



Seite 1

Wie sieht die Stadt der Zukunft aus, Mark Michaeli?

Sendung: Freitag, 19. November 2021

Autor: Dennis Kogel, Nele Rößler

Regie: Simone Halder

Redaktion Kugel und Niere: Christian Alt

Redaktion ZDF: Jens Monath, Heike Schmidt

Produktion: ZDF in Zusammenarbeit mit Bilderfest und Kugel und Niere

[Cold Opening]

Dirk Steffens

Ist jetzt der Städter eine größere Umweltsau als der Landbewohner? Wenn wir uns das mal pro Kopf angucken. Ist es wirklich unökologisch in der Stadt zu leben, nur weil ich nicht von Grün umgeben bin?

Mark Michaeli

Wenn wir die Diskussion wirklich so angehen, dann wird das vor allem zum totalen Aufbrechen eines Konfliktes zwischen der Bevölkerung auf dem Land und in der Stadt führen. Um nämlich den, um die Frage: Wer ist denn der bessere Mensch? Und das ist eine ganz, ganz gefährliche Diskussion.

[Terra X Theme]

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens



Hallo, hier ist Terra X der Podcast und heute geht es weniger um die Probleme der Gegenwart, sondern um das Potenzial der Zukunft. Es geht um eine Frage, die uns wirklich alle betrifft. Wie und wo werden wir in Zukunft wohnen?

Und damit meine ich jetzt nicht, auf welchem Sofa wir in Zukunft sitzen werden, sondern ob wir in Zukunft in selbstfahrenden Sammeltaxis an dschungelhaft bewachsenen Hochhäusern vorbeifahren, um vielleicht in einem klimatisierten Büro in der 300. Etage zu arbeiten.

Oder ob es ganz anders wird und die Menschen bei 40 Grad in Plattenbauten sitzen, die Füße im Wasserbottich, damit es im Homeoffice ertragbar wird und nicht zu heiß? Oder werden wir sowieso alle auf dem Land wohnen müssen, weil wir uns die Stadt gar nicht mehr leisten können?

Mein Name ist Dirk Steffens und heute geht es um die Stadt. Denn an der Stadt können wir die Probleme unserer Zeit und unserer Zukunft sehr genau erkennen. Sie sind voll, laut, teuer und heiß. Und trotzdem leben die meisten Menschen der Welt in einer Stadt. Nach aktuellen Schätzungen werden 2030 über 60 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. In Deutschland sind es bereits jetzt 80 Prozent der Bevölkerung, also knapp 64 Millionen Menschen. Und das heißt: die Zukunft der Stadt ist eine wichtige Frage für uns alle, eine überlebenswichtige Frage.

Wie machen wir diese Orte lebenswert für alle? Nachhaltig, umweltfreundlich, zukunftssicher?

Und es gibt Menschen, die beschäftigen sich genau mit diesen Fragen. Sie denken darüber nach, wie Städte gebaut werden. Sie designen unsere Zukunft, sozusagen, unsere Städte, in vielen Fällen unser Lebensumfeld. Sie sind Städteplaner. Und mit genauso einem renommierten Städteplaner habe ich mich getroffen, mit Mark Michaeli. Er kommt aus der schönen Stadt Aachen, war lange in der Schweiz, hat Architektur studiert an verschiedenen Unis. Und jetzt ist er Professor an der TU München, und zwar für „Sustainable Urbanism“, also für die nachhaltige Stadtentwicklung.

[Musik setzt aus]

Was machst du da den ganzen Tag Mark?

Mark Michaeli

Also momentan kümmere ich mich vor allem darum, in dieser Corona Krise das Schiff ein bisschen durchs Wasser zu steuern. Aber was mache ich eigentlich? Ja, ich überleg mir wirklich, wie wir Städte und übrigens auch das Land, also auch den Raum weit außerhalb der Städte, umbauen wollen, um besser Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Dirk Steffens

Denn das vergisst man ja immer. Nachhaltigkeit besteht ja nicht nur daraus, dass man weniger verbraucht, sondern man muss sich ja mal fragen. Erstens: Wie verbrache ich weniger und mit welchen strukturellen Maßnahmen kann ich da eigentlich ran? Also, es ist ja schön sparsamere Autos zu bauen, aber noch besser wäre, wenn man gar keins braucht.

Mark Michaeli

Ja und dann muss man ja auch nicht nur beide Zustände beschreiben, wie sie es heute und wie sie es morgen. Sondern wir müssen ja auch noch den Pfad entwickeln. Wie komme ich von heute nach morgen? Das ist der schwierigste Teil. Und da ist übrigens auch der, mit dem sich die Wissenschaft am meisten beschäftigt.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Wie kommen wir also von heute nach morgen, das ist schön ausgedrückt. Mark beschäftigt sich also mit der Zukunft. Nach verschiedenen wissenschaftlichen Stationen ist er jetzt Prof in München und beschäftigt sich da mit der nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Land. Mark fragt sich also: Wie gestalten wir heute Städte, die morgen funktionieren müssen? Und was sagt der Städteplaner dazu? Was sind die Herausforderungen der Städte heute, um gut ins Morgen reinzukommen?

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Es gibt die eigentlich allgemein bekannten Probleme. Wir haben natürlich Mobilitäts-Fragestellungen, die in den Städten anders aussehen als in den Vorstädten und dann noch mal ganz anders im Land. Deswegen ist so eine Aussage wie "Auto ist blöd und wir machen jetzt alles mit dem öffentlichen Verkehr" eben auch nicht wirklich hinreichend.

Dirk Steffens

Ist zu kurz gedacht.

Mark Michaeli

Es ist zu kurz gedacht, und es ist auch viel zu wenig differenziert gedacht. Da muss ich gleich noch mal drauf kommen, warum ich meine, dass das überhaupt ein Problem ist.

Wir haben natürlich wirklich die Frage mit dem Klima nicht nur in den Städten, sondern was auch die Städte sozusagen zum Klima beitragen. Und hier müssen wir auch dringend den Blick vor allem auf die offene Landschaft und deren Bewirtschaftung richten. Wir denken immer, dass die Städte die großen Problemerzeuger sind. Ja, aber diese Probleme könnten auch gedämpft werden mit der richtigen Bewirtschaftung der Landschaft außen rum, der richtigen Landwirtschaft zum Beispiel, der richtigen Forstwirtschaft, der richtigen Energiewirtschaft.

Und dann haben wir natürlich das Problem, was in aller Munde ist momentan. Wie soll denn dieser Wandel eigentlich bezahlbar bleiben? Wir sehen natürlich Entwicklungen, wo die Wohnungen für den Großteil der Bevölkerung nicht mehr in diesem Maße frei verfügbar sind. In dem Sinne, dass ich noch auswählen kann, wo ich leben kann. Das hat sich Deutschland, anders als andere Staaten in Europa lange erhalten. Dass man auch noch in den Innenstädten leben konnte, dass man auch noch auf dem ländlichen Raum sehr gut versorgt ist.

Die Situation ändert sich momentan ganz gewaltig. Wenn wir Prozesse gemeinsam machen wollen, dann müssen wir auch ein gemeinsames Verständnis von guten Dingen oder von schlechten Dingen haben und vielleicht auch ein gemeinsames

Verständnis von "Wir machen das jetzt einfach". Das ist gerade ein bisschen unter Druck.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Ich fasse das mal zusammen: Wir haben hier also drei große Themenbereiche, über die wir sprechen müssen, sagt der Stadtplaner.

Die Mobilität, also wie bewegen wir uns durch die Stadt. Auto, U-Bahn, Fahrrad und so weiter, oder ganz anders? Dann der große Themenbereich Umwelt, Klimawandel, Ökologie, der auf die Stadtentwicklung einwirkt. Wie können wir das ganz grob nennen? Nachhaltigkeit? Ja, Nachhaltigkeit. Und dann, last but not least die sozialen Fragen. Wie schaffen wir es, dass das Leben in der Stadt auch in Zukunft bezahlbar bleibt oder wieder bezahlbar wird könnte man ja fast sagen.

[Musik setzt aus]

[Autogeräusche setzen ein]

Deutschland ist Autoland. Also, natürlich wird bei uns Mobilität und vor allem die Mobilität mit dem Auto ganz großgeschrieben. 580 PKW kommen auf 1000 Einwohner in Deutschland, sagt das Umweltbundesamt. Also ein Auto ungefähr auf je zwei Menschen. Dabei kommen wir in der Stadt mit dem Auto wirklich nicht gut voran. Da braucht man eigentlich gar keins. 17,4 Kilometer pro Stunde, so schnell, wobei, da muss man ehrlich sagen, so langsam kommt ein Autofahrer in Frankfurt am Main in Hauptverkehrszeiten voran. Mit dem Fahrrad wäre man da wirklich genauso schnell. Da kann man also auch gemütlich nebenher fahren mit dem Fahrrad und muss nachher noch nicht mal einen Parkplatz suchen. Also wahrscheinlich geht es insgesamt dann schneller. Frankfurt ist allerdings auch das Schlusslicht in Deutschland. An der Spitze ist Leipzig. Die bringen es immerhin auf 27,6 km/h. Also Schnecken tempo für Autofans.

[Autogeräusche setzen aus]

Diese Zahlen kommen von der Bundesvereinigung Logistik. Also Autofahren in deutschen Großstädten ist langsam. Und das, obwohl man unsere Städte ja in der

Vergangenheit rund um das Auto herum gebaut hat, für das Autofahren optimiert hat. Aber damals gab es noch viel weniger Autos. Heute sind die Folgen dieser Entscheidung, die man früher getroffen hat, in vielen Orten leider, wie soll ich sagen, nicht so schön.

Und ich frage mich, wie konnte es überhaupt zu solchen Entscheidungen kommen? Warum haben sich unsere Städte so entwickelt, wie sie jetzt sind? Und warum unterscheiden sie sich auch so sehr voneinander? Also jetzt mal weltweit betrachtet. Eine Großstadt in den USA, die sieht ja dann doch wirklich mal ganz anders aus als etwa München oder Singapur.

Mark Michaeli

Erstens, was vielleicht am wichtigsten ist: Diese Städte sind zu unterschiedlichen Zeiten entstanden. Man hatte unterschiedliche Technologien, unterschiedliche Vorstellung davon, was gerade gut ist. Und es sind viele, viele, viele Generationen des Weiter- und Umbaus über die Städte gegangen. Heute eine Stadt sozusagen so zu bauen, neu zu bauen, wie man das jetzt gerade hätte und wie das vielleicht auch dem technologischen Fortschritt entsprechen würde, ist verhältnismäßig einfach auch für den Städtebauer. Da trifft vielleicht auch so ein bisschen die Vermutung, der Architekt ist der, der die Gestalt festlegt und dann machen wir das auch am besten so.

In der Realität des Umbaus ist das nicht so, sondern da kommt eine Schicht über die nächste, da wird etwas umgebaut, transformiert. Plötzlich funktioniert etwas, was gestern noch funktionierte, morgen nicht mehr. Zum Beispiel die Einzelhandelsstrukturen von vor zehn Jahren. Die funktionieren heute nicht mehr.

Und dann muss man anpassen. Das heißt, die Stadt ist am Ende einem, ein Produkt aus einem Prozess und einem ganz spezifischen Kontext. Fließt ein Fluss durch, ist es da bergig, ist es da kalt? Ist es da warm? Was will die Gesellschaft?

Das ist ein Produkt. Und die Stadt ist nicht so etwas, wie es häufig gern beschrieben wird. Ich kann mir das eigentlich, ich nähere mich dem eigentlich eher so visuell von der Qualität. So, was gefällt mir, was gefällt mir nicht.

Dirk Steffens

Kann ich gut nachvollziehen. Ich bin Hamburger und diese Stadt ist natürlich vom Hafen geprägt. Und das spürt man auch, wenn man den Hafen gar nicht mehr sehen kann.

Mark Michaeli

Und von vielem anderen vermutlich. Auch in Hamburg wird man sehen können, dass zum Beispiel die Veränderung in den Finanzmärkten in den letzten Jahren zu anderen Bauprojekten geführt haben, die Veränderung im Einzelhandel dazu geführt haben, dass nicht mehr jede Straße so funktioniert, so belebt ist wie vor wenigen Jahren noch, dafür aber andere Quartiere plötzlich richtig aufblühen.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Okay, gut, das kann ich nachvollziehen. Technologie, Gesellschaft, Trends, das Klima, Kultur und und und. Das wirkt dann alles zusammen. Und dann entstehen die Städte, in denen wir leben. Aber ist es nicht irgendwie auch frustrierend, diese Antwort? Es ist halt irgendwie so gewachsen. Viele Faktoren wirken da ein. Klingt ein bisschen so, als könne man nicht viel dran machen.

Ich will ganz ehrlich sein. Mich frustriert das, weil sich damit die Stadtplaner in gewisser Weise ja auch aus der Verantwortung rausziehen. Und jetzt wird's mal persönlich. Ich wohne ja in Hamburg in einem eng bebauten Viertel, ein kleines Viertel rund um die Uni und da gibt es schöne Häuser, viel Jugendstil, Gründerzeit und so was. Ein paar Restaurants, Fahrradläden. Und das wird dann plötzlich zerschnitten von der Grindelallee. Das ist eine vierspurige Straße mit riesen Busspuren noch in der Mitte. Das ist, als würdest du in einem schönen Wald plötzlich auch noch eine tiefe Schlucht haben, durch die dann ein reißender Fluss rauscht. Also quasi eine unüberwindbare Barriere, außer an den paar Fußgängerampeln. Das ist laut. Das ist dadurch auch hässlich geworden. Und diese Entscheidung hat dann noch jemand getroffen. Diese Entscheidung haben Stadtplanerin und Stadtplaner getroffen und nicht irgendwelche nebulösen Faktoren. Menschen waren das.

[Musik setzt aus]

Bis hierhin war das ein nettes Gespräch. Jetzt werde ich mal unfreundlich, aber nicht gegen dich, sondern gegen dein Fachgebiet. Denn natürlich, das, was du erklärst und sagst, hört sich sehr plausibel an und mir fällt tatsächlich kein Argument gegen die Sachen ein, die ich von dir gelesen habe und die du, die du so erzählst.

Aber es ist doch genau deine Zunft gewesen, der wir diese Auto-Städte, in denen wir heute leben, verdanken. Auch damals gab es doch schon Städteplanung. Und war es nicht genau deine Disziplin, die uns das alles eingebrockt hat, dass wir angefangen haben, die Städte um das Auto herum zu bauen und damit zu verunstalten?

So, das ist jetzt mal mein Angriff. Jetzt du.

Mark Michaeli

Ja und nein. Also man muss ein bisschen aufpassen. Planung bewegt sich immer in einem Kontext, nämlich in einem Kontext vom Wünschenswerten. Und wenn die Gesellschaft sagt: Wir wünschen uns dies und das und wir glauben auch, dass das eine bessere Zukunft bringt, dann ist das in der Tat auch so, dass die Planung sich dann leicht mal auf die falschen Schienen setzen lässt. Ein ziemlich wichtiger Architekt, Frank Lloyd Wright, hat schon 1931, da gingen so die Automobilisierung mal los in den USA, mal gesagt: Und dann müsst ihr bitte auch noch aufpassen, Planer, es könnte sein, dass ihr noch gar nicht wisst, was für Folgen eigentlich diese Veränderung der Automobilisierung für die Städte hat.

So, und jetzt muss ich sagen, da war die Planung wirklich lange sehr, sehr blind. Die hat bis eigentlich in die 70er Jahre nicht verstanden, dass dieses Auto nicht einfach nur eine neue, sehr komfortable Verkehrslösung ist, sondern dass das den Raum verändert und andere Dinge zurückdrängt und unmöglich macht und Ähnliches.

Und in der Tat, dieses Entdecken, diese Veränderung, die hat halt so lange gedauert, dass wir jetzt ziemlich, ziemlich weit auch zurückrudern müssen und die Schäden, die in der, sagen wir mal autogerechten Stadt, das ist ja so ein Thema seit dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland, eigentlich angerichtet worden sind. Da sind wir heute noch an den Heilungen und Veränderungen. Mein Vater kommt

gebürtig aus Wetzlar. Das ist zum Beispiel so eine Stadt nördlich von Frankfurt gelegen, da kann man mal sehen, was passiert, wenn die Stadt autogerechte ausgerüstet wird und wie lange es dauert, bis die eigentliche Qualität dieser Stadt, die ist nämlich eigentlich ganz schön, die auch wieder herausgearbeitet werden kann.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Wetzlar hat richtig Potenzial. Da führt zum Beispiel ein Radweg durch, Teil eines Fernradwegs, den man total gut nutzen könnte, wenn er besser instand wäre. Aber der sieht schlecht aus. Der wird in Wetzlar auch gerade instandgesetzt, das ist Teil von einem Stadtumbauprogramm dort. Also weg von der Autostadt, hin zu Fahrrad und Fußgängern. Trotzdem: Wetzlars Straßen sind heute immer noch überdimensioniert, also viel größer als man sie bräuchte. Das hat natürlich ganz viele Effekte auf die Stadt.

Kann man solche Entscheidungen der Vergangenheit eigentlich reparieren? Geht das? Ich meine, man kann so eine Stadt ja nicht einfach abreißen und neu bauen.

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Nicht alle, muss man dazu sagen. Das ist genau das Problem. Es ist wie eine Vernarbung. Es bleibt auf jeden Fall immer eine Spur da. Manche Dinge kann man zurücknehmen und wir haben immer das Gefühl, man könne doch eigentlich alles zurücknehmen, weil wir natürlich immer nur eine visuelle Vorstellung von der Stadt haben. Das, was an der Oberfläche ist. Aber unter der Straße liegen Rohre, unter der Straße gibt es Eigentumsrechte und diese Sachen, die sind viel, viel persistenter, viel dauerhafter als diese, ich nenne das jetzt mal Asphaltsschicht oben. Die könnte ich zurücknehmen. Aber kann ich denn zum Beispiel auch die Eigentums Grenzen wieder so verschieben, die Grundstücke wieder zusammenlegen? Das ist viel, viel komplizierter. Das ist aber sagen wir mal in der Alltagswahrnehmung der Stadt nicht präsent.

Und so kann ich ganz viele Dinge nennen, die unglaublich komplizierte Rückbau Projekte sind. Zum Beispiel: Wir hatten mal mit einer Kläranlage in Nürnberg zu tun. Da muss man erst mal 40 Jahre lang die Rohre in der ganzen Stadt qualifizieren, bevor man diese eine Kläranlage, die mitten in der Stadt liegt und leider auch die Entwicklung sehr, sehr negativ beeinflussen kann in der Zukunft, abbauen kann. Das ist nicht damit getan, dass sich die Kläranlage schließe oder sie woanders hinlege. Ich brauche also 40 Jahre normalen Vorgang der Rohrerneuerung, der Abwasserrohre, der Trennung, bevor ich dann diese Infrastruktur schließen kann.

Und das ist auch der Grund, warum gewisse Bausünden, insbesondere der 50er 60er Jahre, der Wohlstandsjahre, bis heute auch noch nicht wieder verheilt sind.

[Stadt-Atmosphäre setzt ein]

Dirk Steffens

Okay, also wir lernen: Mit den Fehlern, die Städteplaner und Städteplanerinnen machen, weil sie es nicht besser wussten. Mit diesen Fehlern müssen wir dann leider jahrzehntelang leben. Der Rückbau, die Veränderung ist nämlich kostspielig und auch sehr, sehr kompliziert. Aber nicht nur fahrende Autos gelten als Problem oder sind ein Problem. Auch stehende Autos. Die nerven mich zum Beispiel persönlich ganz besonders. Man muss ja diese ganzen Autos, die so selten benutzt werden, irgendwo parken und das nimmt Platz weg. Kann man das eigentlich irgendwie quantifizieren? Wie viel?

[Stadt-Atmosphäre setzt aus]

Mark Michaeli

Ich habe keine konkreten Zahlen, man kann es aber hochrechnen. Also wenn ich in München sage, pro Person stehen uns 40 Quadratmeter Wohnfläche, es ist ein bisschen darunter in München, in den meisten anderen deutschen Städte darüber, zur Verfügung. Und ich rechne mal ein, dass 60 Prozent aller Personen inzwischen ein Auto haben. So ist ungefähr die Quote, also 600 Autos auf 1000 Bewohner, in Großstädten weniger, auf Land natürlich viel mehr.

Dann kann ich sagen, dass ungefähr ein Viertel bis ein Drittel der Fläche, die wir für das Wohnen bereitstellen, eigentlich für das Auto bereitgestellt wird.

Dirk Seffens

Was für eine verrückte Idee!

Mark Michaeli

Es ist so. Und wenn ich das jetzt dann auch noch mal bepreise und dann natürlich auch absurde Immobilienpreise in München, in der Region mir angucke und dann mal gucke, was das eigentlich kostet, eine solche Fläche überhaupt erst einmal zu erwerben, damit ich darauf ein Auto abstelle.

Dirk Steffens

Um unbenutzte Autos rumstehen zu lassen.

Mark Michaeli

Dann tut das richtig weh. Und da hat man natürlich dann schon so die Hoffnung, dass mehr Carsharing zu einer Reduktion der Anzahl der Autos führen könnte. Das wird vielleicht für innerstädtische Bereiche auch funktionieren. Weil der Raum wertvoll genug ist. Und sobald ich aber auch nur ein bisschen in die Peripherie gehe, sechs, sieben Kilometer...

Dirk Steffens

Kippt das.

Mark Michali

...kippt das und zwar genau ins Gegenteil.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Also dann karren wir quasi noch mehr Autos ins Umland, damit man sie dort mit Carsharing mieten kann. Ist ja auch nicht so toll. In der Stadt dagegen ist das ein

wirklich attraktives Angebot. Man mietet Autos minuten- oder stundenweise und nicht tageweise, wie beim normalen Autoverleih. Das ist wirklich praktisch, weil Autos durch Carsharing mehr in Betrieb sind und nicht untätig rumstehen und Platz wegnehmen.

[Musik setzt aus]

Wenn ich in Hamburg bin, begreife ich nicht, warum ich in der Stadt ein Auto haben sollte, das da rumsteht und keinen Parkplatz hat. Aber wenn ich hier in Oberbayern, wo ich ja auch lebe, bin, dann kenne ich viele Eltern, die können ihre Kinder ohne Auto noch nicht mal in die Schule bringen. Die Pauschalforderung "Kein Auto!" wäre also wirklich dumm.

Mark Michaeli

Pauschalforderungen sind so und so dumm. Denn eine große Qualität unseres Lebensraums auf Land und in der Stadt in Deutschland ist, dass es so vielfältig ist, dass es eben nicht reduziert ist auf ein städtisches Modell und auf ein ländliches. Deswegen geht es Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten auch noch verhältnismäßig gut. Dass man einfach auch sagen kann, ja, diese regionalen Eigenarten, die haben auch die Chance sozusagen, sich zu entwickeln. Und das wäre also wirklich fatal - und da muss ich schon meine alten Planer-Kollegen auch angreifen. Zu sagen, es gibt ein universelles Modell für die gute Stadt, das hat man ja in den 20er, 30er Jahren auch mal durchaus präsentiert.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Ob Autofahren jetzt sinnvoll ist oder nicht, das hängt davon ab, wo man wohnt, das muss man ganz klar sagen. Es gibt ja auch einfach Gruppen, die haben ein großes Interesse daran, dass wir weiter im Auto sitzen, also Konzerne, die damit sehr viel Geld verdienen.

Mal einen historischen Rückblick: In San Francisco gibt es die Cable Cars, diese diese berühmten Straßenbahnen. Die sind sehr beliebt bei Touristen. Ist ja sogar ein Wahrzeichen der Stadt. Und diese Cable Cars, die waren früher mal gar nicht so exklusiv in San Francisco. Die Dinger gab es in vielen Städten, aber nur in San

Francisco hat das System überlebt. In vielen US-amerikanischen Staaten haben nämlich die Autokonzerne ab den 1930er Jahren Verkehrsunternehmen aufgekauft, um dann anschließend die Straßenbahnstrecken stillzulegen. Also die haben die Straßenbahn-Unternehmen gekauft und dann zugemacht. Warum? Weil die Leute ohne Straßenbahn ins Auto umsteigen mussten. Und das ist das, was die Autokonzerne wollten. Sie mussten kaufen. Das ist natürlich krass. Oder zumindest in Busse nur umsteigen. Und die wurden natürlich auch von den Autokonzernen gebaut. Das ist ein Beispiel dafür, wo man mal sehen kann, wie ökonomische Lobbygruppen richtig viel Einfluss auf Städteplanung nehmen.

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Sie haben einen sehr, sehr großen Einfluss. Ja, man muss ja mal wissen, dass 90 Prozent der Investitionen in die Städte entsteht durch den privaten Sektor, nicht durch den öffentlichen. Auch wenn wir immer denken, die Städte werden von dem öffentlichen Sektor gebaut, weil von dort der Straßenbau betrieben wird.

90 Prozent der Investitionen in Gesamttraum sind privat. So, dann muss ich mich aber auch damit auseinandersetzen. Und das hat man auch übrigens in Deutschland lange gemacht. Wie schaffe ich das denn, diesem privaten Sektor Anreize zu bieten, damit die mit uns in die gleiche Richtung spielen? Und hier ist es schon so, dass wir inzwischen ein bisschen das Problem haben, dass wir auch zu langsam sind, um auf das, was die privaten Konzerne machen, eigentlich zu reagieren.

Und die machen natürlich keine Optimierung im gesamtgesellschaftlichen Sinne, sondern hinsichtlich ihrer eigenen Bilanz am Ende.

Dirk Steffens

Was ja ihr gutes Recht ist. Und das ist absolut legitim.

Mark Michaeli

Genau, aber da müsste man sich natürlich überlegen: Okay, wie schaffen wir das da besser auch zu verstehen, was die eigentlich tun? Daten und Wissen auch

stärker zu teilen. Auch diese Konzerne natürlich in die Verpflichtung zu nehmen, mit uns mitzuspielen, das ist sicher keine ganz einfache Aufgabe.

Aber jetzt also pauschal zu sagen, das sind die Guten und das sind die Bösen. Das ist eine ganz schwierige Geschichte.

Dirk Steffens

Ich halte es mal so fest: Investitionen werden eben nicht unbedingt von Menschen gemacht, die das Beste für die Allgemeinheit wollen. Okay, so kann man das glaube ich sagen. Aber bleiben wir mal beim Thema Mobilität. Da können wir uns ja darauf einigen, dass das Auto die Stadt stark verändert. Und zwar nicht nur zum Guten, wenn nicht eher selten zum Guten. Dennoch muss man in großen Städten wie Hamburg, München, Köln, Frankfurt und so weiter, da muss man doch irgendwie dann doch schon längere Strecken zurücklegen. Wie macht man das denn eigentlich dann ohne Auto? Was gibt es da für Konzepte?

Mark Michaeli

Also für Städte, die so dicht besiedelt sind, wie jetzt meinetwegen Hamburg oder München, ist sicher der öffentliche Verkehr, der auf gewissen Routen und zwar schnellen Routen und komfortablen Routen den Verkehr bündelt, erst mal die wichtigste Lösung. Also wir reden über U-Bahnen, über Schnell-, auch Schnell-Bussystem und Ähnliches. Und das kann man oft auf eine große Größenordnung, wie das dann Städte wie Istanbul oder, oder Bogota mit ihren großen Schnell-Bussystem auch zeigen, auch wirklich aufblasen.

Schwierig wird es, wenn die Städte kleiner werden, und es eigentlich zu wenig Fahrgäste gibt. Oder, und das ist auch das Problem in so Städten wie München oder Hamburg am Rand oder Berlin ganz extrem, wo die Siedlungsdichte nicht mehr so hoch ist, das eigentlich zu wenig Personen auf einem Quadratkilometer leben. Das hat zwei Effekte. Erstens: Ich kann den Verkehr nicht mehr gut bündeln und zweitens die typischen Infrastruktureinrichtungen, wofür ich eine Mindestzahl an Kunden brauche. Und das ist nicht nur der Supermarkt, sondern das ist auch die Grundschule. Die kann man eigentlich nicht mehr tragfähig darstellen. Das heißt das ist eine Frage der Dichte.

Es sind neue Dinge am, am Horizont zu sehen. Das sind teilweise zum Beispiel automatisch fahrende Systeme. Das wird in der Zukunft im Warenverteilverkehr entscheidend wichtig und auch im Personen-Zubringerverkehr zum Beispiel zu schnellen, auch über das Land gehenden Buslinien. Da kann man es in Bad Birnbacher fährt ja schon so ein Ding von der Deutschen Bahn, so ein automatischer Bus, der zwischen dem Bahnhof, dem Kurbezirk und dem Ort pendelt. So was wird in Zukunft noch mehr kommen.

Ist das immer gut? Nein, ist es nicht. Weil gerade im Waren-Lieferverkehr ist momentan der Fahrer das limitierende Element. Es gibt nur so viele Fahrzeuge, wie es Fahrer gibt. Und wir können eigentlich damit rechnen, dass wenn wir den Fahrer nicht...

Dirk Steffens

Oh mein Gott. Noch mehr Paket-Auslieferungsfahrzeuge?

Mark Michaeli

...haben wir noch mehr Paketauslieferung und die Technologien sind in China auch schon verfügbar.

Dirk Steffens

Du planst doch Städte. Warum baut ihr denn nicht in jedem Stadtteil einfach so eine schöne Paketstation und dann ist Schluss mit diesem ganzen Zugeparke, Warnblinker in der zweiten Spur, Staus durch diesen Lieferverkehr. Ich meine ja, die letzte Meile des Zuliefers ist ein Luxus. Aber jetzt mal im Ernst. Ich bestell mir ein Paket und habe dann vielleicht, sagen wir mal in höchstens 300 Meter Entfernung eine Packstation, wo ich es 24 Stunden abholen kann. Sieben Tage die Woche. Das Problem wär doch sofort gelöst.

Mark Michaeli:

Ja, warum denn nicht überall eine Packstation? Weil die Kunden es nicht wollen. Also, gerade in den großen Städten, wo wir sehr gute Versorgungslage haben, auch München gehört dazu, da ist fast kein Stadtteil, nicht mit Zugriff auf einen Supermarkt oder ähnliches. Auch da haben wir die Kunden, die sagen, ich lass mir

aber trotzdem das Zeug an die Haustür liefern. Es sind halt nicht einfach alle Menschen, die auf gewisse Komfortangebote verzichten wollen, ob wir das nun gut finden oder nicht.

Dirk Steffens

Ne, das ist ein schönes Beispiel, weil ich finde es zeigt, es ist halt nicht immer so einfach, dass man jetzt auf die Politik schimpfen kann oder auf die Städteplaner, oder, oder auf die Unternehmen, sondern wir hängen da alle mit drin.

Mark Michaeli

Wir hängen da alle mit drin.

Dirk Steffens

Ja, so ist es wohl. Also Stichwort: Sich Dinge liefern lassen. Klar, da hat die Pandemie dazu beigetragen, dass viele von uns auch das Klopapier per App bestellen und sich dann mit dem Lieferwagen nach Hause kommen lassen. Aber genau dieses Verhalten verändert natürlich auch unsere Städte. Aber das heißt auch, wir alle hängen da mit drin. Und das wiederum bedeutet, wir alle können noch etwas daran ändern. Also klar, nicht jedes systemische Problem lässt sich so lösen. Aber ich bin sicher, wir können alle etwas tun, um unsere Städte schöner, sicherer, klimafreundlicher zu machen. Wir müssen dafür aber unsere Bequemlichkeit ablegen, unsere Erwartung, dass es schon irgendjemand anderes für uns richten wird.

[Fahrradklappern und Atmosphäre setzt ein]

Aber gehen wir nochmal zurück zum Thema Mobilität. Und über ein Transportmittel müssen wir dabei noch unbedingt reden. Und zwar das Fahrrad. Das gute alte Fahrrad. Was für eine geniale Erfindung. Und beliebt ist es auch. Laut Zweirad-Industrieverband gibt es fast 80 Millionen Fahrräder in Deutschland, also ungefähr eins pro Einwohner. Okay, das kommt nicht ganz hin, denn ich habe zum Beispiel drei, aber im Schnitt eins pro Einwohner.

Aber Fahrradfahren in unseren Autostädten, auch da kann ich aus eigener Erfahrung sagen, das ist so eine Sache. Wir sind ja jetzt hier gerade in München.

Und was die Unfälle pro einer Million Fahrten mit dem Fahrrad angeht, da ist München im deutschen Vergleich sogar noch ganz gut. 9,1 Unfälle sind es. Kopenhagen hat aber nur 0,7. Wenn man sich in Deutschland die Radwege ansieht, dann ist das gar nicht so verwunderlich. Ich bin ja auch heute hier mit dem Fahrrad ins Studio gefahren und hatte alles: Wurzelschäden auf dem Radweg, Schlaglöcher, eine Sperrung hier, da hört der Radweg plötzlich auf, geht plötzlich auf die Straße. Ganz komische Verkehrsführung, da ist was kaputt. Aber die Autofahrbahn nebendran, die ist immer super glatt und gepflegt, 1a Zustand.

[Fahrradklappern und Atmosphäre setzt aus]

Mark Michaeli

Das ist so, aber das hat vielleicht eben auch mit dem Rahmenwerk zu tun. Das ist ein kulturelles Rahmenwerk, das ein gesetzliches Rahmenwerk, wie wir solche Prozesse überhaupt anstoßen.

Also es ist doch mal so: Auf unseren innerstädtischen Straßen gilt Höchstgeschwindigkeit 50. Wenn ich weniger als 50 fahre, dann ist das sozusagen für die meisten unerträglich im Straßenverkehr. Es hat auch übrigens niemand geschrieben, außer bei den Straßen, die durch blaue Schilder dadurch gekennzeichnet sind, dass das Auto eigentlich der dominierende Straßenbenutzer ist, der dominante Straßenbenutzer ist. Trotzdem hat sich das über die vielen Jahre so eingeübt, dass das so ist. Und da müssen wir in der Tat von wegkommen zu sagen, es ist auch kulturell einfach so, dass das Auto zuerst kommt und danach dann der Fußgänger und danach dann der Fahrradfahrer. Und da gibt es schon Prozesse, die, die sind in Gang gekommen, aber das sind Prozesse, die in Generationen sich verändern.

Dirk Steffens

Es dauert also, bis sich was verändert. Und da wären wir wieder beim Thema Rückbau oder Veränderung von Straßen. Und das geht nun mal nicht so einfach.

Unter dem Asphalt befinden sich Teile der Stadt, lebenswichtige Teile, die hochkomplex sind. Also ganz schön kompliziert mit der Mobilität in der Stadt. Eben auch, weil es immer wieder Interessenkonflikte gibt zwischen den

unterschiedlichen Gruppen, die in öffentlichen Raum investieren. Und das sind eben zu 90 Prozent private Gruppen.

[Musik setzt ein]

Das nächste Thema, das wir uns vorgenommen haben, ist Nachhaltigkeit oder wie Städte auf den Klimawandel reagieren müssen. Viele Städte untersuchen oder versuchen, den CO₂-Ausstoß zu verringern. Da gibt es ja auch immer mehr Projekte, die die Städte grüner machen sollen, etwa mit Häusern, die mit Pflanzen bewachsen sind und ein solches Gebäude, das kann auch wirklich schön sein. Also ich guck mir jetzt hier gerade ein Foto an, von einem Bauwerk, das sieht wirklich aus wie die Zukunft. Und dieses Gebäude hat Stufen wie so eine Maya Pyramide und diese Stufen führen auf ein Dach und alles ist komplett grün bewachsen, voller Grünzeug. 30.000 Hainbuchen sind auf diesem Gebäude und auf der einen Seite hat es eine Glasfassade. Das ist der Kö-Bogen 2 in Düsseldorf und der macht wirklich Bock auf Zukunft.

[Musik setzt aus]

Christoph Ingenhoven.

Man kann sagen: Oh, ziemlicher Aufwand da 30.000 Bäume drauf zu pflanzen, klar

Dirk Steffens

Das ist der Architekt hinter diesem Gebäude: Christoph Ingenhoven. Er ist Gründungsmitglied der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen und hat uns erzählt: Gebäude wie der Kö-Bogen, natürlich sind die aufwendig. Aber wenn man die Kosten so einer grünen Öko-Pyramide mit anderen ähnlich großen Gebäuden in der Innenstadt vergleicht, dann ist der Kö-Bogen auch wieder nicht so teuer.

Christoph Ingenhoven

Wir haben eine sehr einfache Fassade, sehr, sehr einfache Fassade, man könnte fast sagen primitiv. Aber die ist eben verhüllt von einer aufwändigen Begrünung.

Und insgesamt, würde ich mal denken, ist das ziemlich genau der gleiche Aufwand.

Und dann gibt es andere Pay-Backs. Das darf man auch nicht vergessen. Wenn wir unsere Städte verdichten wollen, heißt das ja, dass wir Abstandsflächen reduzieren, enger bauen, aufeinander hocken. Also solche Dinge. Da ist das Grün oder ist das ökologisch Bauen dann womöglich der Preis, den man dafür bezahlt. Man bekommt aber auch eine bevorzugte Innenstadtlage zurück, die ja wirtschaftlich wohlmöglich sehr, sehr interessant ist.

Dirk Steffens

Und da gucken Städteplaner gerade sehr gespannt, ob das wirklich so gut funktionieren wird. Christoph Ingenhoven hat aber noch einen ganz interessanten Begriff in den Raum geworfen: Verdichtung.

Wichtiges Stichwort aus der Stadtplanung. Bedeutet grob: Die Flächen, die es gibt in der Stadt, die sollen besser genutzt werden. Mehr Wohnraum auf der gleichen Grundfläche. Da geht es darum, eben bestehende Gebäude zu erweitern, nach oben zu bauen und nicht mehr in die Breite. Oder man könnte ja auch mal leerstehende Büros oder Ladenflächen in Wohnraum umwandeln. Das ist ein aktuelles Thema, weil ja nach der Pandemie, Homeoffice und so, nicht mehr so viele Leute im Office sitzen.

Diese Entwicklung kennt Christoph Ingenhoven gut. Er hat prestigeträchtige, nachhaltige Projekte auf der ganzen Welt umgesetzt. Etwa den 1 Blich Tower in Sydney entworfen und das super energieeffiziente Rathaus in Freiburg im Breisgau. Das sind Gebäude, da denkt man: Hey, die sehen doch auch gut aus. Und da wird auf Nachhaltigkeit geachtet. Da hat keiner was dagegen. Er hat aber auch ein Projekt entwickelt, das kennt ihr alle, da wette ich: Stuttgart 21.

Christoph Ingenhoven

Also ganz klar. Der Protest in Stuttgart und die Gegnerschaft in Stuttgart haben uns ja auch nicht unbeeindruckt gelassen.

Dirk Steffens

Und das ist ja auch gar nicht überraschend. Ich mein, Stuttgart 21, mittlerweile verbindet man dieses Projekt eben vor allem mit den großen Protesten. Vor elf Jahren kam es bei einer polizeilichen Räumung sogar zu Gewalt. Hunderte Personen wurden beim Polizeieinsatz verletzt.

Eigentlich sollte Stuttgart 21 für etwas anderes stehen. Für die Erneuerung vom Stuttgarter Hauptbahnhof nämlich. Dafür werden Schienen unterirdisch verlegt. So sollen dann mehr Grünflächen entstehen. Die Bahnverbindung sollte schneller werden. Und das klingt ja politisch erst mal nach ganz, ganz grünen Themen. Aber die grüne Landespartei war damals bei den Demos ganz vorne mit dabei und ihre Argumente: Stuttgart 21 sei einfach zu teuer. Bei der Eröffnung 2025 könnte das Projekt 8 Milliarden Euro gekostet haben. Dazu dann noch die Eingriffe in die Umwelt, ins Grundwasser, ins private Eigentum. Da haben die Grünen gesagt: Nee, das ist nicht mehr vertretbar.

Christoph Ingenhoven

Und die haben diesen Widerstand dann sehr gut organisiert. Hut ab! Und dann ist es also zu ungeahnten Höhen da gekommen.

Dirk Steffens

Christoph Ingenhoven sagt auch: klar, solche Projekte müssen demokratisch legitimiert sein. Das ist ja hier auch der Fall. Aber das sagen jetzt nur die Befürworter des Projekts.

Die Gegner sehen das eben anders und das ist eine wirklich komplexe Geschichte. Also, da könnte man 'ne ganze Podcast Reihe drüber machen. Wir wollen das deshalb hier nicht komplett aufrollen. Nur so viel: Das Projekt ist bis heute schwer umstritten und über die Ausmaße des Protests ist Ingenhoven schon verwundert und bestimmt auch enttäuscht. Denn für Stuttgart 21 hatte er sich eigentlich was anderes erhofft. Es sollte ein total grünes Projekt werden.

Christoph Ingenhoven

Das Tal in Stuttgart ist ungefähr so 50 Prozent heute von Eisenbahntrassen belegt und die anderen 50 Prozent sind ein ziemlich zerhackter Schlossgarten. Und beides verändern wir. Wir nehmen den Verkehr komplett da raus. Wir schaffen die

Hälfte dieses Tals in diesem Bereich zu befreien, vom Lärm und von der Flächennutzung. Und wir schaffen es, den Schlossgarten nicht nur zu vergrößern, sondern auch zu beruhigen. Und damit ist er überhaupt mal wieder ein Garten und kein, kein Eisenbahnrad-Grünstreifen. Und wir schaffen es an dieser Stelle an bevorzugter Lage mitten in der Innenstadt genau das zu tun, was ich glaube, was man tun muss, nämlich Städte zu verdichten. Eine riesige, neue, eine große neue Bebauungsmöglichkeit zu schaffen für ein neues, hoffentlich grünes und und und und zukunftsweisendes Stadtgebiet.

Dirk Steffens

Okay, das klingt ja so erst mal gut und schön. Und vielleicht ist es das ja auch. Kann ich gar nicht beurteilen. Aber Stuttgart 21 zeigt: Man kann nicht einfach was bauen, ohne die Bevölkerung davon zu überzeugen, dass es auch Sinn macht. Klar, ganz offiziell ist das Projekt demokratisch abgesegnet. Aber trotzdem, dieser Konsens, dass alle zumindest mit diesem Bahnhof leben können, der funktioniert ja ganz offensichtlich irgendwie nicht so gut.

Veränderungen der Stadt sind also auch eine gewaltige soziale Herausforderung. Das muss man immer mitdenken. Und welche Veränderung da vielleicht auf uns zukommen könnten, darüber sprechen wir jetzt. Also Mark, woran forschen die Städteplaner und Städteplanerinnen gerade?

Mark Michaeli

Wir forschen zum Beispiel einerseits mit Naturwissenschaftlern. Auch da dran, welche Bäume brauchen wir in Zukunft, um wirklich diese Effekte hinzukriegen? Die also möglichst viel CO2 binden, die möglichst gut die Erhitzung in den Städten auch überleben. Das werden nämlich andere Bäume sein als die heute. Andere Arten, vielleicht auch andere Pflanzmuster. Wir sind mit, mit Mobilitäts-Wissenschaftlern dran: Wie kann der Mobilitätsumbau so gelingen, dass wir die Flächen frei kriegen?

Und jetzt kommt ein fieser Teil. Wir sind mit Leuten aus dem Bereich Prozessmanagement und Rechtswissenschaften dran, uns zu überlegen, wie kann ich denn eigentlich in den gesetzten Planungsgesetzen das überhaupt umsetzen?

Weil warum entstehen momentan diese grünen Infrastrukturen auf dem städtischen Maßstab nicht? Weil ich keine Umsetzungsinstrumente habe.

Es gibt Projekte, in die Geld reinfließt für den Mobilitätsumbau. Aber wer macht denn ein Projekt, wo es heißt, wir bauen jetzt mal 28 Kilometer grüne Korridore in die Stadt? Das gibt es nicht. Es gibt keinen Problem-Owner sozusagen. Und das heißt, wir machen uns sehr viel Gedanken, wie man durch kluge Kopplung von diesen Prozessen eigentlich eben doch zu einem solchen Projekt kommen kann.

Das ist jetzt für den öffentlichen Raum schwierig, aber nicht unlösbar. Aber jetzt gehen wir mal in den privaten Raum. Jetzt schauen wir zum Beispiel mal und gucken uns die Nachverdichtungsprozesse in den Städten an, wie sie insbesondere auch in München, in Frankfurt, in Berlin überall stattfinden. In Hamburg vermutlich auch. Und sehen, was dann vom Grundstück übrig bleibt. Da bleibt nichts mehr übrig, da kann kein Regen mehr versickern. Ja, die Gärten sind Vulkansplitt-Anlagen.

Dirk Steffens

Also bei dem Versuch, das eine Problem zu lösen, machen wir das andere schlimmer, weil wir die letzten Grünflächen dann auch noch bebauen. Weil es politisch gerade opportun ist, zu sagen, wir wollen neuen Wohnraum schaffen, damit sich jeder das Leben in der Stadt leisten kann.

Mark Michaeli

Es ist wieder genauso ein Interessenkonflikt, wie ich den vorhin beschrieben habe, nur diesmal nicht zwischen Privaten und Gemeinschaft, sondern wo ich einfach sagen kann: Ich habe zwei Probleme, die muss ich irgendwie ausbalancieren. Und hier ist es wirklich so, dass eine super Verdichtung in der Stadt ein Riesenproblem bedeutet und deswegen ich ja auch nicht sage: Lasst uns die von der Mobilität wiedergewonnen Flächen dazu nutzen, um dort noch mehr Häuser hin zu bauen, sondern diese Flächen haben einen besonderen Wert, nämlich das sind unsere Flächen, in denen wir eigentlich diesen ökologischen Umbau organisieren müssen.

Dirk Steffens

Also ne Chance auch, also die Mobilitätswende ist dann auch eine Chance das zu machen. Und wir reden ja nicht über abstrakten Kram. Wir reden darüber, dass wir, wenn wir uns Satellitenbilder, Wärme-Satellitenbilder angucken, sehen wir, dass Städte echte Hotspots sind. Die sind manchmal 1, 2, 3, 4 Grad wärmer als...

Mark Michaeli

Ach, viel mehr ist der Unterschied.

Dirk Steffens

Noch viel mehr?

Mark Michaeli

Also in Sao Paulo, da haben wir vielleicht so die ersten Daten überhaupt mal dort her bekommen. Da lag der Unterschied in der.... das sind ja typischerweise Daten, die in der späten Nacht genommen werden, um die Abkühlung von Städten vor allen Dingen beurteilen zu können. Da lag der Unterschied zwischen dem, was außerhalb der Stadt war und innerhalb bei elfeinhalb Grad.

Dirk Steffens

Elfeinhalb Grad?

Mark Michaeli

Das sind so die Temperaturen, wo wir unterschiedliche lokale Klein-Wettersituation bekommen, was zum Beispiel in Sao Paulo dazu geführt hat, dass wir so lokale Starkregenereignisse hatten. Die haben sich dann entladen und man stand innerhalb von 10 Minuten knietief im Wasser, mitten in der Stadt.

Das ist natürlich etwas, was in den Tropen passiert, am Äquator, nicht bei uns. Aber diese Unterschiede sind sehr groß und die Folgen davon sind: es liegen manchmal... sind manchmal auch schwer begreifbar. Also warum soll sich das

Wetter zum Beispiel durch die Temperaturunterschiede ändern? Wir kennen das von der Wetterkarte aus der ARD natürlich, dass immer die Luft vom Hoch zum Tief fließt, oder fließt und das Tief dreht in die eine Richtung und das Hoch in die andere. Aber was das dann im kleinen Maßstab eigentlich bedeutet, was dann sozusagen in den Wetterlagen in der Stadt passiert, das ist für viele Leute sehr, sehr schwierig zu begreifen. Übrigens auch für viele Meteorologen. Und das sind so Phänomene, da braucht es wirklich Forschungen, damit wir erst mal wissen, was passiert denn da eigentlich.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Beim Thema Wetter und Starkregen. Wir hatten ja dieses Jahr zum Beispiel eine fürchterliche Flutkatastrophe im Westen Deutschlands. Und wir dürfen nicht vergessen: Fluten sind sogar ein globales Phänomen. Also wir müssen unsere Städte resilienter machen, weil sich die Umwelt verändert. Ich war ja schon in Tokio, also der großen, großen Metropole des größten Ballungsraums auf der Welt, also in Japan.

Und das ist ein Land, in dem gab es immer schon viele Taifune, also große Regenmengen in ganz kurzer Zeit. Und was haben die in Japan gemacht? Die haben ein gewaltiges unterirdisches Bassin gebaut. Unter der Stadt sind riesige, halb so unterirdische Kathedralen. Und ich war da unten mal drin. Das ist wirklich extrem faszinierend.

[Musik setzt aus]

Und was die da machen, die leiten das aus diesen Abwassersystem nur als Zwischenpuffer in diese unterirdischen riesigen Hallen und von da dann kontrolliert wieder ab in die Flüsse.

Das heißt nicht, dass es weniger Wasser gibt, aber die Rohre sind nicht so schnell verstopft. Es schießt nicht so schnell oben aus den Gullys wieder raus. Die Städte sind nicht so schnell überflutet. Müssen wir gerade mit Blick auf die Flutkatastrophe, die wir in Deutschland hatten vor einigen Monaten, anders bauen, um uns zu schützen?

Mark Michaeli

Also ja, wir müssen anders bauen, um uns zu schützen. Aber solche unterirdischen Bassins gibt es auch hier in München oder in Zürich oder in Hamburg wird's die auch geben. Also, das ist etwas wieder, was so vielleicht für den Laien erst mal nicht sichtbar war. Aber diese Dinge gibt es.

Das Problem ist, dass diese mal irgendwann gebaut worden sind und konzipiert worden sind und nur mit einem bestimmten Regenereignis oder einer Menge, einer Regenmenge umgehen können. Und irgendwann ist da auch mal Ende und wir kommen an diesen Punkt, wo wir Starkregenereignisse erleben, womit diese Infrastrukturen nicht mehr umgehen können.

Und die beste Chance, die wir jetzt haben, ist eigentlich zu sagen: Wir puffern noch vor diesen Retentionsanlagen und Infrastrukturen. Zum Beispiel, indem wir das Wasser auf den Dächern halten. Ja, dass wir also Dächer zum Beispiel nur deswegen begrünen, nicht dass da Gras wächst und Bienen fliegen, sondern dass das Wasser 15 Minuten später in der Kanalisation landet.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Das macht unglaublich was aus. Denn in unseren Städten sind ja richtig, richtig viele Flächen versiegelt. Überall, wo Asphalt liegt, Pflastersteine, wo ein Gebäude steht, da kann Wasser nicht mehr abfließen. Also zumindest nicht mehr in den Boden hinein. Und das ist ein riesiges Problem.

[Musik setzt ein]

Mark Michaeli

Genau das führt zu zwei Dingen.

Eben das eine ist, dass das Wasser in der Kanalisation landet, entweder durch meine Dach-Entwässerung oder direkt auf die Straße ablaufend. Und es führt übrigens zweitens dazu, dass langfristig der Grundwasserspiegel unter der Stadt sinkt, weil da natürlich kein Wasser nachfließen kann.

Das heißt, es hat zwei ganz, ganz kapitale Probleme, ein kurzfristiges Risiko und ein sehr langfristiges. Deswegen haben im Ausland, wie die Stadt Zürich zum Beispiel, eine Gartengestaltungssatzung, das klingt jetzt erst mal als furchtbarer Übergriff in das Privatleben jedes Einzelnen, erlassen, wo man sagt: Dein Garten innerhalb der Stadt muss eine gewisse Öko-Funktionalität haben und die musst du herstellen. Und das ist deine Verpflichtung als Eigentümer.

Dirk Steffens

Und das zeigt ja wieder: Wir haben es in der Hand, wir müssen Verantwortung übernehmen. Und das fängt bei so gefühlten Kleinigkeiten an, wie dem eigenen Vorgarten. Also falls man das Glück hat, einen zu haben, natürlich.

Wir Einzelne, also jede und jeder Einzelne von uns, wir können nicht sofort die gesamte Welt verändern. Und natürlich gibt es Prozesse, die viel, viel größer sind als wir einzelnen Menschen. Aber wir haben doch Einfluss. Und dass wir so wenig Einfluss haben, ist für viele ja auch immer nur eine Ausrede, nichts zu machen. Auf unsere Städte, auf unsere direkte Umwelt haben wir Einfluss. Wir alle. Und auch das ist Stadtplanung. Zu verstehen, dass wir alle eingebunden sein müssen in die Gestaltung unserer Städte.

[Musik setzt ein]

Ja, das war jetzt mal ganz schön philosophisch. Zurück zu ganz konkreten Dingen.

Schauen wir jetzt noch mal auf die Gebäude, die wir in unsere Städte hinein bauen. Auch da gibt es ja große Diskussionen über nachhaltiges Bauen. Deshalb haben wir mit Christine Lemaitre gesprochen. Sie ist Geschäftsführerin der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen, und das ist für sie so wichtig. Und dass das für sie so wichtig ist, das liegt daran, dass sie schon mal das komplette Gegenteil erlebt hat. Also eine Überdosis vom Gegenteil.

Christine Lemaitre

Das ist jetzt natürlich auch schon einige Jahre her. Das war quasi meine erste Stelle direkt nach dem Studium. Nach dem Diplom bin ich in die USA gegangen und habe da als Tragwerksplanerin gearbeitet. Also ganz klassisch.

Dirk Steffens

Tragwerksplanerin. Also ja, das kennt man auch unter Statikerin. Sie hatte berechnet, wie stark Wände und Decken eines Hauses sein müssen. Christine Lemaitre hat ja Bauingenieurwesen studiert, also sie weiß ganz genau, wie man Gebäude konstruiert und da wird ganz viel mit Beton und Stahl gearbeitet. Wie in den USA gearbeitet wird, also wie dort mit Baustoffen umgegangen wird, das hat sie dann aber doch schockiert.

Christine Lemaitre

Und da habe ich das natürlich einfach hautnah erlebt, so diesem McDonald's Effekt. So, wir machen das überall gleich. Es ist egal, in welcher Klimazone. Es ist egal, in welchem Kontext. Auch so dieses: "viel hilft viel" fand ich schon echt extrem, wie wenig man sich da eigentlich drum gekümmert hat, wie viel Beton man jetzt da verbaut oder Stahl oder so. Also es war wirklich: Viel hilft viel.

Und das andere natürlich auf der Energieseite, also diese Klimaanlage-Kultur, die sich ja leider durch die Welt, jetzt um die Welt spannt. Irgendwie. Also, ich habe da an einem Gebäude gearbeitet, das war in Atlanta. Es ist sehr heiß und feucht im Sommer. Ich war das ja natürlich auch nicht gewöhnt. Ich musste quasi mit langer Hose, Strickjacke und so im Sommer ins Büro gehen, weil es war so runter gekühlt, es hat gezogen. Also es war so ein, ein unangenehmes Raumklima und das ist natürlich auch mit immensen Energieverbräuchen gepaart.

Dirk Steffens

Klimaanlagen, Baustoffverbrauch, das McDonald's Prinzip, wie sie es nennt - genug Gründe für Christian Lemaitre um wieder nach Deutschland zurückzukehren. Und jetzt hier beschäftigt sie sich damit, wie man nachhaltiger bauen kann. Da geht es darum, so wenig Material wie möglich zu verbrauchen, sozialverträglich zu bauen.

Christine Lemaitre

Und da gibt es ja zum Glück auch das Revival von Holz, das ja auch als eine Wiederentdeckung des Materials, was da eben sehr viel Potential hat.

Dirk Steffens

Holz! Also das ist meine ganz alte Idee. Inzwischen werden ja sogar wieder Hochhäuser aus Holz gebaut. Es gibt mittlerweile welche, die über 80 Meter hoch sind. Das Höchste in Deutschland steht in Heilbronn und ist 34 Meter hoch. Zehn Stockwerke. Ist interessant, aber perfekt ist das ja auch nicht.

Christine Lemaitre

Da braucht man ja dann auch wieder Verbindungsmittel, Fundamente, andere technische Rahmenbedingungen. Wo dann schon auch die Frage ist, ob dann teilweise der Vorteil des Baustoffs Holz im Sinne CO2-Emission dann nicht eben durch solche konstruktiven und eben das Einbringen von anderen Materialien teilweise auch wieder ausgehebelt wird.

Dirk Steffens

Okay, hier kommt jetzt ein bisschen Skepsis für die Holz-Begeisterung. Holz ist eine smarte Idee, aber eben nicht für alles und nicht überall. Denn wenn wir so anfangen, dann wären wir ja auch wieder bei diesem McDonalds-Prinzip.

Christine Lemaitre

Deswegen ist es da glaube ich auch wirklich wichtig differenziert hinzuschauen und eben auch den Fokus nicht zu verlieren, um was es eigentlich gerade bei uns, gerade in Deutschland und in Nordeuropa geht. Wenn wir über Klimaschutz sprechen, dann geht es eben um das Thema Bestandsbau und das Thema Sanierung und die Reduktion, die signifikante Reduktion der Emissionen aus dem Betrieb unserer Gebäude.

Und da hat Holz sicherlich auch beim Thema Umbauen, Aufstockungen spielt da auch eine ganz spannende Rolle, weil es eben auch ein geringes Gewicht hat. Aber wie gesagt, also jetzt nur Holz im Neubau und dann hat man kein ambitioniertes Energiekonzept, das wäre ja wirklich eine vertane Chance und deswegen muss man es auch immer ganzheitlich anschauen.

Dirk Steffens

Das heißt jetzt aber nicht, dass Christine Lemaitre Holz als Baustoff schlecht findet. Nein, nein, überhaupt nicht. Nur ob etwas nachhaltig ist, das hängt eben nicht nur vom Baustoff ab.

Christine Lemaitre

Aber immer eben mit der Maßgabe, das richtige Produkt für die Anwendung. Weil es gibt... muss man einfach auch schauen: Für wen baue ich, wo baue ich, was baue ich? Und dafür das richtige Material auszuwählen. Darauf zu achten, dass es eben schadstofffrei ist, so geringe CO2-Emissionen wie irgendwie möglich hat und auch wirklich nur so viel zu bauen, wie wir auch wirklich brauchen und eben wegkommen von diesem "viel hilft viel".

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Es kommt zum Beispiel auch auf das Klima an. Ein Holzhochhaus in Singapur, wo die Luftfeuchtigkeit hoch ist. Na ja, ich meine, das könnt ihr euch denken. Das ist nicht so eine gute Idee. Viel Wasser und Holz, das Holz fault. Christine findet Lehm übrigens auch ziemlich interessant als Baustoff, auch fürs Raumklima.

Es kommt also darauf an, wo man ist und was man hat. Und das zeigt ganz deutlich: Es gibt neue Arten, unsere Häuser zu bauen und wir müssen in Zukunft vielleicht viel genauer überlegen, in welcher Gegend wir mit welchem Material bauen. Also wir müssen viel individueller unsere Städte bauen.

Und dann gibt es natürlich auch noch alte Baumaterialien, über die wir die Nase rümpfen. Einer, der mittlerweile einen wirklich schlechten Ruf hat, ist Beton. Aber ist er wirklich so schlimm?

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Na, im Beton stecken... also Beton ist erstmal ein natürliches Material. Das muss man immer wissen. Wird ja aus Kalk und Sand hergestellt. Kies. Aber Beton hat zwei Probleme.

Das eine ist nämlich: In dem Beton, so wie wir ihn verarbeiten, steckt typischerweise Stahl drin. Das ist ein Element, was... Pardon, das ist ein Bauelement, was sehr intensiv ist. Und zweitens, um Beton herzustellen, muss ich unglaublich viel Energie aufwenden, denn ich muss dieses Material brennen und wieder kleinhauen und wieder brennen. Und das funktioniert in Brennöfen, die unsäglich viel Energie schlucken.

Dirk Steffens

Na ja, und wie. Also der Architekturkritiker Niklas Maak hat neulich in der FAZ daran erinnert: Die Zementherstellung ist für 7 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich. Also für wirklich, wirklich viel. Wäre Zement ein Land, dann käme es an dritter Stelle direkt hinter den USA und China.

Mark Michaeli

Wenn ich aber mir überlege, was sind denn die Alternativen, die ich habe, stelle ich plötzlich fest, dass wenn ich zum Beispiel in den Boden gehen muss mit meinen Baustrukturen, Keller werden auch in Zukunft weitergebaut werden, dass die Alternativen teilweise noch viel, viel schwieriger sind.

Wie kriege ich denn etwas dicht? Wie kriegt man etwas so schwer, dass es nicht vom Grundwasser wieder hochgehoben wird? Wie kriege ich etwas so stabil oder so formbar wie Beton?

Also Beton ist meiner Ansicht nach nicht wirklich ein Baustoff, den man komplett verbannen sollte. Aber auch da ist die Forschung. Auch da gibt es Kollegen, die darauf spezialisiert sind zu sagen: Wie können wir Beton besser einsetzen? Wie können wir mit Recycling, Zuschlagstoffen arbeiten?

Was ich wirklich in Zukunft für kritisch überlegenswert halte, ist, ob wir sehr viel Kompositbauten in Zukunft haben sollten. Was ist ein Kompositbau? Das ist ein Bau, wo ich eigentlich dem entsprechenden lokalen Einsatz das Material optimiere. Also dort, wo keine Kräfte durchs Gebäude geleitet werden, wechsle ich vom Beton zum Beispiel auf eine andere Füllung der Wände. Im Fertighausbau wird das auch sehr industriell auch eingesetzt. Ein Kompositbau ist einer, wo ich sehr, sehr viele Schichten auf den Wänden auftrage. Also zum Beispiel die Idee,

dass ich die Wärmedämmung dadurch hinkriege, dass ich draußen Wärme-Dämmplatten drauf setze und dann einen Putz. Das ist eine Art Kompositlösung.

Und hier rate ich dringend dazu, auch über dieses einfachere Bauen, wieder nachdenken, einschichtig bauen und ähnlichem. Da braucht man am Anfang vielleicht mehr Material, aber am Ende ist das Gebäude umbaufähiger und damit länger nutzbar. Die Gebäude können nach 40 Jahren den neuen Bedürfnissen angepasst werden und werden nicht weggehauen und neu gebaut. Und über die lange Sicht sind das vermutlich auch Bauten, die energetisch sehr, sehr viel besser sind.

Dirk Steffens

Clevere Idee, denn Dämm-Materialien, die verbrauchen ja bei der Herstellung auch schon eine Menge CO2. Und dann noch mal eine Menge, wenn wir sie wieder entsorgen wollen.

[Musik setzt ein]

Und es gibt die Idee unter Architekten und Architektinnen, dass, also wenn wir, wenn uns die Energiewende gelingen soll und wir genug Strom CO2-frei erzeugen können, also durch Wind und Sonne zum Beispiel, das Dämmmaterial dann eine geringere Rolle spielen könnte. Denn perfekte Dämmung ist nicht so wichtig, wenn es genug CO2-freie Energie gibt. Ist also so ein bisschen der Traum der Architekten. Ob es gelingt? Na ja, schauen wir mal.

Wir haben jetzt darüber gesprochen, wie nachhaltige Städte aussehen könnten. Wir wissen, wir müssen mehr auf lange Sicht denken. Wir müssen uns auch überlegen: Wie werde ich ein Gebäude wieder los, wenn ich es mal nicht mehr brauche? Oder wie kann ich es ändern? Wir brauchen neue Architektur-Ideen. Wir müssen andere Baustoffe nutzen. Vor allem müssen wir sparsamer werden. Begrünung ist wichtig, klar, auch das, damit wir uns vor Überflutungen schützen. Aber was heißt das jetzt genau für uns? Wie würde sich unser Leben durch so eine nachhaltige Planung ändern?

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Also vielleicht müssen wir eben auch auf der Verbraucherseite sagen: Was brauchen wir vielleicht in Zukunft nicht mehr, weil wir eine andere Lösung haben. Und da wird man zum Beispiel über diese neue Nutzung des Quartiers, dieses Maßstabs, der nicht nur übersichtlich ist, sondern auch zu Fuß erreichbar ist. Die neuen Formen des Arbeitens - ganz wichtige Geschichte. Diese Veränderung der Arbeit, die wir momentan erleben, ist nicht nur gut. Homeoffice bringt viel Stress in die Familien, lagert viel Lasten auch in den privaten Haushalt über, ist aber auch eine Chance, um zu sagen: Vielleicht gibt es so was wie Near-Home Office und plötzlich ist das Gebäude, in dem ich mich treffe, nicht mehr der Gasthof, sondern sozusagen wie wie so ein allgemeiner Arbeits-Kiosk, an dem ich auch noch einen Kaffee trinken kann. Da kann ich auch noch meine...

Dirk Steffens

Work-Spaces.

Mark Michaeli

Irgendwie sowas. Das könnte zum Beispiel das Potenzial haben, extrem viel Verkehr zu vermeiden. Und zwar jetzt, ohne dass ich wieder predigen muss: Schränkt euch ein! Weil das ist auch so ein zweites Problem in der Erzählung. Momentan sagt man natürlich auch, Nachhaltigkeit bedeutet: Du darfst das nicht mehr, du darfst das nicht mehr, du darfst das nicht mehr. Und wenn ich aber natürlich so ein Willen herstellen muss, so wir wollen gemeinsam etwas, dann muss ich etwas anbieten. Dann muss ich sagen: Wie schaffe ich das eigentlich, eine Art neue Infrastruktur für die Alltags-Verbesserung zu schaffen? Und das ist zum Beispiel: Versorgung ist ein großes Thema. Das Thema Freizeit müssen wir uns in Zukunft angucken. Diese Kurz-Frist-Freizeit. Ich will nur drei Minuten Pause haben und will rausgehen, aber dann muss es draußen gut sein. Das ist ein ganz großes Thema. Auch der Wille der Bevölkerung, der immer mehr wächst, sich an Projekten, die vom gemeinen Nutzen sind, zu beteiligen. Aber nicht in den alten Vereinsstrukturen.

Dirk Steffens

Sondern in neuen, flexibleren Projekten. Also wir müssen unsere Städte umgestalten und das so, dass alle mitmachen, damit wir gern die Zeit in unseren Städten verbringen.

Aber jetzt gerade, also im Moment, da fühlt es sich ja oft eher so an, als wollten viele Menschen raus aus der Stadt. Neuvermietung werden immer teurer, in Metropolen sind gute Wohnungen echt Mangelware. Also der bezahlbare Wohnraum ist eines der Themen in der Politik. Wir hören von immer mehr Menschen, die sagen, sie können sich die Städte gar nicht mehr leisten. Sie verlassen sie also und gehen aufs Land. Seit zehn Jahren oder so ist das ein wirklich messbarer Trend. Was sagt der Städteplaner zur Stadtfucht?

Mark Michaeli

Also diesen Trend, rein und raus, den gibt es immer mal wieder. Aber es ist in der Tat so, dass wir seit den 2000er Jahren immer einen Überschuss in der Wanderung in die Städte, beziehungsweise in die städtischen Verdichtungsräume haben. Diese Dinge, die man in den Statistiken hinsichtlich „raus“ sieht, das sind vor allen Dingen das Überlaufen über die Gemeindegrenze hinweg. Wer, die Statistiken, die sind ja immer in den Einheiten der Gemeinden...

Dirk Steffens

Heißt eine statistische Ungenauigkeit eigentlich, die wir da überinterpretieren.

Mark Michaeli

Ja, ob man das eine Ungenauigkeit nennen kann. Das ist schon sehr, sehr genauer. Man muss es zu interpretieren wissen. Also eine Stadt, die noch verhältnismäßig viele eigene Entwicklungsflächen hat, die sieht so aus, als würde sie immer wachsen. Und da sind die Nachbargemeinden mehr oder weniger gleich groß. In der Stadt, die wenig Entwicklungsfläche hat, entlädt sich dieser Druck schon in die Nachbargemeinden und da ist dann die gesamte Region immer noch stark wachsend. Aber in der eigentlichen Stadt selber habe ich keinen Wachstumseffekte mehr, sondern typischerweise sogar ein kleines Schrumpfungs-Phänomen.

Dirk Steffens

Also kannst du diese so oft behauptete neue Liebe zum Land, die Landlust, die Flucht aufs Land nicht so richtig bestätigen? Wissenschaftlich.

Mark Michaeli

Doch, die kann ich bestätigen, aber die ist nicht das große Mengen-Phänomen. Also die Gründe, warum ich aufs Land gehe, die haben sich in der Tat geändert und die Pandemie mit ihrer veränderten Arbeitssituation hat dem sogar noch mal neuen Schub verliehen. Die Leute haben gesagt: ich will mehr in der Umwelt sein, ich will nach wie vor immer mehr Platz haben. Das war auch früher schon die Argumentation, um aufs Land zu gehen. Und ich kann jetzt plötzlich auch da draußen arbeiten, weil ich nicht mehr jeden Tag in die Konzernzentrale fahren muss. Das hat dem Ganzen einen Schub verpasst. Also es gibt andere Gründe, warum ich das Land als Siedlungsraum in Erwägung ziehe.

Dirk Steffens

Und auch weil auch Deutschland gefühlt als letztes Land der Welt angefangen hat, die Digitalisierung auch im ländlichen Raum voranzutreiben.

Mark Michaeli

An der Stelle sind wir weit hinter dem, was wir schon eigentlich könnten, zurückgeblieben. Und das ist eine Grundforderung, dass wir einfach sagen: Das ist eine Grund-Infrastruktur. Hier müssen wir mit allen Kräften den Ausbau machen. Und Digitalisierung heißt im Übrigen nicht nur Masten aufstellen. Das ist nicht nur harte Infrastruktur, sondern Digitalisierung heißt zum Beispiel auch mal Verwaltungsprozesse in der digitalen Abwicklung überhaupt möglich machen, weil ich nicht immer erst ein Papier zu irgendeinem Amt schleppen muss. Also da muss man auch noch weiterdenken, was Digitalisierung dann wirklich bedeutet.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Also mit dem Mythos Stadtfucht räumt Mark hier jetzt mal wirklich auf. Es ziehen mehr Menschen aufs Land. Aber es hat nicht die krassen Ausmaße, wie es oft dargestellt wird.

Und jetzt habe ich noch etwas, was ich lange nicht verstanden habe. Wir klagen über eine ganz, ganz schlimme Wohnungsnot. Wenn ich mir aber die Bevölkerungsentwicklung in unserem Land angucke, dann ist die Bevölkerungszahl ja seit langer Zeit mehr oder weniger stabil. Seit Jahrzehnten. Also wächst nur ein bisschen durch Zuwanderung, aber nicht so viel. Wir haben kein dramatisches Bevölkerungswachstum. Also eigentlich müsste für alle genug da sein. Wir haben ja früher auch schon alle gewohnt. Aber dann habe ich mir mal angeguckt, das sich ungefähr seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts der Quadratmeterbedarf pro Kopf ungefähr verdoppelt hat. Also was wir als Mangel empfinden, ist eigentlich nur die Gier nach immer mehr.

[Musik setzt aus]

Mark Michaeli

Richtig.

Dirk Steffen

Und wenn das so weitergeht, dann ist ja die Wohnungsnot strukturell gar nicht auflösbar. Also die Wohnungsnot ist doch eigentlich dadurch entstanden, wenn ich es richtig verstanden habe, dass jeder einzelne von uns immer mehr Wohnraum beansprucht. Es ist gar nicht so, dass die Wohnungen knapper geworden sind, sondern ist es doch eher so, dass jeder von uns immer Quadratmeter-gieriger geworden ist.

Mark Michaeli

Also der Flächenzuwachs in den meisten Gemeinden und Städten geht darauf zurück. Das hat aber mit anderen Lebensmodellen zu tun. Also wenn ich allein lebe, dann verbrauche ich typischerweise mehr Wohnfläche, weil ich ja mein eigenes Bad, meine eigene Küche und dies und dies und dies und den Parkplatz dann ja auch noch, den dürfen wir ja jetzt nicht vergessen.

Dirk Steffens

Also zwei Singles brauchen einfach mehr Quadratmeter als ein Paar.

Mark Michaeli

Das... also in der Bilanz am Ende stimmt das. Das mag jetzt für den Einzelnen nicht zutreffen, aber in der Bilanz stimmt das am Ende. Und interessanterweise auch, das vergessen auch sehr viele, wie sich diese Flächen berechnen. Das ist auch nicht nur personenabhängig, sondern auch davon, was man sich leisten kann und wie man seinen Alltag organisiert.

Also wenn ich zum Beispiel jetzt eine Arbeitsform habe, wo ich ein Arbeitszimmer brauche, geht automatisch dieser Wohnflächenbedarf nach oben. Das ist übrigens auch das große Risiko beim Homeoffice, dass alle meinen, sie müssen jetzt ein Arbeitszimmer haben und plötzlich ist jedes Haus 15 bis 20 Quadratmeter größer. Dann wird der Flächenverbrauch noch mal massiv nach oben gehen. Und wir haben im ländlichen Raum, im vorstädtischen Raum, in der Stadt, komplett unterschiedliche Situationen.

Ich hab's vorhin gesagt. München unter 40 Quadratmeter pro Kopf. Im ländlichen Raum, wenn ich da 70 Quadratmeter habe, dann ist das schon verhältnismäßig wenig. Es gibt auch... Es gibt auch Gebiete, da ist die durchschnittliche Fläche pro Kopf weit über 100. Das muss man auch dazu sagen.

Dirk Steffens

Durchschnitt pro Kopf? Verrückt, ne? Kann man sich in der Innenstadt von München gar nicht vorstellen.

Mark Michaeli

Ist aber im Übrigen nicht immer ein Wohlstands-Phänomen. Das heißt nicht, dass auf dem Land jetzt überall die 1000-Quadratmeter-Villen stehen, sondern es hat sehr viel auch damit zu tun, sind es große Gebäude aus der Landwirtschaft, die einfach unternutzt sind. Und das sind viele. Die Familie lebt dort nicht mehr, da lebt nur noch einer drin. Also so eine Art struktureller Leerstand. So jetzt die Wohnungsnot. Wenn man es dem Markt überlässt, dann ist in der Tat die Wohnungsnot nicht lösbar.

Dirk Steffens

Genau. Das ist das, was ich meine. Dann kann es ja nie besser werden.

Mark Michaeli

Das hat man aber auch durchaus früh erkannt. Also eigentlich ist die Wohnungsnot ein historisches Problem. Das ging mit dem fehlenden Wohnraum für, oder auch menschengerechtem Wohnraum für Arbeiter um. Und in der Moderne, diese großen Städte, die sind entstanden, weil man sehr schnell sehr viel Wohnraum schaffen musste. Weil die Wohnkrise war viel, viel schlimmer und viel existenzieller als heute.

Und das Problem ist, dass man aber vor einigen Jahren gesagt hat: Warum überlassen wir es denn nicht dem Markt? Und dass viele Städte, wie zum Beispiel die Stadt Wien gesagt haben: Nein, wir ziehen uns aus diesem großen Wohnungsmarkt eben nicht zurück. In Wien gibt es ein gemeindlichen Wohnungsbau. Da wird seit den 1910/20er-Jahren kontinuierlich eine so große Menge an Wohnungen in städtischem Eigentum oder im Eigentum von städtischen Entwicklungsgesellschaft angehäuft, dass die so stark im Markt sind, dass sie zum Beispiel dämpfend auf die Preise wirken. Dass die wirklich Gruppen, die es sich sonst nicht mehr leisten können, in der Stadt zu wohnen, das sind ja die, die wir brauchen in der Gesundheitsversorgung, in der Aufrechterhaltung...

Dirk Steffens

Also bei uns haben sich die Städte, die Kommunen, der Staat zu sehr aus dem Wohnungsmarkt zurückgezogen.

Mark Michaeli

Viel zu stark! Die sehr großen Sozialwohnungsbestände in den 70er Jahren wurden teilweise veräußert. Natürlich, es gab Bindungen, Wohnbindungen, Sozialbindungen über 20, 30 Jahre. Das läuft aus und wir müssen jetzt unglaublich schnell nachbauen, um überhaupt erstmal den schon ohnehin existierenden Bedarf zu decken.

Und hier glaube ich ganz klar, ich weiß nicht, ob ich den Begriff der Daseinsvorsorge verwenden darf, der ist ja so eigentlich so in der Alltagssprache

sehr schwierig, verständlich. Es gibt so ein paar Bereiche im Leben. Da sorgt der Staat dafür, dass es funktioniert. Zum Beispiel die Müllentsorgung, die...

Dirk Steffens

Dafür haben wir ja den Staat. Das ist seine Aufgabe.

Mark Michaeli

Genau dafür haben wir den Staat. Und da gibt es aber auch ein paar Dinge, die sind nicht geregelt da drin, zum Beispiel Lebensmittelgrundversorgung gehört nicht zur Daseinsvorsorge, das regelt der Markt. Und deswegen fällt es dem einen oder anderen dann auch eben schwierig, zum nächsten Supermarkt zu kommen, weil das einfach der Markt regelt.

Und ich denke, beim Wohnen wäre es Zeit, mal drüber nachzudenken, hier ein Recht auf Wohnen auch in ein Programm der Daseinsvorsorge so weit zu verankern, dass vielleicht... das ist vielleicht der Bereich, in dem ich am stärksten eigentlich interventionistisch denke, dass ich sage, der Wohnungsmarkt braucht wieder ein stärkeres Engagement durch den Staat.

Aber nicht durch beliebige Verbotsszenarien und Mietendeckel, die nachher den Privaten es auch nicht mehr möglich machen zu investieren, sondern staatliche Investitionen.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Ob das passiert, wer weiß. Aber na ja, es gibt ganz klar den Wunsch: Mehr bauen! Und vor allem richtig bauen. Auch Sozialwohnungen sollen entstehen. Ob das möglich ist ohne staatliche Investitionen, ob so viel Wohnraum allein durch private Investitionen entstehen kann, das ist völlig unklar. Über diese Pläne wird jetzt viel diskutiert. Na ja, das ist halt Politik.

[Musik setzt aus]

Wir wollen ja auch hier gar nicht, weil wir ja eher über Wissenschaft reden, gar nicht in so eine politische Diskussion rein.

Mark Michaeli

Wir kommen in diesem Feld immer eine politische Diskussion.

Dirk Steffens

Ja, man kommt nicht dran vorbei. Aber ich versuche trotzdem, uns zwischen den Polen sozusagen jetzt ein bisschen durch zu manövrieren. Mich interessiert der wissenschaftliche...

Ist mehr Bauen jetzt tatsächlich der Weg, um das zu machen? Oder wäre es nicht auch möglich, also zum Beispiel, wenn ich in Tokio bin, leben die Menschen auf weniger Quadratmetern pro Kopf. Das hat natürlich auch einfach was mit dem Preis der Wohnungen und dem Quadratmeter dort zu tun. Aber sie leben ja nicht schlechter.

Also müssen wir tatsächlich in immer größeren Wohnungen leben. Und wenn ja, sollten wir jetzt mehr bauen? Sollten wir mehr verdichten? Oder sollen wir unsere Städte einfach größer machen?

Mark Michaeli

Also wir sollten erst mal anders bauen, weil wir müssen eigentlich vor allem Wohnungen erstellen, die bedarfsgerecht sind. Und das ist nicht nur barrierefrei, sondern zum Beispiel, weil wir sehen, dass die Gesellschaft in immer kleineren Einheiten sich organisiert, immer kleinere Haushalte, in der Stadt, wie auf dem Land, brauchen wir einfach andere Wohnbestände und die müssen auch erst mal nachgeführt werden und nachgebaut werden.

Mit weniger auskommen? Klingt gut, funktioniert aber nur, wenn ich dann dem, der dann mit weniger auskommen muss, auch darstellen kann, dass er immer noch gut lebt.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Und da sehen wir mal wieder Stadtplanung, Zukunftsplanung ist eine soziale Frage und keine technische oder zumindest nicht nur. Es geht immer auch um einen

Bewusstseinswandel. Zu verstehen, dass wir unsere Bequemlichkeit in Teilen ablegen müssen, um unseren Städten und damit auch unserer Umwelt zu helfen, das ist wichtig.

Also Zeit zum Ende zu kommen für heute. Wir haben jetzt die drei großen Bereiche abgedeckt: Mobilität, Nachhaltigkeit und auch über die sozialen Fragen gesprochen. Und für alle Bereiche muss man sagen und das muss man ja eigentlich immer sagen, wenn es um Wissenschaft geht, wenn es hier im Podcast um die großen Fragen geht: Es gibt keine pauschalen Antworten, keine einfachen Antworten auf komplexe Fragen. Man muss immer den Einzelfall ansehen.

Das heißt, man muss gucken, was ist für welches Grundstück am besten und gleichzeitig, was hat das für große Auswirkungen? Wenn wir über Verdichtung reden, wenn wir über die Umwelt reden. Es gibt zwar ganz viele hübsche Ideen, Dächer zu begrünen, aber das reicht eben nicht. Man muss da viel tiefer denken.

Und wenn man an Mobilität denkt, dann gibt es eben auch nicht nur die eine richtige Lösung. Wir können nicht einfach das Auto durch das Fahrrad ersetzen. So einfach ist das nicht. Und vielleicht heißt Weiterdenken eben auch erst mal lokaler denken. Und damit könnten wir vielleicht schon jetzt ein bisschen was verbessern.

[Musik setzt aus]

Gibt es da so eine, so eine Hinwendung zum eigenen Quartier wieder? Will man das? Heimatgefühl?

Mark Michaeli

Ob das mit Heimatgefühl zu tun hat, weiß ich nicht, aber ich glaube, es hat schon mit einer gewissen Übersichtlichkeit zu tun, dass man sagt, da habe ich ein gewisses Vertrauen rein, weil ich weiß, mit wem ich's zu tun habe. Und es ist auch weniger so eine Agenda "Support your local dealer", sondern wirklich eine Frage, in welchem Raum fühle ich mich sicher? Und das ist auch der Grund, warum die Pandemie jetzt mal mit allen Furchtbarkeiten, die sie ja auch hatt, das jetzt gerade befördert, weil das wurde uns plötzlich wichtiger. Und gerade in den Städten haben wir gemerkt, ja, wir haben jetzt nicht mehr unser eigenes Territorium mit einer Hecke außen rum. Also auf welchem Maßstab organisieren wir uns?

Und da ist das Quartier so organisiert rund um einen Kiosk. Das ist nicht mehr rund um eine Kirche organisiert oder um ein Gasthaus, sondern vielleicht um so ein etwas, was man Kiosk nennen kann, obwohl es kein richtiger Kiosk ist, ist plötzlich wieder wichtig. Und ich weiß zum Beispiel, dass die Stadt München, das hat mir die Stadtbaurätin verraten in einem Gespräch, sich da sehr viel Gedanken darüber macht, wie sie diese Veränderung dieses Maßstabs im Kopf jetzt auch nutzen kann, um die Stadt besser umzubauen. Zum Beispiel in Mobilitätsfragen.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Also die Stadt der Zukunft, vielleicht wird sie organisiert um Kioske herum. Schöner Gedanke. Und ganz zum Schluss unseres Gesprächs bleibt für mich eigentlich nur noch eine ganz persönliche Frage ungeklärt.

[Musik setzt aus]

Wohnst du eigentlich noch gerne in einer Stadt?

Mark Michaeli

Ja, ich wohne gerne in einer Stadt, wobei ich natürlich auch ein bisschen privilegierter bin. Ich kann mir in der Stadt eigentlich die, die Situation, in der ich wohne, mehr oder weniger aussuchen. Und jetzt in meinem persönlichen Fall ist es so, ich lebe in einem Dorfkern in München, der älter ist als das Stadtzentrum von München, also auch ungefähr aus dem Jahr 800, in einem Einfamilienhaus, extrem klein, auf einem Grundstück freistehend. Das ist natürlich eine absolut privilegierte Situation und ich kann mir sehr gut vorstellen, dass viele Leute, die viel enger wohnen als ich sagen, das wird jetzt langsam anstrengend in den Städten. Wobei ich auch vermute, dass das in München später passiert als in Berlin oder in Hamburg, wo die Enge und auch die sozialen Konflikte auch stärker hervorbrechen als hier in München.

Ich lebe gern in der Stadt. Ich lebe aber auch übrigens gerne auf dem Land. Ich bin ja auf dem Land großgeworden, Grundschule wirklich in einem kleinen Dorf gegangen. Wir sind aus meiner Heimatstadt Aachen weggezogen an die hessische Bergstraße, da habe ich auch gern gelebt. Deswegen bin ich auch nicht jemand,

der jetzt plötzlich sagt, so, es muss alles wie die Stadt sein oder alles wie das Land. Irgendwie habe ich das Gefühl, ich kann Verständnis für beide Lebensmodelle aufbringen.

Dirk Steffens

Mark ist der Städteplaner, der das Land liebt. Vielen Dank für dieses tolle Gespräch. Ich hoffe, du hast auch das Gefühl, dass wir ein bisschen reingehen konnten in das Thema. Einfache Antworten gibt es nicht, aber die gibt es ja nie.

Mark Michaeli

Das ist doch ein gutes Fazit. Danke dir fürs Gespräch.

[Musik setzt ein]

Dirk Steffens

Professor Mark Michaeli, der Städteplaner, der war jetzt heute bei mir. Das war eine neue Folge Terra X - Der Podcast. Vielen Dank fürs Zuhören und ihr könnt diesen Podcast in der ZDF-Mediathek hören. Da gibt es übrigens auch unsere Skripte, da kann man das alles nochmal nachlesen. Und ihr könnt diesen Podcast natürlich auch sonst überall hören, wo es gute Podcasts gibt.

Beim nächsten Mal geht es hier um Seuchen, Epidemien und Pandemien. Da reden wir mit der Medizinerin des Jahres 2020, mit Professor Dr. Marylin Addo. In 14 Tagen hören wir uns wieder und damit verabschiede ich mich im Namen des ganzen Terra X-Teams. Dieser Podcast ist eine Produktion von Kugel und Niere im Auftrag des ZDF. Ich bin Dirk Steffens und bleibt fasziniert.