Innovationen durch Modellvorhaben – die Wirkung von guten Vorbildern

Manfred Fuhrich

1 Innovationen – Nachdenken oder Vordenken?

Eigentlich geht es bei Innovationen nicht um ein „Nach-denken“ im wörtlichen Sinne, im Sinne von „danach denken“. Entscheidend für die Innovationsgewinnung ist das „Voraus-denken“ oder „Vor-denken“: also aus den Erfahrungen der Vergangenheit Schlüsse für eine noch unbekannte Zukunft zu ziehen. Selbstverständlich gehört dazu das volle Risiko des Scheiterns – oder, was viel häufiger der Fall ist, das Schicksal, unverstanden zu bleiben.

Innovationen können große Entwicklungssprünge verursachen – so z. B. die Erfindung der Dampfmaschine, des Automobils, der Elektrizität, des Telefons, des Fernsehens, des Personalcomputers. Solche Innovationen verändern gesellschaftliche und wirtschaftliche Strukturen, letztlich den Lebensalltag, und haben direkte und indirekte Konsequenzen für die Entwicklung der Städte und das Leben in den Städten.

Andererseits stabilisieren Innovationen vorhandene Strukturen, in dem sie die Bedingungen optimieren. Häufig bewirken sie kreative Anpassung an Wirklichkeit und entspringen den pfiffigen Köpfen unruhiger Erfindergeister, selten dem Hirn einsamer Genies.

Beliebt ist das Bild des ungestümen, voller Ideen rastlosen Erfinders in seiner Erfinderwerkstatt. Den Typ „Daniel Düsentrieb“ hat es immer gegeben. Erinnert sei an den schwäbischen Ingenieur Fischer, dem nicht nur Kinder – mehr noch ihre fürsorglichen Eltern – wegen der pädagogisch wertvollen Spielzeuge dankbar sein können. Auch die Heerscharen von Heimwerkern wären aufgeschmissen, gäbe es nicht seine Erfindung der Fischer-Wanddübel.

Dieser geniale Tüftler wird sicher im Moment der Erfindung nicht geahnt haben, dass aus einem kleinen Plastikteil eine Armada von Spezialdübeln für alle Herausforderungen erwachsen kann. Er hat damit einen Siegeszug in den Regalen der Baumärkte angetreten und seine Erfindung ist millionenfach in Bauwerken versenkt. Sein Lebenswerk wird angemessen durch eine Dauerausstellung im Deutschen Museum Bonn gewürdigt.[1] Doch solche Genies sind eher die Ausnahme.

Innovationen sind zumeist das Gemeinschaftswerk einer Gruppe von Wissenschaftlern und Ingenieuren – auf gleicher Augenhöhe. Unter diesen Bedingungen sind sie das günstige Zusammentreffen von Intuition und Vision, von Motivation und Kooperation. Große Unternehmen haben eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilungen. Die Praxis, Nobelpreise an mehrere Forscher gemeinsam zu vergeben, unterstreicht diesen Trend zur gemeinschaftlichen Innovationserzeugung. Innovativer Fortschritt ereignet sich häufig dann, wenn bisher getrennt gesehene Muster oder Gedanken erstmals zusammengeführt werden.

So haben bautechnische Innovationen ihre Wurzeln darin, dass Forscher das Wissen über Strukturen in der Natur für baukonstruktive Innovationen eingesetzt haben. Das Olympia-Dach in München ist eines der spektakulärsten Erfindungen des Architekten Frei Otto und seines Teams. Seine Experimente mit Seifenblasen und das aus ihnen ableitbare innovative Potenzial für Hochbauten wird zurzeit in einer Ausstellung der Pinakothek der Moderne in München einem breiten Publikum vorgestellt. Die faszinierenden Fortschritte in der Bionik sind ein weiterer Beweis dafür, dass die Vorbilder für Innovationen bereits parat liegen, es bedarf zumeist nur einer intelligenten und kreativen Interpretation und Übertragung auf andere Handlungsfelder – die Natur als Lehrmeister für innovatives Denken und als Schatzkammer für fortschrittliche Erfindungen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass Fehlinterpretationen oder Fehleinschätzungen das Streben nach Innovationen zum Scheitern führen. Aber auch dies ist eine Begleiterscheinung von Innovationen: Der Irrtum stellt zugleich auch eine Bereicherung an Wissen dar. Doch nicht immer wird dies so


„Daniel Düsentrieb“


„Fischer-Dübel“

Dr. Manfred Fuhrich
Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung
Deichmanns Aue 31 – 37
53179 Bonn
E-Mail:
manfred.fuhrich@bbr.bund.de

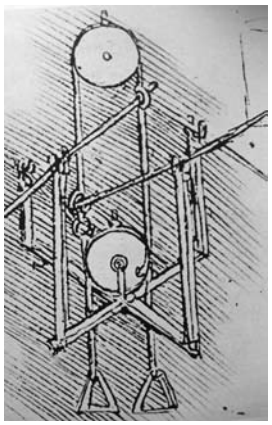
„Ham mer nich, kenn' mer nich, brauche mer nich"

Rheinische Lebenskunst

geschätzt, und nicht immer stellt sich das vermeintliche Scheitern als dauerhafter Gewinn dar – wie zum Beispiel die „zufällige" Erfindung des Porzellans auf der Suche nach der künstlichen Herstellung von Gold.

Innovationen zielen stets auf ein konkretes Anwendungsinteresse; sie entstehen nicht einfach so. Immer gibt es einen Antrieb, ein Erkenntnisinteresse, letztlich ein Verwertungsinteresse. Anders als in der Kunst, die „einfach nur schön" sein kann und schon deshalb geschätzt wird, sind Innovationen mit der Frage belastet: „Wozu ist das denn eigentlich gut?" oder „Wozu brauchen wir das?"

Gemein mit der Kunst hat Innovationserzeugung das, was Karl Valentin auf den Punkt gebracht hat: „Kunst ist ja sehr schön, aber es macht auch viel Arbeit." Die in Innovationen investierte Arbeit soll einen Beitrag zum Fortschritt leisten, z. B. Produktionsprozesse optimieren, Krankheiten besiegen, Gefahren abwehren und das alltägliche Leben erleichtern helfen.



Hubschrauber von Leonardo da Vinci

Selbst so berühmte Persönlichkeiten wie Leonardo da Vinci hatten bei ihren zahlreichen Erfindungen ein handlungsleitendes Interesse. Wie bei Jean Mathé[2] nachzulesen, waren dessen Erfindungen nicht vom Zufall geleitet. Als er ein simples „Luftfahrzeug" als Prototyp eines Hubschraubers konstruierte, lag seinem Tüfteln eine klare Problemanalyse und Zielsetzung zugrunde.

Da Vinci soll gesagt haben: *„sono stufo di andare in piedi, voglio volare!"* – „Ich habe es satt, zu Fuß zu gehen, ich will fliegen!" Die Innovationen dieses begnadeten Künstlers und Erfinders waren also nicht das Ergebnis launischer Einfälle und ziellosen Ausprobierens, sondern Ausdruck einer klaren Absicht.

Da Vinci war anwendungsorientierter Erfinder, zumeist von handwerklichen Geräten, Maschinen und – als Ergebnis seiner zumeist am militärischen Erfolg interessierten Auftraggeber nicht zu verschweigen – technischen Kriegsgeräten. Seine Innovationen bezogen sich zumeist auf den praktischen Einsatz. Allerdings war er bekannt dafür, dass er sich zwar für die Lösung praktischer Probleme interessierte – „aber nur solange bis er die Lösung gefunden hatte und auf einer Skizze festgehalten hatte; damit war das Problem für ihn gelöst."[3]

Heutzutage achten die Erfinder darauf, dass ihre Innovation umgehend als Patent geschützt wird. Dabei geht es eben nicht nur um die Dokumentation der Urheberschaft zur Befriedigung der persönlichen Eitelkeit. Im Mittelpunkt stehen vielmehr handfeste materielle Vermarktungsinteressen. Auch wenn diese Schutzrechte mitunter sonderbar anmuten, wie z. B. das weiterhin geheime Rezept für das Coca-Cola-Erfrischungsgetränk, so wird deutlich, dass Innovationen einen Vorteil darstellen, der ökonomischen Wert hat.

Diese Wertschätzung wurde und wird nicht allen Innovationen zuteil. Mitunter haben auch solche Innovationen, die heute selbstverständlich zum Lebensalltag gehören, mit starken Widerständen zu kämpfen gehabt. Es gab wissenschaftliche Stellungnahmen, die die hohe Geschwindigkeit der ersten Automobile – mit etwa 20 km/h – als gesundheitsschädlich nachwiesen.

Der Einzug der Fernsehapparate in die Wohnstuben galt lange Zeit als Totengräber der Kinos – bis zum Bauboom der Kinozentren. Wer die Bedenken gegenüber aktuellen Innovationen wie z. B. Windrädern, schnurlosen Telefonen und Personalcomputern wahrnimmt, der bekommt eine Ahnung von dem Gegenwind, den frühere Innovationen erfahren mussten.

Gleichwohl haben sie sich durchgesetzt. U- und Hochbahnen fahren in unseren Städten, obwohl diese nach einem Verkehrsunfall in Berlin beinahe verboten worden wären. Die Erfindung des Buchdrucks hat auch nicht zum allmählichen Versiegen persönlicher Gespräche geführt. Vielmehr gilt ein Buch als geschriebene Erfahrung, die man kaufen kann und die unsere Kommunikation bereichert. Ohne Vordenken der Kreativen und Innovationsträger und ohne ihre Bereitschaft zum Risiko des Scheitern und zum Schicksal, unverstanden zu sein, gäbe es heute weniger Anstöße zum Nachdenken.

In der Politik ist die Bereitschaft zum Risiko wenig ausgeprägt. Hier spricht man deshalb auch nicht von Innovationen, sondern von Reformen. Auch wenn beide Begriffe den

(1) Vgl. www.deutsches-museum-bonn.de

(2) Mathé, Jean: Leonardo da Vinci – Erfindungen. – Fribourg, Genève 1980

(3) Ebda., S. 50

gleichen sprachlichen Ursprung haben, sind sie doch grundverschieden. Reformen bedürfen der politischen Akzeptanz, Innovationen nehmen darauf keine Rücksicht. Sie wären zum Scheitern verurteilt, würden sie sich vor ihrer Einführung die Zustimmung der Mehrheit einholen wollen. Politiker hingegen scheitern dann, wenn sie zu offen die Wahrheit propagieren und den Menschen Veränderungen in ihren Lebensumständen zumuten.

Die aktuelle Diskussion über die Folgen und Herausforderungen des demographischen Wandels und der Globalisierung der Arbeits- und Warenwelt verdeutlichen, dass der gesellschaftliche Fortschritt eine Schnecke ist. Innovationen kommen dagegen schubweise, mitunter erscheinen sie wie eine plötzliche Welle. Diese sehr unterschiedlichen Dynamiken führen dazu, dass die Politik mit ihren mühsam ausgehandelten Reformen den Innovationen und ihrer Verbreitung hinterherläuft. Mitunter ist die Politik hektisch damit beschäftigt, die gesellschaftlichen und räumlichen Folgen technischer Innovationen zu regulieren oder zu ignorieren; Feinstaub und Elektrosmog sind nur zwei aktuelle Themen mit politischer Brisanz.

Der Städtebau ist als ein Terrain zu verstehen, auf dem sich politische Reformen und technische Innovationen treffen. Die Stadt ist die Bühne gesellschaftlichen Lebens. In ihr bilden sich Reformprojekte ab, die durch lange Beratungs- und Entscheidungsprozesse gegangen sind. Als Beispiele seien genannt: die Regelungen zum Ladenschluss mit belebenden Effekten während der Abendstunden in unseren Städten; das Baurecht, das die zulässigen Höhen der Gebäude und die angemessene Dimension der Abstandsflächen festlegt; die Straßenverkehrsordnung mit den bunt leuchtenden Ampeln und den z. T. dramatischen Abmarkierungen auf den Fahrbahnen.

Bei dem inzwischen auch im Westen anzutreffenden „grünem Pfeil“ wird deutlich, dass die langjährige Normalität im Osten in der übrigen Republik Akzeptanzprobleme und Unsicherheiten mit der ungewohnten Innovation auslösen kann.

Der Stadtraum ist zugleich auch der Ort, an dem sich Innovationen physisch zeigen, z. B. das künstliche elektrische Licht als Voraussetzung für ein abendliches Stadtleben, das Automobil als kraft- und zeitsparendes Transportmittel, das Handy als scheinbar unverzichtbares Kommunikationsmittel der vorbeieilenden Stadtpassanten, die elektronische Anzeige von Busabfahrten zur Information der Wartenden an den Haltestellen, nicht zuletzt auch die z. T. sehr großflächigen Kapazitätsangaben örtlicher Parkhäuser für irrende Stellplatzsuchende.

„Hat einer sich was ausgedacht, so wird er erst mal ausgelacht, begreift man die Erfindung endlich, so nennt sie jeder selbstverständlich.“
Wilhelm Busch

Im Städtebau wird Innovation erlebbar, indem sie sich räumlich auswirkt bzw. sichtbar ist. Viele Innovationen zeitigen großräumige Auswirkungen, wie z. B. das bereits erwähnte Automobil oder die Dampfmaschine. Letztere hat nicht nur die Geographie durch die Entwicklung der Eisenbahnnetze neu geschrieben, sondern war Grundlage für die Industrialisierung, die unsere Stadtstrukturen wesentlich prägte. Das Automobil hat der Eisenbahn in seiner Bedeutung für die individuelle Mobilität und den Warentransport den Rang abgelaufen. Die 60er Jahre waren geprägt durch den Gedanken an eine „autogerechte“ Stadt.

Die Folgen beider technischer Erfindungen der Vorzeit sind heute in unseren Städten allgegenwärtig; der Trend zur Informations- und Dienstleistungsgesellschaft schwächt sie nicht grundsätzlich ab, sondern überlagert sie.

Städtebauliche Innovationen im engeren Sinne haben es besonders schwer verwirklicht zu werden, ist doch die Planungspraxis durch umfangreiche Regelwerke bestimmt. Jede Abweichung von eingespielten Wegen läuft Gefahr, auf dem Rechtsweg „gekippt“ zu werden. Die Angst vor langwierigen Planungsverfahren wegen anhängender Prozesse nimmt auch innovationsfreudigen Kommunalpolitikern und Planern die Kraft und letztlich die Freude daran, etwas Neues auszuprobieren.

Umso wichtiger ist es, dass der Bund die Voraussetzungen schafft, über den begrenzten Tellerrand der eingespielten städtebaulichen Praxis hinauszudenken. Eine solche Plattform bietet das Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

2 Innovationen durch Modellvorhaben im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau

Mit ExWoSt steht ein Programm zur Verfügung, um neue Themen aufzugegreifen und mit innovationsfreudigen Partnern in der kommunalen Praxis und in der Städtebauforschung umzusetzen. Dies geschieht im Rahmen von so genannten „Modellvorhaben“ im Sinne von Pilotprojekten. Allerdings ist der Handlungsspielraum sehr eingegrenzt. Von Experimenten im klassischen Sinne kann eigentlich nicht die Rede sein.

Die förmlichen Verfahren für die Förderung der Modellvorhaben sind allein wegen des Haushaltsrechts sehr aufwändig und auf Absicherung ausgelegt, also nicht unbedingt innovationsfreundlich. Die Auswahl der Themen muss sich auf das Bundesinteresse konzentrieren, wird intensiv intern abgestimmt und hat die Kompetenzen der Länder zu beachten. Gleichwohl bleibt ein erheblicher Interpretationsspielraum für Innovationen im Städtebau. Im ExWoSt-Programm wurden bisher über 350 Modellvorhaben in 25 Themenfeldern gefördert.

Die Modellvorhaben dienen als „städtebauliche Labors“ für praxisverträgliche Innovationen. Das Bundesinteresse drückt sich dabei in den Forschungsleitfragen zu jedem Forschungsfeld aus. Diese sind Bestandteil der Forschungskonzeption und bilden die Geschäftsgrundlage für die Kooperation zwischen Bund und Kommunen sowie Wissenschaft und Praxis. Die Förderung der Kooperationspartner aus ExWoSt-Mitteln beschränkt sich dabei auf die sog. „forschungsbedingten Mehrkosten“, während die Grundfinanzierung der Investitionen anderweitig gesichert sein muss.

Das Programm begründet sich in dem Interesse des Bundes, die Wirksamkeit seiner Rahmengesetzgebung zu überprüfen und die Praxistauglichkeit der vom Bund vorgegebenen Verfahren und zur Verfügung gestellten Instrumente zu erproben. Letztlich geht es darum, neue Herausforderungen in der städtebaulichen Praxis rechtzeitig zu erkennen und gegebenenfalls das Instrumentarium anzupassen. Die Palette von Themen (s. untenstehende Auswahl) ist vielfältig und verdeutlicht die Herausforderungen an die Städtebaupolitik des Bundes.

ExWoSt

Ausgewählte ExWoSt-Forschungsfelder
(in Klammern: Laufzeit der Forschungsfelder)

Nachbesserung von Großwohnsiedlungen (1986-1990)
Stadtökologie und umweltgerechtes Bauen (1987–1992)
Ältere Menschen und ihr Wohnquartier (1988–1993)
Städtebau und Wirtschaft (1989–1993)
Städtebau und Verkehr (1989–1998)
Städtebauliche Entwicklung großer Neubaugebiete in den fünf neuen Ländern (1991–1996)
Städtebauliche Qualitäten im Wohnungsneubau und umweltschonende Anforderungen (1991–1996)
Konversion – städtebauliche Möglichkeiten durch Umwidmung militärischer Flächen (1991–1995)
Wohnsituation allein erziehender und allein stehender Schwangerer in Notlagen (1992–1996)
Dauerhafte Wohnversorgung von Obdachlosen (1993–1997)
Nutzungsmischung im Städtebau (1995–2000)
Zentren (1995–2000)
Städte der Zukunft (1997–2004)
Planspiel Innenstadt (1999–2001)
3stadt2 – Neue Kooperationsformen im Städtebau (2001–2003)
Gender Mainstreaming im Städtebau (2003–2004)
Fläche im Kreis (seit 2004)
Stadtumbau West (seit 2002)
Kostengünstiger und qualitätsbewusster Neubau (2004)
Modelle genossenschaftlichen Wohnens (seit 2004)
Stadtquartiere im Umbruch (seit 2004)



www.werkstattstadt.de

Nicht nur für den Bund als Programm zur wissenschaftlichen Politikberatung hat sich ExWoSt bewährt. Der in dem Programm angesammelte umfangreiche Erfahrungsschatz und seine Forschungsergebnisse haben sich darüber hinaus zu nützlichen Handreichungen „aus der Praxis für die Praxis“ entwickelt und stehen allen an der städtebaulichen Praxis Interessierten zur Verfügung. Die Ergebnisse abgeschlossener Forschungsfelder und die Fortschritte laufender Forschungsfelder sind über die BBR-Schriftenreihe „Werkstatt: Praxis“ und auch das Internet (www.exwost.de) allgemein zugänglich. Und im Rahmen der Dokumentation „Werkstatt Stadt“ (www.werkstattstadt.de) werden zusätzlich praxiserprobte gute Beispiele für zahlreiche städtebauliche Aufgaben und Gebietstypen gezielt dargestellt. Sie sind auf der Basis wissenschaftlicher Kriterien geprüft und können zur Nachahmung empfohlen werden, wenngleich es in jedem Einzelfall die konkreten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen gilt.

Der Experimentelle Wohnungs- und Städtebau macht den Weg frei für die Umsetzung einer innovationsorientierten Stadtentwicklungspolitik. Er gibt Anregungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung und hilft, aus Erfahrungen zu lernen und Fehler zu vermeiden. Aus den Forschungsergebnissen öffnen sich praxiserprobte Perspektiven, aber auch Einsichten in vorhandene Grenzen.



[Handlungsfelder]
[Gebietstypen]
[Maßnahmetypen]
[Städteliste A-Z]

3 Innovationen – Trittsteine für den Fortschritt oder Stolpersteine für die Menschen?

Städtebauliche Innovationen haben aber auch generelle Erfolgsvoraussetzungen, und ebenso lassen sich die Gründe für mögliche Risiken und Nebenwirkungen generalisieren. Deshalb sollen im Folgenden einzelne allgemeingültige Thesen und Positionen in Form von Tritt- und Stolpersteinen für Innovationen im Städtebau vorgestellt werden, soweit sie aus den Erfahrungen in Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus gewonnen werden konnten.

Trittstein 1:

Pionierleistung

„Fortschritte verdanken wir den Unzufriedenen!“ Diese Erkenntnis A. Huxleys beflügelt auch die Akteure in den ExWoSt-Modellvorhaben. Für sie gilt:

➢ Überzeugungstäter haben eine hohe Opferbereitschaft

Die Akteure in den Modellvorhaben sind geprägt von der Einsicht, dass den anstehenden Herausforderungen mit fortgesetzter Routine nicht begegnet werden kann. Sie bringen die Bereitschaft mit, Mehrarbeit zu leisten. Selten werden die Innovationsträger frei gestellt, vielmehr ist das Neue neben der Bewältigung des Normalen zu leisten.

➢ Mut zum Risiko und Kalkulation einer Blamage

Innovationen bieten die Chance, ausgetretene Wege zu verlassen. Sie bergen aber auch die Gefahr zu scheitern, d. h. sich zu blamieren. Ein Scheitern wirkt in der Regel über das „versenkte“ Projekt hinaus imageschädigend für die Beteiligten, auch wenn dessen Ursachen nicht notwendig bei ihnen oder im Projekt liegen, sondern sich eher dem folgenreichen Wirken von Skeptikern und Gegnern verdanken.

➢ „Elitär“ als gewähltes Lebensgefühl

Wer sich dem Erfolg des eingeschlagenen Weges verschrieben hat, muss sich gegen Störfeuer wappnen. Die ersten Erbauer von Öko-Häusern galten vielen Zeitgenossen als weltfremde Naturliebhaber mit technikfeindlicher Gesinnung. In der Regel waren es Privilegierte, die das Lebensgefühl des „im Einklang mit der Natur leben“ als bewusstes Gegenmodell propagierten – und es sich leisten konnten.

Stolperstein 1:

Exklusive Situation

Modellprojekte finden meist unter besonderen Bedingungen statt, die nicht verallgemeinerbar sind:

➢ Es gibt „Motoren“, die mit viel Kraft den Erfolg ermöglichen

Sehr häufig sind besondere Rahmenbedingungen oder Anlässe Voraussetzung für den Erfolg eines Projekts. Die Revitalisierung der Innenstädte war ein altes Anliegen der Städtebaupolitik. Erst die Änderung der gesetzlichen Ladenöffnungszeiten brachte den erwünschten Erfolg – nach hartnäckiger Lobbyarbeit der Einzelhandelsverbände und Gewerkschaften.

➢ Es gibt „Liebhaber“, die das Projekt zur „Leidenschaft“ machen

Gartenschauen, sportliche Großveranstaltungen und andere große „Events“ liefern hilfreiche Argumente für den besonderen Einsatz einzelner Persönlichkeiten und Leitfiguren. Dies gilt auch für städtebauliche Großprojekte, die ohne „Kümmerer“ nicht erfolgreich wären. Die IBA Berlin-Kreuzberg wäre ohne Prof. Hämer und die IBA EmscherPark ohne Prof. Ganser nicht vorstellbar.

➢ Es gibt Fördermittel, die nicht zur Regel werden können

Modellvorhaben werden besonders gefördert. Damit wird der Mehraufwand honoriert und werden die finanziellen Risiken von Pionierprojekten reduziert. Häufig jedoch erweist sich eine finanzielle Förderung auch für den Normalfall als unverzichtbar und scheitert die Überführung des exklusiven Falls in den Normalfall an den begrenzten Ressourcen.

Trittstein 2:

Bahnbrecher, Mutmacher, Wegweiser

„Wir machen den Weg frei“ – „nichts ist unmöglich!“ Diesen Werbeslogan von den Raiffeisen- und Volksbanken und von Toyota könnte sich auch ExWoSt zu Eigen machen. Denn:

- Erfolgreiche Projekte motivieren Nachmacher

Wegbereiter zu sein für etwas, was demnächst als normal angesehen wird, beflügelt den Mut der Beteiligten. Sie sind nicht unbedingt risikobereiter als andere, aber zuversichtlicher, das Richtige zu tun. Umso einfacher ist es für die Nachmacher, darauf aufzubauen. Der gewiesene Weg wird akzeptabel, weil bewährt oder zumindest getestet.

- Nachweisliches „Überleben“ von Akteuren in innovativen Projekten entwaffnet Skeptiker

Unsichere Zeiten verleiten nicht zum persönlichen Risiko. Ein nachvollziehbarer Beweis jedoch, dass das Unglaubliche doch geht, stärkt die Position derer, die für Innovationen offen sind. Gelungene Vorbilder schützen sie vor den Anfeindungen der Skeptiker: Die werden durch die erkennbaren Erfolge und die neue Wirklichkeit widerlegt und deren Töne somit leiser.

- Gut gemeinte und gut gemachte Fehler dienen letztlich dem Erfolg und vermeiden weitere Irrwege

Innovationsgewinnung ist selten ein gradliniger Weg. Gerade die Umwege und ggf. Rückschläge geben Anreiz, Verfahren zu optimieren und Instrumente besser abzustimmen. Paradoxerweise sind gerade die Fehler so wertvoll für überzeugende Innovationen – vorausgesetzt, man lernt aus ihnen.

Stolperstein 2:

Resistente Bollwerke

Modellprojekte provozieren Inhaber imprägnierter Erfahrungen und strenge Gesetzeshüter zum Widerstand. Auch für sie gilt:

- Kein Entrinnen aus dem Vorschriftendschungel

Modellvorhaben können sich nicht aus der Wirklichkeit verabschieden. Für technische Innovationen sind es Naturgesetze, für den Städtebau das weite Feld der raumrelevanten Gesetzeswerke. Die städtebauliche Entwicklung einer Stadt wird viel weniger durch Städtebaurecht als durch andere, nicht in erster Linie räumlich definierte Vorgaben geprägt. So konterkariert die Umweltgesetzgebung städtebauliche Zielvorstellungen, was die kommunalen Bemühungen um urbane Nutzungsmischung verdeutlichen.

- Gerichtsbeständig und alltagstauglich

In keinem anderen Land gibt es so viele Nachbarschaftsklagen wie in Deutschland. Zahlreiche Bebauungspläne und bauliche Vorgaben werden vor Gericht entschieden, ob es die ökologische motivierte Festsetzung von bestimmten Heizungsarten oder das Verbot von Kunststofffenstern betrifft. Neben wirtschaftlichen Interessen spielt hier auch die Reglementierung des Lebensalltags eine Rolle. Die Umsetzung innovativer Ideen bewegt sich im Gravitationsfeld von „Zuckerbrot und Peitsche“.

- „Amtsinhaber“ verzichten nicht auf die Demonstration ihrer Bedeutung.

Nicht allein lobbyistische Interessen, die sich hinter dem Allgemeinwohl verstecken, und nachbarschaftlicher Widerstand, der als engagierte Bürgerinitiative daherkommt, machen die Umsetzung von Innovationen schwer. Auch Teile der öffentlichen Verwaltung zögern regelmäßig, Ungewöhnliches mitzutragen. Geringe Risikobereitschaft paart sich hier mit dem Signal: „Ohne meine Zustimmung läuft nichts.“ Amtliche Bedenkenträger sind nur mit vorsorglicher „Schuldbefreiung“ umzustimmen. So wurde in Berlin der Einbau einer Schilfgraskläranlage in einem Blockinnenbereich nur möglich, weil es gegenüber dem Gesundheitsamt als Forschungsprojekt deklariert wurde, das keine De-facto-Standards schuf.

Trittstein 3:

Vorbilder

➢ Ein Vor-Bild sagt mehr als 1 000 Worte

Experten berufen sich gern auf die überzeugende Kraft des geschriebenen Wortes. Wissenschaftler neigen dazu, die Bedeutung ihrer Ergebnisse oder Position durch Zitate anderer Wissenschaftler zu erhöhen. In der Praxis verfängt dies selten – Bereitschaft, Zeit und Gelegenheit, sich auf komplexe Abhandlungen einzulassen, fehlen meist. Bevorzugt werden Bilder von gelungenen Projekten als sichtbare Beweise dafür, dass etwas gut funktioniert. Die Sehgewohnheiten unserer medienträchtigen Zeit gibt einem anderen Zugang kaum noch eine Chance. Letztlich muss auch die Politik überzeugt werden, die ebenfalls in der Welt der Bilder und Schautafeln agiert.

➢ Aus Erfahrungen und nicht aus Büchern lernen

Noch erfolgreicher als die Illustration von Wirklichkeit ist es, die Akzeptanz und Nachahmung dadurch zu fördern, das Praktiker und Entscheider ins Gespräch kommen. Mehr noch als wohlfeile Projektdokumentationen sind authentische Aussagen der Macher hilfreich. Hier werden gezielte Nachfragen möglich, auch Zwischentöne erkennbar, insbesondere solche, die sich selten so deutlich niederschreiben lassen. Exkursionen zu den Standorten erfolgreicher Projekte haben häufig einen Durchbruch für stagnierende Verfahren bewirkt. In den ExWoSt-Forschungsfeldern sind moderierter Erfahrungsaustausch und Projektbesichtigungen unverzichtbare Bestandteile praxisorientierter Politikberatung.

➢ Die Nachfrage nach „guten Beispielen“ erlebt eine Renaissance

An den dokumentierten „guten Beispielen“ interessiert nicht nur das vorzeigbare, weil gelungene Ergebnis eines Projekts. Auch das praktizierte Verfahren, die Chancen und die Grenzen sind bedeutsam für eine Nachahmung. So bieten zahlreiche Forschungsprojekte des Bundes Dokumentationen von Guten Beispielen oder sog. Best Practices an. Sie sind darauf ausgerichtet, dass aus praktischen Erfahrungen innovative Impulse für eine breite Umsetzung gewonnen werden – nach dem Motto: „Aus der Praxis für die Praxis“.

4 Innovationen und Planung – Wie geht das zusammen?

Innovationen und Planung scheinen auf den ersten Blick nicht recht zusammenzupassen. Innovationen wird häufig etwas Sprunghaftes, das Vorhandene grundsätzlich infrage Stellendes unterstellt.

Planung dagegen wird von vielen als sehr langfristig und langwierig, dann aber als verbindlich beschlossen und (fast) für die Ewigkeit gültig angesehen. Tatsächlich stehen sich beide Begriffe viel versöhnlicher gegenüber. Planung bedeutet: den Rahmen für Entscheidungen setzen. Sie soll Rechtsicherheit geben, eröffnet aber auch vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten. Planung kann von Innovationen profitieren. Durch den klugen Einsatz von Innovationen – ob in Einzelmaßnahmen oder in Verfah-ren – kann sie sich von dem Vorwurf emanzipieren, dass sie mit viel Aufwand nur den Zufall durch den Irrtum ersetzt.

Innovationen sind selten systemzersetzend; meist sind sie systemerhaltend, indem sie optimierend wirken. Mitunter erweisen sie sich als Rückbesinnung auf Vergessenes, wie die Ökodebatte der 1980er Jahre eindrucksvoll belegt. Der Einsatz von Lehm als Baustoff, die Verwendung regionaler Werkstoffe und Bautechniken, die Bevorzugung von Holz und Tonziegeln verdeutlichen die traditionellen Wurzeln vermeintlicher Innovationen. Verschüttete Kenntnisse und verlernte handwerkliche Techniken begünstigten die Renaissance des Alten in Gestalt von Innovationen.

Innovationen haben aber auch „Nebenwirkungen und Risiken“. Und nicht jede Innovation hat das in sie gesetzte politische Ziel eingelöst:

Das Auto zum Beispiel als Innovation für den Lebensalltag hat in den 1960er Jahren das Leitbild der autogerechten Stadt geprägt und als Folge das Leben in den Städten für die einen erleichtert und die anderen erschwert. An die Stelle der erwünschten Entlastung durch Straßenerweiterung und Tunnelbau ist die Zunahme des Verkehrs und seiner belastenden Auswirkungen getreten. Heute ist städtebauliche Planung damit beschäftigt, eine Balance zwischen individuellen Mobilitätsvorteilen und stadträumlicher Verträglichkeit zu erreichen.

Der Bau von Großwohnsiedlungen war ein Gebot der Zeit, und die industrielle Fertigung erschien als innovative Lösung den „Massenwohnungsbau“ technisch zu beherrschen. Heute haben diese „Innovationen“ von gestern große Probleme in der bürgerschaftlichen Akzeptanz. Dies betrifft den Westen, wie z. B. der Rückbau der Großwohnsiedlung „Osterholz-Tenever“ in Bremen belegt – einst ein Vorzeigeprojekt mit innovativen Lösungen für getrennte Ebenen für Autos und Bewohner. Mit öffentlich Mittel wurde dieses Gebiet gefördert – und mit eben solchen Mitteln wird dieses Projekt „rückgebaut“.[4]



(West): Rückbau großer Wohnungsbaukomplexe
Korrektur der Innovation „autogerechte“ Stadt
(Bremen-Osterholz-Tenever)

In der DDR konnte die drängende Wohnungsfrage nur durch Massenproduktion von Wohnungen in Plattenbauweise gelöst werden. Innovative Produktionsverfahren trugen ganz wesentlich zur Erfüllung des politischen Auftrags bei. Heute hat sich angesichts anderer Alternativen für Standortwahl und Wohnform die Wertschätzung solcher verdichteten Wohngebiete gewandelt. Früher als moderne Wohnform bei den Bürgern der DDR heiß begehrt, sind sie heute in den neuen Ländern durch erheblichen Leerstand geprägt. Der Abriss großer Wohnkomplexe hat begonnen, gefördert mit öffentlichen Mitteln. Doch es wäre falsch, dies als Versagen der Politik oder der Stadtplanung zu begreifen. Innovationen haben ihre Zeit. Ihr Wert liegt darin begründet, wie sie Politik in den aktuellen Herausforderungen unterstützen.





Rückbau großer Wohnungsbaukomplexe (Ost):
Statt industrieller Platte natürliche Wiese
(Eisenhüttenstadt)

Innovationen müssen sich selbst auch infrage stellen können und bergen den Keim in sich, selbst durch neue Erfindungen und Entwicklungen überholt zu werden. Kluge Planung muss dieser Dynamik und Veränderlichkeit Rechnung tragen. Dies verlangt nach flexibler Nutzung des städtebaulich gesetzten Rahmens. Nischen sind ebenso eine Quelle von Ideen wie Zwischennutzungen eine Voraussetzung für die Entstehung von Innovationen.

Innovationen unterliegen nicht zuletzt einem sich wandelnden Zeitgeist. Die an sie gelegten Maßstäbe sind veränderlich und diffus, mitunter auch strittig; ihre Wertschätzung entwickelt sich im gesellschaftlichen Dialog.

Dauerhafte Innovationen müssen sich im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung der Verantwortung für die nachfolgende Generation stellen. Das „Wirken der guten Regierung in Stadt und Land“ – das Motto des großen Werks von Ambrogio Lorenzetti und von diesem in einem Gemälde festgehalten[5] – ist ein altes Ideal. Zukunftsbeständige Stadtentwicklung und vorausschauende Städtebaupolitik sind einem steten Wandel ausgesetzt: als Folge von Innovationen und zugleich auch als Herausforderung für weitere Innovationen.

Planung ist das Ersetzen des Zufalls durch den Irrtum. Dem Zufall sind wir aber schutzlos ausgeliefert, während wir als Planende immerhin die Möglichkeit haben, vom größeren zum kleineren Irrtum fortzuschreiten.

Robert Nef

(4)
Vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Stadtumbau-West – 16 Pilotprojekte am Start. – Bonn 2004

(5)
Dieses Gemälde von Ambrogio Lorenzetti aus dem Jahre 1340 prägt den zentralen Saal im Palazzo Publico in Siena.