

STADT-
PLANER

1

„Co-Creation“ als Trend



Nachhaltige Stadtplanung funktioniert mit den Bürgern. Denn die Berücksichtigung menschlicher Bedürfnisse baut in den Funktionalismus Elemente ein, die politische Trends überdauern.

Präsentiert von **Karen Niederstadt**

Stadtplanung hat es immer schon gegeben. Nero ließ Rom, nachdem es abgebrannt war, wiederaufbauen: breitere Straßen, damit Feuer nicht übergreifen können, begrenzte Traufhöhen, um löschen zu können.

Fürsten, Könige und Bischöfe waren früher unsere Stadtplaner. Heinrich der Löwe hat 1175 mit der Burg Dankwarderode das Zentrum Braunschweigs geschaffen; alles andere wuchs später drum herum. Was Herrscher bauen ließen, steht oft noch heute, prägt das Gesicht einer Stadt und sorgt für Tourismus, Einwohnerzahlen und Steuern. Ab 1933 übernahmen Stadtplaner und Beamte die Hoheit über das Gesicht unserer Städte. Mit der Charta von Athen wurde für ganz Europa die Trennung von Arbeiten und Wohnen beschlossen. Das ist das „Fundament“ bis heute. 2007 merkten die gewählten Vertreter, dass dies so nicht

mehr weitergehen kann, soll, darf. Man beschloss mit der Charta von Leipzig die Mitbestimmung der Bürger und die Aufhebung der Trennung von Mensch und Arbeit. Das ist nun die neue „Traufhöhe“.

Stadtentwicklung wird immer wieder neu erfunden, lokal unterschiedlich und mit einem stets wachsenden Anspruch an Material, Technik und Gesetze. Ein Dauer-Großexperiment. Ihre Fehler haben Bestand.

DAS FUNDAMENT DER STADT-PLANUNG: DIE ATHEN-CHARTA

1933 wurde die Charta von Athen verabschiedet. Sie wurde später EU-weit zur Planungsgrundlage für Städtebau und Entwicklung. Im Wesentlichen legt die Richtlinie unter dem Namen „Die funktionale Stadt“ fest, dass Wohnen und Arbeiten zu trennen sind. Die Zonen der idealen Stadt waren nach der Athen-Charta die Innenstadt mit Verwaltung,



„Oft verfolgen Städte keine übergeordneten Konzeptionen, sondern es geht um eng angelegte Reglementierungen der Entwurfsarbeit des Architekten.“

Hadi Teherani, Vorstand der Hadi Teherani AG, Hamburg

Handel, Banken, Einkaufen, Kultur. Im Gürtel rund um die Innenstadt sollte voneinander getrennt Industrie, Gewerbe und Wohnen angesiedelt sein. Für die Peripherie im Grüngürtel sollten Satellitenstädte mit reiner Wohnfunktion eingebettet werden.

Für Stadtplaner und Architekten bedeutete das die Auflösung der urbanen Stadt sowie deren funktionale Trennung. Die autogerechte Stadt wurde zum Maß aller Dinge. Passend zum Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit.

Diese Ziele schufen bis heute eine an den vermeintlichen oder tatsächlichen Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientierte Stadt. Großflächige Parkplätze und Parkhäuser und vier- bis sechsspurige innerstädtische Schnellstraßen entspringen dieser Zeit. Und da stehen sie nun. Bis heute, EU-weit. Ein Blick auf den Stadtplan von z.B. Berlin beweist es. Aber

auch Straßburg, Frankfurt am Main mit Eschborn als vorgelegter Bürostadt oder Köln präsentieren sich in Athen-Manier.

Die Folge sind nächtlich verwaiste Innenstädte, stehender Berufsverkehr in den Morgen- und Abendstunden, erhöhte Feinstaubwerte in den Innenstädten durch hunderte von Liefer-Lkws und Lagerhaltung auf den Autobahnen. Folgerichtig entstehen Logistikzentren auf dem Land, eine Bundesbahn darf Schenker kaufen, weil das gewinnbringender ist als der Ausbau von Bahngleisen. Ungefähr zur Jahrtausendwende hat man erkannt, dass dies so nicht weitergehen kann, und traf sich 2007 erneut: in Leipzig.

LEIPZIG-CHARTA ZUR NACHHALTIGEN STADT Auf Initiative des deutschen Bundesministers Wolfgang Tiefensee wurde eine neue EU-Richtlinie erarbeitet und am 24./25. Mai 2007 unterzeichnet. Sie basiert auf der Lissabon-Strategie, die zum Ziel hatte, die EU bis 2010 zum dynamischsten Wirtschaftsraum zu machen. Das betraf, so hatte man erkannt, auch die Stadtentwicklung und so die Abkehr von den Zielen von Athen.

Die europäisch umzusetzenden Leipziger Ziele wurden zur Leitlinie, nach der Monotonie in der Stadtentwicklung zu beenden ist. Stattdessen empfiehlt sie den Mitgliedstaaten, Wohnen, Arbeiten und Freizeit wieder

stärker miteinander zu vermischen. Dadurch würden die Städte spannender, lebendiger und sozial stabiler. Außerdem seien Städte mit einer starken Mischung von Nutzungen ökonomisch weniger krisenanfällig.

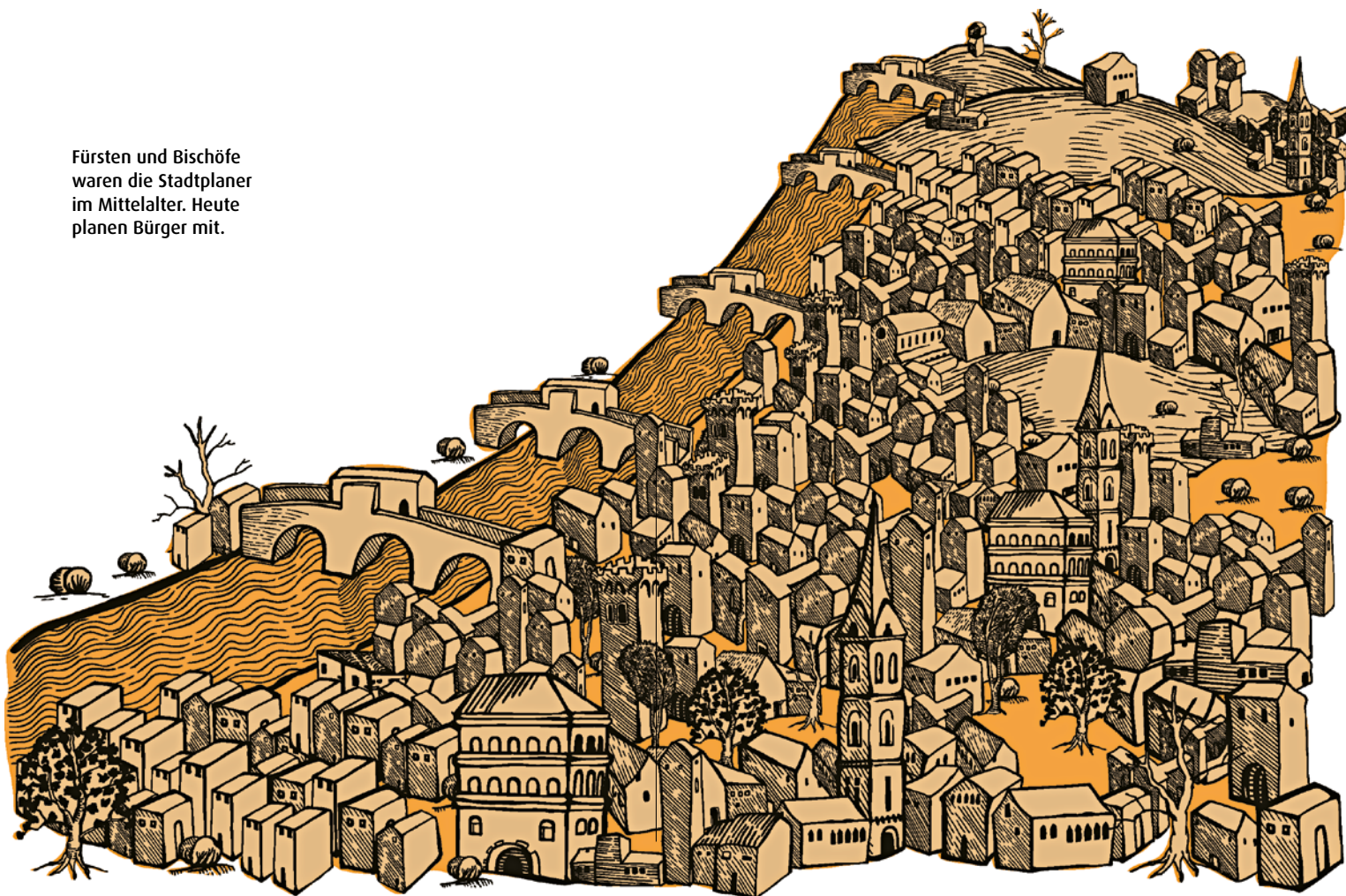
Heute soll Stadtplanung ein demokratischer Prozess sein. Man befragt Bürger und sammelt Ideen, um sie dann durch die Verwaltungen entscheiden zu lassen. Was dann tatsächlich realisiert wird, ist abhängig von Subventionstöpfen und den Zielen der jeweiligen Stadtoberen. Kongresse für Stadtplaner und Entscheider sorgen indes für Meinungsbildung.

Besonderes Augenmerk legt die Leipzig-Charta auf

den Klimaschutz. Doch das wird teuer. Bauherren stöhnen über Feuerschutz-, Lärm- und Energieverordnungen. Städte lassen Parkhäuser abreißen, Parkplätze verringern und verteuern, Straßen werden zurückgebaut und Fahrradwege geschaffen. Autos sind out; Städte bieten Mieträder und Carsharing an. Keiner braucht sich mehr ein eigenes Auto zu kaufen; jedenfalls in Städten nicht. Die deutsche Autoindustrie, eine Schlüsselindustrie, wird es merken.

BÜRGERBETEILIGUNG: PROBLEM ODER LÖSUNG? In Braunschweig, einem Oberzentrum (Hauptsitz New Yorker) zwischen Wolfenbüttel (Hauptsitz Jägermeister) »

Fürsten und Bischöfe waren die Stadtplaner im Mittelalter. Heute planen Bürger mit.



und Wolfsburg (VW), Metropolregion (eine EU-Bezeichnung für Förderwürdigkeit) mit Hannover und Göttingen, funktioniert Stadtplanung und Entwicklung als „Denk deine Stadt“-Projekt. 5.500 Bürger machten Vorschläge und brachten Änderungen ein. Vom Bürgermeister, dem Rat der Stadt, zuständigen Ämtern und Verbänden wurden sie geprüft, auf Finanzierbarkeit und Projektsinn abgeklopft und dann parteiübergreifend beschlossen. Sie mündeten in 100 Handlungsaufträge mit 15 Jahren Realisierungszeit. Dafür bekam die 250.000-Einwohner-Stadt 2016 in Berlin den Politik-Award „Partizipation“ verliehen.

Co-Kreation, so der Begriff für zeitgemäße Stadtplanung. Diese Form überdauert auch mal politische Führungswechsel. Das ist wichtig, denn: Eine

Stadt ist nie fertig. Stadtentwicklung ist ein Dauerprojekt. Und Zeiten ändern sich: Stilbrüche, Hauruckanordnungen oder Abriss-Irrtümer, die man im Nachhinein mühsam zum Konzept erklärt, entscheiden bei Städten über Attraktivität, Steuereinnahmen und Anzahl der Einwohner. Und von der Zahl der Einwohner hängt nicht zuletzt das Gehalt des Bürgermeisters ab.

Eine neue Generation von Stadtplanern schafft nun die Voraussetzungen für langfristige Entwicklungsziele. Derart erarbeitete und beschlossene Planungen stärken den umsetzenden Beamten den Rücken in der Verwaltung; die Öffentlichkeit beobachtet heute in den Medien genau, was aus ihrer Co-Kreationsarbeit wird. Das ist freilich nicht überall so. Thorsten Warnecke (42), Leiter Stadtplanung und Umwelt-



„Die Immobilienwirtschaft täte gut daran, Stadtplaner einzustellen. Das spart Kosten und sichert Nachhaltigkeit für Menschen in der Stadt.“

Prof. Jörg Knieling, Dekan Stadtplanung, Hamburger HafenCity Universität (HCU)

schutz der Stadt Braunschweig, schüttelt den Kopf über eine Broschüre: „Bürgerbeteiligung in Mitteldeutschland. Wie Städte, Landkreise und Unternehmen in Sachsen-Anhalt und Thüringen über Bürgerbeteiligung denken.“ Darin liest Warnecke Sätze wie: „Bürgerbeteiligung ist mehr das Problem als die Lösung; eine Gefahr für die Demokratie. Sie unterläuft demokratisch legitimierte Strukturen.“ Aufklärungsarbeit tut not.

NEUE BAUGESetze Das derzeitige Baurecht, Bauverordnungen, Nutzungs- und Bebauungspläne sind noch immer auf die Athener Leitlinien von 1933 ausgelegt. Die EU-Kommission wird hier zur Grundlagenschaffung aufgefordert. So soll Brüssel auf europäischer Ebene entwickelte Richtlinien früher

NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

Verschwendet Hamburg in der HafenCity Ressourcen?

„Die HafenCity mit dem Solitär Elbphilharmonie halte ich für kein nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt“, bedauert Prof. Jörg Knieling, Dekan Stadtplanung, Hamburger HafenCity Universität (HCU). Aus seiner Sicht ist sie zu monostrukturell auf Hochpreisiges fokussiert. Teure Wohnungen, Büros und Hotels schaffen nur einen weiteren Stadtteil „für Reiche“. Eine Art „Gated Community“ mit Wasser als Begrenzung. Diejenigen, die dort arbeiten, reisen täglich von weit her an. Möglichkeiten von innovativer Mobilität, Arbeiten und Leben wurden vergeben. „Verkehrslastigkeit und Monostruktur ist kein zukunftsfähiges Konzept und bildet nun wirklich nicht die Stadtgesellschaft ab“, so der Stadtentwickler.



mit der Anwendung vor Ort abstimmen und in der Förderpolitik die Probleme der Städte stärker berücksichtigen. Seit diesem Jahr hat sich für Stadtplaner Entscheidendes getan: die Einführung des „Urbanen Gebietes“. Kommunen können

zukünftig auch in Gewerbegebieten oder in stark verdichteten städtischen Gebieten neue Wohnungen bauen.

STADTPLANUNG IN DER PRAXIS Stadtplanung geht in die Höhe, in die Breite, uferf aus

und versiegelt Flächen. Es sei denn, eine Stadt bekommt unverhofft Freiflächen, z.B. Konversionsflächen von geschlossenen Kasernen, Übungsplätzen, Industriebrachen und ungenutzten Hafengebieten oder den Berliner Mauerstrei-

fen nach der Wiedervereinigung. Dennoch: Speckgürtel entstehen auch nach Leipzig, weil sich Familien die Innenstadt nicht mehr leisten können. Durchmischung wird bis heute nicht konsequent umgesetzt. «

PLANER UND ARCHITEKTEN

AUS DER GESCHICHTE LERNEN?

In historischen Städten waren die Möglichkeiten des Bauens lange Zeit begrenzt.

In Amsterdam war die Frontbreite von Häusern die Einheit, nach der Steuern erhoben wurden. Klar, was ein Bauherr daraus macht. Gleiches gilt für Spanien, wo Steuern erst anfielen, wenn das Dach fertiggestellt war. Ein Fehler mit Bestand: Das Stadtbild wurde von traditionellen Bauweisen bestimmt, über die Einigkeit herrschte. Rigorose Vorgaben der Stadt wie etwa die Arkadengänge in Bologna und Turin waren keine Einmischung in die Entwurfsarbeit des Architekten, sondern sinnvolle konzeptionelle Leitlinien“, stellt der international erfolgreiche Hamburger Architekt Hadi Teherani fest. In ersterem Fall, um die weit verstreuten Standorte der Universität wetterunabhängig zu erschließen; in Turin, weil man Geld genug hatte, um es besser zu haben.

„Meinungsverschiedenheiten gibt es heute eher über die Methoden der Stadtentwicklung“, so empfindet es Architekt Teherani. Insbesondere zwischen Stadtplanern und Architekten. „Scheitert die Kommunikation zwischen diesen beiden entscheidenden Disziplinen des Städtebaus, fehlt auf beiden Seiten der Planung die konzeptionelle Chance der Stadtentwicklung.“

Die „Immobilienwirtschaft“ ...



**Und das seit 20 Jahren.
Wir gratulieren zum Jubiläum.**

Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
Tel. 06196 5232-0
info@aurelis-real-estate.de
www.aurelis-real-estate.de

aurelis
Real Estate Management