



stadt:pilot

So schnell kann sich alles drehen.
Über Freude am Wandel

Dezember 2020

18

MAGAZIN
zu den Pilotprojekten
der Nationalen
Stadtentwicklungspolitik

Sich neu erfinden

Die englische Formel »design or disaster« bringt es auf den Punkt – wir können den Wandel gestalten, oder wir kriegen ein Problem. Die großen Herausforderungen, vor denen Städte heute stehen, sind oft benannt. Städte müssen sich in gewisser Weise sogar neu erfinden. Nun kommt es darauf an, den Ideenreichtum und den Gestaltungswillen ihrer Akteure zu fördern, um die Weichen hin zu einer gemeinwohlorientierten, integrierten Stadtentwicklung zu stellen. Darauf zielen die Pilotprojekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ebenso wie die Leipzig-Charta ab, die den europäischen Städten seit 2007 Leitlinien bereitstellt. Mit Erfolg. Und doch: Angesichts der dynamischen Entwicklung auf Feldern wie Klima, Migration und Digitalisierung war es nötig, auch diese Charta einer Neuformulierung zu unterziehen. Dass die »transformative Kraft der Städte« nun sogar im Titel steht, unterstreicht die Bedeutung städtischen Engagements. Städte sind Labore und Katalysatoren für eine lebenswerte Zukunft – auch im größeren politischen Maßstab. Von der Dimension der anstehenden Aufgaben soll sich gleichwohl niemand einschüchtern lassen. Wie viel Freude es macht, den Ungewissheiten mit positiven Zukunftsbildern zu begegnen und sich des eigenen Potenzials bewusst zu werden, lesen Sie in diesem Heft.

04
TRANSFORMATIVE KRAFT
Leipzig-Charta alt und neu –
 ein Interview mit zwei Männern,
 die dabei federführend waren

08
DIE VIERTELMENSCHEN
Gemeinwohl statt Gentrifizierung:
 Ein Quartier in Münster gestaltet
 den Wandel lieber selbst

12
ESSAY
 Architekturkritiker Niklas Maak:
 Die Grammatik der Innenstädte
 muss neu geschrieben werden

14
STADT, ENTFALTE DICH
 Steckt in der Lebenshilfeliteratur
 auch etwas für Städte, die sich
 verändern wollen? Ein Schaubild

17
FLIEGEN LERNEN
 Mit sympathischer Selbstironie
 motiviert ein Pilotprojekt aus
 Altenburg zum Stadtmachen

19
KOLUMNE
 Stephan Willinger meint: Mehr
Emotionen in der Planung wagen!

20
IST DOCH UTOPISCH
 Mit neofuturistischen Visionen
 wollte »Archigram« in den 1960ern
 den Städtebau aufmischen

23
AKTIONEN ZUR CHARTA
 So bringt die Neue Leipzig-Charta
 2021 noch mehr in Bewegung

24
WEITERMACHEN
 Wo steht Hanau heute mit seinen
 Bemühungen um Integration?

Unser Titelbild zeigt ein
 Kettenkarussell, das sich im Kühl-
 turm des ehemaligen »Schnellen
 Brüters« in Kalkar dreht. Diese
 Atomanlage, die nie in Betrieb ging,
 hat sich bereits neu erfunden –
 als Freizeitpark

Mit Streetart jenseits
 von Graffiti will das
 Berliner Straßenkünst-
 lerkollektiv »Mental-
 gassi« den öffentlichen
 Raum zurückerobern.
 So auch mit dieser
 Aktion, die darauf an-
 spielt, dass sich viele
 Berliner in der U-Bahn
 wie in ihrem eigenen
 Wohnzimmer (dane-
 ben-)benehmen. Uns
 zeigt es, dass mit
 etwas Kreativität auch
 in der Großstadt eine
 heimelige Atmosphäre
 entstehen kann

Titel: Ina Fassbender / REUTERS / picture alliance | Foto: Mentalgassi



Veränderung kann auch ganz gemütlich sein

»Wir alle verkörpern diese transformative Kraft«

Interview



»Parkour« erfreut sich bei jungen Menschen großer Beliebtheit. Akrobatisch bewegen sie sich über immer neue Mauern, Treppen und Geländer. Ein schönes Bild für urbane Resilienz: Aus Hindernissen werden Sprungbretter

Foto: Scott Bass

In Zeiten rasanter Veränderungen müssen sich Städte neu erfinden. Und das gilt in gewisser Weise auch für die Leipzig-Charta, die den europäischen Städten gemeinsame Leitlinien an die Hand gibt. Ein Gespräch mit den beiden Männern, die bei der ersten Charta und ihrer aktuellen Neuformulierung federführend waren

Von Natascha Roshani & Oliver Geyer

Die Leistungen der ersten Leipzig-Charta von 2007 sind unstrittig. Warum ist eine Neuformulierung nötig?

Oliver Weigel: Über die großen Herausforderungen, vor denen die europäischen Städte heute stehen, kann man viel sagen. Ich beschränke es hier erst mal auf Stichworte wie Klimawandel, Integration oder Resilienz. Diese Themen waren in der alten Leipzig-Charta zwar auch schon enthalten, jedoch nicht so explizit, wie es heute geboten scheint. Wenn ich gefragt werde, warum es dringend eine Neuformulierung geben muss, gibt es aber vor allem einen Satz, der die Sache meines Erachtens besonders gut auf den Punkt bringt. Und der lautet: Ein halbes Jahr nachdem wir die erste Charta beschlossen haben, kam das erste iPhone auf den deutschen Markt.

Warum war das so ein »Gamechanger«?

Oliver Weigel: Weil das Smartphone heute nicht nur für die rasante Digitalisierung unseres Alltags und des urbanen Lebens steht, sondern auch allgemein für die beschleunigten Zyklen der gesellschaftlichen Veränderung. Da es dabei zum Teil auch um krisenhafte Veränderungen geht, wirft das mit neuer Wucht die Frage der Resilienz von Städten auf. Es geht um die Frage, wie wir in Zeiten abnehmender Gewissheiten unsere gesellschaftliche Zukunft steuern wollen – wobei Städte bekanntlich eine entscheidende Rolle spielen. Dazu kann die Neue Leipzig-Charta einen wertvollen Beitrag leisten.

Inwiefern bietet die alte Charta dafür ein wichtiges Fundament?

Oliver Weigel: Die Leipzig-Charta aus dem Jahr 2007 ist nach wie vor von großem Wert. Sie hat das Bewusstsein der Akteure geschärft, weil sie damals ein erstes Dokument war, das sich in dieser Form mit Fragen der Stadtentwicklung beschäftigt hat. Inzwischen gibt es noch andere internationale Dokumente, etwa die Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen, ebenso auf UN-Ebene die New Urban Agenda, das Pariser Klimaabkommen und

den European Green Deal. Sprich: Das ganze politische Setting hat sich verändert. Auch darauf muss die Leipzig-Charta eingehen, daran muss sie anknüpfen.

Markus Eltges: Wenn Sie nach dem Fundament fragen: Ohne die erste Charta würde es in Deutschland keine Nationale Stadtentwicklungspolitik in der Form geben – und auch in manch anderem der EU-Mitgliedstaaten nicht. Wir wollten damals ein politisches Dokument schaffen, um das Thema Stadt in der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu stärken und dafür zu sorgen, dass es in allen Staaten stärker auf die nationale Agenda rückt. Es gab zu der Zeit in vielen Mitgliedstaaten nur die EU-Strukturfonds, verwaltet durch die Wirtschaftsministerien, die das Thema Stadt adressiert haben. Aber es fehlte der gemeinsame politische Überbau, der von allen Mitgliedstaaten getragen wurde.

Ist die Struktur, mit der Deutschland in der Folge seine Nationale Stadtentwicklungspolitik organisiert hat, in anderen Staaten ähnlich aufgebaut worden?

Markus Eltges: Eine Plattform, wie wir sie in Deutschland geschaffen haben – mit Bundesregierung, Ländervertretern, kommunalen Vertretern –, wurde so stringent in den anderen Mitgliedstaaten meines Wissens nach nicht umgesetzt. Allerdings waren manche Länder aufgrund ihrer anderen staatlichen Ordnung in puncto nationaler Stadtentwicklung schon ganz anders aufgestellt als wir. Im zentralistischen Frankreich wurde und wird Stadtpolitik sehr stark von Paris aus gesteuert. Hier gibt es traditionell einen massiven staatlichen Interventionsmechanismus in Bezug auf städtische Gebiete. Auch in Großbritannien hat man aus Erfahrungen mit dem Strukturwandel Instrumente geschaffen, um ganze Quartiere von London aus zu unterstützen. Alles Dinge, die im föderalen Deutschland in dieser Form undenkbar wären. Deshalb hat man hier von Beginn an alle beteiligten Stellen von Bund, Ländern und Kommunen mit ins Boot geholt und das Kuratorium der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gegründet, um alle Stakeholder mit deren Wissen und Instrumenten von Beginn an einzubinden.

Trotz des guten Fundaments: Was unterscheidet die neue Charta von der alten?

Markus Eltges: Jedes politische Dokument ist immer auch ein Produkt seiner Zeit. Die erste Charta war sehr stark geprägt von dem Eindruck, dass es in einigen westeuropäischen Staaten damals soziale Unruhen in Vorstädten gab – vor allem in Frankreich und Großbritannien. Um der Vernachlässigung bestimmter Quartiere entgegenzuwirken, empfahl die Charta daher zunächst einmal, sich um die sozial benachteiligten Gebiete in den Städten zu kümmern. Dies war auch Ausdruck einer europäischen Werte-

Immune Kommune

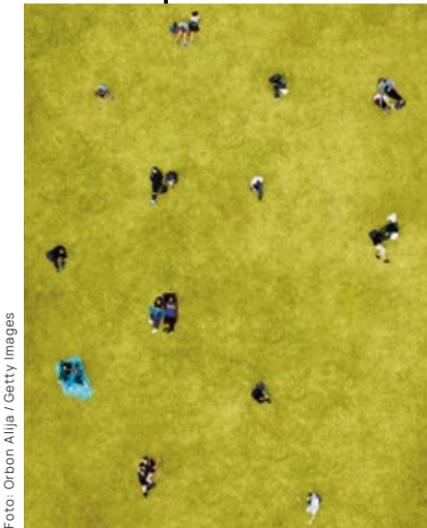


Foto: Orbon Alija / Getty Images

Mit dem aktuellen Projektauftrag »Post-Corona-Stadt« sollen Ideen und Konzepte für eine resiliente Stadtentwicklung gefördert werden. Wie wirkt sich die Covid-19-Pandemie auf unser Zusammenleben und auf die Zukunft unserer Städte aus? Welche

mittler- und langfristigen Veränderungen in Nachbarschaften, Innenstädten, in Wirtschaft und Verkehr müssen Kommunen jetzt initiieren, um resilient gegenüber solchen Krisen zu werden? Mit dem 8. Projektauftrag der Nationalen Stadtentwicklungspolitik unter dem Motto »Post-Corona-Stadt« wurden Projekte gesucht, die zu den Themenfeldern »Solidarische Nachbarschaft und Wirtschaften im Quartier«, »Öffentlicher Raum, Mobilität und Stadtstruktur« sowie »Integrierte Stadtentwicklungsstrategien« innovative Lösungsansätze erproben.

Die Resonanz war groß: Mehr als 200 Kommunen, zivilgesellschaftliche Organisationen, Wohlfahrtsverbände und Forschungseinrichtungen haben Bewerbungen mit Ideen auf Quartiersebene, für die Gesamtstadt, aber auch für interkommunale Kooperationen eingereicht. Viele Projekte haben einen experimentellen Charakter, wollen in kooperativen Organisationsstrukturen oder lokalen Partnerschaften Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe erproben.

Noch in diesem Jahr sollen die Pilotprojekte ausgewählt werden und ab dem ersten Quartal 2021 mit der Umsetzung starten. Dann wird sich auch zeigen, welche Wechselwirkungen es zwischen den neuen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie und anderen aktuellen Themen der Stadtentwicklung gibt: der digitalen Transformation, dem Klimawandel oder der Verkehrswende, aber auch der integrierten Entwicklung ländlicher Räume und strukturschwacher Regionen. ■

Projektauftrag

Handeln damit begründet. Das hat etwas bewirkt. Inzwischen diskutiert man auch auf internationalen Konferenzen über den Stand der Leipzig-Charta. Zudem sorgt diesmal ein eigenes »Implementation Document« dafür, dass es in den kommenden Ratspräsidentenschaften noch mehr Kontinuität gibt und mit thematischen Partnerschaften bestimmte stadtpolitische Themen gezielt weiterentwickelt werden.

Eine zentrale Formel der Charta, die auch in ihrem Titel steht, ist die »transformative Kraft der Städte«. Was kann der einzelne Bürger dazu beitragen?

Oliver Weigel: Wir alle verkörpern diese transformative Kraft. Denn jeder Bürger und jede Bürgerin macht täglich Stadtentwicklung. Zum Beispiel, wenn wir entscheiden, ob wir den neuen Monitor für unseren Computer online bestellen oder ob wir in die Stadt fahren, um ihn dort zu kaufen. Damit geht es los. Weiter geht es damit, dass wir alle eingeladen sind, aus der Zivilgesellschaft heraus an Stadtentwicklung zu partizipieren. Wir nennen das Co-Creation, also Miteigentümerschaft an Projekten und Prozessen durch Akteure, die nicht zu den politischen Zirkeln gehören. Darauf sind ja alle Maßnahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ausgerichtet, und um das auszuprobieren, haben wir eine ganz neue, viel kleinteiligere Förderstruktur entwickelt. Dabei lassen wir den einzelnen Initiativen bewusst große Freiräume. Wir wollen wissen, was in den städtischen Quartieren gerade passiert.

Inwiefern ist die Corona-Pandemie in den letzten Monaten noch als Thema in den Prozess der Neuformulierung eingeflossen?

Oliver Weigel: Die Resilienz von Städten war auch vor Corona schon zentral und wir haben eine eigene thematische Linie, die sich nur mit dem Thema Stadt und Gesundheit beschäftigt. Durch Corona ist das Resilienz-Thema dann noch mehr in den Mittelpunkt gerückt. Denn es ist ja noch mal sehr deutlich geworden, dass benachteiligte Quartiere von einer Pandemie und einem Lockdown besonders hart getroffen werden. Wir müssen uns also weiterhin gut um sie kümmern. ■



Foto: Schafgans DGPh

Dr. Markus Eltges ist heute Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. 2007 war er wichtiger Impulsgeber für die erste Leipzig-Charta und federführend bei dem Prozess ihrer Erarbeitung. Die aktuelle Neuformulierung der Charta begleitete er als Berater.



Foto: Milena Schüssler

Dr. Oliver Weigel hat 2007, nach seinem Eintritt ins Bundesbauministerium, auch schon an der Erarbeitung der ersten Leipzig-Charta mitgewirkt. Bei ihrer aktuellen Neuformulierung ist er der zuständige Referatsleiter, der den Prozess leitet und moderiert.

besprechen und die unterschiedlichen Positionen diskutieren. Nur so war es möglich, das Prinzip Gemeinwohlorientierung im Rahmen eines konstruktiven Dialogs in die Charta zu integrieren, sogar in die Überschrift.

Es gibt heute beträchtliche politische Kontroversen zwischen den Staaten West- und Osteuropas. Wie wirkte sich das auf den Prozess der Neuformulierung aus?

Oliver Weigel: 2007 war es so, dass die Beitrittsstaaten sehr stark auf die Prinzipien eingingen, die die stadtentwicklungspolitische Realität in den westeuropäischen Staaten widerspiegeln. Heute sind die politischen Rahmenbedingungen ganz anders und wir haben es dort mit sehr selbstbewussten politischen Akteuren zu tun. Und deswegen, das sage ich ganz offen, war ich sehr unsicher, ob wir vor dem Hintergrund der komplexen Herausforderungen und unterschiedlicher politischer Ansätze 27 bzw. 30 Minister dazu bekommen, am 30.11.2020 in Leipzig einstimmig ein Dokument zu verabschieden. Durch die konstruktive Einstellung unserer Partner wird uns dies, so wie es momentan aussieht, gelingen. Dies ist das Verdienst aller Mitgliedstaaten.

Markus Eltges: Dass eine solche Vereinbarung unter diesen geänderten politischen Rahmenbedingungen nun geklappt hat, kann man nicht hoch genug schätzen. Wobei ich hinzufügen muss: Auch 2007 war es nicht selbstverständlich, dass die osteuropäischen Kolleginnen und Kollegen die erste Charta mitgetragen haben. Nicht nur, weil sie damals noch ganz andere Sorgen hatten, sie hatten auch noch einen völlig anderen Blickwinkel auf Stadtentwicklung. Sie kamen aus einer Zeit des zentralisierten Staatswesens und waren erst mal nicht so begeistert über ein Dokument, das auch wieder von übergeordneter Ebene kam und der Planung das Wort redete. Von Planung hatten diese Länder erst einmal genug. Auch da waren wir gefordert, die dahinterstehende Intention zu erläutern.

Wie entfaltet so eine Charta ihre Wirkkraft? Besteht nicht immer die Gefahr, dass es bei schönen Worten bleibt?

Oliver Weigel: Die Leipzig-Charta ist eine Selbstverpflichtung, und die gewinnt ihre Bedeutung durch politisches Handeln. Man hat bewusst auf verpflichtende Übersetzungsinstrumente oder kontrollierbare Indikatoren verzichtet. Das ist zugleich der Charme dieser Charta: Sie überschätzt sich nicht, aber entfaltet ihre Wirkung dennoch – und zwar dadurch, dass man sich heute bis in die Kommunen hinein auf sie berufen kann. Das war nicht von Anfang an so. Als »Hüter der Charta« mussten wir immer wieder auf ihre Bedeutung hinweisen, hatten sie bei allen internationalen Kooperationen in den Memoranden und haben unser

»Dass eine solche Vereinbarung unter den geänderten politischen Rahmenbedingungen nun geklappt hat, kann man nicht hoch genug schätzen«

gemeinschaft. Dann hatten wir zu der Zeit gerade die Osterweiterung hinter uns, und die neuen Mitgliedsländer stellten Fragen: Wo könnt ihr uns bei unserem Transformationsprozess in den Städten, insbesondere beim Wohnungsbau, unterstützen? Aus diesen Gründen hat die alte Leipzig-Charta die integrierte Stadtentwicklung mit einer Handlungsanleitung definiert. Zudem ist die alte Leipzig-Charta in ihrer ganzen Begrifflichkeit noch viel mehr städtebaulich orientiert. Die neue Charta hingegen ist in deutlich höherem Maße gesellschaftspolitisch orientiert – mit Blick auf die urbanen Auswirkungen.

Was sind denn die wichtigsten gesellschaftspolitischen Aussagen der neuen Charta?

Oliver Weigel: Gefordert ist heute die »just«, »green« und »productive« City – als die drei Säulen der Nachhaltigkeit für städtische Politikansätze. Und als Querschnittsthema darunter liegt die Digitalisierung. Weil alles, was wir in der just, green und productive City tun, damit verknüpft ist. Nachhaltige Mobilität etwa können wir ohne Digitalisierung gar nicht denken. Es kann ja nicht darum gehen, die unökologischen Verbrenner einfach nur durch ähnlich unökologische Elektroautos zu ersetzen, die ebenso viel öffentlichen Raum fressen und zusätzlich noch durch die Ladeinfrastruktur »Fixpunkte« schaffen. Da braucht es intelligentere, digital gestützte Lösungen. Zudem schreibt die neue Charta einige Grundprinzipien und Dimensionen guter städtischer Regierungsführung fest – womit sie weit über die alte Charta hinausgeht.

Welche wären das?

Oliver Weigel: Es geht um Grundprinzipien, die allgemein klingen mögen, in der Praxis aber entscheidend sind: den integrierten Ansatz als Garant für eine effektive, ressourcenschonende Stadtentwicklung. Oder, vor allem, die Forderung nach mehr Gemeinwohlorientierung und Partizipation als Basis lokaler Demokratie – also Konzepte, die bei weitem nicht in allen Staaten selbstverständlich sind. Dies sind Punkte, die die Neue Leipzig-Charta sehr viel politischer machen.

Wie schafft man es angesichts dieser komplexen Herausforderungen, wirklich alle Mitgliedstaaten mitzunehmen und nicht beim kleinsten gemeinsamen Nenner zu landen?

Oliver Weigel: Wir haben die Neuformulierung von vornherein als Multi-Stakeholder-Prozess angelegt. Hilfreich war auch, dass wir sehr früh begonnen haben. Insbesondere in den Gesprächen mit den Mitgliedstaaten konnten wir, bevor mit Corona das große Videoconferencing Einzug hielt, im persönlichen Austausch die großen Linien



Reportage



Leonie Niehaus arbeitet als Projektlotsin. Was sie die Menschen immer wieder fragt: Fördert deine Idee das Gemeinwohl?

Dieses Ladenlokal, genannt »Hansabude«, ist so etwas wie die Schaltzentrale des Hansaforums



Ein Quartier in Münster will sich nicht der Gentrifizierung hingeben und den Wandel selbst gestalten. Um das Gemeinwohl zu stärken und eine eigene Vision zu entwickeln, setzt man dort auf: einen Index, gemeinsame Spaziergänge und... den Zufall

Die Viertelmenschen

Von Wiebke Harms
Fotos: Patrick Pollmeier



Ein gutes Dutzend Frauen und Männer schlängelt sich auf einem Gehweg zwischen Hauswänden, Fahrrädern und Laternen hindurch. Die meisten tragen Regenjacken, manche halten Mehrweg-Kaffeebecher in den Händen. Und alle sperren die Augen und Ohren weit auf, denn sie sind zu diesem Spaziergang aufgebrochen, um ihr Quartier »mit allen Sinnen« zu erkunden. Die Gruppe quert eine Straße, biegt nach links ab und bleibt auf einem kleinen Platz unter Bäumen ein erstes Mal stehen.

»Und, was ist euch aufgefallen?«, fragt eine der Spaziergängerinnen in die Runde.
 »Hier parken viel zu viele Autos«, sagt der Erste.
 »Für Fahrräder mit Anhänger ist es zu eng«, sagt jemand anderes.
 »Wenn Autos vorbeifahren, müssen wir ganz schön laut sprechen, um uns zu verständigen«, merkt eine Teilnehmerin an.

Diese Spaziergängergruppe ist eine Expertenkommission, die sich nicht durch Zertifikate und Dokortitel qualifiziert, sondern durch Alltags Erfahrung. Sie wohnen oder arbeiten hier, andere kommen regelmäßig her, um Freunde zu besuchen. Die Beobachtungen, die diese Leute sammeln, sollen helfen, das Hansaviertel in Münster lebenswerter zu machen. Für alle. Der Spaziergang ist eine von vielen Aktionen, die die Initiative »Hansaforum« erdacht hat, um das Gemeinwohl in den Straßen zwischen Bahnhof und Hafen zu stärken. Als Pilotquartier der Nationalen Stadtentwicklungspolitik erfindet sich das Münsteraner Viertel seit 2019 von innen heraus neu.

Begonnen hat alles schon früher und ebenfalls mit einem Spaziergang: 2015 hatte die Initiative »B-Side« dazu eingeladen, über die Zukunft des Quartiers nachzudenken. »Wir wollten näher an das Viertel herank«, sagt Sascha Kullak, einer der Initiatoren. B-Side veranstaltet unter anderem ein Festival und sitzt in einem Speichergebäude am Mittelhafen, etwas außerhalb des angesagten Hansaviertels. Mit einer Befragung von rund 600 Anwohnern und einer Ausstellung der Ergebnisse in den Straßen tasteten sich Kullak und seine Mitstreiter buchstäblich an das Hansaviertel heran. Daraus entstand das Hansaforum.

Dessen Schaltzentrale ist inzwischen die sogenannte »Hansa-Bude«, ein Ladengeschäft mitten im Viertel. Hinter den Schaufensterscheiben sitzen »Projektlotsen« und beraten jeden, der hier mit einer Idee vorstellig wird. 250.000 Euro sind im Topf, die im Rahmen der staatlichen Förderung bis Ende 2021 verteilt werden können für ganz kleine Projekte, aber auch für größere Würfe.

»Hast du das Gefühl, dass deine Idee das Gemeinwohl fördert?« Diese Frage stelle sie den Viertelmenschen – so werden die Leute aus dem Hansaviertel im Projektjargon genannt –, wenn sie mit einem Vorschlag zu ihr kommen, erzählt Projektlotsin Leonie Nienhaus. Doch Gemeinwohl ist ein großes Wort und weites Feld. Um es händel- und messbar zu machen, haben die Hansaforum-Macher mit den Viertelmenschen zusammen einen Index entwickelt: den Quartier-Gemeinwohl-Index (QGI). Der bricht in zehn Oberthemen herunter, was gut fürs Viertel wäre, von Gemeinschaft über Wohnen und Verkehr bis Inklusion, Kultur oder »Klimapositivität« – also dem Versuch, das Klima nicht nur zu schonen, sondern es positiv zu beeinflussen.



Der Gruppenspa-ziergang heute dient dazu, sich über konkrete Kriterien zu verständigen, mit denen sich Klimapositivität und die Verkehrssituation im Viertel messen lassen. Den Teilnehmern kommt da auch gleich eine

ganze Reihe von Ideen: vom Zählen der Solaranlagen auf den Dächern bis zur konkreten Erfassung der Breite der Gehwege. Deren Enge sorgt für Verärgerung, mehr Platz zum Flanieren wäre schön und würde das Viertel lebenswerter machen. Quartiersentwicklung ganz nah dran am Leben.

»Wir müssen die Niedrigschwelligkeit des QGI verbessern«, findet Sascha Kullak. »Man muss in 30 Sekunden erzählen können, worum es geht.« Schließlich möchte das Hansaforum auch diejenigen für die Mitgestaltung des Viertels gewinnen, die normalerweise nie zu einer Bürgerversammlung gehen würden, die sich gewöhnlich auch nicht ehrenamtlich engagieren.

Wie aber erreicht man die am besten? Indem man die Sache besser dem Zufall überlässt, sagen die Leute vom Hansaforum – und meinen damit eine intelligente, gesteuerte Form von Zufall. Wenn es etwa darum geht, Bürgerinnen und Bürger persönlich zu den großen Entscheidungsrunden des Hansa-Konvents einzuladen, zählen sie auf dem Stadtplan erst Straßen und dann Häuser ab. Und dann klingeln sie in dem zufällig ermittelten Abschnitt bei allen Bewohnern, um den »Zufallsbürgern« den Hansa-Konvent nahezubringen: Sie vermitteln ihnen, dass das sozusagen das demokratische Herz des Projekts ist und die Durchmischung des Viertels abbilden soll. Dass diese Versammlung zweimal im Jahr stattfindet und dort gemeinsam evaluiert und geplant wird, wie es im Hansaviertel weitergehen soll. Und dass sie deshalb doch bitte teilnehmen sollen.

Wer sich auf diese Form von gemeinwohlorientiertem Klinkenputzen einlässt, kann einiges erleben und dazu lernen, wie Sascha Kullak zu berichten weiß. »Ich hatte anfangs noch ein iPad dabei, um das Hansaforum vorzustellen. Das habe ich nach ein paar Versuchen zu Hause gelassen. Die Leute dachten, ich will ihnen Stromverträge verkaufen«, sagt er, lacht und fügt hinzu: »Ich bin ein Zweimetermann mit langen Haaren. Da machen nicht alle auf.«

Zum ersten Hansa-Konvent im Juni 2019 erschienen dann

Ohne Floß nichts los: deshalb die Initiative, den Freizeitwert des Hafens und des Kanals mit einem Gemeinschaftsfloß zu erhöhen

Ferian Kallies und Paula Reichert sind beim Floßprojekt mit im Boot. 20.000 Euro Förderung gab es, ein Modell wurde auch schon gebaut



Foto: Lennart Wolf



aber doch über 80 Menschen. Es kamen mehr Frauen als Männer und tatsächlich: Zwei Drittel von ihnen waren vorher noch nie bei einer Bürgerversammlung gewesen. Mit diesem Teilerfolg geben sich die Initiatoren gleichwohl nicht zufrieden. »Was uns noch fehlt, ist die Gruppe 70 plus und die unter 18-Jährigen. Außerdem würden wir gern noch mehr Menschen mit Migrationshintergrund erreichen«, sagt Kullak.

Auf den gesteuerten Zufall wurde denn auch gesetzt, als es darum ging, den kleineren Teilnehmerkreis des Hansa-Gremiums zusammenzustellen. Dort kommen in kürzerer Taktung alle zwei Monate »Viertelmenschen«, Abgeordnete der Ratsfraktionen und Vertreter von Behörden zusammen, um über kleinere Projektanträge von bis zu 2.500 Euro Finanzierung zu entscheiden. Wer von den »Normalos« aus dem Hansaforum in dieses Gremium entsandt werden sollte, entschied das Los. So wurde etwa Katrin Oberg gezogen, die das sehr gefreut hat. »Superspannend« seien die Sitzungen immer, sagt sie. »Ich bin traurig, wenn meine Amtszeit vorüber ist.«

Mehr als 50 Projekte konnten insgesamt schon gefördert werden. Da wären zum Beispiel die abendlichen Tischtennisrunden, die Simon und Sören mit Leuchtstrahlern und einer mobilen Platte veranstalten, an der Menschen zusammenkommen sollen, die sich sonst nicht treffen



würden. Oder die von Kiki selbst gebauten Nistkästen für Vögel, die inzwischen überall im Viertel hängen. Ebenfalls gut für die Natur im Hansaviertel: die »Wassertanken« von Henning. Das sind Regentonnen, aus denen ein jeder Wasser entnehmen darf, beispielsweise um die Bäume vor der Dürre zu retten. Ein Werkstatt-Lastenrad für kleinere Reparaturen im Haushalt oder an Fahrrädern hat das Hansa-Gremium auch schon bewilligt, das wird bald schon durchs Viertel rollen.

Wenn es darum geht, in den Sitzungen über solche Projekte zu beratschlagen, hat jedes Mitglied des Gremiums gleich viel zu sagen, egal ob jemand aus dem Viertel oder aus der Politik kommt. Dafür sorgen ein paar klare Regeln. Debattiert wird soziokratisch: Beim Meinungsagen geht es immer reihum, und abgestimmt wird grundsätzlich im Konsensverfahren.

Dabei interessiert nicht nur die Anzahl von Zustimmung und Ablehnung, sondern das Stimmungsbild wird ganzheitlich erfasst – anhand von Körperhaltungen: Arme runter heißt »Ich stimme zu«. Ein erhobener Arm deutet leichten Widerstand an. Wer beide Arme hebt, macht damit deutlich: »Mir passt hier etwas ganz und gar nicht.«

Welche Vorteile es mit sich bringt, wenn Laien, Politiker und Experten so gezielt zusammengeführt werden, zeigte sich in dem Gremium einmal schon sehr deutlich. Die bislang aufwendigste Projektidee des Hansaforums soll dazu

beitragen, den Freizeitwert des Dortmund-Ems-Kanals zu erhöhen, der das Viertel im Osten begrenzt: mit einem großen Floß, das für Veranstaltungen ausgeliehen werden kann. Nicht kommerziell, sondern als ein Treffpunkt für alle. »Als die Idee vorgetragen wurde, waren alle sofort begeistert«, erinnert sich Katrin Oberg. Jedoch gab es ein Problem: Liegeplätze sind knapp und teuer in Münster. Das Projekt Gemeinschaftsfloß drohte unterzugehen.

Doch dann hat es klingeling gemacht. Im direkten Austausch mit den Viertelmenschen ging einem Ratsvertreter nach dem anderen auf, wie wichtig den Bürgern dieses Floß war. Und sie begannen, sich für die Idee einzusetzen. Inzwischen gibt es einen Liegeplatz, das Projektteam feilt an den Bauplänen und will bald zu werkeln beginnen. ■

Das wird uns eine Leere sein

Die Stadt, wie man sie heute kennt, wurde quasi um die Arbeit herumgebaut. Erst die Konzentration von Produktionsmitteln und Arbeitern an einem Ort führte zum Wachstum der modernen Metropole. Sie war das Ergebnis der Anpassung des Lebens an die Bedürfnisse der Fabrik. Doch durch immer weiter fortschreitende Technologisierung verändert sich die Organisation von Arbeit und damit auch die Stadt. Lange hat man nur die Verdrängung des Wohnens gesehen, wenn man über die Verödung der Innenstädte gesprochen hat. Doch auch der Impuls, die Arbeit auf Homeoffice umzustellen, um teure innerstädtische Büromieten zu sparen, fegt die Zentren leer. Corona ist dabei der endgültige Beschleuniger eines Prozesses, der das klassische Büro zum Auslaufmodell macht, und sorgt so für den weltweit größten Feldversuch zu den Auswirkungen des Arbeitens von zu Hause.

Die wirtschaftstheoretischen Spekulationen zur Digitalisierung reichen von systemischem Optimismus, dem Glauben, dass einige Formen von Arbeit verschwinden, aber die Digitalisierung am Ende doch hinreichend viele höherqualifizierte neue Arbeitsplätze schaffen werde, bis zur totalen Job-Apokalypse mit einer ungekannten Welle von Massenarbeitslosigkeit. Der Bericht der Stanford University »Künstliche Intelligenz und Leben im Jahr 2030« prognostiziert, dass »Stadtbewohner weiter von der Arbeit entfernt leben und Zeit anders verbringen« werden, das werde zu einer »völlig neuen städtischen Organisation« führen. Die Möglichkeit, dass Fabrikarbeit und Verwaltungsjobs aus den Städten großflächig verschwinden und gar kein Bedarf

mehr für den Transport »von zu Hause zur Arbeit« bestehen könnte, wird nicht mal als Hypothese erwähnt. Dabei wird genau diese Veränderung den größten Wandel der Stadtzentren mit sich bringen.

Wohntürme als begehbare Anlagedepots

Dass es in den Innenstädten überhaupt noch Spuren von Leben gibt, liegt an den Angestellten in den Bürobauten, mit Sicherheit nicht an der attraktiven Architektur: Der in der Stadt arbeitende Angestellte, der mittags die Restaurants und nach Dienstschluss die Läden und Bars bevölkert, ist fast ein Fall für urbanistischen Artenschutz. In Midtown Manhattan wird man bald mit Rührung die letzten von ihnen zwischen all den leeren Luxuswohnmobilien zum Mittagessen schleichen sehen. Denn Wohnen ist momentan nicht mehr als eine Zombiefunktion innerhalb der Stadt. In New York ist zu beobachten, dass 200 Meter hohe Geschäftstürme aus den Sechzigerjahren, damals als Stadtzerstörung wahrgenommen, abgerissen und durch lukrativere 400 Meter hohe Luxuswohntürme ersetzt werden. Wie man an diesen Luxuswohntürmen, aber auch an hochpreisigen Wohnimmobilien im Zentrum Berlins sehen kann, die ambitionierte Namen wie »Kronprinzengärten« (am Werderschen Markt, laut Bauträger »eines der edelsten Bauvorhaben Berlins im Herzen der historischen Mitte«) oder »Yoo« tragen, werden diese Wohnungen primär als Geldanlage erworben und selten wirklich bewohnt. So sehen unsere Innenstädte mittlerweile leider oft auch aus: wie begehbare Anlagedepots. Sogar das klassische Bürgertum, die Anwälte und Ärzte, die immer im Gentrifizierungsverdacht stehen, können sich die Zentren kaum noch leisten und begeben sich in die Vororte.

Die luxuriösen Wohntürme sind meist gleichförmige Kisten mit flachen Decken und lieblosen Details: Die Immobilienentwickler geben sich nicht einmal mehr die Mühe, ästhetisch zu verschleiern, dass es bei diesen Bauten vor allem darum geht, so viel Geld wie möglich zu machen und alles wegzulassen, was die Gewinne verkleinert. So sieht man in den urbanen Zentren den immer gleichen Gebäudetypus aus dem Boden schießen – ob zur Büro- oder Wohnnutzung. Da gibt es den mit grünlich bis bläulich schimmernden Fassaden verkleideten Büroturm, der, um etwas Ikonisches zu bekommen, leicht verdreht ist

oder schräg angeschnittene Dächer oder Musterungen aufweist. Man findet heute kaum noch ein Hochhaus, das nicht eine Volte schlägt, zu kippen scheint oder ein schräges Hütchen aus Solarkollektoren trägt. Anders war das in den Sechzigerjahren, als das Rasterhafte und Rationale, das schnörkellos Gradlinige der Büroarchitektur quasi als Ausweis der Kompetenz ihrer Insassen galt.

Downtown als Museum der Privilegierten

Doch nicht nur Arbeit, auch technologischer Fortschritt prägt die Form der Städte und das Leben in ihnen. Das alles verändernde Objekt für die Stadt des 20. Jahrhunderts war das Automobil; das alles verändernde Objekt für die Stadt des 21. Jahrhunderts ist das Mobiltelefon. So wie bis in die Achtzigerjahre alles auf die Bedürfnisse des Autos abgestimmt wurde, wird jetzt alles um das Smartphone herumgebaut. Das Ideal in der Städteplanung des 20. Jahrhunderts war die autogerechte Stadt; das Ideal des 21. Jahrhunderts ist die datengerechte Stadt. Statt mit Verkehrsströmen hat man es nun mit Datenströmen zu tun, von denen derzeit vor allem private Konzerne (Google, Facebook, Amazon) oder autoritäre Regime wie China profitieren. Corona wird zum Anlass genommen, die Umwandlung von Städten in Smart Cities voranzutreiben – also in Systeme, in denen



Foto: Daniel Stier

alle Geräte miteinander kommunizieren und alle Daten für einen effizienteren Betrieb ausgewertet werden. Wer Zugriff auf diese Daten hat, ist im Zweifel entscheidender als jedes Detail eines urbanistischen Green New Deal. Denn wenn es gelänge, dass die Bürger die Kontrolle über den unermesslichen Schatz ihrer kollektiven Daten behalten, könnte Europa einen Weg entwerfen, durch den sich alles ändern würde. Nicht nur, wie Entscheidungen getroffen werden und wie regiert wird,

sondern auch, wie wir uns fühlen, wenn wir kommunizieren und im öffentlichen Raum oder im Internet sind. Wobei sich auch die Frage nach der Dichotomie von privat und öffentlich neu stellt. Denn wenn man heute all das, was man früher in einem Büro oder Geschäft, auf dem Feld oder dem Marktplatz tat, bequem von seinem Sofa oder Bett aus erledigt, wie privat ist dieser Ort dann überhaupt noch? Und begibt man sich, wenn man abends ausgeht und durch eine leere Straße spaziert, tatsächlich aus dem Privaten ins Öffentliche?

Eine der grundlegenden stadttheoretischen Fragen lautet also: Was macht ein Stadtzentrum aus, wenn sich das, was dort heute vor allem passiert, also Arbeiten, Ins-Kino-Gehen oder Einkaufen, woandershin verlagert? Wird es zu einem scheinidyllischen Museum für Touristen und Eliten, die »wie früher« den Abend im Theater oder in der Oper mit einem Dinner in einem attraktiven Restaurant abrunden? Wird das Stadtzentrum noch mehr als heute zu einer bürgerlichen Privilegiertenfantasie, einer Zone, die zu genießen man sich leisten können muss? Wie viele Arbeiter und Angestellte, die in den Supermärkten der Vorstädte oder Amazon-Auslieferungshallen schufteten, haben Zeit, in einem Park im Zentrum am Springbrunnen zu sitzen? Sie sind aus dem Leben in der Stadt ausgeschlossen, an ihre geografischen Ränder verbannt, die auch ökonomische Ränder sind. Für die meisten ist das aktuelle Großstadtleben kein Versprechen, sondern eine bittere Notwendigkeit, weil nur dort Arbeit zu finden ist. Wenn die Digitalisierung auch dezentrales Arbeiten und Produzieren möglich macht, dann ist das eine Chance für diejenigen, die zum Beispiel lieber an einem Bach als an einer Schnellstraße leben wollen.

Vom Büroturm zum Ort der Liebe

Die Büroruinen, die die technologische Revolution hinterlässt, aber auch Straßen und Parkplätze, die hauptsächlich für die Organisation des individuellen Verkehrs von zu Hause zum Büro und zurück bestimmt sind, könnten in diesem Sinn neu gestaltet werden; als öffentliche Parks mit Pools, Tischtennisplatten und Theatern. In ehemaligen Bürobauten können, wie die Umnutzung des Berliner »Hauses der Statistik« schon heute zeigt, kleine lokale Produktionen, dazu Orte für Bildung, Forschung und Pflege entstehen. Man wird all diese leeren Flächen neu definieren können und Freiräume haben, die andere Arten fördern, Zeit miteinander zu verbringen, Kinder großzuziehen und mit Freunden außerhalb der Grenzen der Kernfamilie zu leben. Ein Leben, nicht mehr auf einen Nine-to-five-Rhythmus beschränkt, könnte in großen, offenen, bewohnbaren Landschaften stattfinden, in denen Bildung, Liebe, Kommunikation, Arbeit, Wissensproduktion und Zusammensein anders organisiert werden. So gesehen kommen auf Architekten großartige Zeiten zu: Sie können die gesamte Grammatik der Stadt neu schreiben. ■

Der Architekturkritiker Niklas Maak ist Autor der »FAZ« und lehrt als Gastprofessor an der Städelschule in Frankfurt am Main und in Harvard.

Das Renditedenken der Investoren hat unsere Innenstädte verändert, die von Corona beschleunigte Veränderung der Arbeit besorgt den Rest. Darin liegt aber auch die Chance, die Grammatik der Stadt neu zu schreiben

Von Niklas Maak

Stadt, entfalte Dich!

Für Menschen, die sich privat wie beruflich neu erfinden wollen, herrscht kein Mangel an Ratgebern. Wir haben einmal geschaut, ob in den typischen Botschaften und Motiven der Lebenshilfe-literatur vielleicht auch für veränderungsbereite Städte etwas drinsteckt. Eine ungewöhnliche Perspektive auf Stadtentwicklung? **SORGE DICH NICHT - LESE!**

1. Verzeihe allen, die Dir unecht getan oder Dich verletzt haben - auch Dir selbst!

Auch als STADT tut man gut daran, sich frühere Fehler einzugestehen, mit denen man sich selbst geschadet hat. Und dann: die Vielfalt der Perspektiven wertschätzen, spielerisch gemeinsame Ziele erarbeiten: Wie wollen wir leben? Dass das geht, zeigen Projekte wie »Play the City« in Amsterdam.

3. Erzähl nicht die immer gleichen Geschichten über Dich selbst. So schreibst Du lediglich Deine Vergangenheit fort und wirst Dich durch schmerzhaft Erfahrungen weiterentwickeln.

In Städten z.B.: die Erzählung des unbegrenzten WACHSTUMS. Dabei wäre eine integrierte, an Nachhaltigkeit und Gemeinwohl ausgerichtete Stadtpolitik längst überzeugender. Schmerzhaft Erfahrungen: Gentrifizierung, Verkehrskollaps, Zersiedelung statt Verdichtung. Also: Redet miteinander, entwickelt gemeinsam eine neue Story - als Grundlage für zeitgemäße Entscheidungen!

6. Lass den Vorhang in den Hintergrund treten, worin Du Dich hinein, nimm die eigenen Gefühle an. So verstehst Du die Veränderung.

Etwas mehr Empathie, etwas weniger Eigennutz? Wäre schon hilfreich für die gemeinwohlorientierte Stadt. Einüben kann man das in Bürgerforen, Werkstätten & Reallaboren. Aber: Bitte den Verstand auch nicht zu weit in den Hintergrund treten lassen.

2. Befreie Dich von ererbten Lasten, die Dich in Deiner Entwicklung bremsen. Leere diesen Lebensrucksack - und entfalte Dein Potenzial.

Dürfte Städten bekannt vorkommen: z.B. das alte Ideal der autogerechten Stadt. Sich davon zu befreien mobilisiert neue Potenziale. Vielleicht gelingt der Kraftakt, aus ehemaligen Verkehrsflächen wieder öffentlichen Raum zu machen. Manchmal auch eine Beschwerde in Veränderungsprozessen: Denkmalschutz. Aber den abzuschaffen ist keine Option.

4. Verharre nicht im Widerstand, gehe mit dem Fluss des Lebens.

Ähnliches rät Nassim Nicholas Taleb komplexen Systemen, damit sie »anti fragil« werden: sich nicht gegen das Unvorhergesehene abschotten, es als Gelegenheit zum Lernen sehen. Sprich: viele Akteure ihre Ideen einbringen lassen, Maßnahmen gleich mal ausprobieren → z.B. Pop-up-Radwege.

5. Hinterfrage Deine uralten unbewussten Glaubenssätze. Wenn Du das »Kind in Dir« annimmst und integrierst, ist Veränderung möglich.

Auch eine Art von urbanem Glaubenssatz: dass Investmentmodelle gut für die (Innen-)STÄDTE sind. Das Ergebnis: gleichförmige, uninspirierte Stadtbilder, welche Bürgerbedürfnisse außer Acht lassen. **BETON** = normative Kraft des Faktischen. Gut, sich das bewusst zu machen. Und auch, dass Politiker nicht allein entscheiden sollten. Bitte mehr zivilgesellschaftliche Einmischung: sich mit allen Gruppen über gemeinsame Werte und räumliche Entwicklungsziele verständigen!

Big Picture

Fliegen lernen

Pilotprojekt

Man hat den Altenburger Bahnhof noch nicht ganz verlassen, da begegnet er einem auch schon auf Schritt und Tritt: der Günther. Er kommt aus der Glück-Auf-Apotheke neben dem Bahnhof und hat graue Haare, braun-bequeme Schuhe und trägt die Maske unter der Nase. Er schiebt in Freizeitkleidung sein Fahrrad über die Straße. Er fährt im blauen VW-Bus an einem vorbei. Es ist Freitagmorgen um halb zehn. Altenburg, eine Kleinstadt in Thüringen, ist voll von Günthers.

So sehen das jedenfalls vier junge Aktive, die sich wenige Kilometer weiter um einen langen weißen Tisch herum versammelt haben. Durch die Decke des renovierten Altbaus in der Altenburger Innenstadt bricht die Herbstsonne, auf dem Fenster zur Straße steht in Schreibrift: »Wir sind Stadtmensch.« »Stadtmensch«, das sind an diesem Morgen Anja und Susann, die beide schon Kinder haben, Valentin, der unter der Woche in Jena studiert, und Wolfram, der als Bufdi arbeitet. Die vier gebürtigen Altenburger sind, wenn man so will, die Erfinder des Günthers. Sie haben recherchiert, Statistiken gewälzt und Menschen auf der Straße befragt: Was macht den typischen Altenburger aus? Wer ist das? Das Ergebnis der kleinen Studie haben sie zu einer Figur aus Ton geknetet: ein dicklicher Mann mit einem kleinen Kopf, der ungefähr Ende 50 ist.

Susann stellt den Günther vorsichtig auf den Tisch und schenkt ihm ein wohlwollendes Lächeln. »Die Figur ist so dick«, erklärt sie, »weil sie darstellen soll, dass der typische Altenburger schwer zu bewegen und schwer zu begeistern ist.« Und Valentin fügt hinzu: »Er findet generell alles eher doof.« Veränderungen mag er nicht so, meckern dagegen tut er gern. Gleichwohl soll mit dieser Figur auch die Vision Gestalt annehmen, dass aus Mecker-Gün-

Eine Stadt kann sich nur neu erfinden, wenn das auch ihre Bürger tun. Ein sympathisch selbstironisches Pilotprojekt in Altenburg hat ein paar kreative Methoden entwickelt, um manch mürrischen Ostthüringer zu mehr Engagement zu bewegen

Von Annette Kammerer

ther ein Macher-Günther werden kann. Deshalb trägt er einen silbernen Glitzeranzug und fliegt.

Denn in gewisser Weise wollen die vier von Stadtmensch den Altenburgern das Fliegen beibringen. Sie wollen ihre Heimatstadt nicht von oben verändern, sondern von unten. Nicht die Politik soll hier Projekte für zivilgesellschaftliches Engagement auflegen, sondern die Altenburger selbst. Dabei will Stadtmensch insbesondere das »unsichtbare Drittel« erreichen, also Menschen, die sich allein gelassen fühlen, von der Politik ebenso wie von ihren Mitbürgern.

Es gibt da dringenden Handlungsbedarf. Durch den Niedergang der Industrie schrumpft die Kleinstadt seit der Wende unaufhaltsam. Zu DDR-Zeiten lebten hier noch 56.000 Menschen, bald könnten es nur noch halb so viele sein. Nicht wenige der schmucken historischen Bauten stehen leer und verkommen, Plattenbauten am Stadtrand werden zurückgebaut. »Bei manchen Häusern in der Innenstadt ist nur die Fassade neu«, erzählt Susann, »innen sind die hohl.« Dabei wird die ehemalige Residenzstadt nicht nur immer leerer, sie wird auch immer älter. Das Durchschnittsalter dürfte bald bei Ende 50 liegen. »Eine



Foto: Annette Kammerer



Foto: Annette Kammerer

Foto: Jörg Neumeckel

Der »Günther« verkörpert den typischen Altenburger, der sich zukünftig mit Leichtigkeit engagieren soll

Schmucke historische Bauten, aber auch Schrumpfung und Leerstand prägen das Stadtbild von Altenburg. Und natürlich die »Günthers«, die überall herumlaufen

Erst fliegen Pfeile, dann sollen auch die Altenburger fliegen lernen. Im Sinne von: frei denken, sich einbringen

typische Kleinstadt im Osten«, sagt Valentin. Mit den typischen, sich vielfach selbst verstärkenden Problemen von Leerstand, Abwanderung und Perspektivlosigkeit.

700.000 Euro hat Stadtmensch als Pilotprojekt bekommen, und es hat eine besondere Methode entwickelt, wie die Altenburger zu mehr Engagement bewegt werden sollen. Anja bringt sie auf eine Formel: »Wenn die Bürger nicht zur Burg gehen, dann muss die Burg eben zum Bürger kommen.« Aber wie funktioniert das in einer Stadt, in der tatsächlich eine altehrwürdige Burg hoch über allem steht?

Mit Dartpfeilen. Drei bunte Dartpfeile fliegen einmal im Monat quer durch das Büro von Stadtmensch und landen auf einem Stadtplan von Altenburg. Die drei Orte, wo sie stecken bleiben, werden dann von den Stadtmensch-Machern aufgesucht – um die erste Person, auf die sie dort treffen, mit einer scheinbar verrückten Idee zu »überfallen«: »Du bekommst 1.000 Euro – einfach so, wenn du hier irgendwas für die Gemeinschaft tust.«

Auch heute werden wieder Pfeile geworfen, und einer ist in einem Plattenbauviertel im Außenbezirk stecken geblieben. Gemeinsam machen sie sich auf den Weg dorthin. Während der alte Ford stadtauf-

wärts rollt, dämpfen Susann und Valentin jedoch erst mal die Erwartungen. Von den Günthers sind natürlich keine spontanen Freudensprünge zu erwarten. Susann erzählt, wie sie ein Dartpfeil mal auf eine Mülldeponie führte. Als Erstes trafen sie auf einen Arbeiter, der sagte: »Sprecht mit meinem Chef.« Der Chef meinte: »Sprecht mit der Pressesprecherin.« Und die wiederum meinte: »Sprecht mit dem Landrat.« »Typisch Altenburg«, sagt Susann, die es aber mit Humor nimmt und gleich noch ein paar Dart-Anekdoten erzählt. Etwa wie sie mal eine Dreiviertelstunde lang mit einer älteren Dame vor ihrer Kleingartenparzelle standen und versuchten, Überzeugungsarbeit zu leisten: Wenn sie mehr Hundetoiletten von der Politik fordere, könne sie mit den 1.000 Euro doch schon mal anfangen und selbst welche aufstellen lassen. Oder die junge Familie auf einem Spielplatz, die sich mehr Spielgeräte wünschte, das Angebot zur finanzierten Eigeninitiative aber prompt ablehnte. So gehe es oft. Die Idee, vom Fordern zum Tun überzugehen, ist vielen noch fremd.

Und doch kommt hier etwas in Bewegung. Zuerst im Kopf: Die ältere Dame aus der Kleingartenkolonie zum Beispiel tauchte ein paar Tage nach dem »Überfall«

Städte ins Gespräch bringen



Foto: Annette Kammerer



Foto: Annette Kammerer

Wie es der Zufall so will: Wo der **Dartpfeil** im Stadtplan stecken bleibt, fahren die Projektmacher hin - und fragen Bürger nach ihren Ideen. Die junge Frau im gelben Mantel hätte da tatsächlich eine Idee.

Immer wieder kommen ranghohe Politiker zu Besuch - wie neulich Bundestagsvizepräsidentin **Petra Pau**. Dass »Stadtmensch« eine Art Vorzeigeprojekt geworden ist, macht die Akteure sichtlich stolz



Foto: Anja Fehre

doch noch in der Stadtmensch-Zentrale auf. Sie wolle das mit dem Geld und den Hundetoiletten noch mal bereden.

Susann grüßt drei Jugendliche an einer Ampel, die sie noch von einem Grafitti-Workshop kennt. Der nigelnagelneu hergerichtete Platz dahinter ist leer, etwas verloren steht ein Eisstand vor einer leeren Ladenzeile. Der erste Mensch, dem die beiden hier ihr fragendes »Entschuldigung?« entgegenrufen, macht direkt eine Biege. Mehr Glück haben sie bei einer jungen Frau, die in einem gelben Regenmantel des Weges kommt: »Entschuldigung, wir hätten 1.000 Euro für dich«, rattern die beiden los. »Hättest du Lust ...?« Die junge Frau schaut verdutzt, überlegt kurz und sagt »Ja«. Sie mache hier gerade ein Praktikum an einer Schule für Kinder mit Behinderung und hätte da tatsächlich eine Idee: Spielgeräte für den Park, in dem viel zu wenig los sei. Valentin lädt sie zur weiteren Besprechung ihrer Initiative für die kommende Woche in die Stadtmensch-Zentrale ein und freut sich: »Das war ja leicht.«

Heute allerdings stehen für die Leute von Stadtmensch erst mal noch andere Aufgaben an. Für den Nachmittag wird hoher Besuch erwartet, und in den Räumen der Zentrale kommt es allmählich zu hektischem Treiben. Die Vizepräsidentin des Bundestages, Petra Pau, nutzt einen Termin in der Nähe, um der Initiative einen Besuch abzustatten. Sie ist nicht die erste ranghohe Politikerin, die sich vor Ort selbst ein Bild von diesem Pilotprojekt machen will, und die Akteure macht das sichtlich stolz: Stadtmensch sei offenbar nicht nur Pilot-, sondern auch Vorzeigeprojekt, sagen sie.

Für die Parlamentspräsidentin wurde eine PowerPoint-Präsentation vorbereitet. Anja scrollt durch eine erkleckliche Anzahl von Slides mit je einem Projekt pro Seite: der Kunstgarten, eine Initiative, die aus leer stehenden Kleingärten eine Begegnungsstätte macht. Ein Bild mit »Mensch ärgere dich nicht« spielenden Altenburgern - das mobile Spielecafé, das in die umliegenden Dörfer fährt, um mit den Menschen übers Brettspiel ins Gespräch

zu kommen. Kinder, die Erwachsenen die Haare schneiden, tanzende Menschen, eine Kinder-Uni, grüne Klassenzimmer und bemalte Häuser. Alles Projekte, die Altenburger für Altenburger ins Leben gerufen haben. Und einiges mehr.

Ganz so behäbig ist der Günther also offenbar schon gar nicht mehr. Wenn man ihn erst mal für etwas Eigeninitiative gewonnen hat, kann da eine Menge passieren. Wobei der urdeutsche Name der Symbolfigur auch nicht falsch verstanden werden soll: Wirklich jeder und jede, alt, jung, mit Migrationshintergrund oder ohne, ist eingeladen, sich bei Stadtmensch einzubringen - ein Stadtmensch zu werden.

Nächstes Jahr soll der geknetete Günther übrigens als Preis vergeben werden. Für eine Person, die auf besonders beeindruckende Weise »fliegen gelernt« hat. Begleitet werden soll das von einer kleinen interaktiven Videoserie auf YouTube, die mit einem Schauspieler vom Altenburger Theater produziert wird. Darin dürfen die Zuschauer den Günther ein bisschen durch seinen Alltag begleiten und nach jeder Episode selbst entscheiden, wie es weitergehen soll. Ob Günther vom Meckern zum Machen übergeht. ─

Neue Leipzig-Charta

Wie lässt sich die Neue Leipzig-Charta im Alltag umsetzen? Ein vielfältiges Informations- und Dialogangebot gibt Antworten, Hilfestellung und Inspiration.

Seit mehr als einem Jahrzehnt fördert die Nationale Stadtentwicklungspolitik innovative Projekte für integrierte und gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, bündelt Wissen und Erfahrungen, regt zum fachlichen Austausch an und vernetzt Akteure aus Verwaltung, Politik und Gesellschaft. Mit einem breit angelegten Angebot werden diese Ressourcen rund um die Neue Leipzig-Charta jetzt für noch mehr Menschen nutzbar. Was diese auf gesamteuropäischer Ebene thematisiert, soll mit lokaler Expertise anschaulich gemacht und praxisnah diskutiert werden.

Begonnen wurde bereits im letzten Herbst mit dem neuen Internetauftritt und einem regelmäßig erscheinenden Newsletter rund um Themen der integrierten Stadtentwicklung. Auf www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de wird auch ein eigener Bereich mit Informationsmaterialien und Erklärfilmen zur Neuen Leipzig-Charta bereitgestellt.

Im Winter startet der **Podcast** »stadt:radar«, ein digitales Debattenformat rund ums Stadtmachen, Stadtdenken und Stadtentwicklung, das ab dem 3. Dezember 2020 einmal im Monat erscheint. Im Mittelpunkt jeder Folge steht ein aktuelles Stadtentwicklungsthema aus dem fachlichen Diskurs rund um die Neue Leipzig-Charta. Was ist und was braucht gute Stadtentwicklungspolitik, um die »transformative Kraft der Städte« im Sinne des Gemeinwohls zu entfalten? Mit welchen Ideen und Lösungen aus großen wie kleinen Städten schaffen wir lebens- und liebenswerte

urbane Räume? Zu Wort kommen diejenigen, die in Deutschland Stadtentwicklung vorantreiben, erforschen und beobachten. Die Journalistin Marietta Schwarz übernimmt die Moderation und beleuchtet das Thema mit jeweils zwei Gästen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft, Medien und Zivilgesellschaft.

Im Frühjahr 2021 startet die digitale **Webinar-Reihe** »stadt: impuls«. In praxisorientierten Live-Impulsvorträgen und anschließenden Fragerunden teilen Projektmacherinnen und -macher ihre praktischen Erfahrungen in der Umsetzung integrierter Stadtentwicklungsprojekte. So entsteht neben den Fachtagungen und dem Bundeskongress der Nationalen Stadtentwicklungspolitik ein weiteres offenes Forum für den Wissens- und Erfahrungsaustausch. Vor allem die in Pilotprojekten gewonnenen Erkenntnisse werden so einem erweiterten Kreis von Interessierten zugänglich und inspirieren dazu, die Neue Leipzig-Charta praktisch umzusetzen.

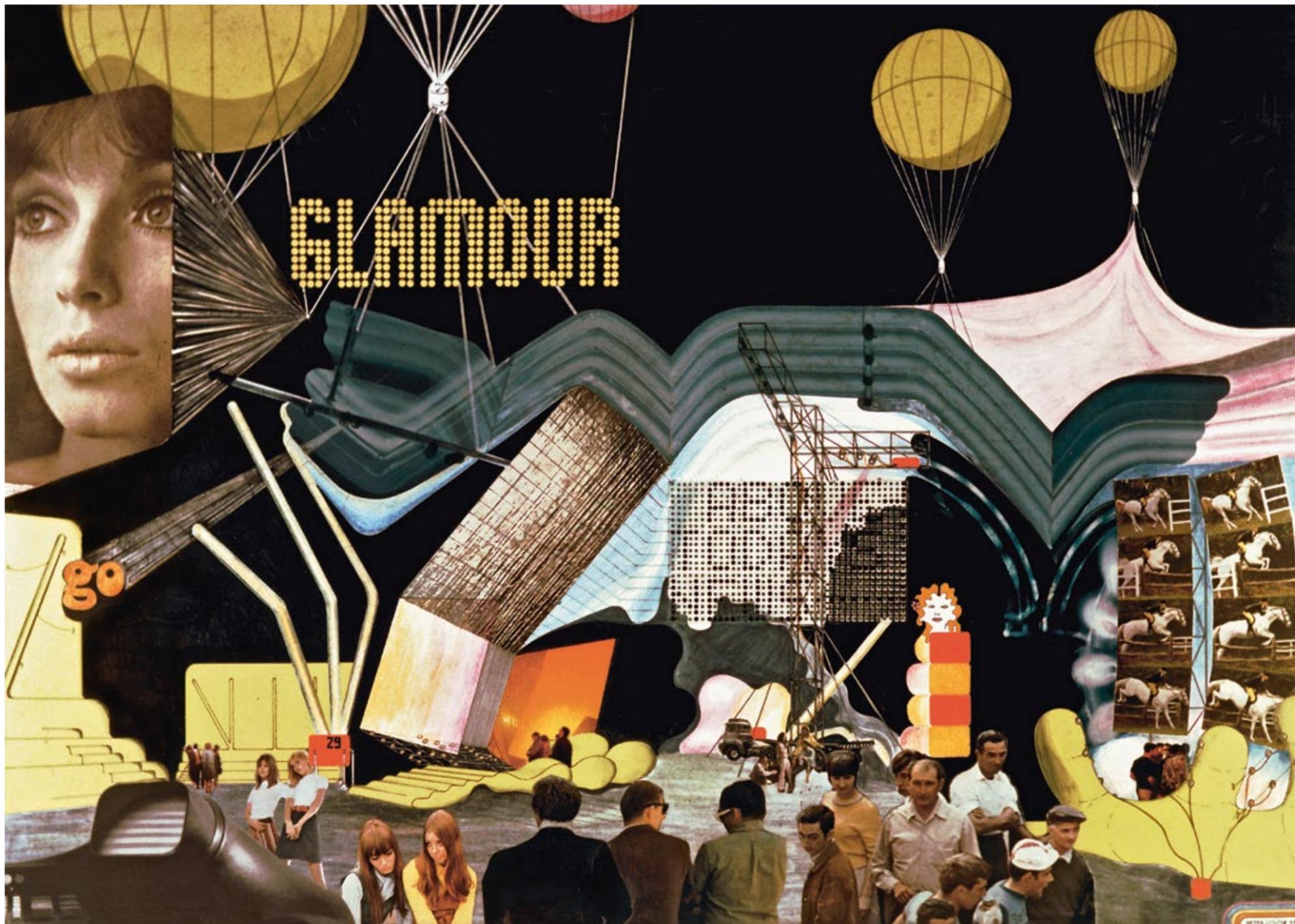
Geplant ist außerdem ab Mai 2021 eine Info-Tour, bei der die Nationale Stadtentwicklungspolitik mit einem »**stadt:mobil**« in verschiedenen Städten mit umfangreichen Informationsangeboten zur Neuen Leipzig-Charta, zu Förderprogrammen und Wissensressourcen zu Gast sein wird. Das »stadt:mobil«, ein Lastenrad mit mobilem Infostand, kann auch von den Pilotprojekten für eigene Kommunikationsaktivitäten in ihren Städten genutzt werden. ─

Alle Informationen zu diesen und weiteren neuen Kommunikationsangeboten sind direkt erreichbar über machtstadtgemeinsam.de. Weitere Veranstaltungsformate sind für die nächsten Jahre vorgesehen.



Das ist doch utopisch

Damit das auch wirklich klar wird, schreibt Archigram es groß drauf: Sie wollen mehr Glamour in der Stadtplanung



Instant City, A Typical Night Time Scene, Peter Cook, © Archigram 1968

Die erste internationale Ausgabe des Magazins im Jahr 1964 war ein ziemlicher BAAANG ...

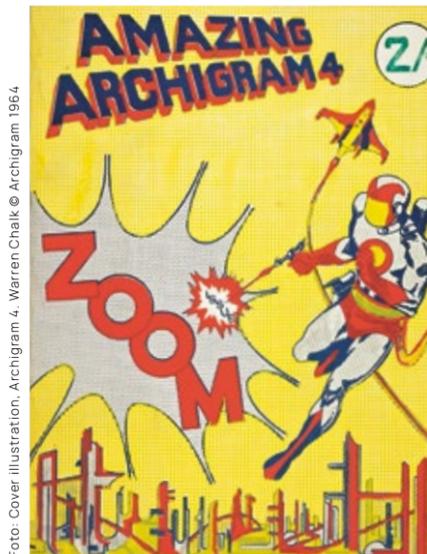


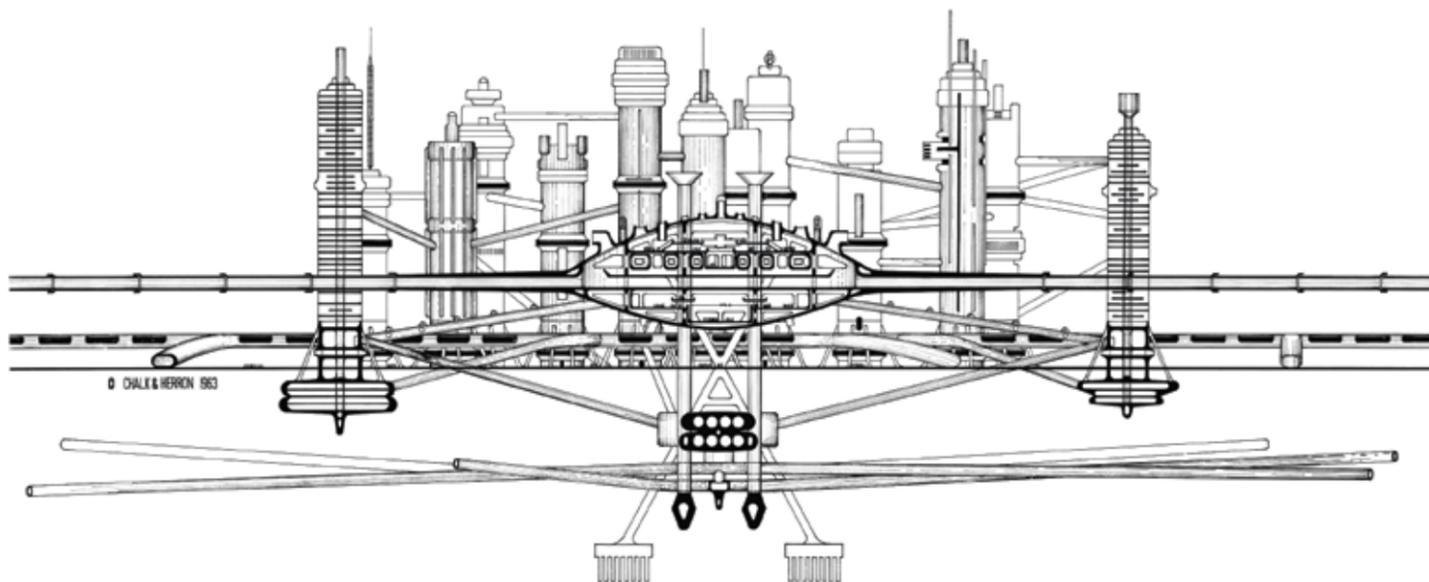
Foto: Cover Illustration, Archigram 4, Warren Chalk © Archigram 1964

Visionen

Geht es um Zukunftsplanung für Städte, lohnt auch ein Blick in die Vergangenheit. Da fallen etwa die Entwürfe von »Archigram« direkt ins Auge, einem avantgardistischen Architektenkollektiv aus London, das mit einem gleichnamigen Magazin das städtebauliche Establishment der 1960er-Jahre aufgemischt hat. Die Gruppe um den Architekten Peter Cook kritisierte den Modernismus als steril und setzte unter dem Schlagwort »Living City« neofuturistische Visionen dagegen – eine eigentümlich lebenslustige Mischung aus Hightech, Poesie, Science-Fiction und Popkultur. Archigram vermengte seine utopischen Entwürfe, in denen es vor experimentellen Hüllen, Röhren, Ballons nur so wimmelt, mit Comic-Elementen, Gedichten und bunten Collagen. In Form von mobilen Wohnkapseln und transportablen Städten ist die Raumfahrtbegeisterung jener Zeit stets zugegen. Stadt wirkt hier immer wie ein lebendiger Organismus, ist weit mehr als eine Ansammlung von Gebäuden. Welche Erkenntnisse dieser Rückblick in die Sechziger bringt? Wer Menschen für die städtische Zukunft gewinnen will, muss sie auch inspirieren und das Denken befreien. Mit seiner technisch-glamourösen Bilderwelt hat Archigram einige bekannte Architekten beeinflusst. Aber es gab auch Kritik. Für Umweltfragen war bei all der Techniqueuphorie kein Platz – obwohl sie sich damals bereits stellten. Die urbanen Utopien der Vergangenheit können für heutige Planer also anregend sein, sie aber auch davor bewahren, ihre visionären Fähigkeiten zu überschätzen. Es kommt immer noch anders... **L**

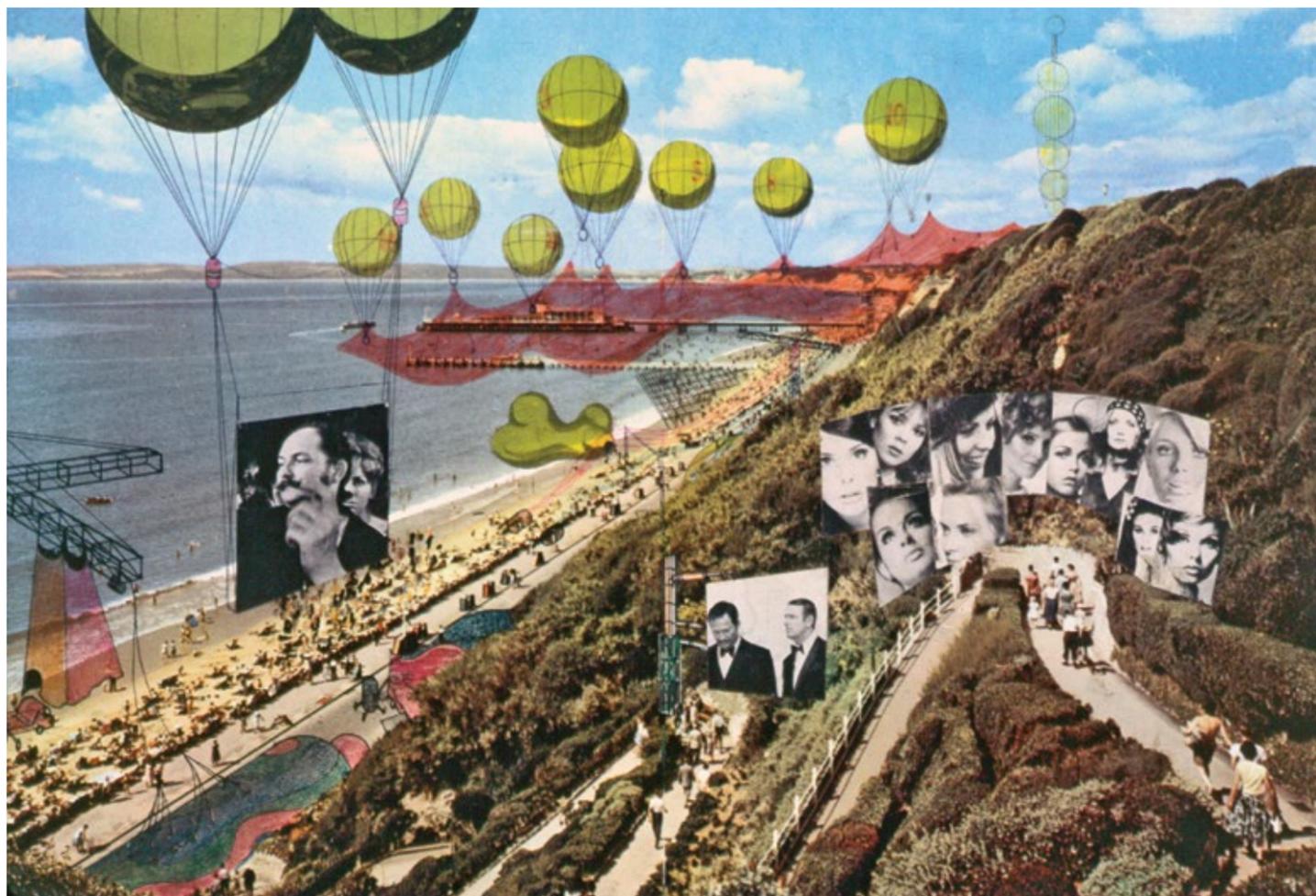
Städte aus Wünschen und Zweifeln

Kolumne



Zur Utopie mit bunten Ballons und Wohnkapseln kam bei »Archigram« eine große Technikeuphorie und ein Desinteresse an Umweltfragen. Dafür wurde das Projekt auch kritisiert

In »Instant Cities« ging es um die Möglichkeit, Städte transportabel zu machen und sie an anderen, schöneren Orten aufzubauen – etwa an der Küste



Fotos: City Interchange, study of a multi-transport mode-node zone, Elevation, Warren Chalk + Ron Herron © 1963 Archigram, VG Bild-Kunst, Bonn, 2020; Instant City at Bournemouth Peter Cook © Archigram 1969



Foto: Victoria Jung

nen, aus Entschiedenheit und Zweifel. Es war ein Fehler, dies so lange aus unserer Praxis und unserer Forschung auszuklammern. In gewisser Weise muss sich der Planer deshalb neu erfinden.

Vor langer Zeit, als ich selbst noch ein Praktiker war und nicht Beobachter, da stellte ich Bürgern einmal meinen Plan vor. Bei seiner Erwiderung kam der Vorsitzende der Bürgerinitiative zu mir nach vorne und fuchtelte so zornig mit den Armen herum, dass der Plan in der Mitte zerriss.

Stadtplaner verstehen sich als Fachleute, die viel auf ihre Ratio geben. Stephan Willinger aber hat die Erfahrung gemacht, dass Planung immer auch ein gemeinsamer emotionaler Prozess ist – und dass gerade darin ein großes Potenzial steckt. In seiner Kolumne wagt er sich diesmal in dieses »Meer der Mehrdeutigkeit«.

Im Sommer beobachtete ich, wie während einer selbstorganisierten Bürgerversammlung in Münster einzelne Teilnehmer zwischendurch mit einem warmen Lächeln in die Ferne schauten. Ein paar Wochen später sah ich bei einer Preisverleihung, während die meisten dem Sieger applaudierten, eine kleine Träne aus dem Augenwinkel des Zweitplatzierten rollen. Möglich, dass unsere zarten Seelen durch die Anstrengungen dieses Jahres noch ein wenig zarter besaitet sind als sonst. Doch jenseits davon empfand ich die Stimmigkeit dieser Situationen: Planung ist ein zutiefst emotionaler Prozess. Ein Wust aus Hoffnungen und Ängsten, aus Visionen und Aggressio-

Wochen später saßen wir dann wieder zusammen, und ich zeigte ihm beiläufig den 100-seitigen Abwägungsbericht, in dem alle Anregungen und Bedenken aufgeführt und von der Verwaltung bewertet worden waren. Fassungslos schaute er mich an – und entschuldigte sich aus tiefstem Herzen. Niemals habe er gedacht, dass dieser Plan das Ergebnis so vieler Wünsche und Sorgen war, nicht nur seiner und meiner. Nein, ich war ihm nicht böse, vielmehr entstand ein zauberhafter, ein wahrer Moment, in dem sich vieles klärte, das zwischen uns gestanden hatte.

Planer haben sich seit jeher als Fachleute verstanden, deren Aufgabe nicht emotional, sondern rational ist. Doch in Wahrheit ist jede Planung auch ein gemeinsamer emotionaler Prozess! Wir sollten Emotionen daher als verbindende Kraft in Planungsprozessen begreifen. Stattdessen werden sie zumeist als Störfaktor abgetan, gelten als rein irrational. Doch positiver Wandel entsteht nicht nur aus Tugenden und sauberen Abwägungen, sondern auch aus Chaos und Leidenschaft, aus überraschenden Emergenzen und wil-

den Improvisationen, aus Idealbildern und Protestbannern.

Welche Rolle könnten Planer in solchen Prozessen einnehmen? Es wäre zu einfach, diese Frage nur aus dem Baugesetzbuch heraus zu beantworten. Planer sind dann nur ein unbedeutendes Rad im Getriebe. Die großen Bilder werden von Architekten gemalt, die großen Versprechen von Investoren gegeben. Wer also ist der Planer und, wenn ja, wie viele? Immer noch ist er ein bisschen Ingenieur, meist aber Moderator oder Koordinator, ein Manager der Stadt eben, der organisiert, was die Politik ihm ins Pflichtenheft schreibt. Doch das schöpft die Vielfalt an möglichen Formen bei weitem nicht aus. Diese Rollen sind zu passiv und konservativ. Nötig sind auch Inspiratoren und Motivatoren. Gleichzeitig sollten Planer Lernende sein, Üben- de, Fehlermachende, aber auch Lotsen durch das Meer der Mehrdeutigkeit. Erste Beispiele zeigen, wie sie sich als Orchestratoren und Ermöglicher von Stadtzukünften neu erfinden können, in emotionalen Rollen, die Impulse für Veränderung erzeugen.

Denken Sie also ruhig mit Gefühl! Dann werden Sie sich auch besser in andere hineinversetzen können, um ihre Interessen und Motive kennenzulernen. **L**

Literaturtipps und eine Playlist zum Thema der Kolumne finden sich unter: www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Stephan Willinger

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



Das Pilotprojekt »Arrival Hanau«, 2016 gestartet, sollte zeigen, wie der Zuzug von Geflüchteten für Städte zu etwas Gutem, Bereicherndem wird – was eine Ankunftsstadt ausmacht. Dann kam es zu dem furchtbaren fremdenfeindlichen Anschlag. Wo steht Hanau mit seinen Bemühungen um Integration heute?

Von Arno Frank

Ankunftsstadt



Fotos: Fabian R.

Das alles hat Hanau in seiner Geschichte nicht nur abgefedert. Es hat die Stadt zu dem gemacht, was sie heute ist. 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner aus rund 130 Nationen, Standort großer Unternehmen vor allem aus der Chemie. Auch den großen Zuzug von Geflüchteten, zu dem es 2015 kam, hat man in Hanau früh antizipiert. Grundlage hierfür war das vielleicht wichtigste Buch unseres noch jungen Jahrhunderts: »Arrival City«.

Geschrieben hat das kein Politiker, kein Soziologe, kein Philosoph, sondern ein kanadischer Autodidakt und Journalist. Nicht vom Schreibtisch aus, sondern unterwegs. Drei Jahre lang reiste Doug Saunders durch die Welt und besuchte genau jene Orte, über die unser Blick gerne hastig hinweggleitet. Er war in den Slums von Afrika und Indien, den gigantischen Satellitenstädten von China. Er war in den Barrios von Los Angeles und den Favelas von Brasilien. Er war im East End von London, den Banlieues von Paris und in Berlin-Kreuzberg. Saunders war auf der Fährte der größten Migrationsbewegung, die dieser Planet jemals erlebt hat. Aus verschiedensten politischen, ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Gründen zieht es die Menschen millionenfach in die Städte – in deren Mitte sie aber mangels finanzieller Mittel selten willkommen sind, weshalb sie sich massenhaft an ihren Rändern ansiedeln.

Ankunftsstadt als Realität

Das Destillat seiner Erkundungen erschien 2010, heißt »Arrival City« und veränderte eine Menge. Darin wird Migration nicht als Problem, sondern als Chance gesehen. Saunders argumentiert nicht moralisch, sondern pragmatisch. Die kulturelle und wirtschaftliche Dynamik der »Ankunftsstädte,

Alltag in der **Ankunftsstadt:** Unser Fotograf hat sich in Hanau umgesehen

ihr mittel- bis langfristiger Erfolg werde »über unseren Wohlstand entscheiden, vor allem in Europa«. Also dort, wo Wohlstand zu Hause ist. Im Rhein-Main-Gebiet beispielsweise.

Vor dem Hintergrund seiner Stadtgeschichte war es für Hanau naheliegend, dieser Empfehlung zu folgen und sich ganz offensiv als Ankunftsstadt zu bezeichnen. »Unsere Stadtgeschichte ist geprägt vom Ankommen neuer Bevölkerungsgruppen«, sagt Claus Kaminsky, seit 2003 Oberbürgermeister seiner Heimatstadt. Einen »guten Teil seines kulturellen und wirtschaftlichen Wohlstands« verdanke Hanau bis heute den Geflüchteten vergangener Jahrhunderte.

So entstand das Projekt »Arrival Hanau. Ankommen in der Metropolregion«, das zwischen 2016 und 2019 durch die Nationale Stadtentwicklungspolitik gefördert wurde.

Kaminsky hält es schlicht für angezeigt, dass eine Stadt wie Hanau hier eine Pilotfunktion einnimmt. Das Ankommen von neuen Bevölkerungsgruppen, so betont er, sei niemals einfach. »Auch die Hugenotten waren bei den alten Hanauern nicht wirklich willkommen.« Im historischen Rückblick aber, und darauf setze er auch jetzt, habe man es stets als Bereicherung empfunden. Wichtig dabei ist es, jede Zuwanderung als gewünscht anzuerkennen. In Hanau spricht man deshalb von »integrierten Konzepten zur Flüchtlingsansiedlung«. Das beinhaltet also eine Anpassung der Infrastruktur ebenso wie die Schaffung von Räumen, in denen die Geflüchteten »eigenverantwortlich« lernen, auf den eigenen Beinen zu stehen. Geschaffen werden sollen auch Orte der Kommunikation zwischen angestammter und »neuer« Bevölkerung.

Nicht Abwehr, sondern Aufnahme – zum Wohle aller

Und zu den unerlässlichen Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung gehört auch die Schaffung von erschwinglichem Wohnraum. Es dürfe nicht sein, so Kaminsky, dass die Ankommenden von den Ansässigen als Konkurrenz empfunden würden. Das ist es, was Kaminsky eine »Haltung« nennt. Nicht Abwehr, sondern Aufnahme. Zum Wohle aller.

»Ankunftsstadt« ist nicht nur ganz Hanau, im Grunde ist es das ganze Rhein-Main-Gebiet. In der Stadt selbst aber war es die Sportsfield Housing Area, eine leer stehende Kasernensiedlung der US-Armee, in der vielen Geflüchteten Unterschlupf gegeben werden konnte. Derzeit kämpft die Stadt darum, diese Wohnungen zu behalten. Auch baurechtliche Vorschriften stellen Hürden für eine Umwidmung dar.

»Unsere banale Antwort«, sagt Kaminsky, »lautet: Wohnungen bauen, Wohnungen bauen, Wohnungen bauen.« Wie kann das gehen, wenn der Markt mit seiner tendenziellen Fixierung auf hochpreisige Projekte zusätzlichen Druck aus-



übt? In Hanau half dabei eine andere Migrationswelle: der Abzug der US-amerikanischen Soldaten.

Der Pioneer Park gleich gegenüber der Sportsfield Housing Area ist ein Vorzeigeprojekt. Das Grundstück, immerhin 50 Hektar, ist von der US-Armee über Jahrzehnte als Kaserne und Wohngebiet für Soldaten und deren Familien genutzt worden.

Mit dem Abzug der Truppen, eine schwere Hypothek für jede Garnisonsstadt, wurde dieses gigantische Gelände frei.

Geschaffen hat die Stadt auf dieser Konversionsfläche »eigentlich einen Widerspruch in sich«, wie Kaminsky schmunzelt, »nämlich bezahlbaren Eigentumswohnraum«. Erste Wohnungen sind schon bezogen, nebenan drehen sich noch die Kräne. Hier kostet ein Quadratmeter Wohnraum, der nach allen Regeln der Kunst grundsaniiert wurde, bisweilen nur 2.000 bis 2.500 Euro. Am Markt könnten dafür bis zu 3.500 Euro genommen werden. Es gehe darum, die Miete »im Grunde gegen Eigentumsbildung« einzutauschen. Gesucht und gefunden wurde dafür ein Partner aus der Wirtschaft. Einer Spekulation ist der Riegel vorgeschoben. Wer hier einzieht, muss sich verpflichten, mindestens zehn Jahre selbst dort zu wohnen.

Natürlich könne keiner von den Geflüchteten von Sportsfield Housing das Angebot annehmen. Doch zögen viele Menschen in den Pioneer Park, die damit anderswo – unter anderem – Baugenossenschaftswohnungen frei machten. Das ist der Trick: »Diese Wohnungen, die wir günstig anbieten können, stehen natürlich allen zur Verfügung, die sich hier dauerhaft niederlassen wollen.« Und damit auch den Geflüchteten.

Zu einer »Arrival City«, sagt Kaminsky, gehöre neben der Arbeit »eben auch die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum«. Wer Fuß fassen wolle in der Stadt und der Gesellschaft, der müsse auch dort wohnen können: »Ohne diesen Schritt bekommen sie eine gelungene Integration nicht hin.« Und Hanau, meint Kaminsky, stehe durchaus für eine gelungene Integration.

Hanau wird Ankunftsstadt bleiben

Der Anschlag vom 19.2. hat daran nichts geändert, auch wenn der Attentäter sozusagen auf das Herz der kommunalen Bemühungen zielte. Im Gegenteil. Am Rathaus hängt ein Banner mit dem Satz: »Hanau steht zusammen«. Dieses Gefühl der Solidarität, sagt Kaminsky, sei das kostbarste Gut gewesen, immer schon. Dass eine solche Katastrophe über Hanau hereinbrechen könnte, das hätte Kaminsky »noch am Abend des 19. Februar« vehement zurückgewiesen. Nun aber gehe es darum, die negative Energie in etwas Positives zu wenden.

Auch das gehört zur Haltung. Deshalb hätten ihn auch »Teile der Medienberichterstattung im Februar irritiert bis geärgert«, wenn nämlich von »fremdenfeindlichen Motiven« des Täters die Rede war: »Die Opfer waren keine Fremden«, betont Kaminsky: »Das waren Hanauer!«

Die Bemühungen um eine Ankunftsstadt laufen also weiter – trotz »19.2.« und Pandemie. Die Stadt bleibt selbstbewusst bei ihrem Kurs. Denn Hanau war, ist und wird eine Ankunftsstadt bleiben. ■

Bundespreis kooperative Stadt: Kreative Kommunen gesucht!

Wo gibt es in Deutschland kooperative Städte? Städte, in denen Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung im Sinne der Neuen Leipzig-Charta Hand in Hand am Gemeinwohl bauen. Städte mit Raum für spannende Ideen und gemeinsames Stadtmachen vor Ort.

Wo Bürgerinnen und Bürger, Vereine und soziokulturelle Akteure einen Nährboden für ihre nicht-kommerziellen Vorhaben finden, wo Nachbarn unkompliziert vor dem Haus ein Fest veranstalten können und wo die eigenverantwortliche Gestaltung von Stadträumen gefördert wird. Vielleicht haben sich auch in Ihrer Stadt schon mutige Pioniere auf den Weg gemacht und neue Kooperationen in der Stadtentwicklung ausprobiert. Politik, Verwaltung und zivilgesellschaftliche Initiativen finden gemeinsam Antworten auf die großen Herausforderungen: Klimawandel, Verdrängung, Wohnungsmangel, Corona. Sie entwickeln Lösungen, die bedarfsgerecht und ortsspezifisch sind und zum Gemeinwohl beitragen. Jenseits von top-down oder bottom-up geht es dabei stets um ein Miteinander im Sinne einer kooperativen Stadtentwicklung.

Um diese spannenden Ansätze sichtbar zu machen und gute Beispiele auszuzeichnen, die Vorbild für andere Städte sein können, wird im

Frühjahr 2021 erstmals der »Bundespreis kooperative Stadt« vergeben. Prämiert werden große, mittlere und kleine Kommunen, die rechtliche, politische und institutionelle Instrumente etabliert haben, um die Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft zu verbessern. Der Preis wird von den Partnern der Nationalen Stadtentwicklungspolitik vergeben, von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden. Als Preisgeld stehen insgesamt 200.000 Euro zur Verfügung.

Was ist eine kooperative Stadt?

Von einer kooperativen Stadt spricht man, wenn die Zusammenarbeit mit engagierten Stadtmacherinnen und Stadtmachern aktiv gefördert oder sogar von kommunaler Verwaltung oder Politik selbst initiiert wird. Gemeinsam und bisweilen durch unkonventionelle Herangehensweisen werden neue Wege in der Stadtentwicklung erprobt. Das inhaltliche Spektrum beginnt direkt vor der Haustür und reicht bis zu großen Themen: von der Freiraumgestaltung bis zur gemeinwohlorientierten Immobilienentwicklung, von Soziokultur zur urbanen Mobilität. Durch Neugier, Wertschätzung und gegenseitiges Vertrauen entstehen neue Wege der Zusammenarbeit und damit lebenswerte Stadträume und Gemeingüter. **L**

Aufruf

Impressum



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



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
Arno Frank, Oliver Geyer, Wiebke Harms, Annette
Kammerer, Niklas Maak, Natascha Roshani

Bildredaktion
Trine Skraastad

Art-Direktion und Design
Sabine Kornbrust

Korrektorat
Florian Kohl

Stand
Dezember 2020

Druck
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.
Gedruckt auf Recyclingpapier

Bestellungen & kostenloses Abo
nationale-stadtentwicklungspolitik@bbr.bund.de

Bildnachweise
Cover Ina Fassbender / REUTERS / picture alliance
S. 3 Mentalgassi S. 4 Scott Bass S. 7 Orbon
Alija / Getty Images; Schafgans DGPh; Milena
Schlösser S. 8-11 Patrick Pollmeier; Lennart Wolf (1)
S. 13 Daniel Stier S. 14-15 Frank Höhne S. 16-19
Annette Kammerer (4); Anja Fehre (2); Jörg
Neumerkel (1) S. 20-21 Instant City, A Typical Night
Time Scene, Peter Cook, © Archigram 1968; Cover
illustration, Archigram 4. Warren Chalk © Archigram
1964 S. 22 City Interchange, study of a multi-transport
mode-node zone, Elevation. Warren Chalk + Ron
Herron © 1963 Archigram, VG Bild-Kunst, Bonn 2020;
Instant City at Bournemouth Peter Cook © Archigram
1969 S. 23 Victoria Jung S. 24-25 Fabian R.

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

ISBN 978-3-87994-280-0
Bonn 2020

www.koop-stadt.de

Möglichkeitsräume für gemeinsame Stadtproduktion

NATIONALE
STADTENTWICKLUNGS
POLITIK



KOOP. STADT

Bis zum 10.03.2021 bewerben!

Bundespreis kooperative Stadt

**»Wer nichts
verändern will,
wird auch
das verlieren,
was er bewahren
möchte.«**

Gustav Heinemann