

Nach den Großprojekten werden nun steigende Mieten zum Konfliktthema.
Statt mit einer „Preisbremse“ an den Symptomen herumzudoktern,
ist eine großzügigere Stadtplanung und Baupolitik notwendig

Mut zur Metropole

15.Juni 2013, Gerd Held

In Deutschland sind die größten Städte begehrt wie lange nicht mehr und das Einzige, was Regierung und Opposition dazu einfällt, ist eine „Mietpreisbremse“. Das klingt zwar auf den ersten Blick verbraucherfreundlich, aber die Zuzugsbewegung ist viel zu mächtig, als dass eine Preisregulierung da helfen würde. Die „Bremse“ ist eine jener sozialpolitischen Beschwichtigungsformeln, die man überall anwenden kann, ohne sich näher auf die Sache einzulassen. Es wird gar nicht geklärt, was gegenwärtig in den Metropolregionen – so der Fachbegriff - geschieht, und es wird den Menschen nicht erklärt, wie ihr Stadtplan in Zukunft aussehen könnte. Vor allem enthält die Mietpreisbremse im Grunde schon eine Negativbotschaft: Das Wachstum der Metropolen ist gefährlich, man muss der Entwicklung mit Misstrauen begegnen und gegensteuern. Dass die Attraktivität der großen Städte etwas Positives hat und dass man ihren neuen Schwung konstruktiv nach vorwärts gestalten kann, wird gar nicht mehr in Betracht gezogen. Den Vogel schießt dabei Berlin ab, wo inzwischen jede neue Investition unter dem Verdacht der „Gentryfizierung“ steht, soll heißen: Sie trägt zur Vertreibung der Normalbürger durch die Reichen bei.

Was geschieht gegenwärtig in den Ballungsräumen wie Hamburg, München, Frankfurt oder Berlin? Bisher galten diese Zentren nicht unbedingt als Schlüsselgebiete für die Entwicklung Deutschlands. Unser Land suchte seine urbane Identität eher in einem breiten Mittelbau kleiner Großstädte und großer Kleinstädte. Dieser Mittelbau schien besser zur Bescheidenheit und äußerlichen Unauffälligkeit der Bonner Republik zu passen. Gewiss ist er nach wie vor ein wichtiger Teil unseres Siedlungssystems, aber der neue Trend richtet sich doch spürbar auf einen höheren Städterang. Diese (Wieder)Entdeckung der Metropolen fällt nicht zufällig in eine Zeit, in der Deutschland in eine exponierte Rolle in Europa gerät. Einige Städte treten aus dem Schatten der Durchschnittlichkeit heraus und es ist wohl unvermeidlich, dass diese Entwicklung auf Ängste und Ressentiments stößt. Verbreitet ist die Vorstellung, dass die neue Zentralität nur dem Prestigestreben und Luxus einiger Weniger Vorschub leistet. Das führt dazu, dass konkrete Sorgen wegen eines größeren Bauvorhabens oder wegen Mieterhöhungen in einem Stadtquartier sich sofort zu einem Großkonflikt steigern.

Doch liegt der Vorstellung ein Missverständnis zu Grunde: Metropolen sollen eine Veranstaltung des Überflusses sein. Ein Übermut der Reichen soll hier Pate stehen, eine Spielerei der Mächtigen. In modernen Zeiten ist es allerdings genau andersherum: Es ist eine Knappheit, die Menschen – aus ganz unterschiedlichen sozialen Schichten - dazu veranlasst, sich auf einen Ballungsraum einzulassen. Knapp sind die Mittel der Menschen – ihr Einfluss, ihr Wissen, ihre Zeit – um der modernen Vielfalt und Wechselhaftigkeit des Wirtschaftslebens, der politischen Entscheidungen und kulturellen Reize folgen zu können. Auf diese Knappheit antwortet die Metropole, ihre räumliche Konzentration liefert einen Umkreis von

Möglichkeiten, der auf Vorrat und Zufall zur Verfügung steht. Von den Menschen, die heute in die Ballungsräume ziehen, haben viele nicht nur einen bestimmten Arbeitsplatz im Auge oder wollen mit einem geliebten Menschen zusammenziehen. Ihre Überlegung ist genereller: Wie viel erreichbare Möglichkeiten habe ich, ohne ständig den Wohnort zu wechseln? Es gibt also ein Metropolen-Paradox: Sie erscheint als ein übervoller Gabenteller, aber sie ist räumlich sehr knappgehalten. Die Kunst des Metropolenbaus besteht darin, ihre räumliche Ausdehnung etwas zu vergrößern, ohne ihre bündelnde Kraft zu verlieren.

Deshalb sehen die Metropolen unserer Gegenwart nicht so aus wie die Filmkulisse des „Metropolis“-Films von Fritz Lang, die wie ein gigantischer Monolith gebaut ist. Die heutigen Metropolen sind polyzentrisch gegliedert und bilden eine abgestufte Region. Und „Monopoly“ ist auch nicht das typische Metropolitenspiel. Verdrängung erhöht nicht den Gesamtgewinn, Ballungsräume sind nicht per se exklusiv. Exklusiv sind einzelne, besonders anziehende Knotenpunkte und Teilräume des Stadtplans. So betreffen auch die drastischen Mieterhöhungen der letzten Jahre, wenn man genauer hinschaut, vor allem einzelne bevorzugte Gebiete und Wohnungsarten. Darunter ist auch die alte Mitte vieler Städte.

Aber die Zentralität der modernen Metropolregionen ist nicht mit der „Mitte“ identisch. Ihre Einrichtungen wie Gewerbezentren, Flughäfen, Behörden, Ministerien, Universitäten, Stadtparks, Theater oder Arenen sind auf verschiedene, oft weit entfernte Areale verteilt. Man findet zahlreiche Bezirke mit eigenem Stadtcharakter. Diese Mehrfach-Zentralität entlastet bei den Mieten, während schnelle Verkehrswege für Bahn und Auto dafür sorgen, dass die bündelnde Kraft der Metropole für alle nutzbar bleibt. Ein Umzug nach außen bedeutet so nicht das Aus. Nicht in der Stadtmitte entscheiden sich also die wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Teilnahme-Möglichkeiten, sondern in der Gesamtanlage der Stadt.

Der neue Wachstumsschub der Ballungsräume erfordert daher eine Stadtplanung und Baupolitik, die großzügig denkt. Tatsächlich ist heute in Europa - Barcelona, London, Paris sind Beispiele - ein urbaner Weiterbau zu erkennen, der dem Stadtganzen neue äußere Stützpunkte und damit neue Luft verschafft. Freilich muss sie die Traditionen der gewachsenen Stadt aufnehmen und darf keine seelenlosen Trabantenstädte errichten. Wer hingegen versucht, das Problem steigender Mieten mit einer Preisbremse zu regeln, nährt falsche Hoffnungen auf ein Innehalten der Stadtentwicklung. Er doktert nur an den Symptomen herum und verzögert den Weiterbau.

Und es ist noch eine zweite Bremse im Gespräch: das generelle Tempo 30 in Großstädten. Diese Maßnahme würde den Bewohnern der Außenbereiche das Leben schwer machen und den Zusammenhalt der Metropolregionen schwer beschädigen. Alles würde in die Mitte drängen und dort den Preisdruck erhöhen. Die Philosophie des Bremsens - die Doppelbremse bei Mieten und Geschwindigkeiten - macht die Großstadt in Deutschland nicht menschlicher. Sie macht sie zur geschlossenen Veranstaltung, bei der viele vor der Tür bleiben. Der Weiterbau unserer Städte war lange Zeit kein Thema ersten Ranges. Jetzt zeigt sich, wie sehr es die Menschen berührt und wie wichtig es hier ist, Entscheidungen nicht vor sich her zu schieben. Die Politik wird hier ein Vorwärts wagen müssen. Sie braucht Mut zur Metropole.

(Manuskript vom 15.6.2013, erschienen als Essay in der Tageszeitung DIE WELT am 11.7.2013)