
Vorwort

Die Bevölkerung in Deutschland wird abnehmen. Zwar wird ihr Rückgang heute noch durch die Zuwanderung mehr als ausgeglichen. Aber aktuelle Prognosen rechnen trotz der Zuwanderung spätestens ab 2015 mit einer insgesamt sinkenden Einwohnerzahl. Hinzu kommt als Folge der gestiegenen Lebenserwartung eine rasch zunehmende Alterung der Bevölkerung. Beides gilt in besonderem Maße für Ostdeutschland, wegen der massenhaften Abwanderung insbesondere der jungen Leute dorthin, wo es noch Arbeit gibt. Manche Stadt in den neuen Bundesländern wird wohl bis zum Jahr 2025 fast die Hälfte ihrer Einwohnerzahl im Jahr 1989 verlieren, viele kleinere Ortschaften könnten ganz aufgegeben werden.

Der demographische Wandel ist nicht nur von großer Bedeutung für die Arbeits- und Sozialpolitik, wo er zu Recht heute im Zentrum der Diskussion steht, sondern auch für die Stadtplanung. In der Kommunalpolitik aber ist diese Erkenntnis bisher weithin noch nicht angekommen. Die meisten Gemeinden orientieren sich nach wie vor am Ziel früherer Zeiten: Wachstum. Auch in den neuen Bundesländern werden selbst dort neue Einfamilienhausgebiete geplant, wo die Bevölkerung stark zurückgeht und in der Stadt bereits massenhaft Altbauwohnungen leer stehen. Oder es werden neue Gewerbegebiete ausgewiesen, obwohl die Industrie am Ort weitgehend zusammengebrochen ist und große Teile der Industrieflächen brach liegen. Schließlich besonders bedenklich: Für den beständig zunehmenden Autoverkehr werden überall neue Straßen gebaut, die aber nur immer noch mehr Verkehr erzeugen.

Die Folge ist, dass immer mehr Wohnungen leer stehen, bisher noch vorwiegend in den neuen Bundesländern, wo der Leerstand nach offiziellen Angaben der Bundesregierung bereits über eine Million Wohneinheiten beträgt. Dieselbe Entwicklung hat aber auch in Westdeutschland schon begonnen, etwa im Ruhrgebiet, und wird in den kommenden Jahren in Ost und West weiter zunehmen. Noch schneller wachsen überall die Industriebrachen. Im Ruhrgebiet beispielsweise lagen bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts mehr als 20 % aller Industrieflächen brach, Tendenz ebenfalls stark steigend. Zwar gib es auch weiterhin in Deutschland wachsende Städte. Aber die Mehrzahl wird in den kommenden Jahren abnehmen. Deshalb wird in diesem Buch ein Stadtentwicklungskonzept vorgestellt, das sich vorrangig mit den Fragen schrumpfender Städte beschäftigt.

Zum demographischen Wandel kommt ein zweites, weit größeres Problem: Durch das krebserartige Wachstum aller Städte, durch die Zersiedelung ganzer Landschaften besonders in Westdeutschland wird immer mehr Natur und Landschaft zubetoniert und asphaltiert. Der Rohstoff- und Energieverbrauch für die Herstellung und Beheizung einer ständig zunehmenden Zahl von Gebäuden und für den noch schneller wachsenden motorisierten Verkehr steigt unablässig. Abgase aus Schornsteinen und Auspuffrohren, Lärm und Müll lassen die Umweltqualität in unseren Städten hingegen immer weiter abnehmen. Längst sind Natur und Umwelt den vielfältigen Belastungen nicht mehr gewachsen. Aber bisher konnte der wachsende Rohstoffverbrauch durch die Erschließung neuer Quellen immer noch gedeckt werden, und die vom Menschen verursachten Umweltschäden waren regelmäßig mit technischen Mitteln wie Abgasfilter oder Kläranlagen reparierbar; bis auf eine wesentliche Ausnahme: Kohlendioxid (CO_2), das durch die Verbrennung von Kohle, Erdöl und Erdgas in immer größeren Mengen erzeugt wird, kann durch Rauchgasfilter oder Kfz-Katalysatoren nicht zurückgehalten werden. Die zunehmende Konzentration von CO_2 in der Atmosphäre aber führt zu einer gefährlichen Erwärmung des globalen Klimas.

Auch mehren sich in den letzten Jahren die Anzeichen, dass der Klimawandel sich immer mehr beschleunigt. Dieses Jahr 2010 verspricht, das heißeste seit Beginn der Temperaturaufzeichnungen vor 130 Jahren zu werden. In Russland brennen riesige Waldgebiete, in Pakistan steht eine Fläche von der halben Größe Deutschlands unter Wasser, und insgesamt haben Naturkatastrophen wie Wirbelstürme, Dürren, Überschwemmungen oder Erdbeben bereits deutlich zugenommen. Ein Anstieg der Meeresspiegel um 7 Meter, nach anderen Szenarien sogar bis zu 50 Meter erscheint inzwischen möglich. Hamburg, Bremen und große Teile der norddeutschen Tiefebene würden im Meer versinken. Ist das Schwarzmaleri? Zumindest ist es realistischer als die Vorstellung der allermeisten in der Kommunalpolitik Verantwortlichen, unsere Städte und der motorisierte Verkehr könnten wie bisher immer weiter wachsen. Und selbst wenn sie die Unwahrscheinlichkeit dieser Annahme begreifen, finden sie doch im verzweifelten Bemühen, in ihren schrumpfenden Städten möglichst viele Arbeitsplätze und Einwohner zu erhalten, dass sie auf Natur und Umwelt nun keine Rücksicht mehr nehmen können.

Dabei sind Bauwesen und Verkehr in Deutschland für rund 70 % aller CO_2 -Emissionen verantwortlich. Hier muss nun differenziert werden: Im Bauwesen gibt es eine umfangreiche Diskussion zum Thema Energieeinsparung und Nutzung erneuerbarer Energien. Aber sie bezieht sich so gut wie ausschließlich auf Maßnahmen im Hochbau wie bessere Wärmedämmung der Gebäude, Heizungen mit höherem Wirkungsgrad oder Solaranlagen. Auch die Gesetze, etwa die Energieeinsparverordnung, betreffen ausschließlich den Hochbau. Doch obwohl inzwischen jährlich viele Milliarden für diese Maßnahmen aufgewendet werden, ist der Energieverbrauch für Hausheizungen und Warmwassererzeugungen bis 2008 gar nicht und seither nur wenig gesunken, weil die Energiesparmaßnahmen überwiegend kompensiert werden durch das Wachstum der Städte, die beständig zunehmende Zahl der zu heizenden Gebäude und die Auflockerung der Bebauung. Für die Stadtplanung aber gibt es kein Energieeinspargesetz, auch kaum Literatur zu der Frage: Durch

welche städtebaulichen Maßnahmen lässt sich eigentlich Energie einsparen, und wie viel? Davon handelt das vorliegende Buch.

Ebenso werden im Verkehr große Anstrengungen unternommen, Energie einzusparen und andere Energieträger als Erdöl zu finden. Aber sie beziehen sich fast ausschließlich auf Maßnahmen im Fahrzeugbau, wie sparsamere Antriebe oder Elektromotoren. Und es ist wie im Hochbau: Obwohl der Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge inzwischen deutlich gesenkt werden konnte, stieg doch der Verbrauch im Autoverkehr insgesamt bis 2002 beständig an, weil die Treibstoffersparnis deutlich überkompensiert wurde durch das Wachstum des Verkehrs, die Zunahme der Fahrzeuge und der gefahrenen Strecken. Das gilt noch mehr für den Flugverkehr. Seit 2003 ist der Energieverbrauch im Verkehr zunächst wegen der starken Benzinpreiserhöhung und später infolge der Wirtschaftskrise zwar vorübergehend gesunken, aber schon für dieses Jahr 2010 lässt die starke Belebung des Neuwagengeschäfts wieder eine deutliche Zunahme des Kraftstoffverbrauchs erwarten. Auch in den meisten Städten werden die Energieeinsparungen durch den Fahrzeugbau überkompensiert durch eine Verkehrsplanung, die den Autoverkehr zu Lasten der anderen Verkehrsmittel begünstigt. Daher ist hier zu fragen: Durch welche Verkehrslenkungsmaßnahmen lässt sich der Anteil des Individualverkehrs am Gesamtverkehr senken, und um wieviel? Auch davon handelt dieses Buch. Es soll zeigen, dass für eine aus Gründen des Klimaschutzes gebotene schnelle und wirksame Reduzierung der CO₂-Emissionen nur Maßnahmen im Hochbau und Fahrzeugbau heute nicht mehr ausreichen, sondern dass diese durch Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung ergänzt werden müssen.

Deshalb bildet neben dem demographischen Wandel der Natur- und Umweltschutz, vor allem der Klimaschutz, den zweiten Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit. Zwischen beiden Themen besteht ein Zusammenhang: Die abnehmende Bevölkerung in vielen Städten könnte zu weniger Natur- und Rohstoffverbrauch und zu abnehmenden Umweltbelastungen, insbesondere zu weniger CO₂-Emissionen führen. Auch lässt sich durch eine ökologische Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung die Lebensqualität in einer Stadt deutlich verbessern, was einer Abwanderung von Einwohnern und Arbeitsplätzen entgegenwirken kann.

Dieses Buch stellt die Neufassung einer früheren Arbeit des Verfassers zu demselben Thema dar, des Lehrbuchs „Städtebau – ein Grundkurs“, erschienen 2003 im Kohlhammer-Verlag, Stuttgart. Es führt die Kernaussage beider Arbeiten weiter aus, dass es im Städtebau des 21. Jahrhunderts vor allem um Fragen des Natur- und Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes gehen wird. Für eine vertiefte Beschäftigung mit Detailfragen, auf die hier nicht näher eingegangen wird, sei auf das Lehrbuch verwiesen sowie auf die darin gegebenen Literaturhinweise, weshalb in dieser Arbeit auf ein eigenes Literaturverzeichnis verzichtet wird.

Schließlich bedanke ich mich besonders bei Herrn Dipl.Ing. Jens Emig, der mich zu Fragen der Verkehrsplanung beraten und ganz wesentlich zur vorliegenden Fassung des Kapitels 5 beigetragen hat.

Wülfrath, Oktober 2010



<http://www.springer.com/978-3-8348-2410-3>

Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung
Grundlagen und Lösungsvorschläge

Meyer, J.

2013, XI, 133 S., Softcover

ISBN: 978-3-8348-2410-3