

böll.brief

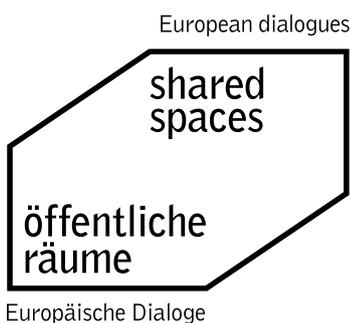
ÖFFENTLICHE RÄUME #3

Juni 2019

Wohnzimmer für die Gesellschaft

Politische Bedeutung und Gestaltungs-
prinzipien des städtischen Raums

PROF. DR. ARNOLD BARTETZKY



HEINRICH BÖLL STIFTUNG
STIFTUNGSVERBUND

Das **böll.brief – Öffentliche Räume** bietet Analysen, Hintergründe und Impulse zur Stärkung und Erneuerung öffentlicher Räume als Schlüssel für das demokratische und soziale Zusammenleben. Neben Vorschlägen zu einer allgemeinen Strategie der öffentlichen Räume liegen die Schwerpunkte auf öffentlichen Bildungsräumen, Medienräumen, ästhetischen Räumen sowie Räumen in Stadt und Land.

Das **böll.brief** der Abteilung Politische Bildung Inland der Heinrich-Böll-Stiftung erscheint als E-Paper im Wechsel zu den Themen «Teilhabe-gesellschaft», «Grüne Ordnungspolitik» und «Demokratie & Gesellschaft» und «Öffentliche Räume».

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Zusammenfassung | 3 |
| 1 Die Gestaltung öffentlicher Räume als politische Aufgabe | 4 |
| 2 Das Unbehagen an den unwirtschaftlichen Städten | 6 |
| 3 Auf der Suche nach verlorenen Raumqualitäten | 7 |
| 4 Anhaltende Fehlentwicklungen durch Funktionstrennung und autogerechte Stadt | 9 |
| 5 Was ist gute Stadtgestaltung? Prinzipien und Beispiele | 11 |
| 6 Mit dem Bestand leben | 15 |
| 7 Gute Stadtgestaltung braucht Unterstützung durch Politik und Bevölkerung | 16 |
| Literatur | 18 |
| Der Autor | 20 |
| Impressum | 20 |

Zusammenfassung

Im vorliegenden böll.brief geht es um Gestaltungsfragen des städtischen Raums. Das Interesse gilt aber nicht nur rein ästhetischen Qualitäten des städtischen Erscheinungsbilds, sondern vor allem der Funktionalität von Stadträumen im weitesten Sinne. Im Zentrum steht die Frage, wie öffentliche Räume beschaffen sein müssen, damit sie möglichst für alle Teile der Bevölkerung attraktiv sind und gesellschaftlich integrativ wirken können. Attraktivität wird dabei in einem wörtlichen Sinne als Anziehungskraft verstanden. Attraktiv ist ein Ort dann, wenn Menschen ihn freiwillig – und nicht nur wegen notwendiger Besorgungen – aufsuchen und sich gern an ihm aufhalten. Von dieser Anforderung ausgehend werden Prinzipien guter Stadtgestaltung entwickelt und gelungene Lösungen benannt.

1 Die Gestaltung öffentlicher Räume als politische Aufgabe

Im Januar 2018 unterzeichneten Europas Kulturminister/innen in Davos eine Erklärung zur Bedeutung der Baukultur. Sie taten dies «in dem Bewusstsein, dass sich überall in Europa ein allgemeiner Verlust an Qualität der gebauten Umwelt und der offenen Landschaften abzeichnet, was sich in einer Trivialisierung des Bauens, in fehlenden gestalterischen Werten und einem fehlenden Interesse für Nachhaltigkeit, in zunehmend gesichtslosen Agglomerationen und verantwortungslosem Landverbrauch, in einer Vernachlässigung des historischen Bestandes und im Verlust regionaler Identitäten und Traditionen zeigt» (Erklärung von Davos 2018).

Die Erklärung von Davos spricht in seltener Klarheit die Fehlentwicklungen im Bauen an. Zugleich macht sie unmissverständlich deutlich, dass die Politik inzwischen ihre Aufgabe erkannt hat, die Voraussetzungen für eine gute Gestaltung öffentlicher Räume zu schaffen. Damit ist nicht gemeint, dass sie als Geschmackspolizei auftreten soll. Die Aufgabe hat auch keineswegs nur eine ästhetische Dimension. Es geht vielmehr um den Zusammenhang zwischen der Qualität der gebauten Umwelt und dem Grad an Zufriedenheit, Gesundheit und sozialer Integration der Bevölkerung. Ein Postulat der Erklärung lautet, «dass eine gebaute Umwelt von hoher Qualität wesentlich zur Bildung einer nachhaltigen Gesellschaft beiträgt, die sich durch eine hohe Lebensqualität, kulturelle Vielfalt, Wohlbefinden der Individuen und der Gemeinschaft, soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt sowie eine leistungsstarke Wirtschaft auszeichnet» (Erklärung von Davos 2018). Dieser Zusammenhang wird auch von der Bundesstiftung Baukultur in ihrem jüngsten Baukulturbericht hervorgehoben. Gut gestaltete öffentliche Räume, heißt es darin, wirken sich «positiv auf Teilhabe und Nutzerverhalten» aus und «stärken die Identität eines Ortes und den Zusammenhalt seiner Bewohner» (Baukulturbericht 2018/19: 2).

Solche Erkenntnisse können sich auf verschiedene Studien stützen. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl zeigt mit seinen Analysen von Stadträumen auf, «dass urbane Strukturen und Stadtplanung das Verhalten der Menschen beeinflussen», und sieht die Aufgabe der Stadtplanung darin, mit «baulichen Einladungen» den Aufenthalt und die Begegnung im Freien zu erleichtern (Gehl 2015: 21, 31). Der kanadische Journalist Charles Montgomery geht in seinem Buch «Happy City» der Frage nach, unter welchen Bedingungen das Leben in Großstädten positive Auswirkungen auf das Glücksempfinden haben kann, und stellt dazu Initiativen in verschiedenen Teilen der Welt vor (Montgomery 2013). Der Berliner Psychiater Mazda Adli analysiert unter dem Titel «Stress and the City» Grundbedürfnisse der Stadtbewohner wie solche nach Nahrung, Platz, Licht, Sicherheit und Geborgenheit, aber auch nach Anregung und Abwechslung durch städtische Vielfalt. «Die Stadt sollte uns wohlgesonnen sein», lautet sein zentraler Wunsch.

«Sie muss unsere fremde Herkunft und unsere unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen respektieren, gleichzeitig die Gemeinschaft fördern und uns in dieser Gemeinschaft einen Platz bieten.» Damit sie dies leisten kann, müssen nach Adli immer auch gestalterische Voraussetzungen erfüllt sein: «Das bauliche Gesicht einer Stadt oder einer Nachbarschaft kann erheblich dazu beitragen, dass Menschen gemeinsam Zeit im öffentlichen Raum verbringen. Deshalb haben öffentliche Plätze eine so große Bedeutung für eine Stadt. Das urbane Sozialkapital wächst nämlich gerade an diesen Orten, dort, wo man sich nicht nur gern aufhält, sondern auch einen Grund findet, miteinander zu sprechen» (Adli 2017: 25, 301).

Die Aufgabe ist erkannt, doch was macht eine gute, menschenfreundliche Gestaltung von Stadträumen aus? Patentrezepte gibt es nicht, weil jede Gestaltungsaufgabe ein individuelles und ortsbezogenes Herangehen erfordert. Es lassen sich aber einige Voraussetzungen und Prinzipien guter Gestaltung benennen. Dafür ist zunächst ein kurzer historischer Rückblick sinnvoll, um aufzuzeigen, welche Lehren aus den Fehlentwicklungen der Vergangenheit gezogen werden können.

2 Das Unbehagen an den unwirtschaftlichen Städten

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und den Abrisskampagnen der Nachkriegsjahre setzte in Deutschland eine Neubautätigkeit von bis dahin ungekanntem Ausmaß ein. So beeindruckend das Bauvolumen war, so enttäuschend waren allzu oft die Ergebnisse. Ungeachtet vieler guter Einzelleistungen wurde die Masse der neuen Bauten und Siedlungen überwiegend als monoton und abweisend wahrgenommen. Immer wieder beklagte man einen Mangel an Verständnis für Ortsspezifika und Tradition, an Sinn fürs Detail, an handwerklichem Niveau und ganz besonders an stadträumlicher Behaglichkeit. Beispielhaft für die breite Kritik an der Stadtentwicklung der Nachkriegszeit in Deutschland sind die auflagenstarken Bücher «Die gemordete Stadt» von Wolf Jobst Siedler und Elisabeth Niggemeyer (Siedler/Niggemeyer 1964) und die «Die Unwirtlichkeit unserer Städte» von Alexander Mitscherlich (Mitscherlich 1965).

Zwar hat sich der Blick auf das Architekturerbe der Nachkriegszeit seitdem erheblich ausdifferenziert. Vor allem in der Fachwelt wächst die Bereitschaft, auch in Bauten, die keinen populären Schönheitssinn bedienen, eine produktive Leistung und einen ästhetischen Eigenwert zu erkennen. Doch auch wenn in diesem Erbe viele Qualitäten entdeckt werden und manch ein ehemals einhellig als «Bausünde» gebrandmarkter Bau mittlerweile sogar in breiteren Bevölkerungskreisen Kultstatus erlangen kann, bleiben in der städtebaulichen Bilanz der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Verluste unübersehbar.

Das Unbehagen an den Städten der Nachkriegsmoderne brachte schon vor Jahrzehnten neue städtebauliche Ansätze hervor. So propagierte die Internationale Bauausstellung (IBA) Berlin von 1984–1987 eine bestandsorientierte Stadtentwicklung, die die historisch gewachsenen Stadtstrukturen respektiert und deren Qualitäten weiterzuentwickeln sucht. In der Folgezeit hat sich das Leitbild der «behutsamen Stadterneuerung» etabliert, was seit den 1980er Jahren vielen Altbauquartieren in der damaligen Bundesrepublik zugutekam und nach 1990 für die Rettung zahlreicher akut gefährdeter Altstädte in Ostdeutschland von zentraler Bedeutung war. Als städtebauliches Ideal gilt seitdem die «europäische Stadt». Dabei handelt es sich um einen schillernden Begriff mit unterschiedlichen Zuschreibungen (Siebel 2004). In den urbanistischen Debatten steht er vor allem für das Leitbild der baulichen Dichte, Vielfalt, Erkennbarkeit der Zeitschichten und Funktionsmischung auf engem Raum.

3 Auf der Suche nach verlorenen Raumqualitäten

Auch wenn die Praxis der Stadtentwicklung nicht durchgehend den Idealen entsprach und bis heute immer wieder Baudenkmäler für kurzfristige Interessen oder verfehlte planerische Ideen geopfert werden, sind Flächenabriss von Altbauten in Deutschland eine Seltenheit geworden. Dank beeindruckender Sanierungsleistungen haben zahlreiche Altstädte und Altbauviertel in allen Teilen des Landes in den letzten Jahrzehnten an Aufenthaltsqualität gewonnen, auch wenn vor allem Klein- und Mittelstädte in strukturschwachen Regionen anhaltend unter Bevölkerungsverlust und Gebäudeleerstand leiden.

In einigen Altstädten sind zudem durch die Wiederherstellung der in Krieg und Nachkriegszeit zerstörten urbanen Struktur neue Stadträume nach altem Vorbild entstanden. In Dresden wurde die 2005 vollendete Rekonstruktion der Frauenkirche zum Impuls für den Wiederaufbau des benachbarten Neumarkts, in Potsdam nimmt das historische Stadtzentrum rund um den Alten Markt Gestalt an, in Frankfurt am Main wurde 2018 das zwischen Dom und Römer wiedererrichtete Altstadtareal eingeweiht, in der Lübecker Altstadt entsteht derzeit das Gründungs Viertel wieder.

Die neuen Altstädte bestehen teils aus Rekonstruktionen, teils aus Bauten in zeitgenössischen Architekturformen, die sich in Maßstab, Typologie und Materialität an der lokalen Bautradition orientieren. Bei allen Unterschieden in Konzept und gestalterischer Qualität haben sie eine Gemeinsamkeit: Sie sind attraktiv im wörtlichen Sinne – sie ziehen Menschen an. Auch wenn die einzelnen Bauten nicht immer überzeugen, bewährt sich die wiedergewonnene Raumqualität.

Von der Fachwelt werden die neuen Altstädte allerdings sehr kontrovers beurteilt. Dabei ziehen vor allem die mehr oder weniger originalgetreuen Rekonstruktionen eine scharfe Kritik auf sich, die nicht immer frei von ideologischer Verböhrtheit ist. So ging etwa der Architekturtheoretiker Stephan Trüby so weit, die neue Frankfurter Altstadt als Beispiel für Rekonstruktion als «Schlüsselmedium der autoritären, völkischen, geschichtsrevisionistischen Rechten» zu inkriminieren. Sie ist für ihn ein «unterkomplexe[s] Heile-Welt-Gebäude, das Geschichte auf ein eindimensionales Wunschkonzert reduziert» (Trüby 2018). Auch wenn in Rekonstruktionsprojekten eine Tendenz zur Idealisierung der Vergangenheit unbestreitbar ist, verkennt die Reduktion ihrer Motive auf die Agenda einer vermeintlich rechtsradikalen Geschichtspolitik das breite gesellschaftliche Spektrum der Rekonstruktionsbefürworter/innen und die Vielfalt ihrer Intentionen. Diese wurzeln nicht in erster Linie in einem expliziten geschichtspolitischen Programm, sondern vor allem in der Enttäuschung über die Ergebnisse des modernen Städtebaus. Die daraus resultierende Sehnsucht nach Geborgenheit vermittelnden, traditionsgebundenen Stadträumen muss man nicht teilen, ebenso wenig, wie man beim Anblick des rekonstruierten Fachwerks in Frankfurts Altstadt in Verzückung geraten

muss – aber sie mit Rechtsradikalismus gleichzusetzen, ist so irreführend wie unterkomplex.

Ein etwas substanziellerer Einwand betrifft die Funktion der neuen Altstädte, die als Tourismusmagneten dienen, aber kaum Geschäfte für den alltäglichen Einkauf, geschweige denn erschwinglichen Wohnraum bieten. Der kritischste Punkt wurde in den bisherigen Debatten allerdings kaum angesprochen: Die neuen Altstädte werden zwar als Anknüpfung an die Idee der gewachsenen «europäischen Stadt» propagiert, sind dabei aber selbst nicht gerade Beispiele für eine behutsame Stadterneuerung. Denn dem Wiederaufbau gingen meist massive Abrisse der Bausubstanz aus der Nachkriegszeit voraus. Städtebaulich waren die abgebrochenen Gebäude wegen ihrer Unfähigkeit zur Ensemblebildung durchweg deplatziert. In ihrer architektonischen Qualität als Einzelbauten sind sie aber von Fall zu Fall unterschiedlich zu bewerten. Auf jeden Fall bargen sie beträchtliche materielle Ressourcen mit gespeicherter Produktionsenergie, deren ebenso energieintensive Beseitigung zumindest unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten problematisch ist. Selbstverständlich kann die Entscheidung für den Abriss aufgrund anderer Faktoren dennoch gerechtfertigt sein. In jedem Fall ist aber eine sorgfältige Abwägung geboten, die auch ökologische Aspekte berücksichtigt. Im Sinne eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen darf es nicht zur Regel werden, dass Bauten kurzerhand beseitigt werden, weil sie wenige Jahrzehnte nach ihrer Errichtung nicht mehr gefallen.

Dass dies auch den neuen Altstädten passieren kann, ist allerdings unwahrscheinlich, weil die Häuser bei allen Schwächen im Detail im Unterschied zu ihren Vorgängern aus den Nachkriegsjahrzehnten bewährte Raumformen bilden. Das Bemühen um Ensemblebildung und die Hervorbringung von Straßen und Plätzen, die mehr als nur Verkehrsflächen bieten, ist auch in einigen städtebaulichen Großprojekten der letzten Jahrzehnte zu beobachten, in denen Gegenwartsarchitektur dominiert. Ansätze dazu finden sich etwa in der Hamburger Hafencity, die zumindest bei gutem Wetter zum Teil hohe Aufenthaltsqualität bietet, obwohl bei Weitem nicht alle Bauten architektonisch überzeugen. Ein Beispiel für ein Wohnviertel an der Peripherie, bei dessen Planung der Gestaltung des öffentlichen Raums ebenso wie der funktionalen und sozialen Vielfalt ein hohes Gewicht beigemessen wurde, ist der seit den 1990er Jahren entstandene Stadtteil Rieselfeld in Freiburg im Breisgau, der trotz vieler architektonischer Defizite stellenweise ein gewisses urbanes Flair hat. Ein anderer neuer Stadtteil in Freiburg, das Quartier Vauban, oder auch das Französische Viertel in Tübingen stehen beispielhaft für zahlreiche Wohngebiete, die seit den 1990er Jahren durch Konversion von Kasernen oder Industriearealen entstanden sind. Die Qualität des öffentlichen Raums ist dabei von Fall zu Fall unterschiedlich. Allzu oft leidet sie unter dem fehlenden baukünstlerischen Anspruch der Neubauten. Auch deshalb sollte bei Konversionen versucht werden, so viel Altbausubstanz wie möglich zu erhalten, wofür etwa die in Wohnviertel verwandelten ehemaligen Kasernenareale im Norden von Leipzig ein Beispiel bieten.

4 Anhaltende Fehlentwicklungen durch Funktionstrennung und autogerechte Stadt

Trotz aller Bemühungen und partieller Erfolge leiden Deutschlands Städte unter anhaltenden Fehlentwicklungen. Dass die seit langem beklagten Verluste an Urbanität und Lebensqualität weiterhin als Problem wahrgenommen werden, zeigt die mangelnde Popularität der Gegenwartsarchitektur. Aus einer Befragung im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur im Jahr 2017 geht hervor, dass nur 7 Prozent der Bevölkerung Neubauten besser gefallen als Altbauten. Dagegen bevorzugen 36 Prozent, also mehr als fünf Mal so viele Befragte, Altbauten, während 57 Prozent angeben, dass ihnen sowohl Alt- als auch Neubauten gefallen. Zugleich sprechen sich 80 Prozent für die Rekonstruktion zerstörter Bauwerke nach historischem Vorbild aus (Baukulturbericht 2018/19: 170).

Von solchen Umfrageergebnissen sollte nicht pauschal auf eine Krise der Gegenwartsarchitektur geschlossen werden. Architektur kann heute ebenso Höchstleistungen hervorbringen wie in den vergangenen Epochen. Doch die Beispiele dafür finden sich vor allem unter den privilegierten Projekten, etwa bei Kulturbauten. In der Masse, bei alltäglichen Bauaufgaben wie Wohn-, Büro- und Gewerbebauten, erreicht die heutige Architektur aus verschiedenen Gründen leider nicht annähernd die baukulturellen Standards der Vormoderne.

Dementsprechend unbefriedigend sind auch meist die von den Neubauten gebildeten öffentlichen Räume. Während die Straßen und Plätze in den Altstädten oder Wohnquartieren der Gründerzeit als Aufenthalts- und Begegnungsorte Menschen anziehen, bieten Neubaugebiete meist kaum einen Grund zum Verweilen. Gleiches gilt für einen Großteil der Stadträume, die im Laufe des letzten halben Jahrhunderts entstanden sind. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl fällt dementsprechend ein vernichtendes Urteil über die Stadtentwicklung der Moderne. «Die traditionelle Bedeutung der Stadt als Raum der Begegnung und als gesellschaftliches Forum für ihre Bürger wurde eingeschränkt, bedroht oder gar <abgeschafft> [...]. Hätte man Stadtplaner beauftragt, Städte zu entwerfen, die den Menschen das Leben schwer machen und Aufenthalte im Freien verleiden, hätten sie das nicht besser erreichen können als mit den Stadtstrukturen, die im 20. Jahrhundert [...] entstanden.» (Gehl 2015: 14, 74)

Die Ursachen für den Niedergang des städtischen Raums sind von Gehl (Gehl 2012, Gehl 2015, Gehl 2016) und vielen anderen eingehend analysiert worden. Dazu gehört an zentraler Stelle die Funktionsentmischung. Auch wenn die modernistische Idee der Aufteilung der Stadt in Nutzungszonen für Wohnen, Produktion und Handel zumindest in Europa zum Glück nirgendwo in letzter Konsequenz umgesetzt werden konnte, hatte sie eine zerstörerische Wirkung auf die Städte. Es entstanden öde, monofunktionale Zonen wie Schlafstädte ohne jedes Straßenleben oder dem Handel und der Büroarbeit

vorbehaltene Stadtzentren, die abends ausgestorben sind. Als Zuspitzung der Funktionstrennung kamen noch die suburbanen Großeinkaufszentren auf der «grünen Wiese» hinzu, die vor allem in Ostdeutschland nach 1990 weite Teile des städtischen Umlands verunstalteten.

Die Funktionsentmischung beförderte auch die Vervielfachung des Verkehrsaufkommens, die zur Zurichtung der Städte für den Autoverkehr führte. Gehl benennt die «Vision der weitläufigen Stadt mit hohen Gebäuden und Schnellstraßen» als zentrale Fehlentwicklung des 20. Jahrhunderts, die bis heute eine destruktive Wirkung habe: «Die Entwicklung des Automobils und des Autoverkehrs haben entscheidend zur Verwirrung auf dem Gebiet von Maßstab und Proportionen in der Stadtstruktur beigetragen» (Gehl 2015: 72, 74). Einiges hat sich inzwischen deutlich gebessert. So werden Schnellstraßen heute, zumindest in Deutschland, kaum noch durch die Innenstädte gelegt. Aber dass der Sinn für Maßstab und Proportion ganz besonders bei der Planung der Verkehrsflächen vielfach weiter fehlt, zeigt etwa die überdimensionierte Schneise, die sich durch das Europaviertel in Frankfurt am Main zieht. Dieser neue Stadtteil auf früherem Bahngelände steht mit seinen belanglosen Bauten auch beispielhaft für die Lieblosigkeit der Architektur, die selbst im Hochpreissegment unzählige Neubauprojekte dominiert.

5 Was ist gute Stadtgestaltung?

Prinzipien und Beispiele

Aus den Fehlentwicklungen der Vergangenheit lassen sich einige Voraussetzungen für gute Stadtgestaltung ableiten. Dazu gehören:

Nutzungsmischung statt Funktionstrennung

Die Funktionstrennung bei der Flächennutzung hat verheerende Folgen für Stadt und Land: Zunahme des Verkehrsaufkommens und dadurch höhere Schadstoff- und Lärmbelastung mit Schäden für Gesundheit, Umwelt und Klima sowie höherem Unfallrisiko, höhere Kosten für Infrastruktur und Verödung von Stadträumen durch Entstehung monofunktionaler Zonen. Zugleich sind die historischen Gründe für die Funktionstrennung – allen voran die starke Luftverschmutzung und Lärmbelästigung durch produzierendes Gewerbe in Wohngebieten – mittlerweile weitgehend entfallen.

Deshalb sollte bei neuen städtebaulichen Projekten ebenso wie im Umgang mit dem Bestand das Leitbild der Nutzungsmischung verfolgt werden. In den Stadtzentren ist vor allem die Wohnfunktion für verschiedene Einkommensschichten zu stärken. Zugleich sollte in den Wohnvierteln die Integration nicht nur von Handel, Dienstleistungen, Bildungs- und Sozialeinrichtungen, sondern auch von wohnverträglichem Gewerbe das Ziel sein. Dass dies selten gelingt, liegt an einer überholten Baugesetzgebung, die nach wie vor «reine Wohngebiete» (Baunutzungsverordnung, § 3) vorsieht, aber auch an veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen. So wünschenswert etwa ein Lebensmittelladen und ein Café im Erdgeschoss oder ein Start-up-Unternehmen im Hinterhaus eines Wohnblocks sind, so lassen sich solche Kleinbetriebe leider oftmals nicht rentabel betreiben. Kommunen, Stadtplaner/innen und Architekt/innen können hier aber verschiedene Anreize setzen und kreative Ideen unterstützen, statt die Entscheidung über die Nutzung allein den vermeintlich unbeeinflussbaren Marktkräften zu überlassen. Dass Nutzungsmischung auch in einem Wohnquartier außerhalb der Innenstadt zumindest in Ansätzen gelingen kann, zeigt das Beispiel des Französischen Viertels in Tübingen (Feldtkeller 2015).

Urbane Dichte statt landschaftsfressender Expansion

Durch expansives Bauen nehmen Landschaftsverbrauch und Versiegelung dramatisch zu. Allein zwischen 1992 und 2016 ist die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland um 26 Prozent auf über 50 000 km² und damit ein Siebtel der Gesamtfläche angewachsen (Baukulturbericht 2018/19: 33). Dass das so nicht weitergehen kann, ist schon unter den Gesichtspunkten von Natur- und Landschaftsschutz, Ressourcenverbrauch und Energiebilanz offenkundig.

Eine Reduzierung des Flächenverbrauchs käme aber auch den städtischen Räumen zugute. Bauliche und funktionale Dichte zieht Menschen an und schafft damit Urbanität (Sonne 2014). Weitläufige Flächen und Verkehrsschneisen bewirken das Gegenteil und erzeugen damit zusätzlichen Autoverkehr. Dicht bebaute Räume mit belebten Straßen und Wohnungen stärken zudem das Sicherheitsempfinden (Gehl 2012: 171), während menschenleere Zonen zu Angsträumen werden können.

All dies spricht dafür, bei der Stadtentwicklung vor allem auf die Potenziale des Bestands zu setzen, Leerstände zu reduzieren, Lücken zu schließen, bei Bedarf dünn bebaute Zonen zu verdichten und nur in Ausnahmefällen neue Baugebiete an der Peripherie auszuweisen. Ein wegweisendes Beispiel für funktionale Verdichtung aus dem Bestand bietet die Konversion einer brachliegenden Baumwollspinnerei in ein Rathaus sowie Kultur- und Handelszentrum mit Kindergarten, mit der sich die sächsische Kleinstadt Flöha die ihr bisher fehlende urbane Mitte erschafft (Bundeswettbewerb 2018).

Miteinander der Verkehrsteilnehmer/innen statt Unterordnung unter Bedürfnisse des Autoverkehrs

Auch wenn in den Städten seit langem Fußgängerzonen und Radwege angelegt, der öffentliche Personennahverkehr modernisiert und verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden: Der individuelle Autoverkehr nimmt nach wie vor zu und wird weiterhin privilegiert. Der mit Abstand größte Teil der Verkehrsfläche ist Autos vorbehalten, Parkgaragen und überwiegend kostenlose Stellplätze nehmen einen beträchtlichen Teil der Stadtfläche ein, und die Ampelschaltungen richten sich nach der Autogeswindigkeit – und nicht etwa der des Fahrrads.

Dabei ist das private Auto in der Stadt nicht nur wegen des hohen Energieverbrauchs und Schadstoffausstoßes das mit Abstand ineffizienteste Verkehrsmittel. Vier fahrende Autos beanspruchen so viel Fläche wie 22 fahrende Fahrräder, 50 Fußgänger oder zwei Busse mit bis zu 100 Passagieren. Auf einem dreieinhalb Meter breiten Verkehrsweg können pro Stunde 2000 Menschen mit Pkws, 14 000 mit Fahrrädern und 22 000 mit der Straßenbahn befördert werden (Baukulturbericht 2018/19: 77–78). Eine Studie hat zudem ergeben, dass Autofahrer/innen die am schlechtesten gelaunten Mitarbeiter/innen sind (Adli 2017: 102).

Das heutige Ausmaß des Autoverkehrs ist eine Plage für den öffentlichen Raum. Verkehrsumtoste Straßen mit engen Fußwegen sind als Begegnungsorte völlig ungeeignet. Dagegen haben sich weltweit innerstädtische Quartiere nach der Sperrung für den Autoverkehr zu pulsierenden Zentren urbanen Lebens entwickelt – von Freiburg, Zürich und Wien über Kopenhagen bis nach New York oder Melbourne. Ein restriktiver Umgang mit dem Autoverkehr erhöht in der Regel die Attraktivität des Stadtraums und verbessert das psychische Befinden der Bewohner/innen (Adli 2017: 99). Dementsprechend belegen die

Städte, die den Mut dazu aufbringen, überdurchschnittlich oft die oberen Plätze in den Beliebtheitsrankings.

Das Ziel kann allerdings bis auf Weiteres nicht darin bestehen, den privaten Autoverkehr generell aus den Städten zu verdrängen. Vielmehr sollte eine stadtfreundliche Balance zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen angestrebt werden. Dazu ist eine weitere Stärkung des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs unabdingbar. Auf einem guten Weg ist in dieser Hinsicht z. B. Konstanz mit seinem Masterplan Mobilität 2020+ (Frei-Raum 2018: 41–45). Neben der Reduzierung muss auch die Domestizierung des Autoverkehrs das Ziel sein. Vielversprechend sind dafür Ansätze wie die Begegnungszone, die nicht auf eine weitere Regulierung durch Vorschriften, sondern auf Verständigung der Verkehrsteilnehmer setzen.

Bei der notwendigen verkehrspolitischen Wende müssen die Städte auf eine klare Kommunikation der stadtentwicklungspolitischen Ziele achten. Aus Verantwortung für gesellschaftlichen Zusammenhalt sollte die Politik von allzu starkem sozialem Druck und von Beschimpfungen von Autofahrern Abstand nehmen. Stattdessen sollte sie beharrlich für die Vision einer Verbesserung der Lebensverhältnisse für alle in der Stadt werben.

Gefasste Räume statt offener Weiten, kleinteilige Vielfalt statt unmaßstäblicher Monotonie

Das nachkriegszeitliche Leitbild der aufgelockerten Stadt mit freistehenden Solitären hat sich nicht bewährt. Es entstanden überdimensionierte und undefinierte Flächen mit monotonen Großbauten, die dem Auge keinen Halt geben. Auch wenn es sich bei den einzelnen Gebäuden oft um respektable Entwurfsleistungen handelt, laden solche Stadträume nicht zum Verweilen ein, und dem Fußgänger erscheinen die Wege in ihnen länger und mühsamer als in kleinteilig strukturierten Räumen mit abwechslungsreichen Bauformen (Gehl 2012: 137). Als behaglich werden dagegen gefasste Straßen und Plätze mit einer differenzierten, am Maßstab der traditionellen Parzelle orientierten Bebauung empfunden, was sich an der Popularität der alten und neuen Altstädte oder auch der gründerzeitlichen Wohnviertel zeigt.

Dennoch hält die Tendenz zur Vergrößerung städtischer Architektur weiter an. Eine besonders stadtfreundliche Form nimmt sie mit den neuen Großeinkaufszentren in Innenstädten an. Sie schädigen vielfach lokale Handelsstrukturen und entwerten mit ihrer Grobschlächtigkeit den öffentlichen Raum, für den sie in ihrem nur auf Konsumstimulierung ausgerichteten Inneren niemals einen Ersatz bieten können. Umso höher ist es Städten wie etwa Göttingen anzurechnen, wenn sie sich bewusst gegen Großeinkaufszentren entscheiden.

Alarmierende baukulturelle Defizite zeigt auch der heutige Wohnungsbau. Im Zeichen steigender Nachfrage herrscht das Prinzip Masse statt Klasse, und selbst bei relativ

ambitionierten Projekten wird kaum nach der Qualität des öffentlichen Raums gefragt. Nicht nur die Architekturformen der Flachdachkisten mit Styroporverkleidungen lassen zu wünschen übrig, sondern auch die städtebaulichen Figuren. Nach wie vor wird vielfach mit freistehenden Riegeln und Punkthäusern gearbeitet, die kein Vorn und kein Hinten haben und keine Ensembles bilden. Zu empfehlen ist die Besinnung auf das bewährte Prinzip der Blockrandbebauung, die den Bewohnern abgeschirmte Gemeinschaftshöfe bietet und zugleich die Gestaltung des öffentlichen Raums mit gefassten Straßen und Plätzen ermöglicht. Ein Projekt, das in diesem Punkt in die richtige Richtung zu weisen scheint, ist das künftige Stadtquartier auf dem Gelände des Eutritzscher Freiladebahnhofs in Leipzig (Stadt Leipzig 2018).

Städtische Räume brauchen eine Fassung durch Raumkanten (Mäckler/Sonne 2018; Sonne 2014), aber auch den Wechsel von Geschlossenheit und Offenheit. Parks haben für die Gesundheit der Bevölkerung eine erwiesene Bedeutung (Adli: 212–216). Zur Attraktivität des Stadtraums tragen auch Gewässer bei. Ihr Wert wurde in den letzten Jahren von mehreren Städten wiederentdeckt, die überbaute Wasserläufe freigelegt haben, etwa Siegen, wo die Sieg von einer sie überdeckenden Parkpalette befreit wurde (Bundeswettbewerb 2018).

Hochwertige und wohnliche Gestaltung für alle statt uneffektiver Vandalismusabwehr

Handel und Gastronomie gehören zu den wichtigsten Funktionen von Innenstädten. Eine Stadt braucht aber auch öffentliche Orte ohne Konsumzwang wie Parks, Spielplätze oder auch kleine Ruhezone mit Sitzbänken. Diese Orte geraten immer wieder in Bedrängnis, sei es durch privatwirtschaftliche Aneignung oder auch durch die Verwahrlosung der Anlagen.

Vandalismus und Belästigung im öffentlichen Raum sind ein Problem, aus dem bisher meist falsche Konsequenzen gezogen wurden. So werden etwa Sitzbänke häufig aus vermeintlich vandalismusresistentem Metall und so unbequem wie möglich gestaltet, damit sich kein Obdachloser darauf ausstrecken kann. Die Folge ist, dass die Bank kaum benutzt wird, weil man auf ihr meistens friert und sich kaum erholen kann. Das kleine Beispiel illustriert, wie eine ans Paranoide grenzende Angst vor unwillkommenen Nutzern dazu führt, dass öffentliche Anlagen für alle unbrauchbar werden.

Zur Vorbeugung von Vandalismus und anderem Fehlverhalten empfiehlt sich etwas ganz anderes – nämlich hochwertige und menschenfreundliche Gestaltung. Immer wieder wurde die Beobachtung gemacht, dass anspruchsvoll gestaltete öffentliche Räume die Zerstörungslust hemmen und sozialdisziplinierend wirken. Je schöner ein Platz ist, desto respektvoller gehen die Menschen mit ihm um.

6 Mit dem Bestand leben

So unbehaglich und banal der heutige Baubestand in weiten Teilen ist, so muss er doch Ausgangspunkt für jede Entwicklung sein. Die Errichtung ganzer neuer Stadtteile auf der «grünen Wiese» wird eine Ausnahme bleiben, aber auch in den bestehenden Stadträumen sind dem Neubau Grenzen gesetzt. Die Stadt ist im Wesentlichen schon gebaut, und es kann nicht angehen, alles, was heute an ihr missfällt, durch Neubauten zu ersetzen, die selbst auch schon nach einer Generation zur Disposition gestellt werden. Die Tabularasa-Ideen von einst passen nicht in die Gegenwart, in der die Notwendigkeit der Ressourcenschonung erkannt ist.

Vielmehr gilt es, den Bestand zu akzeptieren und ihn mit Umsicht und angemessenem Mitteleinsatz weiterzuentwickeln. Oft lassen sich Bauten mit wenigen Eingriffen für neue Nutzungen anpassen und ästhetisch aufwerten. Anregungen dazu bietet der von Muck Petzet kuratierte deutsche Beitrag zur Architekturbiennale in Venedig von 2012 (Petzet/Heilmeyer 2012). Ein Beispiel für eine sinnvolle Umnutzung und zugleich einen Wandel der Wahrnehmung eines äußerst ungefälligen Gebäudes durch sparsame, präzise Interventionen ist der Umbau des einstigen Rechenzentrums in Leipzigs Innenstadt zu einer Kunsthalle (G2 Kunsthalle 2018). Obwohl sich die Änderungen am Äußeren auf dezente neue Farbgebung und kleine Anbauten beschränken, erscheint der fensterlose Sichtbetonbau der 1980er Jahre interessanter und zugleich städtebaulich verträglicher als zuvor. Dass sich Aufenthaltsqualitäten eines Stadtraums auch ohne bauliche Eingriffe verbessern lassen, demonstriert die – vorerst temporäre – Umnutzung eines tristen Parkplatzes unter einer Straßenbrücke am Österreichischen Platz in Stuttgart. Allein durch die Verdrängung der Autos und die Aneignung für Aktivitäten der Bevölkerung wirkt der Ort nicht mehr trostlos, und die klobige Betonbrücke erscheint manchen sogar als interessante Kulisse (Bundeswettbewerb 2018).

Das Stuttgarter Projekt fügt sich in vielfältige bürgerschaftliche Aktivitäten ein, die auf eine Änderung der Wahrnehmung vermeintlich belangloser oder hässlicher Bauten und Orte zielen (Bauer 2009; Flensburger StadtDenker 2012; Heiler 2013; Fröbe 2014). Durch Entwicklung eines neuen Blicks werden Potenziale des Bestands eruiert und Aneignungsmöglichkeiten aufgezeigt, die auf jeden Fall eine gute Alternative zum reflexhaften Ruf nach dem Abrissbagger sind.

7 Gute Stadtgestaltung braucht Unterstützung durch Politik und Bevölkerung

Die Politik kann und soll Architekt/innen, Stadtplaner/innen, Bauherr/innen und engagierten Bürger/innen die Aufgabe guter Gestaltung öffentlicher Räume nicht abnehmen. Aber sie ist keineswegs zur Untätigkeit verurteilt, denn sie verfügt über verschiedene Instrumente, mit denen sie dafür Rahmenbedingungen setzen kann.

Dazu gehören die gesetzlichen Regelungen, mit denen die Politik gute Stadtgestaltung unterstützen – oder auch behindern kann. Letzteres geschieht durch Teile der Bau-nutzungsverordnung, die noch dem überholten Leitbild der Funktionstrennung folgen. Die entsprechenden Regelungen gehören auf den Prüfstand. Die Einführung der Kategorie «Urbane Gebiete» (§ 6a) im Jahr 2017, die die Nachbarschaft von Wohnen und nicht störendem Gewerbe ermöglicht, weist in die richtige Richtung.

Ein wichtiges Instrument der Politik sind die Programme der Städtebauförderung, mit denen Stadtentwicklungsprojekte und andere Maßnahmen zur Behebung von baulichen oder sozialen Missständen unterstützt werden. Bei der anstehenden Weiterentwicklung der Programmstruktur ist noch mehr als bisher auf die Privilegierung öffentlicher Räume bei der Mittelvergabe zu achten. Zugleich sollte auf die Qualität der Gestaltung mehr Gewicht gelegt werden. Ein Instrument dafür ist die Begleitung durch Fachgremien, wie sie bereits im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz praktiziert wird. Eine besondere Aufmerksamkeit seitens der Städtebauförderung verdienen Klein- und Mittelstädte sowie Landgemeinden. Dort wohnen immer noch mehr als zwei Drittel der Bevölkerung Deutschlands, und ein noch größerer Anteil möchte dort lieber wohnen als in einer Großstadt (Baukulturbericht 2018/19: 29, 32). Dabei leiden diese Stadt- und Gemeindetypen oftmals besonders unter Defiziten des öffentlichen Raums. Hier gilt es, durch Aufwertung gegenzusteuern.

Chancen für Stadtentwicklung liegen in einer aktiven Boden- und Liegenschaftspolitik. Leider haben noch nicht alle Kommunen erkannt, welche Steuerungsmöglichkeiten sie aus der Hand geben, wenn sie Grundstücke und Gebäude aus ihrem Besitz an beliebige Investoren verkaufen. Klug beraten sind Kommunen, die sich durch Erwerb und Bevorratung strategisch wichtiger Liegenschaften Gestaltungsspielräume für die Zukunft sichern.

Einen Einfluss auf die Gestaltung von Stadträumen haben die Kommunen durch Regularien wie Gestaltungssatzungen, die Bauregeln in Bezug auf Maße, Formen und Materialwahl für ein bestimmtes Gebiet festschreiben. Solche Regelwerke können zwar keine gute Gestaltung gewährleisten, aber sie können architektonischen Wildwuchs verhindern und Ensemblebildung unterstützen. Es empfiehlt sich, Gestaltungssatzungen nicht nur für Stadtzentren, sondern auch für andere städtebaulich sensible Gebiete zu erlassen.

Bei Bauaufgaben von stadtbildprägender Bedeutung sollten Wettbewerbe und andere kompetitive Verfahren die Regel sein. Gute Erfahrungen haben viele Städte mit von Fachleuten besetzten Gestaltungsbeiräten gemacht, die sie bei den Bauprojekten beraten. Geboten ist aber auch die frühzeitige Einbeziehung der Bevölkerung in der Planungsphase, durch die lokale Willensbildung und Kompetenz in die Projekte einfließen können.

Je mehr Menschen für die Mitwirkung an Stadtgestaltung gewonnen werden können, desto stärker werden die Identifikation mit und die Verantwortung für den Stadtraum sein. Dass öffentliche Räume durch die ganze Gesellschaft als Wohnzimmer angeeignet werden können, wie es der Titel des Papiers suggeriert, ist sicher eine utopische Idee. Auch hat der Vergleich seine Grenzen. Schließlich kann man sich aussuchen, wen man in sein Wohnzimmer einlädt, während im öffentlichen Raum alle mit allen in Kontakt kommen und miteinander auskommen müssen. Dass sich dort möglichst viele und möglichst verschiedene Menschen so behaglich fühlen wie in einem Wohnzimmer, sollte allerdings das Ideal guter Stadtgestaltung sein.

Literatur

- Adli, Mazda (2017): Stress and the City. Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind. München: C. Bertelsmann, S. 25, 301.
- Bauer, Merlin (2009): Liebe deine Stadt. Öffentliche Angelegenheiten Köln. Köln: Greven 2009.
- Bundesregierung (2018): Unterrichtung durch die Bundesregierung: Baukulturbericht 2018/19 der Bundesstiftung Baukultur mit Stellungnahme der Bundesregierung. Deutscher Bundestag, 19. Wahlperiode, Drucksache 19/5300, 24.10.2018. <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/053/1905300.pdf>.
- Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2018): Baukulturbericht (2018/19): Erbe – Bestand – Zukunft. Potsdam: Bundesstiftung Baukultur, S. 52–53.
- Bundeswettbewerb (2018): Europäische Stadt: Wandel und Werte – Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand, 2018. www.bundeswettbewerb-europaeische-stadt.de.
- Erklärung von Davos (2018): Kulturministerkonferenz 20.–22. Januar 2018, Davos, Schweiz. <http://docplayer.org/80830008-Eine-hohe-baukultur-fuer-europa-1.html>.
- Feldtkeller, Andreas u. a. (2015): Französisches Viertel Tübingen. Regensburg: Stadtwandel.
- Flensburger Baukultur e. V. (Hrsg.) (2012): Die Flensburger StadtDenker. Neue Blicke auf allzu Vertrautes. Flensburg: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2018): Frei-Raum in der historischen Stadt. Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 41. Potsdam.
- Fröbe, Turit (Hrsg.) (2014): StadtDenker. Ein Spielraum für urbane Entdeckungen. Berlin: Jovis.
- G2 Kunsthalle (2018): <http://g2-leipzig.de/kunsthalle>.
- Gehl, Jan (2012): Leben zwischen Häusern. Berlin: Jovis [dänische Ausgabe 1971].
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin: Jovis [dänische und englische Ausgabe 2010].
- Gehl, Jan (2016): Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht. Basel: Birkhäuser [dänische und englische Ausgabe 2013].
- Heiler, Jörg (2013): Gelebter Raum Stadtlandschaft. Taktiken für Interventionen an suburbanen Orten. Bielefeld: transcript.
- Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin, Frankfurt am Main, Wien: Ullstein [und spätere Auflagen; amerikanische Ausgabe 1961].

- Mäckler, Christoph; Sonne, Wolfgang (Hrsg.) (2018): Vorne – hinten. Wie wird aus Wohnhäusern Stadt? Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt. Berlin: DOM publishers.
- Mitscherlich, Alexander (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt am Main: Suhrkamp [und spätere Auflagen].
- Montgomery, Charles (2013): Happy City. Transforming Our Lives Through Urban Design. New York: Farrar Straus Giroux.
- Petzet, Muck; Heilmeyer, Florian (Hrsg.) (2012): Reduce – Reuse – Recycle. Ressource Architektur. Deutscher Pavillon, 13. Internationale Architekturausstellung La Biennale di Venezia 2012. Ostfildern: Hatje Cantz.
- Siebel, Walter (Hrsg.) (2004): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Siedler, Wolf Jobst; Niggemeyer, Elisabeth (1964): Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum. Herbig: 1964 [und spätere Auflagen].
- Sonne, Wolfgang (2014): Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts. Berlin: DOM publishers.
- Stadt Leipzig (2018): Eutritzscher Freiladebahnhof. www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/projekte/eutritzscher-freiladebahnhof.
- Trüby, Stephan (2018): Wir haben das Haus am rechten Fleck. Die gefeierte neue Frankfurter Altstadt geht auf die Initiative eines Rechtsradikalen zurück. Das ist kein Zufall. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 16.4.2018. www.faz.net/aktuell/feuilleton/neue-frankfurter-altstadt-durch-rechtsradikalen-initiiert-15531133.html.

Der Autor

Prof. Dr. Arnold Bartetzky ist Kunsthistoriker und Architekturkritiker. Er arbeitet als Abteilungsleiter am Leibniz-Institut für Geschichte und Kultur des östlichen Europa (GWZO) in Leipzig und lehrt als Honorarprofessor an der Universität Leipzig. In seiner publizistischen Tätigkeit, u. a. für die Frankfurter Allgemeine Zeitung, beschäftigt er sich mit Architektur, Stadtentwicklung und Denkmalpflege. Er wirkt in verschiedenen Fachgremien auf dem Gebiet der Baukultur mit, darunter die Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz beim Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat.

Impressum

Herausgeberin: Heinrich-Böll-Stiftung e.V., Schumannstraße 8, 10117 Berlin

Kontakt: Referat Zeitdiagnose & Diskursanalyse, Ole Meinefeld, **E** meinefeld@boell.de

Erscheinungsort: www.boell.de

DOI: <https://doi.org/10.25530/03552.15>

Erscheinungsdatum: Juni 2019

Lizenz: Creative Commons (CC BY-NC-ND 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Verfügbare Ausgaben unter: www.boell.de/de/boellbrief

Abonnement (per E-Mail) unter: boell.de/news

Die vorliegende Publikation spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung der Heinrich-Böll-Stiftung wider.