem intensiven Dialog zwischen VertreterInnen der beteiligten Städte, StadtforscherInnen und VertreterInnen des Bundes erarbeitet worden. Sie bilden den Kern für die Qualitätsverein-

Städtebauliche Strategien■ **Haushälterisches Bodenmanagement**

- Reduzierung des Zuwachses an bebauter Siedlungsfläche
- Wiedernutzung von städtebaulichen Brachen und leer stehenden Gebäuden
- Optimale Nutzung städtebaulicher Dichte
- Erhaltung und Vernetzung klimawirksamer Freiflächen
- Reduzierung der Bodenversiegelung

■ **Vorsorgender Umweltschutz**

- Energieeinsparung und Ausweitung des Anteils regenerativer Energien
- Minderung der Luftschadstoffe und der Treibhausgase
- Schutz und Pflege des Grundwassers und lokaler Wasservorkommen
- Stärkung von Stoffkreisläufen und Reduzierung des Restmüllaufkommens

■ **Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung**

- Anbindung von Wohngebieten und Arbeitsstätten an den öffentlichen Personennahverkehr
- Reduzierung des Flächenbedarfs des motorisierten Individualverkehrs
- Ausbau des Fahrradwegenetzes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger

■ **Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung**

- Ressourcenschonender kostenreduzierter Wohnungsbau
- Versorgung von Wohnungssuchenden mit besonderem Wohnbedarf
- Förderung nachbarschaftlicher Selbsthilfe
- Sicherung wohnungsnaher Grundversorgung

■ **Standortsichernde Wirtschaftsförderung**

- Sicherung innerstädtischer Wirtschaftsstandorte
- Schaffung wohngebietsverträglicher Arbeitsplätze
- Stärkung und Entwicklung innerstädtischer Zentren
- Standortförderung für umweltschonende Betriebe

Abb. 1: Strategische Leitplanken als Orientierungshilfe

barung, die der Bund und die vier Modellstädte Münster, Heidelberg, Dessau und Güstrow als Geschäftsgrundlage 1997 abgeschlossen haben (BBR 2001: 17).

Die nachfolgenden fünf Orientierungswerte wurden als überprüfbare quantitativ definierte Qualitätsziele vereinbart. Sie werden durch 24 Indikatoren präzisiert und ergänzt. So wird beispielsweise das Oberziel ‚Innenentwicklung vor Außenentwicklung‘ untersetzt durch einzelne Indikatoren zum Beispiel zur Baulandmobilisierung, Branchenwiedernutzung und zum Bodenschutz. Ebenso wird das Oberziel der Mischung innerstädtischer Wege anhand der vier Bewegungsarten konkretisiert. Die Auswahl von einer Handvoll Orientierungswerten bildet stellvertretend die Medien Boden, Luft, Wasser und Materie unter Einschluss des verbindenden Elements Mobilität ab. Dieses abgestufte Verfahren hat den Vorteil, dass die wenigen Leitindikatoren gut kommunizierbar und alltagstauglich sind, während die 24 Indikatoren die vielschichtigen Belege dafür liefern, dass die notwendige Bandbreite im Detail gesichert bleibt. Die Orientierungswerte sind:

Liste der erfolganzeigenden Indikatoren■ **Haushälterisches Bodenmanagement**

1. Siedlungs- und Verkehrsfläche
2. Mobilisierung baureifer Baulandreserven
3. Innerstädtische Wohnungsfertigstellungen und Leerstandsnutzung
4. Wiedernutzung von brachliegenden Siedlungsflächen
5. Siedlungsdichte (Flächenintensität)
6. Anteil von Grün- und Erholungsflächen
7. Anteil naturschutzfachlich unter Schutz gestellter Flächen

■ **Vorsorgender Umweltschutz**

8. Energieverbrauch privater Haushalte
9. CO₂-Ausstoß
10. Trinkwasserverbrauch privater Haushalte
11. Restmüllaufkommen privater Haushalte

■ **Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung**

12. Anteil des Siedlungsbereichs in der Nähe von ÖPNV-Stationen
13. Zunahme der Pkw-Dichte
14. Gesamtlänge des Fahrradwegenetzes
15. Verkehrssicherheit (Verkehrsopfer)

■ **Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung**

16. Binnenwanderung in der Gesamtstadt (Umzugskennziffer)
17. Wanderungssaldo Kernstadt-Umland
18. Verhältnis der Wohnungsfertigstellungen im Ein- und Mehrfamilienhausbau
19. Anteil der Wohngeldbezieher an der Wohnbevölkerung

■ **Standortsichernde Wirtschaftsförderung**

20. Arbeitslosenquote
21. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte bezogen auf Siedlungsfläche
22. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte bezogen auf Einwohnerzahl
23. Pendlersumme und Pendlersaldo
24. Ökoaudit-Unternehmen und zertifizierte landwirtschaftliche Betriebe

Abb. 2: Erfolgeanzeigende Indikatoren

- **Siedlungsfläche:** Reduzierung des Zuwachses an bebauter Siedlungsfläche; Orientierung: Innenentwicklung vor Außenentwicklung im Verhältnis 3 : 1
- **Modal-Split:** Umweltverbund (zu Fuß; Radfahren; Nutzung des ÖPNV) zu motorisiertem Individualverkehr (MIV) im Verhältnis von 2 : 1
- **CO₂-Ausstoß:** Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Gemeindegebiet um mindestens 20 Prozent bis um Jahr 2005 bzw. um mindestens 50 Prozent bis zum Jahr 2010
- **Trinkwasser:** Begrenzung des Wasserverbrauchs privater Haushalte auf unter 110 Liter pro Tag und Person
- **Restmüll:** Begrenzung des nicht verwertbaren Restmüllaufkommens privater Haushalte auf unter 10 Liter bzw. 2,5 kg pro Woche und Person

Indikatoren als Instrument der Erfolgskontrolle

Ziel des Projekts „Städte der Zukunft“ ist es, ‚Maßstäbe‘ zur Beurteilung von Maßnahmen nachhaltiger Stadtentwicklung im Praxistest zu erproben. Ergänzend zu den fünf Ori-

entierungswerten dienen 24 Indikatoren als ‚Anzeiger‘ von Fortschritten (vgl. Abb. 2). Die Indikatoren zu den ausgewählten städtebaulichen Handlungsfeldern sind in einem intensiven Diskussionsprozess zwischen VertreterInnen der Städte, des Bundes und der Stadtforschung erarbeitet

Prüfliste nachhaltiger Stadtentwicklung

■ Haushälterisches Bodenmanagement

1. Wurden weniger Flächen für Siedlungszwecke neu in Anspruch genommen?
2. Wurden baureife Baulandreserven verstärkt mobilisiert?
3. Wurden vermehrt Wohnungen innerstädtisch fertiggestellt oder neu genutzt?
4. Sind Brachen verstärkt wiedergenutzt worden?
5. Wurden die Siedlungsfläche und die vorhandene Infrastruktur intensiver genutzt?
6. Hat sich das Angebot von Grün- und Erholungsflächen verbessert?
7. Wurden Flächen für den Naturschutz verstärkt ausgewiesen?
8. Wurden beabsichtigte Maße baulicher Nutzung verwirklicht?
9. Wurden klimawirksame Freiflächen erhalten und ausgebaut?
10. Konnte die Bodenversiegelung vermindert werden?
11. Wurde die Neuinanspruchnahme hochwertiger Böden reduziert?

■ Vorsorgender Umweltschutz

12. Wurde von privaten Haushalten weniger Energie verbraucht?
13. Hat die Höhe des CO₂-Ausstoßes abgenommen?
14. Wurde weniger Trinkwasser verbraucht?
15. Wurde weniger Restmüll erzeugt?

■ Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung

16. Ist das besiedelte Stadtgebiet mit Bahn und Bus gut erreichbar?
17. Konnte die Zunahme der Pkw-Dichte gebremst werden?
18. Wurde die Gesamtlänge des Fahrradwegenetzes erhöht?
19. Ist eine höhere Verkehrssicherheit erreicht worden?

■ Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung

20. Konnten die Kosten für den Wohnungsneubau gesenkt werden?
21. Konnten die Wohnkosten auch mit weniger Wohngeld getragen werden?
22. Gibt es innerhalb der Stadt nachfragegerechte Wohnungsangebote?
23. Konnte die Abwanderung ins Umland vermindert werden?

■ Standortsichernde Wirtschaftsförderung

24. Konnte die Stadt als Standort für Unternehmen gesichert werden?
25. Konnte das Arbeitsplatzangebot gehalten oder sogar verbessert werden?
26. Gibt es ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen?
27. Finden Erwerbstätige an ihrem Wohnort Arbeit?
28. Entwickelte sich die Stadt als Standort für umweltbewusste Betriebe?

Abb. 3: Liste der Prüffragen – unverzichtbare Voraussetzung für die Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung

worden. Der Indikatorensatz versteht sich als ein Kompromiss aus den weitergehenden Anforderungen der Stadtforschung und den realen Möglichkeiten der Kommunen.

Die ausgewählten Indikatoren geben beispielhaft Auskunft, welcher Fortschritt auf dem Weg in die Zukunft erreicht wird und welche Hemmnisse noch überwunden werden müssen. Es sind solche Indikatoren ausgewählt, für die Daten prinzipiell in jeder Kommune vorhanden sind.

Konkrete Prüffragen als Rückkopplung zu abstrakten Leitbildern

Ohne permanente Überprüfung, ob der Weg noch eingehalten wird, bleiben Ziele unverbindlich. Die Versprechungen von Sonntagsreden erleben ihre Probe im kommunalen Alltag – oder wie Huxley sagt: „Die Güte der Speise erweist sich nicht im Kochbuch, sondern beim Essen“. Erfolge auf dem Weg zur Stadt der Zukunft müssen erkennbar, noch besser erlebbar sein. Ziele dürfen nicht abstrakt und letztlich unüberprüfbar bleiben. Deshalb sind alltagstaugliche, präzise Prüffragen unverzichtbar (vgl. Abb. 3).

Fazit

Leitbilder haben eine leitende Funktion. Deshalb muss das Leitbild einer ‚nachhaltigen Stadtentwicklung‘ in strategischen Orientierungen präzisiert werden. Letztlich dienen Indikatoren dem Zweck zu überprüfen, ob das Strategiebündel für die Vision einer Stadt der Zukunft tauglich ist. Jede Strategie für sich ist nur ein Element im großen Mosaik-Bild, das erst durch das Zusammenfügen der Mosaiksteine erkennbare Konturen erhält. Nachhaltige Stadtentwicklung ist ein Prozess und ergibt kein statisches Bild. Farbe erhält das Leitbild letztlich durch den intelligenten Umgang mit vorhandenen Ressourcen.

Literatur

- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR): *Nachhaltige Stadtentwicklung – Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau*. Bonn 1996
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW): *Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Siedungsentwicklung, Nationalbericht der Bundesrepublik Deutschland*. Berlin 2001
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR): *Städte der Zukunft – Auf der Suche nach der Stadt von morgen. Schriftenreihe Werkstatt: Praxis 4/1999*, Bonn 1999
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: *Kompass für den Kurs zur Stadt der Zukunft*. Bonn 2001, siehe im Internet unter: www.staedte-der-zukunft.de

Dr. Manfred Fuhrich ist Stadtforscher, Leiter des Referats „Stadtentwicklung“ im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und Projektleiter des Forschungsfelds „Städte der Zukunft“. ■