

Wer plant die Planung? – Widersprüche in Theorie und Praxis

Harald Frey

(Dipl.-Ing.Dr.techn. Harald Frey, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien, Gusshausstraße 30/230-1, 1040 Wien, harald.frey@tuwien.ac.at)

1 ABSTRACT

Der Schweizer Soziologe Lucius Burckhardt stellte bereits im Jahr 1974 die Frage nach den Verantwortlichkeiten und Rollenbildern im Planungsprozess, insbesondere der Stadtplanung. Zwar wurden seitdem die Prozesse in der Planung adaptiert und in letzter Zeit verstärkt mit Partizipationselementen bestückt, die Frage „Wer plant die Planung?“ zu stellen, bleibt bei alledem nicht nur gerechtfertigt, sondern zwangsweise notwendig. Beschleunigungsprozesse und Ökonomisierungszwang beeinflussen möglicherweise Planungsprozesse in einem Ausmaß, die die Kluft zwischen Verantwortung, Verantwortlichkeiten, Bedürfnissen und Notwendigkeiten nicht langsam schließen, sondern diese vergrößern. Maßgeblich für eine (öffentliche) Diskussion ist, dass diese Kluft überhaupt wahrgenommen wird. Eine breite Diskussion der Öffentlichkeit in ihrem Bewusstsein als Öffentlichkeit mit dem Stadtbild findet nach wie vor nicht statt. Die Rollen der Politikerinnen und Politiker und Planerinnen und Planer scheinen klar vorgegeben und stehen oftmals in einem Abhängigkeitsverhältnis (Unabhängigkeit vs. Aufträge). Der Planende muss den Grad der Komplexität zwangsläufig vereinfachen. Dabei reduziert er die Realität auf das (für ihn) „Wesentliche“- er sieht das, was er gelernt hat zu sehen. Aus der Summe des ausgeschlossenen, vermeintlich Unwesentlichen, entstehen jedoch neue Probleme, die oftmals auch außerhalb der subjektiven (und intersubjektiven) Wirklichkeit liegen. Die Relevanz übergeordneter (politischer) Zielsetzungen auf den Planungsprozess und die Notwendigkeit einer Zielhierarchie werden diskutiert.

Eine Rangordnung der Werte wird höchstens implizit auf pragmatischer und projektbezogener Ebene ersichtlich und die Diskussion über eine Veränderung der Wertehierarchie findet - meist konsensorientiert - zwischen Politik-, Verwaltungs- und Planerinnen- und Planer-Ebene statt. Das Resultat finden wir zum Teil in Form eines technokratischen Pragmatismus im öffentlichen Raum wieder, der Formen menschlicher Qualitäten und Ansprüche pervertiert.

2 GRUNDPRINZIPIEN DER PLANUNG

Lucius Burckhardt (1925-2003), Schweizer Soziologe und Nationalökonom betont, dass Planung nicht isoliert stattfindet, sondern in einem sozialen System aufgehängt ist. Was geplant und was nicht geplant wird, wird durch politische und gesellschaftliche Kräfte bestimmt. Ökonomische Zwänge und Abhängigkeiten verzerren dieses Bild auf der Frage, wer bestimmt, was geplant wird (und was nicht) (Burckhardt, 1980). Das Kräfteparallelogramm der Planung führt von Politik und Verwaltung, den Planenden, der Bauspekulation und Investorenschaft zu den durch die beschlossenen Maßnahmen betroffenen Leuten.

2.1 Was ist Planung?

Planung kann als gedankliche Vorwegnahme von Handlungsschritten, die zur Erreichung eines Zieles notwendig scheinen, bezeichnet werden. Es handelt sich um einen Prozess, der eine abstrakte (vereinfachende) Abbildung oder ein Modell der zu erwarteten Realität zur Folge hat.

Geht man durch die Stadt, so stößt vielen Menschen die Frage auf, wer dieses oder jenes so geplant hat? Eine Frage, die in erster Linie und als Folge der institutionellen Strukturen häufig an sich selber gerichtet wird. Dabei ist das Stellen der Frage schon der Beginn eines Reflexionsprozesses. Sie ist das Ergebnis einer Differenz zwischen eigener Vorstellung und Umsetzung (einer Planung). Dabei kann zwischen Planung und dem Endergebnis als Umsetzung ebenfalls ein bemerkenswerter Unterschied bestehen, wie manche Architektenentwürfe beispielsweise zu Platzgestaltungen und deren Realisierung zeigen (Schwarzenbergplatz oder Praterstern in Wien). Welche Einflüsse und Faktoren zeichnen hierfür verantwortlich?

Burckhardt beschreibt diese Dynamiken zwischen städtebaulicher Wirklichkeit und architektonischer Konzepte zur Gestaltung der Umwelt als Wechselwirkung zwischen Raum und Gesellschaftsvorstellungen um diese beiden Perspektiven mit den Praxen der Nutzerinnen und Nutzer zu verknüpfen (Burckhardt,

1980). Eine Anwendung dieser Prinzipien auf den Bereich der Verkehrsplanung als Teil der Stadtplanung (und in Wechselwirkung mit dieser) gibt Anlass, bestehende Grundlagen der Planung und Entscheidungsprozesse kritisch zu analysieren.

2.2 Regelkreis und Rückkopplung

Der Weg von der Problemwahrnehmung bis zur Lösung eines Problems ist nicht trivial. Selbst wenn ein Problem erkannt wird, ist es nicht immer einfach die Ursachen zu erkennen, da sie oftmals als Symptome oder auch als Syndrome in Erscheinung treten und auch auf dieser Ebene vielfach behandelt werden. Zwar können wir über die Realität in ihrer Gesamtheit keine vollständigen Aussagen treffen, weil wir von der unbekanntem Realität immer nur einen bestimmten Ausschnitt wahrnehmen (Knoflacher, 2007), diese wahrgenommene Realität wird aber von der Ausbildung, der Systemkenntnis und dem Sachverstand, also einer gewissen Form von Vorprägung bestimmt (Riedl, 1985). Fasching (Fasching, 2005) spricht in diesem Zusammenhang im wissenschaftlichen Bereich von einer objektiven Illusion, basierend auf einer durch den Methodenkanon der Naturwissenschaften verursachten intersubjektiven Wirklichkeit.

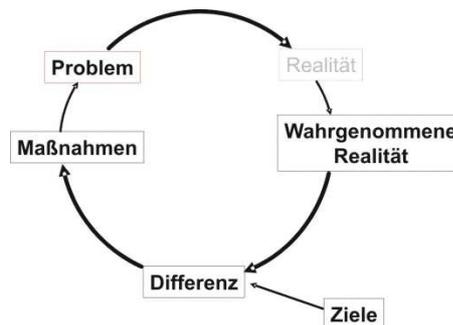


Abbildung 1: Ständiges Durchlaufen des Regelkreises führt zu richtigen Maßnahmen, wenn das Problem kleiner wird und (nachhaltig) verschwindet (Knoflacher, 2007).

2.2.1 Ziele – Leitbilder – Szenarien

Um Herauszufinden, ob Lösungen tatsächlich Probleme behoben haben, gegen die sie gerichtet waren, ist das Durchlaufen eines Regelkreises notwendig. Dabei sind die Definition der Ziele und ihr Vergleich mit der wahrgenommenen Realität ebenso wichtig wie die Maßnahmen. Die Ziele müssen von außen kommen. Gerade im Verkehrswesen liegen die Ziele klar außerhalb des Fachgebietes (z. B. im Sozialwesen, im Wirtschaftssystem, in der Bildung, etc.). Traditionell ausgebildete Planerinnen und Planer neigen oft dazu Verkehr als Selbstzweck zu betrachten und vergessen, dass hinter jedem Weg ein Wegezweck steht, der Ausdruck eines Bedürfnisses ist, das nicht am Ort befriedigt werden kann (Knoflacher, 2007).

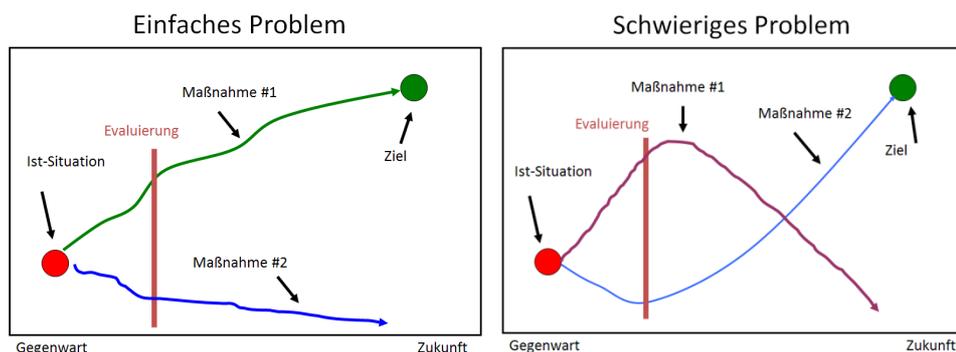


Abbildung 2: Einfache und schwierige Probleme. Systemkenntnis und Systemindikatoren und Zeitpunkt der Evaluierung sind entscheidend (basierend auf Meadows, 2012).

So wie auf Stau im Straßenverkehr in der Vergangenheit mit Ausbau reagiert wurde, so antwortet die Gesellschaft auf das „Altern“ mit dem Bau von Altersheimen. Dabei bringt es der Systemcharakter mit sich, dass die direkte Verfolgung gängiger Ziele nicht zu deren Verwirklichung führt, sondern unter Umständen in unerwünschte Zustände umschlägt (Burckhardt 1980). Dennis Meadows (Meadows, 2012) unterscheidet in diesem Zusammenhang zwischen „einfachen“ und „schwierigen“ Problemen, die sich insbesondere in ihrer zeitlichen Entwicklung unterscheiden können. Der Zeitpunkt einer Evaluierung scheint erheblich. Die Systemkomplexität bringt es mit sich, dass erwartete oder beobachtete Tendenzen der Entwicklung (Daten)

plötzlich in eine umgekehrte Richtung, zielgerichtet oder entgegengesetzt der Zielsetzung, wirken können. Systemkenntnis und Systemindikatoren sind notwendig um diese Entwicklungen zu berücksichtigen.

Ziele müssen immer jene Ebene betreffen, auf der unsere Eingriffe in das System Veränderungen erzeugt haben (Knoflacher, 2007). Leitbilder und Szenarien sollen die Ziele im Systemkontext wiedergeben können. Dabei ist keinesfalls ausgeschlossen, dass die Regeln des konventionellen Ablaufs eines (Teil-)Systems so verändert werden müssen, dass anstelle der prognostizierten eine gewünschte Zukunft eintritt (Burckhardt 1980).

2.3 Planung - Strukturen - Verhalten - Daten

Verhalten ist immer das Ergebnis von Strukturen. Strukturen bedingen daher das Verhalten. Als Strukturen sind alle Elemente zu verstehen, die ein Verhalten bedingen oder beeinflussen (Knoflacher, 2007). Strukturen können bauliche Elemente ebenso sein, wie Ordnungsmaßnahmen, Informationen, soziale oder wirtschaftliche Gegebenheiten. Dazu ist Kenntnis der Beziehungen zwischen Strukturen und Verhalten ebenso wichtig, wie das Bewusstsein, unter welchen Aspekten und mit welchen Methoden Verhalten in Daten abgebildet wird. Die Daten liefern ein Abbild über das Verhalten und mit diesem Abbild im Kopf gestalten die Planenden die Strukturen. Bei komplexen Planungsprozessen liegt die Herausforderung immer stärker auf dem Prozess der Planung, der Planungsbeteiligten, der Formen von Interaktion und Partizipation und oftmals der Einflussnahme und Beeinflussung aufgrund unterschiedlicher Interessen. Der Weg von der Planung zur Umsetzung der Strukturen wird relevant.

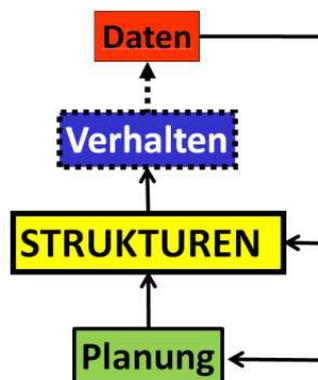


Abbildung 3: Die Strukturen als Ergebnis der Planung. Dort gilt es anzusetzen. (basierend auf Knoflacher, 2007, eigene Darstellung).

2.4 Systemeigenschaften und Wirkungen

Komplexe Systeme kann man nur mit Hilfe von Indikatoren in ihren Verhaltensweisen erfassen. Indikatoren sind dabei Wegweiser zur Beschreibung des Systemverhaltens (Knoflacher, 2007). Als „System“ versteht man dabei ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes, gegliedertes Ganzes. Aufgrund der Interdependenzen und Wechselwirkungen der einzelnen Teilsysteme gilt dem Systembiologen Rupert Riedl folgend, dass, egal wo man bei einem System beginnt (es zu analysieren), man immer gleich falsch liegt (Knoflacher, 2001).

2.4.1 Systemverständnis oder Symptombehandlung

Mit Systemkenntnis kommt man in erster Näherung zu Maßnahmen. Oftmals werden Probleme durch Maßnahmen kurzfristig gelöst, treten aber zeitverzögert wieder und dann auch verstärkt auf. Fahrbahnbau oder grüne Welle zur Staureduktion sind gängige Instrumente traditionell ausgebildeter Verkehrsingenieure. Selbst wenn das Problem (aus der eigenen Disziplin) reduziert oder gelöst wurde, die Symptome auf anderen Systemebenen wurden oftmals nicht betrachtet. Welche Auswirkungen die Barriere einer mehrspurigen Fahrbahn auf die Sozialbeziehungen der Anrainerinnen und Anrainer hat, wurde jahrzehntelang ausgeblendet und nicht den Ingenieurwissenschaften zugeordnet (Appleyard, 1981). Diese Syndrome wurden abwertend als Nebenwirkungen oder Kollateralschäden bezeichnet, wie sie bei zahlreichen Umfahrungsstraßen auftreten.

2.5 Prozesse und Methoden

Gestaltung ist ein Prozess, der sich im Dreieck Auftraggeber (Politik) – Gestalter (PlanerIn) – Benutzervollzieht. Versagt der Auftraggeber bei der Analyse seiner Probleme („Gestaltungspolitik“) überlässt er sie dem Gestalter. Der Benutzer ist meist machtlos – er darf und kann nicht verändern, was ihm nicht gehört (Burckhardt 1980). Der Mensch befindet sich als handelndes und betroffenes Subjekt in einer gelebten Beziehung zur „Umwelt“ und agiert über die Konzeptions-, Verhandlungs- und Umsetzungsstrategien der Politik. Er wirkt über die Politik auf die Umwelt, die Umwelt wirkt über die Politik auf den Menschen. Der Mensch verändert aber auch die Umwelt direkt, so wie diese den Menschen. Für den von der Politik beauftragten Planenden ist ein Bild vom Menschen und Gesellschaft ebenso notwendig, wie die Kenntnisse über die Wirkungen der Eingriffe und Prägungen in und durch ein technisch verändertes Umfeld (Burckhardt 1980).

3 DIE ROLLE DER PLANENDEN

Als Napoleon seine polytechnischen Ingenieure fragte, wie er die Truppen über den Rhein bringen könnten, antworteten sie naturgemäß auf Basis ihrer Ausbildung (Werkzeugkasten), dass sie eine Brücke bauen werden. Burckhardt (Burckhardt 1980) betont, dass sich unsere technische Hochschulen in der Methode noch nicht von diesem Denken entfernt haben. Die erlernten Modelle werden mit der Realität gleichgesetzt, auf Basis derer man nach der „Korrektur“ der Wirklichkeit strebt.

3.1 Wir sehen das, was wir gelernt haben zu sehen

Die Prozesse der Ausbildung und (Vor-)Prägung beeinflussen unseren Blick auf die Welt. Insbesondere die Ausbildung, mit der wir uns identifizieren (Beruf), wirkt wie ein Filter. R.Riedl verweist auf das anschauliche Beispiel dreier Personen völlig unterschiedlicher Disziplinen und Ausbildung, die alle erfolgreich einen Wald durchqueren (Riedl, 2000). Dennoch hat jeder etwas ganz anderes gesehen und alles, was der andere gesehen hat, nicht gesehen.

3.2 Modelle als (notwendiges) Werkzeug – aber wer modelliert?

In den Naturwissenschaften greifen Modelle die für eine gegebene Problemstellung als wesentlich erachteten Charakteristika (Eigenschaften, Beziehungen, etc.) eines Untersuchungsgegenstandes heraus und machen diesen so einem Verständnis bzw. einer weiterführenden Untersuchung zugänglich (Hartmann, 2010). Grundidee bei der Formulierung eines wissenschaftlichen Modells ist die Reduktion von Komplexität. Man versucht, Wirklichkeit beschreibbar und damit erklärbar zu machen, in dem man sie vereinfacht.

Hier wird bereits deutlich, dass es sich bei der Modellbildung um keinen „wertfreien“ Prozess an sich handelt, da die ausgewählten, das heißt als „wichtig“ erachteten Eigenschaften, ausgewählt werden, bzw. ein reduktionistischer Prozess stattfindet (stattfinden muss, da Modelle nur Teilausschnitte der Realität unter vereinfachten Annahmen darstellen). Dabei muss auch der Frage nachgegangen werden, wie Modelle mit unseren prinzipiellen Möglichkeiten der Erkenntnis zusammenwirken. Schlussendlich handelt es sich beim Modell um ein Abbild des Abbildes eines Teilausschnittes der Realität (soweit wir diese als intersubjektive Wirklichkeit erfahren und bezeichnen können) (Frey, 2010).

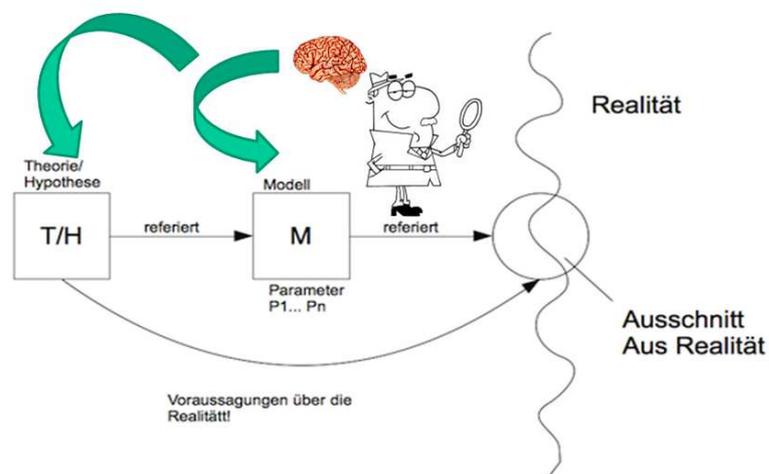


Abbildung 4: Ein Modell ist eine Vereinfachung (Abstraktion) eines gewissen Ausschnitt/Aspekt der Wirklichkeit. In der Regel wird nur der für einen gewissen Zweck relevante Teil der Wirklichkeit in nur der für diesen Zweck notwendigen Genauigkeit betrachtet (Approximation). Es handelt sich also um eine Komplexitätsreduktion um das diffuse System der Wirklichkeit zu strukturieren und begreifen zu können.

Weil diese Eigenschaften sich in naturwissenschaftlichen Modellen zeigen, können Modelle nicht als „wahr“ oder „falsch“ eingeordnet werden. Das Modell hat lediglich den Anspruch, sich auf einen Aspekt des modellierten empirischen Phänomens zu beziehen. Einer einheitlichen, also nicht funktionsabhängigen und selektiven Erkenntnis sind insofern Grenzen gesetzt, als die Formulierung von Modellen der „Intervention“, das heißt der Wertung und Beurteilung, derer bedarf, die die Modelle formulieren und benutzen (Bailer-Jones, 2002). Vielmehr müsste die Modellierung gleichermaßen als die Konstruktion einer Vorstellung über das Original verstanden werden (van Fraassen, 2004; Giere, 2010). Das heißt das Modell wird zur Repräsentation eines Interpretationsprozesses des urteilenden Subjektes. Unter dieser Perspektive wird der Einfluss von Modellen auf die Rekonstruktion von Wirklichkeit deutlich. Modelle bilden keine objektive Wirklichkeit ab, sondern helfen, erfolgreich in der Realität zu operieren oder, noch radikaler, die subjektive Realität zu erschaffen (Bailer-Jones, 2002).

3.3 Wie viel Vereinfachung ist zulässig – und welche?

Modellbildung ist mit dem Prozess der Vereinfachung verbunden. Entscheidend, ob ein Modell reale Verhaltensweisen (vereinfacht) abbilden kann, ist die Berücksichtigung von System-Gesetzmäßigkeiten. Verkehrsmodelle beispielsweise, die keine Verhaltensänderungen und intermodale Verkehrsverlagerungen abbilden können, können wenig Beitrag bei Entscheidungsfindungen oder Bewertungen von Maßnahmen liefern. Die isolierte Betrachtung eines Verkehrsträgers wäre eine klar unzulässige Vereinfachung, wenn Modellergebnisse zur Begründung von Ausbaumaßnahmen herangezogen werden (Mayerthaler, 2013). Gleichzeitig ist eine immer weitere Erhöhung des Detaillierungsgrades sinnlos, wenn die Grundannahmen falsch oder einzelne Systemkomponenten völlig isoliert betrachtet werden.

3.4 Messen – was?

Indikatoren als Messgrößen dienen als Wegweiser in einem komplexen System, müssen Systemverhalten repräsentieren und die Eigenschaften der Struktur so gut wie möglich abbilden. Gerne werden die Planungsobjekte zerteilt und isoliert betrachtet (Burckhardt 1980). Der Trend zur Normierung scheint ungebrochen. Selbst Elemente mit selbstorganisierenden Grundprinzipien, wie Begegnungszonen, unterliegen dem Druck in Richtlinien und Vorschriften gepresst zu werden. Der Beitrag der Generalisierung und Standardisierung zur Erhöhung der Lebensqualität scheint indifferent (sowie die Indeterminiertheit der menschlichen Bedürfnisse). Die technische Unerfüllbarkeit, die Unmöglichkeit für die Bedürfniserfüllung generalisierende Normen festzulegen, steht im Widerspruch zum heutigen Planungs-Mainstream. Eine Kritik, die auf eine sinnvolle Anwendung von Richtlinien abzielt, anstatt den öffentlichen Raum als Ausdruck des Richtlinienkatalogs zu gestalten, scheint notwendig. Nicht mehr eine Zerlegung in messbare Teile in sinnvoll, sondern eine Aufteilung in Subsysteme, die aus Messbarem und Unmessbarem zusammengesetzt ist (Burckhardt 1980).

3.5 Quantität und Qualität

Gerne wird in Leitbilder und Szenarien das Quantifizierbare und Sichtbare stärker berücksichtigt als das Unsichtbare (Burckhardt 1980). Maßnahmen zur Förderung des Wirtschaftswachstums, der Arbeitslosigkeit, oder Entwicklungen in der Verkehrsmittelwahl, etc. sind leichter zu formulieren, als allgemeines Wohlbefinden, Charakterbildung oder Erhöhung der Wohnlichkeit. Viele der Qualitäten können nur indirekt über ausgewählte Indikatoren bewertet werden. So gibt die Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum Auskunft über die Qualität der Gestaltung. Der Mobilitätsaufwand für Freizeitwege ist ein Abbild der Mängel im Freiraum, Naherholungs- und Grünraum im Wohnumfeld. Wenn auch Kausalitäten nicht immer eindeutig darstellbar sind, so sind die Wechselwirkungen (causal-loop) bei der Planung zu beachten.

3.6 Selbsterfüllende Prophezeiungen

Prognosen, die als Grundlage für Planungen herangezogen, unterliegen der Gefahr zu einer selbsterfüllenden Prophezeiung werden. In vielen angewendeten Verkehrsmodellen wird der Motorisierungsgrad als externe Inputgröße vorgegeben, die von den Ergebnissen unbeeinflusst bleibt. Die in den Modellen implizit

abgebildete Erwartungshaltung über die Entwicklung des Motorisierungsgrades als vereinfachte Extrapolation der vergangenen Entwicklung kann jedoch nicht als Begründung für Ausbaumaßnahmen im motorisierten Individualverkehr herangezogen werden kann. Betrachtet man die Entwicklung der Prognosen der Motorisierung in den vergangenen Jahrzehnten, sind permanente Überschreitungen der anfänglichen Prognosen festzustellen. Eine wachsende Motorisierung wurde scheinbar als „unveränderbares Naturgesetz“ unterstellt und Prognosen mussten permanent nach oben korrigiert werden (Knoflacher, 1997).

Burckhardt (Burckhardt 1980) betont, dass durch die Extrapolation der Zukunft man einen Zustand festlegt und die Infrastruktur auf diesen Zeitpunkt disponiert. Handlungsvielfalt und Freiheitsgrade werden eingeschränkt, wenn Entscheidungen nicht mehr oder kaum in eine andere Richtung korrigiert werden können. Deshalb muss die Frage lauten, nicht wie viel geplant werden muss, sondern wie wenig geplant werden darf, um gewünschte Entwicklungen einzuleiten, Flexibilität für nachkommende Generationen gewahrt bleibt und die Polyvalenz (Gebrauchs- bzw. Wahlfreiheit) der Nutzungen gewährleistet werden kann (Burckhardt 1980). Bei der Aufteilung der Flächen im öffentlichen Raum sind noch immer Separationsdenken, Trennung und Maßregelung der Verkehrsteilnehmer als implizites Ordnungsprinzip in den Verwaltungen verankert (z. B. Straße als Begegnungsraum, Aufenthaltsort, Spielstraße, Transit- und Parkraum für den motorisierten Verkehr, Wirtschaftsraum, etc.). Anrainerparken in stark nutzungsdurchmischten Stadtteilen widerspricht dem Polyvalenz-Prinzip. Thematiken der Ausgestaltung von Erdgeschoß- und Sockelzonen im Neubau werden als Nischenthemen diskutiert. Resultat ist deren häufige Ausprägung als Müll- und Technik oder Lüftungsräume oder Garagenausfahrten. Lebendige Straßen werden somit verhindert.



Abbildung 5: Gestaltungen im Widerspruch zu einem lebendigen öffentlichen Raum am Beispiel Nordbahnhofgelände.

4 DER NUTZER UND SEINE BEDÜRFNISSE – EIN FREMDES WESEN?

Dass der Nutzer erst durch Maßregelung zu einem neuen, dem technisch veränderten Umfeld angepassten Verhalten gezwungen werden muss, zeigt die Entwicklung der Massenmotorisierung und die damit verbundene Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Menschen in den Städten und Dörfern (Norton, 2008). War das Queren der Straßen an beliebigen Punkten jederzeit möglich, so wurde diese mit der Straßenverkehrsordnung und baulichen Maßnahmen unterbunden. Absperrgitter, Verkehrslichtsignalanlagen und Unterführungen sind nach wie vor als Werkzeuge einer autoorientierten Verkehrsplanung im Einsatz. Der disziplinierende Charakter der Umweltgestaltung bleibt heute unwidersprochen und gesellschaftlich akzeptiert und ist damit Ausdruck der Werthaltung der Gesellschaft (Moran, 2006).

Der physische Raum, der vom Planer oder der Planerin erzeugt wird, wird von den Nutzerinnen und Nutzern als gegeben hingenommen. Aber was sehen die Leute und warum beschäftigt sich die Öffentlichkeit so wenig als Öffentlichkeit mit dem öffentlichen Raum?

4.1 Nutzerbedürfnisse und Planerinnen- und Planersicht

Der Planende beeinflusst durch seine Aufgaben Ziele des menschlichen Zusammenlebens. Was zumutbar, was gerecht und welcher Aufwand angemessen ist, ist als Antwort in den umgesetzten Entscheidungen enthalten. Die Kommunikation über solche Fragen steht weder im Blickpunkt der Ausbildung noch ist Teil der alltäglichen Praxis der Planerinnen und Planer. Überrascht reagiert dann der Fachmann, wenn

angebotene „Lösungen“ nicht funktionieren. Dabei verhindert der Glaube an die Beständigkeit ökonomischer, technischer und sozialer Randbedingungen über mehrere Jahrzehnte trag- und zukunftsfähige Lösungen.



Abbildung 6: Verlust der Maßstabsgröße Mensch und Flächenfraß als Resultat hoher Geschwindigkeiten (links). Barrieren zur Maßregelung, die menschlichen Querungsbedürfnisse bleiben bestehen – siehe Trampelpfad (rechts).

5 DIE ROLLE DER POLITIK

Gemacht werden kann scheinbar nur das, was „geht“. Was aber gehen kann und was nicht, ist Grundlage der politischen Entscheidungen (Burckhardt 1980). Die wesentliche Rolle der Politik liegt in den Entscheidungen und Vorgaben zu den Rahmenbedingungen und Zielsetzungen, der Abklärung der öffentlichen Wünsche und der Aufstellung einer Rangordnung der vorhandenen und zu schaffenden Werte. Aufgrund der Langfristigkeit von Planungsprozessen und Impulsen zur Verhaltens-, also Strukturänderung, sind Visionen und Leitbilder ebenso notwendig, wie eine Prioritätenreihung. Strategiepapiere müssen auch eine zeitliche Komponente enthalten. Der Politik gehört die Abklärung der öffentlichen Wünsche, die Aufstellung einer Rangordnung der vorhandenen und zu schaffenden Werte und sie muss einen klaren Auftrag zur Ausführung an den Planenden stellen.

Abhängigkeitsverhältnisse und Tendenzen einer betriebswirtschaftlichen Verwertungsökonomie sind anzusprechen. Vergleicht man die sozialen Einrichtungen von Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit in Wien mit den heutigen Verhältnissen werden die Unterschiede sichtbar. Der Rabenhof in Wien, eine städtische Wohnhausanlage die zwischen 1925-1929 erbaut wurde enthält neben 38 Geschäftslokalen zahlreiche soziale Einrichtungen (<http://www.dasrotewien.at/rabenhof.html>).

5.1 Verantwortungsethik oder Meinungsethik?

Jacques Neiryneck sieht die Ingenieurinnen und Ingenieure als Kaste, die durch die Ausbildung zu sehr geprägt ist, um die Folgen ihrer Handlungen vorauszusehen, ein entsprechendes Urteil zu fällen oder getroffene Entscheidungen aufzuhalten. In „Der göttliche Ingenieur“ (Neiryneck, 2001) betont er, dass die „gefährlichste Formel im Hinblick auf die Technik darin bestünde, sie als neutral zu erklären, dass sie an sich weder positiv noch negativ sei und alles von der Art der Anwendung abhängt, im Sinne einer ethischen Überlegung.“ Für Neiryneck handelt ein Ingenieur, eine Ingenieurin ethisch betrachtet wie ein Kleinkind, das für seine Handlungen nicht verantwortlich ist (Neiryneck, 2001): „Jedes Bestreben von Seiten eines Technikers, ein Werturteil zu fällen, es öffentlich auszusprechen und dementsprechend zu handeln, wird übrigens mit äußerster Schärfe zurückgewiesen, (...)“. Burckhardt (Burckhardt 1980) zitiert in diesem Zusammenhang Richard Senett, der nachwies, dass die Psychologie von Planerinnen und Planern mit der von Halbwüchsigen verwandt sei: Auch bei diesen habe im Falle des Misserfolges die Modellvorstellung recht und die Wirklichkeit unrecht.

Notwendig wäre eine dem erwachsenen Menschen entsprechende Verantwortungsethik („Man hat für die Auswirkungen der gesetzten Taten auch Verantwortung zu tragen.“), die die Gesamtheit der Folgewirkung

einer Handlung umfasst. Für den/die gebildete/n IngenieurIn stellt sich die Frage, ob der berühmte "Stand der Technik" auch immer der "Stand des Wissens" ist (Brezina, 2013).

6 DIE ROLLE DER MEDIEN

Der Prozess einer Bewusstseinsbildung der Öffentlichkeit und der Initiierung eines Diskurses kann durch die Medien unterstützt, wie beeinflusst werden. Neue Formen der sozialen Netzwerke werden im Zusammenhang mit Partizipationsprozessen stärker zu berücksichtigen sein. Daraus stellen sich Herausforderungen an die Prozesse der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung, die sowohl eine Spezifizierung der Methode in Abhängigkeit der Problemstellung notwendig machen, als auch über die Grenzen von Partizipationsprozessen Aufschluss geben.

In der (beschleunigten) Mediokratie (Meyer, 2001) wächst auch der zeitliche Druck auf Politik und Entscheidungsträger. Die Staffellung und das Aufschieben von Entscheidungen, der Umgang mit Zeit in Planungsprozessen und damit das Festhalten an bestimmten (notwendigen) Freiheitsgraden für eine verantwortungsvolle Planung werde schwieriger. Information und Kommunikation bei Planungsentscheidungen führen auch zu einer verstärkten Verantwortung von Medien und Politik.

7 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Gebaute Umwelten haben Auswirkungen auf das Verhältnis von Raum und Gesellschaftsvorstellung. Daraus resultiert der Anspruch an den jeweiligen Fachbereich, sich nicht thematisch zu verengen, sondern die wechselseitigen Interdependenzen zu erkennen und zu berücksichtigen. Der Planungsprozess macht die Integration verschiedener Disziplinen notwendig, lässt aber auch Rückschlüsse auf die vorhandenen Defizite in der Ausbildung zu.

Modelle sind Hilfswerkzeuge, um bestimmte Entwicklungen zu testen, daraus sollte keine Anleitung zur Gestaltung der Wirklichkeit direkt abgeleitet werden. Annahmen und Modellgrundlagen sind kritisch zu hinterfragen. Ausgeblendete Aspekte oder nicht unmittelbare Messbares gilt es ebenso zu berücksichtigen. Mit der Methode und dem Verfahren wird der Entschluss schon vorgeprägt. Indem man Nebenprobleme ausfiltert, fällt man unbewusst ständig Entscheidungen. Scheinbar unwesentliche Probleme können zeitverzögert auftreten und sichtbar werden. Die vorgegebenen Ziele bestimmen die Entwicklung und Maßnahmen.

Die Politik muss Visionen und Ziele klar zu definieren. Ihr gehört auch die Aufstellung einer Rangordnung der vorhandenen und zu schaffenden Werte. Sie muss die Verantwortung für die Folgen der Planung übernehmen.

Nicht verwunderlich, fast logisch erscheint retrospektiv, dass Lucius Burckhardt aus seiner These, dass der technische Fortschritt zu einer Entfremdung und Wahrnehmungsveränderung des Menschen in Bezug auf seine Umwelt geführt hat, die Promenadologie (Spaziergangswissenschaft) aus Teilen der Soziologie und des Urbanismus in den 1980er Jahren entwickelt und in den Diskursen der Stadt- und Landschaftsplanung verankert hat. Sein Ziel war das konzentrierte und bewusste Wahrnehmen der Umwelt und das „Weiterführen des bloßen Sehens zum Erkennen“ (Burckhardt 1980). Die Rückkehr zum Maßstab Mensch erfolgt über den Fußgeher und seiner Geschwindigkeit.

8 QUELLENANGABEN

BAILER-JONES, D.: "Naturwissenschaftliche Modelle: Von Epistemologie zu Ontologie"; in: Beckermann, A./Nimtz, Chr. (Hg.), 2002.

BREZINA, T. et.al.: Zur Ethik in der Planung. zoll +, 23. Jahrgang (2013), Nummer 22 / Mai 2013; S. 24 - 27.

BURCKHARDT, L.: Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch. Herausgegeben von Jesko Fezer und Martin Schmitz. Schmitz Verlag, Kassel, 1980.

FASCHING, G.: Objektive Illusionen. Ein Essay über das Wesen der naturwissenschaftlichen Wirklichkeit. EigenverlagFasching, Wien, 2005.

FREY, H.: Modellbildung in Natur und Gesellschaft – Möglichkeiten, Anwendungsprinzipien und Grenzzur Übertragbarkeit mathematischer Modellenaturwissenschaftlicher Disziplinen aufgesellschaftliche Organisationsformen zurBeschreibung sprachlicher Metaphern. Im Auftrag der Kulturabteilung MA7 der Stadt Wien. Wien, 2010.

GIERE, R. N.: An agent-based conception of models and scientific representation. Synthese,172(2), 269-281, 2010.

HARTMANN, S.: Modelle, in: H.-J. Sandkühler (ed.), Enzyklopädie Philosophie, Hamburg: Meiner 2010, vol. 2, 1627-1632. (<http://stephanhartmann.org>)

KNOFLACHER, H.: Landschaft ohne Autobahnen. Böhlau Verlag Wien, 1997.

KNOFLACHER, H.: Verkehr und Mobilität. Vorwort. In Wissenschaft und Umwelt Interdisziplinär 3. Wien, 2001.

- KNOFLACHER, H.: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, Böhlau Verlag Wien, 2007.
- MAYERHALER, A.: Reducing CO2 emissions in the passenger transport sector in Austria. Dissertation am Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien, 2013.
- MEADOWS, D.: It Is Too Late For Sustainable Development. Vortrag am Smithsonian Institution, Washington, DC; am 29.2.2012.
- MEYER, T.: Mediokratie, 1. Auflage, Frankfurt, editionsuhrkamp, 2001.
- MORAN, J.: Crossing the road in Britain 1931-1976. In *The Historical Journal* 49, 2 (2006), pp. 477–496f, 2006 Cambridge University Press
- NEIRYNCK, J.: Der göttliche Ingenieur. Die Evolution der Technik. Renningen: Expert-Verlag GmbH, 2001.
- NORTON, P.: Fighting Traffic. The dawn of the motor age in the american city. Massachusetts Institute of Technology, USA 2008.
- RIEDL, R.: Die Spaltung des Weltbildes. Biologische Grundlagen des Erklärens und Verstehens. Verlag Paul Parey, Berlin und Hamburg, 1985.
- RIEDL, R.: Stammbaum der Erkenntnis – die evolutionäre Erkenntnistheorie: Gespräch mit Rupert Riedl. Radiointerview Bayern2Radio, am 23.8.2000. Interview: Fritz Dumanski; Redaktion: Rudolf Vogel.
- VAN FRAASSEN, B. C.: Science as Representation: Flouting the Criteria. *Critical Philosophy of Science* 71, 794-804, 2004.