

SCHLÜSSELRÄUME DES STÄDTEBAUS

Harald Bodenschatz

Der Streit um städtebauliche „Leitbilder“ oder – begrifflich abgerüstet – „Leitkonzepte“ oder vielleicht pointierter um die Deutungshoheit des „richtigen“ Städtebaus heute ist ungebrochen: europäische Stadt oder Zwischenstadt, schrumpfende oder wachsende Stadt, neoliberale oder soziale Stadt, Stadt gegen den Klimawandel oder in Anpassung zu ihm, dichte oder aufgelockerte Stadt – hinter all diesen Schlagwörtern verbergen sich komplexe, mehr oder weniger seriöse Argumentationsstränge, Propheten und Jünger, Bibeln und Katechismen, gute und schlechte Projekte, Freunde und Feinde. Vor allem aber zeigen sich immer wieder verbissene Lager, die sich in der Regel weder zuhören noch einander irgendeinen Funken Respekt zollen. Dass der Streit um die Orientierung im Städtebau notwendig und sinnvoll ist, soll hier nicht infrage gestellt werden, im Gegenteil. Aber wie dieser Streit geführt wird, kann und muss doch oft kritisiert werden. Es geht ja nicht in erster Linie um den Sieg einer Kadergruppe gegenüber einer anderen, sondern um das große Anliegen einer besseren (Groß-)Stadt(region). Damit geht es auch um die Außendarstellung all derjenigen Professionen, die sich heute um den „richtigen“ Städtebau bemühen.

ANMERKUNGEN ZUM STÄDTEBAU

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg galt Städtebau als etwas völlig Antiquiertes, nicht mehr Zeitgemäßes. Städtebau wurde damals zerlegt in eine Unzahl von Teildisziplinen, von denen heute in erster Linie die Disziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur sowie Stadt- und Regionalplanung beanspruchen, auch Städtebau zu praktizieren – aber oft nur am Rande. Daher ist Städtebau als integrierende Disziplin – jedenfalls in Deutschland – weitgehend verloren gegangen. Städtebau als Profession mit eigenen Studiengängen ebenfalls – mit all den Folgen für die Qualität der Produktion und Reproduktion von Stadt. Eine Voraussetzung dieses Verlustes war die irreführende Konstruktion eines willkürlichen, irrationalen Städtebaus. Hintergrund dafür war eine falsch verstandene Auffassung von Wissenschaftlichkeit, die sich in der Idee einer durch und durch berechenbaren und errechneten Stadt manifestierte – ein typisches Merkmal des modernen, „rationalen“ Städtebaus, der auch die Kahlschlagsanierung und den Bau der Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus leitete.

Überlagert wurde diese kühne Konstruktion in den Jahren nach 1968 durch den im Grundsatz zutreffenden Vorwurf, Städtebau sei Bestandteil und Ausdruck von Herrschaft, eine Sichtweise, die in der Frage „Städtebau für wen?“ gipfelte. Diese Frage ist seither zu Recht untrennbar mit dem Städtebau verknüpft bzw. sollte es sein. Die scholastische Form dieses Vorwurfs mündete allerdings in eine ritualisierte Fundamentalkritik jeglichen Städtebaus, was in vielerlei Hinsicht fatal war: Sie erstickte die Frage, warum unter kapitalistischen Verhältnissen doch sehr unterschiedliche städtebauliche Entwicklungen in der Geschichte und Gegenwart zu beobachten waren und sind. Und sie unter-

schlug ganz und gar, dass die Gestalt der Stadt unseren gesellschaftlichen Alltag im eigentlichen Sinne „formt“ – zwar nicht determiniert, jedoch klare Grenzen setzt und zugleich Entfaltungsmöglichkeiten eröffnet. Sie übersah also, dass die Form von eminent gesellschaftlicher Bedeutung ist, nicht nur für heute, sondern auch für künftige Generationen.

Städtebau, so noch heute ein zentraler Vorwurf aus unterschiedlichen ideologischen Lagern, kümmere sich nur um die Form. Doch schon um 1910, der Blütezeit einer integrierenden Disziplin Städtebau, thematisierte diese weit mehr als nur die Form. Es war zwar klar, dass die Form den Kern des Städtebaus bildet – eine absolut richtige Schwerpunktsetzung. Aber eben nur den Kern, nicht die ganze Frucht. Um den Kern verstehen zu können, waren die politischen, gesellschaftlichen, ökonomischen und kulturellen Bedingungen, die Akteurskonstellation, der gesetzliche Rahmen bzw. die Regelwerke zu klären; ebenso wie Wirkungen – und eben nicht nur die im engen Sinne „funktionalen“, sondern auch die symbolischen und langfristigen Wirkungen. In diesem Sinne wurde Städtebau als praktische (Re-)Produktion der Stadt, aber auch als Reflexion über diese (Re-)Produktion verstanden. Natürlich wurde das nicht so genannt. Aber damals konstituierte sich die reflexive Ebene des Städtebaus – zusammen mit der entwurflichen Praxis – als eigenständige Disziplin. Diese Disziplin war nicht nur durch Zeichnungen geprägt, sondern immer auch durch Worte. Städtebau war eine wissenschaftliche wie praktische Disziplin, Kunst, Wissenschaft, aber auch Ingenieurwesen. Und er war eine Erfahrungswissenschaft: Städtebau ohne den Austausch internationaler Erfahrungen und die Auseinandersetzung mit den geschichtlichen Zeugnissen war undenkbar.

SCHLÜSSELRÄUME DES STÄDTEBAUS – EIN VORSCHLAG

Städtebau wird durch Leitbilder beflügelt, auch wenn diese nicht als solche wahrgenommen werden. Ohne das „Bild“ einer besseren Stadt ist Städtebau nicht möglich. Der Streit um Leitbilder des Städtebaus findet aber oft auf einer Ebene statt, die an den Alltagsherausforderungen des Städtebaus vorbeigeht oder diese unzulässig vereinfacht. Unterhalb dieser Ebene findet sich nämlich eine weitere wichtige Ebene des praktischen und programmatischen Städtebaus: diejenige der Schlüsselräume des Städtebaus, denen sich die Städte gegenübersehen. Was aber ist damit gemeint? Es geht um Stadträume, die baulich und städtebaulich, funktional und sozial eine bestimmte Prägung haben und klar in dieser Prägung wahrgenommen werden. Wichtig ist die städtebauliche Perspektive: Es geht um Stadträume, nicht um Probleme der Stadt – etwa Verkehr, Wohnen, Integration ...

Die Ebene der Schlüsselräume ist im Rahmen der Ausstellung STADTVISIONEN 1910|2010, die als ein Projekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik des BMVBS/BBSR im Herbst 2010 im Architekturmuseum der TU Berlin gezeigt

wurde, geprüft worden. Das wissenschaftliche Team dieser Ausstellung umfasste – neben dem Autor dieses Beitrags – Dorothee Brantz, Sonja Dümpelmann, Dieter Frick, Aljoscha Hofmann, Corinne Jaquand, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, Cordelia Polinna, Barbara Schönig und Wolfgang Sonne. Wir haben am Beispiel der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 gefragt: Was waren die städtebaulichen Schlüsselräume der Großstädte Europas (und der USA) um 1910? Die erste und wichtigste Antwort war: die gesamte Stadtregion, eine damals neue Sichtweise, die die alte Perspektive auf Einzelräume, insbesondere auf isolierte Stadterweiterungsgebiete, infrage stellte und ablöste. Der große städtebauliche Plan als – so würden wir heute sagen – strategischer Leitplan war die konzeptionelle Folge dieser Sichtweise. Wie aber sollte die um 1910 entstehende Großstadtregion städtebaulich gedacht, geordnet, gesteuert werden? Damals waren es drei städtebauliche Elemente, die den chaotisch wachsenden Großstadtraum insgesamt strukturieren sollten: das System der Schnellbahntrassen, das System der großen Ausfallstraßen (Radialen) und das System der Grünzüge (Grüngürtel oder besser Grünkeile bzw. eine Mischung von beiden). Diese Systeme wurden von vornherein integriert und städtebaulich gedacht und entworfen – als formales, zu gestaltendes Rückgrat der Großstadtregion. Damit war die Großstadtregion erstmals selbst der zentrale Schlüsselraum des Städtebaus geworden. Es wurden aber auch weitere, kleinere Schlüsselräume, Teilräume der Großstadtregion, ins Blickfeld genommen, die jeweils für sich, aber auch in ihrem Bezug zur gesamten Region gesehen wurden: die monumentale Mitte als Aushängeschild der Großstadtregion, neue kompakte Stadterweiterungsgebiete als urbane Alternative zur kritisierten steinernen Stadt sowie neue Gartenvororte als suburbane Alternative zu den überkommenen Villenkolonien.

Vielleicht erscheint es sonderbar, dass hier einerseits Teilräume und andererseits die Region selbst aufgeführt werden. Doch genau diese scheinbar schräge Verknüpfung erlaubt die notwendige räumliche Perspektive: Die Stadtregion ist der eigentliche Gegenstand, sie ist als Ganzes ein Thema, zugleich müssen die hinsichtlich ihrer Probleme und Aufgaben wichtigsten Teilräume nicht isoliert, sondern immer als Teil der Region betrachtet werden.

Es ist sicher leichter, a posteriori als für die heutige Zeit Schlüsselräume des Städtebaus zu klären. Dennoch haben wir in der Ausstellung STADTVISIONEN 1910|2010 versucht, auch diesen Schritt zu tun. Mit Blick auf die Großstädte beiderseits des nördlichen Atlantiks finden sich heute sechs Schlüsselräume, die zusammen alle wesentlichen städtebaulichen Herausforderungen abdecken und die zugleich die wichtigsten realen oder potenziellen städtebaulichen Interventionsräume in den Großstädten darstellen. Das soll natürlich nicht heißen, dass die Probleme und möglichen Lösungen in diesen Räumen gleich wären. Die Herausforderungen sind ähnlich, müssen aber jeweils lokal spezifiziert werden.

NEUE STADTMITTE

Das neue Zentrum der Großstadt repräsentiert als einzigartiges und unterscheidbares Schaufenster die gesamte Stadt-

region, es dient als Attraktion für den weltweiten Stadttourismus, aber auch als Werbebanner im internationalen Wettbewerb um Firmen und kreative gesellschaftliche Gruppen. Die städtebaulichen Merkmale eines zeitgenössischen stadtregionalen Zentrums sind bekannt: Wiedergewinnung und Neuschaffung öffentlicher Räume, fußgängerfreundliche Gestaltung von Stadtstraßen und Stadtplätzen, Erhaltung und Umnutzung historischer Gebäude und Stadträume, eine stadtverträgliche Erhöhung der baulichen Dichte durch neue, das Zentrum bereichernde Bauten, eine deutlich stärkere Funktionsmischung einschließlich des Wohnens, Balance der neuen Nutzungen einschließlich des Stadttourismus, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Rückbau des privaten Automobilverkehrs.

Auch die Gefahren sind bekannt: wenig komplexe Geschichtskonstruktionen, soziale Exklusion weniger begüterter Bürger, modische, nur auf sich selbst bezogene Wow-Architektur ohne Rücksicht auf den städtebaulichen Kontext, ein überbordender Stadttourismus und zu viele Events, die andere Nutzungen verdrängen.

EHMALIGE ARBEITERQUARTIERE

Die innerstädtischen ehemaligen Arbeiterquartiere sind in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg außerhalb des Zentrums, aber an dieses angrenzend, entstanden. Sie sind sehr dicht bebaut, urban und funktional durchmischt. Daher waren sie auch das Hauptangriffsziel des modernen Städtebaus. Im Zuge der Deindustrialisierung verloren dort viele Bewohner ihre Arbeitsplätze. Heute werden diese Viertel, soweit sie die Ära der Kahlschlagsanierung überlebt haben, durch Immigranten unterschiedlicher Herkunft geprägt, die aber keine Industriearbeiter mehr sind und großer wirtschaftlicher Unsicherheit ausgesetzt sind. Besonders in diesen Quartieren wird der Übergang von einer Industriegesellschaft zu einer postindustriellen Gesellschaft exemplarisch gemeistert. Im historischen Gedächtnis sind sie aber immer noch Arbeiterviertel. Diese benachteiligten Quartiere waren und sind Gegenstand einer besonderen staatlichen Förderung – nicht nur in baulicher, sondern auch in sozialer bzw. bildungspolitischer Hinsicht. Mit durchmischem Erfolg. Was aber bis vor kurzem versäumt wurde, war die Stärkung der historisch gewachsenen Stadtteilzentren, die das größte Potenzial für eine Revitalisierung der Innenstadt besitzen. Sie sind der Fokus und das Aushängeschild dieser Stadtteile.

GROSSE STADTBACHEN IN INNERSTÄDTISCHER LAGE

Die Stadtbrachen sind die städtebaulich sichtbarsten Zeugen des Abschieds von der Industriegesellschaft, aber auch Ausdruck des Wandels an Anforderungen im militärischen, Transport- und Einzelhandelssektor. Sie umfassen ehemalige Industrie- und Gewerbe-, Hafen-, Bahn- Flughafen- und Militärflächen. Diese großen, oft innerstädtischen Flächen bieten eine riesige Chance für den Städtebau von heute und morgen. Sie erlauben die Anlage neuer, gemischt genutzter Quartiere einschließlich des innerstädtischen Wohnens oder neuer urbaner Parks oder die Verortung besonderer Nutzungen. Sie eröffnen zuallererst Spielräume für Zwischennutzer.

GROSSIEDLUNGEN DES SOZIALEN WOHNUNGSBAUS

Die Großsiedlungen, eine der vielen Antworten des 20. Jahrhunderts auf die hart kritisierten Arbeiterquartiere vor dem Ersten Weltkrieg, gelten heute international als Brennpunkt sozialer, baulicher, städtebaulicher und energietechnischer Probleme, als Stadtraum mit ungewisser Zukunft. Dies liegt nicht nur an der Belegungspolitik, sondern auch an der wenig flexiblen städtebaulichen Form, an der geringen Nutzungsmischung, an der begrenzten Nutzungsvielfalt, am Großbesitz und nicht zuletzt an den wenig attraktiven öffentlichen Räumen. Großsiedlungen finden sich in Europa vornehmlich in suburbaner Lage, in den USA dagegen oft am Zentrumsrand. Der Umgang mit Großsiedlungen ist in den europäischen wie in den US-amerikanischen Großstadtreionen inzwischen zu einem zentralen Thema der Städtebaupolitik geworden. Nachbesserung, partieller Rückbau oder Totalabriss bezeichnen das vorhandene Handlungsspektrum.

ZERSIEDELTE SUBURBANE LANDSCHAFT

Eines der Hauptprobleme der Großstadtreionen sind deren zersiedelte, ständig weiter wuchernde Ränder mit all ihren sehr unterschiedlichen verinselten, funktional und sozial segregierten Siedlungsfragmenten, die oft nur mit hohen Kosten infrastrukturell versorgt werden können und lediglich durch das Automobil miteinander vernetzt sind. Zwar gehören zur europäischen und US-amerikanischen Stadt seit jeher Vorstädte, ihre heutige Form ist aber nicht mehr zukunftsfähig. Mit Blick auf den zersiedelten Raum, den Sprawl, stellen sich vor allem zwei Aufgaben: die Reduzierung der Zersiedelung und die Qualifizierung der vorhanden suburbanen Landschaft. In erster Linie müssen die Rahmenbedingungen verändert werden, die die Zersiedelung fördern. Dazu kommen als künftige Herausforderungen das Brachfallen mancher Schlicht-Einfamilienhausiedlung und mancher Anlage des großflächigen Einzelhandels auf der grünen Wiese.

DIE GROSSSTADTREGION INSGESAM

Auch heute ist die Großstadtreion selbst wieder der entscheidende Schlüsselraum – durchaus in einer gewissen formalen Ähnlichkeit zur Zeit um 1910. Zwei Elemente sollen die Großstadtreion heute ordnen: das Großstadtgrün – von der urbanen Landwirtschaft über den klassischen Park bis zur Kaltluftschneise – sowie die neuen Kraftlinien des nichtautomobilen Verkehrs, die Großinvestitionen in eine Verkehrsinfrastruktur jenseits des Autos – zugunsten des Fahrrads, des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch des Flugzeugs. Als künftige Aufgabe rückt auch die Revitalisierung der historischen Hauptstraßen in den Vordergrund, die die Hauptopfer des autogerechten Ausbaus der Städte waren.

In allen Schlüsselräumen spielen der Klimawandel, die Energieknappheit, die Alterung der Gesellschaft, die Frage der Integration von Immigranten, die Krise des bisherigen Wachstumsmodells eine prägende Rolle. Und es ist klar, dass es vor allem, aber nicht nur um die Entwicklung des Bestands geht. Konzepte zur Weiterentwicklung dieser Schlüsselräume erfordern eine breite gesellschaftliche Debatte. Die Chancen darauf sind allerdings sehr ungleich ver-

teilt: Die Stadtmitte erfreut sich höchster Aufmerksamkeit, die Stadtbrachen sind auch noch von einem gewissen Interesse. Die ehemaligen Arbeiterviertel und die Großsiedlungen werden oft nur als lokales Problem wahrgenommen. Und für die gesamte Stadtreion finden sich bislang – anders als in einigen Großstädten der USA – keine zivilgesellschaftlichen Initiativen. Im besten Fall werden durch eine öffentliche Debatte die Konzepte für Schlüsselräume im Detail verfeinert, mit Prioritäten versehen und durch Leitprojekte auf den Weg gebracht – also wiederum Gegenstand einer, wenngleich modernisierten, strategischen Planung.

STÄDTEBAULICHE LEITBILDER ANGESICHTS STÄDTEBAULICHER SCHLÜSSELRÄUME

Schlüsselräume haben jeweils eigene Merkmale, in ihnen bündeln sich bestimmte Probleme in einer bestimmten Kombination. Was aber bedeutet das wiederum für die Leitbilder bzw. Leitkonzepte? Es ist sofort einsichtig, dass die verschiedenen Schlüsselräume nicht nach einem einzigen einfachen Leitbild gestaltet werden können.

Das Leitkonzept der Europäischen Stadt ist insbesondere als Revitalisierungsprogramm in der Stadtmitte und in den ehemaligen Arbeiterquartieren sinnvoll. Auf den großen Stadtbrachen ist vieles möglich: neue Quartiere im Sinne des Konzepts Europäische Stadt, Freiräume besonderer Art, aber auch stadtfreundliche Großprojekte, die in der übrigen Innenstadt keinen Platz finden. Als Bestandspolitik im Sprawl bietet sich vor allem ein modernisiertes Gartenvorstadt-Konzept an: gewisse Verdichtung, Betonung der Besonderheiten des Ortes, Schaffung von kleinen Zentren. Das ist leicht gesagt und schwer getan. Sehr schwierig ist die Ertüchtigung von Großsiedlungen: Während in den USA, aber auch in Großbritannien und Frankreich oft nach großflächigem Abbruch eine Art erneuertes Gartenvorstadt-Konzept zur Anwendung kommt, wird in Deutschland mit einer Mischung von Rückbau, Neubau und Zentrenbildung experimentiert. Was in diesem Kontext wirklich nachhaltig ist, bleibt noch offen.

Der Blick auf städtebauliche Schlüsselräume zeigt, dass städtebauliche Projekte unterschiedlichen Herausforderungen in den Großstadtreionen von heute gerecht werden müssen. Das erfordert eine ortsbezogene Auseinandersetzung, aber auch eine klare Haltung im Städtebau – oder genauer: Es erfordert ein Prinzipienwerk, das immer die ganze Stadtreion im Blick hat. Eine solche Perspektive ist daher keineswegs ein Plädoyer für Beliebigkeit. Vor jeder Innovation sollte zumindest kritisch geprüft werden, ob nicht eine flexible Erneuerung traditioneller städtebaulicher Prinzipien Erfolg versprechender ist.

Harald Bodenschatz, 1946, Prof. Dr., Sozialwissenschaftler und Stadtplaner, Professor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin, Planungsgruppe DASS; Mitgliedschaft in AIV, BDA, C.E.U., CNU, DASL, DWB, GSU, IPHS, ULI und SRL

Siehe weiter (nicht nur) zur Thematik der Schlüsselräume des Städtebaus den Katalog der Ausstellung „STADTVISIONEN 1910|2010. Berlin Paris London Chicago. 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin“.