



Z21

**Architektenkammer
Baden-Württemberg**

Danneckerstraße 54
70182 Stuttgart
Telefon 0711 2196-0
info@akbw.de

**Zukunftsfähige
Stadtentwicklung für Stuttgart**
Vorträge und Diskussionen



**Architektenkammer
Baden-Württemberg**



Inhalt

Wolfgang Riehle	
Einführung	4

Prof. Sebastian Zoeppritz	
Wie es dazu kam – Stichworte zur Vorgeschichte	6

Prof. Leonhard Schenk / Prof. Tobias Wallisser	
Eingangsbemerkungen	10

Veranstaltung am 14.02.2011 / Stadt und Planung

Ton Schaap	
Amsterdam und die Amsterdamer.	
Von Menschen und Projekten	12

Alexander Wetzig	
Städtebau im Diskurs –	
Das Beispiel Ulm Neue Mitte	18

Diskussion	
Ton Schaap / Alexander Wetzig	32

Veranstaltung am 11.04.2011 / Stadt und Technik

Thomas Auer	
Anforderungen an eine nachhaltige	
Stadtentwicklung	36

Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp	
Städtische und regionale Mobilität im	
postfossilen Zeitalter	38

Diskussion	
Thomas Auer / Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp	46

Veranstaltung am 18.04.2011 / Stadt und Leben

Andreas Epple	
Vorschläge eines Bauträgers für das Entstehen	
qualitätsvoller Stadtquartiere	50

Sascha Zander	
Berliner Wohnungsbau – Verdichtung in den	
Gründerzeitquartieren Berlin Mitte und Prenzlauer Berg	58

Diskussion	
Andreas Epple / Sascha Zander	66

Veranstaltung am 03.05.2011 / Stadt und Freiraum

Dr. Sabine Knierbein	
Öffentliche Räume. Stadtkulturelle Herausforderungen zwischen	
Gestaltungsqualität und gesellschaftlichem Wandel	70

Dr. (I) Andreas Kipar	
Freiraum schafft Stadtraum:	
Plädoyer für eine neue Planungskultur	80

Diskussion	
Dr. Sabine Knierbein / Dr. (I) Andreas Kipar	90

Prof. Urs Kohlbrenner	
Stuttgart Z21 – zur Diskussion	94

Prof. Leonhard Schenk / Prof. Tobias Wallisser	
Ein persönlicher Rückblick	98

Prof. Leonhard Schenk / Prof. Tobias Wallisser	
Z 21 Fazit	102



Wolfgang Riehle

Freier Architekt und Stadtplaner,
Präsident der Architektenkammer Baden-Württemberg

Einführung

Was macht die Kammer zu Stuttgart 21? Diese Frage wurde im Laufe des Jahres 2010 immer lauter gestellt. Oft mit unverhohlenen Erwartungen verknüpft: die Projektgegner erwarteten (endlich) ein Kamervotum gegen das Projekt oder zumindest gegen die Pläne zur Umgestaltung des Hauptbahnhofgebäudes, die Projektbefürworter erhofften sich Rückenwind durch eine Pro Stuttgart 21 Aussage der Kammer.

Tatsächlich hatte sich die Architektenkammer Baden-Württemberg während der langen Laufzeit immer wieder mit Stuttgart 21 auseinandergesetzt. Bereits 1995, kurz nachdem die Deutsche Bahn AG ihre Machbarkeitsstudie vorgelegt hatte, bezog die Architektenkammer gemeinsam mit dem BDA Stellung: „...die Architektinnen und Architekten begrüßen die Grundsatzentscheidung von Bahn, Stadt, Land und Bund ... sie werden die planerischen Vorbereitungen und die Realisation kritisch ... begleiten“. Im Oktober 2007 wurde diese gemeinsame Position von AKBW und BDA erneuert, verknüpft mit Forderungen an die Landeshauptstadt Stuttgart bezüglich der Entwicklung der neuen Stadtquartiere. Im Rahmen der Landesvertreterversammlung im November 2010 stand die Positionierung der Architektenkammer wiederum zur Diskussion. Nach einer intensiven Debatte haben die in diesem Jahr vom Berufsstand neu gewählten Landesvertreterinnen und Landesvertreter ihre Bereitschaft zur konstruktiv kritisch und im Ergebnis positiven Begleitung des Projekts Stuttgart 21 erneut bekräftigt. Der Berufsstand möchte sich dabei auf die von ihm fachlich vertretenen Themen Stadtentwicklung, Städtebau, Freiflächen und Architektur konzentrieren.

Vor diesem Hintergrund entstand, auch angeregt durch die Stuttgarter Kammergruppen, im Landesvorstand die Idee einer Veranstaltungsreihe, die zwei Bedingungen erfüllen sollte: Erstens sollte die Reihe von externen Experten, wir nannten sie „Kuratoren“, konzipiert werden und zweitens sollte kein Schlagabtausch pro / contra Stuttgart 21 erfolgen, sondern dem Berufsstand die Möglichkeit gegeben werden, sich – unabhängig von S 21 oder K 21 – mit den grundsätzlichen Bedingungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt zu befassen.

So entstand Z 21 und ich bedanke mich bei den Herren Professoren Leonhard Schenk und Tobias Wallisser für die Konzeption sowie Urs Kohlbrenner für die Moderation dieser Veranstaltungsreihe. Die vorliegende Broschüre fasst die Vorträge und Diskussionen zusammen, ergänzt um Schlussfolgerungen und Ausblicke der Kuratoren und des Moderators. Die Ergebnisse zeigen Wege auf, wie Stuttgart auf den freiwerdenden heutigen Gleisflächen tatsächlich lebendige, urbane Stadtquartiere gewinnen kann. Architekten und Stadtplaner leisten hierbei gerne und engagiert ihren Beitrag.



Prof. Sebastian Zoeppritz

Freier Architekt und Stadtplaner,
Vizepräsident der Architektenkammer Baden-Württemberg

Wie es dazu kam – Stichworte zur Vorgeschichte

Über die heftigen Auseinandersetzungen um die beginnende Realisierung des Projektes Stuttgart 21 sind manche Aspekte der Vorgeschichte aus dem Blickfeld geraten – für einige der Akteure spielte diese sich ja auch außerhalb der persönlichen planungspolitischen Erfahrung ab.

Zum Auftakt der Veranstaltungsreihe haben wir deshalb Uwe Stuckenbrock von der Stadt Stuttgart gebeten, uns die Geschichte insbesondere der städtebaulichen Planungen und der rechtlichen Vereinbarungen aufzuzeigen, die das Projekt bisher bestimmt und ausgeformt haben.

Uwe Stuckenbrock ist als Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes, als Leiter der Projektgruppe Stuttgart 21, solange es diese gab, und mittlerweile als Leiter der Städtebaulichen Planung Mitte – und über diese Funktionen hinaus durch ein außerordentliches persönliches Engagement – sehr gut mit dem Projekt vertraut.

So konnte er seinen Beitrag befugt mit den Worten einleiten, dass es leicht sei, lange über das Projekt zu berichten, ungleich schwerer, dies kurz zu tun.

Eine knappe Chronologie der Städtebaulichen Planung weist folgende Marksteine auf:

- 1995 Machbarkeitsstudie der Bahn schwerpunktmäßig zu Verkehr, Städtebau, Wirtschaftlichkeit.
- 1995 Voruntersuchungen von sechs Architektur- und Stadtplanungsbüros im Auftrag der Stadt insbesondere zur Klärung angemessener Dichten und Massen.
- 1996 Kooperatives Gutachter-Verfahren im Auftrag der Stadt, in welchem 10 Büros in Abstimmung mit dem Obergutachtergremium alternative Rahmenpläne und städtebauliche Entwürfe erstellt haben. Im Ergebnis Begrenzung der Parkerweiterungen auf ca. 20 ha zugunsten einer moderaten, in Stuttgart bereits gelebten Dichte.
- 1996 Vorstellung in der Öffentlichkeit.
- 1997 Bürgerbeteiligung über 3 Monate, Beteiligung von 15 themenbezogenen Arbeitsgruppen.
- 1997 Zusammenführung der Erkenntnisse in einem Städtebaulichen Rahmenplan, erstellt von der Stadt. Fixierung wesentlicher Blickbeziehungen und einer intensiv durchwegten Blockstruktur.
- 1997 Architektenwettbewerb zum Bahnhof, zweistufig mit Überarbeitung. Abkehr von großmaßstäblicher Bahnhofshalle, Entscheidung für eine verbindende Freifläche an einer wichtigen Engstelle des Talkessels.
- 1999 Vorüberlegungen zu einer Internationalen Bauausstellung im Rosensteingelände.

- 2003 Bebauungsplan für das im Besitz der Bahn befindliche Quartier A 1.
- 2004 Städtebaulicher Wettbewerb für die in städtischem Besitz befindlichen Flächen im Rosensteinquartier.
- 2010 und folgende Jahre: Bürgerbeteiligung zur weiteren Entwicklung der Planung ‚Rosenstein‘.

Diese Planungen zum Städtebau und die parallel weiterentwickelten Gedanken zum Verkehr und zum Bahnhof wurden zwischen den Projektbeteiligten schrittweise in folgenden Vereinbarungen auf rechtlich verbindliche Grundlagen gestellt:

- 1995 Rahmenvereinbarung zwischen Bahn, Bund, Land und Stadt mit dem Ziel, bis 1997 zu einer städtebaulichen Planung zu kommen.
- 1997 Beschluss des Rahmenplanes ‚Stuttgart 21‘ durch den Gemeinderat.
- 2000 Mit dem Beschluss zum neuen Flächennutzungsplan Verzicht auf frühere Flächenneuausweisungen – möglich durch Flächenaktivierungen in Konversionsgebieten und in Stuttgart 21.
- 2001 Ergänzende Realisierungsvereinbarung für Stuttgart 21.
- 2001 Erwerb von ca. 100 ha Fläche im Rosensteingebiet – am Schlosspark bis zum Bahnhof – durch die Stadt.
- 2009 Finanzierungsvereinbarung, nach sechsmonatiger Besinnungszeit in Kraft getreten.

Stuckenbrock machte deutlich, wie die lange Planungsgeschichte auch durch die Interessenlagen der unterschiedlichen beteiligten Gremien geprägt ist, darüber hinaus auch durch die wechselnden Persönlichkeiten im Kreis der Gremienvertreter. Dass die Grundkonzeption diese wechselnden Einflüsse aufnehmen konnte, spricht für ihre Kraft.

Angesichts der spannenden Fragen, wie mit den Besonderheiten des Standortes, wie z.B. Hangkanten, denkmalgeschützten Überführungsbauwerken und funktionierenden Nachbarschaften umgegangen werden sollte und wie überhaupt Bürger eine ‚gute Stadt‘ gestalten könnten, liegt allerdings der Hauptteil der Arbeit noch vor uns.

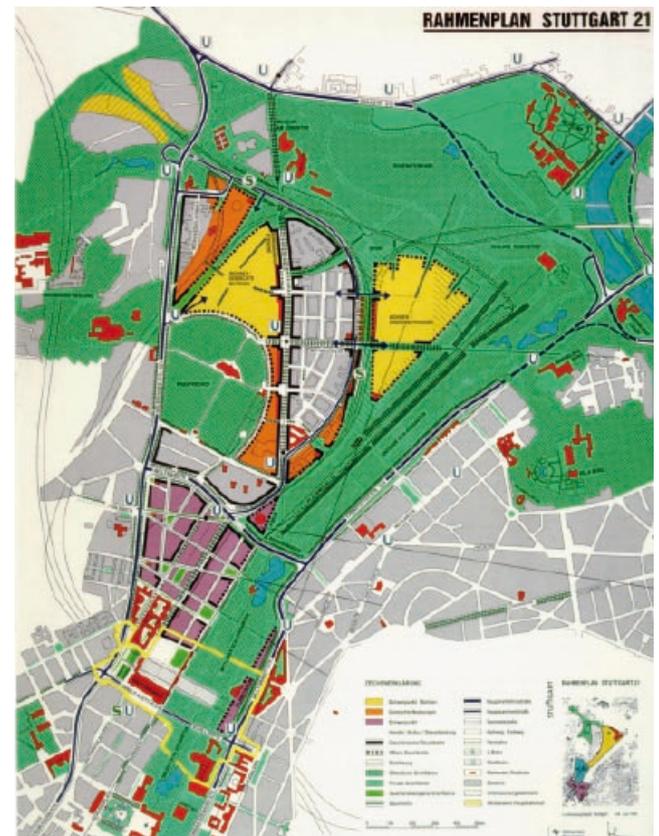


Bild: Stadt Stuttgart



Prof. Leonhard Schenk

Freier Architekt und Stadtplaner
Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung, Konstanz

Prof. Tobias Wallisser

Freier Architekt
Staatliche Akademie der Bildenden Künste, Stuttgart

Eingangsbemerkungen

Angefangen hat die Z 21 Reihe mit einer Initiative der Kammer auf dem Höhepunkt der Auseinandersetzungen um Stuttgart 21. Es sollte eine Diskussionsreihe mit zwei Kuratoren entstehen, die möglichst unterschiedliche Standpunkte vertreten. Schnell haben wir in der Vorbereitungsphase festgestellt, dass es keine Gewissheiten mehr gibt und man kaum jemand finden kann, der uneingeschränkt für alles oder gegen alles ist – und dass das Denken in schwarz oder weiß nicht weiterführend sein kann.

Die Diskussion um Stuttgart 21 hat gezeigt, wie groß das gesellschaftliche Interesse ist, an weitreichenden Entscheidungen teilzuhaben. In der ganzen Diskussion ist aus unserer Sicht allerdings zu kurz gekommen, worin die eigentliche Chance für die Stadt bestehen könnte und welche Möglichkeiten der Stadtentwicklung sich böten. Daher haben wir die Reihe so konzipiert, dass zunächst eine Verbreiterung der Diskussion, weg von oben oder unten, Gipskeuper oder Juchtenkäfer, hin zu Fragen nach der Identität und der Qualität der zukünftigen Stadtentwicklung stehen sollte. Daraus abgeleitet entstand der Name der Veranstaltungsreihe: Z für Zukunft und für zukunftsfähige Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert.

Wir haben bei der Konzeption folgende Fragen in den Mittelpunkt gestellt:

„Wie wollen wir in zwanzig Jahren leben?“

„Was zeichnet eine zukunftsfähige Stadtentwicklung aus?“

„Wie definieren wir Fortschritt?“

20 Jahre sind eine lange Zeit, wenn man zum Beispiel nur darüber nachdenkt, wie Telefone noch vor 20 Jahren ausgesehen – und mehr noch – funktioniert haben.

In der Z 21 Reihe sollte die Expertise der unterschiedlichen Fachrichtungen, wie sie auch in der Architektenkammer Baden-Württemberg vertreten sind, im Zentrum stehen. Dementsprechend haben wir vier Abende zu unterschiedlichen Themen organisiert, die die Stadtplanung, technische Themen wie Verkehr, Infrastruktur und Energie, Wohnformen und Freiräume zum Inhalt hatten. Wir haben jeweils zwei unterschiedliche Referenten eingeladen, um eine möglichst fruchtbare Diskussion führen zu können.

Überkoppelnd wurde jede Veranstaltung mit einem Rückblick auf die vorhergehende eingeleitet. Die Auftaktveranstaltung begann mit einem ‚update‘ der bisherigen Entwicklung von Stuttgart 21 durch Uwe Stuckenbrock vom Stadtplanungsamt der Stadt Stuttgart.

Der Schwerpunkt unserer Reihe sollte darauf liegen, wie Planer unterschiedlicher Fachsparten wie Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung, ihr Wissen und ihre fachspezifischen Qualitäten in die Diskussionen einbringen können. Ziel war es, Anstöße und Ideen für die weitere Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart zu sammeln und zu zeigen, dass der Beitrag der Planer dabei unverzichtbar ist.

Bedanken möchten wir uns bei allen Referenten für ihre anregenden Beiträge und bei der Architektenkammer Baden-Württemberg für die große Unterstützung in der Vorbereitung der Veranstaltungsreihe, bei Prof. Sebastian Zoeppritz, Hans Dieterle, Peter Reinhardt und allen weiteren Personen, die uns zur Seite standen. Unser besonderer Dank gilt Prof. Urs Kohlbrenner, der als Moderator die Podien und Diskussionsrunden souverän, einfühlsam und stets mit einer guten Portion Humor geleitet hat.



Ton Schaap

Urban Planner, City of Amsterdam
Department of Physical Planning

Amsterdam und die Amsterdamer. Von Menschen und Projekten

Ich möchte Ihnen drei Beispiele aus Amsterdam vorstellen.

Doch zunächst etwas Geographie: In Holland ist alles flach, über uns sind die Wolken, darüber vermuten wir Gott. Ein Gemälde des Landschaftsmalers Salomon van Ruysdael (1600–1670) zeigt die Kirche von Haarlem: Die Landschaft ist eben und irgendwo im Hintergrund liegt Amsterdam. Im Vordergrund sehen wir Dünen, die einzigen Hügel, die es in Holland gibt. Gott erschuf die Welt – und uns, den Niederländern, hat er eine Lagune, einen großen Sumpf, gegeben.

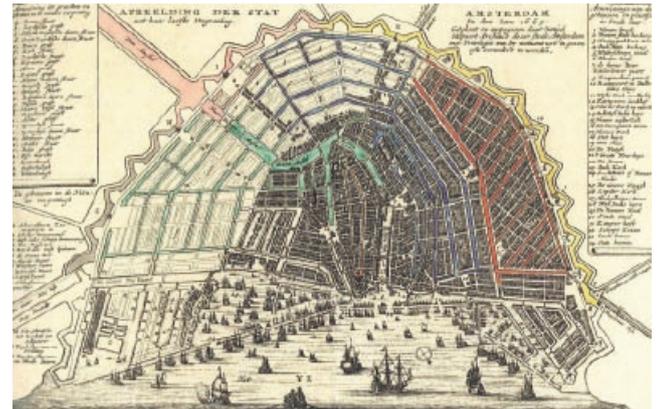
Um 1250 gab es hier, wo heute Amsterdam ist, nur den bereits erwähnten großen Sumpf. Die Stadt Haarlem, auf Sand gebaut, war bereits da – Amsterdam dagegen noch nicht. Stattdessen: Wasser, Wasser, Salz- und auch Süßwasser. Nach 1250 wurden die ersten



Deiche angelegt, und langsam entstand mit Amsterdam auch die erste Großstadt. Um 1750 hatte Amsterdam 100.000 Einwohner, und Haarlem wurde zu einer Provinzstadt degradiert. Amsterdam orientierte sich nach Osten, es gab noch keine Anbindung des IJs an die Nordsee (der Fluss IJ war ursprünglich ein Meeresarm der Zuydersee), d.h. die Schiffe mussten immer die Landspitze „Den Helder“ – das Gibraltar des Nordens wie Napoleon es nannte – umfahren um in die Nordsee zu gelangen. Der Handel machte die Amsterdamer reich, und was sie mit ihrem vielen Geld machten, war: immer wieder neues Land zu erschaffen. Die frühen Polder gehören heute zum UNESCO-Kulturerbe.

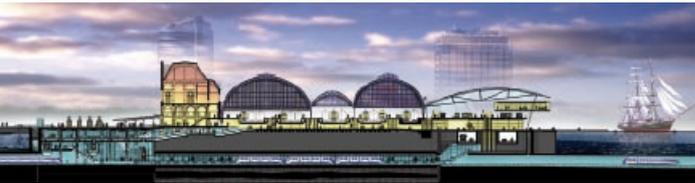
Und so lebten die Holländer auf ihrem künstlichen Land. Alle waren gleich, alle hatten denselben Ausblick, alle waren Könige (auch auf deutschen Autobahnen fahren wir nur links). Und unsere echten Könige, die mögen wir dann am liebsten, wenn sie selbst mit ihren Füßen tief im Morast stehen, z.B. bei Einweihungen oder Katastrophen. Um 1750 waren einige Amsterdamer so reich, dass sie außerhalb der Stadt Häuser mit Lustgärten bauen konnten und den ganzen Sommer dort verbrachten. Überall gab es Kanäle, auf denen ganz Holland in einem Tag erreichbar war.

In Amsterdam gab es nie einen Fürst oder König. Amsterdam war eine Stadt von Bürgern und Schiffen. Die Stadt wurde sehr rational geplant, die Planung beruhte in erster Linie auf gesellschaftlichem Konsens: alles hatte seine Bedeutung, alle Maßstabsebenen wurden genau definiert und dann mit pferdegetriebenen Schlammmühlen erschaffen. Für die Amsterdamer Urbanistik waren Schlammmühlen viel wichtiger als die Windmühlen, die das heutige touristische Hollandbild ausmachen. Und so entstand ein Stadtbild, das von Eleganz und Gleichgewicht geprägt war. Nichts dominierte, alles war modern, die Häuser, die Kirchen und die Synagogen.

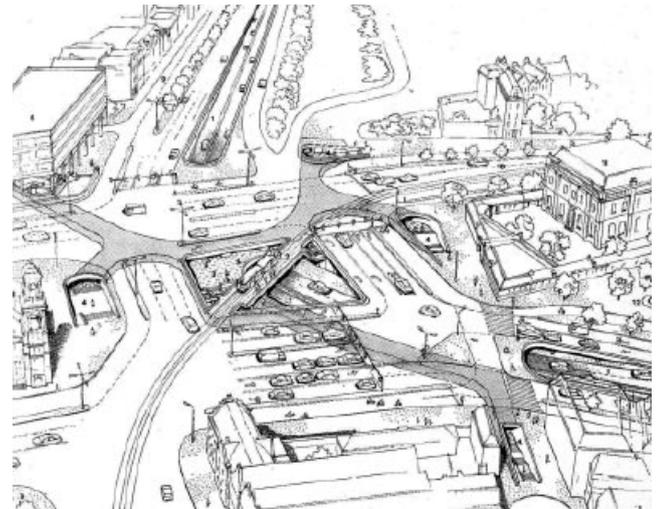


Nun aber zu den drei Beispielen.

Das erste Beispiel beschäftigt sich mit der Lage des Bahnhofs in der Stadt. Die Amsterdamer durften die Lage des Hauptbahnhofs nicht selbst bestimmen. Die Entscheidung darüber wurde im 19. Jahrhundert durch die Reichsregierung in Person eines Mannes aus der Provinz getroffen, dem Ministerpräsidenten Thorbecke, der aus einer Kleinstadt im Osten stammt. Ursprünglich hätte die Stadt den Bahnhof gerne im Süden gehabt. Amsterdam sollte sich zum IJ und zu der Zuidersee öffnen. Ausgeführt wurde etwas ganz anderes: Der Bahnhof wurde der Stadt quasi vor die Nase ins Wasser gesetzt, und damit war die Verbindung von Stadt und Wasser so gut wie gekappt. Die Interessen des Landes waren stärker als die Empfindlichkeiten der Amsterdamer. Der Raum zwischen Bahnhof und Stadt füllte sich mit Autobahnen, Busbahnhöfen, Hafengebieten, Booten etc. Was wir nun in Kürze machen werden, ist den Amsterdamer ihr Gefühl für die Beziehung der Stadt zum Wasser wiederzugeben. Die Barrieren vor dem Bahnhof werden weggeräumt und die Hafengelände bebaut. Auf der Seite des IJs wird es einen neuen Busbahnhof geben, der Autoverkehr wird unterirdisch gelegt, eine neue U-Bahn ergänzt das ÖPNV-Angebot und der Kai am IJ wird ganz für die Bürger, Fußgänger und Radfahrer, geöffnet. Die Fußgänger können dann von der Stadt zum Ufer des IJs spazieren. Stadtplanung ist eigentlich immer strategischer Opportunismus. Aus einem Nachteil muss man einen Vorteil machen.



Das zweite Beispiel liegt in der Geschichte etwa 100 Jahre später. Nach den Pariser Unruhen Ende der 1960er Jahre gab es in Amsterdam auch eine Art Revolution. Im Zuge des Ausbaus einer Ringseisenbahn um Amsterdam konnte ein alter Kopfbahnhof aufgegeben werden. Man wollte neue, moderne Straßen bauen und meinte damit ganz, ganz große Dinge. Die in den 1950er-Jahren gebaute neue Straße ist natürlich nicht sehr schön geworden. Und etwa 20 Jahre später hat man noch eine U-Bahn darunter gelegt. Und dann wurde es noch weniger schön. Aber das Schlimmste war das, was mit der Altstadt geschah. Die Verkehrsingenieure der damaligen Zeit fanden es vermutlich wunderschön, Autos vierspurig durch die Stadt zu leiten. Die am stärksten frequentierte Kreuzung war der Mr. Visserplein. Die Fußgänger sollten auf der Ebene -1, die Autos auf der



Ebene -2 queren. Und dann konnten die Straßenbahnen und noch viel mehr Autos oben fahren. Man hat das alles realisiert, indem man zahlreiche Altstadthäuser, die im Zuge der Planungen besetzt wurden, auch noch gleich mit abgerissen hat, was dann zu den gewalttätigen Protesten, den sogenannten „Nieuwmarktrellen“, geführt hat.

Und heute? Heute schreiben wir 2011, und alles ist wieder weg. Die Autotunnel hat man zugeschüttet, die Straße hat nur noch zwei Fahrspuren, beidseitig Fahrradwege und breite Gehwege. Es ist nun wieder eine europäische Stadt der „pre Automobil Ära“ geworden. Die Autos will man gar nicht alle in der Stadt haben, die Menschen sollen Straßenbahnen, U-Bahnen oder das Fahrrad benutzen. Das ist eines der Ideale, die Amsterdam heute hat – und das sehr erfolgreich. Amsterdam hat in den letzten zehn Jahren etwa 40.000 Einwohner gewonnen.

Die Proteste der 70er-Jahre haben auch eine ganz neue Orientierung des Amsterdamer Städtebaus gebracht. Die Bürger demonstrierten gegen die Beamten und Politiker, die ihre Häuser niederreißen wollten. Mit dem Vorwurf, die Stadt den Autos zu überlassen, kam auch die Kritik, dass die Bewohner in die langweiligen Suburbs verdrängt werden sollen. Nun, es gab Wahlen, und die Politik hat sich neu aufstellen müssen. Wahlen sind doch immer wichtig in einer Demokratie. Und plötzlich wurde von der Planung verlangt, wieder die traditionelle europäische Stadt zu planen. Aus den östlichen Hafengebieten sollte Stadt entstehen: sozusagen Amsterdam mit anderen Mitteln. Wir sollten – frei nach Marcel Duchamp – aus einem Pissoir einen Springbrunnen machen. Die alten Hafengebiete waren für Hafennutzungen und als Transportflächen optimiert worden. Und nun sollten dort Menschen leben und Häuser kaufen. Also haben wir die doch eher zufällige Form der alten Piers als differenzierte Stadtquartiere entwickelt. Die Bebauung hat überall dieselbe Dichte von 100 Wohneinheiten/Hektar, die Quartiere sind aber dennoch ganz verschieden und klar als europäischer Städtebau zu erkennen. Das ist es, was die Amsterdamer mögen, und dann sind sie auch bereit, viel Geld für Wohnungen und Häuser auszugeben. Häuser in Amsterdam müssen keine Privatgärten haben, dafür Loggien, Dachgärten und Zugang zum öffentlichen Raum, und vor allem Geist, Esprit, besitzen. Natürlich gerne mit Hausbooten und auch mit Grün, aber eben nicht allzu viel Grün. Ich denke, dass der Maßstab der Bürger in dem neuen Städtebau gut wiederzuerkennen ist.



Es gibt auch wieder individuelle Häuser, die Einzelbauherren gemeinsam mit Architekten selbst gebaut haben. Die Stadt hat die Fundamente erstellt und wir haben in der Planung nur das Wasser etwas breiter gemacht, so dass man hier auch Platz für kleine Boote hat. Die Menschen haben Verantwortung übernommen – und das ist das Wichtigste, denke ich.

Das alles machen wir jetzt auch auf dem größten Amsterdamer Stadterweiterungsgebiet, Amsterdam IJburg, wo das neu gewonnene Land gerade mal fünf Jahre alt ist. Letztlich sehen wir in den neuen Stadtquartieren das Echo der „Nieuwmarktellen“. Die Demonstranten von damals sind älter geworden, und viele haben jetzt eigene Häuser gebaut.

Das letzte Beispiel ist das alte, neue Rijksmuseum. Das Reichsmuseum wurde von der Reichsregierung im 19. Jahrhundert an einer schwierigen Stelle im Süden der Altstadt errichtet. Architekt war wie bereits beim Hauptbahnhof der katholische (das ist immer ein Problem in Holland) Petrus Josephus Hubertus Cuypers. Die Stadt hatte zur Auflage gemacht, dass das Gebäude eine großzügige Durchfahrt haben muss – und die hat Cuypers auch realisiert. Diese Durchfahrt liegt mittig im Gebäude und ist auch ein Knotenpunkt des städtischen Fahrradwegnetzes. Fahrräder sind ganz wichtige, seriöse Transportmittel in Amsterdam. 30 Prozent aller Kilometer werden auf dem Fahrrad zurückgelegt.

Die spanischen Architekten, die vor einigen Jahren den Wettbewerb für die Sanierung und den Umbau des Rijksmuseums gewonnen hatten, kennen vermutlich keine Fahrräder. Die Architekten haben in der Durchfahrt zwar einen sehr schönen neuen Eingang für das Museum entworfen – allerdings wären Fahrräder hier nicht mehr durchgekommen. Das hat natürlich neue Schwierigkeiten gebracht. Und beinahe ist ein Kompromiss Wirklichkeit geworden. Die Reichsbaumeisterin hat folgendes vorgeschlagen: Die Hälfte der Durchfahrt sollte für Fahrräder und Fußgänger bestimmt sein, die andere Hälfte für den neuen Eingang. Wir fanden das nicht sehr schön, denn was die Stadt wiederhaben wollte, war der alte Zustand.

Die Lösung war, dass sich der Eingang des Museums zwar innerhalb der Durchfahrt befinden wird, aber die Fahrräder und Fußgänger weiterhin in voller Breite passieren können.



Aber wenn sie dann durch das Tor kommen, stehen sie vor einem Teich und zwei Cafés. Nun kommt wieder der strategische Opportunismus: Wir haben sofort begriffen, dass wir dann auch einen neuen Museumsplatz gestalten, die Fahrräder unter einer Baumallee weiterleiten, eine neue Parkgarage bauen und den See seitlich vor das neue „Stedelijk Museum“ legen können. Und so wird aus einem Nachteil wieder ein Vorteil gemacht, wie der Altstar des niederländischen Fußballs, Hendrik Johannes Cruijff, immer zu sagen pflegt.

Bilder: Archiv dro, Amsterdam



Alexander Wetzig
Baubürgermeister, Ulm

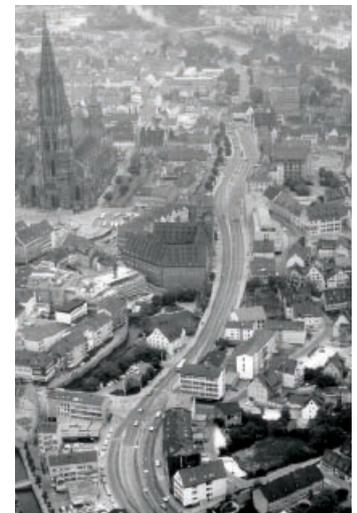
Städtebau im Diskurs – Das Beispiel Ulm Neue Mitte

Von der Landeshauptstadt Stuttgart über die Metropole Amsterdam nach Ulm – Nachrichten aus der Provinz sind nun angesagt: Ich will Ihnen eine Geschichte über Städtebau im Diskurs erzählen, über 13 Jahre Stadtbau in der Ulmer Innenstadt mit dem Ziel, die alte, im Krieg stark zerstörte Reichsstadt (Luftbild aus dem 19. Jahrhundert) attraktiver zu gestalten und zukunftsfähig zu machen. Schon seit vielen Jahren sind wir dabei, in der Innenstadt die Tradition der freien Reichsstadt und die Moderne, insbesondere in der Architektur, wieder zusammen zu bringen, aber auch die Moderne mit der alten europäischen Stadt zu versöhnen. Denn zwischen der städtebaulichen Theorie der Moderne und der alten europäischen Stadt besteht nach meiner Wahrnehmung durchaus noch ein Konflikt.



Im Lageplan der Ulmer Altstadt mit den erhalten gebliebenen Quartieren (schwarz eingetragen) sehen Sie die Zerstörung des Zweiten Weltkrieges: Ulm war zu 80 Prozent zerstört. Gelb eingetragen ist die Trasse der sogenannten neuen Straße, die nach dem Krieg durch den Altstadt-Grundriss hindurch gefräst wurde. Man hatte die Chance der Kriegszerstörung genutzt, um die Stadt für den Verkehr zu erschließen und um neue Räume in der dicht bebauten, engen Altstadt zu organisieren. Damit wurde allerdings aus einer Straße eine Stadtautobahn (Luftbild aus den 1970er Jahren), die die Altstadt zwischen Rathaus und Münster in zwei Teile zerschneidet: vier bis sechs, zum Teil acht Spuren, in der Hochzeit des Stadtverkehrs fuhren bis zu 30.000 Fahrzeuge am Tag; am Rande eine eher bescheidene Randbebauung zu diesen überbreiten Straßenräumen, dreigeschossig mit flachen, traufständigen Satteldächern als Planungskriterium, damit man von der Südseite der neuen Straße auf die Traufe des Münsterhauptdaches sehen konnte. Man braucht diese Situation nicht besonders zu kommentieren, diese Bilder sprechen für sich.

Wie unverträglich diese autogerechte Trasse für die Stadt war, wurde schon in den 1970er Jahren erkannt, aber es brauchte Jahrzehnte bis zur Neuen Mitte (Luftbild), die wir





ab 1995 mit einem 13-jährigen Planungsprozess realisiert haben. Sie erkennen unschwer, wie durch diese neue städtebauliche, räumliche Organisation die beiden Stadtteile sich wieder miteinander vernähen und wie mit neuer, moderner Architektur die alte europäische Stadt gebaut wurde, aber in neuen Formen, und wie eine neue Einheit entstanden ist.

Zum Vergleich ist hier noch einmal der Blick vom Münsterturm zu sehen, die Situation bis zum Beginn der Baumaßnahme, und dann im Jahre 2003/4. Hier oben das Bild aus den 1950er Jahren mit dem Ulmer Rathaus, und dann das Rathaus heute und die neue Zentralbibliothek von Gottfried Böhm. Und die Neubauten auf der ehemaligen neuen Straße: die Kunsthalle Weishaupt von Wolfram Wöhr und die beiden Bauten von Stephan Braunfels, das Dienstleistungsgebäude der Sparkasse und das Kaufhaus „Münstertor“.



Wie war es möglich, in dieser alten Industriestadt eine solche innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit zuletzt immer noch 22.000 bis 25.000 Fahrzeugen am Tag zurück zu bauen in einen solchen Stadtraum mit stadtverträglichem Verkehr? Mit einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs, mit breiten Flächen für die Fußgänger, mit neuen Architekturen und mit eben dieser stadtverträglichen Verkehrssituation? Der Schlüssel, glaube ich, liegt in diesem 13-jährigen Planungsprozess, der von Anfang an als ein Diskurs mit der Bürger-

schaft und mit der Stadtgesellschaft angelegt war. Dieser Diskurs entstand freilich nicht nur aufgrund von Einsicht in die Notwendigkeit eines solchen gesellschaftspolitischen Prozesses, sondern aufgrund bitterer und leidvoller Erfahrung. Es gab nämlich mal ein ganz anderes Projekt seit den 1970er Jahren in Ulm: Diese Stadtautobahn sollte unter die Erde gelegt werden, in einen Innentunnel. Sie sehen hier schematisch den Plan für diesen Bereich der Stadt: Der Tunnel und dazu neben dran in zwei Geschossen die große Garage mit bis zu 1.000 Plätzen. Das Ganze wurde, ich nenne es mal so, sauber technokratisch entwickelt im Bebauungsplanverfahren, allerdings ohne Aussagen über eine städtebauliche Entwicklung. Es wurde von Verwaltung und Rat ein Bebauungsplan entwickelt, der sich ausschließlich mit der Verkehrssituation der unterirdischen Situation befasste, aber keinerlei Aussagen traf über das, was auf den gewonnenen Flächen darüber entstehen sollte.

Im Gespräch mit dem damaligen Oberbürgermeister Ernst Ludwig sagte ich, zu der Zeit noch Leiter des Stadtplanungsamtes (wie der Kollege Stuckenbrock) einmal, dass ich mir das nicht so Recht vorstellen könne: Man könne doch nicht über einen Tunnel diskutieren, wenn man nicht wisse, was obendrauf entstehen solle. Seine Antwort war: Ich würde die Ulmer nicht kennen, denn die würden dann im Streit über das, was oben entstehen soll, nie zu der notwendigen Entscheidung über den Tunnel kommen. Also müsse man zuerst, quasi in einer Art Springprozedur, zuerst den Tunnel entscheiden und dann könne man weiter diskutieren über das Oben-Drauf, denn die Ulmer würden jahrelang streiten über das, was sie oben wollen.

Es verlief dann aber alles ganz anders: Der Gemeinderat beschloss 1989 dieses erstaunliche Planwerk als Bebauungsplan, das der Bürgerschaft jedoch nicht zu vermitteln war. Die Folge war ein totaler Planungs-crash: Es bildete sich eine Bürgerinitiative gegen das Projekt von 100 Millionen DM – die geschätzten Kosten für Tunnel und Garage – das nur den Status Quo des Stadtverkehrs zementierte, das aber in keiner Weise vermittelte, worum es denn grundsätzlich ginge in der Stadt? Die Initiative hinterfragte, welche Stadt wir denn bauen wollten? Und ob das eine zukunftsfähige sei? Und wenn dort oben Stadt entstehen soll, wie diese dann aussähe? Auf all diese Fragen blieb die Planung eine Antwort schuldig. Es kam zum Bürgerbegehren und dann zum Bürgerentscheid. Der Bebauungsplan war, wie gesagt, bereits als Satzung beschlossen. Im Bürgerentscheid stimmten dann 81,5 Prozent mit Nein, bei einer Wahlbeteiligung von 51,8 Prozent! Mancher Oberbürgermeister in Baden-Württemberg würde sich bei seiner Wahl glücklich schätzen, wenn er eine Wahlbeteiligung von 51,8 Prozent hätte, meine Damen und Herren.

Welche Stadt wollen wir?

Die Ulmer nahmen also, entgegen der Prognose des damaligen Oberbürgermeisters, ihre Stadt und die Entwicklung ihrer Stadt ernst, engagierten sich und sagten: So nicht! Und dies mit einem klaren politischen Votum. Ich nannte es gerade einen richtigen Crash und das war es auch – wie ein Tsunami, der in das Rathaus hinein schwappte und über die Stadt hinweg. In der Folge war in Ulm alles anders. Es kam zur Bildung eines kommunalpolitischen Arbeitskreises zwischen Rat, Verwaltung, Bürgerinitiative, Verbänden und Institutionen. Über zwei Jahre tagte der Arbeitskreis „Stadtentwicklung und Verkehr“ regelmäßig zweimal im Monat im Rathaus, um die Grundzüge einer Stadtentwicklung nach dem Bürgerentscheid zu diskutieren. Welche Stadt wollen wir? Diese Frage führte zu außerordentlich lebhaften und interessanten Diskussionen und schließlich auch zu einer neuen Verkehrsentwicklungsplanung. Der Bürgerentscheid war 1989/90, dann gab es vier Jahre Planungsprozess und am Ende stand 1994/95 ein neuer Generalverkehrs-, oder wie wir heute sagen, Verkehrsentwicklungsplan. Und damit war die Grundlage gelegt für die Wiederaufnahme des Projektes der inneren Stadtmitte und der Neuen Straße.

1991 kam ich (als Baubürgermeister) ins Rathaus und hatte nun die Aufgabe, diese Verkehrsentwicklungsplanung mitzubetreuen bis hin zum Beschluss 1994/95. Danach ging ich das Thema der Neuen Straße wieder an. Und eingedenk der Erfahrung, die wir vor 1990 gemacht hatten, formulierten wir den Planungsprozess jetzt als einen Diskussionsprozess mit der Stadtgesellschaft. Und ich sagte: Es



geht jetzt nicht darum, ein neues Planwerk zu entwickeln, sondern es geht darum, einen stadtgesellschaftlichen Dialog zu organisieren über die ganz grundsätzliche Frage: Was wollen wir denn überhaupt in unserer Stadt? Mit unserer Stadt? Und an dieser konkreten Stelle in der Neuen Straße? Dazu gründeten wir ein Innenstadtforum, eine virtuelle Plattform, wo man sich regelmäßig traf – vorzugsweise im Stadthaus auf dem Münsterplatz, dem wunderbaren Haus von Richard Maier –, um dort in vielen Veranstaltungen, Ausstellungen, Podiumsdiskussionen, Vorträgen, darüber zu reden, was wir als Stadtgesellschaft mit der Neuen Straße machen. Immer begleitet von diesem einfachen Luftbild, das Sie schon kennen. Das Schwarz-Weiß-Foto mit der farbig eingetragenen Trasse der neuen Straße wurde verwendet bei Plakataktionen (damals war das Internet noch nicht so aktiv), in Zeitungsanzeigen oder hier zum Beispiel für eine Diskussion im Februar 1995 mit Vertretern des Handels, der Gewerkschaften, der Kirchengemeinderäte, der Umweltverbände.

Was machen wir denn hier?

Haben wir überhaupt ein Problem?

Es gab Menschen in der Stadt und bestimmte Lobbys, die sagten, die einzige Straße, auf der man vernünftig durch die Stadt fahren kann ohne im Stau zu stehen, genau diese Straße wollen diese Deppen umbauen. Das kann ja wohl nicht wahr sein! Und andere sagten, der ganze Verkehr müsse raus, das muss alles Fußgängerzone werden. Und so wurde über dreieinhalb Jahre lang, ohne dass auch nur ein einziger Plan im Auftrag gezeichnet wurde über dieses Thema als Aufgabe diskutiert, also über die Programmstellung ein gesellschaftlicher Diskurs durchgeführt – dabei nicht ohne die Architektenschaft als Fachbürger und Fachbürgerinnen ihrer Stadt. Wir hatten zum Beispiel begleitende Workshops mit Architekten und Architektinnen, die nicht im Auftrag der Stadt tätig waren, sondern die sich selbst über die Kammergruppe organisierten und in Zusammenarbeit mit uns Gedanken machten als fachkundige Bürger und Bürgerinnen darüber, wie man denn mit diesem Stadtraum umgehen könnte. Wohlgermerkt, ohne Planungsauftrag! Über den ganzen Planungsprozess hinweg gab es mit der Kammergruppe in einem informellen Arbeitskreis eine begleitende ständige Diskussion, wo alles das, was in späteren Planungsschritten entwickelt, immer wieder erörtert und hinterfragt wurde. Also auch in die Fachkollegenschaft hinein ein intensiver Dialog, bevor überhaupt noch konkrete Pläne aufgestellt wurden. Einige von Ihnen werden unschwer auf diesem Bild den Kollegen Klaus Humpert erkennen, der in diesem Planungs- und Diskussionsprozess als Moderator eine große Rolle gespielt hat.

Die Planung kommt zu den Leuten

Die Ergebnisse wurden dann in die Öffentlichkeit hinein kommuniziert. Auch adressiert an diejenigen, die nicht an den Veranstaltungen teilnahmen. Das Problem ist ja immer, dass man regelmäßig nur ein paar Leute erreicht: einige kommen ins Stadthaus und ein paar lesen Zeitung – aber das ist die geringere Zahl der Menschen in der Stadt. Die Mehrheit liest keine Zeitung, aber die muss man auch erreichen. Das gelingt mit Mitteln wie zum Beispiel einem Baugerüst am Rathaus, an dem man ein riesiges Infoblatt im Format 10 mal 6 Meter aufhängt, oder indem man überall in der Stadt, vor allem in der Fußgängerzone, wo sonst Tageszeitungen oder Werbeblätter liegen, der Bevölkerung Infomaterial an die Hand gibt. Und dann stellt man auch junge Leute an, die an den Einkaufstagen durch die Fußgängerzone und durch die Innenstadt laufen, um den Menschen das Infomaterial in die Hand zu drücken. Es geht also darum, auf vielfältigste Weise die Menschen zu erreichen und die Information zu den Menschen und zu den Bürgern zu bringen; und nicht die Leute zur Planung zu bringen – das war das Prinzip in diesem Verfahren: Ausstellungen im Straßenraum, Planungsausstellungen mit Thematisierung dessen, was in den Workshops und in den Diskussionen im Stadthaus erarbeitet wurde. Die städtebauliche Programmatik selbst haben wir zudem in einer Ausstellung auf der neuen Straße gezeigt, also dort wo die Leute gehen, wo sie einkaufen und wo sie im Vorübergehen dann die Informationen über das, was in der Mitte ihrer Stadt passieren soll, mitnehmen können. Das war das Prinzip: Die Planung kommt zu den Leuten.



Und erst dann, nach vier Jahren, gab es einen städtebaulichen Wettbewerb. Nach drei Jahren Diskussion sagten nämlich einige: „Jetzt hört doch endlich mal auf zu schwätzen, jetzt macht doch mal was! Ihr diskutiert immer nur rum: man könnte, man sollte. Und wollen wir jetzt in der neuen Straße mehr oder weniger Verkehr? Wollen wir dort Grünflächen und einen Beitrag zur Stadtverwaltung oder wollen wir dichte, kompakte Stadt bauen? Ja was denn? Jetzt wollen wir endlich mal was sehen.“ Und als wir an dem Punkt waren, meine Damen und Herren, wusste ich: jetzt sind wir auf dem richtigen Weg. Jetzt haben wir die Stadtgesellschaft so weit, dass sie bereit ist, das Thema als Aufgabe anzunehmen und anzuerkennen. Und dass insoweit eine tragfähige Basis gegeben ist, tatsächlich an eine so heikle Operation heranzugehen wie eine Hauptverkehrsstraße mitten durch die Innenstadt auf zwei Spuren zurückzubauen und den Durchgangsverkehr herauszuwerfen – ohne großartige neue Stadtautobahnen um die Stadt herum! Und dann, nachdem wir diese städtebauliche Programmatik in dem beispielhaften städtegesellschaftlichen Diskurs erarbeitet hatten, dann erst gab es den städtebaulichen Ideenwettbewerb, mit einem klaren Programm, das sich sehr vernünftig aus diesem gesellschaftlichen Diskurs entwickelt hat. Nämlich:

Man will keine reine Fußgängerzone, keine heile Welt für Fußgänger.

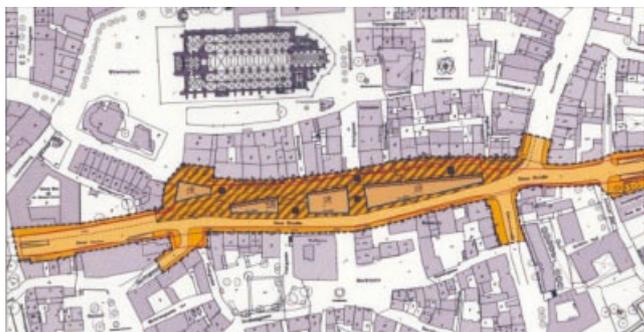
Das Auto gehört zur Stadt. Aber nur Erschließungsverkehr in der Innenstadt, möglichst wenig Durchgangsverkehr; zwei Spuren sollten reichen, viel Platz für den Fußgänger, eine eigene Trasse für den öffentlichen Verkehr, in dem später auch mal die Straßenbahn fahren kann. Es sollen Gassen und Plätze entstehen, heiß es.

Es sollen auch wieder Häuser gebaut werden, die sich am Maßstab der alten Stadt und an dieser wichtigen und spannenden Stelle der Innenstadt orientieren.

Es sollen aber keine monofunktionalen Strukturen entstehen. Nicht nur öffentliche Bauten, so wie man das früher mal dachte, sondern durchaus auch Privates – also die gemischte Stadt: dicht, kompakt, Handel, Dienstleistung. Mit dem Wohnen, sagte man, das wird dann vielleicht doch zu viel. Da gibt es zu wenig Flächen dafür und drum herum wird ohnehin viel gewohnt. Aber es soll auch für die Kultur ein Platz sein.

Ein ganz vernünftiges Bündel an Funktionen, das in den städtebaulichen Wettbewerb Eingang fand. Und das war das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes: Hier das Modell, zusammen mit einer Perspektive, umgesetzt in einen Bebauungsplan und in den sogenannten Gestaltungs- oder Funktionsplan. Aus der ehemaligen

Stadtautobahn wird ein Stadtraum mit hineingestellten, hier blau gekennzeichneten, Hochbauten. Hier ein Bereich für Kultur, ein Ausstellungsgebäude, hier ein großes Dienstleistungsgebäude und hier, im Eingang zum Münsterplatz mit dem Stadthaus von Richard Meier, ein kleines Kaufhaus. Schräg schraffiert die Fußgängerzonen, die zweispurige Trasse für den Autoverkehr und die für den Bus oder die spätere Straßenbahn in der Fußgängerzone nach dem Karlsruher oder Freiburger Modell. Darunter eine Tiefgarage mit integriertem Außenbereich, Zu- und Abfahrten.



Dieser Bebauungsplan ging dann in das formelle Bebauungsplanverfahren. Vom Gemeinderat grundsätzlich beschlossen wurde er wieder öffentlich kommuniziert im Stadthaus, mit Ausstellungen, mit Diskussionen und, und, und... Ja und dann gab es heftige Resonanz: Wir haben uns sehr gefreut, dass in dem Wettbewerb eine Arbeitsgemeinschaft Ulmer Architekten den ersten Preis gewann, und sie gebeten, die städtebauliche Lösung, die ja bisher keine architektonische Lösung war sondern nur eine stadträumliche mit Baukörpern und Grundstrukturen, zu übersetzen in anschauliche Bilder, die wir im nächsten Schritt verwenden wollten für unsere Information und Diskussion mit der Öffentlichkeit. Es entstanden diese Bilder, entwickelt von den Architekten in Zusammenarbeit mit einem spezialisierten Büro. Die Technologie war zu dem Zeitpunkt noch nicht so weit wie heute. Das Problem hatten wir damals überhaupt nicht erkannt: Unser Material wurde benützt von der Gegenseite: „Guckt Euch das an. Die bauen uns das Rathaus zu, die Kerle. Ist ja unmöglich, mit diesen Architekturen. Das kann doch wohl nicht wahr sein!“ Wir von der Verwaltung und die Befürworter sahen immer nur die Baukörper und die Stadträume, nicht die dargestellte Architektur mit ihren schnell hingeworfenen Fassaden, mit der Folge, dass es zu entsprechend heftigen und aus meiner Sicht durchaus nachvollziehbaren Protesten kam. Das steigerte sich in einem Ausmaße, dass das Projekt meiner Überzeugung nach damals auf der Kippe stand, weil plötzlich sehr viel Emotionalität hochkam.

Was passierte? Wir waren in der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes kurz vor dem Satzungsbeschluss. Mit den Verfassern des ersten Preises habe ich darüber diskutiert, dass sich die Kritik an dem Entwurf in der Öffentlichkeit an einer Situation entzündet: Der Entwurf hatte sich an dieser Stelle sehr stark orientiert an der Bebauung vor dem Krieg. Denn das Rathaus war auf der Nordseite nie freigestellt, hier war nur eine schmale Gasse. Das Ulmer Rathaus war nach Süden auf den Marktplatz hin orientiert (im Bild nicht zu sehen) und der alte Ratssaal war auch im südlichen Teil des Gebäudes untergebracht. Erst vor einigen Jahren kam der Ratssaal nach Norden und orientierte sich damit auch hinüber zum Münsterplatz und zum Münster. Insoweit entspricht diese Führung der Baugrenzen der historischen städtebaulichen Situation, die aber niemand mehr kannte. Die offene Situation vor dem Rathaus wurde jetzt als ein Positivum gesehen. Und das war der Knackpunkt. Nach Gesprächen mit den Architekten überlegten wir uns, vor dem Rathaus einen Platz zu schaffen; also den städtebaulichen Entwurf abzuändern, weiterzuentwickeln, zu reagieren auf die Einwände aus dieser öffentlichen Diskussion im Rahmen der Auslegung des Bebauungsplanes. Und das kam dann in der Überarbeitung als schematischer Plan heraus (Abb.). Und was macht man dann? Der formelle Bebauungsplan stand zur Satzung an auf Basis des Wettbewerbs-Konzepts. Jetzt gab es zwei Möglichkeiten: Das normale Verfahren wäre, man ändert diesen Plan, mit dem man dann wieder in eine neue, öffentliche Auslegung geht, in eine erneute Diskussion. Damit wäre die Gefahr gegeben gewesen, dass sich das Verfahren ausfranst und wir nach den vielen Jahren der öffentlichen Diskussion in eine sehr schwierige Lage gekommen wären. Wie wir es schließlich gemacht haben, hat so manchen Planungsjuristen zu entsetzten Kommenta-



ren veranlasst: Punkt eins, ich habe diesen Plan vom Gemeinderat beschließen lassen, als Satzung. Punkt zwei, ich habe dann den gleichen Gemeinderat beschließen lassen, dass auf die Bebauung des Baufeldes vor dem Rathaus verzichtet wird. Das heißt, in der gleichen juristischen Sekunde, in der der Gemeinderat gesagt hat, das ist das Baurecht des neuen Bebauungsplans, sagte er aber, wesentliche Teile dieses Bebauungsplanes werden nicht realisiert. Sondern – Punkt drei – für die Baufelder, die zu realisieren sind, werden städtebauliche Architektenwettbewerbe durchgeführt und auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Verfahren wird dann in einem späteren Schritt der Bebauungsplan angepasst und verändert. Und das hat der Gemeinderat einfach so beschlossen und so haben wir weitergemacht. Wo kein Kläger, da kein Richter.

Versöhnung der Moderne mit der europäischen Stadt

Der Bebauungsplan war natürlich von dieser Sekunde an nichtig: Sie können nicht etwas beschließen, wenn Sie im gleichen Moment sagen, Sie wollen es nicht realisieren – aber egal. Egal warum? Weil das Ergebnis die Mittel rechtfertigt! Und das ist das Ergebnis: Sie haben es vorhin schon gesehen, hier wieder mit Blick vom Münsterturm. Und ich glaube das Entscheidende ist nicht, verfahrenssauber abzuwickeln, sondern Ziele im Kopf zu haben und umzusetzen. Und diese Ziele im Dialog zu entwickeln. Mit dem Ziel eben Stadt zu bauen, und nicht Häuser oder Straßen oder Plätze oder Gassen, sondern Stadt. Welche Stadt bauen wir? Und dieses Bild vom Münsterturm zeigt ganz deutlich, welche Stadt wir bauen, und es zeigt auch deutlich, was ich meinte mit der Versöhnung der Moderne mit der europäischen Stadt. Denn diese Häuser sind ganz konsequente Stadtbausteine in der Ulmer Innenstadt, wie auch die Zentralbibliothek von Gottfried Böhm oder wie das Stadthaus von Richard



Meier. Es sind neue Stadträume entstanden und Fußgängerzonen. Es ist hier der schöne neue Platz vor dem Rathaus, der Hans- und Sophie-Scholl-Platz. Und diese beiden Luftbilder gegenüber zeigen noch einmal sehr schön, was in Ulm passierte. Damals noch nicht mit dem Stadthaus von Richard Meier. Hier ist der alte ehemalige Rathausparkplatz, wo nun die Zentralbibliothek von Gottfried Böhm steht, hier das Rathaus, die Neue Straße als Stadtautobahn – und die Neue Straße heute. Die trennende Straßenschneise ist überwunden, mit zeitgemäßen architektonischen Ausdrucksmitteln der Moderne, ohne peinliche Rückgriffe auf das Stilrepertoire vergangener Zeiten. Die Moderne stellt sich hier nicht mehr in einen Gegensatz zur Europäischen Stadt; sie setzt sich mit der Alten Stadt auseinander und entwickelt sie weiter fort. Diese Häuser sind Stadtbausteine!

Von der Planungstechnokratie zum Planungsdialog

Meine Grunderkenntnisse daraus zum Schluss: Stadtplanung und Stadtentwicklung ist ein Kommunikationsprozess. Anstelle Pläne zu entwerfen, anschließend aufzuhängen, zu erläutern und zu informieren, geht es heute darum, im Kommunikationsprozess die Planung zu entwickeln. Das ist ein ganz entscheidender Unterschied, das ist der Paradigmenwechsel von der Planungstechnokratie hin zum Planungsdialog. Man kann es auch so formulieren: nicht Pläne kommunizieren, sondern die Planung selbst als Kommunikationsprozess zu begreifen. Es geht darum, in diesem Kommunikationsprozess schon zu Beginn über Ziele zu diskutieren und nicht gleich über Lösungen, ob man es nun so oder so macht. Es geht darum zu erörtern, welche Stadt wir wollen? Welchen Verkehr? Wie viel Verkehr? Welche Art von Verkehr? Und den Verkehr in welchem Stadtraum? Und wie halten wir es mit den Nutzungen in der Stadt? Darüber kann man einen sehr intensiven und einen sehr erfolgreichen Dialog mit den Menschen in der Stadt führen. Sie sind engagiert und sie sind verständlich, weil alle Fachleute sind, wie ich es gerne nenne: Die Menschen in der Stadt sind Fachleute für ihre Bedürfnisse und wir Planer sind Fachleute für Lösungen. Wir begegnen uns auf Augenhöhe und können miteinander erfolgreich agieren. Wenn wir erst gemäß der „frühzeitigen Bürgerbeteiligung“ nach dem Baugesetzbuch verfahren, ist es zu spät. Denn wenn wir bereits im Bebauungsplanverfahren sind, ist das Kind möglicherweise schon in den Brunnen gefallen. Dann habe ich nämlich bereits Lösungen entwickelt für Probleme, die die Menschen, denen ich diesen Plan erläutere, oftmals gar nicht haben oder sich ihnen verweigern. Und dann sind im Ergebnis alle beleidigt: Die Planer sind beleidigt, weil sie doch einen schönen Plan entwickelt haben. Die Menschen sind beleidigt, weil sie das Gefühl haben überhört zu werden. Und der Gemeinderat ist sowieso belei-



digt, weil er sich fragt, wozu man ihn denn gewählt habe. In dieser Gemütslage der drei „Beleidigten“ treffen sich dann alle. Man kann das nur durchbrechen, indem man erst mal gemeinsam über die Ziele spricht, ohne Plan an der Wand. Erst mal nur gemeinsam über das reden, was wir wollen. Das geht nur, wenn man die Planung informell organisiert und sie nicht auf die formalisierte Verfahrens-



abwicklung beschränkt, wie wir sie nach dem Baugesetzbuch kennen. Und es gilt, die vielfältigen Möglichkeiten und Instrumente des Dialogs zu nutzen. Ich brauche Ihnen das nicht mehr zu erzählen: Ein wesentlicher Punkt ist die Bereitschaft, die Pläne zu entwickeln, sie zu verändern, eine offene Planung zu betreiben. Statt ein fertiges Projekt nur durch die diversen Stufen des Planungsverfahrens durchzuschleusen, ist es besser, so wie wir bei diesem Bebauungsplan, zu reagieren und zu verändern – buchstäblich in der letzten Minute haben wir die Situation gerettet, vor allem am Platz vor dem Rathaus,



wo sich der städtebauliche Entwurf wesentlich verändert hat – sicherlich nicht zu seinem Nachteil. Viele, auch die Architekten, sagen, es ist gut, dass sich die Planung weiterentwickelt hat, denn es ist eine neue Qualität entstanden. Und man hat reagiert auf die Veränderung im Rathaus mit dem neuen Sitzungssaal, der auf diesen Platz schaut. Insgesamt gibt es nun eine schöne neue stadträumliche Verbindung zwischen Marktplatz und Münsterplatz. Was will man bei einem so großen Stadtumbauprojekt mehr als durch eine offene Planung Akzeptanz zu erzeugen, in der signalisiert wird, dass man in Politik und Verwaltung bereit ist, ein Konzept im Prozess auch zu verändern und umzubauen.

Eigentlich alles ganz einfach. Man muss es nur tun.



Diskussion

Ton Schaap Alexander Wetzig

Im Anschluss an die Referate bestand die Möglichkeit, beide Referenten zu Einzelaspekten zu befragen und ihre Einschätzungen zuspitzen zu lassen. Dies erfolgte zunächst auf dem Podium durch den Moderator Prof. Urs Kohlbrenner, danach durch das Publikum.

Ton Schaap betonte, dass in Amsterdam die Bürger sehr deutlich artikulieren, was sie wollen. Das bürgerschaftliche Interesse, die Tradition des Diskurses, ist entscheidend. Die seit rund 20 Jahren angewandten vielfältigen Formen der Mitwirkung sind eine Reaktion darauf, die Bürger nicht zu Konsumenten von Planungen zu machen, sondern als Mitwirkende zu betrachten. Planung ist strategischer Opportunismus, d.h. „Nun hört auf die Bürger, aber bringt Ordnung in das Gehörte und kommt so zu einem Ergebnis“. Der Nachteil durch mehr Aufwand wird so zum Vorteil. Auch in den Niederlanden ist es aber schwierig, Planung im Dialog mit großen Institutionen wie der Eisenbahn erfolgreich durchzuführen.



In den Dialog mit den Bürgern, so Alexander Wetzig, muss man mit einer Haltung bzw. einem Leitbild von der Stadt gehen. Man müsse den Bürgern sagen, was man will, dürfe sie aber nicht mit konkreten vorformulierten Lösungen städtebaulicher oder architektonischer Art überfahren. Für ihn geht es dabei darum, die alte europäische Stadt in modernen Formen weiterzubauen. Der konkrete Plan ist das Ergebnis der Diskussion, nicht dessen Voraussetzung. Zur Durchsetzung sei es dann zwar wichtig, politische Mehrheiten zu haben, letztlich notwendig sei aber ein breiter Konsens, eine Zustimmung in der Stadtgesellschaft. In seiner Rolle als Baubürgermeister habe er die Chance, sowohl fachlich – als Städtebauer – eine Haltung zu formulieren sowie politisch die notwendigen Entscheidungs- und Zustimmungsprozesse zu organisieren. Ein selbstbewusstes Bürgertum, das seine Interessen artikuliert, ist dabei eine wichtige Hilfe.

Ähnlich – so Urs Kohlbrenner – wie die von beiden Referenten vorgebrachten Beispiele als Ausgangspunkt von ihren Planungen oder Verfahren, basiert auch Stuttgart 21 vor allem auf einem technokratischen Konzept. Die Chancen für die Stadt wurden dabei in der jahrelangen Diskussion offenbar zu wenig thematisiert.

Auf die Frage des Moderators, wie damit umzugehen sei, geben beide Referenten eine eindeutige Antwort: Ton Schaap mit den Worten „Tu es“, Alexander Wetzig betont, welche große Chancen darin für die Stadt lägen.

Zwei Fragen aus dem Publikum zielten auf die Instrumente und die Steuerung:

- Wie und mit welchen Instrumenten werden eine soziale Durchmischung, hohe städtebauliche Qualität und eine Identifikation der Bürger mit dem neu zu schaffenden Stadtteil erzielt?
- Wie wird der Übergang zum bestehenden, u. U. sensiblen Umfeld gestaltet, dass es möglichst keine Konflikte gibt?



Beide Referenten betonen, dass die Verfügbarkeit über das Eigentum die strategische Grundbedingung sei. Während in Amsterdam über Erbaurecht Flächen vergeben und viele Ziele als Vergabebedingungen formuliert werden, sind es in Ulm die gezielte Bodenerwerbs- und Verkaufspolitik der Stadt sowie die konsequente Anwendung der planerischen Instrumente und die Sicherung der Ziele durch Planungsrecht. Der bereits im Dezember 2001 erfolgte Ankauf von rund 118 ha Baufläche durch die Stadt Stuttgart ist insofern eine wichtige günstige Ausgangsbedingung. Dann müssen allerdings auch noch die politischen Entscheidungen und die wirtschaftlichen Möglichkeiten passen.

Wichtig sei es – so Ton Schaap – die Bürger, d.h. späteren Nutzer, direkt in die Entwicklung zu integrieren und möglichst wenig externe Entwickler ins Spiel zu bringen. Dies stärkt die Durchmischung und erhöht die Identifikation.

Alexander Wetzig machte deutlich, dass Nahtstellen wegen Nutzungskonflikten oder städtebaulichen Fragestellungen häufig ein Problem darstellen. Brüche und (zeitweise) Spannungen werden zu akzeptieren sein. Der Entwicklungsprozess müsse aber transparent sein, die Haltung und Ziele müssen deutlich werden. Letztlich ist „Stadt aber keine Harmonieveranstaltung“.

Aus dem Publikum wurde – mit Verweis auf die von Ton Schaap und Alexander Wetzig gezeigten Verfahrensbeispiele – eine breitere Diskussions- und Beteiligungskultur in Stuttgart gefordert. Dabei sollte die von Alexander Wetzig vorgenommene Wertung „Mit Bürgern arbeiten macht Spaß“ zum Leitmotiv planerische Motivation werden.

Ton Schaap griff auf Nachfrage nochmals die in den Niederlanden verbreitete Mitwirkungskultur an Planungs- und Bauprozessen auf. Er erinnerte daran, dass zum einen die Holländer das Land, das sie nutzen, z.T. erst selbst gewonnen haben, zum anderen auch die hohe Zahl



von Betroffenen – Nutzer wie eine starke Bauindustrie – Interesse an Entwicklungsprozessen haben.

Prof. Urs Kohlbrenner zog abschließend aus den vielfältigen Informationen und Einschätzungen ein kurzes Resümee:

1. Die vorgestellten Beispiele aus anderen Städten sind interessant und anregend, jede Stadt hat aber ihre eigene Gesellschaft und Kommunikationskultur, Stuttgart muss deshalb für den kommenden Planungsprozess einen eigenen Weg entwickeln.
2. Die Prozesse in Stuttgart haben bundesweit Aufsehen erregt und die Planer allerorten nachdenklich gemacht. Stuttgart wird deshalb „Modellstadt“ für inhaltliche, vor allem aber verfahrenstechnische Lösungen. Dies bedeutet eine große Verantwortung.
3. Die stadtentwicklungspolitischen Chancen von S 21 sind sehr groß. Es besteht aber ausreichend Zeit – und die Notwendigkeit – gründlich über geeignete Verfahren und Ziele nachzudenken.
4. Eine klare Diskussionsstruktur ist notwendig. Wenn in der Diskussion mit den Bürgern – sie sind Experten für die Stadt – einzelne Ziele verändert werden oder verloren gehen, so ist dies Teil der Diskussionskultur und in Kauf zu nehmen. Zu bedenken dabei ist: Information ist nicht Diskussion, empfehlen ist nicht entscheiden.





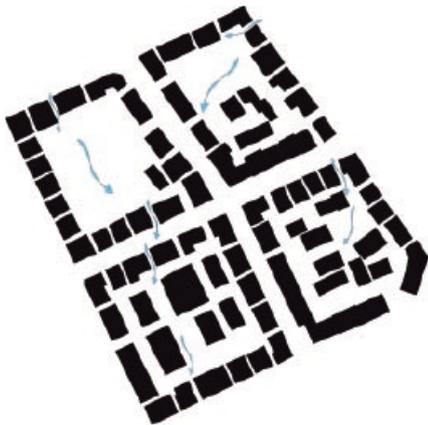
Thomas Auer, Anna Mendgen

Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart

Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

Eine nachhaltige Stadtentwicklung erfordert eine ganzheitliche Betrachtung, bei der wirtschaftliche, kulturelle und ökologische Faktoren zugleich betrachtet werden. All diese Aspekte befinden sich in wechselseitigen Beziehungen zueinander. Knapper werdende Ressourcen sowie die globale Klimaerwärmung rücken derzeit die ökologische Nachhaltigkeit in den Fokus, wobei die Gesellschaft sich die Frage stellen muss, wie diese Anforderungen in Einklang mit den anderen Aspekten der Nachhaltigkeit zu bringen sind, Synergien gar zu einer besseren Lebensqualität führen. Dies birgt eine große Herausforderung für die Architektur – sowohl hinsichtlich neuer Gebäude als auch hinsichtlich der gewachsenen Strukturen.

Im Vergleich verschiedener Städte wird klar, dass dichte Städte einen geringeren CO₂-Ausstoß haben, da das Verkehrsaufkommen in Folge kürzerer Wege geringer ist. Bei zu hoher Dichte wird viel Energie zur vertikalen Versorgung der Gebäude



Blockstruktur Stuttgart West

Bild: Transsolar

benötigt. Somit ist eine mittlere Dichte, wie man sie in den meisten europäischen Städten findet, aus energetischen Gründen optimal.

Eine Vernetzung aller am Energiebedarf Beteiligten durch ein „smart energy grid“ würde eine schnelle Rückkopplung zwischen den Beteiligten ermöglichen, wodurch Überschüsse schnell dorthin weitergeleitet werden können, wo sie gebraucht werden. Dabei wird bei einer Mischung von Wohnen und Arbeiten eine höhere Effizienz erreicht, da in diesem Falle die Abwärme der Büros zum Heizen der Wohnungen genutzt werden kann. Im Gegenzug kann der Überschuss an Strom, der von den Wohnbauten mit Hilfe Photovoltaik produziert wird, an die Büros weitergegeben werden.

Historischer Bauformen und Städtebau einer Klimaregion zu betrachten, erleichtert das Entwickeln eines zukunftsfähigen Städtebaus, da diese Typologien in Bezug auf das jeweilige Klima entwickelt wurden.

In vielerlei Hinsicht zeigen gewachsene Stadtteile bzgl. Blockstruktur, Nutzungsdurchmischung, Dichte etc. die erforderliche Struktur für eine nachhaltige Stadtentwicklung und dienen als Orientierungshilfe. Die Nutzung moderner Materialien, effizienter Systeme und moderner Planungswerkzeuge erlauben eine Anpassung an den „Lifestyle“ des 21. Jahrhunderts.

Ein neuer Stadtteil kann dabei als Modellstadt der Zukunft keinen nennenswerten Erkenntnisgewinn bringen, wenn man den Zeitraum betrachtet, in dem sich die Städte an die „neuen“ Herausforderungen anpassen müssen. Wir müssen ganze Städte wie Stuttgart als „Modellstadt“ betrachten.



Behnisch Architekten: Eine Vision für Pittsburgh – Beispiel für eine dichte

Bebauung mit hoher Qualität Bild: Behnisch Architekten



Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp

Technische Universität Kaiserslautern /
Planungsbüro R+T Topp, Hubert-Erler, Hagedorn

Städtische und regionale Mobilität im postfossilen Zeitalter

1 Mobilität – ein Grundbedürfnis

Der Wunsch, mobil zu sein, nimmt weiter zu. Mobilität wird künftig jedoch weniger in Kilometern gemessen, sondern orientiert sich an Erreichbarkeit und an Chancen der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. So verstandene Mobilität wird gefördert durch Nähe, städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung. Mobilität ist also nicht allein Aufgabe der Verkehrsplanung, sondern ebenso Gegenstand von Stadtplanung und Städtebau.

Mehr Mobilität mit weniger Verkehrsaufwand ist das Ziel. Das heißt weniger Aufwand an Energie, Zeit und Kosten, weniger Unfälle und Gefährdung und weniger Belastung von Klima und Umwelt. Das erreicht man durch Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, durch Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), durch die Eisenbahn im Regional- und Fernverkehr, durch die Integration der Verkehrsmittel im Mobilitätsverbund und durch virtuelle Mobilität in digitalen Netzen. Dichte, gemischt genutzte Stadtquartiere bieten hohe Mobilität mit wenig Verkehrsaufwand. Das ist ein großer Vorteil unserer europäischen Städte.

2 Die Endphase fossiler Mobilität

Heute dominiert das Auto unsere Mobilität. In Deutschland werden im Personenverkehr 58 % aller Wege und 79 % aller Kilometer mit dem Auto zurückgelegt. Es gibt allerdings große Unterschiede zwischen Stadt und Land und auch zwischen Städten gleicher Größen-

ordnung. Niedrige Auto-Anteile gibt es zum Beispiel in Zürich (28 %), Delft (34 %) und Münster (38 %). Ganz anders sieht es in der Region Stuttgart aus: Stadt und Umland liegen mit 47 % bzw. 60 % im Spitzfeld.

Knappes Öl und der Übergang in postfossile Mobilität machen Autoverkehr teuer. Hinzu kommen die Nutzerfinanzierung der Straßen anstelle der Steuerfinanzierung und die Anrechnung der externen Kosten aus Umwelt- und Gesundheitsschäden. Umgesetzt wird das – früher oder später – durch Maut für alle Kraftfahrzeuge auf allen Straßen. Mehr Menschen können oder wollen sich den teuren privaten Autoverkehr nicht mehr leisten. Bei eingeschränkter Mobilität droht soziale Exklusion. Doch der Mobilitätsverbund bietet in den Städten eine bezahlbare Alternative. Er wird zur Mobilitätsgarantie für Alle. Auf dem Land ist das schwieriger. Lärminderung, Luftreinhaltung, CO₂-Minderung und Klimaschutz sind nur mit einem starken Mobilitätsverbund erreichbar. Die demografischen und sozio-ökonomischen Entwicklungen verstärken den Bedarf nach bezahlbaren Alternativen zum Privatauto.

Die Ölkrise 1973 führte zu ersten Diskussionen über Verkehr mit weniger Öl. Aber das Drei-Liter-Auto konnte sich damals nicht durchsetzen. Jetzt erleben wir mit Klimawandel und Peak Oil die Endphase des Öl-Zeitalters. Die CO₂-Emissionen müssen reduziert werden, und das Öl wird knapp. Die steigende Öl-Nachfrage der Schwellenländer trifft auf ein stagnierendes Angebot. Das treibt den Preis, und das ist der eigentliche Strukturbruch, lange bevor das Öl zu Ende geht. Klimaschutz und Peak Oil sowie die Dauer des Übergangs zu postfossiler Mobilität von 15 bis 20 Jahren oder mehr erlauben keinen Aufschub. Wir müssen uns ab sofort auf sich verändernde Rahmenbedingungen unserer Mobilität einstellen.

Öl ist mit über 90 % der wichtigste Energieträger und Schmierstoff der fossilen Mobilität. Die einzelnen Verkehrsträger unterscheiden sich allerdings im Energie-Mix erheblich: Autoverkehr, Luftverkehr und Schifffahrt sind zu fast 100 % vom Öl abhängig; bei der Eisenbahn sind es in Deutschland ca. 70 %, im ÖPNV ca. 90 %; Fuß- und Radverkehr erfordern nur Muskelkraft. Das fast 200 Jahre alte Fahrrad ist das erste postfossile Verkehrsmittel. Als Pedelec mit hybridem Antrieb aus Muskelkraft und Batterie wird es zum Vorreiter der individuellen Elektro-Mobilität.

3 Nachhaltige postfossile Mobilität

Postfossile Mobilität benutzt Muskelkraft für die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad und Strom aus erneuerbaren Energien.

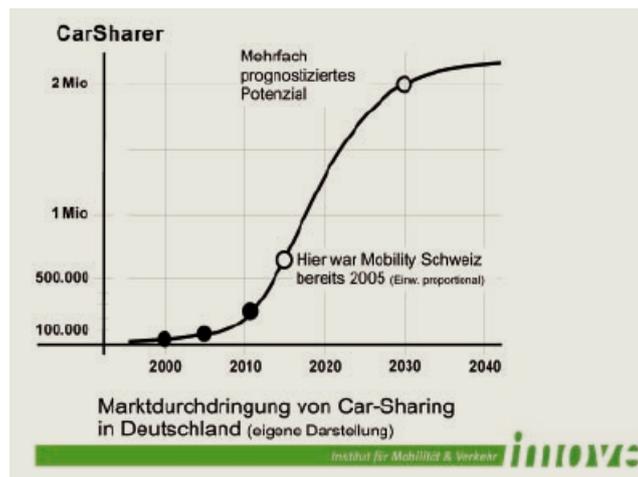
Biotreibstoff kommt als massenhafter Energieträger kaum in Frage. Die Produktion ist flächen- und energieintensiv und führt zu einer Konkurrenz Teller oder Tank zwischen Nahrung und Energie. Die Diskussion um Super E 10 hat die Problematik thematisiert.

Wir haben mehrere Optionen, den Übergang zu postfossiler Mobilität zu gestalten: Technische Effizienz muss kombiniert werden mit Änderungen unseres Mobilitätsverhaltens. Wir brauchen energieeffiziente Raumstrukturen – die Stadt der kurzen Wege. Raumentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung, Energiewirtschaft und Fahrzeugtechnik müssen sich neu orientieren. Denn die zur Zeit zu beobachtende Reduktion des Problems auf das Elektro-Auto greift zu kurz. E-Autos können konventionelle Autos nicht eins zu eins ersetzen. Postfossile Mobilität erfordert ein Gesamtkonzept aus multimodaler Mobilität im Verbund, Muskelkraft-Mobilität in der Nähe, virtueller Mobilität, Elektro-Verkehr und Information, Beteiligung und Marketing.

3.1 Multimodal im Mobilitätsverbund

Städtische und regionale Mobilität wird von zwei Systemen getragen: zum einen vom privaten Autoverkehr und zum anderen vom multimodalen Mobilitätsverbund aus Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, aus Öffentlichem Verkehr mit Bahnen und Bussen und aus Car-Sharing. Multimodal unterwegs bedeutet: lange Fahrten mit der Bahn, Wege in der Stadt mit ÖPNV, kurze Wege mit Fahrrad und zu Fuß, Fahrten auf dem Land mit Elektro-Auto als eigenes Auto, Taxi oder Car-Sharing und die Kombination der Verkehrsmittel. Multimodale Mobilität hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Öffentlicher Verkehr mit Bahnen und Bussen wird eine Rückgratfunktion multimodaler Mobilität übernehmen. Das Auto bleibt unverzichtbar, wird aber seine dominierende Rolle als Allzweckfahrzeug einbüßen. Mit Auto nutzen statt besitzen tritt die Dienstleistung Mobilität anstelle des Produkts Auto. Daran arbeiten alle großen Autohersteller.

Car-Sharing ist auch im letzten Jahr wieder um über 20 % gewachsen. Jetzt ist die Steilstrecke der üblichen s-förmigen Kurve der Marktdurchdringung erreicht. Mit car2go bietet Daimler in Ulm und in Hamburg Car-Sharing der zweiten Generation. Mit der one way-Option können die eingesetzten Smarts beliebig im Stadtgebiet abgestellt werden. Auch Car-Pooling – also die alte, bisher nicht in großem Stil funktionierende Fahrgemeinschaft – gehört dazu. Die Kopplung der Navis in den Autos mit Smartphones führt zu ganz neuen Möglichkeiten, Mitfahren zu verabreden – auch spontan. Daimler ist auch hier mit car2gether in Ulm und Aachen dabei.



Die Kombination der Verkehrsmittel erfordert deren Vernetzung und Integration. Schnittstellen müssen einfaches Umsteigen gewährleisten. Dazu werden aus ÖPNV-Stationen Mobilitätspunkte mit Abstellanlagen für Fahrräder, Fahrrad-Leihstationen, Car-Sharing-Stellplätzen und Ladestationen für Pedelecs und E-Autos.

3.2 Nah in der Stadt der kurzen Wege

Wir haben in Europa dichte Städte und Regionen. Der Alltagsverkehr ist mit über 90 % der Wege Nah- und Regionalverkehr, und über 60 % der Wege enden nach längstens 10 km. Unsere Städte sind also tauglich für eine Mobilität mit weniger Autoverkehr.

Es gibt in Deutschland seit Jahren einen Trend zurück in die Stadt. Der wird durch Innenentwicklung und Stadtqualität unterstützt. Innenentwicklung profitiert von vorhandener Infrastruktur und vorhandenen Nutzungen – letztlich von der vorhandenen Stadt. So sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbare Ziele um ein Vielfaches zahlreicher und interessanter als draußen. Städtische Strukturen mit mehr Mobilität bei weniger Verkehr werden interessanter, und autoabhängiges Wohnen draußen verliert an Attraktivität.

Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad ist die nachhaltigste Form der Mobilität – Radfahren fördert Fitness und Gesundheit, und Fußgänger erzeugen Urbanität. Ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer und ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer sind Grundanliegen der neuen Ansätze von Shared Space und Begegnungszonen.

In Kopenhagen fahren 37 % der Leute mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Ausbildung. Ihre Motive sind zu 54 % Schnelligkeit und Ein-

fachheit, zu 19 % Fitness, und nur 1 % tun es der Umwelt zuliebe. Der ökologische Zeigefinger wirkt also wenig, persönliche Vorteile dagegen viel. Auch in deutschen Städten gewinnt das Fahrrad hinzu. Dabei sind die Potenziale noch längst nicht ausgeschöpft, denn noch immer sind knapp 50 % der Autofahrten kürzer als 5 km. Und das Pedelec verdoppelt die Reichweite, überwindet Topografie, hält ältere Kunden und gewinnt neue hinzu.

3.3 Elektro-Verkehr mit grünem Strom

Elektro-Verkehr ist längst Standard bei der Eisenbahn und beim ÖPNV mit U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen. Pedelecs und E-Scooter sind Vorreiter und Schrittmacher für die individuelle E-Mobilität. Aber das Elektro-Auto steht medial im Mittelpunkt.

Die Öko-Bilanz von Elektro-Verkehr hängt vom Strom-Mix ab. In Deutschland mit zurzeit 17 % Anteil regenerativer Energien kann ein E-Auto bei CO₂ mit einem Diesel oder Benziner gerade mithalten. Aber das ändert sich: Je grüner der Strom wird, desto besser die Wirkung.

Im Gegensatz zum herkömmlichen Auto sind E-Autos keine Allzweck-Autos. Sie sind Kompakt-Autos mit Reichweiten um 150 km. Sie sind im Kauf deutlich teurer, im Betrieb aber billiger. Modelle für Auto nutzen statt besitzen sind also gefragt. Es geht um mehr als den Ersatz des Öl-Autos durch das E-Auto. Es geht um ein Gesamtkonzept postfossiler Mobilität, und das ist weit mehr als Elektro-Verkehr.

4 Straßen, Plätze, Lebensräume

Raumstrukturen und Stadtentwicklung sind die Schlüssel zu nachhaltiger Mobilität mit weniger Verkehr. Straßen und Plätze als Lebensräume führen zu Urbanität und Lebensqualität der Stadt. Neu sind die Städtebauliche Bemessung städtischer Hauptverkehrsstraßen, Shared Space, Begegnungszonen und innovative Tempo 30-Straßen, wie in Ulm. Ich erinnere an den Vortrag von Alexander Wetzig über die städtebauliche Reparatur der Ulmer Mitte.

Die Gestaltqualität unserer Umgebung beeinflusst unser Verhalten; Verkehrsanlagen färben ab auf das Verkehrsverhalten: Autistisch-funktionalistische fördern Stress und Aggression, integrierte, gut gestaltete entspannen. Die Städtebauliche Bemessung ist seit 2007 Bestandteil der Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen. Es geht um die Umkehr des alten Verkehrstechnischen Entwurfs, der vom Autoverkehr ausging und Fußgängern die verbleibenden Restflächen zuwies. Jetzt kommen wir vom Rand her mit Seitenräumen, die wir aus den Randnutzungen, den Funktionen der Seitenräume und aus angenehmen Proportionen des Straßenraums ableiten. Der Rest ist für die Fahrbahn und definiert die städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn.

Verkehrstechnischer Entwurf

Autoverkehr bestimmt Fahrbahnbreite
Rest für Seitenräume, Geh- und Radwege, Bäume etc.
Verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite

Städtebauliche Bemessung

Straßenraumgestaltung vom Rand aus
Erforderliche Breite der Seitenräume nach Funktionen und Proportionen Rest für Fahrbahn
Städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite

Planerische Abwägung / Politische Entscheidung

Alter Ansatz

Neuer Ansatz

seit 2007 in den RAST 06 (Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen)



Frankfurt: Berliner Straße



Köln: Kalker Hauptstraße

Shared Space hat Fachwelt, Kommunalpolitik und Öffentlichkeit elektrisiert. Es ist mehr als ein Entwurfsprinzip, es geht um ein verträgliches Miteinander auf Straßen und Plätzen; es ist kooperative Planungskultur und der Anfang einer neuen Mobilitätskultur. Shared Space-Bereiche und Begegnungszonen im Mischprinzip und traditionelle Verkehrsstraßen nach dem Trennprinzip stehen für grundsätzlich verschiedene Verkehrswelten und Verhaltensweisen: kooperatives Sozialverhalten im Geschwindigkeitsbereich um 20 km/h und kodifiziertes Verkehrsverhalten bei Geschwindigkeiten um 50 km/h. Beide Verkehrswelten sind Teil der Stadt: die Straßen und Plätze des Aufenthalts und Miteinanders und das schnellere Straßennetz, das nach kurzer, vielleicht 400 oder 500 m (oder 600 m?) langer, langsamer Fahrt erreichbar sein sollte.

Straßenraumgestaltung ist ein hoher städtebaulicher und funktionaler Anspruch. Er kann sowohl im Trennprinzip als auch im Mischprinzip umgesetzt werden. Es gibt gut und schlecht gestaltete Straßen nach beiden Entwurfsansätzen. Shared Space oder Begegnungszonen führen nicht automatisch zum besseren Straßenentwurf. So ist manche übergroße Pflasterfläche in Shared Space-Bereichen ästhetisch problematisch. Diese Kritik am Einzelfall wird relativiert durch viele gut gestaltete Bereiche – in Holland, Zentralplatz in Biel, Plätze

in Duisburg, bereits 1990 umgebauter Domplatz in Speyer oder die geplante Begegnungszone in Konstanz.



5 Neue Mobilitätskultur

Verkehr, auch Autoverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, ist Teil der Stadt – urban und belebend, solange der menschliche Maßstab in Raum, Geschwindigkeit und Menge nicht verletzt wird. Für die Stadtver-

träglichkeit des Verkehrs sind die gefahrenen Geschwindigkeiten und ein gewisses Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Straßennutzer wichtiger als die Verkehrsmengen. Wir brauchen geringere Geschwindigkeiten überall dort, wo Menschen wohnen, sich aufhalten oder als Fußgänger unterwegs sind. Lärm-minderung, Luftreinhaltung und Barrierefreiheit sind Erfordernisse, die in die gleiche Richtung zeigen. Tempo 30 als Regellimit – mit zu begründenden Ausnahmen – ist eine alte Forderung. Graz in Österreich hat das bereits in den 1990er Jahren umgesetzt.

Shared Space und Begegnungszonen haben einen Prozess angestoßen, der über weniger Regulierung zu mehr Eigenverantwortung und Rücksichtnahme im Stadtverkehr führt – letztlich zu einer neuen Mobilitätskultur. Es gibt weitere Indizien dafür. Das Auto verliert an Bedeutung. Für junge Menschen ist es nicht mehr so wichtig: 80 % sagen, dass man in der Stadt kein Auto braucht, fast 40 % meinen, dass „Autos heute nicht besonders angesagt sind“. Car-Sharing hat zweistellige Zuwachsraten. Die Auto-Industrie bietet neue Mobilitätsmodelle, wie car2go oder car2gether. Vélib in Paris ist Vorbild für immer mehr Fahrrad-Leihsysteme. Multimodale Mobilität mit den richtigen Verkehrsmitteln unterwegs löst monomodale Auto-Mobilität ab. Gewiss, Auto ist noch Mainstream, aber das ändert sich – vielleicht schneller als man denkt. Denn die anderthalb Jahrhunderte fossiler Mobilität gehen mit Klimawandel und Peak Oil zu Ende.

6 Fazit: Was können (müssen) wir tun?

Mobilität und Verkehr sind eng verknüpft mit fast allen Lebensbereichen. Deshalb gibt es keine einfachen Rezepte oder großen Würfe, wie postfossile Mobilität erreicht wird. Den Elementen postfossiler Mobilität entsprechend gibt es für die Entwicklung eines Stadtquartiers mehrere Handlungsfelder: Multimodale Mobilität, Muskelkraft-Mobilität, Stellplätze, Straßenraum, Elektro-Verkehr und – als Querschnittsaufgabe – Information, Beteiligung und Marketing. Die Inhalte der Handlungsfelder wurden im Vortrag exemplarisch behandelt.

Durch Bündelung der behandelten Optionen und Handlungsfelder erscheint ein geordneter Übergang in postfossile Mobilität möglich. Allerdings wird postfossile Mobilität mit weniger Verkehr auskommen müssen. Das aber bedeutet im Zusammenspiel der Optionen keine Qualitätseinbuße; im Gegenteil, es eröffnet die Chance besserer und gesünderer Mobilität mit weniger Verkehr, und schließlich ist E-Verkehr ein enormes Investitions- und Wachstumsprogramm. Intellektuelle Mobilität und heutige Weichenstellungen sind die Schlüssel für einen harmonischen Übergang ins postfossile Zeitalter.

Bilder: Hartmut H. Topp



Diskussion

Thomas Auer

Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp

Im Anschluss an die Referate bestand die Möglichkeit, beide Referenten zu Einzelaspekten zu befragen und ihre Einschätzungen zu spitzen zu lassen. Dies erfolgte zunächst auf dem Podium durch den Moderator Prof. Urs Kohlbrenner, danach durch das Publikum.

Urs Kohlbrenner charakterisierte die Aufgaben als umfassend und langwierig; auch die Wirkung wird lange auf sich warten lassen. Womit also könnten Zeichen gesetzt werden, was eignet sich für den Anfang?

Thomas Auer betonte, dass es wichtig sei, besser sofort anzufangen als umfassende Lösungsvorschläge abzuwarten. Er sieht den Ansatzpunkt beim Überdenken des Modells der Stadt, d.h.

- der Dichte,
- der Fragen der Nutzungsmischung und
- der Qualität des Baus in energieeffizienter Sicht.



Gerade die bis dato vorliegenden Ansätze im Kontext von S 21 bedürfen der Überarbeitung. Sie seien nicht effizient und damit auch nicht nachhaltig.

Hartmut H. Topp schlug vor, die Mobilität rasch in den Fokus der Betrachtung zu rücken. Die Gestaltung der Straßenräume, weg von der Ideologie der autogerechten Stadt zur Wiederherstellung von Straßen und Plätzen als Lebensraum sei ein schnellerer Einstieg als die – natürlich richtige – Neujustierung im Rahmen des Städtebaus und der Stadtplanung. Von Urs Kohlbrenner dazu die formulierte Einschätzung, dass es gerade in Stuttgart, einer Stadt, die eng mit dem Autoverkehr verbunden sei, dies einerseits an ein Tabu rühre, es deshalb andererseits umso bedeutsamer wäre. Zwar sah keiner der Referenten Ansatzpunkte für ein Modellprojekt, dass hier kurzfristig zu einen Mentalitätswechsel führen könnte, Hartmut H. Topp ist jedoch optimistisch, da selbst die Autobranche umdenken würde hinsichtlich integrierter Mobilitätsansätze.

Auf die Frage, wo die „smart grids“, die integrierten Ansätze in der Stadt liegen, verwies Thomas Auer auf den Stuttgarter Westen als Beispiel:

- hohe Dichte,
- Nutzungsmischung,
- kurze Wege und gute Erreichbarkeit,
- städtebaulich mit der durchbrochenen Blockstruktur vorbildlich.

Hinsichtlich der städtebaulichen Figuren plädierte er dafür, bestehende Denkgewohnheiten abzustreifen. Bei modernen, energieeffizienten Bauten fällt die halb offene Bauweise kaum ins Gewicht, sie verbessert aber deutlich die Belüftungssituation und kann auch die Beleuchtungs-, und damit Energiebilanz verbessern. New York verbraucht, so Thomas Auer, 40 % seiner Energie für Beleuchtung, davon die Hälfte am Tag!





Hartmut H. Topp plädierte für den Mut zum Experiment. „Shared Space“ oder die mit geringen Eingriffen auskommende „Bewegungszone“ könnten sofort erprobt und – wo geeignet – eingeführt werden, um städtischen Raum zurückzugewinnen. Bis dato habe sich Baden-Württemberg allerdings geweigert, die Erprobung zuzulassen.

Die Mitwirkung der Bürger, ihre Bereitschaft, sei dabei allerdings sehr wichtig. Hierzu bedürfe es auch der „Bilder“. Der von Alexander Wetzig in der ersten Veranstaltung vertretende Ansatz, durch die offene Diskussion zum Planungsergebnis zu kommen, stoße hier an seine Grenzen.

Beide Referenten sehen eine möglichst breite Beteiligung als wichtige Voraussetzung, um zu einer legitimierten und guten Planung zu gelangen. Es müssen jedoch Formen entwickelt werden, die vermeiden, dass wenige „Lautstarke“ die Diskussion und Zielfindung dominieren. Aus dem Publikum wurde hierzu ergänzt, dass transparente, nachvollziehbare Leitfäden für Planungsprozesse in der Verkehrsplanung fehlen. Hier bestünde – auch darstellerischer – Nachholbedarf.



Hartmut H. Topp mahnt schließlich an, Förderprogramme und Richtlinien in die Betrachtung einzubeziehen. Die Schaffung von Qualität und das integrierte Handeln seien „dicke Bretter, aber sie ließen sich durchbohren!“

Prof. Urs Kohlbrenner dankte den Referenten wie dem Publikum für die interessanten Beiträge und schloss mit einem Drei-Punkte-Fazit:

1. Die Planer und die Planung müssen das verloren gegangene Vertrauen wieder zurückgewinnen. Offenheit im Prozess und Transparenz der Entscheidungsfindung sind hierfür wichtige Voraussetzungen.
2. Stuttgart ist nicht die Speerspitze im planerischen Umgang mit integrierten Mobilitätsmodellen und der Energieeffizienz. Die Stadt hat aber das hierfür notwendige Know-how. Sie wäre deshalb als Modellstadt – nicht nur für neue Beteiligungsverfahren – prädestiniert.
3. Für den Wandel sollte man beim Bestand ansetzen. Seine Qualitäten und Potenziale sind zu ermitteln und sollten – wo möglich – ausgebaut werden. Der Stuttgarter Westen ist hierfür ein Beispiel. Planer müssen dann auch nicht nur nostalgisch argumentieren, sondern können die Zukunftsfähigkeit betonen.





Andreas Epple

Epple Projekt GmbH, Heidelberg

Vorschläge eines Bauträgers für das Entstehen qualitätsvoller Stadtquartiere

1 Kann der beschränkte Denkansatz der Bauträger eine solche Fragestellung lösen?

Der Vorwurf, Bauträger dächten nur, hauptsächlich oder mindestens viel, an Geld, ist berechtigt. Die wichtigste Aufgabe eines Bauträgers ist es zu überleben. Die hohen Risiken und Unwägbarkeiten des Geschäftes (Zinsentwicklung, Bankenkrise, Rohstoffpreise etc.) lassen sich wegen der langen Zeitläufe der Projekte nur beherrschen, wenn der Bauträger die Rentabilität seiner Projekte permanent kennt und an allen ihm zugänglichen Stellschrauben steuert. Häufig leidet unter diesem Mechanismus die Projektqualität.

Bauträger stehen unter der Doktrin des Dreisatzes. Bauträger realisieren einen großen Teil der Wohnungsneubauten. Eine höhere Qualität könnte nur dann entstehen, wenn der Bauträger-Dreisatz nicht ihre Begrenzung sondern ihre Grundlage wäre! Dieser Lösungsansatz eines Bauträgers baut also auf seinem beschränkten Denken auf.

2 Wie weit trägt das Dogma von der sozialen Durchmischung?

Aus der zutreffenden Erkenntnis der 1970er Jahre, dass eine hohe Konzentration sozialen Wohnraums Folgeprobleme generiert, begründet sich die Forderung nach sozial durchmischten Quartieren.

Die Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtquartier ist freilich eine notwendige Bedingung für dessen dauerhafte Qualität. Diese Identifikation hat damit zu tun, wie sich das eigene Quartier von den anderen in der Stadt auch hinsichtlich seines sozialen Milieus unterscheidet. Es erscheint daher sinnvoll, sich auch bei neuen Stadtquartieren darum zu bemühen, dass dort ein besonderes Milieu entsteht. Die Forderung nach Durchmischung darf nicht dazu führen, dass sich alle neuen Quartiere sozial nicht mehr unterscheiden.

3 Wie weit trägt das Dogma von der kleinteiligen Entwicklung?

Mit diesem Ansatz huldigt man dem Leitbild der klassischen europäischen Stadt und möchte deren organische Entwicklung über lange Zeiträume quasi simulieren. Jeder Projektentwickler, Planer, Bauträger soll nur einen Teilbereich bearbeiten dürfen. Richtig ist, dass Fehlentwicklungen besonders schlimm sind, wenn sie in großem Maßstab umgesetzt werden; insoweit wirkt dieses Dogma präventiv. Der verbreitete Umkehrschluss, Vielfalt steigere Qualität, ist dagegen falsch. Die Qualität eines Werkes wird nicht dadurch höher, dass es nicht einheitlich, sondern als Collage erstellt wird.

Im „SIM“ (dem vom Gemeinderat beschlossenen Stuttgarter Innenentwicklungsmodell) wird präventiv „eine Bauträgervielfalt bei Vorhaben ab 200 Wohneinheiten“ verlangt. Es erstaunt, dass man gegenüber Bauträgern zwar skeptisch ist, aber gleichzeitig möglichst viele davon haben möchte. Mit dem Dreisatz als Fluchtpunkt ihrer geistigen Perspektive setzen sich Bauträger nur dann für Quartiersqualität ein, wenn es sich rechnet. Die Errichtung und Vermarktung eines Teilprojektes baut auf der vorhandenen oder vermuteten Qualität des größeren Quartiers auf; diese Qualität wird aber durch das Teilprojekt während dessen Vermarktungsphase nicht wesentlich verändert. Der Ansatz zwingt Bauträger also dazu, sich ausschließlich für die Rentabilität ihres Teilprojektes zu interessieren.

Wenn dagegen das Investment des Bauträgers länger währte, weil er das Quartier in Gänze oder zumindest große Teile davon realisierte, müsste er sich plötzlich für die Qualität des Stadtquartiers interessieren und auch in diese Qualität investieren.

Fazit: Wenige gute Bauträger bauen besser als beliebig viele schlechte!

4 Wie weit trägt der Ansatz des SIM

Trotz schrumpfender Bevölkerung wachsen in Deutschland die wirtschaftlich starken Standorte. Auch Stuttgart wird davon begünstigt. Vermutlich wird dieser Trend die nächsten 10 Jahre anhalten. Wohnen wird in Stuttgart dann noch teurer. Menschen ohne sehr hohes Einkommen oder Vermögen können es sich immer weniger leisten, in Stuttgart zu wohnen. Der soziale Ansatz des SIM mit der Förderung preisbegünstigten Wohnens ist für die Erhaltung einer lebendigen Stadt notwendig. Auch die Immobilienwirtschaft profitiert langfristig, wenn es gelingt, die durch hohe Preise ausgelöste soziale Segregation zu verlangsamen.

5 Wie weit trägt der Stiftungsansatz des Dr. Geißler?

Der Schlichter des Konfliktes zu S 21, Dr. Heiner Geißler, hatte vorgeschlagen, die freiwerdenden Grundstücke in eine Stiftung einzubringen, um sie der Spekulation zu entziehen. Eine solche Stiftung könnte als Vehikel für qualitätsvolle Stadtentwicklung Sinn machen, wenn man die Stadtentwicklung als einen langen Prozess begriffe, der weit mehr umfasst als die anfängliche Planung, Gestaltung und Grundstückstransaktion. Die Stiftung als Stadtentwicklungsinstrument könnte dann von externen Immobilienprofis geführt werden. Die Hafencity in Hamburg exerciert ein solches Beispiel – wenn auch nicht im Gewande einer Stiftung – erfolgreich vor.

Sofern man Stadtentwicklung im konventionellen, engen Sinn des Begriffes nur als initialen Impuls für neue Quartiere versteht, vermag eine Stiftung dem konventionellen Handlungsinstrumentarium, über das die Stadt Stuttgart mit den stadteigenen Grundstücken und ihren Ämtern und Gremien verfügt, nichts Neues hinzuzufügen.

6 Warum sind divergierende Zeithorizonte das Kernproblem?

Stadtplanung und Stadtentwicklung unterliegen Zeitströmungen und Moden. Die Halbwertszeit vieler dieser Strömungen ist (hoffentlich) kürzer als die der zu planenden Städte. Städte entwickeln sich weiter, nachdem sie geplant und gebaut sind.

Wenn Stadtentwicklung eine qualitätsvolle Entwicklung der Stadt gewährleisten will, darf sie sich daher nicht nur als Stadtplanung begreifen, die ihr Pulver bereits vollständig verschossen hat, sobald das Geplante gebaut ist.

Wenn Stadtentwicklung eine dauerhaft qualitätsvolle Entwicklung der Stadt gewährleisten will, muss sie sich als Prozess begreifen, der die Entwicklung der Stadt permanent, z.B. über 100 Jahre oder länger, begleitet und steuert.

7 Trägt der Dreisatz als intellektueller Ausgangspunkt einer Lösung?

Der Dreisatz an sich ist nicht böse. Der Begriff der Nachhaltigkeit kommt aus der Forstwirtschaft. Nachhaltige Forstwirtschaft ist ökonomisch sinnvoll.

Für den betriebswirtschaftlichen Gesamtertrag spielt die Entwicklung des Waldes = Anlagevermögens eine größere Rolle als die kurzfristige Rendite der Höhe des jährlichen Ertrages durch Holzverkauf.

Bei den meisten Stadtteil- oder Quartiersentwicklungen ergibt sich die ökonomische Stellgröße aus der initiierenden Grundstückstransaktion am Beginn der Entwicklung.

Bilanziert werden Kosten und Ertrag der initialen Bebauung.

Viele Aspekte nachhaltiger Stadtentwicklung rentieren sich dagegen erst im Laufe der Nutzung. Allein auf den initialen Transaktionsvorgang bezogen senken sie die Rendite, sind also wirtschaftliche Fehlanreize.

Anders ist es, wenn Bauträger nicht Teilbereiche, sondern große Quartiere entwickeln. In diesem Fall übersteigt wie beim Forst die Rendite aus Wertveränderungen des Grundstücksvorrats den kurzfristigen Transaktionsgewinn. So entsteht ein Zwang zum nachhaltigen Wirtschaften! Man könnte sagen: „Sobald ein Bauträger ein hinreichend großes Gebiet bearbeitet, fängt er von alleine an zu denken wie ein Stadtplanungsamt.“

8 Der Lösungsansatz

Man könnte

- die Grundstücksspekulation dauerhaft verhindern,
- die Entwicklung eines Stadtteils dauerhaft beeinflussen und steuern,
- städteplanerische Ziele (ökologisch, familienfreundlich etc.) dauerhaft verfolgen,
- bezahlbaren Wohnraum dauerhaft zur Verfügung haben,
- auf künftige Veränderungen der Bedürfnisse baulich reagieren, ohne dass partikuläre Interessen vieler Eigentümer dies dauerhaft blockieren,
- der Geißlerschen Stiftungsidee Sinn verleihen,

wenn alle Grundstücke der Stadt bzw. der Stiftung nur in Erbpacht vergeben würden!

Dieser Lösungsansatz funktioniert seit der Antike (lat. superficies). Er ist heute im Erbbaurechtsgesetz geregelt. Das Erbbaurecht hat üblicherweise eine Laufzeit von 99 oder 75 Jahren. Das Eigentum am Grundstück und Bauwerk fallen auseinander. Der Erbverpächter = Grundstückseigentümer = Stadt oder Stiftung behält Einfluss nach Zeitablauf des Erbbaurechts und über Zustimmungs- und Vorkaufsrechte. Wird das Grundstück dagegen verkauft, gibt es diesen Einfluss nicht mehr. Rein private Eigentümerstrukturen, insbesondere Eigentumsgemeinschaften nach Wohnungseigentumsgesetz, sind in ihren Entscheidungen sehr träge und ein großer Hemmschuh, wenn es in einem Quartier Anpassungsbedarf an völlig veränderte Rahmenbedingungen gibt.

Man könnte mit den Erträgen aus den Erbbaurechten die Geißlersche Stiftung personell kompetent besetzen und hätte ein permanentes Quartiersmanagement sowie die permanente Weiterentwicklung des Stadtteils etabliert und finanziert.

Man kann mit Erbbaurechten auch soziale Ziele realisieren: Die Wohnungskäufer haben ohne Grundstück eine niedrigere Finanzierungssumme, man senkt also die Finanzierungsschwelle und die Höhe des Erbbauzinses kann nach sozialen Kriterien, wie z.B. dem Einkommen oder der Kinderzahl, gestaltet werden.

In Amsterdam ist das Erbbaurecht seit vielen Jahren einer der gedanklichen Eckpfeiler, mit denen die Stadt erfolgreich nachhaltige Stadtentwicklung betreibt.



cupus – Wohnen im alten Botanischen Garten in Heidelberg-Bergheim. Wohnungen und Penthäuser auf Erbpacht mit Blick auf das Heidelberger Schloss, den Heiligenberg und den Neckar. Auszeichnung für „Beispielhaftes Bauen“, verliehen durch die Architektenkammer Baden-Württemberg.



preisWERThaus Nehren. Bezahlbarer Wohnraum für junge Familien verwirklicht auf Erbbaurechtsgrundstücken in Nehren bei Tübingen.



preisWERThaus Walldorf. Bezahlbarer Wohnraum „Am Haus der Kinder“ in Walldorf. Reihenhäuser für junge Familien auf Erbbaurechtsgrundstücken.



*Ruderklub in Heidelberg-Neuenheim.
Realisierung des Klubhauses und Wohnungen in Erbpacht –
ermöglicht durch eine besondere Partnerschaft von Wirtschaft und Sport.*

Der vorgestellte Lösungsansatz bedeutete einen Quantensprung, weil damit Maßnahmen der Stadtentwicklung nicht mehr nur vor der Geburt eines Stadtquartiers, sondern während dessen gesamter Lebensdauer möglich wären.

9 Widerstände gegen den Lösungsansatz

Politiker können dagegen sein, weil sie die Finanzen ihrer Stadt häufig durch einmalige Erlöse in ihrer Amtszeit und nicht dauerhaft stärken wollen.

Potentielle *Käufer* können dagegen sein, weil sie es als maximal un-schwäbisch empfinden, nicht Eigentümer „ihres“ Grundstückes zu werden.

Bauträger können dagegen sein, weil sie nichts von Experimenten und gesteigerter Komplexität halten.



Gästehaus der Ruprecht-Karls-Universität. Wohnen und Arbeiten im Neuenheimer Feld in Heidelberg. Die Realisierung in Erbpacht brachte nachhaltige Vorteile und war beispielgebend für weitere Projekte.

10 Die Überwindung der Widerstände

Politiker sind durch öffentliche Meinung zu überzeugen. Es bleibt zu hoffen, dass es öffentliche Meinung nicht nur gegen etwas, sondern auch für etwas gibt, nämlich für den hier vorgestellten nachhaltigen Entwicklungsdreisatz! Eine zusätzliche Chance liegt darin, dass auch der Geldsegen aus einem vollständigen Verkauf der Grundstücke erst in den 2020er Jahren dem Stadtsäckel zugute käme. Das ist zeitlich soweit weg, dass man zugunsten der Nachhaltigkeit leichter auf den Einmalzufluss verzichten kann, weil es heute nicht wehtut.

Die potentiellen *Käufer* wollen alle in die Stadt. Die Grundstücke sind so attraktiv, dass man gerne auch auf Erbpachtbasis dahin zieht, wenn die Grundstücke anders nicht feil sind.

Die *Bauträger* und Projektentwickler sind am einfachsten zu überzeugen. Ist die Vergabe in Erbpacht einmal entschieden, machen sie mit. Diese Prognose ist gesichert, wenn man weiß, dass Bauträger im Dreisatz denken.

Bilder: Epple Projekt GmbH



Sascha Zander

zanderroth architekten, Berlin

Berliner Wohnungsbau – Verdichtung in den Gründerzeitquartieren Berlin Mitte und Prenzlauer Berg

Kontext

Der rasante Aufschwung Berlins begann in der Mitte des 19. Jahrhunderts, nachdem die Stadt zur Hauptstadt des Deutschen Reichs geworden war. Wirtschaftswachstum und Bevölkerungszuwachs verursachten den Bauboom der Gründerzeit und ließen Berlin zur Millionenstadt werden. 1850 wohnten 400.000 Menschen in Berlin. 1900 waren es 1,9 Millionen, 1925 4 Millionen. 2010 wohnen in Berlin 3,45 Millionen Menschen. In 75 Jahren zwischen 1850 und 1925 verzehnfachte sich die Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund entstand eine Stadtstruktur aus Vorderhäusern, Seitenflügeln und Hinterhäusern. Bis zu sieben Hinterhöfe wurden in Berlin Mitte realisiert. Je dichter die Bebauung eines Grundstücks gelang, umso rentabler wurde die Mietskaserne (Zinskaserne).

Baugenehmigungen wurden Ende des 19. Jahrhunderts in sechs Wochen erteilt. Heute benötigt die Verwaltung in Berlin zwischen drei und zwölf Monaten bis zur Erteilung der Baugenehmigung für von uns geplante Gebäude.

Aufgrund der rasanten Geschwindigkeit, mit der gebaut wurde, entstanden Fassaden als fortlaufende eklektizistische Reproduktion, die gerade heute dem Gestaltungsanspruch der meisten Bewohner genügen und gleichzeitig die strukturellen Probleme ausblenden.

Die gründerzeitliche Fassade suggeriert, die Sehnsucht nach Tradition, Stabilität und historischer Kontinuität erfüllen zu können.

Möglicherweise hat die Architektur der mittellosen Nachkriegszeit und der brutalen 60er und 70er Jahre in vielen Fällen den Weg zur Moderne für den Betrachter und Nutzer verstellt.

Unser Büro beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Verdichtung der Berliner Innenstadt. Zwangsläufig ergeben sich wesentliche Parameter für unsere Gebäude aus der bestehenden Struktur. Unsere Konzepte suchen den Umgang mit den Vorgaben, ohne die Strukturen fortzuführen. Im Zentrum unserer Überlegungen steht die Frage, wie in einer vorgegebenen, rahmenden Struktur höhere Wohnqualität zu erzeugen ist.

Eine inhaltliche Schnittmenge fand ich in einem Foto von 1926, auf dem vier Frauen die Berliner Flachdachwiese im Sommer als Garten nutzen (Abb. 1). Das Bild zeigt die ungeplante Flucht aus der Dichte. Im innerstädtischen Wohnungsbau wird es zunehmend um die planmäßige Integration suburbaner Qualitäten gehen. Die Nutzung aller Dächer als Kompensation für die Versiegelung des Bodens ist nur der einfachste und selbstverständliche Anfang.

Unsere Gebäude entstehen aus der Analyse der spezifischen städtebaulichen Umgebung. Aus der umgebenden Struktur eines Grundstücks entstehen Schemata, die den Umgang, manchmal einen strukturellen Ausweg, skizzieren.



Abb.1: Berliner Flachdachwiese im Sommer 1926

Der Entwurfsprozess ist hierarchisiert. Die städtebaulichen Rahmen bestimmen das Volumen. Die Gebäude werden von innen nach außen entwickelt. Grundrisse und Schnitte erzeugen im günstigsten Fall die Fassade. Die innere Struktur des Gebäudes formt die Hülle.

Ein wiederkehrendes Thema der gründerzeitlichen Struktur ist das Dogma der Schließung des Blockrandes. Es wird unterstellt, dass nur durch die Schließung des Blockrands städtischer Raum entstehen kann.

Tatsächlich führt diese Idee zu einem zweidimensionalen Straßenraum (Abb. 2), der der Öffentlichkeit eine Schmuckfassade präsentiert und den Blockinnenbereich verbirgt. Dort, wo die gründerzeitliche Struktur erhalten ist, ist der überwiegende Teil der Stadt nicht wahrzunehmen.

1990 waren in den Ostbezirken der Stadt die Hofdurchgänge unverschlossen. Der Rand des Blocks war durchlässig. Manchmal war es möglich, wenn man sich auskannte, über die Höfe eines Grundstücks auf das nächste Grundstück zu gelangen und dort auf der anderen Seite des Blocks herauszukommen. Infolge der Sanierung hat heute jedes Tor ein Schloss.

Gebäude

Das Projekt Ly 43 (Abb. 3) thematisiert den Shortcut durch den 300 Meter langen Block und die Vermeidung von Vorder- und Hinterhaus. Das Gebäude nutzt in einer nie bebauten Lücke von 10 Metern Breite die vollen 36 Meter tiefen Brandwände der angrenzenden Gründerzeitgebäude. Die Höfe wurden an die Ränder des Gebäudes verlegt, um die Belichtung zu gewährleisten.



Abb. 2: Straßenraum, Berlin Mitte

Für das Bauvorhaben RuSc (Abb. 5) wurden drei Grundstücke erworben, aber nur zwei bebaut. Die Baugemeinschaft schenkte der Stadt einen kleinen öffentlichen Platz auf dem zuvor von Berlin erworbenen Grundstück und erhielt dreiseitig belichtete Wohnungen an der Norddecke des Blocks.

Es ist von zunehmender Bedeutung für Städte und Gemeinden, die eigenen Grundstücke zur Erreichung infrastruktureller, qualitativer und finanzieller Ziele strategisch einzusetzen. Sinnvolle städtische Dichte lässt sich nicht in allgemeingültigen Kennzahlen formulieren.



Abb. 3: Ly43 Lychener Straße 43, Berlin Prenzlauer Berg (W. Nägeli/S. Zander)



Abb. 5: rusc Ruppiner Straße 43, Schönholzer Straße 10a, Berlin Mitte



Abb. 6: sc11 Schönholzer Straße 11, Berlin Mitte

Das Projekt sc11 (Abb. 6) erreicht auf der unproblematischen Südecke des Blocks eine GFZ von 6,0. Rusc (Abb. 5) erreicht auf der Nordseite unter Einbeziehung des Platzes eine GFZ von 2,5.

Manchmal geht es um die Ausnutzung ökonomischer Gegebenheiten, um Qualität zu erzeugen. Wären die Grundstückspreise in Berlin Mitte (Bodenrichtwert) zwischen 1095 und 2005 nicht um ca. 50 % gefallen, wäre das Projekt in der

Ruppiner Straße (Abb. 5) nicht möglich gewesen.

Angefacht durch eine Vielzahl von Förderungs- und Abschreibungsprogrammen stiegen in den vergangenen fünf Jahren die Grundstückspreise in und um die Sanierungsgebiete in Mitte und Prenzlauer Berg rasant. Lagen die Grundstückskosten pro Quadratmeter Wohnfläche in der Ruppiner Straße bei 250 Euro/m² liegt die Belastung, bei steigender Nachfrage, aus dem Grundstück bei unseren neuen Projekten bei 750 Euro/m². Hieraus wird ersichtlich, dass sich wesentliche Parameter systematischer Planung entziehen. Der Grundstücksmarkt wird derzeit durch die Verknappung von Grundstücken zur Planungsdominanten in Berliner Innenstadtbezirken.

In der Schönholzer Straße 11 (Abb. 6) gelang es uns nicht, das grundsätzliche Dilemma der Blockecke zu lösen.

Wir konzentrierten uns auf das Konzept der Fassade als Brückenschlag zwischen der neuen Mitte und dem angrenzenden sozialen Brennpunkt Wedding, der durch eine heterogene Bebauungsstruktur von Gründerzeit und 70er Jahre Bebauung geprägt ist.

Es ging um einen Beitrag zur Rehabilitation von Sichtbeton für Wohngebäude. Für Architekten eine Selbstverständlichkeit, für den uneingeweihten Betrachter eine Herausforderung. Die Frage, ob unser Gebäude, das im Wesentlichen die Proportion von Materialien zueinander untersucht, die gewünschte Akzeptanz etabliert, scheint nach zwei Jahren positiv beantwortet werden zu können.

Das 3.300 Quadratmeter große Grundstück in der Zelterstraße (Abb. 7, 8, 9,10) liegt an 22 Meter hohen Brandwänden. Seine Nord-Ost Orientierung und seine bei einer Länge von hundert Metern geringe Tiefe von 34 Metern suchten nach einer Lösung, die sich diese eher unvorteilhaften Gegebenheiten zu Nutzen macht.

Die Antwort hierauf ist eine Bebauung, die sich in Form von zwei Riegeln entlang der Brandwand und parallel zur Straße entwickelt. Die vordere viergeschossige Reihenhausbebauung schließt den Blockrand und ist zu zwei Seiten orientiert. Die rückwärtige, sechs-



Abb. 7: ze511 Zelterstraße 5–11, Berlin Prenzlauer Berg, Schnittperspektive



Abb. 8: ze511 Zelterstraße 5–11, Berlin Prenzlauer Berg, Straßenansicht



Abb. 9: ze511 Zelterstraße 5–11, Berlin Prenzlauer Berg, Straßenansicht Detail



Abb. 10. ze511 Zelterstraße 5–11, Berlin Prenzlauer Berg, Innenraum

geschossige Bebauung aus gestapelten „Einfamilienhäusern“ deckt die Brandwand ab und orientiert sich Richtung Nordosten. Die aus den Split-Level resultierenden bis zu 4,2 hohen Räume gewähren unabhängig von der Ausrichtung eine optimale Belichtung aller Wohnbereiche. Verbunden werden die zwei Gebäuderiegel über einen gemeinsamen Gartenhof. Zur Verkürzung der Brandwände legten wir den Hof, an den alle angrenzenden Wohnbereiche angebunden wurden, in das 1. Obergeschoss. Alle Dächer wurden zu Dachgärten. Insbesondere für die weniger besonnten Gartenhäuser wurde auf dem Dach des Brandwandriegels eine 250 m² große gemeinschaftliche Dachterrasse angelegt, an die eine Sommerküche und eine Sauna angeschlossen sind. Zusätzlich verfügen die 45 Wohnungen zur Unterbringung von Gästen über vier „Hotelzimmer“, die durch die Bewohner tageweise angemietet werden können.

Rahmen

Oft bestimmen die wirtschaftlichen Ziele unserer Kunden das Maß der erforderlichen Nutzung. Dies führt zunächst an die zulässigen Grenzen der bauordnungsrechtlichen und planungsrechtlichen Zulässigkeit und kann Wohnqualität stark behindern.

In der Linienstraße (Abb. 4) gelang es, die erzwungene geringe Raumhöhe von 2,55 Metern durch angrenzende anderthalb geschossige Räume zu kompensieren.

Oft können missliche Anforderungen oder Umstände zu ungewöhnlichen Lösungen führen, die eine hohe Qualität erzeugen. Voraussetzung hierfür ist ausreichend Zeit und unter Umständen die Bereitschaft, die Arbeit von drei Monaten wegzuschmeißen und auf Grundlage einer gefundenen Idee neu zu beginnen.

Unsere ersten Bauherren verstanden Gebäude überwiegend als Renditeobjekte (u.a. Abb. 3, 4) und gaben uns in Bezug auf die Ausnutzung ihrer Grundstücke mehr oder weniger einfache Rechenaufgaben auf. In Bezug auf die Gestaltung der Gebäude nahmen sie keinen oder nur sehr geringen Einfluss. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken.

In den letzten fünf Jahren haben wir für Baugemeinschaften etwa 250 Wohnungen geplant und bisher 120 Wohnungen (Abb. 5,6,7) für ca. 205 Gesellschafter gebaut und auf Grund unserer Erfahrungen der ersten Jahre darauf bestanden, dass wir die Gestalt der Gebäude (Rohbau und Fassade) bestimmen dürfen. In Fragen des Innenausbaus unterstützen wir die Haltung, den Findungsprozess der Beteiligten ohne eigene Schwerpunkte in den Vordergrund zu stellen.

Der Architekt wird insbesondere ausgebildet, um die Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum zu definieren. Bei allen möglichen Irrtümern erscheint dieses Mandat sinnvoller, als den Entwurfsprozess innerhalb einer Gruppe zu demokratisieren, soweit der Architekt seine Aufgabe ernsthaft verfolgt.

Partizipation in Bezug auf Wohngebäude sollte in erster Linie eine Frage der Verteilungsgerechtigkeit sein. In Fragen der Gestaltung führt sie voraussichtlich über den kleinsten gemeinsamen Nenner zur Banalisierung von Gebäuden.



Abb. 4:
li87 Linienstraße 87,
Berlin Mitte

Bilder: zanderroth architekten



Diskussion

Andreas Epple Sascha Zander

Im Anschluss an die Referate bestand die Möglichkeit, beide Referenten zu Einzelaspekten zu befragen und ihre Einschätzungen zu spitzen zu lassen. Dies erfolgte zunächst auf dem Podium durch den Moderator Prof. Urs Kohlbrenner, danach durch das Publikum.

Die Projekte, für die die beiden Referenten stehen, sind von unterschiedlicher Größenordnung.

Andreas Epple beschrieb seine Herangehensweise wie folgt:

- Analyse möglicher Kundenwünsche (welche Klientel könnte sich für den Ort in der Stadt interessieren, was sind Bedarfe und Bedürfnisse, was können sie bezahlen?),
- Formulierung der „Befriedigungsidee“ und des Kostenrahmens,
- Entwurf.

während Zanderoth-Architekten eher von der entwerflichen Sei-



te her kommen und zunächst gestalterische Eckpunkte festlegen würden. Nachhaltigkeit und Effizienz – in wirtschaftlichem Sinne – seien in beiden Fällen bei kleinen Projekten wie bei großen möglich und nötig.

Auf die Frage, wo bei diesen Projekten der Partizipationsanspruch verwirklicht würde, wenn der Architekt den städtebaulichen und architektonischen Rahmen vorgäbe, betonten beide Referenten, dass die Berücksichtigung der Käuferwünsche und die Abstimmung hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten einen intensiven Beteiligungsprozess darstellte.

Sascha Zander betreibt mit vielen seiner Projekte, so auch den vorgestellten, Stadtreparatur in der Kulisse des Berliner Baublockes. Diesen sieht er als notwendigen Hintergrund, der als Orientierung benötigt wird, den er aber nicht kopieren will und kann. Dafür seien die Projekte und die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer zu individuell. Der jeweiligen Situation von Bewohnern und Bauort angepasste Lösungen seien erforderlich.

Der „Standard“ – in Berlin wie Stuttgart – sollte, so Urs Kohlbrenner, von diesen individuellen Lösungen lernen.

Einen gewichtigen Teil der Referate nahm die Eigentumsfrage ein. Das von Andreas Epple auch im Kontext von S 21 vorgeschlagene Erbbaurechtsmodell, so der Moderator wie auch Stimmen aus dem Publikum, dürfte sicherlich gerade „bei den Schwaben“ nicht auf viel Gegenliebe stoßen. Urs Kohlbrenner ergänzte seine Einschätzung mit der Frage, welchen Betrag eine Stiftung zur Sicherung der Quartiersentwicklung haben könne, wo doch die Grundstücke ohnehin in kommunaler Hand seien.

Andreas Epple war in seinen Antworten eindeutig. Das Erbbaurechtsmodell wird von vielen mit der Frage: „Und was ist nach 99



Jahren?“ abgelehnt. Dies sei irrational, weil nicht einmal die Kinder und ihre Erberwartung in Konflikt mit diesem Zeitraum kämen. Darüber hinaus würde sich auch in Deutschland der Trend zeigen, dass Eigentum immer weniger „für die Ewigkeit“ erworben wird, sondern eine Zwischenstation darstellt. Er habe ausgesprochen gute Erfahrungen mit Projekten im Erbbaurecht gemacht. Darüber hinaus: Wenn der Markt nur das Erbbaurecht anbietet, wird es auch akzeptiert werden – so wie in anderen Städten und Ländern auch. Selbst in Stuttgart!

Der Leiter der Abteilung Stadtentwicklung Stuttgart, Dr. Hermann-Lambert Oediger, bestätigte diese Einschätzung mit dem Hinweis, dass im Rahmen des SIM – Stuttgarter Innenstadtentwicklungsmodell – auch über Formen des Erbbaurechts nachgedacht werden würde. Damit könnte Bauen erschwinglicher werden. Darüber hinaus erlaubte das Erbbaurecht, dass die Stadt auch zukünftig in der Lage sei, die Entwicklung der Quartiere besser zu steuern als bei einem Abverkauf. Eine Stiftung könnte – besser als die Verwaltung – langfristig steuernd wirken, quasi als eine Art Quartiersmanagement – sowohl immobilienwirtschaftlich wie sozial.

Dr. Hermann-Lambert Oediger wies bei dieser Gelegenheit auch darauf hin, dass das SIM-Modell aus städtischer Sicht ein ausgewogenes Modell der Steuerung darstellte und – anders als es Stimmen aus der Immobilienwirtschaft sehen – auch nicht überproportional Kosten auf die privaten Eigentümer und die Entwickler abwälze. Durch die im Sinn enthaltene Erprobungsphase und das Monitoring seien darüber hinaus Nachjustierungen möglich.

Zur Frage nach Kleinteiligkeit und sozialer Durchmischung äußern beide Referenten unterschiedliche Einschätzungen. Das Bebauen für Baugruppen sei – so Sascha Zander – keine Vertreibung, keine Gentrifizierung. Er verweist vielmehr auf Abschreibungsmodelle, die



in Berlin zu explosionsartigen Preiserhöhungen geführt hätten. Die Baugruppen als Einzelprojekte hätten diesen Effekt nicht.

Andreas Epple betont, dass die Formel von der „Durchmischung“ nichts mit dem Ziel von Identität der Stadtteile zu tun habe. Unterschiedlichkeit mache Stadtteile erst interessant. Im gegebenen großen Rahmen seien dann auf der Ebene der Parzelle unterschiedliche Lösungen denkbar. Eine wirkungsvolle Gesamtsteuerung, z.B. durch eine Stiftung und das Erbbaurecht, könnten eine nachhaltige Entwicklung und Weiterentwicklung eines Gebietes auch noch lange nach der Fertigstellung ermöglichen. Dieser Einschätzung schließt sich Sascha Zander an, der die Berliner Linie, über den Liegenschaftsfonds möglichst alle städtischen Grundstücke zu verkaufen, als kurzfristig einstuft. Die kurzfristigen Einnahmen gehen auf Kosten langfristiger Steuerungsmöglichkeiten.

Aus dem Publikum wird das Thema Stiftung ergänzt durch den Hinweis, dass damit intransparenten politischen Entscheidungen besser entgegengewirkt werden könnte.

Urs Kohlbrenner betont in seinem Schlusswort drei Aspekte:

1. Es gibt nicht das Patentrezept. Die unterschiedlichen Herausforderungen – räumlich, wirtschaftlich und sozial – erfordern unterschiedliche Antworten. Experimentelles Vorgehen, das Erproben neuer Wege, ist dabei stets wichtig.
2. Vor der Auseinandersetzung mit Fragen wie Kleinteiligkeit und Nutzungsmischung dürfen grundsätzliche Fragen der Bodenpolitik und der Sicherung einer nachhaltigen, langfristigen Entwicklung der Stadtteile und Wohnungsbestände nicht ausgelassen werden.
3. Die Wirtschaftlichkeit ist für alle Modelle und Projekte – egal ob groß oder klein – ein unverzichtbarer Eckpunkt.





Dr. Sabine Knierbein

Leiterin des Interdisciplinary Centre for Urban Culture and Public Space (SKuOR) an der Fakultät für Architektur und Raumplanung der TU Wien

Öffentliche Räume. Stadtkulturelle Herausforderungen zwischen Gestaltqualität und gesellschaftlichem Wandel

Orte, an denen sich öffentliches Leben entfaltet.

Öffentliche Räume sind jene Orte in den Städten, an denen sich öffentliches Leben entfaltet. Sie sind Ausdruck, Nährboden und Katalysatoren gesellschaftlichen Wandels, der sich hier in veränderten gestalterischen Avancen, strategischen symbolischen Programmierungen sowie in diversen kulturellen Praktiken manifestiert. Konflikt ist ihnen gleichsam eingeschrieben wie Innovation, denn sie sind per se komplexe städtische Prozesse, in denen unterschiedlichste individuelle und kollektive Interessen aufeinander treffen. Von verschiedenen Disziplinen werden sie ganz unterschiedlich und mancherorts gemäß gewisser Ressort-Logiken fragmentiert und filetiert betrachtet. Die Urbanistik (Stadtforschung) versucht hier, Brücken zwischen planerisch-gestalterischen und gesellschaftswissenschaftlichen Herangehensweisen zu etablieren.

Räume – Freiräume. Denkräume. Öffentliche Räume.

In der Stadtentwicklung befassen sich Landschaftsarchitektur, Städtebau und Stadtplanung speziell mit öffentlichen Räumen: Bei näherer Betrachtung ergeben sich bereits manifeste Unterschiede zwischen ihren Ansätzen. Das, was in Schwarzplänen weder schwarz noch privat ist, wird häufig als 'leerer Raum', 'Freiraum' oder 'Raum zwischen den Gebäuden' bezeichnet. Für die Landschaftsarchitektur kommt hier aufgrund des stetigen Umgangs mit lebenden Materialien das Denken in Entwicklungsstadien und Sukzessionszenarien hinzu: Freiraum ist also ein räumlicher Prozess und ein gestalterisches Produkt. Stadtplanende hingegen messen den Besitzrechten und der Verfügungsgewalt über eine Fläche große Relevanz zu, der Unterschied zwischen öffentlich und privat tritt hier in den Vordergrund, ebenso, wie die hoheitliche Rolle des Staates bei der Bereitstellung von städtischen Räumen mit offenem Zugang. Öffentlicher Raum ist hier also an besondere rechtliche Weichenstellungen gekoppelt. In diesen Disziplinen entstehen jene Orte, an denen sich öffentliches Leben entfalten soll, aber zunächst in den Köpfen. Hier entstehen Projektionen und Visionen je nach professioneller und biographischer Prägung der Denkenden, die den öffentlichen Räumen Wünsche und Werthaltungen einschreiben. Gestalterinnen und



Gelungene Gestaltung und Aneignung der Hafepromenade Split, Kroatien. Das Riva Split Waterfront Project wurde zwischen 2005 und 2007 vom Studio 3 LHD in Kroatien realisiert.

Es kombiniert ästhetischen Anspruch mit einer Gestaltung, die spontane Kommunikation ebenso ermöglicht wie ein Neben- und Miteinander von Touristen und Bewohnern der kroatischen Hafenstadt.

Planer haben gelernt, diese Denkräume in Materielles zu übersetzen, ihre Idee wird nach und nach in Stadtform gegossen und vom Utopischen auf das Mögliche adaptiert.

Auf den Straßen unserer Städte aber entfaltet sich tagtäglich öffentliches Leben in seiner Banalität und Alltäglichkeit. Soziologen etwa sprechen hier von Soziabilität, jener Fähigkeit, neue soziale Beziehungen etablieren und entwickeln zu können. Öffentliche Räume bieten sich als Sphären der Soziabilität an, weil hier geplante und spontane Begegnungen tagtäglich stattfinden, und Bürger das Akzeptieren von Unterschieden und von Andersartigkeit im Spannungsfeld zwischen Vertrautheit und Anonymität quasi beiläufig erlernen können. Dabei gehen Forschende nicht davon aus, dass in öffentlichen Räumen ständig Harmonie herrscht oder dass Integration oder Demokratie hier ganz automatisch funktionieren. Oft kommen recht nüchterne Sichtweisen zur Anwendung, denn wo sich öffentliches Leben entfaltet, treffen verschiedenste Meinungen und Motivationen aufeinander, und soziale Abgrenzung von Individuen oder von Gruppen zu anderen wird bis zu einem gewissen Grad als normal eingestuft. Konflikt und Dissens erscheinen in öffentlichen Räumen aus gesellschaftswissenschaftlicher Perspektive daher gegeben, als Übereinkunft und Einigkeit.

Jedoch, und hier herrscht wohl der Konsens in den Sozialwissenschaften, ist von materiellen Orten in der Stadt die Rede, deren Öffentlichkeit sich bunt und vielfältig zeigt und wo nahezu alle Bevölkerungsgruppen vertreten sind, die Rede ist von den herausragenden Schauplätzen (groß)städtischer Öffentlichkeit (vgl. Eckel 1998, 94). Allein die euklidisch-geometrische Konzeption des öffentlichen Raumes als eines offen zugänglichen gebauten Raumes hält einer empirischen Überprüfung nicht stand. Genauso wenig erscheinen metaräumliche, sozialphilosophische Definitionen öffentlicher Sphären allein hilfreich zur Klärung der Frage, wie Stadtentwicklungspolitik konkret stadtgestalterisch sedimentiert. Es erscheint daher notwendig, einen Brückenschlag zwischen Morphologie und gesellschaftlichen Prozessen zu vollziehen, um öffentliche Räume annäherungsweise ganzheitlich zu verstehen. Dies bedeutet, eine Gratwanderung zwischen baulichem Produkt und gesellschaftlichen Produktionsprozessen zu begehen. Dieser Spannungsbogen lässt sich idealerweise über die Produzenten – die Menschen – in seinen Nuancen nachvollziehen.

Menschen – Freiraumpolitik. Stadtpolitik. Politik des öffentlichen Raumes.

Wer produziert also den öffentlichen Raum? Neben Planenden und Gestaltenden sind hier an erster Stelle all jene Bürger, Bewohner und Besucher zu nennen, die durch ihr facettenreiches Handeln dazu beitragen, dass sich öffentliches Leben überhaupt im Alltäglichen entfaltet. Bevor aber überhaupt ein Planer den ersten Stift auf Papier setzt, eine Gestalterin die ersten Vektoren in den Computer tippt, entstehen Visionen, Programme und Pamphlete auf politischer Ebene. Mit dem Blick auf jüngere stadtentwicklungspolitische Trends in Barcelona, Lyon, Berlin, Kopenhagen, in Wien und Stuttgart wird deutlich, dass Politikprogramme, die städtische Straßen und Plätze im Sinne einer Freiraumpolitik betreffen, in den europäischen Metropolen heute eher die Regel, denn Ausnahme sind.

Woher aber kommt dieses neue Interesse an den Orten, an denen sich öffentliches Leben entfaltet? Besteht hier allein ein Zusammenhang des kreativen Wunsches nach Überkommen der städtebaulichen Moderne mit ihrer Funktionentrennung und ihrem Flächenbezug? Es ist offensichtlich, dass dies nicht das einzige Argument sein kann, warum Staat, aber auch Märkte und Zivilgesellschaft öffent-



Alltägliche und spontane Begegnungen im Wiener Augarten, Österreich. Öffentliche Räume sind jene Orte, an denen sich öffentliches Leben quasi beiläufig entfaltet. Sie prägen das Lebensumfeld der Städte, ihre Empfindungen und Erfahrungen. Sie sind Kultur- und Allgemeingüter, die manche spontane Begegnung mit Anderen, und damit Lernprozesse, ermöglichen.

liche Räume als Handlungssphären neu entdecken. Es sind vielmehr ganz unterschiedliche Facetten gesellschaftlichen Wandels wie etwa die Extrovertierung der Lebensstile (Erlebniskonsum im städtischen Freiraum), die Veränderung von Arbeitsmärkten (Hinwendung zu Dienstleistungen), Veränderungen der Kommunikation (Aufkommen der neuen Medien), aber auch der Wandel des Verhaltens von Verbrauchern (hybride Bio-Verbraucher mit Vielfliegermeilenkonten), die den Strukturwandel der Städte ganz allgemein seit ca. drei Dekaden prägen. Und es ist eine neue Phase der Ökonomisierung der Stadtentwicklung, in der die Stadt als Unternehmerin dem in der Stadtforschung eindringlich kritisierten Leitbild der Entrepreneurial City oftmals blindlings Folge leistet.

Standortwettbewerb, Outsourcing, Public Private Partnership, New Public Management sowie der jüngere Hype um das City Branding verweisen auf den gegenwärtigen, privatwirtschaftlich anmutenden Wettbewerb der Städte um Aufmerksamkeit. Im Zuge dieses Wettbewerbs gewinnen öffentliche Räume medienökonomische Bedeutung, weil Informationen sich hier mit Publizität versehen lassen. Auch andere Wege der Bewirtschaftung verweisen auf die umstrittene Rolle öffentlichen Güter als wirtschaftliche Assets. Denn in Zeiten des Umbruchs eignet sich das Kapital das Öffentliche an, da sich hier hohe Wertschöpfungsraten erzielen lassen. Ein besonders markantes Beispiel für dieses Phänomen ist das Beispiel des wachsenden Oligopols der Außenwerbefirmen (z.B. JC Decaux, ClearChannel oder Wall AG), die mittlerweile lokale Publizität in städtischen öffentlichen Räumen zu einem weltweit agierenden Medienmarkt zusammengeschlossen haben (Knierbein 2010). Es gibt darüber hinaus noch viele weitere Beispiele neuer Wertschöpfungsstrategien und -interessen in öffentlichen Räumen.

Diesen steht in der letzten Dekade zivilgesellschaftliches Aufbegehren in öffentlichen Räumen weltweit entgegen. In Kairo richten sich öffentliche Proteste gegen das nationalstaatliche Regime, Bürger fordern einen generellen gesellschaftspolitischen Wandel und streben nach Demokratie. Proteste in öffentlichen Räumen richten sich gegen Städtebau- und Raumplanungspolitik in Stuttgart. Im Berliner Spreebogen geht es um unterschiedliche gesellschaftspolitische Themen (Atomkraftausstiege, Verbraucherschutz und Landwirtschaft, etc.), um österreichische und europäische Bildungspolitik in Wien. In Athen geht es gegen die Finanzkrise und den Arbeitsplatzverlust, in London gegen Studiengebühren und in Madrid gegen die Verletzung von Grundrechten und die drohende Wirtschaftskrise Spaniens. In Budapest und Belgrad werden friedliche Demonstrationen

für die Rechte gleichgeschlechtlicher Paare von Rechtsradikalen attackiert, Menschen werden verletzt und eingeschüchert. In Paris brennen Autos in den öffentlichen Räumen der Vororte. Diese Skizze verdeutlicht, dass Menschen aus ganz unterschiedlichen Beweggründen auf die Straße gehen, dass öffentliche Räume – entgegen aller Kassandrarufer in den 1980er Jahren – wieder als Sphäre der Re-Politisierung zivilgesellschaftlicher Anliegen dienen. Dem gesellschaftlichen Konflikt ist hier auch immer die Chance auf zivilgesellschaftliche Emanzipation durch bürgerliche Selbstorganisation und Mobilisierung der Ideen, Ressourcen und Motivationen idealtypisch eingeschrieben. Gleichermaßen eröffnen öffentliche Räume die Möglichkeit für die politischen Vertreter des Volkssouveräns, politische Agenden zu überprüfen, zu verwerfen oder neu zu justieren, will man der Innovationskraft von Städten ebenfalls das Attribut sozial einschreiben.

Einerseits haben also die Märkte die wirtschaftlichen Potenziale öffentlicher Räume wieder für sich entdeckt. Andererseits bahnt sich zivilgesellschaftlicher Unmut in vielen Städten Europas und darü-



Wertschöpfung in öffentlichen Räumen auf dem Berliner Alexanderplatz, Deutschland.

Im Zuge des Strukturwandels der Städte rücken öffentliche Räume wieder in den Blick der Wirtschaft. Ein global agierendes Oligopol aus Out-of-Home Firmen (vormals Außenwerbung) entwickelt ein neues Geschäftsmodell in öffentlichen Räumen. Berlin dient als Brutstätte für Marktexplorationen der Wall AG, die gestalterisch veredelte Toiletten (und andere Produktive und Services) gegen den öffentlichen Zugriff auf Informationsvermarktung im öffentlichen Raum „tauscht“.

ber hinaus wieder verstärkt den Weg auf die Straße. Diese beiden Phänomene erscheinen intrinsisch miteinander verstrickt. Sie werfen Fragen nach der Haltung staatlicher Akteure und Institutionen auf, generell in Bezug auf die Ziele der Stadtpolitik und speziell auf ihre politischen Programme und Strategien hinsichtlich öffentlicher Räume. Denn die Verfasser stadtentwicklungspolitischer Agenden versuchen mancherorts nicht selten, schier unvereinbare Politikziele miteinander in öffentlichen Räumen in Einklang zu bringen: Das wirtschaftsfreundliche Streben nach der Positionierung der jeweiligen Stadt im viel zitierten urbanen Standortwettbewerb einerseits und die gesellschaftspolitischen Bemühungen um den sozialen Zusammenhalt in zunehmend bunter werdenden Mittelstädten und Metropolen andererseits.

Politikziele – Sozialer Zusammenhalt. Standortwettbewerb. Verfassungsauftrag?

Wie aber ist dieser schwierige politische Balanceakt zu realisieren, wenn man berücksichtigt, dass öffentliche Räume Kultur- und Gemeingüter der Bevölkerung darstellen, und damit auch immateriellen und symbolischen Charakter besitzen? Es geht hier also eindeutig auch um symbolische Werte, denn öffentlichen Räumen wie dem Stuttgarter Stadtpark oder auch dem Midān at-Tahrīr Platz in Kairo sind unterschiedliche geschichtliche und kulturelle Assoziationen eingeschrieben. Dies betrifft Erlebnisse und Erfahrungen, die etwa die ältere Generation mit diesen Orten verbinden, gleichwie die veränderte Rolle öffentlicher Räume im Verlauf der weiteren Stadtentwicklungsgeschichte. Es betrifft ihren Gebrauchswert. Materielle Eingriffe, so gut und so rechtlich abgesichert wie sie auch sein mögen, können ggf. massiv in die alltägliche Entfaltung öffentlichen Lebens eingreifen. Sie können perspektivisch gleichermaßen auch neue Bedeutungsebenen schaffen, andere Möglichkeiten der Aneignung offerieren.

Es gilt, hier den Fokus zurück auf die Motivationen zu verlagern, die die Politik antreibt, öffentliche Räume in den Städten zu entwickeln: Eine sensible politische Abwägung (Regulierung) zwischen ihrer Rolle als Vehikel des wirtschaftlichen Standortwettbewerbs oder als Katalysatoren für den sozialen Zusammenhalt muss ihre immateriellen, symbolischen Werte als Kultur- und Gemeingut einbinden. Damit fußt das Ergebnis der Abwägung im Rahmen einer sanften Politik des öffentlichen Raumes in jedem Falle stärker auf stadtkulturellen Aspekten des lokalen Zusammenhalts, als auf der Prämisse des wirtschaftlich effizienten Strebens nach Wachstum.

Denn öffentliche Räume haben eine stadtgesellschaftliche und gesellschaftspolitische Funktion als Schauplätze gesellschaftlicher Spannungen, die deutlich wird, wenn die Beziehungen zwischen Begünstigten und Benachteiligten in kritische Schieflage geraten. Sie sind Seismographen einer gelebten Demokratie, von daher bedürfen sie auch weiterhin des besonderen Schutzes durch staatliche Regulierungen zugunsten ihres allgemeinen Gebrauchswertes. Denn in demokratisch verfassten Gesellschaften hat politische Regulierung die Aufgabe eines reagierenden Korrektivs. Sofern sich Architekten und Planerinnen (politisch beauftragt) fein- und scharfsinnig mit öffentlichen Räumen in den Städten kreativ auseinandersetzen, geht es jedenfalls um respektvolle bauliche Übersetzung des demokratischen Verfassungsauftrags, fernab der unbedeutenden Frage, ob das der derzeit gängigen prominenten Mentalität von wirtschaftlich effizienten Projektlebenszyklen entspricht oder nicht.

Dialektik. Gestaltungsprozesse und Prozessgestaltung.

Was bedeutet dies konkret für die Zunft der Gestaltenden? – Die Angst vor langwierigen Partizipationsprozessen und dem gestalterischen Durchwurschteln ist unter kreativen Freigeistern stark verbreitet. Darf man starke gestalterische Vorgaben für öffentliche Räume machen? Natürlich darf man, auch weiterhin. Man sollte dann bereits während der Vorentwurfsphase reflexionskompetent sein und gesellschaftliche Reaktionen hinsichtlich dieser starken Gestaltvorgaben ernst nehmen, und durch Veränderungen des Entwurfs zeitnah auf sie eingehen. Verwerfen ist nicht verwerflich und die Expertise des Alltagslebens in öffentlichen Räumen erscheint unentbehrlich. Nicht die Frage, was Bürger, Bewohner und Besucher von den Gestaltergebnissen lernen können erscheint dringlich, sondern jene, was Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Städtebau aus Orten, an den sich öffentliches Leben mal still und halbwegs friedlich, mal laut und kontrovers entfaltet, für Lehren ziehen. Ferner muss auch Stadtentwicklungspolitik durch fachpolitische Positionierungen gefordert werden: Planende und Gestaltende gelten immer wieder als Visionäre und Impulsgeber für mögliche Lösungen auf drängende Herausforderungen der Stadtentwicklungspolitik. Es erscheint sinnvoll, Gestaltungsprozesse stärker mit Prozessgestaltungen zu verknüpfen und mit Hilfe von E-Democracy schnell realisierbare Feedbackmechanismen planungsrechtlich zu verankern. Dazu aber ist Erkenntnisgewinn über gesellschaftlichen Wandel in öffentlichen Räumen nötig, um den jeweiligen Gegenstand politischer Regulierung – und dessen Wandel – zu verstehen.

Balanceakt. Stadt erforschen und Stadt gestalten.

Um den Brückenschlag zwischen Stadtforschung, Stadtgestaltung und -planung dauerhaft zu etablieren, sind dialektische Herangehensweisen zwischen Theorieproduktion (know why) und Praxiserfahrung (know how) hilfreich. Stadt gestalten bedeutet, Ideenproduktion im Team zu betreiben, andere Perspektiven sinnvoll einzubinden und produktive Anschlussstellen über Ressort-Rationalitäten und Disziplinenlogiken hinaus zu finden. Es gilt, Städte und Orte kulturhistorisch sensibel und gleichzeitig mit einer Offenheit für Neues und Innovatives zu entwickeln. Bezogen auf die Entwicklung öffentlicher Räume ist immer auch der Kontext wichtig, will man sie in ihrer Rolle als Seismographen für fortlaufenden gesellschaftlichen Wandel in den Städten ernst nehmen. Hilfreich erscheint hier eine stärkere Annäherung zwischen Theorie und Praxis zum öffentlichen Raum, kurz, das Überkommen alter Grabenkämpfe zwischen Erkenntnis und Kreativität. Da Vielfalt und Andersartigkeit dem öffentlichen Raum als wissenschaftlichem Gegenstand innewohnen, bedeutet dies auch methodisch ein Plädoyer für Methodenmix und Querdenken, auch zwischen theoretischer Abstraktion und praktischer Konkretisierung. Auch Formensprache beinhaltet Abstraktion, gleichwie Forschung zum öffentlichen Raum oftmals sehr konkret gesellschaftlichen Wandel materiell aufzeigen kann.

Öffentliche Räume als stadtpolitische Chance.

Abschließend steht hier neben der kritischen Betrachtung vielfältiger sozialer Spannungen auf den öffentlichen Straßen und Plätzen und der eindringlichen Kritik an einer sozial wenig sensibel erscheinenden Priorisierung des Politikziels des Standortwettbewerbs ein Plädoyer für eine Stadtpolitik, die öffentliche Räume als stadtpolitische Chance begreift und ernst nimmt: Denn Orte, an denen sich öffentliches Leben entfaltet, ermöglichen das dialektische Aushandeln von ganz unterschiedlichen, teilweise gegensätzlichen Interessen im Alltäglichen. Hier können Konflikte produktiv gewendet werden, um daraus im Idealfall soziale Innovation entstehen zu lassen. Sie haben eine materielle wie auch symbolische Dimension und verbinden das konkrete Stadtleben mit abstraktem Raumverstehen. Sie sind aber in jedem Fall stadtkulturell sensible Sphären und haben in demokratisch verfassten Staaten eine Bedeutung für die fachpolitische Übersetzung des demokratischen Verfassungsauftrags. Dies gilt dann in ganz besonderem Maße für Stadtplanende und Stadtgestaltende, wenn sich zivilgesellschaftlicher Protest im öffentlichen Raum gegen städtebauliche und regionalplanerische Interventionen richtet.

Es liegt an uns, diese notwendige Gratwanderung kritisch zu reflektieren und das kontroverse Aushandeln der vielfältigen Ansprüche an öffentliche Räume als beständigem Balanceakt kreativ zu fördern! Es ist Aufgabe der Politik, normative Weichenstellungen im Sinne des demokratischen Verfassungsauftrags transparent und in stetiger Rückkopplung mit der Stadtgesellschaft zu setzen. Denn stadtpolitische Regulierung im Sinne einer sanften und sozial behutsamen Politik des öffentlichen Raumes versteht Gestalt- und Prozessqualität als Grundvoraussetzung für eine von innen heraus gewachsene Standortqualität der Städte.

Bibliographie:

Eckel, Eva-Maria (1998) Individuum und Stadtraum: öffentliches Verhalten im Wandel. Wiesbaden. Deutscher Universitätsverlag.

Knierbein, Sabine (2010) Die Produktion zentraler öffentlicher Räume in der Aufmerksamkeitsökonomie. Ästhetische, ökonomische und mediale Restrukturierungen durch gestaltwirksame Koalitionen am Beispiel Berlin seit 1980. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden

Bilder: S. Knierbein



Dr. (I) Andreas Kipar

Landschaftsarchitekt BDLA/AIAPP

Freiraum schafft Stadtraum: Plädoyer für eine neue Planungskultur

Entwicklungstendenzen heutiger Städte

In der derzeitigen Situation des globalen Wandels treffen besonders im europäischen Kontext zwei Phänomene aufeinander, die anregen, über die Zukunft unserer Städte und die dazugehörigen Bezugslandschaften nachzudenken: die wachsenden und sich weiter verdichtenden Metropolregionen einerseits und schrumpfende, sich wandelnde Industrieregionen sowie ländliche Bereiche andererseits. Der urbane Transformationsprozess zeichnet sich somit durch die Gleichzeitigkeit und Nachbarschaft von Wachstums- und Schrumpfungsprozessen aus. Unter diesen unterschiedlichen Tendenzen wandeln sich die Gegensätze von Stadt und Land zu gemischten Kontinua aus urbaner Agglomeration und freier Landschaft. Angrenzend an die historisch gewachsenen Kernstädte entsteht ein Patchwork aus Stadt- und Landschaftsfeldern – spätestens seit Sievert als Zwischenstadt bekannt –, das immer mehr zu neuartigen urbanen Landschaften heranwächst. Eine solche Entwicklung von Städten und den dazugehörigen Bezugslandschaften stellt eine Tendenz dar, welche eine Grundsatzdiskussion im Umgang mit der Zukunft der Stadt fordert.

Welche Möglichkeit hat der Planer und Entwerfer, zu einer Qualifizierung dieses Lebensraumes beizutragen? Neues zu bauen, einer übersiedelten Stadtlandschaft noch mehr Bauvolumen hinzuzufügen? Noch mehr Lücken zu füllen? Gibt es wirklich noch dies große Bedürfnis, neue und bessere Häuser, Bürogebäude, Museen, Bibliotheken oder gar Einkaufszentren und Industrieanlagen zu bauen?

Liegt die Möglichkeit, unsere Umgebung zu verbessern, nicht vielmehr und besonders in der Planung von FREI-RÄUMEN, von Grün- und Platzflächen, die sich zwischen und um die gebaute Welt einfügen? Ist dies nicht eines der Hauptthemen, mit denen sich die Architektur der Zukunft beschäftigen sollte? Ist dies nicht genau das Merkmal, das in Zukunft die europäische Stadt von den anderen Städten der Welt differenzieren sollte?

Tatsache ist, dass aufgrund von ökonomischen und demografischen Entwicklungen die Unterschiede zwischen prosperierenden und schrumpfenden Bereichen immer deutlicher in Erscheinung treten werden.

Fakt ist es auch, dass die Stadt als komplexes Gebilde aus bebauten und nicht bebauten Strukturen sich zukünftig nicht mehr nur über das Bebaute definieren wird. Der Freiraum ist es, welcher die Stadt in ihrer Ausprägung, Erscheinung und als Konstrukt bestimmen wird.

Der Rückzug aus der Wachstumsgesellschaft und das Ende der klassischen europäischen Industriegesellschaft erfordern innovative Anpassungsprozesse, um das Verhältnis von gebauter und kultivierter Landschaft neu zu gewichten. Landschaftsarchitekten nähren sich traditionell von den schönen Bildern der Gartenkunst, was vor allem in städtischen Parkanlagen und dem Stadtgrün im Allgemeinen zum Ausdruck kommt. Die Moderne als Zeitgeist des uneingeschränkten Wachstums hat sich mit ihrem Kulturkampf gegen die Natur an vielen Orten massive Denkmale gebaut. Die heute vielerorts gestellte Herausforderung aus "Stadt Landschaft machen" heißt daher Neuland zu betreten und sie nicht mehr im Gegensatz zur Stadt, sondern als lebensnotwendigen Bestandteil der Stadt einzubringen.

Diese auch gesellschaftliche Herausforderung fragt dringend nach gezielten Kommunikationsstrategien, die sich vielschichtig, frühzeitig, orts- und projektspezifisch aufbauen. Dabei geht es in erster Linie auch darum, tragfähige Zukunftsaspekte einer breiten Bevölkerungsschicht sowie der Politik und Verwaltung zu vermitteln. Tatsächlich entdecken immer mehr Regionen ihren Freiraum und ihre regionale Gartenkultur, entwickeln dabei Ansätze einer vernetzten Betrachtung zwischen traditioneller Freiraumplanung und großmaßstäbiger Landesplanung und bilden somit Impulse für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung einer gesamten Region.

Diese neu zu positionierende Landschaft ist auch Spiegel unserer Gesellschaft, der Menschen, die sie über Jahrhunderte mit ihren Aktivitäten geprägt haben und auch heute noch weiter prägen und sie damit ständigen Veränderungen aussetzen. Sei es die postin-

dustrielle Wildnis mit ihrem neoromantischen Eigenreiz oder das Wiederaufleben eines neuzeitlichen Gartendenkens, beides steht für eine sich immer stärker artikulierende Sehnsucht nach Natur und vor allem nach sinnlicher Erfahrung.

Neue Freiraumtypologien für die Stadt der Zukunft

Mit der Verknüpfung von gestalterischen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten lassen sich neue Qualitäten und Charakteristiken erzeugen, die sich in innovativen Freiraumtypologien widerspiegeln. Dabei geht es immer mehr um die Stadt, die sich einer anhaltenden Renaissance eindeutig zu Lasten der ländlichen Regionen erfreut. In Europa leben schon heute bereits 80 % der Menschen in Städten, die sich mit dem Dilemma einer anhaltenden Nachverdichtung im Bestand bei gleichzeitiger Bewahrung und Profilierung bereits vorhandener Freiräume auseinandersetzen müssen. So ist die Frage nach mehr Grün in der Stadt längst nicht mehr eine dekorative. Sie hat sich aus den Zwängen einer gesetzlich verordneten Funktionalität zu einer Diskussion über Ökologie, Energieeffizienz, soziale Verantwortung und Lebensraumgestaltung sehr bürgernah weiterentwickelt. Die Frage nach der Grünen Stadt steigt proportional zu ihrer Beliebtheit, was viele Verwaltungen angesichts geringer wirtschaftlicher Ressourcen vor fast unlösbare Probleme stellt. Doch angesichts der sich immer deutlicher zeigenden Folgen des Klimawandels wird das Grün und der damit verbundene Freiraum neue Wege und Gestaltungsformen finden. Egal ob die designten vertikalen Gärten des französischen Botanikers Patrick Blanc, die steigende Nachfrage nach kühlenden Dachgärten, schattenspendende Bäume auf leer geräumten Stadtplätzen, temporäre Nutzungen im urbanen Freiraum, urbane Landwirtschaft oder die Umnutzung alter Industriegebiete zu neuen Lebensräumen, die das Bild der Stadt der Zukunft prägen. Es dreht sich immer mehr um Grün und öffentliche Freiräume, die sich offensiv in die Stadt drängen.

Green City Italia für ein immer grüner werdendes Mailand

Die hitzige Debatte, ausgelöst von der Forderung des Dirigenten Claudio Abbado, 90.000 Bäume für seine Rückkehr an die Mailänder Scala zu pflanzen, hat die Wichtigkeit der grünen Städte für die allgemeine Lebensqualität bekräftigt.

Seit geraumer Zeit fördern die europäischen Green Cities die Grünkultur im Rahmen von urbaner Politik und Umweltpolitik. Sie schärfen somit das Bewusstsein für „Grün“ bei der Bevölkerung, wobei das Thema der Nachhaltigkeit immer wichtiger wird.

Dass Renzo Piano an der Seite des Meisters Abbado in Erscheinung

trat, wurde mit Enthusiasmus begrüßt, gerade wegen seiner weltweiten Berühmtheit, die somit mit dem Thema verbunden wurde und den Bäumen in der Stadt zugute kam. Unter anderem wurden dabei Themen der Vielfalt und der Nachhaltigkeit wiederaufgenommen, wie das der „Città Invisibili“ von Italo Calvino. Die Tatsache, dass sich das ehrgeizige Ziel nun in den letzten Tagen etwas abschwächte, kann nicht diejenigen entmutigen, die sich seit Jahren für ein grünes und nachhaltiges Mailand einsetzen.

„Habt Ehrfurcht vor dem Baum. Er ist ein einziges großes Wunder, und euren Vorfahren war er heilig.“ *Alexander Freiherr von Humboldt*

Wie in Italien die Initiative Green City Italia, so arbeitet in Deutschland die Stiftung „DIE GRÜNE STADT“, die sich für mehr Grün in Städten einsetzt. Ziel ist es, die Bedeutung von Grünanlagen in unterschiedlichster Form bekannt zu machen. Es sind vor allem Wissensdefizite, wenn Verantwortliche in Städten und Kommunen, Politiker, Investoren, aber auch Bürger sich nur bedingt für Grün engagieren. Denn die Vorteile für alle liegen auf der Hand und sind in verschiedensten wissenschaftlichen Untersuchungen belegt. Zum Beispiel führen kommunale Investitionen in Grün zu Einsparungen im Bereich Gesundheit, da Grün zum einen zu sportlicher Betätigung animiert, zum anderen das Wohlbefinden verbessert, die Lebensqualität steigert und sich positiv auf das Klima in Städten auswirkt. Auch im Hinblick auf das Wassermanagement in Städten ist die Frei- und Grünflächenplanung von zunehmender Bedeutung. So genannte „Starkregenerenisse“ können infolge des vielerorts hohen Versiegelungsgrades in Innenstädten nicht hinreichend abgeleitet werden. Grünflächen bieten hier Reserven, mit Dach- und Fassadenbegrünung stehen zusätzliche Wasserspeicher zur Verfügung. Selbstredend, dass mehr Grünflächen und damit die kontrollierte Verdunstung von Oberflächenwasser sich auf das Stadtklima auswirken: Eine höhere Luftfeuchtigkeit und in Verbindung mit der Schattenwirkung insgesamt niedrigere Temperaturen im Sommer sind höchst angenehme Nebenwirkungen einer intelligent begrüneten Stadt. Dass inzwischen die Artenvielfalt von Pflanzen und Tieren in den Städten größer ist als in der freien Landschaft ist nicht nur Folge einer bestimmten Agrar- und Siedlungspolitik, sondern auch eine Herausforderung für Städte- und Grünplaner, die im Sinne der Erhaltung der Biodiversität gut beraten sind, mittelfristig ein Netz von Grünflächen zu entwickeln, das auch ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Die Liste der Argumente für mehr und besseres Grün in Städten ist lang – sicher ist, dass es vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in allen Ländern Europas in den kommenden zehn Jahren darum gehen wird, die Weichen zu stellen für eine grüne Städteplanung im Wortsinne.

Smarter Urbanism, Smart Cities

Nicht nur immer grüner, auch immer smarter werden die Städte der Zukunft. Die energiepolitische EU-Initiative Smart City hat das Ziel, die Treibhausgase in 30 Städten um 40% mittels Maximierung der Energieeffizienz zu reduzieren. Der Plan beinhaltet insbesondere Maßnahmen auf den Gebieten der Planung, Umsetzung und dem Ressourcenmanagement. Hierbei soll der Ausbau und die Verbreitung möglichst kostengünstiger kohlenstoffemissionsarmer Technologien beschleunigt werden, um die bis 2020 oder 2050 gesteckten europäischen Ziele in Bezug auf die Bekämpfung des Klimawandels zu erreichen. Die jährlichen Investitionen im Bereich der Forschung und Entwicklung sollen von drei auf acht Milliarden Euro ansteigen. Die daraus entstehende Summe von ca. 50 Milliarden Euro Fördermitteln soll sowohl aus dem öffentlichen Sektor als auch aus privaten Quellen bezogen werden.

Neben der Zielsetzung, die städtischen Emissionen zu reduzieren, spielt die Verwertung der dennoch ausgestoßenen Treibhausgase eine entscheidende Rolle. So definieren sich aktuell viele Großstädte wie Paris, London und Berlin über den European Green City Index, der ihre Leistungen hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes analysiert. Hier kommen die informellen Planungsmodelle zum Tragen, die den Freiraum als Voraussetzung zur Ausbildung einer Smart City mit den angesprochenen neuen Freiraumtypologien ausstatten.

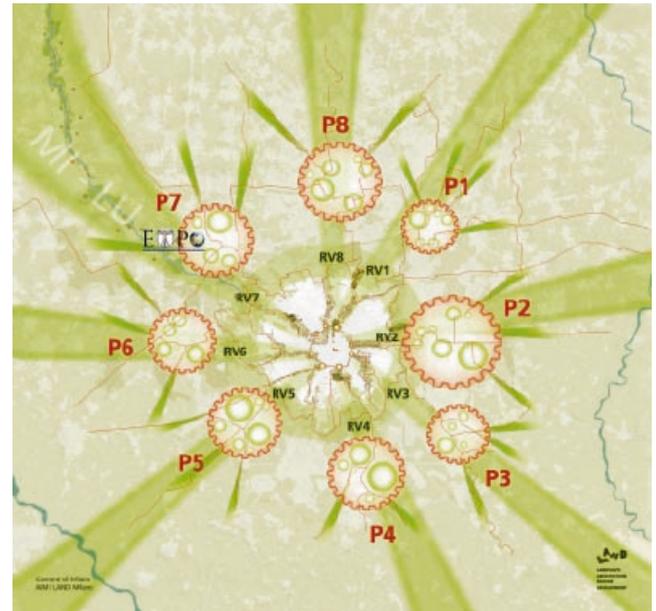
Raggi Verdi – Das Mailänder Strahlenmodell

Ein Beispiel für ein solches Planungsmodell ist „Raggi Verde – das Mailänder Strahlenmodell für die Metropolenlandschaft: auf dem Weg zur grünen Expo 2015“.

Mailand ist im öffentlichen Bewusstsein nicht als grüne Stadt verankert. Durch die geografische Lage, die industrielle Entwicklung und die postindustrielle Transformation existierte bis vor einigen Jahren keine klare Strategie zur Freiraumentwicklung, die auch im Stadtgefüge ablesbar wäre und die über die Verwendung von Grün als bloßes Dekorationselement hinausginge. Im Gegenteil, die Peripherie der Stadt dehnt sich immer weiter und nahezu unkontrolliert aus.

Bereits 2005 wurde zusammen mit der Gesellschaft Städtischer Interessen (Associazione Interessi Metropolitani) und unter Einbeziehung der Bevölkerung das Mailänder Strahlenmodell entwickelt. In einem ersten Schritt wurden die bestehenden Freiräume erfasst, neu organisiert und mit städtebaulichen Großprojekten vernetzt.

Acht Strahlen, von denen jeder einzelne einem bestimmten Stadtteil zugeordnet ist, haben die Stadtmitte als Ausgangspunkt und streben,



Raggi Verdi – das Mailänder Strahlenmodell für die Metropolenlandschaft: auf dem Weg zur grünen Expo 2015

wie neue grüne Adern, hinaus ins Umland, bis sie auf einen grünen Ring stoßen, der sich aus bereits bestehenden Grünflächen, wie die des 600 ha großen Nordparks Mailands (Parco Nord) und zukünftigen potentiellen Projekten zusammensetzt. Der grüne Ring wird in Zukunft von einem Fuß- und Radweg in einer Gesamtlänge von etwa 72 Kilometern begleitet. Das Freiraumsystem verbindet und reaktiviert ungenutzte und nur wenig bekannte Freiraumkleinode entlang der Strahlen sowie großräumige, städtebaulich bereits entwickelte Flächen wie die verlassenen Produktionsstätten von Alfa Romeo, Pirelli, Maserati und Fiat.



01_Das Rückgrat

Die Trasse, die der Raggi Verde durchläuft



02_Der Einflussbereich

Der Einflussbereich des RV ist 300m breit (angepasst an den jeweiligen urbanen Kontext)



03_Die Seitenarme

Die Seitenarme stellen den sekundären Bereich des RV dar.



04_Integration der Freiräume

Verläuft der RV in der Nähe eines Freiraums, oder eines Brennpunktes, verlässt dieser seinen Aktionsraum und interagiert mit der umliegenden Fläche.



Die territorialen Strahlen Entwicklungspole der „Raggi Verdi“

Der grüne Ring als Vermittler und Antriebswerk des andockenden Freiraumsystems lenkt die Strahlen weiter in Richtung der Vororte Mailands. Dort werden sie von acht Entwicklungspolen und suburbanen Parks aufgefangen, die die Strahlen wiederum aufteilen und auf die gesamte Region Mailands ausweiten. Dieses erweiterte Modell



500 000 Bäume: sie werden benötigt, um die Lebensqualität innerhalb der Stadt zu erhöhen und bilden eine grünes Netz, das alle Freiflächen Mailands stärkt und verbindet.



Biodiversität: Sie ist ein Indikator der Umweltqualität. Nur das Grün kann die Feinstaubbildung vermindern, CO₂ absorbieren und eine gesündere und vitalere Stadt garantieren.



Wasser kommt in die Stadt: „Mailand am Wasser“ wird entdeckt, ein harmonisches Gefüge von Blau und Grün. Die Kanäle und Flüsse werden aufgewertet und den Bürgern zugänglich gemacht.



Acht grüne Strahlen: Ein Netz aus grünen Fuß- und Radwegen von 72 km legt sich über die städtische Struktur.

der territorialen Strahlen zielt darauf ab, das Verhältnis zwischen der Stadt Mailand und ihrem Umland zu relativieren und die lange Zeit als introvertiert bekannte Stadt in eine offene, mit dem Umland gut vernetzte, großräumige Metropole zu entwickeln.

Die Neuschaffung von Freiräumen wird im Zuge der Bewilligung von Bauvorhaben im Bereich der Grünen Strahlen durch die Stadt gefördert. Auf diese Weise wird durch die Nutzung von Public Private Partnership-Projekten nicht nur für Investoren, sondern auch für die Bewohner ein nachhaltiger Wert erzeugt.

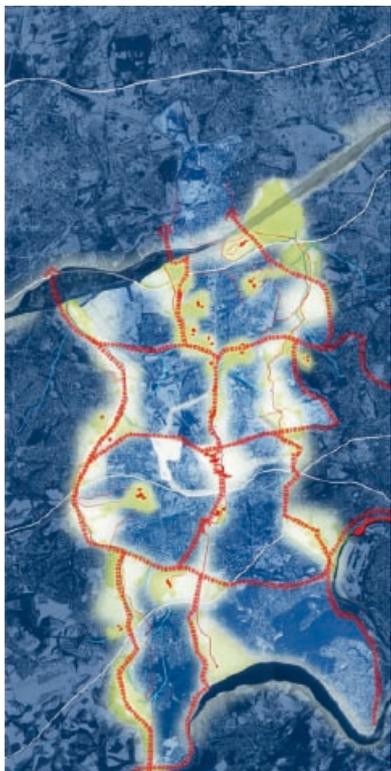


Freiraum schafft Stadtraum – Das Essener Strahlenmodell

Unter dem Motto „Freiraum schafft Stadtraum“ entwickelte und erprobte auch die Stadt Essen seit 2005 ein gesamtstädtisches Konzept zur Vernetzung und Entwicklung ihrer Grün- und Freiflächenstrukturen. Vor dem Hintergrund aktueller und sich für die Zukunft abzeichnender demografischer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Veränderungen formulierte die Stadt ihre Stadtentwicklungsperspektiven neu. So wie in vielen anderen deutschen Städten ist man auf der Suche nach neuen Modellen einer nachhaltigen, zukünftigen Stadtentwicklung, ohne den Wachstumsdruck früherer Jahre zu haben. Stattdessen steht nun der Wandel im Zentrum der Planungen.

Unter der Prämisse „Neue Wege zum Wasser“ wurden die vorhandenen innerstädtischen Fließgewässer als ideale Leitlinien zugrunde gelegt. Entlang dieser Leitlinien wurden durch einfache Maßnahmen und die Schaffung neuer Sichtbeziehungen neue Freiräume geschaffen.

Die Anbindung der neuen Freiräume an das Umfeld und deren „Inszenierung“ hat den Planungsprozess in das öffentliche Bewusstsein gerückt. Aufgrund seiner Akteursorientierung und seines neuen stadträumlich-strategischen Ansatzes hat das Projekt dem gesamten Stadtgefüge neue Impulse gegeben und wurde so zu einem Entwicklungsmotor sowohl für Essen als auch für die gesamte Region.



Plädoyer / Fazit

Die Auseinandersetzungen in Stuttgart haben deutlich gemacht, dass eine Planungskultur, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten dargestellt hat, nur durch eine Transformation zukunftsfähig werden kann. Dabei sollte es nicht darum gehen, Planungsarten und -methoden von Grund auf zu verändern, sondern durch eine Rahmgebung vorhandene Potenziale zu bündeln und eine bessere Verknüpfung zwischen Planern und Adressaten zu schaffen. Gerade die formelle Planung trifft zunehmend auf Widerstand, da sie den Ruf eines starren, undurchsichtigen und schlecht kommunizierbaren Verfahrens hat. Daher sollten heute die Möglichkeiten ausgelotet werden, wie in Zukunft eine Zusammenspiel zwischen formellen und informellen Planungen funktionieren kann.

Nachhaltig ausgerichtete Stadtentwicklung kann hier durch Grüne Leitbilder eine neue Identifikationsstruktur erhalten, die ökologische und freiraumplanerische Aspekte vereint. Grüne Leitbilder haben einen kommunikativen Nutzen und unterstützen eine prozesshafte Entwicklung, in dem sie dem Planungsgebiet durch Impulse die Chance geben, Entwicklungsmotor für seine Umgebung zu werden, ohne sich aufzuzwängen. Eine neue Art von Freiraum entsteht. Hierbei gibt die Vermarktung der Strategie den Anstoß zu Projekten und beinhaltet daher von Anfang an eine gesellschaftliche Strahlkraft und Präsenz. Durch eine vielschichtige und offensive Kommunikationsstrategie gelingt es, Bürger und relevante Träger der Stadtgesellschaft in den Stadtbauprozess zu involvieren und ihnen Verantwortung zu übertragen. Nach Umfragen bei Bewohnern steht die Qualität einer Stadt in direktem Verhältnis zu der Qualität ihrer Grünflächen. Daher kommt der Landschaft in der Stadt in Zukunft hinsichtlich der urbanen Transformations- und Integrationsprozesse eine immer bedeutendere Rolle zu.

Damit die urbane Transformation gut funktioniert, braucht es ein Medium oder ein Format der Moderation. Im Zeitalter der Moderne wurden die einzelnen Disziplinen sehr separat voneinander gesehen. Straßenbauer, Hausbauer, Gärtner waren klar separierte Disziplinen. In Zukunft ist ein konzeptionelles, interdisziplinäres Arbeiten auf allen Ebenen mit übergreifenden und überlappenden Funktionen unbedingte Voraussetzung. Es werden die Bereiche der Stadtplanung, Architektur und Freiraumplanung immer weiter miteinander verschmelzen.

Das Verständnis, den Freiraum als Katalysator der Stadtentwicklung zu begreifen, wird immer notwendiger und selbstverständlicher: Der Freiraum ist das Bindeglied der Stadtentwicklung, ihre Visitenkarte und Bühne für einen neuen Lebensstil des Stadtbürgers.

Bilder: ©LAND MILANO



Diskussion

Dr. Sabine Knierbein Dr. (I) Andreas Kipar

Im Anschluss an die Referate bestand die Möglichkeit, beide Referenten zu Einzelaspekten zu befragen und ihre Einschätzungen zu spitzen zu lassen. Dies erfolgte zunächst auf dem Podium durch den Moderator Prof. Urs Kohlbrenner, danach durch das Publikum.

Urs Kohlbrenner fragte beide Referenten, ob „starke Konzepte“ alleine wohl ausreichen, um zu überzeugen.

Dr. Sabine Knierbein betonte, dass es zwischen prozesshaftem Planungsprozess und der Entwicklung kreativer Projekte als Ausgangspunkt für die Entwicklung keine Widersprüche gäbe. Beides sei nötig – die neuen, guten Ideen genauso wie die kritische Diskussion und Reflexion in einem Planungsprozess.

Nicht alles, was als experimentell oder temporär daher käme, ist langfristig tragfähig oder sollte verstetigt werden. Es bedarf also der Überprüfung der kreativen Projekte und der Verschachtelung von Prozessen und Konzepten.



Dr. Andreas Kipar betonte, dass das „starke Konzept“ kreative Elemente enthalte, eigene Ideen des Entwerfers. Er sieht diese Ideen aber stets als Ergebnis des intensiven Zuhörens und des Dialoges – auch nicht nur mit den Experten oder Politikern, sondern mit den Menschen vor Ort. Dann können derartig „starke Projekte“, auch wenn sie sich eines „Vordenkers“, etwa in Form eines Architekten oder Stadtplaners bedienen, demokratische Legitimation erlangen.

Dr. Andreas Kipar beklagte, dass wir in Deutschland diesen dialogischen Prozess zu wenig gelernt haben. Und wenn eine Idee akzeptiert sei, würde sie instrumentalisiert, in Vorschriften und Programme gegossen, um sie umzusetzen. Das hindert dann die kreative Weiter- oder Neuentwicklung, lässt uns bestehende Ziele noch verfolgen, wenn es schon längst kein Geld mehr gibt und eigentlich schon neue Aufgaben bestehen.

Moderator Urs Kohlbrenner bittet darum, einen Ausblick in die Zukunft zu wagen. Welche Folgen könnte die von Dr. Sabine Knierbein am Beispiel der Werbung im öffentlichen Raum dargestellte Privatisierung noch haben? Dr. Sabine Knierbein bemerkte in diesem Zusammenhang zwei Gesichtspunkte, die es zu bedenken gäbe:

- Die private, wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Raumes sei kein neues Phänomen. Wichtig sei, dass die Öffentliche Hand sie so zu steuern wisse, dass die privaten nicht die öffentlichen Interessen dominieren können.
- In der Gemengelage von öffentlich-privaten Vereinbarungen geht oft die Transparenz verloren. Außenstehende bzw. die Öffentlichkeit wissen oft nicht mehr, wer für was verantwortlich sei, wie Entscheidungen zustande kämen. Transparenz sei also ein absolutes Muss.

Dr. Andreas Kipar betonte zwei andere Aspekte:

- Planung muss sich Zeit nehmen, vor allem für das Gespräch im Vorfeld.
- Projekte benötigen den Konsens, bevor sie aus dem Stadium der informellen Planung in das Formelle wechseln.

Welcher Prozess der richtige Weg zum Konsens ist, ist zu ermitteln. Die Projektidee kann dabei helfen. Aus der Dialektik von Prozessen und Projekten / Produkten ergibt sich zugleich die Feststellung, dass der Prozess oft den richtigen Ort für das Projekt ermittelt. Im Übrigen sollten die Rahmenbedingungen nicht aus dem Blick verloren werden. Oft genug werden Probleme / Ausgangsbedingungen viel zu wenig hinterfragt.

Aus dem Publikum wird beklagt, dass Stuttgart in Bezug auf das Denken in offenen experimentellen Projekten noch Nachholbedarf habe. So wurde die Anregung, im Kontext zu Stuttgart 21 eine internationale Bauausstellung zu wagen, mit dem Vorschlag einer Fläche von 6 ha abgespeist.

Dr. Andreas Kipar machte dennoch Hoffnung, die Diskussionen zu Stuttgart 21 und die Wahl hätten einiges bewegt. Nun bestände die Chance, aus dem „Stuttgart Syndrom“ (so eine italienische Zeitung) etwas zu machen. Natürlich müsse dies im offenen Dialog und unabhängig von Konzerninteressen erfolgen, und es dürfe nicht die eine Hast durch die nächste abgelöst werden. Es soll in Ruhe reflektiert und eine Auszeit genommen werden.

Dr. Sabine Knierbein betonte, dass jetzt, wo die internationale „aufmerksamkeitsökonomische Wirksamkeit“ gegeben wäre, auch außergewöhnliche Gedanken zum Tragen kommen könnten.

Das Besondere von Stuttgart 21 – deswegen würde es uns so bewegen – sei der Protest der Bürger gegen Stadtentwicklungsplanung, nicht gegen Jobabbau, Veränderungen im Gesundheitswesen oder andere gesellschaftliche Anliegen.

Urs Kohlbrenner dankte sowohl den beiden Referenten wie auch dem Publikum für den engagierten Abend. Seine Zusammenfassung betraf diesmal nicht nur den heutigen Abend, sondern auch einen Rückblick auf die vergangenen drei Veranstaltungen.

Für den heutigen Abend schienen ihm folgende Aspekte besonders festhaltenswert:

1. Das Ziel der sozialen Kohäsion, d. h. die Integration möglichst vieler gesellschaftlicher Belange in einem Projekt und der Standortwettbewerb ständen oft genug im Wettstreit miteinander. Hier müssten die Interessen ausbalanciert werden, Grundlage dafür sei Transparenz.
2. Der öffentliche Raum kennt viele Akteure und Gestaltende. Die Stadt sei der Ort für den Raum, die Landschaft böte den Raum für die Schaffung von Orten.
3. Planung braucht Zeit, müsse unverkrampft erfolgen. Der Übergang von der informellen Konzeption zu formellen Projekten müsse mit Bedacht gewählt werden, um den Projekten zugleich die Mitwirkungsmöglichkeiten und die Legitimation zu sichern.

Im Rückblick der drei vergangenen Veranstaltungen stellte er fest:

1. Die Politik müsse die Ziele klar formulieren.
2. Die Fachleute – die Planer – müssten für die Ziele Lösungen ent-

wickeln und dabei Kreativität ebenso wie Transparenz walten lassen. Interdisziplinarität in der Erarbeitung der Ergebnisse sei heute ein „Muss“.

3. Stadtentwicklungspolitische Ziele würden nicht alle zufriedenstellen können. Ziele und die aus ihnen abgeleiteten Lösungen müssen den Konsens versuchen. Wo es Eingriffe gäbe, seien Ersatz bzw. Ausgleiche erforderlich. Dies müsse transparent gemacht werden. Die Suche nach dem Konsens dürfe auch nicht zur Handlungsunfähigkeit führen. Der Bürger solle in diesem Prozess die Rolle des Mitbürgers, aber nicht des Wutbürgers übernehmen.
4. Wichtige Themen der Reihe waren:
 - die Partizipationskultur verbessern (alle Veranstaltungen),
 - die Entwicklung von Mobilität und Energieeffizienz nachhaltiger als bisher gestalten, dabei vom Bestand ausgehen (2. Veranstaltung),
 - unterschiedliche Formen von Wohnbedürfnissen und wirtschaftliche Möglichkeiten berücksichtigen. Fläche sparsam entwickeln, über neue Eigentumsformen nachdenken (3. Veranstaltung),
 - Freiraum und öffentlichen Raum mit hohem Anspruch für alle, also mit einer hohen Baukultur entwickeln (4. Veranstaltung).

Mit diesen Themen befinde sich die Diskussion von Planern und Architekten auf der Höhe der Zeit – die Koalitionsvereinbarungen von Grünen und SPD in Baden-Württemberg würde genau diese Ziele verfolgen. Die Veranstaltungen in den Räumen der Architektenkammer hätten die Verhandlungen offenbar öfter inspiriert.

Abschließend dankte Dipl.-Ing. Wolfgang Riehle, Präsident der Architektenkammer Baden-Württemberg, allen Beteiligten der Veranstaltungsreihe, dem Publikum, den Politikern, den Referenten und den vielen Mitarbeitern hinter den Kulissen. Die Reihe hätte gezeigt: Aller guten Dinge seien nicht drei sondern vier!





Prof. Urs Kohlbrenner

TU Berlin / Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner, Berlin

Stuttgart Z 21 – zur Diskussion

Wichtige Ziele in Stichworten

Zu klären sind

- Rolle der Politik
- Rolle der Zivilgesellschaft
- Rolle der wirtschaftlichen Akteure
- Beteiligungskultur: Jede Stadt muss eigene Strategien entwickeln und Aufgaben spezifisch klar formulieren, z.B. bei Information, Diskussion, Mitwirkung, Entscheidung ...

Wichtige Äußerungen in Stichworten

Beteiligung:

Die Planer müssen die Haltung annehmen, dass es Spaß macht, mit den Bürgern zu arbeiten. (Wetzig, 14.02.2011)

Stadt ist keine Harmonieveranstaltung, es bedarf einer klaren Haltung der Planer. Vor- und Nachteile müssen transparent werden. (Wetzig, 14.02.2011)

Hört auf die Bürger, aber bringt Ordnung in das Gehörte und kommt so zu einem Ergebnis. (Schaap, 14.02.2011)

Die Gemengelage von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen erfordert hohe Transparenz, um am Ende zu erkennen, wer für was verantwortlich ist. Das ist Teil der demokratischen Legitimation. (Knierbein, 03.05.2011)

In Deutschland hat man zu wenig „dialogische Prozesse“ gelernt. Wenn etwas akzeptiert wird, wird es in starre Formen von Richt-

linien gegossen. Eine Weiterentwicklung/Anpassung dauert dann sehr lange. (Kipar, 03.05.2011)

„Starke Konzepte“ als Idee für eine Diskussion bedürfen des Dialogs im Vorfeld, des Spürens, was die Menschen vor Ort wollen. (Kipar, 03.05.2011)

Die Suche nach Konsens muss dennoch die Planer handlungsfähig halten. (Kohlbrenner, 03.05.2011)

Neue Aufgaben und Herausforderungen:

Verfügbarkeit über das Eigentum ist die strategische Entwicklung für das Handeln. (Schaap, Wetzig, Epple 14.02.2011 und 18.04.2011)

Es gilt, am Bestand anzusetzen, der auch für Zukunftsfragen viele überlegenswerte Ansätze bereit hält. (Auer und Kohlbrenner, 11.04.2011)

Der ganzheitliche Ansatz ist wichtig, um der vorurteilsfreien Frage nach dem geeignetsten Medium, über den Mut zum Experiment bis hin zur transparenten Darstellung von Zahlen, Planungen und der Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten nachzugehen. (Topp, 11.04.2011)

Über neue Eigentumsformen ist nachzudenken, z.B. Erbbaurecht und Stiftungen, um auch nach dem Bau die weitere Entwicklung eines Quartiers stemmen zu können. (Epple, 18.04.2011)

Die Wirtschaftlichkeit zählt! (Epple 18.04.2011)

Die Qualität eines Projektes bemisst sich nicht danach, ob es groß oder klein ist. Für beides gibt es gelungene und weniger gelungene Beispiele. Die gründliche Analyse, die Formulierung einer „Befriedigungsidee“, die Beteiligung und die Sicherstellung der Nachhaltigkeit sind wichtig. (Epple und Zander, 18.04.2011)



Wichtige Fragen in Stichworten

- Wie wird vermieden, dass sich nicht nur die lautstarken und wirtschaftlich stärkeren Gruppen mit ihren Belangen Gehör verschaffen?
- Wie kann Öffentlichkeit schon in der Startphase dazu gebracht werden, eigene Ideen und Meinungen frühzeitig einzubringen, damit nicht nur über das „Wie“ sondern schon über das „Ob“ eines Projektes offen diskutiert werden kann?
- Wie können formalisierte Prozesse, z.B. in Bebauungsplanverfahren, bürgernäher gestaltet werden?
- Wie lassen sich Verfahrensabläufe beschleunigen, ohne auf wichtige Partizipationsschritte zu verzichten?
- Wo sind im repräsentativen System die Grenzen der Beteiligung erreicht?
- Wie kann zu Entscheidungen Konsens, zumindest aber Akzeptanz hergestellt werden?
- Machen alte Denk- und Handlungsmuster, Erfahrungen und bewährte Instrumente die Entwicklung blind für die Entwicklung neuer Strategien oder wie können bewährte Strategien weitergenutzt und weiterentwickelt werden?
- Wie und unter welchen Voraussetzungen ist integrierte Entwicklung umsetzbar?



Stuttgart Z 21 –

Was heißt das für Stuttgarts Stadtentwicklung konkret?

Aufzeigen von Verbesserungspotenzialen, z.B.

- Neue Themen
- Neue Wege
- Neue Lösungen (Experimente)
- Fortführung des fachlichen Austausches, dadurch
- Zurückgewinnung von Vertrauen bei den Bürgern und
- Hineintragen der Ergebnisse in die Politik

Ein persönlicher Rückblick

Vier Abende sind sicher zu wenig, um ein so komplexes Thema wie zukunftsfähige Stadtentwicklung zu diskutieren, insbesondere wenn jeder Themenkomplex nur einen Abend lang im Mittelpunkt stehen kann. Entsprechend blieben einige Fragen offen – Vieles, was uns derzeit „21-bewegt“ bewegt, wurde aber von den Referenten direkt und manchmal auch indirekt beantwortet.

Rückblickend waren für uns jene Momente besonders spannend, in denen die Zusammenhänge zwischen dem, was wir als qualitativ (aber gegeben) empfinden und den letztlich dazu führenden Entwicklungen deutlich wurden.



Der erste Abend stand bewusst unter dem Motto „von Projekten lernen“: So stellte Ton Schaap (Stadtplanungsamt Amsterdam) in seinem Beitrag „Amsterdam und die Amsterdamer. Von Menschen und Projekten“ klar,

dass das Amsterdam, wie wir es heute kennen und als Touristen und Fachleute bewundern, zu allen Zeiten zwischen Staat, Stadt und Bürgern immer wieder neu ausgehandelt wurde. Anhand seiner Kernaussage „Stadtplanung ist immer auch strategischer Opportunismus“ zeigte Schaap, wie die Stadtplanung im Auftrag der Bürger selbst- und fremdverschuldete Missstände zu einem Vorteil für die Stadtgesellschaft erfolgreich umwandeln konnte.



Der zweite Referent des ersten Abends, der Ulmer Baubürgermeister Alexander Wetzig, erläuterte anhand der vielfach prämierten baulichen und verkehrlichen Neuordnung der Neuen Straße in Ulm, wie das allzu

lang praktizierte top-down-Prinzip in der Stadtplanung versagte und erst ein langjähriger Diskurs mit der Bürgerschaft zum Erfolg führte. Seine Kernaussage lautete daher: „Zu Beginn eines Planungsprozesses müssen immer erst die Ziele mit den Bürgern diskutiert werden und nicht die Lösungen“. Statt Planungstechnokratie ist demnach Planungsdialog gefragt.

Aktuellen Entwicklungen in der Verkehrsplanung und Konzepten für eine nachhaltige Stadtentwicklung wollten wir in der zweiten Veranstaltung nachspüren. Prof. Dr. Topp von der TU Kaiserslautern



in dem Muskelkraftmobilität über Elektromobilität im ÖPNV bis hin zum Individualverkehr lückenlos ineinandergreifen.



Thomas Auer (Geschäftsführer Transsolar Energietechnik GmbH) mahnte in seinem Beitrag „Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung“ die Umsetzung realisierbarer, kurzfristiger Ziele an. Eine Lösung aus einem

Guss sei nicht zu erwarten und daher unrealistisch. Die Zukunft wird städtisch sein, so seine Kernaussage; Nutzungsmischung, Dichte und intelligente Gebäude und Versorgungsnetze seien wichtiger als die energetische Optimierung einzelner Bautypen.



Der dritte Abend thematisierte die Unterschiede – aber auch Gemeinsamkeiten – der Akteure im Wohnungsbau bis hin zur konkreten, gut gestalteten Wohnarchitektur. Sascha Zander von zanderroth architekten, Berlin, stellte

anhand von eigenen Baugruppen- und Bauträgerprojekten die Zusammenarbeit seines Büros mit ganz unterschiedlichen Auftraggebern vor. Seiner Meinung nach sollte der Architekt immer, auch bei Partizipationsprojekten wie privaten Baugemeinschaften, die Hoheit über die äußere Erscheinung des Hauses behalten, denn „in Fragen der Gestaltung führt Partizipation häufig zu Gebäuden des kleinsten gemeinsamen Nenners“.



Andreas Epple von Epple Projekt GmbH erläuterte anhand des kaufmännischen Dreisatzes das Verhältnis zwischen Investition, Rentabilität und nachhaltigem Wirtschaften. Insbesondere stellten nachhaltige Maß-

nahmen eine Belastung der Rendite im Anfangszeitpunkt dar. Er verwies darauf, dass das übliche wirtschaftliche System Fehlanreize weg von einer Nachhaltigkeit der Bebauung setze. Dabei sei, sinngemäß, ohne nachhaltiges Wirtschaften nichts von Bestand, so Epple. Aus dieser Erkenntnis ableitend formulierte er einen Lösungsansatz

für die Entwicklung künftiger Stuttgarter Stadtquartiere. Doch dazu später mehr.



Die Impulsreferate des vierten und letzten Abends behandelten die Fragen, was heute öffentlicher Raum ist, wer öffentliche Räume be- und ausnutzt und wie grüne Infrastrukturen künftig in die Wertebilanzen der Städte einfließen werden.

Dr. Sabine Knierbein vom interdisziplinären Arbeitsbereich Stadtkultur und öffentlicher Raum der TU Wien thematisierte, wie der öffentliche Raum von verschiedenen Disziplinen ganz unterschiedlich und mancherorts gemäß gewisser Ressortlogiken fragmentiert und filetiert betrachtet wird. Dabei seien öffentliche Räume in zahlreichen europäischen Metropolen wie Barcelona, Lyon, Kopenhagen, Berlin – und kürzlich auch in Wien – zu „Schlüsselthemen einer prononcierten Stadtentwicklungspolitik erkoren worden, um das Spannungsfeld zwischen ganz unterschiedlichen Politikzielen – dem sozialen Zusammenhalt auf der Mikroebene und wirtschaftlicher Behauptungsfähigkeit eines städtischen Standortes auf der Makroebene – zu bewältigen“.



Der international tätige Landschaftsarchitekt Dr. Andreas Kipar beschrieb angesichts einer prognostizierten neuen Verdichtungsphase in Europa die Realisierung eines rund 600 ha großen Landschaftsparks inmitten der unter

hohem Siedlungsdruck stehenden Region Mailand als einen ökologisch und psychologisch notwendigen und inspirierenden „Raum der Leere“. In Mailand liegt die Siedlungsdichte mit rund 9.000 Einwohner/km² rund 4,5-fach so hoch wie z.B. in Berlin. Bei einem weiteren Projekt in Mailand konnten durch 100 Hektar Parkfläche direkt rund 400 Hektar an neuer Siedlungsfläche stimuliert werden. „Das ist eine Bank, die Dividenden abwirft“, so Kipar.

Besondere Aufmerksamkeit erfuhren die Referenten, die mit ihren Ausführungen und Überlegungen neue Aspekte oder ungewohnte Herangehensweisen vorstellten:

- Von einem regelrechten Umdenkprozess in der Verkehrsplanung berichtete Prof. Dr. Topp: Straßenräume werden heute nicht mehr ausschließlich von der Optimierung des Autoverkehrs her gedacht, sondern von den Rändern, von den Fuß- und Radwegen aus nach innen konzipiert. Erst wenn diese Bereiche definiert sind, ergibt sich die städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn.

- Thomas Auer wies darauf hin, dass Stuttgart ungeachtet aller staatlichen und städtischen Programme und Bekenntnisse bereits heute schon über ein nachhaltiges, „grünes“ Modellquartier verfügt, nämlich den Stuttgarter Westen. Künftige Stadtplanungen müssten sich an den Qualitäten dieses Quartiers orientieren. Vorhanden seien hier schon die optimale städtische Dichte und die Mischung der Nutzungen und Funktionen. Was bauzeitbedingt fehle, sei eine intelligente Versorgung mit Wärme und eine intelligente Vernetzung der Nutzungsprofile in Bezug auf energetische Effizienz.

- Dr. Sabine Knierbein konfrontierte das Publikum in ihrem Vortrag mit einer in Fachkreisen bislang wenig diskutierten Entwicklung, nämlich mit der stetig wachsenden Wertschöpfung im öffentlichen Raum durch Firmen der „Aufmerksamkeitsökonomie“, der Werbe- bzw. Eventbranche. Meist gehe es hierbei um Kompensationsgeschäfte, in denen nicht länger finanzierbar scheinende städtische Aufgaben, wie z.B. die Bereitstellung von öffentlichen Toilettenanlagen, an die Vermarktung großer Werbeflächen gekoppelt werden – und das nicht nur am einem Standort, sondern in der ganzen Stadt und nach Möglichkeit in ganz vielen Städten gleichzeitig. Das Resultat sei quasi eine Monopolisierung von Dienstleistungen im öffentlichen Raum, ohne dass ein nennenswerter Teil der Wertschöpfung wieder an die Kommune zurückfließen würde.

- Für große Überraschung sorgte Andreas Epple mit seinem Lösungsansatz für die Entwicklung künftiger Stuttgarter Stadtquartiere. Ausgehend von seinem Dreisatz zwischen Investition, Rentabilität und nachhaltigem Wirtschaften schlug Epple vor, die zur Bebauung stehenden Grundstücke im Rosensteinviertel in Erbpacht zu vergeben. Diese Aufgabe könnte die von Heiner Geisler während der Schlichtungsgespräche zu Stuttgart 21 ins Spiel gebrachte Stiftung übernehmen. Damit wäre es möglich, das Quartier nicht nur anfangs, sondern dauerhaft über den gesamten Lebenszyklus zu steuern und die Grundstücksspekulation zu verhindern. Gleichzeitig hätte die Stadt dauerhafte und somit nachhaltige Einnahmen aus den Erbpachtzinsen, die man zusätzlich nach sozialen Kriterien stufen könnte.

Die den Impulsreferaten folgenden Podiums- und Publikumsdiskussionen wurden von dem Berliner Stadtplaner Prof. Urs Kohlbrenner souverän, fachkundig und mit viel Humor geleitet. Die Zusammenfassungen der Diskussionsrunden zu allen vier Veranstaltungen sind jeweils im Anschluss an die Beiträge der Referenten nachzulesen.





Prof. Leonhard Schenk / Prof. Tobias Wallisser

Z 21 Fazit

Was bleibt am Ende nach vier sehr gut besuchten Veranstaltungen, vier Abenden mit informativen Referenten zu wichtigen Themen der Stadtentwicklung, vier Diskussionen mit teilweise intensiver, engagierter Beteiligung der Besucher?

Es ist nicht verwunderlich, dass das Thema der Partizipation sich als roter Faden durch alle Veranstaltungen und die anschließenden Diskussionen zog. Auch die sogenannten „neuen Herausforderungen“ wie der Klimawandel, der demografische Wandel, wirtschaftliche, gesellschaftliche und technische Veränderungen standen immer wieder im Mittelpunkt der Diskussionen, da sie alte Gewissheiten zunehmend in Frage stellen. Die Reihe konnte auf unterschiedlichen Ebenen die daraus für die unterschiedlichen Planungsdisziplinen resultierenden Themenfelder verdeutlichen.

Zunächst gilt es, sich mit einer Reihe Fragen zum Thema Stadtplanungsprozess auseinanderzusetzen:

- Müssen wir alte Denk- und Handlungsmuster über Bord werfen? Können wir es uns leisten, alle – auch bewährte – Erfahrungen und Instrumente gleich aufzugeben?
- Wo liegen die Gefahren eines aktionistischen Handelns?
- Durchschauen wir die Prozesse, die die neuen Herausforderungen auslösen?
- Wo sind Anknüpfungspunkte, bewährte Strategien weiter zu nutzen oder weiter zu entwickeln?

Aber auch Fragen zum Ziel einer integrierten Entwicklung und zu den dafür zu schaffenden notwendigen Voraussetzungen auf institutioneller, finanzieller, prozessualer und fachlicher Ebene sind aktuell zu klären. Neben diesen allgemein-fachlichen Fragen stellt sich die konkrete Frage, ob die Reihe Z 21 Impulse und Anregungen für die weitere Planungsdiskussion zum Projekt Stuttgart 21 und Stuttgarts Stadtentwicklung geben konnte.

Die folgenden Vorschläge sind auf Basis der Referate und Diskussionsrunden aller Abende entstanden:

1. Schaffung von Denkräumen

1.1 Der Blick von Außen

Die Diskussionsrunden haben gezeigt, dass ein Blick von außen zu einer Entkrampfung der Diskussionen beitragen kann und den Blick für Lösungsmöglichkeiten erweitert. Fachwissen aus einem anderen Kontext erlaubt die Möglichkeit zur Abstraktion einer vergleichenden Betrachtung und die notwendige Distanz dafür. Für die Stadt Stuttgart wäre ein mit externen Mitgliedern zu besetzender Gestaltungsbeirat die Möglichkeit, regelmäßig die Probleme vor Ort durch einen Spiegel von außen zu betrachten.

1.2 Beteiligung der Planer und Hochschulen

Stuttgart ist eine Architektenstadt und hat innerhalb von Stadt und Region gleich mehrere Hochschulen, an denen Architektur, Stadtplanung und Landschaftsplanung gelehrt wird. Das Interesse am aktuellen Planungsgeschehen in der Stadt ist groß. Die Hochschulen und die gesamte Planerschaft sind als Ideengeber und Diskussionspartner eine große Ressource der Stadt, die viel stärker von der Seite der Verantwortlichen genutzt werden sollte.

2. Für das Projekt Stuttgart 21 haben sich durch die Reihe folgende Anstöße ergeben:

2.1 Eigentumsformen

Über neue Eigentumsformen ist nachzudenken, um für die Qualität der Bebauung einerseits und für die Erschwinglichkeit von Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten andererseits neue Möglichkeiten zu schaffen. Neben der bei der Schlichtungsrunde zu Stuttgart 21 von Heiner Geisler angeregten Stiftung wurde die Vergabe von Grundstücken in Erbpacht angeregt. So könnten neue Stadtquartiere nicht nur anfangs, sondern dauerhaft über den gesamten Lebenszyklus gesteuert und der finanzielle Druck bei der Entwicklung von städtischen Grundstücken begrenzt werden. In Amsterdam wird dieses Prinzip seit vielen Jahren erfolgreich angewendet.

2.2 Bahnhof

Mobilität sollte heute in einem größeren Maßstab betrachtet werden und unterschiedliche Verkehrssysteme umfassen. Ein Bahnhof stellt einen wichtigen Knotenpunkt eines multimodalen Verkehrssystems dar, an dem das Umsteigen so komfortabel wie möglich erfolgen sollte. Für Stuttgart stellt sich die Frage, wieso weder der Zentrale Omnibusbahnhof noch Bereiche für Car Sharing und andere moderne Verkehrsmittel integraler Bestandteil der Bahnhofspaltung sind.

2.3 Ziele formulieren

Eine Stadtentwicklung braucht klare Vorgaben aus der Politik, aber auch die Beteiligung der Bürger und Betroffenen. Zu Beginn eines Planungsprozesses müssen immer erst die Ziele mit den Bürgern diskutiert werden und nicht die Lösungen. Darauf aufbauend können innovative Lösungen für die neuen Aufgaben entstehen, die von der gesamten Stadtgesellschaft mitgetragen werden.

2.4 Ressourcenoptimierung

Für die Stadtentwicklung spielt der Faktor der Dichte und der Funktionsmischung eine wichtige Rolle. Der Stuttgarter Westen könnte in Bezug auf beides Anstöße für die weitere Entwicklung des Bereichs hinter dem Bahnhof geben: kurze Wege, Durchlässigkeit der Blockstrukturen trotz hoher Dichte und die Kombination von Wohnen und Arbeiten führen zu einer optimalen Ausnutzung aller Ressourcen. Es gilt am Bestand anzusetzen, der auch für Zukunftsfragen viele überlegenswerte Ansätze bereithält.

2.5 Verkehrsplanung

In Stuttgart kann man die Auswirkungen der Straßenplanung sehen, die ausgehend vom Automobil als Bemessungsgröße die Verkehrswege entwickelt hat. Das Umdenken der Planung, Straßen nun von den Rändern her und unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer zu denken, sollte nicht nur in den neuen Quartieren, sondern auch im Bestand angewandt werden.

Wie Professor Urs Kohlbrenner bei seinen Moderationen feststellte, ist Stuttgart derzeit nicht die Speerspitze der aktuellen Entwicklung, bietet aber großes Entwicklungspotenzial in Bezug auf neue Wege, neue Themen und neue Lösungen. Die Reihe hat dazu erste Anregungen gegeben. Wir brauchen in unserer Stadt nun aber die Fortführung des fachlichen Austausches, ein Hineintragen der Ergebnisse in die Politik und die Möglichkeit, als Fachleute Vertrauen bei den Bürgern zurückzugewinnen. Diese Publikation ist der erste Schritt dazu.



Impressum

*Herausgeber:
Architektenkammer Baden-Württemberg
© 2011*

*Z21-Arbeitsgruppe:
Hans Dieterle, Thomas Herrmann, Urs Kohlbrenner,
Mark Phillips, Peter Reinhardt, Wolfgang Riehle,
Leonhard Schenk, Tobias Wallisser, Sebastian Zoeppritz*

*Protokolle und Zusammenfassungen der Diskussionen:
Udo Dittfurth, Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner*

Gestaltung: xxdesignpartner, Bernd Schuler