

Diehl: Erstmal musste ich mit Schrecken feststellen, dass es 2023 immer noch so Sachen gibt wie erste Frau. Das ist ja unglaublich. Also die Architekturbranche scheint ein ähnliches Problem zu haben wie die Mobilitätsbranche, aber die Diversität klappt noch nicht so.

A: Ne, ich glaube bei uns, wir sind ja ein Verband, der beruft und wir berufen ausschließlich selbstständige Architektinnen und Architekten. Und das ist halt tatsächlich so, dass einfach da schon das Thema anfängt, dass einfach extrem wenige Frauen einen Schritt in die Selbstständigkeit gehen. Und das ist einfach wirklich erschreckend, muss man sagen, wenn man bedenkt. Also ich habe 2002 mein Diplom gemacht und damals waren es schon 40 Prozent Frauen und heute sind es 70 Prozent Frauen. Und trotzdem ist der Anteil der Selbstständigen einfach extrem gering. Und das liegt natürlich auch an uns Frauen, weil wir einfach diesen Beruf wie vielen anderen einfach irgendwann auch ein Stück weit den Rücken kehren, weil viele von uns einfach nach wie vor in diesen klassischen Rollenbildern sich bewegen, was sich jetzt gar nicht als, wie soll ich sagen, das ist ja auch legitim, . Aber ich glaube, das ist eben auch der Teil der Wahrheit, dass wir einfach auch diesen Weg mitgehen und meinen, der Mann hilft nur, und bla und blub dieses Ganze kennen Sie ja. Und uns einfach auch wirklich da auch Türen zuschlagen, neben den strukturellen Defiziten, die es aber definitiv gibt. Und in meinem Verband ist es so, muss ich sagen, also der überwiegende Anteil, vom überwiegenden Anteil kann ich sagen, da gibt es keine, für die war es kein Thema. Also ich bin auch schon vor zwei Jahren angefragt worden, da habe ich gesagt, mach ihn nicht, weil ich da noch mit meinem Bezirk sehr beschäftigt war und den nicht einfach so liegen lassen wollte. Aber tatsächlich gibt es auch in unseren Reihen noch Beliebigkeiten, wie ist es wirklich in Personalunion, der Untergang des Abendlandes und des BGA, dass ich da jetzt stehe.

D: Ich kenne das ja aus meiner Arbeit auch, also da wird zwar immer behauptet, dass das gar nicht geschlechtlich gemeint ist, was mir manchmal so entgegengebracht wird, aber das ist halt definitiv der Fall. Vielleicht kurz zum Buch, ich habe, und da sind wir auch direkt beim Thema, ich habe im Februar jeden Tag mindestens eine Morddrohung bekommen, weil ich bei Anne Will war, dann gab es so eine Clickbait Überschrift, die total misslich war, was von rechten Kreisen aufgegriffen wurde und das war hoffentlich der schlimmste Monat

meines Lebens. Ich habe keine Ahnung, ob das noch gesteigert wird, aber besser kann man Hater ja auch nicht ärgern. Ich bin erstens immer noch da, weil es war schon eine Phase, glaube ich, die mich auch hätte raus tragen können und ich habe diese Buchidee entwickelt, mitten in der Nacht, Mobilität für eine lebenswerte Welt, genau das mal zum Thema zu machen. Warum fällt jetzt eigentlich so schwer?

Beim ersten Buch hatte ich ja die Menschen sozusagen mit ihren Mobilitätsbedürfnissen, wollte

ein bisschen herleiten, dass es aber auch ganz viele Menschen gibt, erstens, die nicht Auto fahren können oder aber gegen ihren Willen im Auto sitzen und das ist auch durchaus mit ihrem Thema Raum und Stadtgestaltung zu tun. Und im zweiten Buch soll jetzt aufgrund von Expertinnen wie Ihnen mal draufgeguckt werden, warum fällt es uns so schwer, das Offensichtliche zu tun und das wird ja mit jedem Jahr krasser. Der Transportsektor hat mittlerweile fast 30 Prozent Anteil am CO₂, das Auto in Deutschland über 60. Also wenn man das durch so eine Excel-Tabelle jagen würde, käme am Ende raus, da müsst ihr ran, machen wir aber nicht. Und da ist auch ganz viel natürlich Stadtentwicklung, Architektur, Kreislaufwirtschaft. Also ich habe zum Beispiel mich mit diesem „Frau baut Stadt“ hieß die Ausstellung, glaube ich, die hatten so einen Katalog, dass ja in den zwanziger Jahren Frauen auch schon so anders gedacht haben, was Architektur in der Mitte so ein Haus, wo die ganzen Sozialfunktionen sind, wo Frauen auch ihre Kinder oder Männer abgeben können und so weiter. Dann ist es auf einmal verschwunden, ähnlich ist es mit dem Rad gewesen, sobald das Auto kam. Vorher konnten Frauen tatsächlich mit dem eigenen Rad ja auch viel noch unternehmen in dem Sinne, weil die Wege noch nicht so weit waren und dann kam das Auto. Mit Ihnen würde ich gerne mal draufschauen, was für eine Rolle spielt Architektur. Also sowohl natürlich Neubau als auch Umbau, welche Stellschrauben haben wir da, um da diese Mobilität auch anders zu denken, um klimaresilient zu werden.

A: Ja, ich habe hier kurz nur ein, zwei Notizen, dass ich einfach ein bisschen als Gedankenspitze draufschauen kann. Ja, okay, sehr großes Thema und super spannendes Thema.

Also wir beschäftigen uns natürlich auch im Sinne von Stadtentwicklung und auch im Sinne

von Architektur natürlich auch gerade mit dem Thema Mobilität, weil es auch eine der Schlüsselpositionen ist für auch gerade, wenn Sie sich Regionalentwicklung anschauen oder auch wenn man jetzt sagt, man nimmt diesen Klimawandel ernst und redet nicht nur davon, dass es Wetter ist. Nach wie vor gibt es erschreckend viele Leute, die das einfach für ein Wetterphänomen halten. Dann ist ja die Notwendigkeit, dass wir auch gerade in der Stadtentwicklung und in der Architektur reagieren müssen, weil die Wechselwirkungen einfach extrem sind. Nicht nur in Richtung Mobilität, sondern auch in Richtung auch soziale Teilhabe, in Richtung soziale Städte usw. Ich glaube also aus meiner Sicht gibt es so zwei generelle und große Hebel, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen. Das eine ist natürlich, dass das werden Sie wissen. Also wie schaffe ich es? Ich nehme jetzt mal das Beispiel Hannover, das stellvertretend für viele andere Städte aber auch steht und mit dem Blick auf Verkehrswende und auch mit dem Blick darauf, wie sind eigentlich unsere Städte so auch maßgeblich nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt worden. Hannover ist ein hervorragendes Beispiel, weil Hannover, das werden Sie ja wissen, Spiegeltitel, das Wunder von Hannover. Da war der Hilleprecht, der Stadtbauer, der erste nach dem Zweiten Weltkrieg, der Hannover ganz maßgeblich geprägt hat, auf dem Titel und er hat im Grunde genommen zweierlei gemacht. Er hat im Grunde genommen gesagt, nachdem er auch die USA besucht hatte usw. Er hat gesagt, das Thema individueller Verkehr, Straßenverkehr wird steigen. Die haben damals im Grunde genommen die Prognosen schon so gewählt, dass die, glaube ich, von einer Vervierfachung oder so ausgegangen sind und wir sind noch mal deutlich über dieses Ziel hinausgeschritten und geschossen, bundesweit. Und gleichzeitig hat er gesagt, wir müssen unsere Stadt so ausrichten, dass sie autogerecht ist. Also Hannover gilt ja auch, das ist ja sozusagen der Grundsatz der Planung. Er hat aber auch gleichzeitig gesagt und dennoch müssen wir im Grunde genommen den öffentlichen Nahverkehr so weit stärken. Wir haben mit eines der besten U-Bahnsysteme für eine Stadt auch diese Größe, damit wir im Grunde genommen überhaupt dessen Herr werden, dass wir diese Fluten von PKWs, von privat genutzten PKWs haben werden. Und wenn man sich jetzt Hannover heute anschaut und wir diskutieren ja auch wirklich ziemlich intensiv auch seit vielen Jahren über dieses Thema zum Beispiel auch Mobilitätswende mit Blick auf die Innenstadt. Dann muss man einfach sagen, man wird dem Ziel auch die Innenstadt weiterzuentwickeln, dem öffentlichen Raum auch wieder Qualität zu geben, nicht weiter

betreiben können, wenn man zum Beispiel nicht die Stellschraube weg bekommt, dass wir etwa 185.000 Einpendler in die Stadt haben. Und das sind ja nicht Leute, die in die Stadt kommen, nur weil sie Spaß haben, sondern die hier auch arbeiten. Das heißt, es ist auch ein Verkehr, der unmittelbar mit wirtschaftlicher Produktivität oftmals verknüpft ist. Und das heißt letztendlich, dass wir natürlich ganz massiv uns auf zwei Ebenen bewegen. Die einen, die über ein extrem komfortables System, ein Netz an ÖPNV, an kurzen Wegen, per Rad, Fuß und so weiter sofort verfügen, wie die Stadtbewohner und die, die in der Region in die Stadt einpendeln. Das ist im Grunde genommen auch hier in der Region Hannover auch, finde ich, auf einem guten Weg, weil man genau diesen Punkt erkannt hat und gesagt hat: okay, wie kriegen wir eigentlich die Regionen erschlossen, damit wir auch mit diesem Blick auf Klimawandel und auf eine Mobilitätswende einhergehen, damit überhaupt herwerben. Es gibt so ein Modellprojekt, da ist Hannover auf Modellstadt tatsächlich, dass man mit On-Demand-Lösungen im Grunde genommen jetzt probiert und experimentiert. Können wir im Grunde genommen diesen Einpendlerverkehr in relevanter Art und Weise reduzieren und können wir auch damit die Auslastung des ÖPNV einfach steigern. Und ich glaube, die zweite Ebene, also das eine ist im Grunde genommen wirklich

so regional begrenzt und die zweite Ebene, die mich total beschäftigt oder die uns total beschäftigt,

ist die, Sie kennen ja diese Zielsetzung der Bundesregierung, 400.000 Wohnungen. Und das ist

natürlich, hat das einmal A eine klimapolitische Ebene und einmal eine sozialpolitische Ebene und

wir, und eigentlich ist es auch mit Blick auf Corona, mit Blick auf Veränderungen von Arbeiten,

mit Blick darauf, dass wir wissen, dass jetzt wir vor einem zweiten Thema stehen, das nämlich in den Städten Büroräume leer fallen, Büroimmobilien leer fallen und wir gleichzeitig im Grunde genommen uns, finde ich, viel zu wenig Gedanken drum machen.

Okay, also was machen wir eigentlich mit schon vorhandenen Strukturen in den Städten mit obsoleten Nutzungen? Wie können wir die überführen in eine neue Nutzung, die da Wohnen heißen kann, aber die kann in 20 Jahren auch wieder was anderes sein, was wir heute noch nicht kennen. Und das ist ja im Grunde genommen das Wesen der Stadtplanung, dass man

eigentlich immer für eine Zukunft plant, die man noch nicht abschließend beantworten kann.

Und wo wir im Grunde genommen Leitplanken so setzen müssen, dass wir nicht in 20 Jahren wieder anfangen oder auch in 30 oder 40 Strukturen heute zu bauen, wie heute mit den Kaufhäusern, wie es heute mit den Kaufhäusern geschieht, die man nach wenigen Dekaden im Grunde genommen wieder dem Abriss frei gibt, weil die Struktur überhaupt nicht nutzungsoffen und leistungsstark ist. Also das ist im Grunde genommen für mich so eine der Ebenen, dass man in dieser viel stärker vernetzten Welt auch viel mehr über die Grenzen sowohl der Nutzung als auch der Region und der Stadt hinaus denken muss. Da sind wir, finde ich, einfach noch nicht wirklich gut darin.

D: Also ich sauge gerade Honig.

A: Also wir haben ja zum Beispiel jetzt auch in dieser Flüchtlingskrise habe ich auch eine Anfrage bekommen, ja, es werden ja auch, Hannover wird ja quasi Flüchtlinge zugewiesen bekommen und wir haben ja sowieso jetzt schon keinen Wohnraum. Und mich hat diese Denkweise so überrascht, weil ich gedacht habe, so eigentlich ist es ja ganz unabhängig von den flüchtenden Menschen, eigentlich ist es ja so, wir haben auf der einen Seite Leerstände in den ländlichen Regionen oder in den Nicht-Ballungsräumen und auf der anderen Seite haben wir eine überproportionale hohe Anfrage nach Wohnraum zumindest in den Ballungsräumen. Und letztendlich, wenn Sie 40, 50 Kilometer aus Hannover raus fahren, haben Sie dieses Problem in dieser Dimension nicht. Jetzt momentan hat sich das verschärft durch die Flüchtlingskrise, aber dennoch gibt es in diesem ländlichen Raum einfach Leerstände, in dem wir uns eigentlich auch mit Blick auf Klimaschutz viel, viel stärker kümmern müssen. Also sprich, dass wir auch mit dem Blick auf dieses Netto-Null-Ziel, die EU hat ja dieses Netto-Null-Ziel definiert. Also sprich, momentan ist es ja so, dass wir am Tag ungefähr 58 Hektar Land verbrauchen. Also bundesweit, jeden Tag versiegeln wir 58 Hektar neue Fläche, die wir dauerhaft im Grunde genommen der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Landschaft entziehen. Und dieser biologische Fußabdruck, den wir dahinter lassen, der ist so desaströs, weil sie im Ungenommen, da gibt es ja auch die Flächenkonkurrenzen zwischen Bauern, Landwirtschaft und Forstwirtschaft und so weiter

und so fort. Weil wir im Grunde diese immer neuen Flächenbedarfe so schaffen, dass wir einfach nach außen gehen, dass wir einfach die Grenzen des Baulands nach außen verschieben. Und Sie haben vorhin ja das Thema Logistik auch erwähnt. Also der Bedarf auch an Logistikflächen, aber auch an vielen anderen, der wächst und wächst und wächst und wächst. Und wie reagieren wir? Wir bauen einfach so weiter wie bisher. Wir weisen neue Gebiete aus, wir bauen da einen Autobahnabzweig hin und versiegeln alles schön eingeschossig. Dann davor eine riesige Parkplatzfläche und daneben Bürohaus, weil wir natürlich auch nicht auf die Halle Bürofläche packen, sondern weil wir alles so bauen und so weitermachen, wie es gewohnt ist. Also im Grunde genommen wäre es sowohl, was den Wohnungsbau angeht, um zu gucken, eigentlich müsste man so eine Inventur machen und sagen, wie viel Wohnraum haben wir und wo und was bräuchte es, damit die Menschen einfach dahin gehen, wo der Wohnraum schon ist. Natürlich gehen die Menschen erst mal dahin, wo es die Arbeitsplätze gibt. Wir kennen eigentlich nicht so richtig oder wir beschäftigen uns nicht so richtig auch mit Blick darauf, dass wir eigentlich Regionalentwicklung ganz stark vorantreiben müssen, wenn sie den demografischen Wandel anschauen und dann in bestimmte Regionen gucken, wo die sterben aus, weil die Bewohnerschaft wegbleibt. Und dann haben sie aber wiederum so, Hannover ist ja eine B-Stadt sozusagen, aber da immerhin die Königin der B-Städte, aber mit Blick nach München und um und wo einfach Bauland mieten und einfach konstant sich in eine Richtung entwickeln, die wirklich schwindelerregend ist. Sie werden die Zahlen kennen. In München gibt es Gebiete, da hat sich ein Quadratmeter Bauland über die Jahrzehnte um 38.000% teils verteuert, im Bundesdurchschnitt 2.800%. Also wenn man sich jetzt vorstellt, man würde heute so einen Fiat kaufen oder einen VW Käfer oder so, dann müsste der, ich glaube 19,5 Millionen oder sowas habe ich mal ausgerechnet, kosten. Also wenn man das so in Relation setzt, muss man sagen, also wir haben so viel Bedarf, nicht nur mit Blick auf den Klimawandel, sondern auch mit Blick auf die sozialpolitische Entwicklung und die wirtschaftspolitische Entwicklung in unserem Land. Sich einfach mit diesem Thema Regionalentwicklung, Stadtentwicklung auseinanderzusetzen, auch überhaupt etwas zu machen, was den nahen Bodenpolitik verdient. In dem Sinne dieser drei Bausteine, die man

natürlich gleichermaßen auch bewerten und vorantreiben muss, dann haben wir wirklich riesige, riesige Aufgaben vor uns.

D: Gibt es denn da in der Architekturwelt so ein bisschen aber auch ein Schmerz, dass es nicht mehr nur um Neubauten und sich ein Denkmal setzen, sage ich jetzt mal geht, sondern auch um Bestand weiterzuentwickeln? Also wie verändert sich da auch der Beruf vielleicht?

A: Also ich glaube, ich kann für meinen Berufsverband die IDA sprechen und ich kann aber auch unsere befreundeten Verbände, mit denen wir zu tun haben oder auch die Architektenkammer, Niedersechsen und so weiter. Natürlich, also für den BDA kann ich ganz eindeutig sagen, diesen Trennungsschmerz gibt es sicherlich vereinzelt, weil es natürlich auch sich quasi dieses Denkmal zu setzen, ein Selbstverständnis von manchen Kollegen oder mancher Kollegin auch ganz stark sicherlich vorhanden ist. Ich würde sagen, was uns eint, ist, dass wir, das kann ich sicherlich für den BDA so sagen, dass wir so nicht denken, wenn sie das Positionspapier „Haus der Erde“, das haben wir 2019 verfasst. 2020 haben wir dann das Folgepapier „Politisch handeln“ noch dazu verfasst, dann sehen sie, dass wir einfach ganz massiv genau von diesen Themen getrieben sind. Weil wir einfach auch sehen, wir verhandeln da nicht um Steine, also das ist, wir verhandeln um Zukunft, wir verhandeln letztendlich auch um soziale Gerechtigkeit, wir verhandeln um Klimaschutz und es wird einfach gar keine, also so wie wir bauen in den letzten fünf Jahrzehnten oder sieben Jahrzehnten viel mehr betrieben haben, kann es gar nicht weitergehen. Ich meine, letztendlich, wenn sie sehen, dass wir mittlerweile, und das ist völlig egal, ob man jetzt sagt, so die Nutzungsdauer eines Gebäudes, also die war nie so kurz wie in unserer Dekade. Man hat sonst eigentlich für Jahrhunderte gebaut und wir bauen Gebäude und die reisen wir nach 20, 30, 40, 50 Jahren ab. Das ist einfach ein deutlich falscher Weg, weil wir im Grunde genommen mit allem, was wir tun, ob wir jetzt ein Stück Land bebauen oder Materialverbrauchen, ausschließlich auf Ressourcen zugreifen, die endlich sind. Weil es auch im Grunde genommen gerade auch beim Thema Wohnen ja nicht darum geht, dass man irgendein Luxusbedürfnis befriedigt, sondern dass es einfach ein Grundbedürfnis des Menschen ist, in einem Umfeld zu leben, überhaupt ein vernünftiges Dach über den Kopf zu haben und in einem Umfeld zu leben, das nach Möglichkeit auch inklusiv ist. Also wo ich

nicht im sozialen Ghetto oder wie auch immer sitze, sondern wo wir einfach auch mit allem, was wir an Architektur und Stadtplanung machen, entweder auch für die nachfolgenden Generationen, für Kinder eine Perspektive verschaffen oder sie eine Realität aussetzen, die da heißt, das ist die Welt, in der die Kinder leben, wo eigentlich wirklich ein großer großer eigener, innerer Antrieb vorhanden sein muss bei einem Kind, um zu sehen, ah okay, das ist nicht die einzige Realität, die in diesem Land existiert.

D: Dann hat das ja gewisse Parallelitäten, auch nicht ganz überraschend, zur Verkehrswende, weil die ersten Regeln der Verkehrswende sind der Wege vermeiden und verkürzen und dann erst als dritter Part die technologische Verbesserung. Wir sind ja jetzt gerade so total technikbegeistert in dieser dritten Geschichte, weil es irgendwie auch sexier ist, als sich darüber Gedanken zu machen, keine Ahnung, ob man im Dörflichen vielleicht eher Co-Working Spaces braucht oder so. Ist das so ein bisschen auch ein Spiegel auch von Architektur, wie sie sich gerade entwickelt?

A: Ich glaube schon, weil es einfach leichter ist, der zweite Weg. Also es ist einfach viel leichter zu sagen, ich baue jetzt auf der grünen Wiese trotzdem weiter in meiner Einfamilienhaussiedlung, dann aber im Passivhaus-Standard und mit PV-Anlage auf dem Dach. Das macht irgendwie so ein gutes Gefühl, weil und so weiter. Sie wissen schon, weil ich ja, ich habe ja eine Öko-Wohnanlage, aber es bleibt ja vom Grundplatz her falsch, weil ich natürlich trotzdem neues Land besetze. Weil ich trotzdem nicht den Innenbereich weiterentwickle, sondern nach außen gehe. Und es ist viel, viel einfacher, wenn Sie heute in unsere Städte reinschauen. Es ist ja nicht so, dass wir keine Flächenressourcen hätten. Wir kümmern uns nur nicht darum, weil im Grunde genommen wir nach dem Krieg die fragmentierte Stadt erfunden haben. Und daran halten wir fest, es ist auch wirklich, muss man sagen, ein dickes, dickes Brett, wenn Sie anfangen im Bereich Planungsrecht. Ich weiß nicht, ob Sie da so ein bisschen drin sind. Es gibt ja die sogenannte Bau-Nutzungs-Vorordnung. Die regelt im Grunde genommen, in welchen Gebieten was passieren darf, wenn es die Gewerbegebiete, es gibt die Industriegebiete, Wohngebiete, Mischgebiete und so weiter und so fort. Und das urbane Gebiet, was irgendwann jetzt auch geschaffen wurde. Und natürlich ist es so, wenn Sie so ein Planungsgebiet in seinen Grundzügen verändern,

wenn Sie zum Beispiel sagen, ah okay, ich habe ein Gewerbegebiet. Ein Gewerbegebiet darf in der Regel kein Wohnen stattfinden. Jetzt habe ich

dann Bürogebäude, das steht leer. Könnte ich umnutzen, weil ich jetzt gerade Wohnen brauche.

Also das grenzt ans unmögliche, weil wir so tun, als wäre das ein Naturgesetz natürlich. Und die

Prozesse dauern mitunter zwei Jahren, weil Sie dann sofort eigentlich den Bebauungsplan ändern

müssten und dann haben Sie eine Nachbarteiligung und und und. Also es ist so absurd, wir sind in so vielen Dingen in so einer Sackgasse gelandet, wenn Sie beispielsweise in einem Industriegebiet,

das finde ich so ein schönes Beispiel. Die Industrie ist ja irgendwann in die Städte reingekommen. Jetzt gibt es viele Flächenbedarfe, die gar nicht oder viele Flächen, für die es keinen Bedarf mehr

gibt. Die Flächen fallen leer und beispielsweise haben Sie auch einen riesen Industrieareal gehabt,

wo mal Kabel produziert wurden. Also haben wir jetzt hier gerade gehabt vor einigen Jahren und es war ein Prozess, in dem wir als Büro ganz intensiv involviert waren und dort gab es ein Verwaltungsgebäude, ein Hochhaus. Und wir hätten oder der Investor, für den wir gearbeitet haben, hätte einen Nutzer gehabt. Aber eine Büronutzung ohne Produktion dahinter ist nicht zulässig. Was passiert? Das Ding wird abgebrochen. Also das ist im Grunde genommen das, wo wir stehen. Wir haben ganz ganz viele Hemmnisse, wo auch die Kommunen im Grunde genommen, wenn sie in einen solchen Prozess reingehen, bereit sein müssen, dass sie im Grunde genommen vier, fünf, sechs Jahre unter Umständen auch mit Klageverfahren und mit tausenden Gutachten und so weiter überhaupt mal ein Stück Leitplanke verändern können, damit die Ressourcen, die da sind, ob jetzt Boden oder Gebäude, überhaupt weiter genutzt werden können.

Also alleine, wenn Sie so diese Debatte auch in unseren Innenstädten beispielsweise um Kaufhäuser

sich anschauen. Das ist natürlich, kann man da Wohnen machen und so weiter, aber diese Planungsprozesse sind wirklich so maximal behäbig, dass es eigentlich wirklich, das ist einfach ein riesen, riesen Hemmnis. Und zwar hat die Bundesregierung im Grunde genommen mit dem sogenannten Bauland-Mobilisierungsgesetz im letzten Jahr ein Werkzeug, im letzten Jahr mein ich fast, ein Werkzeug geschaffen, das die Kommunen eigentlich dazu ermächtigen würde, zügig im Grunde genommen solche Nutzungsänderungen zuzulassen, wie wir sie nennen. Also von Büro in Wohnen und da ist Wohnen einfach ganz klar die Zielsetzung. Aber Anwendung findet es trotzdem nicht so richtig, weil man auch weiß, man weiß nicht, wie die handeln, das die Gerichte. Es ist zeitlich begrenzt, das Gesetz auf fünf Jahre meine ich. es ist schon so, man geht natürlich den

Weg des geringeren Widerstandes, also was sie meinten, es ist viel einfacher im Grunde genommen

so einen Landschaftsraum umzunutzen, als in existierenden Strukturen eine Änderung herbeizuführen.

D: Heißt aber auch, dass im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung auch wieder ähnlich,

wie in der Mobilität Ziele drinstehen, die man gar nicht erreichen kann, ohne dass man grundsätzlich auch an rechtlichen Rahmenbedingungen geht, oder?

A: Definitiv, also ich glaube, dass diese grundsätzlichen Rahmenbedingungen, die sind, mit denen wir einfach, wo wir einfach ran müssen, weil wir sonst eigentlich diese ganzen Ziele und das ist völlig egal, ob es bezahlbarer Wohnraum ist oder ob es die klimapolitischen Aufgaben sind, für die wir eine Lösung finden müssen, wir werden da nicht zu substanziellen Beiträgen kommen können. Also alleine, wenn ich, wenn sie jetzt, sie hatten ja vorhin das Thema Bestandsnutzung angesprochen und da hatte ich ja auch gesagt so, ich glaube an uns, zumindest den Kollegen aus dem WDA, liegt es nicht und wenn sie auch die heutigen Generationen, an jungen Architekturstudenten oder Absolventen sich anschauen und Absolventinnen, dann ist es schon so, dass sie einfach deutlich politischer sind und dass sie sehr wohl sich dessen bewusst sind, was wir hier eigentlich tun und der Wille zur Veränderung da ist. Aber alleine, wenn sie so ein banales Thema haben, sie haben einen

Bestand, den ändern sie in einer Nutzung. Was bedeutet das Bauordnungsrecht nicht? Und im Moment ist es so, dass das Bauordnungsrecht in dem Moment, in dem sie zum Beispiel ein Bürogebäude nehmen und das Wohnen umwandeln von diesem Gebäude, das sag ich mal in den 50ern errichtet wurde, exakt das verlangt, dass man heute von einem Gebäude verlangen würde, das 2023 gebaut wurde. Das kann der Bestand nicht erfüllen. Also no way. Und dieses Gebäude, dieses schöne, in dem ich sitze, das ist aus 1870, ist nach unserem heutigen Baurecht, nach unserem heutigen Standards, ist es eigentlich nicht bewohnbar. Also wenn man jetzt dieses Gebäude in seiner Nutzung ändern würde, hätten wir so viele Auflagen und dann käme man zu dem Eindruck, okay besser ist es, die Hütte abzureisen und neu zu bauen, jetzt steht es unter Denkmalschutz. Aber letztendlich, das ist eben natürlich, also unser Bauordnungsrecht, wir auch unser Planungsrecht sind nicht darauf ausgerichtet, mit vorhandenen Ressourcen zu arbeiten, sondern sie sind darauf ausgerichtet, im Grunde genommen Schutzziele, Komfortziele immer maximal weiterzuentwickeln.

D: Ein Freund von mir ist in Hamburg ein, soll ich sagen, hoch busy Lufthansa-Mensch und der ist in ein neues Baugebiet gezogen und fand das lange auch gar nicht so problematisch, bis Corona kam und viel Homeoffice. Und dann hat er festgestellt, dass die spiegelbildlich gebaut sind. Also da haben die Leute angefangen, Spiegelfolien an Fenster zu machen. Dann gibt es einen sehr dünnen Gang da durch. Es gibt auf jeden Fall Tiefgaragen, es gab keine ÖPN-Show-Anbindung, keine Rad-Abstellfläche. Und für die Kinder war es glaube ich ein kleiner Bereich mit so einer Wippe. Und da bin ich so durch, natürlich mit dem Blick, den ich so habe. Wie komme ich da überhaupt hin? Kein Supermarkt. Also gibt es denn da irgendwie neue Tendenzen, beziehungsweise wird es vielleicht auch ein bisschen mehr interdisziplinär, dass man vielleicht auch Architektinnen mit Menschen, die Mobilität, bei manchen anderen Ländern zum Beispiel wird ja erst die Infrastruktur gebaut, dann das Baugebiet und dann hat man schon den Anschluss an den Bus oder so automatisch.

A: Also ich glaube, das ist ja ganz wesentlich im Grunde genommen dieses Thema der 15-Minuten-Stadt, wie es ja zum Beispiel auch Anna Djalgo in Paris oder Barcelona mit seinen Superblocks usw. und auch die deutschen Städte, Stadtplanungen befinden sich natürlich mitten in diesem Diskurs. Und die Metropolen sind da viel, viel weiter im Grunde

genommen, weil das ist vielleicht auch das Wesen der Stadt, so Stadt und Freiheit usw. Das ist ja im Grunde genommen vielleicht auch ein Stück weit, natürlich stehen die Städte auch unter einem anderen Druck als der ländliche Raum. Die haben wiederum einen ganz anderen Druck, nämlich überhaupt Leute irgendwie zu sich ziehen zu müssen. Und es ist ja jetzt schon so, dass im Grunde genommen in den Planungsprozessen viele so oder so schon interdisziplinär arbeiten, dass auch Stadtplaner und Landschaftsarchitekten usw. auch viel früher einbezogen werden. Und zum Glück muss man sagen, dass die Idee dieser Schlafstädte zumindest in den Städten weitestgehend der Vergangenheit angehört. Und dass man natürlich Quartiere auch nutzungsdurchmischt denkt, weil das eigentlich auch der einzig richtige Weg ist, weil sie im Grunde genommen auch diesen Tagesverkehr, also alleine sich ein Nahrungsmittel beschaffen zu wollen oder ein Kind zur Kita zu bringen oder oder oder. Weil man sicherlich, weil die Städte einfach verstanden haben, man kann auch Mobilitätswende und all das eigentlich nur bewältigen, wenn man nutzungsdurchmischte Quartiere auch schafft und dass es auch Nutzung gibt, die sich auch gar nicht ausschließen. Also warum sollte es dagegen sprechen, wenn man ein Büro und daneben ein Wohnhaus hat? Das ist eigentlich so, muss man ja sagen, das Urbild der europäischen Stadt ist ja genau dieses, dass man

ganz viele Nutzung hat, dass man im Erdgeschoss Nutzung hat, die öffentlicher Natur sind, ob das

jetzt ein Laden war oder ein Handwerksbetrieb oder so und in den oberen Etagen wurde gewohnt. Und ein Stück weit ist dieses Bild viel, viel präsenter wieder in der Stadtplanung. Glücklicherweise muss man sagen, weil wir natürlich sehr, sehr lange Zeit, viele Dekaden einfach uns ganz massiv von diesem Bild wegbewegt haben und so eine fragmentierte Stadt gedacht haben. Ich glaube, dass also was sicherlich noch viel stärker passieren muss, ist genau diese Thematik der ultrastrukturellen Anbindung, die beantwortet man aber heute auch schon anders als vor fünf Jahren, weil auch im politischen Raum und im gesellschaftlichen Diskurs natürlich auch die Diskussion einen ganz anderen Raum einnimmt.

Sie haben eigentlich, also so aus meiner Sicht, seit etwa fünf Jahren eine viel höhere Präsenz dieser

Themen oder seit sechs Jahren viel höhere Präsenz dieser Themen auch bei kommunalen Wahlkämpfen, wie auch auf Landesebene und wie auch auf Bundesebene, weil es einfach die Menschen bewegt, wie sie wohnen, wie ihre Quartiere funktionieren und so weiter. Also insofern, also ich glaube, unsere Planungsprozesse sind gar nicht so schlecht. Ich glaube, wir müssen noch, aber wo wir einfach glaube ich besser werden müssen, ist und da sind wir aber glaube ich auch auf dem Weg. Also wir als BDA machen das schon lange, wir auch auf kommunaler Ebene und auch auf Landesebene. Wir müssen viel, viel stärker auch in dem Diskurs eben mit Gesellschaft und auch mit Politik insbesondere. Wir haben festgestellt, es ist ja nicht so, dass Politik, wie soll man sagen, beratungsresistent ist. Aber jetzt endlich diese Wechselwirkungen in voller Breite sozusagen zu erfassen, dazu gehört einfach der Dialog.

D: Wird das dann belohnt, weil in der Mobilität gilt momentan ja der Faktor Eigenverantwortung, also dass Kommunen sich irgendwie ein Stück weit selbst auf den Weg machen, manchmal auch ins Wagnis gehen, das Verkehrsunternehmen, die mal andere Dinge ausprobieren, das teilweise sogar am Anfang selbst finanzieren, ohne Förderprogramme. Also gibt es Anreize für Architektur anders zu denken und andere Schwerpunkte zu setzen oder ist das auch fast schon wieder etwas, wo es um viel auch intrinsische Motivation geht?

A: Ja, ich finde, es gibt nicht genug Anreize und die Anreize allein sieht es auch gar nicht. Also es gibt jetzt hier in Niedersachsen zum Beispiel ein Projekt, das wird gemeinsam von der Architektenkammer und auch unserem Bauministerium getragen, das nennt sich einfach „Gut“. Da soll es dann auch Fördermittel geben und so weiter und so fort. Aber auch da muss man einfach sagen, solange sich die gesetzlichen Leitplanken nicht verändern, nutzt der Wille nicht. Also das ist so, es mangelt nicht an Ideen und es mangelt auch nicht an Investoren, die willig werden dort im Grunde genommen anders zu denken, weiter zu denken und so weiter und so fort. Aber wir haben einfach eine wirklich riesen Herausforderung und das sind einfach diese 20.000 baubegleitende Vorschriften, die wir mittlerweile mit denen wir irgendwie herum hantieren und natürlich auch diese grundsätzlichen Leitplanken, die da heißen nutzungsgetrennte Städte nach wie vor. Die

Anforderungen an den Bestand, die ihnen eigentlich mit dem Neubau gleichsetzen, sobald sie ihn anfassen. Und nun also da gibt es einfach gerade auf der Ebene, finde ich, einen extrem hohen Bedarf an Neuerung und damit überhaupt solche Ideen tragen können. Und das zweite ist, das ist glaube ich so ein bisschen wie die Föderalismusdebatte, die wir führen. Natürlich ist es ja so, dass auch egal, ob das jetzt Architektur ist oder im Bereich Stadtplanung ist es noch viel, viel stärker, muss man sagen. Da ist ja auch wieder dieses Thema kommunale Eigenverwaltung usw. und kommunale Befugnisse auch, die ja ganz hochgehalten werden, auch gerne. Und gerne auch ganz hochgehalten werden, um letztendlich auch Entwicklungen zu ermöglichen, die der einzelnen Kommune nutzen, aber im Grunde genommen der Region schaden oder dem Nachbarn schaden. Also so sehen sie ganz massiv, wenn neue Gewerbegebiete beispielsweise wieder auf grüner Wiese errichtet werden. Das ist ja nicht so, dass all diese Hektar, die da neu geschaffen werden, diese 1000 Quadratmeter, sich von neu gegründeten Unternehmen ernähren, sondern dass es natürlich auch ein Absaugen aus anderen Kommunen ist. Und das ist eigentlich, das ist, finde ich, eine ganz große Schwierigkeit, dass es natürlich auch Projekte gibt, die da eine Förderung erhalten, weil sie, weiß ich nicht, ein neues Gewerbegebiet mit besonders toller Ökobilanz vorrechnen. Mag sein, dass es so für sich genommen eine Ökobilanz ist, die okay ist, aber ich richte auf der einen Seite einen Schaden an und werde trotzdem gefördert. Also diese Förderlandschaft ist einfach auch nicht so, dass man sagen kann, ja, sie zahlt in einen Gesamtziel ein. Und wir müssen mit allem, was wir tun, mit unserem Ressourcenverbrauch. Und das ist völlig wurscht, ob wir Mobilität betrachten oder Bodenversiegelung oder, oder, oder. Und das tut es noch nicht. Also wir sind viel zu sehr auch nach wie vor, eigentlich ist der, der möglichst egoistisch denkt und möglichst in seinen eigenen Grenzen denkt, wird viel stärker belohnt als der, der im Verbund arbeitet.

D: Haben Sie vielleicht Beispiele, wo das schon ganz gut gelingt, genauso zu denken, dass es zukunftsgerecht ist? Also keine Ahnung, irgendwelchen Städten oder Bauprojekten, die Sie kennengelernt oder betreut haben?

A: Ich kann vielleicht da auch die Region Hannover nennen. Die Region Hannover hat ja eine relativ einmalige Verwaltungsform. Ich weiß nicht, ob Sie das kennen, das ist ja im Grunde genommen so, es gibt ja die Landeshauptstadt und dann gibt es die Kommunen drum rum. Man hat sich ja dann, ich glaube in den 80ern, ich müsste die Zahlen nochmal nachschlagen, hat man sich ja zur Region Hannover wirklich zusammengeschlossen und ist es auch so, dass wirklich man in einem gemeinsamen Steuertopf sozusagen auch einzahlt und aus diesen beispielsweise den ÖPNV bezahlt. Natürlich ist es so, dass die Landeshauptstadt Hannover sehr viel einzahlt, weil Sie nun auch die größte Stadt in diesem Verbund ist und auch mit diesem Geld die ÖPNV-Trassen

auch in die Region hinaus gebaut werden und dass dann möglicherweise auch Bewohner aus der

Landeshauptstadt raus ziehen oder aber auch Unternehmen sich eben nicht in den Landeshauptstadt

niederlassen, sondern in Peine oder in Langenhagen oder wie auch immer. Aber das ist gleichzeitig

die große Stärke der Region, dass sie im Grunde genommen nicht in der Kleinteiligkeit zerfällt,

sondern dass sie im Grunde genommen über diesen Zusammenschluss, der auch nicht ohne Konflikte verläuft, in der Lage ist, überhaupt so was wie ÖPNV über die eigenen Grenzen hinweg zu denken.

Das, was wir jetzt so mit dem Deutschland-Ticket ein Stück weit probieren werden, ist etwas,

was sich hier schon letztendlich etabliert hat und was auch gut ist, ist, dass man dann im Grunde

genommen auch schaut, dass man auch diese Experimente durchführt. Weil sie natürlich

die Mobilität, auf die wir als Städter zugreifen können, nicht im Ansatz mit dem vergleichen können, was manche ländliche Kommune hat. Wenn sie dann für die gleiche Strecke, die sie mit dem Auto in einer halben Stunde bewältigen würden, plötzlich zweieinhalb Stunden brauchen, muss man nicht drüber debattieren. Die Menschen werden das nicht in Anspruch nehmen, weil ich letztendlich nicht fünf Stunden Wegezeit zu meinem Arbeitsplatz einkalkulieren kann. Also da hilft ja alle Ökobilanz nicht. Es ist nicht umsetzbar, weil es etwas abfordert, was man nicht grenzenlos hat und das ist Zeit. Und in dieser Gleichung funktioniert es ja dann nicht. Das heißt, man versucht dann eben auch mit diesen On-Demand-Lösungen herauszufinden, ist das eine Möglichkeit, um diesen Pendlerverkehr zum Beispiel in die Stadt zu reduzieren und trotzdem einen Service zu bieten, der genau auf das zugeschnitten ist, was man hat, nämlich eine deutlich geringere Anzahl von Menschen, trotzdem zu befördern. Das finde ich, das ist etwas, wo ich einfach ein großer Fan bin und wo ich auch glaube, das ist auch ein Zukunftsmodell, was man durchaus quasi exportieren kann oder was andere Städte auch importieren können.

Weil gerade auch dieses Thema Mobilitätswende einfach ganz massiv auch daran krankt, dass unser ländlicher Raum einfach nicht gut eingebunden ist und das muss man erst mal zur Kenntnis nehmen und dafür brauchen wir Lösungen. Und die können nicht sein, dass wir sagen, ja dann ist es halt so, das kenne ich so. Also das ist ja keine Lösung. Das hat ja auch mit letztendlich Arbeitsplätzen zu tun und damit sich beteiligen zu wollen und Dinge in Anspruch zu nehmen und so weiter. Das heißt, da kann man sicherlich einfach gucken, was funktioniert gut und was kann man auch übertragen und skalieren. Und bei den Projekten, wenn man jetzt sagt, ja was gibt es für gute Projekte, da glaube ich, da würden wir eine ganze Reihe einfallen, weil wir letztendlich auch sowohl hier bei uns als auch in anderen Kommunen. Also es gibt ja diese Bewegung, dass man im Grunde genommen mit Quartiere nutzungsdurchmischt denkt, dass man mit dem Bestand arbeitet. Da gibt es einfach eine Reihe von Projekten aus unserem Hause, wo ich sagen, das geht in die richtige Richtung, wo wir den Bestand weiterentwickeln und auch nutzungsoffen weiterbringen und wo wir im Grunde genommen auch Flächen innerhalb der Stadt, einfach die vorher Parkplatzflächen waren zum Beispiel, die wir dem Wohnbeispiel zuführen und wo dann auch einfach eine ganze Menge an Menschen von dieser schon vorhandenen, sehr, sehr guten Infrastruktur auch profitiert. Also jeder, der im Grunde genommen bezahlbaren

Wohnraum und auch guten Wohnraum, also nachhaltig guten Wohnraum in der Innenstadt hat, fällt als Pendler weg und das ist natürlich etwas, wo ich sagen kann, okay das zählt natürlich auch in einem Mobilitätswende ein, ganz massiv. Wenn ich die Bodenressourcen, die ich in der Stadt habe und die obsoleten Nutzungen, wenn ich mir das mit bewusst bin und die so entwickle, dass einfach maximal viele Menschen auf diese wirklich sehr, sehr guten Infrastrukturen zurückgreifen können. Es ist auch einfach klar, wir werden noch Zeit brauchen, bis wir dieses Thema Regionalentwicklung gerade mit Blick auf eine Mobilitätswende so vorangetrieben haben, dass sie funktionsfähig ist, dass sie leistungsfähig ist. Das sollte uns aber trotzdem nicht davon abhalten, es weiter zu betreiben, aber gleichzeitig müssen wir uns einfach um unsere vorhandenen Ressourcen kümmern und wir müssen natürlich zum Beispiel auch so etwas wie uns auch die Frage stellen, warum ziehen Menschen aus dem ländlichen Raum weg oder aus kleineren Kommunen weg? Gibt es daran, dass sie das nicht mögen oder liegt es daran, dass die Arbeit nicht dort ist und sie plötzlich zu lange Wege haben. Wie kann ich möglicherweise auch eine Infrastruktur schaffen, auch mit Hubs, wo ich dann nicht im Homeoffice, aber irgendwie so einen Mischraum, wo ich sagen kann, auch wenn meine Konzernzentrale oder meine Verwaltung in Hannover ist zum Beispiel, kann ich trotzdem in Hameln wohnen und muss nur einmal die Woche nach Hannover fahren und eben nicht fünfmal, weil ich da aber auch vor Ort irgendwie einen Hub habe, wo ich meine Arbeit verrichten kann und nicht im häuslichen Wohnzimmer sitzen muss. Da gibt es ja auch Beispiele, also das wird ja auch ausprobiert, dass man im Grunde genommen genau diese diese Satelliten im Grunde genommen auch schafft, die als Verbinder in den, also als Netzknoten quasi oder Knotenpunkt für die Arbeitswelt funktionieren. Ich glaube, das sind so Ansätze, da werden wir gucken müssen, was sich trägt oder was nice gedacht war, aber eben nicht funktioniert. Da sehe ich einfach ein Riesen Potenzial, dass wir einfach diese Bewegungen einfach ein Stück weit reduzieren und dass wir einfach den Menschen, die da auch aus den Regionen kommen, die vielleicht gerne in ihrer Heimat bleiben würden oder so, dass wir denen überhaupt die Möglichkeit geben, dass eine Infrastruktur vorhanden ist und das ist natürlich zum einen Mobilität und es ist zum anderen Knotenpunkte, um einfach schlicht seine Arbeit machen zu können.

D: Heißt aber auch, und Sie haben ja eben schon gesagt, vielleicht braucht es dann auch einfach mehr Wert für Zeit oder mehr Wertschätzung für andere Dinge als das eigene Auto und das eigene Einfamilienhaus, oder? Also dann brauchen wir ja irgendwie, denn das ist ja heute der Traum. Also es gibt ja nicht umsonst dieses geflügelte Wort Traum vom Eigenheim und so.

A: Diese Einfamilienhausregelungen sind ja auch so eine Idee, die wir ganz stark aus den USA importiert haben und die nach dem Krieg im Grunde genommen einzug gehalten haben. Diese Art des Wohnen, dass ich da irgendwie auf meinem Parzellengrundstück sitze und mein Häuschen drauf und so weiter, das ist ja eigentlich keine historisch gewachsene Struktur, zumindest nicht in Deutschland. Und natürlich ist es ein Narrativ, das ganz eng damit verbunden ist, dass man auf der Suche nach einem Stück Glück ist und das ist auch legitim. Also es verspricht ja etwas. Also es verspricht Nachbarschaft, Geborgenheit und die Kinder können irgendwie in so einer behütenden Umgebung. Also es ist so diese dörfliche Idylle, wo man im Grunde genommen die negativen Themen ausblendet und die ja auch, aber wo man im Grunde genommen ein Lebensbild, ein Narrativ oder wo das Einfamilienhaus ein Platz weiter für ein Narrativ ist, das man für sich und für seine Familie sich wünscht. Das ist total legitim. Die Frage ist eben, ist das, also Frau Gleiwitz (?) hat ja ganz bewusst die Frage gestellt, muss jede Generation ihre eigene Einfamilienhaussiedlung bauen. Und mit Blick auf demografische Entwicklung muss man einfach feststellen, viele von diesen Häusern, wo heute aktuell und wenn man eine Inventur machen würde, wäre man wahrscheinlich erschrocken, wie viele Einfamilienhäuser von einer maximal zwei Personen gewohnt werden. Die werden in den nächsten zehn Jahren leer fallen. Das ist einfach eine

demografische Entwicklung. Das ist einfach so und damit muss man auch dann umgehen. Also ich glaube, wir haben ja diese Strukturen, die sind nun mal da und die wird man auch nicht abreißen,

wäre ja auch unsinnig. Die Frage ist eben, was ist eigentlich quasi ein genauso schönes und gutes

Bild, was man erzeugen kann. Und die zweite Frage ist die, ziehen Leute wirklich da hin oder die mögen die Anzeigen, weil sie im Grunde genommen genau dieses Bild verfolgen

oder ist die Stadt einfach nicht mehr leistbar. Und es gibt, glaube ich, mindestens 50 Prozent der Menschen, die sich ein Haus vor den Toren von Berlin, München, Hamburg, Hannover kaufen, sind auch so, dass sie sagen, eigentlich liebe ich das Leben in der Stadt, aber ich kann es mir nicht mehr leisten. Und natürlich ist es so, ich habe auch zwei Kinder. Natürlich ist es so, dass der Flächenbedarf wächst, wenn man von zwei, wenn aus 2,4 werden oder 5, oder wie auch immer. Und dass man einfach feststellen muss, wenn sie vorher auf 70 qm mit einem gelebt haben und vor zehn Jahren 500 Euro Miete gezahlt haben und dann vergrößern sie die Fläche auf 100, kostet es eben nicht 700, sondern es kostet plötzlich 1.500 Euro oder 1.200 Euro oder so. Und wenn man, wenn man gegenüber setzt, was ist im Prinzip das Durchschnittseinkommen der normalen deutschen Familie, wo beide berufstätig sind und dann mit dem Kind endet ja meistens eine Berufstätigkeit oder wird massiv eingeschränkt oder so, muss man einfach sagen. Also insofern, das eine ist natürlich dieses, dieser Traum vom Haus und das andere ist, ich kann mir die Stadt nicht leisten. Und das ist natürlich ein ganz massiv, das ist natürlich ein Problem, was ganz massiv dadurch erzeugt wurde, dass wir einfach keine und zwar wirklich keine Bodenpolitik in Deutschland betrieben haben über viele Jahrzehnte. Wenn Sie das vergleichen, Wien wird ja gerne immer als Beispiel genommen, wo Sie im Grunde genommen ja ein deutlicher Teil der Liegenschaften in städtischer Hand nach wie vor ist. Und natürlich gibt es da viele Dinge, die nicht gut laufen. Wir sind so weit weg davon und wir haben im Grunde genommen kein Steuerungsinstrument geschaffen, wo wir gesagt haben, okay, es ist in Ordnung Geld zu verdienen, aber das, was passiert ist, dass man nämlich etwas, was einfach so substanziell und notwendig ist, als Steuerungsinstrument einfach praktisch nicht mehr in kommunaler Hand hat, dann führt es genau zu dem, was wir heute haben, dass das Wohnen in der Stadt nicht mehr leistbar ist und zwar nicht nur für quasi Haushalte, die wenig verdienen, sondern dass dieses Thema in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist. Und ich finde, das ist einfach so mit eines der wesentlichen Probleme, wir haben jetzt zum Beispiel auch in Hannover ziemlich innerstädtisch auch auf unsere Initiative in einem Gebiet entwickelt, was vorher aus 350 Schnellplätzen bestand und letztendlich, wenn man sich vorstellt, dass heute ein Doppelverdienerhaushalt, Lehrer, Polizistinnen, dass die im Grunde genommen nicht mehr in der Lage wären, sich eine normale Wohnung zu leisten, also dann finde ich, ist das mehr als absurd. Das ist einfach etwas, was nicht gesund ist.

D: Und die letzte Frage, die ich immer so stelle, was ist die Vision? Worauf dürfen wir uns freuen,
wenn alles super läuft und wir alles toll gestalten? Womit machen wir Lust?

A: Ja, also dann glaube ich, sind wir so mutig wie zum Beispiel Barcelona oder Paris und andere Städte, die da einfach noch einen Schritt vor uns sind und die Vision, dass wir keine Angst vor der Zukunft haben und dass wir uns um unsere Städte kümmern, dass wir uns unabhängig davon, wie groß wir sind, dass wir einfach Lust darauf haben, diese Leitplanken so zu setzen, dass sie sich einfach überhaupt entwickeln können und unsere Städte nicht dazu verkommen, dass wir darauf hoffen müssen, dass ein Handyshop neben einem Nagelstudio ist, sondern dass wir einfach diesen Wert des öffentlichen Raums anerkennen und uns um unsere Städte kümmern und auf der anderen Seite aber gleichermaßen auch Instrumente viel stärker noch mal diskutieren und auch ermöglichen, die da heißen, wir entwickeln den Bestand und wir schaffen Leitplanken. Dass diese Idee der sozial durchmischten Stadt auch eine ist, die tragfähig ist und wo trotzdem die freie Wirtschaft neben der kommunalen im Grunde genommen einen Beitrag leistet, damit unsere Städte und unsere auch Ressourcen einfach in einer sinnhaften Weise weiter genutzt werden und ich finde, wenn man nach Barcelona mal fährt und diese Superblocks, das ist ja so eine, waren sie mal in letzter Zeit?

D: Ja,

A: Das ist so sensationell, sie stehen da drin und denken, ja, die Welt ist nicht zusammengebrochen und dass wir einfach weniger dogmatisch diese Diskussion führen und vielleicht muss man das einfach mal so machen, dass gesagt, so, ab morgen ist die gesamte Innenstadt wieder verkehrsoffen. Also jeder darf da durchfahren mit seinem Auto und dann sieht man mal, wie super das ist. Also manchmal sind diese Diskussionen auch darum, diese Angst vor der Zukunft, diese Angst, was gibt man eigentlich her, die sind so eingefärbt, und

die gleichen Leute sind es, die dann hier in Hannover am hohen Ufer sitzen und ihren Kaffee in der Sonne genießen oder die in der Innenstadt spazieren gehen oder so. Also wenn man sich vorstellt, die gehen da spazieren und dann düst ein Auto an ihnen vorbei, wären das doch die ersten, die sich beschweren würden. Ich glaube, wir müssen uns vielmehr darum kümmern, dass wir einfach diesen Mehrwert, der ist da und wenn wir einfach einen guten öffentlichen Raum haben, wenn wir uns um unsere Gebäude und unsere Plätze usw. kümmern, also das, was die sind, Plätze und nicht einfach nur Transiträume und Straßen, wo man flanieren kann und nicht einfach nur Parkplätze usw., wenn man das einfach ein Stück weit auch mit der Lebensqualität, die so ein Wandel auch mit sich bringt, auch gleich setzt, auch anhand dessen, was wir schon haben.

Also vielleicht muss man wirklich mal so eine Innenstadt einfach mal für 24 Stunden für alle Verkehre öffnen. Dann kann man die Debatte vielleicht wieder ein bisschen entspannter für uns sagen. Es ist auch gut, letztendlich diese Leitplanken etwas neu zu verhandeln.

D: Ja, auf jeden Fall, vor allen Dingen, weil wir, glaube ich, viele auch haben einfach immer noch die Imagination nicht, sich das vorzustellen, dass das Gute, dann fahren wir halt dahin in den Urlaub, nehmen aber nicht die Idee mit, das hätte ich auch gerne im Alltag. Da sind noch ganz viele, ich glaube auch überfordert, vielleicht auch, weil wir es so aberzogen bekommen haben, die Welt anders zu denken. Haben wir da irgendwas vergessen, was Ihnen noch wichtig wäre?

A; Ich weiß gar nicht, ich habe so viel geredet.

D: Ja, sie sind wie ich und ich durfte was zuhören. Ich habe überhaupt keine Kenntnis, was halt im ersten Buch schon super funktioniert hat, weil in meinem Exposé stand halt Katja schreibt das und dann habe ich ja gar keine Ahnung, nach 14 Tagen zu meiner Lektorin gesagt, ich muss Interviews führen, sonst glaubt mir wieder keiner, weil meine Expertise wird ja so oft angezweifelt. Ich war mal Journalistin und ich saug das immer von anderen auf, aber wenn ich das sage wird es nicht geglaubt. Wenn ich jetzt aber Sie zitiere, als die, die Qua Studium auch über Architektur reden darf, dann ist das eine ganz andere Seriosität für manche, die die einfach brauchen und ich finde,

Mobilität ist einfach, also das hätte ich vor 15 Jahren auch nicht gedacht, aber da ist, glaube ich, der größte Brocken an gesellschaftlicher Transformation. Also ich hätte immer gesagt, Industrie ist schwerer, Ernährung ist schwerer, aber Mobilität merke ich gerade, das ist so richtig der finale Kampf.

A: Ja, das verbindet eben auch alles. Also wenn ich alleine so über dieses Thema Arbeitsplätze nachdenke und Ressourcennutzung von vorhandenen Ressourcen, über Leerstände nachdenke, darüber nachdenke, in welchem Stadtteil kann ein Kind zur Schule gehen, ohne zwei Stunden unterwegs zu sein oder, oder, oder. Also es ist einfach so die, man sagt ja so schon Lebensader und das stimmt auch und letztendlich, wenn man dieses Thema Klimawandel sich vor Augen führt und sich fragt, also warum sind die Dinge so wie sie sind, hat natürlich Mobilität einfach einen ganz wesentlichen Beitrag daran und plus wir haben natürlich das Auto auch auf einen maximal hohen Sockel gehoben und das wieder auf ein normales Niveau zu heben und zu sagen, okay es ist ein Fortbewegungsmittel und wie gehe ich künftig damit um und was bedeutet das auch, was macht es auch mit unseren öffentlichen Räumen und unserer Stadt und wie kann ich auch, wie kann es einfach teil dessen werden und nicht sozusagen das übergeordnete. Wir sind einfach ganz lange und da ist Hannover natürlich auch beispielhaft, wenn sie hier durch die Stadt fahren und diese Idee, das ist ja im Grunde genommen wie so ein Cityring und dann gibt es Hauptzubringer und wenn sie durch diese Stadt fahren, wir haben gerade jetzt am Wochenende unsere Gastschülerin, die aus den USA kommt, aus Tampa vom Flughafen abgeholt und je nachdem aus welcher Richtung sie in Hannover, weiß ich nicht ob sie Hannover kennen, das ist ja wirklich so eine Platzhalterstadt für viele viele andere wirklich kriegszerstörte Städte kann man sagen, dann ist es so, wenn sie aus der einen Richtung kommen, ist es so, dass man denkt so die Stadt ist einfach maximal, wie soll ich sagen, maximal unattraktiv, also ganz ein Kraut und Rüben an Bauwerken, viele breite Schneisen. Wir haben teilweise acht Spuren mitten in der Stadt plus dann noch Fußgänger und so weiter und so fort, was das für den öffentlichen Raum bedeutet, kann man sich vorstellen, was es auch als Barriere innerhalb der Stadt darstellt, kann man sich auch vorstellen und auf der anderen Seite

kommen sie raus und sind irgendwie in so einer anderen Welt und mit viel Grünen und so weiter und so fort. Abby meinte, ja das interessante an Deutschland ist, ihr habt so viel Street Parking und das stimmt auch, also wir haben einfach maximal viel Komfort geschaffen und sich von diesem Komfort zu verabschieden und es nicht als schmerzhaft zu empfinden, sondern zu sagen, okay aber wir können einen Mehrwert generieren in Form von das ist das, aber das können wir natürlich erst, wenn wir auch uns in die Lage versetzen, dieses auch ein Stück weit auszutesten und ich glaube, das ist vielleicht auch so eine ganz gute Sache, dass man auch mittlerweile an dem Punkt ist, wo man weiß so, wir müssen jetzt auch keine 20 Jahre planen, sondern wir müssen Dinge auch ausprobieren, um zu gucken, was bedeutet es eigentlich, ist es wirklich so, dass dann das Abendland zusammenbricht und oder ist es so, dass man vielleicht an der und der Stelle umsteuern muss, aber dann einfach zu einem besseren Ergebnis kommt.

Super, danke sehr. Vielen Dank, hat mich total gefreut.

D: Ja, es ist immer glaube ich, also Maren Urner, die Gehirnforscherin, habe ich ja jetzt schon zweimal im Podcast gehabt und auch einmal in meinem Buch und wir sind auch sehr eng jetzt dadurch geworden und sie meinte, es ist immer halt das Wichtige, sich begegnen, sich zuhören, sich austauschen, das verändert unsere Gehirne, ob wir wollen oder nicht. Daran muss ich jetzt immer denken, weil man sich dadurch automatisch auch anders im Hinterkopf hat und so und ich habe echt viel gelernt. Dankeschön dafür und danke für Ihre Zeit und erst mal einen schönen Tag dann noch.

A: Dankeschön, Ihnen auch. Bis dann, tschüss.