



„The Street of tomorrow“

*Ein Gastbeitrag von Joachim Schares, Jürgen Häpp und weiteren Autoren**

Erstmals in der Menschheitsgeschichte leben mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land. Doch die Städte von heute können nicht die Städte von morgen sein. Um den Wandel zu beschleunigen, müssen neue Konzepte für urbanes Leben her. In Kairo und in Riad entstehen neue Quartiere, die einen Weg in die Stadt der Zukunft aufzeigen.

In den Ballungsräumen städtischen Lebens ballen sich nicht nur die Menschen, sondern auch die Probleme. Die Städte fressen das Land, der Verkehr raubt den Platz und seinen Bewohnern manchmal die Luft zum Atmen. Die immer teureren Mieten reißen große Löcher in die Haushaltskassen.

Eigentlich sollen die Städte für den Menschen da sein; doch immer mehr beschleicht die Bewohner das Gefühl, dass es in der Realität genau anders herum ist. Die Stadt schafft gelegentlich ein Lebensumfeld, das weder angenehm noch umweltfreundlich noch funktional ist. Die „Unwirtlichkeit der Städte“ ist mehr als ein rein ästhetisches Problem.

Hier wird ein Dilemma deutlich, das ganz andere Dimensionen hat.

Die Menschen strömen in die Stadt, weil sie sich ein besseres Leben erhoffen. Doch die verdichteten Lebensräume von heute lösen das Glücksversprechen zunehmend nicht mehr ein. Stattdessen schaffen sie neue, sehr komplexe Probleme, die durch



Nachhaltige Landschaftsplanung im Innovationsquartier in Riad, Saudi-Arabien

einzelne Maßnahmen nicht mehr gelöst werden können. Die Städte verwandeln sich, so scheint es, von Sehnsuchtsorten der Individuen zu Walstätten gescheiterter Zukunftsentwürfe.

Die Herausforderungen sind nicht trivial. Großstädte verbrauchen heute mehr als 70% des weltweiten Energiebedarfs. Woher soll der Strom künftig kommen, wenn er grün sein soll? Woher kommt all das Wasser für die Bewohner, das nicht nur sauber sein muss, sondern auch unter Bedingungen entsteht, die die Lebensgrundlagen nicht zerstören? Woher kommt das Essen für die Milliarden Menschen, die sich gesund und ökologisch vernünftig ernähren wollen? Und wie kommt es zu den Menschen?

Und dann haben wir über die neuen Herausforderungen noch gar nicht ge-

sprochen: Städte müssen widerstandsfähig sein gegen Extremereignisse wie Hitze, Dürre, Überschwemmungen und Nahrungsmittelmangel, die der Wandel des Klimas mit sich bringt.

Es ist ja richtig: In den großen Städten werden rund 80% des weltweiten Wirtschaftswachstums generiert. Es sind Wohlstandsmaschinen. Der Prozess ist im Prinzip sinnvoll und auch nicht umkehrbar. Deshalb haben Regierungen und Planer die Metropolen und Stadtregionen als Wachstumsmotoren stets weit oben auf der politischen Agenda angesiedelt. Die Positionierung der Mega-City im internationalen Wettbewerb ist weit mehr als nur der Ausdruck von politischer Ambition. Doch es muss verhindert werden, dass Quantität in Qualität umschlägt - und zwar im umgekehrten

Sinne. Je größer desto schlechter, das wäre kein gutes Ergebnis.

Die entscheidende Frage für Politik und Planer lautet also: Wie können sich Städte und Stadtregionen künftig als Wachstumsmotoren weiterentwickeln und gleichzeitig massive Negativeffekte auf die Menschen und ihre Umwelt bestmöglich vermeiden?

Die aktuelle Herausforderung lautet: Solche Chancen schaffen und zu ergreifen, durch die das städtische Wachstum nachhaltiger, resilienter, sozial und räumlich verträglicher gestaltet werden kann. Dieses Konzept wird allgemein als „blau-grüne-Infrastruktur“ bezeichnet. Dazu gehören ein ganzheitliches Mobilitätskonzept, eine gerechte Aufteilung und Nutzung des öffentlichen Raums und die Entwicklung widerstandsfähiger Stadtstrukturen.

Als beispielhafte Quartiersentwicklungen für diese integrative Planung können Badya City, ein 1.300 ha großes, neues Stadtgebiet im Westen Kairo und ein 340 ha großes Innovationsquartier im Westen Riads am Wadi Hannifah dienen. Beide Projekte verfolgen dieselbe Idee einer ganzheitlichen Planung von der ersten Masterplanung des Quartiers und der Gestaltung des öffentlichen Raums bis hin zur Architektur.

Badya City ist ein neues Stadterweiterungsgebiet im Südwesten von Kairo. Es soll eine grüne, ressourcenschonende Stadt werden, die innerhalb der Metropolregion von Kairo verkehrstechnisch gut angebunden ist und durch großzügige öffentliche Freiflächen eine hohe Lebensqualität bietet.

Die gesamte Stadt ist so geplant, dass deren Bewohner die Wege zur Erledigung ihrer alltäglichen Geschäfte überwiegend in kurzer Distanz fußläufig oder mit dem Rad erreichen können. Das Café und das Restaurant liegen um die Ecke, wie auch die Freizeitangebote für die ganze Familie. Zudem sind die einzelnen Quartiere innerhalb von Ba-

dya City durch ein großzügiges Netz von Parks und Grünflächen und den darin liegenden Wegen so miteinander verbunden, dass das Auto weit weniger als sonst gebraucht wird.

Diese räumlich integrierte Planung der Stadt wird zudem mit neuester Kommunikationsinfrastruktur kombiniert, die ebenfalls lange Wege und somit Zeit und Raum spart. So entsteht hier eine attraktive, lebenswerte Alternative zum Wohnen in Kairos Stadtzentrum. Viel Wert legen wir in Badya City auf die konsequente Anwendung von innovativen Wasserspartechnologien. Das einmal genutzte Wasser dient der Bewässerung von grünen Flächen als „Grauwasser“, wo immer das möglich ist.

Auch in Saudi-Arabien realisieren wir diese hoch attraktive Kombination aus neuen Formen der Arbeit, Wohnen, Kultur, Unterhaltung, Bildung und Freizeit im Westen der Hauptstadt Riad. Das neue Quartier, das direkt am *Wadi Hannifah* liegt, ist als Cluster der kurzen Wege konzipiert, in dem alle Wohn-, Arbeits- und Freizeitangebote fußläufig oder mit dem Fahrrad innerhalb kürzester Zeit erreichbar sind.

Das Rückgrat des städtebaulichen Konzepts, die sogenannte „Lifeline“ im Her-

zen des Innovationsquartiers von Riad ist die „Highstreet of Tomorrow“. Wie in historisch gewachsenen Städten gruppieren sich hier zentrale Funktionen des öffentlichen Lebens und der Kultur mit Arbeitsstätten und auch Wohnflächen um zentrale Plätze. Diese „Makers Places“ sind Kristallisationspunkte für die Interaktion innerhalb der Zielgruppe, die dieses Quartier bevölkern soll. Gedacht ist hier an eine junge Start-Up-Szene, Innovatoren, die an Projekten in diversen Bereichen der digitalen Entwicklung und Anwendung arbeiten. Sie können sich über kurze Distanz hinweg über ihre Entwicklungen austauschen, ihre Innovationen miteinander teilen und sich gegenseitig fördern.

Zur Verschattung und Kühlung wird in Riad auf jahrhundertealte, ortstypische Techniken wie Windtürme und Verdunstungskühlung zurückgegriffen. Durch intelligente Bebauung und geeignete Bepflanzung wird außerdem ein Mikroklima geschaffen, das eine längere Nutzung des öffentlichen Raums bis in den heißen Sommer hinein ermöglicht.

Das angenehme Mikroklima wird durch ein Netzwerk von Landschaftskorridoren ermöglicht, durch Bäume, die die Wege verschatten und durch grüne Flächen, auf denen Wasser versickert.

Zudem sind die Korridore so geformt, dass sie das Wasser zu den natürlichen Trockenflüssen, den Wadis, ableiten. Diese dezentrale und nachhaltige Regenwasserhaltung ist eine „low-tech“ Antwort auf die Frage, wie wir unsere Quartiere auch in Zukunft gegen zunehmende Extremwetterlagen wappnen können. Diese Landschaftsräume werden im Wesentlichen durch heimische, trockenheitsverträgliche Pflanzen mit einem geringen Wasseranspruch sowie mit Hilfe eines nachhaltigen Bewässerungssystems begrünt.

Ein zentrales Thema für beide Quartiere ist eine neue Auffassung von Mobilität und Verkehr.

Die städtebaulichen Konzepte von Badya City wie auch des Innovationsquartiers am Wadi Hannifah zielten beide von Anfang darauf ab, die Nutzung des öffentlichen Raums für alle Nutzergruppen gerecht zu ermöglichen. Das „Living Street“ Konzept, in dem alle Nutzer zunächst einen gleichberechtigten Anspruch am öffentlichen Raum haben, definiert das Verhältnis von Zirkulations- und Aufenthaltsflächen neu. Die Stadtstruktur ist derart arrangiert, dass Fußgänger sowie Radfahrer ein möglichst feines Netz an Wegen vorfinden, um auf möglichst direktem Weg zum Ziel zu gelangen.

Der öffentliche Nahverkehr wird durch ein „on-demand“ System in kurzer, fußläufiger Distanz angeboten. Der Autoverkehr hingegen ist auf wenige Wege limitiert, und ein Durchgangsverkehr wird weitestgehend vermieden. Hierdurch ergeben sich geringe Fahrbewegungen in den einzelnen Straßen, so dass der öffentlich Raum für alle Nutzer, seien es spielende Kinder oder Senioren am Quartiersplatz, geöffnet werden kann. Den Nachbarn zu treffen war noch nie einfacher!

Dieser ganzheitliche Ansatz über Verkehr und Mobilität bedeutet eine Abkehr von der autogerechten Stadt und einer Denktradition, die spätestens seit Beginn der Industrialisierung dem

Das „Living Street“ Konzept der neuen Quartiere in Badya City, Ägypten und Riad, Saudi-Arabien



möglichst raschen und ungebremsten Transport von Menschen und Material innerhalb der Städte stets eine Priorität eingeräumt hatte. Vielmehr muss die Straße der Zukunft als integrativer Stadtraum und Bühne des städtischen Lebens verstanden werden, in dem alle Nutzer einen gerechten und angemessenen Anteil erhalten.

Bei einem Stadtspaziergang in den meisten Innenstädte – wenn überhaupt noch möglich – wird schnell deutlich, dass der individuelle Autoverkehr immer noch das Erscheinungsbild der Städte dominiert. Leistungsfähige Straßen, auf den Durchfluss vieler Fahrzeuge optimierte Kreuzungen und ausreichend vorhandene Parkplätze bestimmen vielerorts das Stadtbild.

Gerade ein üppiges Angebot an Stellplätzen belegt enorme Flächen in den Innenstädten. Warum eigentlich? Weil ein Pkw 23 von 24 Stunden am Tag geparkt wird, durchschnittlich über ein ganzes Jahr betrachtet. Das Fahrzeug ist damit eher ein „Park“zeug. Würde die Nutzungszeit pro Fahrzeug also erhöht, wären insgesamt weniger Fahrzeuge notwendig.

Es entwickelt sich derzeit ein neuer Trend: Gerade jüngeren Menschen müssen den Pkw, den sie benutzen, nicht unbedingt auch selbst besitzen. Stichworte: „Car-sharing“ und „autonome Autos“. Setzt sich dieser Trend durch und wird der öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) erweitert und in seinem Angebot verbessert, kann das enorme Flächen in den Städten für andere Nutzungen freimachen.

Und diese Flächen sind dringend notwendig! Die Corona-Pandemie ist hierbei ein wahrer Stresstest für den öffentlichen Raum. Die Städte sind aufgerufen, das Platzangebot für Fußgänger und Radfahrer sowie für die Außenbewirtung zu erhöhen. Ein großzügig gestalteter öffentlicher Platz, mehr Fußgänger- und Grünräume tragen dabei sowohl dem Bedürfnis der Menschen nach attraktivem Außenraum als auch dem Abstandsgebot angemessen Rechnung.



Die „Lifeline“ als Beispiel für eine zeitgemäße Nutzungsmischung in einem Quartierszentrum in Riad, Saudi-Arabien

Schon lange hatte sich gezeigt, dass Pendeln und der damit verbundene Zeitaufwand immer mehr als sinnlos vergeudete Zeit betrachtet wird. Könnte die Pendelzeit aber sinnvoll mit Freizeitbeschäftigung, Arbeit oder auch mit Entspannung während der Fahrt genutzt werden, wäre die Bereitschaft zu einem größeren Zeiteinsatz vermutlich wieder größer. Schon erscheint eine Vision: Womöglich in naher Zukunft transportieren autonom steuernde Fahrzeuge die Menschen aus dem Umland zu ihrem gewünschten Zielort, dem Stadtzentrum, dem Arbeitsplatz, dem Kino.

Interessanterweise zeigt die Corona-Pandemie einen weiteren Trend auf: Viele Menschen arbeiten im Home-Office und merken, dass es funktioniert. Das hat die Bereitschaft, viel Zeit für das Pendeln zum Arbeitsplatz aufzuwenden, nicht

eben erhöht. Im Gegenteil: Der Wunsch nach einem urbanen Leben und Arbeiten im landschaftlich und sozial gut vernetzten Quartier wurde eher noch stärker.

Diesem Wunsch kommen wir mit unseren Planungen von Badya City in Kairo und auch in unserem Innovationsquartier im Westen Riads entgegen. Schon in der ersten Stufe des Mobilitätskonzepts wurden vor allem Fußgänger, Radfahrer, E-Roller oder E-Scooter in das Stadtgefüge integriert. Dieses Mikro-Mobilitätskonzept wird in Riad durch einen effizienten öffentlichen Nahverkehr mit Anschluss an das neue Metronetz sowie einem zentralen Parkraummanagement mit dezentralen Nachbarschaftsgaragen vervollständigt.

Neben dem Verkehr und der Mobilität insgesamt befindet sich ein anderer Ankerpunkt traditionellen innerstädt-



Integrative Planung von Badya City, südwestlich von Kairo in Ägypten

Foto: © AS+P/Albert Speer + Partner GmbH | Visualisierungen: HHVision

tischen Lebens in einem dramatischen Umbruch: der Einzelhandel.

Zunächst begann der Wettbewerb mit großen Einkaufsstandorten auf der grünen Wiese. Seit einigen Jahren kommt nun noch der Online-Handel dazu, der mittlerweile eine große Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Die Covid-19 Pandemie hat dessen Umsatz noch weiter erhöht und den Einzelhandel und die Shopping-Malls in den Innenstädten weiter unter Druck gesetzt. Nicht unwahrscheinlich, dass es in der Folge zu dramatischen Leerständen und zu einem Rückgang des Einzelhandels in den Citys kommen wird.

Dennoch: Die Innenstädte waren schon immer wichtig für das Zusammenleben der Menschen und sie werden auch in Zukunft eine große Faszination ausüben. Es sind Orte der Begegnung und des Treffens für alle Altersgruppen. Sie bieten Kultur, Unterhaltung, Bildung, Freizeit und vor allem soziale Interaktion. Man denke dabei nur an die vielen Besucher, die vor den historischen Denkmälern posieren, um dann ihr „Selfie“ in den sozialen Netzwerken zu posten.

Aber die Innenstadt darf sich nicht nur als Foto-Kulisse verstehen. Der erwartete Rückgang im Einzelhandel muss mit neuen Angeboten aus Wohnen, Kultur, Unterhaltung, Bildung, Freizeit und auch aus Arbeit und Produktion aufgefangen werden. Alternativer Einzelhandel wird beispielsweise durch neue Produktionstechniken wie dem 3D-Druck möglich – Schmuck, Brillen und weitere Gadgets können durch 3D individuell auf dem Kunden zugeschnitten und vor Ort produziert werden.

Insgesamt werden sich entsiegelte und begrünte Freiflächen positiv auf das Stadtklima auswirken: als ein strategisch geplantes Netzwerk natürlicher und naturnaher Flächen mit unterschiedlicher naturräumlicher Ausstattung und vielseitigen Funktionen.

Diese „blau-grüne Infrastruktur“ ermöglicht eine Verbesserung des lokalen Mikroklimas durch erhöhte Luftzirkulation, lokale Versickerung von Regenwasser, Verdunstung durch Vegetation und Verschattung von Platzoberflächen. Gerade der Klimawandel zwingt die Städte, ganzheitliche Konzepte von der Mobilität bis hin zum Grünraum zu

entwickeln. Stadtklimaresistente Arten sind die Antwort auf den immer häufiger auftretenden Wassermangel, der im Zuge des Klimawandels ersichtlich wird.

Bei der Planung neuer Quartiere lassen sich so nachhaltige Entwicklungsprinzipien durchsetzen. Sie müssen nur von Anfang an im Planungsprozess berücksichtigt werden. Die gute Nachricht zum Schluss: Der finanzielle Mehraufwand dafür wäre dann nur gering.

Eine spannende Aufgabe bleibt aber weiterhin, neben der Planung von neuen Städten und Stadtteilen, bestehende Städte mit ihren über Jahrhunderte gewachsenen Gefügen so zu adaptieren, dass diese für die vielseitigen Herausforderungen gewappnet sind. In diesem Zusammenhang betrachten wir aber die Herausforderungen eher als Chancen unsere Städte so weiter zu entwickeln, dass sie auch für zukünftige Generationen weiterhin der attraktive Mittelpunkt für Innovation und Interaktion bleiben. ■

*Joachim Schares ist Geschäftsführer und Jürgen Häpp Assoziierter Partner bei AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt. Die Planer und Architekten sind seit 1977 in der MENA-Region aktiv. Weitere AS+P-Autoren: * Susanne Wellershaus, Ron Reck, Rainer Mutschler.*