

Innenstädte in Zeiten von Corona – Wie man das Sterben des Einzelhandels verhindern könnte
Von Thea Bracht, Stuttgarter Zeitung, 28. August 2020 - 19:35 Uhr

Herr Professor de Rudder, Online-Handel, Warenhaussterben, jetzt Corona – das alles hinterlässt Spuren in den Innenstädten. Wie schlimm ist die Lage?

Für den inhabergeführten Einzelhandel ist die Lage dramatisch, das Ladensterben ist massiv. Für die Innenstädte sehe ich die Lage gar nicht dramatisch, sie sind immer im Wandel gewesen, in den 1950er Jahren etwa entstanden die Fußgängerzonen, später wurde der Einzelhandel eher am Stadtrand angesiedelt.

Viele Innenstädte, gerade in strukturschwachen Gebieten, waren schon vor der Corona-Krise verödet. Können Kommunen ihre Innenstädte so einfach aufgeben?

Über das Sterben des Einzelhandels fließen immer unheimliche Krokodilstränen. Aber ich halte es für sinnlos, Denkmalpflege für den Einzelhandel zu betreiben. Eine Innenstadt ist nicht gleich Shopping, eine Innenstadt steht auch für Kultur, Gemeinschaft und Gesellschaft. Wir müssen Handel, Gewerbe, Kultur und vor allen Dingen Wohnen stärker mischen. Denn klar ist: Die Idee der Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr, das Credo der der Stadt der Moderne, ist längst abgelöst vom Leitbild der sozial und funktional gemischten Stadt.

Auch in Stuttgart werden über den Niedergang der Innenstadt und der Zentren in den Stadtbezirken debattiert. Was würden Sie dem oder der künftigen Stuttgarter OB konkret raten?

Wichtig ist es, jetzt mit Bürgern und Planern darüber zu diskutieren, was für eine Stadt wir haben wollen und was uns zum Beispiel auch der örtliche Einzelhandel wert ist. Da müssen neue Debatten angestoßen werden – und zwar auf lokaler Ebene, schließlich ist jede Stadt anders und hat ihre eigenen Qualitäten: eine besondere Geografie, eine Universität oder viel Wirtschaftskraft. Beispiel Paris: Dort kauft die gemeinnützige Agentur Semaest im Auftrag der Stadt gezielt Gewerbeflächen und vermietet sie günstig an kleinere Geschäftsleute, an Buchhändler, Bäcker oder Metzger. Das ist ein absolut guter Ansatz – und kein Zufall, dass das in Paris passiert. Dort sah man die Boulangerie und die Charcuterie, Feinschmecker- und Weinläden bedroht – und damit die kulinarische Identität, einen nationalen Schatz. Den wollte man auf diesem Wege retten, das war der Ausgangspunkt der Initiative.

Auch die Mobilität ist wichtig für die Attraktivität einer Stadt – und angesichts des Radbooms in Corona-Zeiten ein großes Thema. In Stuttgart wird, wenn es um die Innenstadtentwicklung geht, immer besonders hitzig über den Autoverkehr diskutiert...

Der Österreichische Platz, der Charlottenplatz – all das sind regelrechte Denkmale der autogerechten Stadt. Wir sind eine Autogesellschaft, wir lieben die Brillanz der technischen Akkuratess, das ist unsere Identität. Die Beharrungskräfte der Autokultur sind groß, da sind Konflikte ganz schwer zu lösen, das dauert Jahrzehnte. Dabei kann eine radgerechte Stadt die Lebensqualität in Innenstädten deutlich erhöhen. Jeder, der schon einmal in Kopenhagen Fahrrad gefahren ist, ist regelrecht beflügelt. Ein starkes Phänomen, das hierzulande gerade zu beobachten ist, ist der Wandel von der Top-down-Verkehrsplanung, also der von oben verordneten, zur Bottom-up-Verkehrsplanung. In mehr als 20 Städten laufen Radentscheide, also Bürgerentscheide zur Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Das Thema kommt von unten, da ist die Gesellschaft schon weiter als die Politik. Umfragen zeigen, dass mehr als 80 Prozent der Menschen weniger Platz für Autos und Parkplätze in den Städten wollen. Und jetzt während der Corona-Pandemie entstehen neue Pop-up-Radwege, solche Chancen muss man ergreifen.