

DER VIERTEL- STUNDEN TRAUM

Kann Berlin eine 15-Minuten-Stadt werden?
In Paris funktioniert das Konzept offenbar prima auch in der Praxis.
Worauf wartet die deutsche Hauptstadt?

Text: Teresa Schomburg



Alles ist erreichbar, innerhalb von 15 Minuten. Und zwar nicht nach langer PKW-Fahrt und mühseliger Parkplatzsuche, sondern mit Fahrrad und Füßen. Lebensmittelladen, Ärzte und Apotheke, Schule, Kita, Sport und Amt, und oben-dreien noch Grün zum Erholen. Das ist, sehr einfach beschrieben, das Konzept der „15 Minuten Stadt“.

Dieses Konzept hat sich 2016 – zumindest unter diesem Namen – der Kolumbianer Carlos Moreno ausgedacht, Urbanist an der Pariser Sorbonne. Und die dortige Bürgermeisterin Anne Hidalgo setzt es seit 2020 beherzt um, was zuallererst heißt: Raus mit dem Auto.

Weit ist Berlin von einer „15-Minuten-Stadt“ entfernt? Und ist das überhaupt realistisch?

Das Kiezblock-Konzept

„Letztes Jahr war ich in Paris, während der großen Streikwelle. Die U Bahn ist nicht gefahren, aber ich brauchte sie auch gar nicht – ich konnte überall sicher mit dem Fahrrad durch die Stadt fahren“, erzählt der Zukunftsforscher und Stadtgeograf Stefan Carsten. Berlin als 15-Minuten-Stadt kann er sich in der Theorie gut vorstellen. „Wir haben hier fantastische Voraussetzungen mit der Berliner Kiez- und Dorfstruktur“, sagt Carsten, „aber es gibt keinen gemeinsamen Planungsansatz von Senat und Bezirken“.

Was das 2018 vom damaligen rot-roten-grünen Senat beschlossene Mobilitätsgesetz eigentlich vorschreibt – dass Fahrradverkehr Vorrang haben soll, unterwändere aktuell der CDU-geführte Senat, kritisiert der Wissenschaftler. An Gefahrenpunkten wie der Invalidenstraße, wo schon Tempo 30 vorgeschrieben war, sollen wieder 50 Stundenkilometer eingeführt werden. Argumentiert werde auch gern mit wirtschaftlichen Argumenten wie im Fall der Friedrichstraße, wo befürchtet wurde, die Geschäfte liefen schlechter ohne Autoverkehr.

„Das Gegenteil ist der Fall“, sagt Stefan Carsten, „alle Analysen zeigen, dass Rad- und Fußverkehr den Umsatz für den Einzelhandel steigern. Das heißt: Eine Politik für Radfahrer und Fußgänger ist eine Wirtschafts- und Wachstumspolitik.“

Ein grundsätzliches Problem in Berlin: Für Hauptverkehrsstraßen ist vorrangig der Senat zuständig, für Nebenstraßen ausschließlich die Bezirke. Sind beide sich nicht einig, passiert: nichts. Strukturen schaffen im Geiste einer 15-Minuten-Stadt funktioniert je nach Bezirk daher auf lokaler Ebene oft besser.

Diese Erfahrung hat zumindest der Verein Changing Cities gemacht, der 2020 das Konzept der Kiezblocks für Berlin entwickelt hat. Dabei unterstützt Changing Cities lokale Initiativen, die in ihren Kiezen zunächst eine Verkehrsberuhigung erreichen wollen, um dann weiterdenken zu können. Bislang haben sich 70 Initiativen gegründet, um Anträge in ihrer jeweiligen Bezirksverordnetenversammlung zu stellen. 28 davon sind beschlossen und zum Teil umgesetzt.

„Für die Leute, die das in der Regel ehrenamtlich machen, ist es zwar oft frustrierend: Sie stellen den Antrag, haben Pläne gemacht, Unterschriften gesammelt und dann passiert lange nichts“, sagt Ragnhild Sørensen, Pressesprecherin von Changing Cities, macht aber Mut: „Es

geht zwar sehr langsam, aber die Anträge werden fast überall angenommen.“

Zumal der erste Schritt für einen Kiezblock relativ einfach zu bewerkstelligen ist: Es werden Poller aufgestellt, Einbahn-

und Fahrradstraßen eingerichtet, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Am Anfang erzeugt das oft Chaos, wie derzeit im Neuköllner Reuterkiez, wo Autos über Bürgersteige fahren, Einbahnstraßen ignoriert und Poller mitgenommen werden. Andere Kiezblocks wie der Bergmannkiez in Kreuzberg oder der Bellermannkiez in Mitte sind schon deutlich weiter fortgeschritten.

„Die Leute merken dann, was ohne Verkehr auf einmal alles möglich ist“, sagt Ragnhild Soerensen. Straßen und Parkpätze könnten nun in Gärten, Grünflächen oder Spielplätze verwandelt, der Kiez könnte zum verlängerten Wohnzimmer werden. Sie erzählt, wie in ihrer Heimatstadt Kopenhagen derzeit die Zahl der Parkplätze schrittweise reduziert und verteuert werde. „Es ist erschreckend, wie rückständig wir hier in Berlin sind“, sagt Sørensen.

Erste Anfänge dazu sind immerhin gemacht. Im Reuterkiez zum Beispiel ging es Anfang Februar los mit der Parkraumbewirtschaftung.

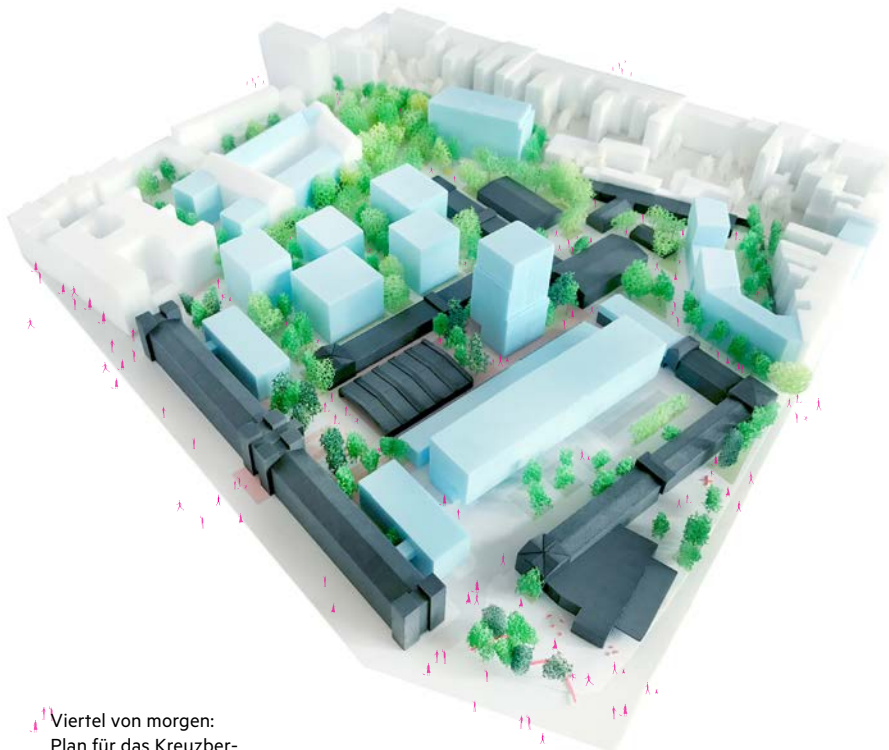
„Es ist erschreckend, wie rückständig wir hier in Berlin sind“

Ragnhild Sørensen

Das komplexe Dragonerareal

Für eine funktionierende 15-Minuten-Stadt braucht es allerdings mehr als verkehrsberuhigte Kieze. Bezahlbaren Wohnraum in den Innenstadt-Bezirken etwa, damit nicht gependelt werden muss. Ein Modellprojekt, wie so ein Quartier aussehen könnte, soll auf dem Kreuzberger Dragonerareal entstehen, dem denkmalgeschützten Kasernen-Gelände am Mehringdamm zwischen Finanzamt und LPG. 2020 gewann der Entwurf, den das Architekturbüro SMAQ gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro „MAN MADE LAND“ vorgelegt hatte. „Die Idee der 15-Minuten-Stadt gibt es schon seit den 90er Jahren“, sagt Architektin und SMAQ-Mitgründerin Sabine Müller, „da hieß sie noch ‚Stadt der kurzen Wege‘. Aber der Name ‚15-Minuten-Stadt‘ macht es nochmal ganz konkret“.

Wobei aus dem Dragonerareal sogar eine 5-Minuten-Stadt wird, wenn es denn einmal fertig ist. Eine gemischte Nutzung auf einem so engen Raum umzusetzen, sei sehr komplex, sagt Sabine Müller. Altes Gewerbe wie eine Autowerkstatt und eine Polsterei, die Teil einer urbanen



↑ Viertel von morgen: Plan für das Kreuzberger Dragonerareal



Fabrik werden sollen, treffen hier auf hunderte sozialverträgliche Wohnungen, Kitas, eine Jugendfreizeit und einen Kiezraum.

Mit dem Gretchen ist sogar ein Club schon Teil des Geländes. Es gilt also auch, mögliche Konflikte mit einzuplanen, die der Lärm aus Club und Gewerbe mit sich bringen. „Da mussten wir mit der Gebäude-Konfiguration so arbeiten, dass ein Gebäude den Lärm der anderen Nutzung abschirmt“, sagt Sabine Müller. Zwar sollen die Wege möglichst kurz sein, aber viele mögliche Durchgänge durch den Block funktionieren nicht, weil es Bedenken zu Sicherheit oder Denkmalschutz gibt, etwa vonseiten der Gewerbe oder des Finanzamts.

Das Dragonerareal ist auch deshalb ein besonderes Projekt, weil Vertreter:innen der Zivilgesellschaft von Anfang an mitwirken konnten und urbane Dichte einforderten. „Ideen wie die 15-Minuten Stadt müssen auf jeden Fall von allen

mitgetragen werden“, sagt Sabine Müller, „dann kann man sie umsetzen.“

Grün erhalten

Wie wichtig das ist, zeigt Engagement an anderer Stelle, wo sich Bürger:innen nicht gehört fühlen. „Etwas Ähnliches wie die 15-Minuten-Stadt haben wir an vielen Orten in Berlin schon“, sagt Britta Krehl. Sie ist Sprecherin des Berliner Bündnisses für Nachhaltige Stadtentwicklung (BBNS), einem Zusammenschluss aus 39 Initiativen, das sich dafür einsetzt, alte Grünflächen und Bäume zu erhalten, die Neubau-Projekten weichen sollen.

Britta Krehl selbst ist vor allem in der Bürgerinitiative Grüner Kiez Pankow aktiv. Hier leben viele Senior:innen, teilweise schon über 80 Jahre alt, in einer Wohnanlage aus den 1950er-Jahren. Anlagen wie diese haben im Sinne von Bauhaus-Konzepten gemeinschaftliche Grünflächen schon längst integriert. Mitgedacht wurden nicht nur Familien

Seit 2020 gibt es für Berlin das Konzept der Kiezblocks: Es geht langsam, aber es geht voran

mit Kindern, sondern auch alte Leute. Die Bewohner:innen haben so manchen der Bäume, die jetzt gefällt werden sollen, vor 60 Jahren sogar selbst gepflanzt. „Die alten Menschen brauchen Grünflächen in unmittelbarer Nähe. Weitere Wege als 15 Minuten können sie oft gar nicht mehr bestreiten“, sagt Britta Krehl.

Prima für die Psyche

Viel Grün und kurze Wege sind nicht nur fürs Klima gut, sondern auch fürs Wohlbefinden. Und das liegt nicht nur daran, dass der Alltag leichter zu regeln ist. Mehr Identifikation mit dem eigenen Umfeld stärkt auch die Resilienz, sagt der Psychiater und Emotionsforscher Mazda Adli, Chefarzt der Fliedner Klinik Berlin und Leiter des Forschungsbereichs Affektive Störungen an der Charité: „Wir Menschen denken stärker in solchen 15-Minuten-Waben als

in größeren räumlichen Einheiten. Zugehörigkeit empfinden wir eher zu unserer Nachbarschaft als zur ganzen Stadt.“ Wenn diese fehle, würden schneller Einsamkeit und Stress entstehen.

Trotzdem sollte die 15-Minuten-Stadt auch nicht falsch verstanden werden als eine elitäre Blase, in die wir uns zurückziehen- oder als eine Verdörflichung der Stadt. „Viele Menschen kommen ja aus einem ländlichen oder kleinstädtischen Umfeld, um gerade dieser sozialen Enge zu entgehen und in der Anonymität der Großstadt unterzutauchen“, sagt Adli. Das dürfe beim Planen von 15-Minuten-Städten nicht verloren gehen. Das Interdisziplinäre Forum Neurourbanistik e.V., dessen

Vorsitzender Adli ist, hat das Konzept der kurzen Wege in seiner Charta verankert. „Städteplanerisch ist es wichtig, Anreize zu setzen, damit die Leute sich vor die Haustür bewegen“, sagt Adli. Dazu gehört eine möglichst vielseitig gemischte Umgebung. Eine aktuelle Studie, die Adli und sein Team gemeinsam mit der TU Darmstadt durchgeführt hat, zeigt zudem: Je vernetzter die Straßen in der Wohnumgebung sind, desto leiser wird ein bestimmtes Alarmsystem im Gehirn. „Das könnte bedeuten: Mit wachsender Vernetzung entsteht mehr soziale Interaktion und weniger Alarmbereitschaft“, sagt Adli.

Weitere Erkenntnis für das Konzept 15-Minuten-Stadt bringt womöglich auch

das Citizen-Science-Projekt „Deine Emotionale Stadt“, das das Forum Neurourbanistik, die Charité, die Humboldt Universität Berlin und die TU Berlin gemeinsam mit dem Futurium an den Start gebracht haben. Per App können alle, die mitmachen möchten, dort angeben, welche Gefühle sie an konkreten Straßen, Plätzen und Kiezen haben. Daraus soll eine Emotionsstadtkarte Berlins entstehen.

Wie smart ist die 15-Minuten-Stadt?

Grünflächen, Geschäfte, Rad und Fußverkehr – die 15-Minuten-Stadt ist vor allem eine analoge Sache. „Einige digitale Entwicklungen wie der Trend zum Online-Handel scheinen der Idee sogar im Weg zu stehen, denn das setzt natürlich den Einzelhandel unter Druck“, sagt Christoph Walther, der beim Planungsbüro Urban Catalyst verantwortlich für das Kompetenzfeld „Erforschen und Verändern“ ist.

Das Team von Urban Catalyst hat sich mit Strategien für eine „Smart City“ befasst und eine Handreichung für Kommunen konzipiert. „Smarte Anwendungen können auch dabei helfen, den öffentlichen Raum neu zu organisieren“, sagt Walther. Eine Car-Sharing-Infrastruktur wird erst durch digitale Tools möglich. Absperr-Poller können mit Sensoren versehen werden. Wer eine Berechtigung hat, die Absperrung zu durchfahren, kann diese steuern. „So ist es möglich, die Stadt mit einem baulichen, aber flexiblen Element zu ordnen“, sagt Walther.

Gerade bei der Berliner Verwaltung müsste aber noch viel mehr passieren im Bereich Digitalisierung, damit man nicht mehr durch die halbe Stadt fahren muss, um auf dem Bürgeramt den Personalausweis zu verlängern – falls man überhaupt irgendwo einen Termin bekommt. Doch das digitale Bürgeramt kommt viel langsamer voran, als vom Regierenden Bürgermeister Kai Wegner (CDU) versprochen.

Und selbst wenn Quartiere gut geplant sind, eine digitale Verwaltung funktioniert und der Verkehr geregelt ist, bleiben noch viele Fragen offen: Was ist, wenn es zwar viele Kitas im Kiez gibt, aber keine



Pop-up-Radweg in Berlin: Noch ist die Smart City vor allem eine analoge Angelegenheit

freien Plätze? Wenn es im 15-Minuten-Radius zwar drei Fußballvereine gibt, aber keinen für Basketball? Oder wenn die Praxis um die Ecke keine neuen Patient:innen mehr aufnimmt?

Während Berlin-Bewohner:innen also wohl noch eine Weile warten müssen, bis das Konzept funktioniert, wirbt die Tourismus-Agentur Visit Berlin schon jetzt kräftig mit der „15-Minuten-Stadt“ um Berlin-Besucher:innen. Diverse Hotels, vom klassisch touristischen Titanic Hotel am Gendarmenmarkt über das Hotel Oderberger im restaurierten Stadtbad in Prenzlauer Berg bis zum Indoor-Camping Hüttenpalast im Neuköllner Reuterkiez haben gemeinsam mit Visit Berlin Routen um das jeweilige Haus entwickelt, die zu Fuß innerhalb einer Viertelstunde bestritten werden können.

Neben klassischen Sehenswürdigkeiten wie Berliner Dom oder Brandenburger Tor sind auch Wochenmärkte, Second-Hand-Läden, Cafés oder Kulturorte wie die Kulturbrauerei oder das Theater im Keller dabei. Darunter sind Orte, auf die Besucher:innen vermutlich nicht als erstes stoßen würden, auch wenn vieles davon keine absoluten Geheimtipps sind. „Das Angebot richtet sich vor allem an Menschen, die schon öfter in Berlin waren und mal etwas anderes sehen wollen“, sagt Pressesprecher Christian Tänzler, „Die Besucher:innen sollen zudem inspiriert werden weniger bekannte Orte zu entdecken und damit über die ganze Stadt verteilt werden.“

Eine Schwierigkeit dabei, die auch ein grundsätzliches Problem des 15-Minuten-Konzepts widerspiegelt: Die meisten der Hotels befinden sich im Innenstadtbereich in Bezirken wie Mitte, Kreuzberg



Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo macht seit 2020 im großes Stil Platz frei für Fahrräder

oder Charlottenburg. Außenbezirke sind kaum vertreten – mit Ausnahmen wie Spandau oder Köpenick, die mit mittelalterlichen Stadtkernen oder eindrucksvollen Gebäuden wie der Zitadelle oder dem Barockschloss und der Industriekultur punkten können.

Bezirke wie Frohnau oder Marzahn-Hellersdorf fehlen dagegen – aber man arbeite bei Visit Berlin daran, sagt Christian Tänzler. „Auch dort gibt es viel zu entdecken, die Gärten der Welt, den Kienbergpark oder weiter nördlich die Ahrensfelder Terrassen. Nur gibt es eben nicht überall passende Hotels – dafür immerhin die App ‚Going Local‘, die auch Tipps in allen Kiezen ohne Hotelübernachtungen zeigt.“

Wo bleiben dabei die Außenbezirke?

Frohnau, wo der Zukunftsforscher Stefan Carsten lebt, wurde 1910 als Gartenstadt eingeweiht. Deren grundsätzliche Idee war gemeinschaftliches und lebenswertes Wohnen mit Garten – Ziele, die sich mit denen der 15-Minuten-Stadt überschneiden. „Aber statt Gärten sieht man hier heute vor allem Parkplätze“, sagt Carsten. Dabei hat er bei seinem Besuch in Paris beobachtet, dass das 15-Minuten-Konzept dort durchaus auch über das vergleichsweise kleine und extrem teure Zentrum hinaus in die Außenbezirke hinein weiter gedacht und geplant wird. „Das funktioniert also durchaus“, sagt Carsten.

Ganz unrealistisch ist der Traum vom 15-Minuten-Berlin oder von vielen Viertelstunden-Hauptstädten nicht. Aber zur Zeit wirkt sie wie ein Puzzle, in dem viele Teile noch nicht zusammen passen.

Mehr Wissen über die 15-Minuten-Stadt

www.changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks
www.nachhaltigestadtentwicklung.berlin
www.futurium.de/de/deine-emotionale-stadt
www.visitberlin.de/de/15-minuten-stadt-berlin
www.stefancarsten.net
www.smaq.net/2020/02/dragonerareal-berlin
www.neourbanistik.de
www.urbanecatalyst.de

Die 15-Minuten-Stadt ist weder eine elitäre Blase noch die Verdörflichung der Großstadt