



# stadt:pilot

17

Juli 2020

MAGAZIN  
zu den Pilotprojekten  
der Nationalen  
Stadtentwicklungspolitik

Über die Frage, was  
in der Stadtentwicklung  
ein guter Weg ist.

## Richtig oder falsch?

Seit rund zehn Jahren berichtet der stadt:pilot über die innovativen Pilotprojekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Da schien es uns an der Zeit, auch das Magazin selbst zu erneuern. Seit Anfang 2020 wird die Redaktion im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) deshalb durch den DUMMY Verlag unterstützt. Die erste gemeinsame Ausgabe handelt von der Herausforderung, in der Stadtentwicklung Entscheidungen zu treffen und dabei Richtig und Falsch auseinanderzuhalten. Zugleich geht es um den Mut der Pilotprojekt-Akteure zur Experimentierfreude – um aus Fehlern lernen zu können. Auch Staatssekretärin Anne Katrin Bohle spricht im Interview darüber, wie eine konstruktive Fehlerkultur in der Stadtentwicklung aussehen kann und was für sie richtiges Handeln ausmacht: dass es das Gemeinwohl in den Mittelpunkt stellt. Die übergeordnete Debatte, welches neue Bild von Stadt unser zukünftiges Handeln prägen wird, erfuhr derweil durch die Corona-Pandemie eine verstärkte Dynamik. Überhaupt stand die ganze Produktion des Heftes im Zeichen dieser Krise und ihrer Auswirkungen auf das städtische Leben. Die folgenden Seiten spiegeln das wider. Kurzum: Es wäre ein Fehler, jetzt nicht weiterzublättern.

04	STADT UND KRISE <u>Corona</u> hat eine neue Debatte über das urbane Leben befeuert
06	GRENZERFAHRUNGEN Wie das Projekt <u>Borderline Cities</u> die Corona-Krise für sich genutzt hat
08	GUTE FEHLERKULTUR <u>Interview</u> mit Staatssekretärin Anne Katrin Bohle
11	NEUE LEIPZIG-CHARTA Wie soll die <u>europäische Stadt</u> der Zukunft aussehen?
12	BESSER ÜBERDACHT <u>Konzeptwettbewerbe</u> auch für Flüchtlingsunterkünfte
14	MASTERPLÄNE Überhaupt noch zeitgemäß? Nur wenn <u>flexibler</u> gestaltet wird
16	QUARTIER U1 In Nürnberg wird <u>Kreativität</u> auf ganzer Linie gefördert
19	KOLUMNE <u>Stephan Willinger</u> fragt: Was ist eigentlich das Problem?
20	WUNSCHWEGE Wenn Planung eindeutig an <u>Bürgerbedürfnissen</u> vorbei geht
22	STECKBRIEFE Wie in <u>Pilotprojekten</u> Fehler produktiv genutzt werden
24	NICHT VERKEHRT HIER Kreative dürfen in Görlitz einen Monat zur <u>Probe wohnen</u>
26	IMPRESSUM



# Mut zur Lücke

So viel vorab: Wer in der Stadtentwicklung unbedingt jeden Fehler vermeiden will, macht auch irgendwas falsch. Damit eine Stadtgesellschaft prosperieren kann, muss dort herumprobiert werden dürfen. Und manchmal sind es dann gerade die Fehler oder auch Krisen, aus denen Kreativität entsteht – sodass die Stadt deutlich bunter wird.



Foto: Marcus Glahn

Corona

# Stadt und Krise

Für die Städte war Corona eine harte Bewährungsprobe. Doch es gibt auch positive Effekte – etwa das verstärkte Nachdenken darüber, wie wir in Zukunft leben wollen. Schlaglichter auf eine Debatte

## Belastung macht stark

Auch ältere Debattenbeiträge kann man in Corona-Zeiten mit neuem Gewinn lesen, etwa die Theorie der „Antifragilität“ von Nassim Nicholas Taleb. Der schrieb in seinem gleichnamigen Buch 2014:

*„Alles, was von zufälligen Ereignissen oder Erschütterungen mehr profitiert, als dass es darunter leidet, ist antifragil; das Umgekehrte ist fragil.“*

Anders gesagt: Etwas sehr Starres wie eine Teetasse geht unter großer Belastung zu Bruch. Etwas Organisches wie der menschliche Körper hingegen wird durch Belastung bis zu einem gewissen Grad stärker. Aber was heißt das für Stadtplanung? Der amerikanische Podcast „Strong Towns“ hat darauf in der Folge „Antifragile City“ Antworten gefunden. Durch Belastung schwächer werden demnach Städte, die alles präzise steuern wollen und sich gegen das Unvorhergesehene abschotten. Stärker hingegen werden Städte, die sich als komplexe organische Systeme verstehen und zufällige Ereignisse als Gelegenheit zum Lernen erkennen. Sie gestehen ihren Akteuren zu, im kleinen Maßstab immer wieder auch zu scheitern, damit das große Ganze kontinuierlich belastbarer wird. Statt nach simplen Erfolgsformeln top-down Pläne zu implementieren, schaffen sie Raum für Bottom-up-Dy-

namik: für Bastler und Tüftler, die das Erfahrungsspektrum erweitern und die städtische Gemeinschaft so für das Unvorhergesehene wappnen.

Wobei Taleb in einem Interview mit Bloomberg TV jüngst betont hat, die Corona-Krise sei keineswegs unvorhersehbar gewesen. Tatsächlich hat er selbst in seinem Bestseller „The Black Swan“ 2007 auf die Gefahr einer weltweiten Pandemie hingewiesen. Hätten wir also besser vorbereitet sein können?

### **Nordische Dynamik**

War man aber vielerorts nicht. Dennoch haben einige Städte durch einen erfinderischen Umgang mit der Krise von sich reden gemacht. Als eines von vielen Beispielen sei hier Rostock genannt, allerdings lag dort eher eine Top-down-Dynamik vor. Denn es war Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen selbst, der aktiv wurde. Frühzeitig hat er eine Vielzahl von öffentlichen Bediensteten auf Corona testen lassen und war überhaupt offen für Neues. Aus einem Interview mit „brand eins“:

*„Was haben Sie während der Corona-Pandemie gelernt? Dass wir stellenweise noch im Gestern stecken und auf viele Dinge nicht vorbereitet sind. Ein Großteil der Verwaltungsmitarbeiter hätte nicht zu Hause arbeiten können, hätten wir ihnen nicht Laptops aus unseren Schulen zur Verfügung gestellt. Das wird nicht noch einmal passieren.“*

Künftig sollen 500 der 2.400 Mitarbeiter so ausgestattet sein, dass sie dauerhaft mobil arbeiten können. Das spare Bürofläche und sei wegen des reduzierten Pendlerverkehrs ohnehin ökologischer. Dazu passen auch Madsens neue Überlegungen, eine Schnellstraße in einen Radschnellweg umzubauen.

### **Dichte und Distancing**

Die „FAZ“ erkennt der Corona-Krise gar so viel Wirkmacht zu, dass es dadurch zu größeren Neuordnungen in Architektur und Stadtentwicklung kommen könnte: Werden die Apologeten offener Grundrisse Oberwasser behalten, wenn das Zuhause zum Hauptaufenthaltort wird und wieder

Rückzugsmöglichkeiten gefragt sind? Werden in Zeiten von Kontaktsperren Sharing-Konzepte leiden und wieder im Vorteil sein, wer über eigene Ressourcen verfügt? Infrage stellen die Autoren auch, wie viel Zukunft das Nachverdichten hat, seitdem Social Distancing ein Begriff ist und viele Bürger die Erfahrung wohlthuend ruhiger Straßen gemacht haben. Eine neue Flucht in die Vorstadt und ins Umland ist demnach denkbar. Auch die neuen Homeoffice-Routinen legen das näher, als es für manch einen bisher denkbar war. Wobei mit Blick auf digitale Technologien auch gewarnt wird, Überwachung und Kontrolle könnten salonfähig werden:

*„Es ist kein Zufall, dass ausgerechnet jene Länder als positive Beispiele im Kampf gegen die Corona-Pandemie gelten, deren Städte besonders stark digital durchdrungen sind. Südkorea oder Singapur nutzen die Smart-City-Technologien, um die Kontakte von Infizierten nachzuverfolgen.“*

### **Comeback der Hygiene**

In der „Neuen Zürcher Zeitung“ erinnert Sascha Roesler, Professor für Architekturtheorie, daran, welche Probleme Infektionskrankheiten in vorindustriellen Städten aufwarfen und was daraus folgte:

*„Bekanntermaßen hat die moderne Architektur und Stadtplanung entscheidend zur Herausbildung eines hygienischen Selbstverständnisses in Europa (...) beigetragen. Die Reduktion der Belegungsdichten von Wohnräumen, die Festlegung der Distanzen zwischen Gebäuden, die Verankerung alltäglicher Hygienemaßnahmen in Küche und Bad – all dies hat unser Verständnis von modernem Wohnen und Leben maßgebend geprägt und die Herausbildung des Neuen Bauens befeuert.“*

Epidemiologie und Stadtplanung hätten eine lange gemeinsame Geschichte – und Zukunft: Derzeitige Diskussionen rund um Smart City und zivilgesellschaftliche Living Labs ließen vermuten, dass sich die Planungskultur in Europa grundlegend verändert:

*„Mit der Ausbreitung des Coronavirus sehen sich Architektur und*

*Stadtplanung erneut in die Pflicht genommen, sich mit der Hygiene in den Städten Europas auseinanderzusetzen. Heute nicht mehr primär im Zeichen des Slums oder der ‚Wohnungsfrage‘, sondern der ‚Risikogesellschaft‘ und damit eines neuartigen urbanen ‚Experimentalismus‘, welcher langfristig mit Unwägbarkeiten zu rechnen hat.“*

### **Und mehr große Fragen**

Viola Schulze Diekhoff (TU Dortmund) und Christian Lamker von der Universität Groningen thematisieren in ihrem Aufsatz „Reinventing a growth-independent planning in times of crisis“, wie Stadtplanung sinnvoll an Konzepte einer Postwachstums-Ökonomie anknüpfen kann. Über diese Idee einer radikal nachhaltigen Wirtschaftsordnung wird angesichts der globalen ökologischen Krise ja schon länger debattiert, und Schulze Diekhoff und Lamker plädieren dafür, gerade in der Krise und mit Blick auf Raumplanung diese demokratische Debatte weiterzuführen.

Ähnliche Überlegungen zu gesamtgesellschaftlichen Lerneffekten, zu denen es durch Corona kommen könnte, wurden von öffentlichen Intellektuellen wie Harald Welzer und Richard David Precht ja schon frühzeitig nach Ausbruch der Pandemie angestellt. Was den Philosophen Marcus Quent zu einer scharfen Kritik im „Berliner Tagesspiegel“ bewog:

*„Es ist erstaunlich, wie schnell Artikel und Essays aus dem Hut gezaubert worden sind, die bereits in den ersten Tagen der Einschränkungen davon handelten, was man alles aus dieser Krise lerne oder gelernt haben werde, wie uns die Pandemie als Menschen nachhaltig verändern werde und so fort. Von allen wird die Rede über das vermeintlich Erlernte viel schneller eingeübt als der Lernprozess selbst.“*

Da wir aber alle noch mitten in der Corona-Krise stecken und der weitere Verlauf unbekannt ist, ist eine gewisse Behutsamkeit bei weitreichenden Schlussfolgerungen sicher anzuraten. Dennoch: Offen geführte Debatten können nur gut sein, und Krisen sind oft Katalysatoren für Innovation. Wir jedenfalls freuen uns auf lebendige Diskussionen. ■

Dass Krisen Katalysatoren für Innovation und Erkenntnis sein können, ist schon zum Allgemeinplatz geworden. In dem Projekt „Borderline Cities“ hat diese Feststellung jedoch konkrete Gestalt angenommen

In Kürze wird es einen neuen Projektauftrag zum Thema „Stadtentwicklung nach Corona“ geben. Auf: [nationale-stadtentwicklungspolitik.de](http://nationale-stadtentwicklungspolitik.de)

# Grenzerfahrungen

Vor Corona gab es da einen Plan. Im Rahmen des Programms „Young Professionals Shape the Future“ sollten angehende Stadtplaner, Architekten und Urbanisten von über 19 europäischen Universitäten, die sich bereits seit einiger Zeit mit dem Thema Stadt und Grenze befassen, im Frühjahr 2020 zu einer einwöchigen Summer School in Berlin zusammenkommen. In der Stadt der historischen Grenzüberwindung wollte man gemeinsam vertiefen, wie Planer und Quartiersmanager mit der heute zu beobachtenden eigentümlichen Gleichzeitigkeit von Ab- und Entgrenzungstendenzen in Städten umgehen können – dem urbanen Nebeneinander von Isolationismus (etwa in Mili-eus, Filterblasen und Gated Communities) und der großen globalen Zirkulation von Wissen und Technologie, für die Städte Knotenpunkte sind. Eine gemeinsame Publikation war auch vorgesehen. Mit ihrer jungen Perspektive wollten die Nachwuchsforscher einen Beitrag zur Neuformulierung der Leipzig-Charta leisten (siehe auch S. 11).

Doch dann gab es da ein Problem, dem in diesem Zusammenhang eine gewisse Ironie innelag: Plötzlich war Pandemie und alle europäischen Grenzen dicht. Das Projekt zum Thema Stadt und Grenze drohte zu platzen wegen eines Virus, das keine Grenzen kennt. Das BMI und das BBSR als Initiatoren fassten jedoch zusammen mit der TU Berlin als Ausrichter schnell den Entschluss: Jetzt erst recht – hier liegt eine große Chance. Immerhin stand da eine Forschungsgemeinschaft aus über 80 Dozenten und Studierenden bereits in den Startlöchern. Nun brauchte es nur noch eine kleine Perspektivverschiebung: Wie gehen die Städte mit der Krise um? Das war jetzt die Frage, und nachzugehen wäre ihr statt in einer Summer School dann eben in einer Online Summer School.

„Die Moderation der großen Abschluss-Zoom-Konferenz war schon eine Herausforderung“, sagt Felix Bentlin, der Projektkoordinator von der Berliner Fakultät für Planen, Bauen und Umwelt. „Aber es war auch aufregend, und es hat uns überrascht, wie konstruktiv das schlussendlich ablief.“ Über zehn Tage war in Tandems aus je einer deutschen und einer anderen europäischen Uni gearbeitet worden; präsentieren durften die Sparringspartner ihre Ergebnisse in einem Format ihrer Wahl.

Auf der Grundlage von Analysen, Szenarien und Ad-hoc-Entwürfen haben die Teilnehmer der Online-Sommerschule gezeigt, wie vielfältige, lebendige, zugängliche und belastbare Räume in vielen Städten Europas etabliert werden können. Was kam konkret heraus? „Die eigene Betroffenheit hat bei den Studierenden vor allem Diskussionen zur Entwicklung von Öffentlichkeit und Privatheit sowie Dichte und Funktionalität beflügelt

und Themen für eine widerstandsfähige Stadt offengelegt“, sagt Koordinator Felix Bentlin. Und Professorin Angela Million ergänzt: „Insgesamt erfordern die Herausforderungen in den Bereichen Mobilität, Wirtschaft, Umwelt und Infrastruktur nach Ansicht der jungen Generation einen Wertewandel in der Planung und der Gestaltung von Städten. Besonders wichtig war dem fachlichen Nachwuchs das Querschnittsthema Raumberechtigkeit, etwa bei der Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Fußgänger und Radfahrer.“

Die Corona-Krise als Brennglas für Themen der Stadtentwicklung und urbane Grenzerfahrung. Die Online Summer School hat das herausgearbeitet und möchte dadurch noch mehr zeitgemäße Antworten formulieren auf die zentrale Frage: Wie kann heute eine gesamteuropäische Stadt- und Regionalpolitik aussehen, in der statt Grenzen das Verbindende zum Tragen kommt?

Wie ursprünglich geplant sollen die Ergebnisse nun in einer gemeinsamen Publikation zusammengeführt und in den Prozess der Leipzig-Charta eingespeist werden – sozusagen als aktuellste Messung am Puls der Stadtentwicklung. Bentlin betont, wie beeindruckend für ihn diese transeuropäische Zusammenarbeit war, an der auch Studierende aus ganz anderen Kontinenten beteiligt waren. Das war wie eine Antithese zu den europäischen Grenzen, die zwischenzeitlich wieder so viel Bedeutung beanspruchten. Digital hat man sie spielend überwunden. Aufschlussreich war, so räumt Bentlin ein, nebenbei auch eine neue Dynamik zwischen Dozierenden und Studierenden: Die Unbefangenheit des akademischen Nachwuchses bei Online-Arbeit, Online-Research, Online-Kommunikation sei nicht zu übersehen gewesen.

*Das Format „Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft – Sommerschulen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ wird seit zehn Jahren jährlich von einer anderen deutschen Hochschule ausgerichtet. Es besteht aus parallelen Seminaren und Entwurfswerkstätten und einer anschließenden gemeinsamen Sommerschule, in der alle Studierenden zusammentreffen. Dieses Jahr wurde das Format anlässlich der deutschen EU-Ratspräsidentschaft und der Neuformulierung der Leipzig-Charta im europäischen Maßstab durchgeführt. ─*

**In der Quarantäne wurden manche Privilegien besonders spürbar – etwa einen Balkon oder etwas Grün hinterm Haus zu haben**

# „Die Krise führt soziale Ungleichheiten vor Augen“





# Wird durch Corona besonders deutlich, wo in der Stadtentwicklung richtig gehandelt wurde? Und wie sähe generell eine konstruktive Fehlerkultur aus, die Städten zugutekommt? Darüber haben wir mit Staatssekretärin *Anne Katrin Bohle* gesprochen.

Von Natascha Roshan i  
& Oliver Geyer

*Besteht das Risiko, dass aufgrund der monatelangen Krise dringende Projekte der Stadtentwicklung vernachlässigt oder sogar vergessen werden?*

Nein, im Gegenteil. Die Corona-Krise bestätigt nur ein weiteres Mal, wie wichtig starke, gemeinwohlorientierte und resiliente Städte sind. Das ist in der Stadtentwicklung kein neuer Aspekt, und insofern wird zurzeit auch nichts Grundsätzliches vergessen. Die Krise unterstreicht vielmehr, wie wichtig es ist, unser Ziel der nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung, die soziale und ökonomische Handlungsfelder verbindet und alle relevanten Interessen und Akteure berücksichtigt, konsequent weiterzuerfolgen. So entstehen geeignete Resilienzstrategien – auch gegen eine Pandemie. Natürlich hat Corona weitreichende Folgen, etwa für die öffentlichen Haushalte. Die enormen finanziellen Aufwendungen, die die Kommunen jetzt stemmen müssen, dürfen nicht dazu führen, dass Stadtentwicklung als freiwillige Daseinsvorsorge ins Hintertreffen gerät.

*Unser Heftthema ist diesmal „Richtig oder falsch?“. Zeigt sich in der Krise besonders deutlich, wer als Stadt richtig gehandelt hat?*

Ich würde nicht von richtig oder falsch sprechen. Die Krise führt allerdings gewisse Missstände, etwa soziale Ungleichheiten, vor Augen. Umso wichtiger wird es zukünftig werden, die Komplexität der Herausforderungen ernst zu nehmen und sich ohne Eitelkeit zu fragen: Wo wollen wir hin angesichts des demografischen Wandels, der Digitalisierung, des Klimawandels? Was ist unser Bild von Stadt? Denn integrierte Stadtentwicklungspolitik macht Zusammenhänge bewusst, verdeutlicht die oft gegensätzlichen Interessen und sucht den Ausgleich. Aber richtig oder falsch, wer mag sich da ein endgültiges Urteil anmaßen? Feststellen lässt sich nur: Wenn Partikularinteressen gegenüber dem Gemeinwohl in den Vor-

dergrund rücken, dann läuft Stadtentwicklung in eine gefährliche Richtung. Im Zusammenhang mit der Pandemie gibt es allerdings auch erfreuliche Entwicklungen.

*An welche denken Sie?*

Nachbarschaft zum Beispiel. Ich bin keine Sozialromantikerin, aber es gibt da eine Wiederentdeckung von Werten der Gemeinschaftlichkeit. Darüber hinaus entstehen innovative sozialorientierte Gründerideen für Nachbarschaftshilfe und Selbstorganisation im Stadtteil. Das gilt es auszubauen. Auch der Bund kann diese Entwicklungen positiv beeinflussen, indem er – wie etwa mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik – Plattformen für den Austausch und die Weiterentwicklung der Strategien und Methoden aufbaut.

*Wird es durch die Corona-Krise zu grundsätzlichen Richtungsänderungen in der Stadtentwicklung kommen? Nachverdichtung und Social Distancing scheinen sich zu widersprechen. Und offenbar haben viele Großstädter in der Zeit der Kontaktsperre die Ruhe schätzen gelernt, sodass vielleicht mehr Leute mit einem Umzug ins Umland liebäugeln.*

Dichte lässt sich durchaus auch mit Rückzugsorten kombinieren. Es muss ja nicht immer alles auf ebener Erde stattfinden. Denken Sie an Dachterrassen oder Verbindungen innerhalb eines Quartiers. Das kann spannende Architektur sein. In der Tat stellt sich in der Pandemie aber verstärkt die Frage, was in Zukunft eine gesunde städtische Architektur ausmacht. Wer einen Balkon oder Garten hatte, konnte sich glücklich schätzen. Interessant werden da wieder die Konzepte der Gartenstädte aus den Zwanziger- und Dreißigerjahren, die Licht und Luft zum Prinzip erklärten. Das sind intelligent strukturierte Wohneinheiten mit viel Frischluft und Aufenthaltsqualität. Aber meine Erfahrung mit Wohnungsbauunternehmen ist, dass viele ohnehin zu diesen Prinzipien zurückkehren. Auch von einem vernunftbegabten Sozialwohnungsbau erwarte ich bei Quadratmeterpreisen von 2.400 bis 2.800 Euro intelligente Konzeptionen, die Wohnqualitäten für Familien bieten. Wenn Dichte hingegen schlecht umgesetzt wird, kann sie zu sozialen Spannungen führen.

*Tatsächlich herrscht in vielen deutschen Städten aber Wohnungsknappheit. Welche Fehler sind gemacht worden, und was können wir daraus lernen?*

Dass Wohnungspolitik Kontinuität braucht, um den Akteuren Planungssicherheit zu geben. Kommunen tun gut daran, dass sie die Entwicklungen insbesondere im Geschosswohnungsbereich stark unter ihre Fittiche nehmen. Schauen Sie sich eine Stadt wie Ulm an, die schon seit Jahrzehnten eine gute Be-

Fragil und auf Sand gebaut: wenn Stadtentwicklung nur Partikularinteressen verfolgt

vorratungspolitik betreibt. Das halte ich für vernünftig. Aktuell sehe ich, dass die Wohnraumoffensive gute Voraussetzungen schafft – mit einem umfassenden Maßnahmenpaket für mehr bezahlbaren Wohnraum, das neben investiven Impulsen für Wohnungsbau auch Maßnahmen zur Baukostensenkung und zur Sicherung der Bezahlbarkeit des Wohnens enthält. Aber: Ein Patentrezept für alle Kommunen gibt es nicht, schließlich wachsen auch nicht alle Städte.

*Nicht überall wurde gehandelt wie in Ulm. Existiert in der deutschen Stadtplanung eine Fehlerkultur, die transparent und konstruktiv mit Fehlern umgeht?*

Ich persönlich erfahre Stadtentwicklung – in Nordrhein-Westfalen und jetzt auch beim Bund – als Prozess, zu dem Fehler gehören. Stadtplanung ist ein ständiger Lernprozess. Nicht nur in der gegenwärtigen Krise, sondern immerzu geht es darum, unerwartete Situationen zu bewältigen und den Mut zu besitzen, auch ohne hundertprozentige Erfolgsgarantie zu agieren. Gerade bei uns in Deutschland wird das allerdings noch nicht überall verstanden. Insgesamt scheint es mir aber eine positive Tendenz zu geben: Die Bereitschaft, Fehler zu machen und offen damit umzugehen, ist in den letzten Jahren gestiegen.

*Wie geht man produktiv mit Fehlern um?*

Man sollte Fehler nicht immer direkt mit Schwäche gleichsetzen. Auch Vertuschen bringt nichts, Sie können Fehler dadurch nicht minimieren. Stattdessen muss es eine offene Diskussion geben: Wie ist das passiert, wie können wir das korrigieren, wie unsere Methoden und Konzepte optimieren? Auf keinen Fall sollte man diejenigen, die innovativ denken, bei Fehlern abstrafen. So wird mutiges Agieren verhindert – das Gegenteil von dem, was wir mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik erreichen wollen. Sonst wird das alte Prinzip aufrechterhalten: Wer nichts tut, der macht auch nichts falsch.

*Aber man kann es ja auch nicht zum Prinzip erheben, lustig einen Fehler nach dem anderen zu machen. Wie umgeht man Fehler am besten?*

Fehler vermeidet man nicht dadurch, dass man Menschen dafür anschwärzt, sondern indem man sinnvolle Beteiligungs- und Denkstrukturen in den Organisationen aufbaut: Eine Gruppe denkt besser als ein Einzelner. Je weniger Egoismen es gibt, umso größer die Wahrscheinlichkeit, dass Sie eine gute Qualität und ein tragfähiges Ergebnis erzielen. Ich versuche das in meiner Arbeit vorzuleben. Wir arbeiten in Gruppen, und es gibt keine Hierarchie der „richtigen Meinung“. Allerdings eine der Verantwortung. Das heißt: Wenn etwas schiefläuft, muss ich dafür gera-

# „Stadtplanung ist ein ständiger Lernprozess. Es geht darum, unerwartete Situationen zu bewältigen und den Mut zu besitzen, auch ohne hundertprozentige Erfolgsgarantie zu agieren“

destehen. Alle Personen und Institutionen, die an Planungsprozessen beteiligt sind, müssen kontinuierlich dazulernen und Verantwortung übernehmen, damit sich eine Stadt positiv entwickelt.

*Ist die Angst, Fehler zu machen, auf kommunaler Ebene besonders ausgeprägt? Für viele Bürger ist das der politische Nahbereich, in dem Fehler besonders deutlich und spürbar werden. Mancherorts scheint es auch eine Art Volkssport zu sein, die Stadtoberen für ihre „Verfehlungen“ anzuprangern.*

Verbreiteter als die Angst, Fehler zu machen, ist meines Erachtens die Sucht zu gefallen. Wenn Sie alle vier oder fünf Jahre gewählt werden wollen, ist es nicht immer einfach, sich davon zu befreien und ein Klima unabhängiger Beratung zu implementieren. Grundsätzlich erlebe ich die kommunale Ebene aber als erfrischend pragmatisch.

*Zuletzt noch eine Frage zur Leipzig-Charta, die zurzeit neu formuliert wird und Ende des Jahres unter der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet werden soll: Wird darin die jüngste Krisenerfahrung eine Rolle spielen?*

Außer auf dem allerletzten Arbeitstreffen ist das Wort „Pandemie“ meines Wissens bisher nicht gefallen. Aber viele Themen, die bei der Bekämpfung der Krise eine Rolle spielen, sind in der Neuen Leipzig-Charta bereits angelegt, etwa Fragen der Digitalisierung. Dadurch, dass Resilienz einer unserer Hauptpunkte ist, waren wir der Krise sozusagen schon ein Stück voraus. Das knüpft an den Beginn unseres Gesprächs an: Eine integrierte, am Gemeinwohl orientierte Stadtentwicklung macht eine Stadt auch widerstandsfähig. Der Gedanke des Gemeinwohls muss immer einbezogen werden, egal ob wir über die Planung von Infrastrukturen reden, Klimaanpassungen oder andere Dinge. Gefordert ist eine Stadt, die sich Herausforderungen nicht nur im Bau stellt, sondern vor allen Dingen bereit zur offenen Diskussion ist. Das sollte auch in die Neue Leipzig-Charta einfließen, die in ihrer bisherigen Fassung noch stark geprägt ist durch die Ingenieurs- und Architekturperspektive und den Fortschrittsgedanken. ■



Foto: BMI

**Anne Katrin Bohle** ist Staatssekretärin im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. Sie ist dort für die Themen Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung zuständig.



Und was ist unser Konzept der Stadt von morgen?

## Neue Ziele für die europäische Stadt

### Leipzig-Charta

*Auf Hochtouren wird derzeit an der Neuformulierung der Leipzig-Charta gearbeitet. Ende 2020 soll sie im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet werden.*

Kann eine Charta für integrierte Stadtentwicklung für alle Zeiten gelten? Eigentlich liegt es doch in der Natur der Sache, dass sie selbst nicht stehen bleiben darf, will sie auch in Zukunft Orientierung und Impulse geben. Für die Leipzig-Charta wird das gerade sehr konkret: Ende November 2020 soll auf einem Informellen Ministertreffen, am selben Ort wie vor 13 Jahren, die „Neue Leipzig-Charta“ verabschiedet werden.

Die erste Charta, die im Jahr 2007 unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet wurde, hat eine Menge bewirkt. Nicht zuletzt ist ihr zu verdanken, dass hierzulande die Nationale Stadtentwicklungspolitik als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden auf den Weg gekommen ist. Viele zentrale Prinzipien der Leipzig-Charta haben bis heute nichts von ihrer Gültigkeit eingebüßt.

Und doch ist die Welt im Jahre 2020 eine andere geworden. Viele dynamische Entwicklungen haben die Herausforderungen an Stadtentwicklung ebenso rasant steigen lassen: Digitalisierung, Klimawandel, Migration und Integration – all das gilt es heute mit neuer Dringlichkeit mitzudenken, wenn Städte zukunftsfähig gemacht werden sollen.

Es geht also darum, an bewährte Grundsätze anzuknüpfen, jedoch auf zeitgemäße Art und mit gestiegenem Problembewusstsein für Nachhaltigkeit und Resilienz. Sprich: Auch in Zukunft braucht es Kooperation über Fachpoli-

tiken hinaus, Mehrebenenkoordination, Bürgerbeteiligung und Gemeinwohlorientierung – aber mit einem geschärften Blick auf die neuen Großthemen und neue Akteure, vor allem aus der Zivilgesellschaft. Die Entwicklungen und Differenzierungen, die es dort gegeben hat, sollen in der neuen Charta nachvollzogen werden – aber trotzdem universell genug abgefasst, dass sie als Zukunftskompass für Städte in ganz Europa handhabbar bleibt.

Das ist keine kleine Aufgabe. An Deutschland, das im Rahmen seiner EU-Ratspräsidentschaft Gastgeber des Leipziger Treffens ist, richten sich dabei hohe Erwartungen. Schon 2018 hat die Bundesregierung mit einem umfangreichen Prozess für die Neufassung der Charta begonnen. Dialoge in der Fachcommunity und mit allen europäischen Mitgliedstaaten sind längst in vollem Gange. Wird die Neue Leipzig-Charta ein Erfolg, so wäre das nicht nur der nächste Meilenstein für eine europäische Stadtentwicklung, es wäre auch ein starkes Symbol für die bindende Kraft der europäischen Idee als ganze. Wie wichtig Städte dafür sind, soll die neue Charta unter Beweis stellen. Eines ihrer Ziele lautet: die Merkmale der europäischen Stadt als verbindendes kulturelles Element der europäischen Identität zu verdeutlichen. ─

# Besser überdacht

Lena zupft an Aram Othmans Hosenbein. Seine einjährige Tochter will auf seinen Schoß. Arams Frau Chiman steht am Herd und rührt in einem Topf. Die zwei großen Fenster sind mit Jalousien abgedunkelt, sie werfen Schatten in die geräumige Küche. Die Terrassentür im Schlafzimmer steht offen, man hört Kinderlachen vom Spielplatz im Hinterhof. Seit einem Jahr wohnt die Familie Othman nun in der Wohnung im Tübinger Projektbau „Passerelle“ am Hechinger Eck.

2015 floh Aram mit seiner Frau und seinen Kindern aus dem Nordirak. Die Flucht endete in einer Tübinger Turnhalle. Vier Monate mussten sie dort ausharren. Dann wurde die Familie in einen Containerbau verlegt, von dort in eine Einzimmerwohnung und noch mal weiter in eine andere Einzimmerwohnung. Immer in der Hoffnung, endlich irgendwo anzukommen.

Als die Architektin Claudia Jung im April 2016 erfuhr, dass in Tübingen Anschlussunterkünfte für Flüchtlinge benötigt werden und deutschlandweit erstmalig in einem Konzeptverfahren ausgeschrieben sind, machte sie sich sofort auf die Suche nach Mitstreitern. Nach kurzer Zeit fanden sich zwölf Bürger aus der Nachbarschaft zusammen, viele von ihnen Laien in Sachen

Bau. Sie gründeten eine GbR (Gesellschaft bürgerlichen Rechts) und begannen zu planen.

Zwei Monate später reichte die Baugruppe bei der Stadt ihr Projekt Passerelle ein. Der Garten, die Holzwerkstatt und das gemeinschaftliche Leben von Deutschen und Zugewanderten überzeugte – sie erhielten den Zuschlag, und aus dem Planungspapier wurde ein richtiges Haus. Neun Flüchtlingsfamilien und drei weitere Parteien zogen im Frühjahr 2019 ein, darunter Aram, Chiman und ihre Kinder.

Jedes der GbR-Mitglieder investierte in eine der zwölf Wohnungen, einige von ihnen nahmen sogar einen Kredit auf. Profit schlagen sie als private Investoren daraus aber kaum, so Projektsteuererin Jung. Auch wenn Geld in Immobilien immer gut angelegt sei, stehe bei Konzeptverfahren der gesellschaftliche Mehrwert im Vordergrund. Neun Euro pro Quadratmeter kostet die Miete, und davon fließt noch ein kleiner Teil in das Sozialmanagement der Passerelle. Hier sieht Jung auch die besondere Stärke des Projekts: Im Gegensatz zu anderen Anschlussunterkünften für Flüchtlinge werden die Bewohner in der Passerelle eng betreut. Zwei Ange-



Foto: Aram Othman

stellte sind abwechselnd als Ansprechpartner vor Ort. Und auch die drei Parteien im Haus, die keinen Fluchthintergrund haben, unterstützen die Neu-Tübinger.

Aram nimmt diese Unterstützung gerne an – vor allem bei bürokratischen und finanziellen Fragen, aber auch um die Kultur besser kennenzulernen und sein Deutsch zu verbessern. Wertvoll sei außerdem der Standort des Projekthauses, sagt er. Durch die gute Anbindung an die Tübinger Innenstadt können seine älteren Kinder selbstständig unterwegs sein.

Das Modell des Konzeptverfahrens entstand in den 1990er-Jahren in Tübingen im Zusammenhang mit der Vergabe von Grundstücken an gemeinschaftliche Wohnprojekte, ob nun genossenschaftlich oder in Form von Baugruppen. Diese wurden als besonders engagierte und innovationsorientierte Entwickler angesehen und sollten deshalb durch erleichterten Zugang zu Grundstücken gefördert werden. Außerdem sind Konzeptverfahren spannende Prozesse, bei denen über Stadt nicht im Sinne eines Spezialistenthemas, sondern als wesentliche Grundlage für die Lebensqualität der Bevölkerung nachgedacht und verhandelt wird. Die erfolgreiche und schnelle Umsetzung des Konzeptverfahrens in Tübingen sorgte in einigen anderen Kommunen für Aufsehen.

**Warum nicht auch Flüchtlingsunterkünfte über Konzeptwettbewerbe realisieren? Würde man so nicht frühere Fehler vermeiden, bessere Wohnverhältnisse schaffen und Integration fördern? In Tübingen hat man das ausprobiert.**

Von Katharina Reckers

# „Das Ergebnis: vielfältiges, quartiers- bezogenes und preiswertes Wohnen mitten in der Stadt.“

nis: vielfältiges, quartiersbezogenes und preiswertes Wohnen mitten in der Stadt – allerdings auf recht engem Raum. Familie Othman lebt zu siebt in nur drei Zimmern. Womöglich war es ein Fehler, nicht zu bedenken, dass solche Familiengrößen in vielen Krisenregionen durchaus normal sind, und auch geräumigere Wohneinheiten vorzusehen. Aber genau darum geht es bei Konzeptwettbewerben eben auch: aus Fehlern lernen, um es beim nächsten Mal noch besser zu machen.

Insgesamt gilt die Passerelle als Erfolg. Doch für andere Kommunen wäre eine effektive Umsetzung eines solchen Verfahrens unter Zeitdruck fast undenkbar, sagt Gütschow. Es sei auch nicht anzuraten, sich das Wissen, das Tübingen in 25 Jahren Erfahrungen mit dieser Art von Grundstücksvergaben aufgebaut hat, überhastet anzueignen. Zu diesem Wissen gehört, dass man die Anforderungen besser langsam hochschraubt. Um bürgerschaftliche Akteure zum Zuge kommen zu lassen, müssen die dafür vorgesehenen Bauflächen besonders intensiv ausgewählt und vorbereitet werden. Ein größerer Teil der Arbeit, der sonst bei den Bauträgern liegt, verlagert sich auf die Stadt. Ämterübergreifende Zusammenarbeit ist nötig. Aber die Arbeit zahle sich langfristig aus, so Gütschow. „Wer seine Grundstücke nicht verantwortungsvoll vergibt, wird sich Probleme schaffen. Durch Konzeptverfahren generiert man zufriedene Bürger, die sich mit ihrer Stadt identifizieren können.“

An diesem Abend geht Chiman zu ihrem Kräuterbeet im Garten. Dort hat sie Knoblauch, Gurke und Petersilie gepflanzt und wartet ungeduldig auf die ersten Sprossen. Aram steht im Hinterhof und plaudert mit der Nachbarin, die auf ihrer Terrasse sitzt. Tübingen ist für Familie Othman eine Heimat geworden, die Passerelle ihr Zuhause. ─



Die Passerelle ist gut an die Innenstadt angebunden. Das macht es der Familie Othman leicht, in Tübingen anzukommen

Für die fünfköpfige Familie aus dem Nordirak hat die Flucht ein glückliches Ende genommen

Eine Werkstatt: zum Bauen mit Holz und auch für das Zusammenleben

Doch Bürger aktiv in Konzeptvergaben oder in Baugruppenmodelle miteinzubeziehen, galt lange als beratungsintensiv und aufwendig für die zuständigen Fachverwaltungen. Qualitätsziele zu definieren, statt Baugrenzen abzustecken, mit Bürgern zu verhandeln statt mit Investoren – all das ist ungeübt und erfordert ein neues Verständnis von Planung.

Geduld bei der Umsetzung sei daher das oberste Gebot, so der Tübinger Architekt Matthias Gütschow. Er berät jetzt auch verstärkt andere Kommunen, die in Zukunft Konzeptverfahren realisieren wollen. Nach dem Flüchtlingszustrom von 2015 war die Herausforderung für viele Städte ähnlich: Sie mussten Wohnraum für die Anschlussunterbringung zur Verfügung stellen. Aufgrund der hohen Mieten und der Wohnungsnot wurden Zugewanderte oftmals in entlegenen oder strukturschwachen Bezirken untergebracht. Eben da, wo sonst niemand hinwill und Integration kaum möglich ist.

Nur die Stadt Tübingen löste das Problem im Konzeptverfahren und wurde dafür zum Pilotprojekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Die Mindestanforderungen blieben niedrigschwellig, es gab keine Auswahlkriterien, sondern es wurde vergleichend bewertet, sodass auch Bürger ohne Bauerfahrungen Konzepte einreichen konnten. Aus rund 120 Bewerbungen von 50 potenziellen Projektträgern konnte die Bewertungskommission schließlich auswählen. Das Ergeb-



Masterplan – das hört sich nach Meisterschaft und weiser Voraussicht an. Und so war es früher vielleicht auch gemeint. Ein gottgleicher Architekt entwarf visionäre Lösungen, die für alle Menschen und alle Zeiten gelten sollten. Deshalb gab es noch vor einigen Jahren große Diskussionen, ob solche Pläne überhaupt noch zeitgemäß sind – oder zu unflexibel und fehleranfällig angesichts einer ungewissen Zukunft. Klar ist: Heute sehen sie ganz anders aus.

Von Felix Denk  
Illustration: Renke Brandt



### Heidelberg – Patrick-Henry-Village

Eine Wissensstadt von morgen soll aus der US-amerikanischen Wohnsiedlung aus den 1950er-Jahren werden. Für diesen Transformationsprozess im Rahmen der Internationalen Bauausstellung gibt ein Masterplan Qualitätskriterien vor. Er ist jedoch keine starre Hülle, sondern dynamisch angelegt: In den einzelnen Entwicklungsschritten kann auf sich verändernde Bedürfnisse reagiert werden. Das soll einen kooperativen Prozess zwischen Stadtplanern und Bürgern fördern.

### Berlin – Dragoner Areal

Schon die Erarbeitung des Plans für das Quartier in Kreuzberg war fehlerfreundlich: Drei Büros tauschten sich mit Bürgern und Initiativen über deren Wünsche aus, bevor sie als konkurrierende Vorschläge aufs Papier gebracht wurden. Geplant ist nun ein Hochhaus mit 16 Geschossen am Rand, ein großer Marktplatz im Zentrum, 525 günstige Wohnungen und Gärten für deren Mieter. Das Kreuzberger Rathaus und das Finanzamt sollen einen Anbau bekommen. Dazu kommt ein Klub und eine Werkstatt. Die „grüne Fuge“ im Zentrum soll das Quartier mit der Umgebung vernetzen. Der Masterplan soll bis Herbst 2021 beschlossen sein.

### Mönchengladbach – MG3.0

Viele Hände wirkten an dem Masterplan MG3.0 mit, der die Teilstädte Mönchengladbach, Rheydt und Wickrath zusammenführen soll. Eine Initiative von Bürgern, Unternehmen und Vertretern der Stadt hat zusammen mit dem Architekten Nicholas Grimshaw eine „Charta für urbanes Leben“ entwickelt und übergeordnete Zielvorstellungen zu den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Identität und Vielfalt ausgearbeitet. Der Masterplan wurde 2012 beschlossen und ist jetzt in der Umsetzungsphase. Finanziert wurde MG3.0 durch Sponsorengelder von Unternehmen und Bürgern. 2013 erlangte MG3.0 den Status „Pilotprojekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ und bekam Fördermittel vom Bund.

# Ma

**Brasília –  
Planstadt von Oscar Niemeyer**

Nach nur vier Jahren Bauzeit wurde Brasília 1960 die neue Hauptstadt Brasiliens. Sie sollte für Aufbruch und sozialen Fortschritt stehen, mit breiten Boulevards und Wohnblöcken, Aufzügen und Tiefgaragen. Das machte die Apartments so teuer, dass nur Angehörige der Verwaltung im Zentrum wohnen konnten, die Arbeiter mussten in Satellitenstädten unterkommen. Niemeyer bewertete sein Experiment im Nachhinein als nicht erfolgreich.

**Kopenhagen –  
Strøget**

Die Strøget war bei ihrer Verkehrsberuhigung 1962 die längste Fußgängerzone in Europa. Sie steht für die Abkehr von dem Gedanken, dass Städte vor allem Autos glücklich machen sollen. Ihr Planer, der Däne Jan Gehl, gilt heute als einer der prominentesten Masterplaner. Für seine Projekte untersucht er das Verhalten der Menschen und ihre Interaktion mit dem öffentlichen Raum. Die Ergebnisse stellt er ins Zentrum seiner Planungen und schafft Raum für ein buntes Stadtleben.

**Paris –  
Melun-Sénart**

Melun-Sénart ist eine Ville nouvelle, eine neue Stadt, im Süden der Île-de-France. Der Masterplan von 1987 vom Büro OMA unter Leitung von Rem Koolhaas stellt das übliche stadtplanerische Vorgehen auf den Kopf. Im Zentrum steht nicht die Bebauung, sondern die sogenannten Voids: bewusst frei gelassene Flächen, die von der Planung und Stadtentwicklung ausgeschlossen werden. Um sie herum können sich die Häuser gruppieren, die im Modell durch wild zusammengeschobene Holzklötzchen dargestellt wurden.

# sterpläne

# Linie

# 1

Pilotprojekt



Wie in der Stadtentwicklung mehr richtig laufen könnte? Wenn man nicht ständig bemüht wäre, bloß nichts falsch zu machen. Das ist es, was das Nürnberger Pilotprojekt „Quartier U1“ antreibt. Und es bewegt sich da eine Menge – entlang der U-Bahn-Linie 1



In einem Projekt, das eine Menge verschiedener Teilprojekte betreut und die freie Akteurszene seiner Stadt im großen Stil stärken will, herrscht naturgemäß kein Mangel an Herausforderungen und Problemen. Womit Sebastian Schnellbögl, einer der Initiatoren des „Quartier U1“, aber ganz sicher kein Problem hat: Fehler zuzugeben. „Es war sicher falsch, ein Projekt mit Fokus auf die U-Bahn zu machen, ohne das im Vorfeld mit den Verkehrsbetrieben genauer abzuklären“, sagt er freiheraus.

Schnellbögl sitzt in den Räumen des Urban Lab im Z-Bau, einer ehemaligen Kaserne nahe der U-Bahn-Station Frankenstraße. Das Gebäude ist längst umgenutzt, es beherbergt Ateliers, Räume für Kulturveranstaltungen, Werkstätten. Wo einmal Zucht und Gehorsam über allem standen, herrscht heute viel kreatives Gewusel. Schnellbögl selbst – freier Designer mit Bart, Hornbrille und cooler Jacke – verkörpert die Figur des jungen urbanen Aktivisten. „Tüftelstube“ steht in selbst gebastelten Lettern aus Schrott über dem Eingang zum Urban Lab. Mit Blick auf die Räumlichkeiten, in denen sich Werkzeuge stapeln und vor lauter Plakaten und Post-its kaum noch Wand durchschimmert, hat er bereits eingeräumt: „Dieses Nerdige, das haben wir schon sehr drin.“ Das Urban Lab, das Schnellbögl mit ein paar Freunden betreibt, will Menschen ermächtigen, Stadt selbst zu gestalten – im Kleinen, mit Lötkolben und 3-D-Drucker, ebenso wie im größeren Maßstab. Im Grunde träumten Schnellbögl und seine Freunde immer schon davon, die ganze Stadt in eine Tüftelstube zu verwandeln. Deshalb waren sie dann auch mit Feuereifer dabei, als sich Ende 2018 die Gelegenheit zum Projekt Quartier U1 bot. Angst vor Fehlern ist ihnen als urbanen Bastlern ohne-

he von partizipativen Projekten zu fördern könnte verhindern, dass sich hauptsächlich wieder Leute aus der Mittelschicht einbringen. Stattdessen wäre die U-Bahn wie ein Transmissionsriemen, der mehr Menschen verschiedener Herkunft aktiviert.

Alle gemeinsam würden sie urbane Möglichkeitsräume eröffnen, die nicht der Geldlogik gehorchen, sondern an Gemeinwohl und Nachhaltigkeit orientiert sind. Eine enkeltaugliche Zukunft schaffen, lautete die Formel. Das war alles so plausibel, so inspirierend, dass man den frühzeitigen Realitätscheck mit den Leuten von der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) schon mal vergessen konnte.

Der erste Aufprall auf dem Boden der Realität war entsprechend hart, zumal der in diesem Fall einige Meter unter der Oberfläche liegt. U-Bahn-Flächen sind eine versicherungstechnisch hochregulierte und zum Teil intransparente Zone. Auch wenn es dort viel Leerstand gibt – daraus Möglichkeitsräume zu machen, in denen Aktivierung, Kunst und Kommunikation stattfinden, bedeutet erst mal: Paragraphen wälzen und sich mit Leuten ins Benehmen setzen, die oft ganz anders denken als man selbst. Schnellbögl gibt offen zu: „Wir waren am Anfang ähnlich unbedarft wie die Akteure, die wir mündig machen wollen.“

Doch nun ist es ebendieser holprige Erstkontakt mit der Verwaltung, was das Quartier U 1 im weiteren Projektverlauf sehr produktiv werden lässt. Weil diese Erfahrung bei den

hin fremd. Und einen haben sie dann auch erst mal gemacht.

Die Idee von Quartier U1 ist es, alle Innenstadtstationen der Nürnberger U-Bahn-Linie 1 und ihr Umfeld als ein einziges zusammenhängendes Quartier zu verstehen – weil man innerhalb kürzester Zeit von A nach B und weiter nach C kommt. Entlang dieser Verkehrsachse, an der sehr unterschiedliche soziale Realitäten existieren, nun eine ganze Rei-

Initiatoren selbst noch frisch ist, sie aber im Eilverfahren dazugelernt haben und sich mit den Verantwortlichen in den Büros und Amtsstuben doch noch gut verdrahten konnten, sind sie nun umso besser in der Lage, auch die Bewerber anzuleiten. Denn die müssen mit ihren Projektideen ja denselben Weg nehmen. Schnellbögl erzählt von einem jungen Fridays-for-Future-Aktivisten, der vorhatte, in einem U-Bahn-Waggon einen mobilen Markt mit Lebensmitteln aus der Region einzurichten. Dem mussten sie vorsichtig beibringen, dass die juristischen Hürden für eine schnelle Verwirklichung seiner schönen Idee leider zu hoch sind. Andere Projekte hingegen sind schon weit gediehen. Viele spielen sich ja auch außerhalb der U-Bahn in den Straßen rund um die Stationen ab.

Kleiner Rundblick, was sich schon so alles tut: Am Jakobsplatz nahe der Station Plärrer lässt das Urban-Gardening-Projekt „Essbare Stadt“ auf einer ehemaligen



Sehr ersprießlich: Das Projekt „Essbare Stadt“ lässt auf einer ehemaligen Brachfläche Salat und bürgerschaftliches Engagement gedeihen

Für die Leute vom Urban Lab ist das Projekt „Quartier U1“ ein Glücksfall. So verwandeln sie größere Teile der Stadt in eine „Tüftelstube“





Brachfläche seit ein paar Wochen Tomaten, Salatköpfe und bürgerschaftliches Engagement gedeihen. Man will den Stadtmenschen wieder ein Gefühl für Lebensmittel geben, und nicht wenige Anwohner gärtnern schon mit. Am Rand der Beete

steht das „ÖPNV-Gewächshaus“ – eine Abkürzung für „Öffentlicher Pflanzen Nah Verzehr“. Die kleine Plexiglasstruktur war bis März auf einer Fernwärmeleitung platziert, wo man anhand von schmackhaftem Gartengemüse im tiefsten Winter demonstrieren konnte, wie viel wertvolle Energie in der Stadt verschwendet wird. Darüber ließe sich zum Beispiel mal im Rahmen des Projekts „Shengo“ diskutieren. Die Künstlerin Anja Schöller will zusammen mit dem äthiopischen Kulturverein die in Äthiopien üblichen dörflichen Bürgerräte auch in Nürnberg abhalten. Dazu werden eigens gebastelte Recyclinghocker an verschiedenen Stellen kreisförmig aufgestellt und Passanten eingeladen mitzureden – über dieses und jenes und die übergeordnete Frage: Wie kommt das Glück in die Stadt? Eine Street-Art-Galerie auf Stromkästen ist auch in Planung, und im wahrsten Sinne angerollt ist bereits das Projekt „(K)Einkaufswagen“. 25 ausrangierte Einkaufswagen eines Biosupermarktes wurden in Waggons der U1 in eine Werkstatt transportiert, wo sie derzeit umgebaut werden – zu einer mobilen Fahrradwerkstatt, einer Minigalerie, einer Minibühne und vielem mehr. Unter dem Motto „Einfach mal keinkaufen gehen“ sollen sie die Nürnberger inspirieren, was jenseits des Konsums in ihrer Stadt noch möglich ist.

Ein offenes Wort an Basti Schnellbögl: Das ist ja alles sehr sympathisch, aber kreierte man mit umgebauten Einkaufswagen wirklich die enkeltaugliche Zukunft? Können Laien Stadtentwicklung tatsächlich besser? Er lächelt und sagt: „Das ist das soziokulturelle Element. Wir sind schließlich ein Pilotprojekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik, und da ist Scheitern zu einem gewissen Grad auch erlaubt. Es sollen Dinge ausprobiert werden.“

Worum es gehe: Verwaltung sagt oft reflexhaft Nein, ist Bedenkenträger, bewegt sich in engen Bahnen. Initiativen aus der Zivilgesellschaft hingegen mögen manchmal etwas verspielt sein. Aber sie legen genau die Experimentierfreude an den Tag, die eine Stadt braucht, um sich langfristig zu stärken. Wer aus Fehlern lernen will, muss erst mal welche machen dürfen.

Das dürfen inzwischen 19 Initiativen, die eine größere Finanzierung erhalten. Und hinzu kommen viele Einzelakteure, die in einer

wöchentlichen Ideensprechstunde bei Sebastian Schnellbögl und seinem Kollegen Chris Herrmann vorstellig werden und mit etwas Glück eine Anschubfinanzierung von 400 Euro bekommen. Da geht es manchmal nur um eine Kampagne zum Wässern von Straßenbäumen im Sommer, auch so was lässt den öffentlichen Raum erblühen. „Amt für Ideen“ nennen Schnellbögl und Herrmann ihre Sprechstunde und deuten damit leicht ironisch an, dass der erste administrative Realitätscheck hier gleich mit inbegriffen ist.

Im Prinzip, so Schnellbögl, versteht sich das Urban Lab als ein Scharnier zwischen Zivilgesellschaft und Verwaltung. Zwei Seiten, die oft etwas fremdeln und mit dem Quartier U1 zu einem besseren Zusammenwirken gebracht werden sollen. Die Leute in den Amtsstuben mögen doch bitte etwas flexibler werden, wenn es darum geht, Initiativen der Bevölkerung zu ermöglichen. Aber die Bürger, die Initiative ergreifen, sollen bitte auch etwas mehr Realitätssinn und ein besseres Verständnis für die Komplexität der Rahmenbedingungen entwickeln. Damit regelmäßig gemeinsam Neues entwickelt werden und langfristig ein stärkeres Gemeinwesen heranwachsen kann, muss dieses Scharnier zwischen Akteuren und Experten gut geölt werden. In der Tüftelstube des Urban Lab gibt es dafür die nötigen Schmiermittel. Das Urban Lab, das nicht nur finanziert, sondern allen Gestaltungswilligen auch tatkräftig mit vielen Tipps zur Seite steht, ist ein Amt, wie man es sich erträumt. Ein Amt für Ideen und deren Ermöglichung.

Dass wegen der Corona-Krise einige Projekte zeitlich zurückgeworfen wurden, war schade. Aber für vieles haben sich auch schnell andere Formate gefunden, in denen sie trotzdem stattfinden oder schon mal erprobt werden konnten. Statt mit einer Vernissage kann man eine Street-Art-Galerie etwa auch mit einer geführten Online-Begehung eröffnen. Überhaupt wurde die Krise hier als gute Gelegenheit betrachtet, direkt mal zu zeigen, wie ein kreatives Umfeld eine Stadt für unerwartete Herausforderungen fit macht. Die Plakate des gerade abgeschlossenen Wahlkampfes beklebte das Urban Lab kurzerhand mit Corona-Infos. L



LORENZKIRCHE

HAUPTBAHNHOF

„Atelier Extra“ macht eine Kommode zur mobilen Plattform für künstlerische Interventionen – für alle, die mitgestalten möchten

Guter Rat: „Shengo“ will die in Äthiopien üblichen dörflichen Bürgerräte auch in Nürnberg abhalten – auf selbst gebastelten Recyclinghockern

# Was ist eigentlich das Problem?

Kolumne



Foto: Victoria Jung

Die größten und wirksamsten Fehler – davon bin ich überzeugt – spielen sich vor Beginn des Planungsprozesses ab, sozusagen in der Dämmerung der Planung. Hier, ganz am Anfang von allem, bleiben diese Planungsfehler jedoch zunächst unsichtbar, weil es nicht die alten Bekannten sind, an die wir uns schon gewöhnt haben: Bauzeitverzögerungen, eklatante Preissteigerungen oder gefällte Bäume.

Das Problem ist, dass man sich gar nicht darüber einigt, was überhaupt das

Problem ist. Viele Planungstheoretiker haben klargemacht, dass dies der eigentliche Fehler ist, durch den man sich die wirklich bösen Probleme einhandelt. Es müsste eine offene Diskussion geben: Sind zu wenig Parkplätze in der Innenstadt das Problem? Grillen im Park? Insolvente Kaufhausketten? Das passiert aber nur selten. Stattdessen sagt ein Politiker „Das muss jetzt aber anders werden!“. Er nennt etwas „Missstand“, impliziert dessen Ursache nur und schafft damit die Grundlage des gesamten nachfolgenden Verfahrens.

Dieser Fehler zieht sich dann durch den gesamten Planungsprozess: Politik und Bürger diskutieren über das, was ihnen die Planer vorlegen – zumeist mehr oder weniger fachmännisch aussehende Pläne –, anstatt über Dinge, die ihnen nicht gezeigt werden, die aber wichtiger wären, zum Beispiel über grundlegende Werte und Ziele der Planung, oder über interessante Lösungen aus anderen Städten. Man nennt das availability bias, eine Verzerrung, verursacht durch die (schlechte) Verfügbarkeit von Informationen. (Das Planungsrecht sieht

*Wenn in der Stadtplanung etwas falschläuft, sind die „Schuldigen“ immer schnell benannt. Dabei sind das selten die wahren Verursacher. In Stephan Willingers Kolumne geht es diesmal darum, dass die wirklich bösen Fehler im Verborgenen entstehen.*

Warum gibt es Stadtplanung? Warum wünschen wir uns eine integrierte Sichtweise auf die Stadt? Weil städtische Herausforderungen immer mit komplexen, den sogenannten bösen Problemen zu tun haben. Und die lassen sich nicht so einfach lösen, wie sich das Politiker, Bürger und Medienvertreter oftmals vorstellen. Für simple Probleme kann ein Ingenieur kurzerhand eine technische Lösung finden. Städtische Probleme sind aber nicht simpel – und deshalb mit technischen Lösungen nicht zu bewältigen. Wer aus der Haustür tritt, etwas Ungewohntes sieht und vorwurfsvoll sagt „Was haben die denn da schon wieder gemacht?“, der hat zwar einen Schuldigen gefunden, aber selten den wirklichen Verursacher der Situation erkannt.

das als Abwägungsfehler, der gerichtlich geprüft werden könnte ... wenn er nicht so schlecht sichtbar wäre.)

In meiner Heimatstadt Bonn wurde jüngst von einem renommierten Städtebaubüro ein Rahmenplan für ein Stadtviertel erstellt. Und jetzt diskutiert ganz Bonn über die Standorte von Hochhäusern. Ich stelle mir die Szene etwa so vor:

**Bürger:** Warum wurde denn der Rahmenplan überhaupt beauftragt?

**Stadtverwaltung (irritiert):** Na, wir sollten doch das Gebiet entwickeln.

**Bürger:** Ja, aber das war doch vorher auch ganz schön.

**Stadtverwaltung (trotzig):** Aber richtig entwickelt war es eben nicht!

**Bürger (beschwichtigend):** Okay, die Pläne sind ja auch wirklich nett anzusehen. Aber viele Wohnungen gibt es nicht, oder? Und die Straßen sind auch ziemlich breit ...

**Stadtverwaltung:** Das hat uns jetzt auch ein bisschen überrascht, dass da so viele Büros hinpassen und kaum Wohnungen. Aber wenn die Experten das so sehen ...

Meine These ist: Die dümmsten Fehler werden in dem komplexen Handlungsfeld Stadtentwicklung gar nicht als solche erkannt. Weil man versäumt hat, über Werte und Wünsche zu reden, weil Alternativen nicht zur Debatte standen, weil man den Planer einfach planen ließ. Es werden Gebäude und Straßen gezeichnet, und dann diskutieren eben auch alle nur über Gebäude und Straßen – anstatt über ein gutes Leben in der Stadt. ─

Stephan Willinger

ist Projektleiter der Nationalen Stadtentwicklungspolitik im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).





## Selbst bestimmen, wo es langgeht

Manchmal zeigt sich in der Stadtplanung sehr schnell, ob ein wichtiges Bürgerbedürfnis übergangen wurde: anhand von Trampelpfaden, die man in Anlehnung an den englischen Begriff *desired lines* auch als „Wunschwege“ bezeichnen könnte. Die Stadtbewohner, immer auf der Suche nach der besten Verbindung zwischen dem urbanen A und B, möchten mancherorts lieber selbst sagen, wo es langgeht. Und je deutlicher sich der bürgerliche Eigensinn dann abzeichnet, desto mehr Menschen reizt es wohl, den Weg des zivilen Ungehorsams ebenfalls zu beschreiten. Nun könnte man dem mit Zäunen Gren-

zen setzen. Längst aber haben Planer die Chance erkannt, die dem innewohnt. Jane Jacobs schon plädierte dafür, Städte lieber menschengerecht umzubauen, statt ihnen irgendeine abstrakte Logik überzustülpen. Es kommt also darauf an, entlang dieser Pfade einen Ort zu verstehen – und dann den Weg frei zu machen. Oder man kehrt das Prinzip gleich ganz um, so wie Rem Koolhaas das bei der Planung des Illinois Institute of Technology getan hat. Auf dem Campus wurde zunächst ganz auf ein Wegesystem verzichtet. Man hat abgewartet, was sich organisch entwickelte. Erst dann wurde gepflastert und geteert. ─

Der Amsterdamer Fotograf Jan-Dirk van der Burg hat dem Thema eine ganze Fotoarbeit gewidmet. Die heißt „*Olifantenpaadjes*“ und zeigt Beispiele aus verschiedenen niederländischen Städten.

# Fehlermeldungen

Bei den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklung treffen hehre Pläne auf das richtige Leben. Die Projekte sind ein Hort der urbanen Experimentierfreude. Wenn es irgendwo steile Lernkurven geben muss, dann hier. Drei Projekt-Steckbriefe

## Pilotprojekte



Foto: Diana Wetzelein

### Städte in ganz Deutschland / Fachwerktriennale

#### *Worum geht's?*

Wir unterstützen Initiativen, die Migranten in Baufachberufen qualifizieren. Das Projekt fördert Integration und sorgt zugleich für den Erhalt von Bausubstanz in Fachwerkstädten.

#### *Was lief von vornherein richtig?*

Wir haben die Projektplanung direkt als Prozess angelegt, um auf schnell wechselnde Rahmenbedingungen reagieren zu können.

#### *Was hat sich als Fehler erwiesen?*

Rückschläge gab es dennoch – aufgrund der Rahmenbedingungen: Unsicherheit bei der Abschiebep Praxis und eine wachsende Kluft zwischen Bürgern und Migranten. Als „Fehler“ hat sich erwiesen, dass wir die arbeitsmarktpolitischen Instrumente zunächst flexibler eingeschätzt haben. So stellte die Bundesagentur für Arbeit nicht ausreichend Mittel für Sachleistungen wie Material und Fremdleistungen von Architekten oder Ingenieuren zur Verfügung.

#### *Was wurde daraus gelernt?*

Freiwilliges Engagement für Migranten stößt an Grenzen, wenn es an Mitteln oder Fachkapazitäten fehlt.

#### *Wie gehen Sie heute mit Fehlern um?*

Höchste Planungssicherheit schaffen! Und dadurch die Hürden für engagierte Bürgergruppen in einer Projektarbeit mit vielen Variablen und noch mehr Unvorhergesehenem absenken. Gefragt sind langfristige Strategien für Wohneigentum in Klein- und Mittelstädten, aber auch ein flexiblerer Einsatz arbeitsmarktpolitischer Instrumente.

## Hannover / Gesellschaft für außerordentliche Zusammenarbeit

### *Worum geht's?*

Ziel ist es, die zivilgesellschaftliche Stadtentwicklung in Hannover übersichtlicher und für mehr Menschen zugänglich zu machen. Wir sind ein Netzwerk aus ca. 40 Projekten und 150 Akteur\*innen, die gemeinsam aktiv werden, wo die Einzelinitiativen nicht weiterkommen. Die Lösungen, zu denen wir dabei kommen, sollen langfristig öffentlich nutzbar gemacht werden.

### *Was lief von vornherein richtig?*

Das Projekt ist aus einem tiefen Wunsch nach Mitbestimmung und Teilhabe heraus entstanden. Initiativen aus Hannover wurden von Beginn an eingeladen mitzugestalten. Alle wurden gefragt, wo es Schwierigkeiten in der Projektumsetzung gibt, und teilten die Überzeugung, dass es in der Hannoveraner Projektlandschaft mehr Gemeinschaftlichkeit braucht statt Entscheidungen im kleinen Kreis.

### *Was hat sich als Fehler erwiesen?*

Es ist viel Antriebsenergie in die Organisation der Zusammenarbeit geflossen. Dabei waren viele schon mit ihren eigenen Projekten an der Kapazitätsgrenze. Es gibt eine Menge Ideen, aber für die Umsetzung fehlt die Zeit. Das haben alle Beteiligten zunächst falsch eingeschätzt.

### *Was wurde daraus gelernt?*

Das Projektteam hat gelernt, besser zu moderieren und Teilbereiche vorzubereiten, in denen Akteur\*innen auch punktuell mitwirken können – womit sie ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten. Es geht darum, eine ausgewogene Mischung aus Struktur und Raum für Kreativität zu schaffen.

### *Wie gehen Sie heute mit Fehlern um?*

Als Pilotquartier ist es wichtig, experimentierfreudig zu bleiben und Dinge auszuprobieren. Fehler gehören zum Ausprobieren dazu und sollten nicht tabuisiert werden. Wir legen Wert auf eine ehrliche Kommunikation, die Fehler nicht als Scheitern betrachtet sondern als wertvolle Erfahrung!

## Bremen / ZwischenZeitZentrale (ZZZ)

### *Worum geht's?*

Wir bringen leer stehende Gebäude und Brachflächen in Bremen für befristete Zeit wieder in Nutzung und zeigen dabei längerfristige Perspektiven auf – auch für die Nutzer. Sie und auch die Eigentümer unterstützen wir in der Umsetzung ihrer Ideen. Aber wir initiieren auch eigene Projekte.

### *Was lief von vornherein richtig?*

Das Projekt wurde direkt ressortübergreifend getragen. Herausforderungen aktueller Aktivitäten wurden in einer gemeinsamen Lenkungsgruppe besprochen und unkomplizierte Lösungen gefunden. Indem wir direkt in Einzelprojekte involviert waren, gelang oft eine schnelle Umsetzung. Und es ist ein Netzwerk für weitere Projekte entstanden.

### *Was hat sich als Fehler erwiesen?*

Manche Pläne waren nicht so leicht umsetzbar, etwa der Aufbau und die laufende Aktualisierung einer Datenbank von Leerständen und Brachen. Auch das Ziel, die laufenden Kosten öffentlicher Liegenschaften zu reduzieren, hat sich als zu ambitioniert erwiesen. Außerdem war die Kooperation mit privaten Eigentümern zunächst zäh, und das Konzept Zwischennutzung fand oft keinen direkten Anklang.

### *Was wurde daraus gelernt?*

Wir haben Best-Practice-Beispiele erarbeitet. Außerdem haben wir unsere Zielsetzung angepasst und nehmen die Nutzer und die Stadtentwicklungseffekte von Zwischennutzung noch stärker in den Fokus – um die Vorteile deutlicher zu machen. Private Eigentümer sprechen wir öfter über Akteure an, die ihnen näherstehen, etwa die Wirtschaftsförderung.

### *Wie gehen Sie heute mit Fehlern um?*

Bei Zwischennutzungsprojekten werden Fehler gemacht – und das ist auch gut so. Die Projekte sollen ja einen experimentellen Charakter haben, und es ist daher schwer vorherzusehen, welche Ideen aufgehen. Wir können nur immer wieder neu abwägen, wie das Verhältnis aus Vorgaben und Freiräumen für die Nutzer gestaltet werden soll. Und sind natürlich bereit, jederzeit zu helfen. **L**





# Gar nicht so verkehrt hier

Reportage

In letzter Zeit haben einige junge Kreative festgestellt, dass man in einer Stadt wie Görlitz viel angenehmer leben könnte als etwa im vollen, immer teureren Berlin. Von ganz alleine sind sie darauf aber nicht gekommen. Über ein Projekt, das ein bisschen nachgeholfen hat Text: August Modersohn



Ihre Freunde in Berlin waren ziemlich verblüfft, erzählt Jessy James LaFleur. Wie kann eine Weltenbummlerin wie sie, die schon in New York und Sydney gelebt hat, nur in die Provinz ziehen? Und sich dort sogar eine Wohnung kaufen? „Die haben’s mir nicht geglaubt“, sagt sie. Aber sie hat es gemacht. Seit Anfang des Jahres lebt LaFleur in ihrer eigenen Görlitzer Wohnung. Innenstadt, Altbau, Balkon: Für die kernsanierten 84 Quadratmeter hat sie 49.000 Euro gezahlt. Dass sie sich ausgerechnet hier einmal niederlassen würde, hätte sie auch nicht gedacht. Aber dann kam das Jahr 2019.

Da hat LaFleur an einem Projekt teilgenommen, das sich „Stadt auf Probe“ nennt. Sie war eine von 54 auserwählten Bewerbern, die jeweils für einen Monat lang nach Görlitz ziehen durften, in möblierte Wohnungen – ohne Miete zu zahlen. „Als ich das erste Mal von dem Projekt gehört habe, dachte ich, das wäre ein Witz, aber das gab’s ja wirklich!“, sagt LaFleur. Kaum vorstellbar, dass eine Stadt einfach so hergibt, was andernorts immer knapper, immer teurer und begehrter wird: Wohnraum.

Davon aber hat Görlitz reichlich, und genau da liegt das Problem: Fast ein Viertel der Wohnungen steht leer. In den letzten Jahrzehnten sind vor allem junge Menschen fortgezogen, mit der Folge, dass die Grenzstadt an der Neiße im östlichsten Zipfel Deutschlands seit der Wiedervereinigung von 72.000 auf 56.000 Einwohner geschrumpft ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatten hier sogar noch 100.000 Menschen gelebt. Heute hat Görlitz zwei Spitznamen: Der eine lautet „Görliwood“, weil in der sehr hübsch sanierten Altstadt schon Hollywoodfilme wie „Inglourious Basterds“ oder „Grand Budapest Hotel“ gedreht wurden. Der andere Spitzname lautet „Pensionopolis“. Denn hier leben überdurchschnittlich viele Rentner.

Görlitz schrumpft, Görlitz überaltert. Görlitz hat Probleme wie viele andere kleinere Städte auch. Was können diese Kommunen dagegen tun? Das hat sich auch Robert Knippschild gefragt. Er ist Professor für revitalisierenden Stadtumbau in Dresden und arbeitet dort auch am Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, das gemeinsam mit der Stadt Görlitz das Projekt „Stadt auf Probe“ entwickelt hat. Die Idee: Großstädter, die sich vorstellen



Foto: R. Knippschild/ÖR\_Media

könnten, in kleinere Städte zu ziehen, sollten das einfach mal für einen Monat ausprobieren. Drei Wohnungen stellte die Stadt zur Verfügung, jeden Monat bezog sie ein neuer Teilnehmer. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik förderte das Projekt.

Gestartet ist „Stadt auf Probe“ Anfang letzten Jahres. Und auch wenn das Projekt wegen der Corona-Krise derzeit pausieren muss, konnten 47 der 54 Ausgewählten schon zur Probe wohnen. Knippschild hat denn auch schon mit der Auswertung begonnen. „Wenn wir alle befragt haben“, sagt er, „erhoffen wir uns, genauer zu wissen, unter welchen Bedingungen Leute aus der hippen Großstadt dazu bereit sind, in eine vermeintlich piefigere kleinere Stadt zu gehen – und was diese dafür tun müsste.“

Grundsätzlich, da ist sich Knippschild sicher, würden Großstädte in Zukunft an Attraktivität verlieren: Vollerorts gibt es immer weniger Wohnraum, immer höhere Mieten, schlechte Luft und zu wenig Ruhe. Gerade in der Corona-Krise, als die Straßen deutlich leerer, der Verkehr wohlthuend ruhiger war, ist vielen Menschen bewusst geworden, was sie eigentlich vermissen. Städte wie Görlitz können diese Lebensqualität bieten. Sie könnten Gewinner eines neuen Trends sein: „Mittelstädte bieten kurze Wege, günstige Mieten und gleichzeitig eine stabile Infrastruktur – das macht sie für Großstädter interessant, die sich nach Alternativen umschauen.“

Insgesamt 150 Bewerbungen sind bei Knippschild eingegangen. Und tatsächlich: Zwei Drittel der Be-

**Görlitz schrumpft und hat eine Menge Leerstand. Oder anders gesagt: viele Möglichkeiten**

**Raum zur Entfaltung: Wohnungen und Arbeitsräume wurden den Teilnehmenden gestellt**



Fotos: Juliane Wedlich



Foto: H. Hense/IÖR-Media

**Angenehm offen:**  
Von der Kreativszene  
der Stadt wurden die  
Neuzugänge freundlich  
aufgenommen

werber kamen aus Großstädten, allein ein Drittel aus Berlin. „Wir entschieden uns hauptsächlich für freischaffende, kreative Selbstständige“, sagt Knippschild. Denn, so die Vermutung, gerade für diese Menschen könnte ein Leben in kleineren Städten am ehesten funktionieren. Dank der Digitalisierung können sie ebenso gut von der Provinz aus arbeiten und sind nicht an einen festen Arbeitsort gebunden.

Gesucht wurden Menschen wie Jessy James LaFleur. Sie ist Spoken-Word-Künstlerin und Rapperin, tritt bei Konzerten und Poetry-Slams auf und gibt Workshops für Kinder und Jugendliche. Vor zwei Jahren war sie deshalb schon einmal für eine Woche in Görlitz. „Ich hatte damals gleich das Gefühl: Hier fühle ich mich wohl“, sagt sie. LaFleur wohnte bis zuletzt in Berlin, aber die Hauptstadt hat sie zunehmend genervt. „Dort wird’s immer enger und teurer, es gibt keine Freiräume mehr, in alles wird investiert, aber nicht in die Menschen und die Soziokultur.“ In Görlitz habe sie von alledem nichts gespürt. Hier hatte sie das Gefühl, dass man die Stadt noch mitgestalten kann.

Für sie kam „Stadt auf Probe“ also gerade zur rechten Zeit. Zusätzlich zu der Wohnung bekam LaFleur, wie alle anderen Teilnehmer auch, einen Platz zum Arbeiten gestellt, in einer Galerie. Auch in Görlitz gibt es eine alternative Kunstszene. LaFleur weiß aus Erfahrung: Wenn man als Kulturschaffende neu in eine Metropole kommt, sind die Szenen dort nicht unbedingt glücklich: Nicht noch so eine! Hier in Görlitz hingegen wurde sie sofort aufgenommen. „Das ist mir

noch nie passiert, dafür bin ich unglaublich dankbar.“

Schnell entschied sie sich zu bleiben. Sie hatte Geld gespart und suchte nach einer Wohnung. Und das, sagt sie, sei noch so ein Vorteil: „Hier kannst du dir Wohnungen leisten!“ Noch während ihres Probemonats wurde sie fündig. Allerdings ist LaFleur eine Ausnahme. Von den bisher 45 Teilnehmern von „Stadt auf Probe“ sind, Stand heute, nur vier geblieben. „Es war aber auch gar nicht unser Ziel, dass alle in Görlitz bleiben“, sagt Robert Knippschild. „Wir wollen erfahren, welche Anforderungen junge, gut ausgebildete Menschen an ihren Wohnort haben – und welche Rolle die verschiedenen Standortfaktoren dabei spielen.“

Anne Wenkel ist eine der Teilnehmerinnen, die nicht geblieben sind. Die Illustratorin wohnt mit ihrer Familie jetzt wieder in Berlin. Doch eigentlich, sagt sie, sei auch sie genervt vom Dreck und vom Lärm. „Wir haben zwei kleine Kinder und kommen vom Land – wir wollen hier weg.“ In Görlitz sei alles wunderbar gewesen: die Mietpreise niedrig, die Landschaft in

**„Erfahren, welche Anforderungen junge, gut ausgebildete Menschen an ihren Wohnort haben.“**

der Umgebung toll, die Kulturszene aufgeschlossen. „Unser Sechsjähriger will unbedingt wieder zurück. Für ihn war das ein Paradies, allein schon, weil er beim Herumrennen nicht immer darauf achten musste, nicht irgendwo in Hundescheiße zu treten.“

Ein Umzug nach Görlitz war für die Wenkels dann aber doch unrealistisch, das mussten sie während ihres Probemonats feststellen. Die Arbeit zwang sie dann doch, zwischendurch häufiger mal nach Berlin zu fahren, wobei ihnen das Fehlen einer ICE-Verbindung schmerzlich bewusst wurde. Das zeitaufwendige Pendeln hätte auf Dauer einfach nicht funktioniert. Die Wenkels suchen jetzt gemeinsam mit befreundeten Familien nach einem Haus in der Nähe von Berlin. So ganz ohne Hauptstadt geht es bei ihnen dann doch nicht. **L**



stadt:pilot

Magazin zu den Pilotprojekten der  
Nationalen Stadtentwicklungspolitik

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und  
Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für  
Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37, 53179 Bonn

Redaktion

Stephan Willinger und Katharina  
Hackenberg (verantwortlich / BBSR)  
Oliver Geyer / DUMMY Verlag  
(redaktionelle Koordination)

Umsetzung

DUMMY Verlag GmbH, Torstr. 109, 10119 Berlin

Autorinnen & Autoren

Felix Denk, Oliver Geyer, August Modersohn,  
Katharina Reckers, Natascha Roshani

Bildredaktion

Trine Skraastad

Art-Direktion und Design

Sabine Kornbrust

Korrektorat

Florian Kohl

Stand

August 2020

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.  
Gedruckt auf Recyclingpapier

Bestellungen

nationale-stadtentwicklungspolitik@bbr.bund.de

Bildnachweise

Cover Jan-Dirk van der Burg S. 03 Jean-Luc Raymond.  
Werk: Dispatchwork, Jan Vormann, VG Bild-Kunst,  
Bonn 2020 S. 04 Marcus Glahn S. 06 epa / picture-  
alliance. Werk: OASE NR 7, Haus-Rucker Co\*, VG  
Bild-Kunst, Bonn 2020 S. 08 Franz Grünewald S. 10  
BMI S. 11 Getty Images S. 12 Privat S. 13 Jeannette  
Wilhelm; Projekt Passerelle S. 14–15 Renke Brandt  
S. 16–18 Sebastian Lock S. 19 Victoria Jung S. 20–21  
Jan Dirk van der Burg S. 22 Diana Wetzstein S. 23  
Julian Martitz; Dennis Ritter S. 24 Moritz Kertzsch  
S. 25 R. Knippschild / IÖR\_Media; Juliane Wedlich (2)  
S. 26 H. Hense / IÖR-Media U3 Superflex; Iwan Baan;  
Torben Eskerod; Klaus Thymann; Aris Kress - S27-  
Kunst und Bildung; ZUS, Ossip van Duivenbode;  
PLATZprojekt, Sam Green; Teple Misto; We Are City  
Plaza, Claude Somot & Xiaofu Wang, Hassan, Hamza.  
© BBSR

Nachdruck & Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit  
genauer Quellenangabe gestattet.  
Bitte schicken Sie uns zwei Belegexemplare zu.

ISBN 978-3-87994-267-1  
Bonn 2020

# Living the City



25.9. –  
20.12. <sup>20</sup><sub>20</sub>

Eine Ausstellung  
über Städte, Menschen  
und Geschichten

Stadt  
leben

Flughafen Tempelhof  
Platz der Luftbrücke  
[www.livingthecity.eu](http://www.livingthecity.eu)

**„Städte sind ein riesiges  
Labor aus Versuch  
und Irrtum,  
Fehlschlag und Erfolg,  
im Städtebau und  
in der Stadtplanung.“**

Jane Jacobs