



Nachruf

Prof. Dr.-Ing. Eckhard Kutter

28.03.1939 – 12.06.2020

Trotz schwerer Krankheit konnte Eckhard Kutter den Gesprächstext für eine Veröffentlichung der DASL gerade noch autorisieren. In der für ihn typischen Weise hat er bei der Würdigung der verkehrsplanerischen Leistungen und Defizite der frühen Nachwendezeit in Berlin kein Blatt vor den Mund genommen. Am 12. Juni ist er gestorben.

Geboren wurde Eckhard Kutter 1939 in Braunschweig, wo er nach dem Studium des Bauingenieurwesens als Wissenschaftlicher Assistent arbeitete und 1972 seine Promotion über „Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs“ vorlegte. Mit dieser Arbeit entstand der Grundstein für eine lebenslange Forschungsagenda zum Verständnis der Verkehrsursachen. 1974 wurde Eckhard Kutter auf das neu eingerichtete Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ an der TU Berlin berufen. Auf der Basis seiner Dissertation entwickelte er für den Berliner Senat unter Nutzung von Haushaltsbefragungen und auf der Basis unterschiedlicher sozio-demographischer „verhaltenshomogener“ Personengruppen ein neuartiges Prognosemodell für den Personenverkehr, das grundlegend für die Weiterentwicklung makroskopischer Verkehrsmodelle wurde. 1990 wechselte Eckhard Kutter an das DIW und übernahm dort die Leitung der Verkehrsabteilung mit den Aufgaben der Forschung und Politikberatung. In diese Zeit fällt auch die Mitarbeit in der Enquetekommission des Bundestages zum Schutz der Erdatmosphäre, die 1994 mit einem Sondervotum von Kutter beendet wurde. Als Abteilungsleiter am DIW trat Kutter als Streiter für verkehrsarme siedlungsstrukturelle Konzepte und für eine Fusion der Länder Berlin und Brandenburg in Erscheinung, weil nach seiner Meinung ein gemeinsames Land eine strategisch orientierte Regionale Planung begünstigt hätte. 1998 wurde er an die TU Hamburg Harburg als Professor an das neu gegründete Fachgebiet für Verkehrssysteme und Logistik berufen. Es war die erste Organisationseinheit an einer deutschen Universität, die die beiden Fachrichtungen in einem Bereich zusammenführte und einen Fokus auf das bisher zu wenig beachtete Feld des Wirtschaftsverkehrs richtete. Von 1991 bis 1996 und von 2001 bis 2003 hat Eckhard Kutter die Berliner Landespolitik zunächst im „Stadtforum“ der Stadtentwicklungsverwaltung und dann im Wissenschaftlichen Beirat zum Stadtentwicklungsplan Verkehr beraten. Gegenstand mehrjähriger Projekte und Beratung waren auch die Stadtregionen von Dresden und Hamburg.

In die DASL wurde Kutter bereits 1988 berufen.

Fünf Jahrzehnte lang hat Eckhard Kutter die komplexen Zusammenhänge der Verkehrsentstehung erforscht und zeitlebens insistiert, dass nur das genaue Verständnis der Wirkungszusammenhänge zwischen demographischen, sozio-ökonomischen und raumstrukturellen Faktoren es ermöglichen, eine ursachenbezogene Politik zur Gestaltung, das heißt wesentlich auch Begrenzung des ausgeferten Verkehrs zu konzipieren. Immer wieder hat er die Entwicklungsgeschichte des Zusammenhangs von Stadt und Verkehr beschrieben, von der vorindustriellen Stadt über die Industriestadt des Massenverkehrs bis zur Regionalisierung der Stadt auf der Basis individueller Autoerreichbarkeit.



In diesem heutigen Zustand beschreibt Kutter zirkuläre Zusammenhänge („Teufelskreise“) zwischen dem „sozio-technischen System Automobil“ und der auf der Basis individueller motorisierter Erreichbarkeit herausgebildeten Raumstruktur. In der „Sackgasse der autoorientierten regionalisierten Stadt kompensiert Verkehr die Versäumnisse der räumlichen Planung für die Daseinsvorsorge, d.h. erreichbare Einrichtungen des täglichen Lebens.“ In seinen letzten Aufsätzen klingen Zweifel an, ob eine Transformation einschließlich eines teilweisen Rückbaus der Sachstruktur in Stadt und Land für ein postfossiles Zeitalter noch rechtzeitig gelingen kann und ein Zustand „postfossiler Immobilität“ für Teile der Bevölkerung noch abzuwenden ist.

Eckhard Kutter hat sehr frühzeitig die entgrenzte Verkehrsentwicklung im Personen- aber auch im Wirtschafts- und Güterverkehr als großes lokales, wie globales Problem für Gesundheit, Umwelt und Klima verstanden, zu einer Zeit, als es noch üblich war, dem wachsenden (Automobil)-Verkehr mit Infrastrukturausbau zu begegnen. Dieser „Anpassungsplanung“ hat er zeitlebens das Postulat „beeinflussender“ oder gestaltender integrierter Entwicklungs-Planung gegenübergestellt. Es verwundert nicht, dass er sich klar von Markt-liberalen Auffassungen abgegrenzt und einen starken Staat gefordert hat, der mit den Mitteln strategisch orientierter Planung, mit Förderung und Anreizen, aber auch Verboten wirksam werden kann. Die gelegentlichen Zweifel über die Transformierbarkeit der regionalisierten Stadt haben ihn nicht daran gehindert, bis zuletzt eine „Renaissance der Planung“ und einen starken Ordnungsrahmen des Staates zu fordern, um künftig durch integrative Planung wieder mehr Einfluss auf eine verkehrssarme Raumorganisation zu nehmen. Er lässt keinen Zweifel daran, dass die hauptsächlichen Ursachen, d.h. auch die Handlungsbereiche die heute vorhandenen räumlichen Strukturen sind. So ist es wenig verwunderlich, dass Kutter die gegenwärtige „Mobilitätspolitik“ kritisch ins Visier nimmt, sofern sie vorrangig den Verkehr zu organisieren versucht. Pointiert formuliert er, nicht Mobilität sei ein Grundbedürfnis, sondern eine an der Daseinsvorsorge orientierte räumliche Sachstruktur. Eine Verkehrswende zu postulieren, ohne bei den Verkehrsursachen anzusetzen, greife viel zu kurz.

Nicht ohne Erwähnung soll bleiben, dass Kutters Plädoyer für den handlungsfähigen Staat auch die Kritik an einem „Übermaß an Bürgerbeteiligung“ einschließt. Sein Zweifel an „unabhängiger sachorientierter Politikgestaltung“ gründet in seinen Erfahrungen, dass Bürger und Politiker geneigt seien, bei ihren Wünschen und Entscheidungen das Hier und Jetzt in den Vordergrund zu stellen.

Zeitlebens hat Eckhard Kutter seine wissenschaftlichen Erkenntnisse und Erfahrungen als Lehrender, Politikberater und Gutachter kommuniziert und streitbar vertreten. Die Qualifizierung der Ausbildung von Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -Planern durch interdisziplinäre Kooperation war ihm ein großes Anliegen. Neben sehr vielen Fachbeiträgen in Journalen ist 2005 aus den vorliegenden Erfahrungen ein umfassendes Lehrbuch entstanden, und noch im Jahr 2019 ist eine Ergänzung mit dem Titel „Stadtstruktur und Erreichbarkeit in der postfossilen Zukunft“ erschienen. Dieses Buch kann als eine Art Vermächtnis verstanden werden, gerade auch mit Blick auf die räumliche Planung und das Aufgabenverständnis der planenden Professionen. Eckhart Kutter hat sich stets als transdisziplinärer Denker begriffen. Wiederholt hat er bei den räumlich Planenden ein offensiveres Aufgabenverständnis angemahnt und auf ihre Verantwortung als Ingenieure hingewiesen. In den



Deutsche
Akademie für
Städtebau und
Landesplanung e. V.

Veranstaltungen der DASL war er ein häufiger, oft kritischer Partner. Es war nicht zuletzt die Jahrestagung 2014 zum Thema „Stadt und Auto“, die ihn in seiner Auffassung bestätigt hat, dass die Stadtplanung wieder zu klareren Ordnungsvorstellungen zur Gestaltung der Lebensräume zurückfinden müsse. Die Stimme von Eckhart Kutter wird uns raumbezogenen Planerinnen und Planern (nicht nur in der DASL) sehr fehlen. Er hat uns aber genügend Anregungen hinterlassen, die Zusammenhänge von Raum und Verkehr zu verstehen und mit Kreativität zukunftsgerechter zu gestalten.

Dr.-Ing. Friedemann Kunst
Vorsitzender der DASL Landesgruppe Berlin-Brandenburg