

Ein-Topf-Stadt



Ein-Topf-Stadt Europatagung // Dokumentation

04.-05. Oktober 2002, Lichthof, Gelsenkirchen (D)

Impressum

Veranstalterin, Herausgeberin und Projektleitung

Förderverein Architektinnen Initiative e.V.
Hermann-Löns Str. 33, D-50996 Köln
Tel: +49(0)221.761933 · Fax: +49(0)221.3408439
foerderverein-ai@onlinehome.de

Redaktion

Beate Anuschek, Architektin, Düsseldorf
Vera von Arnim, Architektin, Dipl. Wirtsch. Ing, Köln
Gerhild Burkard, Architektin BDA, Köln
Hiltrud Enders, Freie Architektin, Düsseldorf
Ellen Förster, Freie Landschafts- und Freiraumarchitektin, Düsseldorf
Tina Hörmann, Stadtplanerin, Aachen
Claudia Hoffmann, Freie Architektin, Bonn
Gerske Houtrow, Freie Architektin, Urban Designer, Köln
Vera Schmitz Architektin, Freie Architektin und Innenarchitektin, Oberhausen
Jutta Vermeulen-Linden, Freie Architektin, Düsseldorf
Ulla Wrobel, Architektin, Düsseldorf

Text- und redaktionelle Betreuung

Sabine Bode
Dr. Schmidt & Partner
Leiterin Kommunikation
E-Mail: sabine.bode@drsp.de
www.drsp-online.com

Gestaltung und Produktion

büro G29
Kommunikationsdesign
Goerdelerstraße 29
52066 Aachen
www.g29.de

Umschlag

serviervorschlag © büro für gestaltung
Kölner Straße 365
40227 Düsseldorf
www.serviervorschlag.de

Druck

Druckerei Erdtmann
Hauptstraße 107 b
52134 Herzogenrath

September 2003

Inhalt

| | | |
|-------|------|---|
| Seite | 2 > | Editorial Förderverein Architektinnen Initiative e.V. |
| Seite | 4 > | Stadtbaukultur Ein Beitrag der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen – Michael Arns, Vizepräsident |
| Seite | 6 > | Qualitätssicherung im öffentlichen Raum Leonore Wolters-Krebs, Architektin und Stadtplanerin, (D) |
| Seite | 10 > | Corporate Identity (CI): Wohlfühlkriterien für den Lebensraum Stadt Mit: Annette Marx, Architektin (NL), Beatrix Rauscher, Magistrat Stadt Wien, (A); Valentina Vavilova, Architektin (RUS); Gisela Vollmer, Architektin, Raumplanerin, (CH); Moderation: Elke Ostenda, Architektin, Stadtplanerin, (D) |
| | > | Vision Stadtbaukultur – ein Luxus den wir uns leisten können? |
| Seite | 12 > | • Mobilität und Sprache als Corporate Identity Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und die Konsequenzen für die Stadtplanung Eine Untersuchung der Stadt Biel, Gisela Vollmer, Architektin, Raumplanerin, (CH) |
| Seite | 14 > | • Gibt es gebaute Utopien in Europa? Das Beispiel St. Petersburg – Hiltrud Enders, Architektin, (D) |
| Seite | 16 > | • Wandel im Stadtmilieu – Dr. Tatjana Kharzeeva, Architektin, Dozentin für Städtebau, (RUS) |
| Seite | 18 > | • Interkulturelle Visionen – dokumentiert von Hiltrud Enders, Architektin (D), Geske Houtrouw, Architektin, Urban Designer (D), Jutta Vermeulen-Linden, Architektin (D) |
| | > | Stadtidentität – Was macht die Stadt – „meine“ Stadt – lebenswert? |
| Seite | 22 > | • Statement Leonore Wolters-Krebs, Architektin, Stadtplanerin, (D) |
| Seite | 22 > | • Stadtplanungsprozess mit gesteuerter Qualitätssicherung: 'Welstand' Annette Marx, Architektin, (NL) |
| Seite | 24 > | • Stadtentwicklung und Auftragsvergabe in St. Petersburg, Russland Valentina Vavilowa, Architektin, (RUS) |
| Seite | 26 > | • Moderne Stadtentwicklung braucht individuelle Leitbilder Prof. Bettina Mons, Architektin, (D) |
| Seite | 27 > | • Stadtidentität: Diskussion und Ergebnisse, dokumentiert von Ellen Förster, Landschaftsarchitektin, (D), Ulla Wrobel, Architektin, (D) |
| | > | Wege einer „neuen“ Bodenpolitik? |
| Seite | 32 > | • Bodenpolitik und Baulandmobilisierung Marie-Luise Müller, Architektin und Städtebauarchitektin, (D) |
| Seite | 34 > | • Das „Münchner Modell“ Marie-Luise Müller, Architektin und Städtebauarchitektin, (D) |
| Seite | 35 > | • Bodenpolitik in Wien Beatrix Rauscher, Dipl. Ingenieurin, Magistrat der Stadt Wien, (A) |
| Seite | 38 > | • Wege einer neuen Bodenpolitik – Vergleich, Ausblick und Forderung dokumentiert von Vera von Arnim, Architektin, (D), Gerhild Burkard, Architektin BDA, (D), Claudia Hoffmann, Architektin, (D) |
| Seite | 42 > | Ausblick und in eigener Sache |
| Seite | 43 > | Referentinnen... |

Editorial

DEAR READERS,

THE QUALITY OF THE CITY RULES THE QUALITY OF OUR LIVES – BUT WHAT CAN WE DO TO ENFORCE THE QUALITY? CAN WE MAKE UP CRITERIA OF DEFINITION? WHO IS ABLE AND WHO IS IN CHARGE OF SUSTAINABLE QUALITY MANAGEMENT? WHERE DOES THE CULTURE OF URBAN PLANNING START AND HOW CAN WE SUCCESSFULLY RAISE THE INTEREST OF RESPONSIBLE AUTHORITIES IN POLITICS AS WELL AS IN SOCIETY?

The Development Association Female Architects Initiative (Förderverein Architektinnen Initiative e.V.) wants to understand urban quality and urban identity in their whole complexity and would like to encourage a lively dialogue about this topic. We want to make suggestions and be part of the initiative "Urban planning culture North Rhine-Westphalia" (Initiative StadtBauKultur NRW). We are looking for the interdisciplinary exchange and we take influence on many different social levels and in various disciplines.

A trend-setting step in this development was the European conference in Gelsenkirchen, Germany in October 2002. We have initiated this conference, entitled "Ein-Topf-Stadt – Alle mischen mit" (literally: city-stew – everybody can cook with us) where the participants lectured, discussed and worked intensively on practicable strategies for two days. Interdisciplinary thinking and co-operation and the intention to achieve capable solutions honoured the international meeting. We have focused on quality management of the public space as well as on the regulation

of land policy. We pursued the question of how urban development could be an integral, sustainable, identity giving process within the complexity of today's cities.

We have discussed woman specific approaches and granted female planners their own point of view as female users. Plus: We have also built up co-operating communities as well as networks all over Europe!

This documentation includes ideas and concepts by female architects, interior designers, landscape designers, urban planners and engineers developed during the conference, it shows what moves us in a professional as well as in a human way and what seems to us the direction we should follow in the future.

We would like to thank all our sponsors, especially the Ministry of Urban Planning, Living, Culture and Sports of North Rhine-Westphalia (Ministerium für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen) and the European House of Urban Planning Culture (europäisches Haus der Stadtkultur e.V.) for their support .

We hope you will enjoy our "recipes". We would like to invite you to be the "salt in the soup" – please participate in "cooking".

FÖRDERVEREIN ARCHITEKTINNEN
INITIATIVE E.V.
(DEVELOPMENT ASSOCIATION FEMALE ARCHITECTS INITIATIVE)

Editorial

Die Nacht, in der das Fürchten wohnt,
hat auch die Sterne und den Mond.

Mascha Kaleko

LIEBE LESERINNEN,
STADTQUALITÄT BESTIMMT LEBENSQUALITÄT – WIE ABER KANN DIESE QUALITÄT ERREICHT WERDEN? WELCHE DEFINITIONSKRITERIEN GIBT ES? WER KANN UND WER MUSS EINEN BEITRAG ZU NACHHALTIGER STADTQUALITÄT LEISTEN? WO BEGINNT STADTBAUKULTUR UND WIE GELINGT ES, ALLE IN POLITIK UND GESELLSCHAFT DAFÜR ZU INTERESSIEREN?

Der Förderverein Architektinnen Initiative e.V. will Stadtqualität und Stadtidentität in ihrer ganzen Komplexität begreifen und einen lebendigen Dialog zu diesem Thema führen. Wir wollen anregen und uns im Rahmen der Initiative StadtBauKultur NRW einbringen. Wir suchen den Erfahrungsaustausch und wir nehmen – in den verschiedensten Disziplinen und auf allen gesellschaftlichen Ebenen – Einfluss.

Ein zukunftsweisender Schritt in dieser Entwicklung war die Europatagung im Oktober 2002 in Gelsenkirchen. Wir haben diese Fachkonferenz ausgerichtet und unter das Motto „Ein-Topf-Stadt – Alle mischen mit“ gestellt. Zwei Tage lang wurde referiert, diskutiert und an praxisrelevanten Strategien gearbeitet. Fachübergreifendes Denken, interdisziplinäre Zusammenarbeit und der Wille zu konsensfähigen Lösungen zeichneten das internationale Treffen aus.

Die Qualitätssicherung im öffentlichen Raum wurde ebenso ins Visier genommen wie die Steuerung von Bodenpolitik. Wir sind der Frage nachgegangen, wie ganzheitliche, nachhaltige und identitätsstiftende Stadtentwicklung in der heutigen Komplexität der Städte aussehen kann. Wir haben frauenspezifische Ansätze diskutiert und Planerinnen als Nutzerinnen eine eigene Sichtweise zugestanden. Und: Wir haben Kooperationspartnerschaften aufgebaut und Netzwerke im europäischen Ausland geknüpft!

Was auf der Europatagung von Hochbau- und Innenarchitektinnen, Landschaftsarchitektinnen, Stadtplanerinnen und Bauingenieurinnen an Ideen und Konzepten entwickelt wurde, was uns zum Thema fachlich wie menschlich bewegt und was uns richtungsweisend erscheint haben wir in der folgenden Dokumentation festgehalten.

Neben den SponsorInnen bedanken wir uns im Besonderen für die Unterstützung des Ministeriums für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Europäischen Haus der Stadtkultur e.V.

Wir hoffen, dass unsere „neuen Rezepturen“ schmecken. Seien Sie das Salz in der Suppe – mischen Sie mit!

FÖRDERVEREIN ARCHITEKTINNEN
INITIATIVE E.V.

„Die Zukunft von Städten wird entscheidend davon abhängen, ob es ihnen gelingt, eigenständige Profile und unverwechselbare Identitäten zu entwickeln. Diese Qualität hängt von vielen, ganz unterschiedlichen Faktoren ab: von der spezifischen Architektur, vom Öffentlichen Raum, vom Grün in der Stadt, um nur einige zu nennen. An dieser Profilbildung müssen sich alle beteiligen: Bürgerinnen und Bürger, Handel und Gewerbe, Politik und Verwaltung. Architekten, Stadt- und LandschaftsplanerInnen, KünstlerInnen und DesignerInnen müssen neue Formen der Kooperation finden.“

Expose 2001 zur „Landesinitiative StadtBauKultur NRW“ des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen

Stadt Bau Kultur

EIN BEITRAG DER ARCHITEKTENKAMMER NORDRHEIN-WESTFALEN
MICHAEL ARNS, VIZEPRÄSIDENT DER AKNW

IN DEN ÜBER 30 JAHREN IHRES BESTEHENS GEHÖRTE DIE FÖRDERUNG DER BAUKULTUR – ENTSPRECHEND IHREM IM BAUKAMMERGESETZ FESTGELEGTE AUFTRAG – ZU DEN ORIGINÄREN, SELBSTVERSTÄNDLICHSTEN AUFGABEN DER ARCHITEKTENKAMMER NORDRHEIN-WESTFALEN. IN DIESEM ZUSAMMENHANG SIND DIE VIELFÄLTIGEN MASSNAHMEN DER AKNW IM RAHMEN DER ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND IM WETTBEWERBSWESEN ERWÄHNENSWERT.

Die maßgebliche Beteiligung an der Landesinitiative „StadtBauKultur NRW“ verdeutlicht erneut dieses Engagement. Diese Initiative soll Zeichen setzen für zukunftsorientiertes Planen und Bauen. Ihre Aktivitäten und Veranstaltungen beziehen sich auf die komplexen und vielschichtigen Inhalte und Ergebnisse des Bauprozesses, auf die stetig wiederkehrende Abfolge der Schritte Planen – Bauen – Nutzen in Stadt- und Landschaftsbau, Architektur und Innenarchitektur.

Ziel dieser Landesinitiative ist es, der Öffentlichkeit sowie allen am Planungs- und Bauprozess Beteiligten – BauherrInnen, NutzerInnen, Behörden und Institutionen – zu verdeutlichen, dass Bau- und Planungskultur kein kosten- und zeitintensiver Luxus sind, sondern Grundvoraussetzungen darstellen für eine nachhaltige und ökonomisch erfolgreiche Stadtentwicklung.

Ein-Topf-Stadt? In der Tat beschleicht sicherlich jede und jeden von uns mitunter nach dem Besuch einer fremden Stadt ein Gefühl wie nach dem Verzehr eines faden Tellers Kantinensuppe: Zwar satt, fühlt man sich jedoch um den wahren kulinarischen Genuss betrogen. Auf unseren Stadtbummel übertragen bleibt festzuhalten, dass Monofunktionalismus und globalisierte Warenangebote in standardisierter Durchschnittsarchitektur zwar elementare Verbraucherbedürfnisse erfüllen mögen – darüber hinaus gehende Ansprüche an das räumliche, soziale und wirtschaftliche Erlebnis „Stadt“ vielerorts aber nicht befriedigen können.

Vielen Städten mangelt es darüber hinaus an unverwechselbaren Identifikationsmerkmalen: historische Gebäude, Ensembles, Stadträume. Was von Kriegseinwirkungen verschont blieb, wurde in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts häufig genug dem Individualprofit und/oder dem Individualverkehr geopfert. Schließlich sind es heute in Zeiten leerer öffentlicher Kassen nicht selten renditeorientierte InvestorInneninteressen, die der Bewahrung traditioneller Unverwechselbarkeit unserer Städte entgegen zu stehen scheinen.

Vielen Städten mangelt es darüber hinaus an unverwechselbaren Identifikationsmerkmalen.





Zentrumstypische Nutzungen finden sich immer häufiger im „Speckgürtel“ unserer Städte. Niedrige Grundstückspreise, freie Flächenverfügbarkeit und leichte Erreichbarkeit begünstigen diese Tendenz.

Was sind die Gründe für diese unbefriedigenden Entwicklungen? Haben Architektur- und Städtebau- theorie und unsere raum-ordnerischen Planungsinstrumentarien versagt?

Die strenge räumliche Funktionstrennung, wie sie in der Baunutzungsverordnung festgeschrieben ist, kann unmittelbar auf die Forderungen der Charta von Athen zurückgeführt werden: Licht, Luft, Sonne! In einer Zeit düsterer, unhygienischer und emissionsbelasteter Stadtatmosphäre waren diese Schlagworte verständlich. Ihr doktrinäres Postulat führte jedoch letztlich zur Separation des Wohnens von anderen städtischen Funktionen.

Unbestritten ist, dass die Stadt unserer Kulturgesellschaft mehr bieten muss, als Büroarbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten. Das Wohnen muss – ebenso wie das nicht störende Gewerbe – in die Stadt zurückfinden. Und wir benötigen Orte des Miteinanders, der Kommunikation, der Identifikation, der Besinnlichkeit. Oder, wie es Kees Christiaanse vor kurzem formulierte: „Die Stadt als Loft“, mit flexiblen Räumen für die urbane Gemeinschaft und komfortablen Rückzugsmöglichkeiten für das Individuum.

Ein Themenschwerpunkt der Initiative „StadtBauKultur NRW“ ist daher der öffentliche Raum. Dieser „öffentliche Raum“ muss wieder öffentliches Thema werden! Neben den Verwaltungen sind die Wirtschaft und alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen aufgefordert, sich für die Aufwertung des öffentlichen Raums zu engagieren.

Kolleginnen, Kollegen aller Fachrichtungen, Künstlerinnen und Künstler sind gefragt, kreative Ideen zu entwickeln und zur Diskussion zu stellen. Es ist erfreulich, dass dieses Engagement für städtebauliche Aufgaben in der Hochschulausbildung einen breiten Raum einnimmt, wie die parallel gezeigte Ausstellung „Stadtloggia“ der Studierenden der Fachhochschule Bielefeld zeigt.

Die Diskussion zu internationalen und gemeinsamen Zukunftsperspektiven der Stadtentwicklung wird im Rahmen europäischer Zusammenarbeit notgedrungen immer wichtiger. Die frauenspezifischen Aspekte dieser Europatagung zeigen eine weitere Komponente dieses Spannungsfeldes, in dem die Diskussion zur Stadtbaukultur steht.

Um im Bild zu bleiben: Es darf nicht beim „Nachwürzen“ bleiben, sondern neue Rezepturen müssen kreiert werden, um uns allen unseren Lebens- und Erlebnisraum „Stadt“ schmackhaft zu machen.

Qualitätssicherung im öffentlichen Raum

VON LEONORE WOLTERS-KREBS, ARCHITEKTIN UND STADTPLANERIN;
DEUTSCHLAND

VERANTWORTUNG FÜR STADTQUALITÄT

FOKUSSIEREN WIR „QUALITÄT“ AUF DEN BEGRIFF DER GESTALTQUALITÄT, BETONEN WIR DAMIT, DASS STADTGESTALT ZUM SICHTBAREN AUSDRUCK EINER SOZIAL, WIRTSCHAFTLICH SOWIE KULTURELL FUNKTIONIERENDEN STADT WIRD. MIT ANDERN WORTEN: DIE STADT ZEICHNET SICH DURCH DAS PRÄDIKAT „QUALITÄTSMÄSSIG“ AUS.

In allen Zeiten waren anspruchsvoll gestaltete öffentliche Räume Ausdruck einer starken Gesellschaft – aber auch von Diktaturen. Sie waren Dokumentation von Macht und Reichtum – aber auch Beleg einer selbstbewussten demokratischen Gesellschaft.

Die Gestaltqualität einer Stadt darf jedoch nicht allein auf den öffentlichen Raum reduziert werden. Denn: Jeder Außenraum hat ihn begrenzende „Wände“ – und diese sind selten öffentlich nutzbar.

Es ist also nicht ausreichend, über den neuen „Teppich“ im öffentlichen Raum zu sprechen, wenn die „Wände“ mit ihrer Architektur und ihrer Nutzung nicht der Qualität des „Teppichs“ entsprechen.

Mangel an Stadtqualität

Die Kritik am Erscheinungsbild öffentlicher Räume fokussiert sich – mit öffentlicher Förderung – fast ausschließlich auf die Plätze, auf denen „etwas los“ ist oder „los“ sein sollte. Tatsächlich aber ist der öffentliche Raum ein Netz oder Aderwerk, das die Stadtstruktur mit ihren vielen Funktionen verbindet.

Die Visitenkarten einer Stadt sind nicht nur die sogenannten guten Stuben, sondern ebenso die unverwechselbaren und qualitativ gestalteten Wohnquartiere. Obwohl schon der Einfluss auf die Architekturqualität von Einfamilienhaus-Bauherren oder Investoren gleich null ist, behält die Kommune noch nicht einmal die Gestaltung der Wohnstraßen in ihrer Hand: Tiefbauingenieure übernehmen mit dem Straßenausbau auch die Gestaltung. Aufenthaltsflächen reduzieren sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen für Spielplätze.

Selten werden die ortsbildtypischen Gestaltelemente und spezifischen Funktionen von Ruhezeiten, Bewegungsräumen, Sichtbeziehungen etc. herausgearbeitet. Straßenmöblierung, Lampen, Poller und Bänke werden auf Katalogbestellungen reduziert, Pflasterstrukturen zu Flickenteppichen.

Der gestaltete Standort eines Gewerbegebietes bringt gewinnfördernde Imagewirkung. Kommunen verpassen ihre Chance, die Gewerbeanlieger zu qualitativ besserer Architektur zu animieren, subventionierte Grundstückspreise und billiger Ausbau der Straßen lassen nicht mehr erwarten.

Diese Bilder öffentlicher „Unorte“ in einer Stadt sind fortsetzbar...

Die Mängel sind nicht nur der Öffentlichen Hand anzulasten. Der gesellschaftliche Konsens aller Interessengruppen über den Nutzen von Gestaltung ist erste Voraussetzung für Stadtqualität.





An der Stadtgestaltqualität ist die Gesellschaft insgesamt beteiligt – stellvertretend arbeiten StadtplanerInnen, PolitikerInnen, ArchitektInnen und BauherrInnen verantwortlich an der Umsetzung.

Die Gestaltqualität aller öffentlichen Räume ist gleichgesetzt mit Aufenthaltsqualität, dazu gehört vor allem soziale Sicherheit. Jane Jacob machte ihre Ausführungen zur „sozialen“ Kontrolle in amerikanischen Städten schon in den 60er Jahren.

Nicht Wach- und Schließgesellschaften in toten, teuren Wohngebieten, Banken- und Geschäftsvierteln, sondern die Augen des Lebens auf der Straße – fast rund um die Uhr – bieten Sicherheit. Dies wird durch eine Nutzungsmischung erreicht. Sie muss planungsrechtlich vorbereitet werden. An der Stadtgestaltqualität ist die Gesellschaft insgesamt beteiligt – stellvertretend arbeiten StadtplanerInnen, PolitikerInnen, ArchitektInnen und BauherrInnen verantwortlich an der Umsetzung. Qualitätssicherung kann nicht allein in den öffentlichen Raum, bzw. auf die Öffentliche Hand abgeschoben werden, Stadtbaukultur lebt vom Engagement und der Beteiligung der Privaten.

Die Initiative Stadtbaukultur will die Verantwortlichen animieren, sich für die Gestaltqualität öffentlicher und privater Räume zu engagieren.

Planungsrechtliche Instrumente

Die kommunale Planungshoheit wird zunehmend aufgegeben. Die Auswirkungen der Vorhaben- und Erschließungspläne auf die Stadtgestalt sind noch nicht absehbar. Die Wirksamkeit von Gestaltungssatzungen ist von der Standfestigkeit der politischen Entscheidungsgremien abhängig. Vordergründige wirtschaftliche Aspekte und opportune Liberalität sind an der Tagesordnung: Hauptsache, es wird gebaut!

Die politische Positionierung in Gemeinderäten, die Haltung der Bauwilligen einschließlich ihrer ArchitektInnen ist eindeutig: Hauptsache, keine Vorgaben! Ein Bebauungsplan ist nur das Gerüst für den entstehenden städtebaulichen Raum, der Rahmen, in dem die Mosaiksteine der architektonischen Realisierung zu Art und

Maß der baulichen Nutzung gesetzt werden. Je individueller sich die Mosaiksteine in unserer pluralistischen Gesellschaft zusammensetzen, desto weiter entfernt sich die Realisierung von der Vorstellung der Planenden und den in der kommunalen Planungshoheit Verantwortlichen, wenn der Realisierungsträger keine verantwortungsvolle Bauherrin oder Bauherr ist.

Die Gestaltungssatzungen zur Sicherung städtebaulicher Leitlinien treffen bei BürgerInnen und ArchitektInnen auf Widerstand: „Einengung der privaten gestalterischen Freiheit“. Die ArchitektInnen und BauherrInnen beeinflussen also erheblich die Wände und die Vorzonen des öffentlichen Raumes und damit einen wichtigen Teil: Darüber sollten wir nachdenken, ehe wir nach öffentlichen Investitionen zur Umgestaltung rufen.

Gestaltqualität muss als Basis für den Vertrauensschutz der Nachbarn und Grundstückseigentümer untereinander, als „Imagefaktor“ für Standortgunst, als wirtschaftliche Komponente für nachhaltige Wertschöpfung, als „Corporate Identity“ wirken, langfristige Gewinne und Erfolgserlebnisse sind garantiert. Soweit zur wechselseitigen Verantwortung der Kommunen und privaten Bauherrn.



„Die Berufsaufgabe der Stadtplaner und Stadtplanerinnen ist die gestaltende, technische, wirtschaftliche, ökologische und soziale Stadt- und Raumplanung.“

Stadtplanung wirkt über Jahrhunderte nach. Fehler sind kaum korrigierbar.

DER ASPEKT REGIONAL-/ UND LANDESPLANUNG

Für die Verarmung des öffentlichen städtischen Raumes wird der Sündenbock zur Zeit bei den ausufernden Einfamilienhaus-Gebieten am Rande der Ballungsgebiete gesucht. Die wegziehenden, besser gestellten und mobilen Bevölkerungsgruppen tragen zur Entleerung der Stadtkerne bei, die Konsequenzen sind materielle und geistige Verarmung der Innenstädte.

Wichtige Vorsorgeaufgabe jeder Gemeindepolitik ist die nachfragegerechte Bedarfsdeckung an Wohnbauland. Die Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum ist nicht nachhaltig. Sie nimmt das nicht vermehrbare Gut „Boden“ in Anspruch.

Solange der Ballungsraum nicht adäquat kostengünstig und qualitativ den Bedarf an Bauflächen für Eigenheime deckt, wird er weiter mit der Abwanderung leben müssen. Das kann aus verschiedenen Gründen auch nicht im Sinne der ländlichen Gemeinden sein, die wegen Dumping-Angeboten von Bauland auf die Anklagebank gesetzt werden. Die gewählten VertreterInnen und Verwaltungen der kleinen „Angebotsgemeinden“ fühlen sich verpflichtet, Wohnbauflächen nach dem Prinzip der freien Wohnortwahl für neue Einwohner anzubieten und damit die vorhandene Infrastruktur auszulasten. Gleichzeitig haben sie wegen des Zusammenhangs zwischen Einwohnerzahl und Mittelzuweisungen, zwischen Ausweisungen von neuen Gewerbeflächen und Gewerbesteuer ein ureigenes Interesse daran.

Unter diesen Voraussetzungen wirkt es fast zynisch, von Qualität statt Quantität – von klein aber fein – als Stadtentwicklungsziel für kleine Gemeinden zu sprechen. Hier sind Veränderungen nötig, um die Gemeinden von diesen Abhängigkeiten zu befreien.

Die „Förderlandschaft“ konterkariert das flächen- und ressourcensparende Bauen: Pendlerpauschale und Eigenheim als geförderte Altersvorsorge sprechen bis jetzt gegen landesplanerische Zielsetzungen der Zentrenstärkung. Bemühungen zur Attraktivierung der Bahnhöfe mit der Verknüpfung von Buslinien und Park-and-Ride-Anlagen im ländlichen Raum unterstützen das Pendlerwesen.

Es handelt sich also bei der Problemlösung um einen langfristigen gesellschaftlichen Prozess.

QUALITÄT DER AUSBILDUNG

Produkte sind so gut wie die Qualität ihrer Schöpfer. Das Gespür für Gestaltqualität beginnt bei der Bildung von Kindern, mit dem Erkennen von Materialwert, Farb- und Formensprache.

§ 4 des Baukammergesetzes NRW führt aus:

„Die Berufsaufgabe der Stadtplaner und Stadtplanerinnen ist die gestaltende, technische, wirtschaftliche, ökologische und soziale Stadt- und Raumplanung.“

Eine interdisziplinäre Ausbildung bringt StadtplanerInnen hervor, die die vernetzten ineinandergreifenden Aspekte von Planung und ihrer räumlich-gestalterischen Ausformung begreifen.

ArchitektInnen können diese Interdisziplinarität im Studium nicht abdecken, aber das Wissen um die weiteren vier Säulen Ökonomie, Ökologie, Soziologie und Technik muss vorausgesetzt werden. Allein dekorative Gestaltung von Räumen ist modisch und somit nicht nachhaltig.

Stadtplanung wirkt über Jahrhunderte nach. Fehler sind kaum korrigierbar. Viele weit auseinanderliegende Aspekte zur Stadtqualität werden im Folgenden im Detail vertieft. Der Blick auf die europäischen Nachbarländer wird die Diskussion bereichern.

Quality management of public space

A REPORT BY LEONORE WOLTERS-KREBS, ARCHITECT AND URBAN PLANNER, GERMANY

Responsibility for urban quality

If we focus on urban quality in terms of the shape, then we must stress the fact that the urban shape always embodies the social, economical and cultural components of the city. The city always distinguishes itself in designated quality.

The quality of the cityscape cannot only be reduced to public space, though. Every singular space has its "walls" and these are seldom public. It is not sufficient at all, to talk about a new "carpet" in the public space, if the architecture of the "walls" and their use does not correspond to the quality of the "carpet".

The lack of quality in the city

The criticism of public spaces is focused with federal promotion, on public space, where something is "going on" or at least should be "going on". Actually the public space is a network or vein-system, which connects the city structure to many different functions. The "door-sign" of a city is not only high-quality homes, but also the unique and well-designed quarters and blocks.

Municipality is missing its opportunity to encourage the local industry to realize good architecture, because there is really nothing more to expect from the subvention of estate sale and cheap road extension. The pictures of public "un-space" are to be continued...

But the deficiency is not only the fault of the municipality. The first requirement for a successful quality management would be that society has to agree on the use and design of the city.

Mixed land-use offers security. This has to be legally arranged. The society, represented by politicians, urban planners, architects, their clients, is responsible for the realization of this objective.

The Initiative of Urban Planning Culture of North Rhine Westphalia (Initiative StadtBauKultur NRW) wants to encourage all the executives to get engaged in the design of public and private space.

Legal instruments

The municipal sovereignty is being abolished, which makes it difficult to foresee the consequences for the cityscape and its development. The success of the planning statutes depends on the political determination of the committees. The daily agenda is ruled by economical aspects and expedient liberalism: let's build anyway!

The urban space arises from the master plan, it is, in fact, a frame which puts together architectural design as well as type and dimension of the built exploitation. The composition inside the frame is as individually structured as our plural society is, the further the conception of planning will remove itself from what planners and municipal executives want to achieve, if they do not hand the project over to responsible clients, owners or contractors. The overall quality must have an effect on the trust of neighbours and owners, on the image of a location; it must also be an economical component of lasting financial esteem as well as it can function as a "corporate identity". Thus, long-lasting profits and success will be guaranteed.

The aspect of regional-/and state planning

The "living-belts", the expanding, wealthy suburbs in the peripheral outskirts of the cities are made responsible for the poorness of the urban public space. Downtown is left by its dwellers. As a consequence, downtown grows poor of material and intellectual matters. The settlement in the more rural or agricultural spaces is not made to last very long, because it consumes the resource of land, which can neither be increased nor replaced.

If the city does not supply adequate and inexpensive areas for building homes, it will have to suffer from increasing escape.

The elected representatives and municipalities of smaller communities are committed to create new living spaces for their dwellers in terms of free selection of a pla-

ce to live in, as well as they must use the local infrastructure to its full capacity. It is obvious to see the rising own interest in the connection between the number of dwellers and the financial means, as well as between the amount of industrial areas and the associated trade tax income of the municipality.

Changes are necessary to release municipality from these dependences.

Federal grants oppose a planning, which saves territory and other resources from too much building activity. Tax grants for going back and forth to work and the self owned property as a promoted aging providence are working against the urban state planning and against a strengthening of the city centres as well.

We are facing a long term social process.

The quality of education

Getting a sense of the quality of shapes starts in early childhood, where children are taught to recognize materials, colours and different shapes.

An interdisciplinary education would provide urban planners, who are aware of networking aspects in terms of planning as well as they comprehend space, design and form.

Unfortunately education at university does not give us the interdisciplinary understanding or education at present, but we wish for an architect to get to know the other four "columns", which are economics, ecology, sociology and technology as well. Decorative design alone, but not longer necessarily sustainable.

Urban planning for instance will be affecting us for centuries. Mistakes are hard to correct or erase.

Many versatile aspects of urban quality will be dealt with in greater detail subsequently. Our view at European neighbouring countries will enrich the discussion.

Corporate Identity (CI)

Wohlfühlkriterien für den Lebensraum Stadt

UM ES VORWEGZUNEHMEN: ES GIBT KEINE REZEPTE ODER CI-RICHTLINIEN FÜR EINE OPTIMALE STADT. ABER ES GIBT VISIONEN UND KONKRETE ANSÄTZE ZUR VERBESSERUNG DES LEBENSRAUMES STADT. SIE ZEICHNEN SICH DADURCH AUS, DASS SIE VERSCHIEDENE MENSCHLICHE BEDÜRFNISSE IN DIE PLANUNG EINBEZIEHEN – BEISPIELSWEISE DAS BEDÜRFNIS NACH SICHERHEIT, MOBILITÄT ODER GRÜNFLÄCHEN.

Zur Corporate Identity einer Stadt, also zu ihrem Erscheinungsbild, tragen immer noch zu wenige PlanerInnen bei: Der weibliche Anteil von MitentscheiderInnen in den Stadt- und Regionalplanungsbehörden ist deutlich unterrepräsentiert. Neue, und unbestritten notwendige Wege, gehen hier die Schweiz, Österreich und die Niederlande. Folgende Beispiele – die in dieser Studie noch ausführlich vorgestellt werden – verdeutlichen das:



Aus der Schweiz berichtet Gisela Vollmer zum Projekt der Schweizer Bundes Bahn SBB, 620 Regionalbahnhöfe so zu gestalten, dass sie sicherer und angenehmer für die NutzerInnen werden.

Grundsätzlich gilt es, Alltagswege von Frauen von unsicheren Räumen zu befreien – beispielsweise durch entsprechende Nutzungsmischungen und Lichtkonzepte. Auch in Wohnquartierkonzepten werden die Bedürfnisse von Nutzerinnen explizit berücksichtigt und von Fachleuten und PlanerInnen entsprechend umgesetzt.



Aus dem Magistrat Wien berichtet Beatrix Rauscher von Planungsarbeiten, die dem Gender-Ansatz folgen.

Männer und Frauen erleben öffentlichen Raum unterschiedlich und haben andere Ansprüche an ihre unmittelbare Umgebung. Beiden Zielgruppen muss entsprechen werden, wenn der Lebensraum Stadt sie zufriedenstellen soll. Konkretes Beispiel: Frauen haben ein komplexes Mobilitätsverhalten, dafür sorgen Beruf, Haushalt und Kinderbetreuung. Sie müssen innerhalb kürzester Zeit viele Wege in unterschiedliche Richtungen zurücklegen. Männer hingegen haben ein einfaches Mobilitätsmuster: Wohnen-Arbeiten-Wohnen. Ein Ansatz, diesen unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, kann die rein berufliche Nutzung des Autos in Kombination mit Car-Sharing und dichtem Fahrradwegenetz sein. (Anmerkung: Heute werden 60 % des öffentlichen Verkehrs in Wien von Frauen genutzt.)



Aus den Niederlanden berichtet Annette Marx von Qualitätssteigerungen im öffentlichen Raum.

Hier sind die Städte aufgefordert, einen Qualitätskatalog zu erarbeiten, der von den BürgerInnen entschieden wird. Ziel: Qualitätssicherung für die Kommunen implementieren. Und damit ist nicht nur gestalterische Qualität gemeint, sondern auch die gesamte Prozessqualität. Für den Lebensraum Stadt heißt das beispielsweise, einen anderen Umgang mit dem Auto zu erreichen und Fahrzeuge im Stadtbild unter der Oberfläche zu platzieren. Für die BürgerInnen macht sich daraus positiv bemerkbar, dass die Straßen nicht mehr nur dem Fahrzeugverkehr dienen, sondern im öffentlichen Raum eine neue Qualität bekommen.



Aus Russland berichtet Valentina Vavilova zum derzeitigen Umgang der osteuropäischen Städte mit historischer Bausubstanz.

Die historischen Bauten sind meist im staatlichen Besitz, Sanierungsaufträge werden von Regierungsseite vergeben. Damit ist der Einfluss der – sehr kompetenten und engagierten – Städtebaukomitees auf die Stadtentwicklung ausgesprochen stark und prägt im positiven Sinn ihre Gestalt. So ist es beispielsweise die „Liebe zu St. Petersburg, welche das Bild dieser Stadt kennzeichnet und über die Jahrhunderte eine Schönheit werden ließ.“ Fachleute aus Architektur, Naturschutz, Ökologie, Energie, Verkehrsplanung etc. bringen hier heute echtes Teamwork ein.

Übrigens sind in den Ländern Osteuropas Grund und Boden generell in staatlichem Besitz und private Neubaumaßnahmen damit nur auf gepachteten Grundstücken möglich.

Mehr zur internationalen Vielfalt und interdisziplinären Kompetenz auf der Europatagung erfahren Sie auf den nächsten Seiten! Hier noch einmal die Ansprechpartnerinnen zum Lebensraum Stadt auf einen Blick:

Annette Marx, Architektin
Eindhoven, Niederlande

Elke Ostenda, Stadtplanerin/Architektin
Aachen, Deutschland

Beatrix Rauscher, Raumplanerin
Wien, Österreich

Valentina Vavilova, Architektin
St. Petersburg, Russland

Gisela Vollmer, Architektin/Raumplanerin
Bern, Schweiz

Vision Stadt Bau Kultur

ein Luxus, den wir uns leisten können?

MOBILITÄT UND SPRACHE ALS CORPORATE IDENTITY
VON GISELA VOLLMER, ARCHITEKTIN UND RAUMPLANERIN, SCHWEIZ

IM AUFTRAG DER BAUDIREKTION DER STADT BIEL¹ WURDEN MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE VON FRAUEN UND DIE KONSEQUENZEN FÜR DIE STADTPLANUNG UNTERSUCHT. ALLTAGSWEGE VON FRAUEN WURDEN ERFASST, ERSTE MASSNAHMEN FÜR DIE STADTPLANUNG FORMULIERT, NEUE BEGRIFFE EINGEFÜHRT UND BEKANNTE NACH GENDER-ASPEKTEN DEFINIERT.

Alltagsmobilität von Frauen in Biel

In Biel sind 31,3%² der Haushalte ohne Auto. Die Autoverfügbarkeit der Frauen in Haushalten mit Auto ist unbekannt. Eine Hochrechnung aus dem Mikrozensus lässt vermuten, dass zwischen 60 und 80% der Frauen über einen Fahrausweis verfügen. Davon haben ca. 65% immer ein Auto zur Verfügung, d.h. sehr viele Frauen, auch in Haushalten mit Auto, planen ihre Mobilität für den Alltag ohne Auto, gehen zu Fuß und benutzen den öffentlichen Verkehr. Zudem ist Alltagsmobilität im öffentlichen Raum für Frauen oft mit Umwegen, einer partiellen Immobilität, täglichem Stress und, je länger je mehr, mit zusätzlichem Zeitaufwand verbunden.

ERGEBNISSE DER BEFRAGUNGEN IN DER STADT BIEL

- Sicherheit im öffentlichen Raum bedeutet für Frauen einerseits Verkehrssicherheit auf Alltagswegen und andererseits Sicherheit vor Übergriffen durch unbekannte Personen.
- Ausgeprägte „Wohlfühlorte“ im öffentlichen Raum sind z.B. „grüne Oasen“ und der Samstagsmarkt in der Altstadt.
- „Angstorte“ erhalten ihre Bedrohung oft erst durch die Dunkelheit. Soziale Entleerung und die bauliche Gestaltung verschärfen oder verringern diese Problematik. Oft sind Beleuchtung, Einsicht, Übersicht und der zur Verfügung stehende Raum unzureichend, respektive die Kombination der unterschiedlichen Problempunkte verschärft das Problem zusätzlich.
- „Un-Orte“, verteilt über die ganze Stadt, behindern die Erreichbarkeit wichtiger Räume wie den Bahnhof und das Stadtzentrum, sie unterbrechen Wegbeziehungen, verunmöglichen Alltagswege zu bestimmten Zeiten.
- Der geschlechtsspezifische Städtebau zwingt die Frauen, ihre Mobilitätsgewohnheiten am Abend zu verändern.

DER „SICHERERE“ ALLTAGSWEG IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Ein „sicherer“ Alltagsweg vom Bahnhof/ Zentrum zur Wohnung ist ein neuer Planungsansatz in der Stadt- und Raumentwicklung und besagt: weg von der Standortplanung (z.B. Einkaufs- und Freizeitzentren), hin zu einer „räumlichen“ Planung, in der die Wegbeziehungen mit einbezogen sind. Das Ziel sind öffentliche Räume mit denen sich auch Frauen identifizieren können. Wo sie sich sicher fühlen.

Für die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen sind neben städtebaulichen auch gestalterische Maßnahmen erforderlich: eine ausreichende soziale Mischung und Nutzung im öffentlichen Raum, eine klare und offene Raumgestaltung für die schnelle und einfache Orientierung, eine ausreichende und angenehme Beleuchtung sowie eine hinreichende Verkehrsreduktion auf den Straßen.

Im Folgenden werden einige Planungsschwerpunkte genannt:

- Schnittstellen als Sanierungsschwerpunkte erkennen, z.B. Übergänge von einem Quartier zum anderen oder von der Stadt in die Agglomeration.
- Zugang zum öffentlichen Verkehr vereinfachen mit flexiblen Fahrplanangeboten und Verkürzung der Wartezeiten.
- Begegnungs- und Aufenthaltsräume gestalten, mit Einbezug der QuartierbewohnerInnen in den Planungsprozess. Der Aufbau sozialer Netzwerke in den Quartieren ist das Ziel.
- Neue Strukturen gehören dazu: Als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung ist das erste Ergebnis eine bereits eingesetzte stadtinterne Arbeitsgruppe „Sicherheit“.

¹ Gearbeitet haben an diesem Projekt: Anna Maria Hofer, Sozialarbeiterin, Carmen Pfluger Thalmann, Betriebswirtschaftlerin, Gisela Vollmer, Raumplanerin.

² Mikrozensus Verkehrsverhalten, Spezialauswertung

5. Juni 2002, ARE (Bundesamt für Raumentwicklung), seu

GENDER-GERECHTE PLANUNGSSPRACHE

Zum neuen Planungsansatz gehört die neue Planungssprache. Im Folgenden werden einige Begriffe präzisiert:

Alltagsumfeld

Der Begriff Wohnumfeld wird durch Alltagsumfeld ersetzt. Zum Alltagsumfeld gehören Wohnungen, das unmittelbare Wohnungsumfeld, Infrastrukturen für Besorgungen des täglichen Bedarfs, Kindergärten, Schulen, Sport- und Spielmöglichkeiten für Kinder, wohnungsnahe Erholungsmöglichkeiten, kulturelle Einrichtungen und ein adäquates Angebot an Arbeitsplätzen. Zudem gehören zum Alltagsumfeld eine gute Erschließung sowie ein problemloser Zugang zum öffentlichen Verkehr für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen).

Je weiter sich Wohnen und Einkaufen voneinander entfernen, je größer wird das Alltagsumfeld der Bevölkerung. Wechselnder Perimeter³ und sich verändernde Schnittstellen sind wichtige Aspekte.

Alltagswege

Alltagswege sind Wege, die im Alltagsumfeld zurückgelegt werden. Dazu gehören Einkaufswege, Schulwege, Wege zur Erwerbsarbeit, Begleitwege und Erholungswege. Sie verbinden die Alltagsräume außerhalb der Wohnung. Der öffentliche Raum und die Wegbeziehungen sind wichtige Grundlagen.

Angst-Orte / Un-Orte

Angst-Orte oder sogar Un-Orte: Ihnen fehlt die Identität der NutzerInnen und die Öffentlichkeit, sie sind keine öffentlichen Räume. Sie werden nur von bestimmten Gruppen oder/und nur zu bestimmten Tageszeiten genutzt. Im bebauten Raum stehen sie im Zusammenhang mit diffusen Orten ohne erkennbare Raumstrukturen.

Das sind beispielsweise nicht gestaltete Übergänge von einem Quartier zum anderen, periphere Orte entlang von Quartieren, unübersichtliche, nicht einsehbare, oft schlecht beleuchtete Orte mit großer Konzentration von Nutzungen (Gewerbe- und Einkaufszentren, Unterführungen, Autobahnüberquerungen) oder Orte, bei denen eine singuläre Nutzung dominiert (z.B. stark befahrene Straßen).

Zu Angst und Un-Orten gehören auch Orte, die schlecht unterhalten sind und bei denen keine Zuständigkeit erkennbar ist. Diese Orte wirken unsicher, unterbrechen die Wegbeziehungen und behindern somit die Mobilität eines Teils der Bevölkerung. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Öffentliche Räume / Öffentlichkeit

Öffentliche Räume sind Räume, die von allen zu jeder Tageszeit genutzt werden. Es handelt sich dabei nicht nur um Durchgangs- sondern auch um Aufenthaltsräume. Räume definieren sich durch ihre Nutzung. Der freie Zugang zu öffentlichen Räumen ist eine grundsätzliche gesellschaftliche Zielvorstellung. Öffentliche Räume sollen sich allen BürgerInnen gleichberechtigt zur Nutzung anbieten: ohne Ausgrenzung nach sozialer und kultureller Herkunft, Alter oder Geschlecht. Allgemein ist eine Privatisierungstendenz festzustellen, die die soziale Nutzung und somit vor allem die Sicherheit im öffentlichen Raum einschränkt und aus Räumen Un-Orte macht. Hier wird „öffentlich“ in drei Dimensionen aufgefasst:

- In seiner rechtlichen Dimension (öffentliches Eigentum im Gegensatz zum privaten),
- In seiner soziologischen Dimension (öffentliche Nutzung im Gegensatz zur Privatheit) und gleichzeitig
- in seiner politischen Dimension (öffentlich im Sinne von freier Meinungsbildung und gemeinsamem Handeln).

Die Öffentliche Hand trägt die Verantwortung für den öffentlichen Raum.

Identität

Ein Raum wird gestärkt durch seine Geschichte, erhaltene Baufragmente sowie durch seine besondere räumliche Gestaltung. Diese stärken ihn als Identitätsraum. Daran knüpft sich die Erwartung, dass der öffentliche Raum zu einem positiven Wahrzeichen wird und die NutzerInnen sich damit identifizieren und auch Verantwortung übernehmen.

Mobilität

Mobilität ist der Raumwechsel (zu Fuß, per Fahrrad, mit dem öffentlichen Personennahverkehr etc.) von einer Tätigkeit zu einer anderen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen, Bilden etc.). Mobilität muss gleichberechtigt für die ganze Bevölkerung zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich sein. Sie ist für die Deckung der alltäglichen Bedürfnisse unbedingte Voraussetzung. Die Sicherheit im öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Parks, Bahnhöfe etc.) ist dafür ein wichtiger Aspekt. Frauen und Männer haben aufgrund ihrer geschlechtsspezifischen Aufgabenverteilung, Rollenzuweisungen und Bedürfnisse immer noch ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten. Außerdem ändert sich das Mobilitätsverhalten durch lebensgeschichtliche Brüche (Geburt des ersten Kindes, Scheidung, Tod des Partners/der Partnerin etc.).

Sicherheit

Sicherheit wird verstanden als Wohlbefinden im Alltagsumfeld der Bevölkerung. Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen fühlen sich entsprechend ihrem sozialen Status in unterschiedlichen Quartieren und Raumstrukturen wohl.

Die Bieler Untersuchung zeigt, wie wichtig es ist, die Anliegen aller Bevölkerungsgruppen auf allen Ebenen der Stadtplanung einzubeziehen. Die aufgeführten Planungsansätze sind Voraussetzung einer menschlichen Stadt, in der sich alle wohlfühlen. Dies gilt für alle modernen Städte.

³ Betrachtungsraum eines Planungsgebietes

Gibt es gebaute Utopien in Europa?

Das Beispiel St. Petersburg

VON HILTRUD ENDERS
ARCHITEKTIN, DEUTSCHLAND

ST. PETERSBURG IST 300 JAHRE JUNG UND BLICKT – VERGlichen MIT ANDEREN EURO-PÄISCHEN METROPOLEN – AUF EINE SEHR JUNGE GESCHICHTE ZURÜCK. ALLERDINGS WAR DIESE STADT IMMER AUCH SCHAU-PLATZ EINER DRAMATISCHEN RUSSISCHEN GESCHICHTE – MIT ALLEN EINGRIFFEN UND SPUREN, DIE STÄDTEBAULICH „BEMERKENS-WERT“ SIND.

Ja, St. Petersburg ist Beispiel für gebaute Utopie – allerdings wandelten sich die politischen und gesellschaftlichen Ideale und damit auch die Wunschbilder, die man städtebaulich verwirklichen wollte. Nicht zuletzt die Umbenennungen von St. Petersburg in Petrograd, Leningrad und schließlich wieder St. Petersburg belegen das.

Nehmen wir also die Visionen der jeweiligen Zeit unter die Lupe und beobachten wir, wie politische und ökonomische, soziale und ökologische, technische und kulturelle Einflüsse St. Petersburg formten und auch zukünftig formen werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wünschen wir uns, dass die Zukunft dieser und anderer Städte dauerhaft umweltgerecht gestaltet wird. Und dass für kommende Generationen noch mehr Lebensqualität angestrebt wird.

DIE ZARISTISCHE VISION

St. Petersburg ist die stadtgewordene Fiktion eines Zaren. Eine Utopie aus Stein. Dem Baumaterial, welches damals im restlichen Russland unter hoher Strafe verboten war. St. Petersburg ist eine Stadt, die auf Kosten tausender Menschenleben auf Sumpf gebaut wurde. Peter der Große entwarf sie 1703 als sein „Fenster zu Europa“, als ein neues geistiges und kulturelles Zentrum.

Sein Idealbild wird im Laufe der Zeit jedoch immer wieder durch die – ökologische wie politische – Wirklichkeit korrigiert: 1724, 1824 und 1924 bedrohen Flutwellen die Stadt, sie scheint in der Newa unterzugehen. Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt sich die Adels-, Garnisons- und Beamtenstadt zu einer Industriestadt mit Armut, Krankheit, Hunger und Prostitution. Die sozialen Unterschiede werden stärker.

DIE KAPITALISTISCHE VISION

Die Moderne erscheint – aus der Distanz heraus betrachtet – als Bedrohung der Eigenart und Schönheit des klassischen und aristokratischen Petersburg. Nie zuvor wurde soviel gebaut wie in den zwei Jahrzehnten um 1900. St. Petersburg präsentierte sich als Stadt des aufstrebenden russischen Kapitalismus mit Fabriken, Hafenanlagen, Mietskasernen, Hotels, Banken und Schulen. Neben Bauern, Dienstboten und Soldaten wuchs das Proletariat.

Zwischen 1870 und 1914 zogen 1,5 Mio. Menschen in die Stadt. Allein 1913 nahm die Einwohnerzahl um 110.000 Menschen zu. Zu Beginn des 1. Weltkrieges lebten ca. 2,2 Mio. Menschen in St. Petersburg. Zentrale städtebauliche Themen waren: Auslagerung von Industrie, Erschließung von Neuland für Wohnungsbau verschiedener Güteklassen, die Verlagerung von Bahnhöfen aus dem Stadtzentrum, Erweiterung und Neuanlage von Boulevards (Durchlässigkeit von Verkehr), neue Brücken, Metro- und Stadtbahnssystem, Schulen, Institute, Parks, Sportanlagen, Krankenhäuser. Neue Gebäudetypen tauchten auf: Markthallen, Hotels, Banken, buddhistische Tempel, Moscheen, Synagogen, neorussische Gebäude für die Altgläubigen. Stadtwohnungen mit 6-8 Zimmern für den gehobenen Mittelstand, Beamte und Personal am Hof. Der Jugendstil fand hier zu einer disziplinierten, dezenten und zurückhaltenden Form und



doch bewirkte er eine tiefgreifende Veränderung. Die neue Vielfalt an Materialien und Farben widersprach dem ehemals eher strengen St. Petersburg. Die städtebauliche Diskussion in Russland war auf einem Höhepunkt.

Zur Umgestaltung von St. Petersburg wurde ein zentraler Plan erarbeitet. Krieg und Revolution machten diesen zur Makulatur. Nach dem 1. Weltkrieg wurde die Stadt abgenutzt und abgetragen. Die Paläste der Adelsfamilien wurden „umgenutzt“. In erzwungener Gemeinschaft lebten Generationen in diesen für Wohnzwecke gänzlich ungeeigneten Räumen, den sanitär dürrig ausgestatteten sogenannten „Kommunkas“. Der großbürgerliche, gewinnstrebende Lebensstil war längst kein Thema mehr – die kapitalistische Vision war ausgeträumt.

DIE SOZIALISTISCHE VISION

1924 wurde St. Petersburg Leningrad. Sozialistische Ideale wurden Grundlage der städtebaulichen Entwicklung: Es entstanden Grünflächen und Sozialanlagen, Häuser für das Volk, kommunale Speisesäle. Leningrad wird zu einer Stadt, deren Menschen sich gesellschaftlich neu orientieren. Das Alte wurde kritisch betrachtet und abgestreift, ein neues politisches Selbstbewusstsein setzte sich als Lebensform durch. Der äußere Stadtring wurde innerhalb weniger Jahre von einer Kette drei- bis vierstöckiger Wohnblocks umgeben. 1929 – 30 wurde ein Mikro-Bezirk für 110.000 Menschen realisiert. Öffentliche Küchen und Restaurants wurden auf 100.000 – 120.000 Mahlzeiten pro Tag ausgerichtet. In den 20ern wurden Pläne für die zukünftige Gestaltung der Stadt erstmals nicht nur in den Planungs- und Verwaltungsorganen diskutiert, sondern auch in der Öffentlichkeit und in der Presse. Auf den Boulevards wurde nicht mehr flaniert, sondern diskutiert.

DIE FEHLENDE VISION

Der 2. Weltkrieg brachte die Belagerung und Zerstörung Leningrads durch die deutsche Armee. Unzählige Einwohner fielen dem Krieg zum Opfer. Wer das Elend überlebte beziehungsweise in die „neue Zeit“ hineingeboren wurde, sah sich der stalinistischen Gewaltherrschaft ausgesetzt.

Es dauerte leidvolle Jahre, in denen sich sozialistisch-kommunistische Ideale im Wohnungs- und Städtebau durchsetzten – weitere „starke“ Visionen, die wir in den industriell vorgefertigten Siedlungsbauten der heutigen Stadt ablesen können. So wurde 1959 in Leningrad das erste sogenannte Wohnungsbaukombinat der Sowjetunion errichtet, das typisierte Bauelemente für den Plattenbau produzierte. Der Sowjetstaat hat die städtebauliche Politik vollständig bestimmt, weil er Grundbesitzer, Bauherr und Bauunternehmer zugleich war. 1991 wird Leningrad wieder St. Petersburg genannt und die Einwohner wie BesucherInnen der Stadt richten den Blick zurück nach vorn.

ZUKUNFTSVISIONEN

Welchen Umgang, welchen Alltag, welche Lebensqualität gibt es in der heutigen 5,5 Millionenstadt mit ihren gebrochenen Visionen? Wie werden die Wohnviertel bewirtschaftet und gepflegt? Wie lebendig ist der Umgang mit neuen Perspektiven für die Stadt? Entstehen diese in der Verwaltung, in der Universität oder etwa in Bürgergremien? Wie steht es um den aktuellen Umgang der Stadtentwicklung unter den Kriterien: Mobilität, Sicherheit, architektonische Gestaltung, Bevölkerungs-, Wohn- und Verkehrsdichte, Versorgung, Mitbestimmung am Planungsprozess? Mit diesen Fragen gehen wir in den Dialog!

Wandel im Stadtmilieu

VON DR. TATJANA
KHARZEEVA, ARCHI-
TEKTIN, DOZENTIN FÜR
STÄDTEBAU AN DER HOCHSCHULE
FÜR BAUWESEN UND STÄDTEBAU,
RUSSLAND

EINE STADT IST EIN KOMPLEXER ORGANIS-
MUS. IHRE INNENWELT IST VIELFÄLTIG,
UND DIE VERBINDUNG MIT DER UMWELT
IST FEST. MEIN VORSCHLAG: SIE SIND VIEL-
SCHICHTIGE EINHEITEN, DIE MIT IHRER
UMWELT IN EINER SPANNUNGSREICHEN
BEZIEHUNG STEHEN. STÄDTE VERZAUBERN
MIT IHREM ABWECHSLUNGSREICHTUM UND
IHRER SPRUDELNDEN ENERGIE.
GLEICHZEITIG KÖNNEN STÄDTE BEENGEN
UND ABWEISEND SEIN – IN IHRER
VIELFALT SIND SIE WUNDERSCHÖN.

Schon in der Renaissance sind große Den-
kerInnen zu der Schlussfolgerung
gekommen, dass Städte sozial, funktional
und künstlerisch ein einheitliches Ganzes
bilden. Sie haben diesen philosophischen
Ansatz mit den realen Gegebenheiten in
Beziehung gesetzt und dabei sowohl posi-
tive als auch negative Aspekte berücksich-
tigt. Darauf aufbauend begannen sie
Modelle vollkommener Städte auszuarbei-
ten. Der Erfahrungsschatz früherer
Epochen war ihnen dabei ebenso hilfreich
wie die Errungenschaften ihrer Zeit.

Wenn wir diese Modelle jedoch heute ana-
lysieren, stellen wir fest, dass einige
Strukturelemente nicht effizient miteinan-
der verbunden waren: Straßennetz,
Gestaltung der Wohnorte, Befestigungsan-
lagen und Kommunikationsverbindungen
mit der Umwelt sind nicht durchdacht in
eine Einheit gebracht. Als noch problema-
tischer fällt auf, dass versucht wurde,
Schönheitsideale der Antike mit der
Realität des Mittelalters zu vereinen.



Dennoch können wir festhalten: Städte
wurden damals als einheitliches Ganzes
betrachtet, und diese Wahrnehmung war
im Bewusstsein der schöpferischen Elite
fest verankert. Schriften bedeutender
Theoretiker der Architekturschulen und
der Know-how-Transfer durch talentierte
ArchitektInnen sorgten für den Fortbe-
stand dieser Ideen. Gleichzeitig konnten
sie ihre Konzepte weiterentwickeln, insbe-
sondere dank zahlreicher Innovationen
der damaligen Zivilisation. Dies alles mün-
dete in einer der schönsten Visionen – der
Renaissance und frühen Industrialisierung:
dem Bau eines „Stadtgartens“.

Wandel durch Abschaffung?

Aber man darf den Wandel der Zeit nicht
verklären. So ist den schönsten Zukunfts-
plänen die erbarmungslose Vernichtung
ganzer Stadtviertel vorausgegangen.
Bauten vergangener Jahrhunderte wurden
gnadenlos zerstört. Die Rekonstruktions-
maßnahmen wurden im Namen des
Kommunikationskomforts durchgeführt.
Sie haben die Erscheinung der Städte
insgesamt und die einzelnen Bezirke in
vielen Hinsichten verändert.

Im 21. Jahrhundert sehen unsere Zeitge-
nosInnen Städte so, wie sie sich aktuell
präsentieren: Bauwerke aus verschie-
denen Jahrhunderten stehen nebeneinan-
der. Die Homogenität der historischen
Substanz einzelner Städte ist in den Stadt-
kernen und den einzelnen Bezirken unter-
schiedlich stark erhalten. Trotzdem, möchte
man sagen, gewöhnen sich heutzutage die
Menschen an „gewachsene“ Raumkompo-
sitionen, auch wenn diese keinem hohen
ästhetischen Niveau entsprechen.

Behutsamer contra schneller Wandel

Moderne Theorien beinhalten Thesen über
die Wichtigkeit historisch entstandener
Bautraditionen, über den Wandel von
Stadträumen und ideenreiche Bedeutung
der Architektur.

Städte sind ein Milieu, in dem ständig ein
Kampf der Weltanschauungen, Ideologien,
der Traditionen und des Fortschrittes statt-
findet. In einigen Städten entwickelt sich
eine aktive Evolution, andere Wohnorte
sind ein schwacher Schatten städtebau-
licher Monstren. Und auch die soziale
Umwelt ist extrem verschieden. Darüber
hinaus hat das Tempo der Veränderungen
in den letzten Jahrzehnten zugenommen.
In den Zeiten römischer Herrschaft oder



des Mittelalters dauerte der Informationsaustausch auf allen Gebieten Jahre und Jahrzehnte. Heutzutage verläuft er dagegen rasant.

Informationstechnologien, einschließlich Internet, ermöglichen es, neueste Errungenschaften in Minutenschnelle kennen zu lernen. Bei der Entscheidung über den Bau eines Gebäudes, über die Gründung eines Handelsunternehmens oder einer Einrichtung der Gemeinschaftspflege kann sofort eingegriffen werden. Die Ideen ewiger Suche neuer Formen und Verfahren, welche sich früher langsam durch Europa bewegten, sich transformierten und den regionalen Bedingungen anpassten, werden nicht mehr der Prüfung in der Zeit und einer kritischen nachträglichen Sicht unterzogen.

In einer modernen Stadt werden viele Gebäude und Einrichtungen gebaut, die mit der umgebenden Bebauung disharmonisieren. Besonders auffällig ist dies in historisch entstandenen kleinen Siedlungen oder den Zentren großer russischer und europäischer Städte. Sie haben oftmals eine homogene Umwelt, die zum Gemeingut und zum Selbstbewusstsein der

EinwohnerInnen gehört. Der Bau großer Shopping-Center, Unterhaltungsmultiplexe und Kultur- und Sportstätten wird unter Berücksichtigung von Technologien und Normen durchgeführt, welche dem modernen Komfortniveau entsprechen.

Die Einführung neuer Objekte in den Stadtkörper ist aber mit Ersetzung bzw. Verlusten an Gebäuden vorhergehender Epochen verbunden. Wer die Bebauung einzelner Bezirke retrospektiv betrachtet, kann beobachten, dass die Bauten einer nach dem anderen allmählich ersetzt wurden, aber alle wurden ersetzt entsprechend des Kanons der Epochen. Meistens haben dazu Krieg und Zerstörung beigetragen.

Wir konstatieren: Wenn Bauwerke gedankenlos ersetzt bzw. entfernt werden, kann in nachfolgenden Jahrzehnten bei schneller Rekonstruktion einheitliches homogenes historisches Milieu verloren gehen. Statt gut erhaltener – „musealer Städte“, die historischen Ursprungs und dennoch lebendig sind – bzw. großen Bezirken, bleiben leider oftmals nur Tupfer einzelner Denkmäler und Ensembles in einem einheitlichen Transwelt- und Architekturmilieu. Monofunktionale Strukturen und fehlende gesellschaftliche Durchmischung führen zur Gettoisierung der Gesellschaft. Dadurch wird die natürliche räumliche Grundlage des Alltagslebens und der

Traditionen der Gemeinschaft zerrissen. Die Menschen fühlen sich entwurzelt. Dies spiegelt sich aktuell in kleinen Städten Russlands wieder.

Wandel durch Engagement

Sehr aktiv tragen große Firmen zur Eingliederung neuer Formen bei. Sie führen innovative Technologien, Waren und Leistungen ein. Voraussetzung: die Konkurrenzfähigkeit der Produkte und das nötige Finanzierungspotenzial. Die Produkteinführung auf dem Markt erfolgt aktiv und kurzfristig dank gewerblicher Unterstützung. In Osteuropa tragen diese Initiativen zu einem gehobenen Lebensstandard bei. So werden beispielsweise Firmenkaufhäuser und Cafés gebaut, deren Flächen in maximal frequentierten Orten liegen, z.B. im Stadtzentrum, neben Bahnhöfen, großen Kulturstätten oder Lehranstalten. Speziell in St. Petersburg bieten sich Plätze neben den großen Umsteigepunkten und Stationen der Metro an. Zum aktivem Erleben dieser Kaufhäuser und Cafés trägt ebenfalls intensive Werbung bei. Im Ergebnis der Einführung solcher Einrichtungen wird ein Ensemble städtischer Teile gebildet, welche nicht nur die gesamte Gestalt der Bezirke prägen, sondern auch als Vorbild anspruchsvollen Lebens nachahmungswert sind.

Interkulturelle Visionen

DOKUMENTIERT VON
HILTRUD ENDERS,
ARCHITEKTIN (D)
GESKE HOUTROUW,
ARCHITEKTIN, URBAN
DESIGNER (D) UND
JUTTA VERMEULEN-LINDEN,
ARCHITEKTIN (D)

Zur Ausgangssituation

Unter der Überschrift „Visionen“ wird ein interkultureller Austausch ermöglicht. Dabei werden verschiedene Sichtweisen zur Architekturauffassung und Stadtgestaltung vermittelt. Der Bogen spannt sich von der kleinen wohlhabenden Schweiz bis zum ganz im Osten liegenden Russland. Wir unternehmen damit das Abenteuer, sehr unterschiedliche Welten eines Kontinents in Beziehung zu setzen.

Zum Hintergrund

In 2001 fand eine Exkursion der architektinnen initiative nw nach St. Petersburg statt. Anlass der Reise war Neugierde auf diese Stadt, auf die russischen Kolleginnen, ihre Arbeitssituation, ihre Lebensrealitäten und Projekte. Die Architektin Elena Wohreich (Studium und Beruf in St. Petersburg; seit 1994 in Düsseldorf), öffnete den Teilnehmerinnen sprachlich und fachkompetent die Türen.

So konnten viele interessante Einblicke gewonnen werden: beispielsweise zur Ausbildung an der Hochschule der Künste, zu Planungsbüros, zum Frauenclub der Fabergé-Stiftung sowie zur Stadtentwicklungsplanung durch den Baudezernenten Oleg Kharchenko. Die Exkursion war geprägt von gegenseitiger Wertschätzung und der interkulturellen Diskussion um den Lebensraum Stadt. Hiltrud Enders: „Wir entdeckten, mit welchen Selbstverständlichkeiten wir heute beruflich operieren und wie die jeweiligen Systeme uns prägen. Durch die Auseinandersetzung mit „dem Anderen“ können wir Planerinnen unsere Herangehensweise bzw. unsere Prioritäten hinterfragen und ändern.“

Visionen, Wünsche, Sehnsucht, Irrwege, Enttäuschungen, Träume, Ideen, geheime Gedanken, breit denken und spinnen, Qualitäten, Potentiale, die überzeugenden Ideen von gestern...

Dürfen unsere Wünsche die Wohnung verlassen und auf die Straße gehen?

ZUR AKTUELLEN DISKUSSION AUF DER EUROPATAGUNG

Die Teilnehmerinnen der Europatagung befassen sich mit großen (St. Petersburg) und kleinen Utopien (Biel):

Die russische Architektin Tatjana Kharzeeva, Dozentin an der Hochschule für Bauwesen und Städtebau in St. Petersburg, berichtete über die Anforderungen, denen sich die russische Metropole heute stellt: Denkmalpflege und behutsame Einfügung von Neuem in ein historisch-homogenes Stadtbild, Modernisierung der Infrastruktur, Umgang mit Kommerz und Denkmalschutz. In ihrem Statement fordert sie eine aktive Politik gegen städtebauliche Stereotype und gegen gedankenlose Übernahme jedweder Neuerung.

Die Schweizer Architektin und Raumplanerin Gisela Vollmer stellt das Projekt „Sicherheit im öffentlichen Raum in der Stadt Biel“ vor: Dort wurden Mobilitätsgewohnheiten von Frauen und Wegebeziehungen auf ihre Sicherheit untersucht. Das Projekt wurde gemeinsam mit Nutzerinnen durchgeführt. Als Konsequenz konnten bauliche Verbesserungen im gesamten Alltagsumfeld initiiert werden.





Zwischen diesen beiden Polen Biel (Schweiz) mit 50.000 und St. Petersburg mit 5,5 Mio. EinwohnerInnen diskutiert die TeilnehmerInnen der Europatagung ihre Ideen einer menschenwürdigen, alltags-tauglichen Stadt.

Es kristallisierten sich Unterschiede im Ländervergleich heraus. Viele Begriffe, Planungsstrukturen und -abläufe werden unterschiedlich verstanden.

>>> Das gegenseitige inhaltliche Verständnis zwischen „West- und OstplanerInnen“ muss immer wieder neu erarbeitet werden.

>>> Überraschende Einblicke aus westeuropäischer Sicht sind z.B. die selbstverständliche Emanzipation der russischen Frauen im Berufsleben (in der Stadtplanung und Architektur sind mehrheitlich Frauen tätig), die Mitbestimmung im Quartier (bei einer Neubebauung müssen die BewohnerInnen eines Bezirks mehrheitlich zustimmen) oder die jetzt mögliche Privatisierung von Wohnungen bei gleichzeitigem Verbleib des Grund und Bodens in staatlichem Besitz.

>>> Aber auch zwischen Deutschland und der Schweiz zeigt der Ländervergleich verschiedene Ansätze: Während z.B. im Ruhrgebiet über kommunale Grenzen hinweg oder im Aachener Raum sogar grenzübergreifend (Euregio) geplant wird, fehlt in der Schweiz eine gemeinsame Planungsebene zwischen Kommune, Kanton und Bund. Wenn dann – wie beim „Projekt

Biel“ – Alltagswege untersucht und verbessert werden sollen, ist eine Planung über die Grenzen der Kommune hinweg unerlässlich.

Im Laufe der Diskussion zeigen sich zunehmend gemeinsame Sichtweisen. Trotz Differenzen gelingt es, die unterschiedlichen Welten zusammenzubringen und aus den verschiedenen Wünschen und Forderungen ein gemeinsames Statement zur ‚StadtBauKultur‘ zu formulieren.

Jutta Vermeulen-Linden: „Diese Visionen öffentlich zu machen und für eine menschen-gerechte Stadt zu kämpfen, dazu braucht es jede einzelne von uns. Das Mitmischen bei kleinen und großen Projekten ist ein Anfang, die Notwendigkeit eines Netzwerkes zur gegenseitigen Unterstützung ist unabdingbar.“

Der Alltag muss ein Fest werden!

ZU DEN ERGEBNISSEN UND ZIELEN

Auf der Europatagung bringen die ArchitektInnen und PlanerInnen ihre individuellen Sicht- und Arbeitsweisen in die Diskussion ein. Vor dem Hintergrund kultureller und sozialer Unterschiede, aber auch in Bezug auf Alter, Ausbildung und Arbeitserfahrung entwickeln sie gemeinsame Visionen zur Stadtbaukultur. Wesentliches Qualitätsmerkmal, das von allen gefordert wird: die Alltagstauglichkeit einer Stadt.

Die erarbeiteten Ergebnisse, Wünsche und Visionen scheinen auf den ersten Blick unspektakulär. Befasst man sich genauer mit den formulierten Zielen, wird deutlich, dass eine demokratische Gestaltung der Stadt gefordert ist. Sie ist geprägt von der Berücksichtigung ALLER Nutzer und NutzerInnen. Dies muss zwangsläufig mit einer stärkeren Demokratisierung des Planungsprozesses einhergehen.



Jede Frau hat das Recht, einmal am Tag gut angezogen Kaffee trinken zu gehen.



Die interkulturellen Visionen für Stadtgestalt und Stadtplanung wurden wie folgt konkretisiert:

>>> Sozialgefüge

Lösung von sozialen und kulturellen Problemen, jede soziale Gruppe hat ihren Platz, kindgerechte Stadt, Identität schaffen, Addition von Bedürfnissen, gemischte Nachbarschaft, demokratische Stadt;

>>> Aufenthaltsqualität

Stadtnahes Grün, Verknüpfung von Leben und Arbeiten, Alltagstauglichkeit, Unterschiede schaffen, Mischnutzung, Treffpunkte, lebenswerte und lebenswerte Stadt, Sinnlichkeit, Kultur, Barrierefreiheit für ALLE, Langsamkeit, Unreglementierte Freiräume, geheime Plätze – Abenteuer Stadt, Begegnungsräume, Naturerlebnis, öffentlicher Raum für alle nutzbar;

>>> Mobilität

Funktionierende Infrastruktur, zusammenhängende Wegeketten, kurze Wege, Barrierefreiheit für ALLE, Langsamkeit;

>>> Stadtbild

Historisch und modern in individuellen, sich respektierenden Einzellösungen, Erhalt des Milieus trotz Wachstum, Bestandspflege von Gebäuden, Stadtraum und Stadtgrün, Identität und Unterschiede schaffen, Erhalt der europäischen Stadt, mehr Wärme im modernen Stadtbild, Grenzen zur Landschaft;

>>> Sicherheit

Sicherheit als Voraussetzung für Mobilität und als Aufenthaltsqualität;

>>> Planungsprozess / Verfahren

Paritätische Planung, Kontakt zwischen Planerinnen und Nutzerinnen, multidisziplinäres Arbeiten, Regionale Zusammenhänge berücksichtigen;

>>> Gestaltung

nachhaltige Planung basierend auf weitreichenden Konzepten, dezentrale Lösungen, Verknüpfung von Bebauung und Öffentlichem Raum, eine neue Planungssprache, die wirklich benennt, Stadtplanung als Querschnittsaufgabe;

>>> eigene Organisation

Netzwerke bilden, neue Planungsinhalte entwickeln und einbringen, Verhältnis von Frauen und Macht.

Wir sind das Salz in der Suppe!

Die aufgestellten Ziele und Forderungen benennen vorrangig fehlende Aspekte in der heutigen Stadtplanung. Sie sind somit konkrete Anregung, aber auch Herausforderung für eine anhaltende Diskussion. Frauen in Planung und Architektur führen zu einer Qualitätssteigerung für alle.

Networks for cooperation

THE INTERNATIONAL WORKSHOP "URBAN-DESIGNCULTURE" – A LUXURY THAT WE CAN AFFORD?" DEALT WITH LARGE UTOPIAS (ST. PETERSBURG) AND SMALL UTOPIAS (BIEL):

>>> The Russian architect Tatiana Kharzeva, lecturer at the University of Architecture and Urban Design, St. Petersburg, reported on tasks and demands which confront the metropolis of St. Petersburg today: Preservation of the architectural heritage and careful insertion of the new into a homogenous historic cityscape, modernization of the infrastructure, consideration both of commercial requirements and of those connected with the protection of historical monuments.

>>> The Swiss architect and urban planner Gisela Vollmer presented the project "Safety and Public Space in Biel". A project not only characterized by far-reaching goals but also by considerable commitment that is already being realized at the moment.

Between these two poles, Biel (Switzerland) with 50,000 inhabitants and St. Petersburg (Russia) with 5.5 million inhabitants, the participants of the European Meeting discussed their ideas of a city respectful of human dignity as well as adapted to practical everyday requirements.

Initially, differences became apparent. A comparison, country by country, showed divergences in terms of terminology, structures, and planning processes.

>>> Then, increasingly, shared views, desires and demands were being developed. And thus, a common statement regarding "UrbanDesignCulture" could be verbalized. Its essential qualitative characteristics: insistence on the fact that a city must first of all reflect and adequately respond to essential everyday requirements.

>>> The result does not seem spectacular. The aim is urban design which is considering the needs of ALL users. Of necessity, this must go hand in hand with an increased democratization of the planning process. To achieve this would be spectacular, indeed. It will need enormous effort; another prerequisite is a liberal political climate.

The goals and demands articulated refer above all to aspects ignored by contemporary town planning. In this way, they offer distinguished suggestions and constitute a challenge in the context of an ongoing debate. We are making our vision public and we are fighting for town-responsibility to everyday requirements, as well as respect for human dignity that will offer the utmost in terms of the quality of life of their inhabitants. It is for this purpose that we are relying on our network which serves as a means of mutual support and assists our development. The participation of women both in planning processes and architectural design will bring about qualitative improvements for all.

Stadtidentität

Was macht die Stadt/ meine Stadt lebenswert?

IST STADT EIN KOOPERATIVER, INTERDISZIPLINÄRER PROZESS?
SIND INNEN- UND AUSSENRAUMQUALITÄTEN PLANBAR?

STADTPLANUNGSPROZESS MIT GE-
STEUERTER QUALITÄTSSICHERUNG:
„WELSTAND“ (GESTALTUNGSBEIRAT)
VON ANNETTE MARX,
ARCHITEKTIN, NIEDERLANDE

Statement

von Leonore Wolters-Krebs
Architektin / Stadtplanerin, Deutschland

« Eine Projektentwicklung soll mit Leitlinien und unter Einbeziehung der Bevölkerung erfolgen. Dadurch werden die Politiker und Bürger gefühlsmäßig an den Entscheidungen beteiligt. Dieses Konzept sollte für jede Art von Stadtplanung, ob es um einen einzelnen Platz oder einen ganzen Dorfentwicklungsplan geht, umgesetzt werden, denn Stadtplanung benötigt immer Konsens. »

WAS IST „WELSTAND“?

„WELSTAND“ BEDEUTET WOHLSTAND ODER AUCH WOHLBEFINDEN. ES KANN ABER AUCH ALS „GUT STEHEN“ ÜBERSETZT WERDEN, WAS BEZOGEN AUF EIN GEBÄUDE EINE GANZ BESONDERE INTERPRETATION DARSTELLT.

Früher wurde in Holland mit „Welstand“ auch eine „Schönheitskommission“ bezeichnet. Alle Baupläne mussten von dieser Kommission für gut befunden werden, ehe eine Baugenehmigung erteilt wurde. Nicht nur ArchitektInnen gehörten dieser Kommission an, sondern auch HistorikerInnen, StadtplanerInnen und LandschaftsarchitektInnen.

Es gab eine intensive Zusammenarbeit mit der Denkmalschutzbehörde und MitarbeiterInnen der Abteilung Städtebau der Gemeinden.

Die „Welstand“ wird auch „Kommission für Stadtqualität“ genannt und beurteilt nicht nur Pläne, sondern operiert aktiv und zeigt Initiative, sodass Prozesse in der Stadt transparent gemacht werden. Zur Durchsetzung werden Fachkräfte zu Qualitätsteams zusammengeführt, die bei der Initiierung und Überwachung von Großprojekten und komplexen Bauaufgaben eingesetzt werden. Die EntwerferInnen eines städtebaulichen Planes werden meist als SupervisorInnen für diesen Prozess eingesetzt, um mit dem Qualitätsteam und der „Kommission für Stadtqualität“ zu kommunizieren und zu kooperieren.

Zwischenzeitlich ist eine Modernisierung dieses Gremiums erfolgt. Bis Januar 2004 stellt jede Holländische Gemeinde eine Architektursatzung, mit einem Qualitätskatalog auf. Die „Welstand“ ist jetzt für die Kontrolle aller Baupläne anhand dieser neu festgesetzten Qualitätskriterien zuständig. Die „Welstand“ hat als letztes Organ innerhalb eines Planungsprozesses die Kontrolle darüber, wie sich ein Entwurf in die Umgebung einfügt. Das Projekt wird im Hinblick auf die Frage beleuchtet, ob der Qualitätsanspruch wirklich erfüllt wurde.



Foto: René de Wit



EINIGE PROJEKTE VERSCHIEDENER STÄDTE:

Bild oben: „Java-Eiland“ Amsterdam
Sjoerd Soeters

Idee: 17. Jhd. Amsterdamer Grachtenring

Die Architektur-Praxis

Im Rahmen eines Wettbewerbs ist das Büro Marx & Steketeer mit dem Projekt „het Klooster“ beauftragt worden.

Die Aufgabe: in einem ehemaligen Kloster in Vught ein neues Besinnungs- und Begegnungszentrum unterbringen.

Annette Marx: „Die Vision, durch die wir diesen Auftrag erhielten, zeichnete sich durch eine vollständige Berücksichtigung des räumlichen Zusammenspiels von Programm, ökologischem Bauen, Architektur, Renovierung, Landschaft, Formgebung und Kunst aus. Wir waren bei diesem Projekt nicht die einzigen Architekten, aber uns fiel die Aufgabe zu, als Supervisoren tätig zu sein und die Vision zu bewahren.“

„Welstand“ prüft und unterstützt die Supervisoren, damit die architektonische Ausarbeitung mit der konzipierten Vision übereinstimmt. Wenn die Auftraggeber neue Wünsche haben oder sich Ideen ändern, ist es von großer Bedeutung, dass eine offizielle Qualitätssicherung für das Projekt existiert. „Welstand“ zeigt sich während dieses Projektes als professionelle und kollegiale Unterstützung.

„Was macht die Stadt lebenswert“

Bei der Realisierung neuer Wohngebiete steht die Mischung mit anderen Programmen an erster Stelle, um aus der Stadt ein soziales Biotop zu machen. Eine ganzheitliche Arbeitsweise ist dafür äußerst wichtig. Es geht um das Zusammenführen von Städtebau, Landschaftsarchitektur, Architektur, Programmen und Infrastruktur. Die Stärke der holländischen städtebaulichen Tradition liegt darin, dass versucht wird, Pläne ganzheitlich zu realisieren.

Ein europäisches Modell?

Das holländische Modell der „Welstands“ ist ein positives Beispiel für gelungene gesteuerte Qualitätssicherung der Stadtplanung in Europa.

Es zeigt, dass durch den politischen Willen Potentiale einer neuen qualitätsvollen Stadtplanung freigesetzt und durch Fachleute erarbeitet werden können. Es bietet die Chance, sich in anderen europäischen Ländern daran zu orientieren und länderspezifische Qualitätssicherungsmaßnahmen aufzustellen.



„Sphinterrein Maastricht“

Architekt: Jo Coenen

Idee: 19. Jhd. Pariser Allee



„GWL Gelände“, Cees Christiaansen
Autos an den Rand – Idee: Ökologischer Campus

Stadtentwicklung in St. Petersburg

VON VALENTINA VAVILOVA
ARCHITEKTIN, RUSSLAND

VALENTINA VAVILOVA, GESCHÄFTSFÜHRENDE ARCHITEKTIN, IST MIT IHREM BÜRO IN UND FÜR ST. PETERSBURG TÄTIG. AUS EINER EBENSO PERSÖNLICHEN WIE PRAXISBEZOGENEN PERSPEKTIVE ERFAHREN WIR MEHR UND AKTUELLES ZUR STADTENTWICKLUNG UND AUFTRAGSVERGABE IN UND UM DIE OSTEUROPÄISCHE METROPOLE.

HIER DER BERICHT:

„80 % aller Aufträge bekommt unser Büro von Städten, Kommunen oder vom Staat selbst. Dies verdanken wir insbesondere den Kontakten, die noch aus der Zeit vor der Wende resultieren. Darüber hinaus akquirieren wir kontinuierlich Aufträge über Referenzprojekte. So haben wir in St. Petersburg z.B. die Möglichkeit, mehrere Aufträge zu erhalten, wenn wir in vorangegangenen Projekten gute Leistungen erbracht haben. Dann überzeugt ein Bauherr den anderen, und wir empfehlen uns durch unseren guten Namen. Eine weitere Möglichkeit der Projektvergabe erschließt sich über Wettbewerbe.“

Das Thema Stadtentwicklung wird in St. Petersburg sehr engagiert und umfassend behandelt. Ein Städtebau-Komitee auf Stadtebene legt stadtplanerische Voraussetzungen fest. Es gibt fest definierte Auflagen, die strikt beachtet werden müssen und Begrenzungen, die nicht überschritten werden dürfen. Insbesondere im historischen Kern unserer Stadt sind die Maßgaben des Denkmalschutzes streng einzuhalten. Die Umsetzung, in erster Linie die ästhetische Gestaltung, wird vom Komitee begleitet und geprüft.



Zur Auftragsvergabe ist anzumerken, dass generell vom Komitee beschlossen wird, welche Projekte zur Realisierung freigegeben werden. Auch kleinere private Architekturbüros haben eine Chance beauftragt zu werden, sofern sie sich in der Praxis bewiesen haben. Bei Großprojekten wird in der Regel ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt.

Das Komitee ist darüber hinaus Anlaufstelle für Investoren und Investorinnen. Der Investor hat ebenfalls die Möglichkeit, über Wettbewerbe oder Direktvergaben zu entscheiden.

St. Petersburg eine Stadt mit 6 Millionen Einwohnern und Einwohnerinnen erstreckt sich über eine Fläche von 1.400 Quadratkilometern. Das Architektur-Komitee sowie das Städtebau-Komitee – und ein mit diesem kooperierendes Institut – sind bei der Stadtregierung angesiedelt. Hier werden Konzepte und Rahmenplanungen für den gesamten Stadtbereich entwickelt und Großprojekte betreut, die für das Stadtbild wesentlich sind. Das Institut arbeitet interdisziplinär, Fachleute aus Architektur, Naturschutz, Ökologie, Energie, Brandschutz, Verkehrsplanung etc. sind involviert.

Aufgrund der Dimensionen der Stadt, ist sie in zehn große Bezirke unterteilt. Diese unterstehen Bezirksarchitektinnen – in der Tat sind es zum größten Teil Frauen. Die Bezirksarchitektinnen betreuen eigenverantwortlich kleinere Bauprojekte und führen z.B. deren Endabnahme durch.

LANDESSPEZIFIKA

In Russland ist der Grund und Boden in öffentlicher Hand. Grundstücke werden verpachtet, nicht verkauft. Der Leiter des Architektur- und Städtebau-Komitees ist ein Architekt in der Position „Chefarchitekt der Stadt“.

Ein Investorenvorschlag wird entweder vom Chefarchitekten genehmigt, oder bei Diskussionsbedarf einem Architektenrat vorgelegt. Dieser Architektenrat setzt sich aus renommierten Planerinnen und Planern zusammen, die über die Integration von Gebäuden in das Stadtbild und in das nähere Umfeld entscheiden.

Die Entscheidungskompetenz dieses Gremiums ist hoch: Es können hier Anfragen, die selbst das Ministerium oder die Regierung bereits akzeptiert haben, abgelehnt werden. Das heißt, es gibt nicht nur eine Bauerlaubnis, sondern bereits vorab eine Befugnis, an einem bestimmten Ort ein bestimmtes Bauvorhaben weiter zu entwickeln.

und Auftragsvergabe



Liebe zu St. Petersburg

Unsere Stadt hat Glück gehabt. Die Menschen lieben ihr St. Petersburg. Gerade in der Qualität der Architektur der vergangenen Jahrzehnte ist dies gut erkennbar. Zum Vergleich besitzt Moskau einen höheren Anteil an moderner, weniger gut ins Stadtbild integrierter Architektur.

Allgemein kann konstatiert werden, dass Russen und Russinnen einen ausgeprägten Sinn für Ästhetik besitzen. Die anspruchsvolle schöne, traditionelle Stadtplanung ist in der Bevölkerung und besonders in der Architektenschaft fest verankert.

PLANUNGSLIZENZEN

Architektenvertretung

Die offizielle Vertretung der Architektinnen und Architekten ist der Architektenbund Russland. Dieser nimmt Stellung zu planerischen Fragen. Er besitzt Funktionen ähnlich der Architektenkammer, wie sie in Deutschland existiert.

Ausschließlich dem Bund zugehörige Architektinnen und Architekten sind bauvorlageberechtigt, und erhalten eine sogenannte Lizenz.

Der Vorsitzende dieses Bundes in St. Petersburg ist auch Vorsitzender bzw. stimmberechtigtes Mitglied des Architektenrates der Stadt und kann somit auf Entscheidungen Einfluss nehmen.

Politische Entscheidungen

Politikerinnen und Politiker werden nur dann in das Komitee berufen, wenn öffentliche Mittel geflossen sind. Über Großprojekte wird in den genannten Architekten-Räten diskutiert und entschieden, nicht in politischen Gremien. Die beschriebene Struktur wird so in der Politik unseres Landes befürwortet, die Verantwortung für die Stadtentwicklung überträgt man den Planerinnen und Planern. Damit kann resümierend gesagt werden, dass in Russland die Architektenschaft einen wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung der Stadt ausüben kann.

Darüber hinaus haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Bürgerinitiativen zu gründen! Es gibt konkrete Beispiele dafür, dass Bürgerinitiativen mit Unterstützung der Presse Bauprojekte abgelehnt haben.

Mitbestimmung – bzw. Mitmischen – ist erwünscht und wird ernst genommen!

VON PROF.
BETTINA MONS,
ARCHITEKTIN,
DEUTSCHLAND

Moderne Stadtentwicklung braucht individuelle Leitbilder

DIE DERZEITIGE ENT-
WICKLUNG DER STÄDTE

WIRD VON ZWEI WESENTLICHEN FAKTOREN
BESTIMMT:

>>> Ein hohes Maß an Beliebtheit und Austauschbarkeit in der örtlichen Baukultur führt zum Verlust eines eigenständigen Stadtprofils.

>>> Die demografische Entwicklung weist einen stark spürbaren Bevölkerungsrückgang aus sowie eine deutlich veränderte Altersstruktur unter den BewohnerInnen der Stadt.

Dem derzeit noch anhaltenden Trend, insbesondere bei jungen Familien, in den Speckgürtel der Städte zu ziehen, stehen zukünftig mehr ältere Bewohner gegenüber, die vor allem das kulturelle Angebot und konzentrierte Einkaufsmöglichkeiten in erreichbarer Nähe suchen.

Chancen erkennen und nutzen

In der Stadtentwicklung geht es nicht mehr primär darum, Gebäude zur Bedarfsdeckung zu erstellen. Vielmehr sind die Chancen einer schrittweise zu realisierenden Stadtreparatur zu nutzen und individuelle Leitlinien zur Steigerung der Attraktivität der einzelnen Städte zu entwickeln.

Dabei prägt nicht nur die gebaute Stadt durch ihre urbanen Bausteine die Qualität der Städte, sondern es sind vor allem die unbebauten Räume, die einer Stadt ihr Gesicht geben. Sie definieren als Plätze, Straßenräume, Parks, Wasser- oder Freiflächen das Entree für alle städtischen Nutzungen. Sie sind die Bühne für urbanes Leben.



Stadtprofile entwickeln

Leitbilder für eine moderne Stadtentwicklung zu formulieren heißt, sich in besonderem Maße den Leerräumen zu widmen und sie zu lebendigen, individuellen, profilbildenden Orten auszuformen. Spezielle Aufmerksamkeit gebührt dabei den innerstädtischen Brachflächen (aufgelassene Bahntrassen, leerstehende Industrieflächen, etc.).

Hier können – der Stadttopologie entsprechend – Räume geschaffen werden, die eine neue Stadtqualität definieren und dadurch dem Abwanderungsprozess aus der Stadt entgegenwirken.

Alle – BewohnerInnen, PlanerInnen, InvestorInnen und PolitikerInnen – sind als Team gefordert, individuelle Leitbilder zu realisieren, damit die Stadt wieder zum Kommunikationszentrum ihrer BewohnerInnen wird.

Diskussion und Ergebnisse

STADTIDENTITÄT:
DISKUSSION UND ERGEBNISSE
DOKUMENTIERT VON ELLEN
FÖRSTER,
LANDSCHAFTSARCHITEKTIN,
DEUTSCHLAND,
ULLA WROBEL, ARCHITEKTIN,
DEUTSCHLAND

Leider haben viele unserer Städte zahlreiche identische, aber wenige identitätsbildende, individuelle Merkmale.

GIBT ES EINE NACHPRÜFBARE STADTQUALITÄT?

Dieser Frage bzw. Vision ist dieser Arbeitskreis der Europatagung in verschiedenen Beiträgen und Diskussionen nachgegangen. Die unterschiedlichen Auffassungen der Planungsdisziplinen wurden beleuchtet. Neben ökonomischen und ökologischen Aspekten wurden immer auch soziale Strukturen einbezogen. Im Ergebnis des Diskurses stehen Meinungsvielfalt und verschiedenartige Wege und Ansätze, wie Stadtidentität verstanden beziehungsweise erreicht wird.

Gibt es den Wunsch nach Identitätsbildung?

Fakt ist: In deutschen Bebauungsplänen setzt man sich mit der Frage nach der Stadtidentität nicht auseinander. Es werden keine Aussagen über Gestaltung getroffen.

Fakt ist auch: InvestorInnen ohne Kenntnis der Bedürfnisse des Ortes und mit freier Handhabe über die Bebauung von Grundstücken legen wenig identitätsstiftende Planungen vor. So entstehen austauschbare Welten.

Und Fakt ist auch: ArchitektInnen lehnen Gestaltungssatzungen oft ab.

Positiv wirkt sich hingegen aus, dass ortsansässige ArchitektInnen und PlanerInnen bereit sind, ihr Umfeld qualitativ mitzuge-

stalten und Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen. Und zunehmend zeigen BürgerInnen Interesse an der Gestaltung ihrer Städte, z.B. beim Erhalt von Grünflächen oder qualitätsvollen Einkaufsstrassen. Sie kämpfen und engagieren sich für Stadtgestaltung. Das ist umso wichtiger, als die Mitbeteiligung von BürgerInnen an Planungsprozessen Voraussetzung für die Akzeptanz des gebauten Wohnumfeldes ist.

WAS IST STADTIDENTITÄT?

Identität bedeutet, in einer Region das Typische bzw. in einer Stadt oder einem Stadtteil das Gewachsene zu erkennen. Identität bedeutet, ein unverwechselbares Gesicht zu tragen, Persönlichkeit in verschiedenen Kriterien zum Ausdruck zu bringen. Identität kann für eine Region die kulturelle Eigenheit bedeuten, oder aber auch ihre ökonomische Entwicklung – wie die Schwerindustrie im Ruhrgebiet und das Kleinhandwerk in Flandern.

Wie kann Stadtidentität geschaffen werden?

Jede, auch eine heute gesichtslose Stadt, hat ihre Wurzeln. Manchmal kann Verschüttetes zur Ausformung neuer Gesichtszüge beitragen.

In Zeiten der Globalisierung und regionaler Umstrukturierung wird an PlanerInnen

die immense Aufgabe der Schaffung von Heimat gestellt. Dort, wo bestimmte identitätsstiftende Wurzeln nicht mehr existent sind, wie z.B. im Ruhrgebiet, müssen stabile Lebensqualitäten für die Zukunft neu entwickelt werden. PlanerInnen sollten mutige, innovative Projekte vorstellen, die Entwicklungschancen eröffnen und der heranwachsenden Generation attraktive Lebensformen offerieren: Menschen nehmen Neues in ihrem Umfeld an und identifizieren sich damit. Interessante Planungen bereichern das! Stadtidentität setzt auf Unterscheidungsmerkmale, die es herauszuarbeiten gilt. Sich mit einer Stadt zu identifizieren meint: Ich will dasselbe!

Emanzipation bedeutet: ein befreiendes Moment, dies bedeutet hier, die Namen der planenden und bauenden ArchitektInnen in der Öffentlichkeit publik zu machen und im Bewusstsein der BürgerInnen wie selbstverständlich zu verankern.

IDENTITÄT ALS GRUNDLAGE ZUR LEITBILDFORMULIERUNG

Eine Stadt braucht eine überzeugende Idee, die PlanerInnen wie BewohnerInnen befruchtet und Identifikation schafft. Eine Idee also, die den Weg bereitet, sich mit dem Lebensumfeld in einem Höchstmaß zu identifizieren – heute und morgen. Gesetze grenzen das Erlaubte ein. Sie geben Einschränkungen und Regeln vor, die verbindlich sind. Die Ausführung eines Rahmen- und Gestaltungskonzeptes innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen obliegt der Ideenentwicklung der EntwerferInnen.

Dazu gehört beispielsweise:
Vegetative oder bauliche Besetzung von Flächen darf nicht als Restflächenplanung, sondern muss im Rahmen eines übergeordneten Konzeptes verstanden werden.
>>> Z.B. ist die Pflicht zum Ausgleich von Versiegelung durch Pflanzung eine Möglichkeit zur Durchsetzung übergreifender Strukturen. Baulichkeiten erfahren durch die Einbindung in ein Gesamtkonzept immer eine Aufwertung.

Die Abwanderung von jungen Familien in die Speckgürtel der Städte generiert mangelnde Lebensqualität in den Innenstädten.
>>> Durchgehende Strukturen könnten neue, qualitätsvolle urbane Großräume schaffen.

Ortspezifische Leitbilder

Stadtidentität entsteht nicht durch Vergabe einzelner Grundstücke an InvestorInnen. Vielmehr kann eine stadtplanerische Idee eine InvestorIn begeistern. Gute Wettbewerbsergebnisse werden von BürgerInnen, PolitikerInnen und InvestorInnen mitgetragen, weil es Spaß und Sinn macht, sie umzusetzen. Mit anderen Worten: Die Akzeptanz einer stadtplanerischen Idee ist Voraussetzung für die Entwicklung von Stadtidentität.



Idealerweise wird die von allen mitgetragene Idee in ihren vielfältigen Ausformungen weiterentwickelt. Beispielsweise, indem PlanerInnen über einen längeren Zeitraum Leitbilder mit PolitikerInnen diskutieren, um ihnen Erfordernis und Inhalt von Rahmenplanungen nahe zu bringen. So könnte beispielsweise das Label „Ökologie“ Leitbild für eine Stadt sein und sich auf experimentelle Art durch die verschiedensten Lebensbereiche ziehen: in Wohnungsbau, Verkehrswesen, Grünflächengestaltung etc.

Grundsätzlich gilt: Leitbilder fördern die Stärken einer Stadt und beheben ihre Schwächen. Jede Stadt braucht ihr eigenes Leitbild, in das Forderungen der Nachhaltigkeit, Alltagstauglichkeit, Historie, Sicherheit, Mischung etc. einfließen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen sowohl die ideellen als auch personellen Strukturen einvernehmlich besprochen werden.

Erst wenn diese Voraussetzungen geschaffen sind, kann ein von Identität und Nachhaltigkeit geprägtes Leitbild entstehen.

Die Leitbilddiskussion im Ruhrgebiet hat eine andere Dimension, sie wird regional und nicht stadtspezifisch geführt. Einzelne Maßnahmen der IBA zur ökonomischen, strukturellen und ökologischen Umorientierung sind stadübergreifend weiter zu entwickeln.



DER ÖFFENTLICHE RAUM ALS „GRAMMATIK DER STADT“

Die theoretische Ausgangslage

Der öffentliche Raum ist, nach der Landschaftsarchitektin Prof. Gabriele G. Kiefer, die Grammatik der Stadt: So wie die Grammatik die Struktur des Satzes festlegt, definiert der öffentliche Raum die Struktur der Stadt. Ihre Entwurfsauffassung fußt auf der Idee, dass in einer Zeit der Globalisierung, Mobilität und Informationstechnologie der Freiraum einer der letzten Sphären ist, die das Potential für einen „Gegenweltentwurf“ in sich bergen. Ihre Gestaltidee ist im Wesentlichen auf die Begriffe Klarheit, Reduktion sowie (transformierter) Bezug zum bestehenden Umfeld aufgebaut.

Wahrnehmbarer Raum als solcher wird damit zum Hauptcharakteristikum des Entwurfs.

In der Konsequenz bedeutet das: Stadtentwürfe sollten das zusammenhängende integrale Denken beinhalten, weniger das Denken aus Sicht des Solitär-Gebäudes.



Die praxisrelevanten Überlegungen

Vielen Städten fehlt das an unterschiedlichen Bedürfnissen orientierte Netz von Freiflächen und Parkanlagen. Wäre eine ausreichende Vielfalt an Ruhe-, Erholungs- und Orientierungsflächen vorhanden, wäre spezielle Architektur wieder verträglicher.

Eingangshallen, Innenhöfe, Durchgänge von Verwaltungsgebäuden etc. sollten der Bevölkerung zugänglich gemacht werden und z.B. Kinderspielplätzen oder Ruhe-zonen Raum geben. Barrieren für FußgängerInnen könnten überwunden, wertvolle Freiflächen dem öffentlichen Raum eingegliedert werden. Großräumige innerstädtische Konversionsflächen, wie z.B. Bahn- und Postgelände, bieten sich zur Entwicklung stadtklimaverbessernder Grünzüge an.

Eine Idee mit Perspektive: langfristig Grünzüge realisieren, um später in entsprechender guter Lage vereinzelt hochwertige Bebauung zu errichten. Die Struktur der Stadt würde durch den öffentlichen Raum festgelegt werden – statt nur vom hier und jetzt auszugehen, würde ein integraler Weg beschritten, der auch morgen zu überzeugen weiß.



INTEGRALE PLANUNG – EINE FORDERUNG MIT WEITBLICK

Stadtplanung baut auf Konsens. Idealerweise führen PlanerInnen, Interessengruppen und PolitikerInnen gemeinsam Einvernehmen herbei.

Gestaltung hingegen ist eine Frage der EntwerferInnenkultur. Idealerweise sind die Entwurfsarbeiten integral – beziehen also die Interessen, Bedürfnisse und Anforderungen aller Beteiligten ein und erfüllen das Prinzip nachhaltiger Entwicklung. Die Baulichkeit, das städtische Umfeld, der gestaltete Freiraum, die Einzelnutzungen, die technischen Notwendigkeiten etc. sind unter Einbeziehung aller Disziplinen gemeinsam auszuarbeiten, damit das Ergebnis langfristig akzeptabel ist und eine hohe Identifikation erreicht. Das heißt auch: Städtebauliche Projekte erfordern grundsätzlich die konsequente Durcharbeitung eines Programms.

Dem Anspruch an die Vielfalt stadtplanerischer Aspekte kann nur im interdisziplinären Miteinander entsprochen werden. Der Ausgangspunkt ist jeweils das Gesamtstädtische, in dem jedes Element seinen Platz findet.



Zum Ein-Topf:

So sagt schon Vilém Flusser:

« Das ist eine schöne Hexenküche: wir kochen Welten in beliebigen Formen und tun dies mindestens ebenso gut, wie es der Schöpfer im Verlauf der berühmten sechs Tage getan hat. »

EIN-TOPF-STADT setzt sich zusammen aus einzelnen, sich gegenseitig bedingenden und ergänzenden Puzzle-Teilen:

Identität – Bürgerbewusstsein für Stadtqualität – Öffentlicher Raum – Leitbild – Interdisziplinäre Planung – Kompetenz und Selbstverständnis der PlanerInnen – Integrale Planung – Qualitätskontrolle

Forderung nach politischen Planungsstrukturen

Um das Ziel „Stadtqualität“ zu erreichen, braucht es politische Planungsstrukturen. Nachfolgend werden drei europäische Länder verglichen:

Holländisches Modell

Städtebauliche Planungen werden von einer „Kommission für Stadtqualität“ (Gestaltungsbeirat) begleitet und kontrolliert. Eine ArchitektIn, in der Rolle der SupervisorIn, kooperiert mit den Gremien und überwacht die Umsetzung der übergeordneten Vision.

Russisches Modell

Ein Architektur-Komitee auf Stadtebene arbeitet interdisziplinär, setzt sich mit der Rahmenplanung der Stadt auseinander und unterstützt die Auftragsvergabe. EntscheidungsträgerInnen sind ArchitektInnen, nicht PolitikerInnen.

Deutsches Modell

Ziel eines neuen deutschen Modells muss der vergleichbare hohe Stellenwert von PlanerInnen entsprechend dem russischen Architektur-Komitee und der holländischen SupervisorIn sein.

Umsetzung – Fähigkeiten und Engagement der PlanerInnen

Mut zum beruflichen Selbstverständnis, Kompetenz und professionelles Arbeiten, Durchsetzungsfähigkeit und selbstbewusstes Auftreten der PlanerIn sind wesentliche Voraussetzungen für ein verstärktes Selbstbewusstsein des Berufsstandes. PlanerInnen übernehmen Verantwortung in allen stadtbildprägenden Prozessen.

Die Kontinuität in interaktiven Arbeitsgruppen sowie der Respekt zwischen den verschiedenen PlanerInnen-Disziplinen müssen gestärkt werden. Die Akzeptanz des Berufsstandes in der Öffentlichkeit muss hiermit erreicht werden.

City-Identity – what gives my town quality of life?

The workshop deals with questions concerning the qualities of living in a town and how to attain those qualities. Annette Marx, architect and director of the Academy of Architecture in Maastricht, represents her approach of integrated planning by exemplary projects. She explains the Dutch model of assuring quality which sets the "welstands" of urban quality by architectural guidelines as well as quality catalogues of communities worked out by interdisciplinary commissions. Planning processes are becoming transparent, construction processes are being accompanied and the realization of design visions is being controlled.

Dealing with a different reality, Valentina Vavilova, free-lance architect in St. Petersburg, reports on the Russian model of urban design committees.

The town-planner Leonore Wolters-Krebs sees the dialogue between all those actively involved in town-planning as a necessary consensus.

Ideas create (urban) identification

Different aspects, like parts of a puzzle (the town), relate to each other and support each other are discussed: Just like design quality, social quality matters. Identity serves as a base for conceiving and laying down a "guiding image" (Leitbild). Locally specific and sensitive "guiding images" are in demand. Sustainability serves as a permanently functioning concept; by comparison, fashions are of secondary importance. Citizen awareness stands for urban quality. Public space is to be read as a "grammar which contributes, more than anything else, to the existence of an understandable urban language" (Prof. Kiefer).

Realization – Capabilities and commitment of planners

Together with the development of ideas, their realization and the question of structures needed for this purpose was being discussed. Continuity of work in interdisciplinary working groups and responsibility are being demanded, with regard to the process of "printing an image" on a town or its appearance (Stadtbild). The women present a call for self-confidence as professionals and ask for the courage to formulate a critical understanding of the profession. The continuity of interactive working groups must be reinforced, as well as the respect between different planning disciplines. Acceptance of the profession by the public must be attained by this.

As far as Germany is concerned, it is considered important to have a planner fill the role of the supervisor respectively controller, checking the realization of the "guiding image" of a project, similar to the Dutch model.

The following appears as a basic fact: "Guiding images" enhance the strong points of a town and alleviate its weaknesses. Each town needs its own "guiding image" which incorporates demands regarding sustainability, day-to-day practicability, history, security, mixed uses, etc. In order to attain this goal, conceptual as well as personal structures must be discussed in consensual fashion.

Only if these preconditions have been achieved, a "guiding image" characterized by identity and sustainability can take place.

AUF-Grund oder AB-Grund Stadt – Wege einer „neuen“ Bodenpolitik?

DIE DISKUSSION UM DAS WERTVOLLE GUT „BODEN“ WIRD NICHT NUR IN DEUTSCHLAND, SONDERN AUCH WELTWEIT NEU GEFÜHRT. DIE NACHHALTIGE NUTZUNG DER RESSOURCE „BODEN“ UND DEREN GERECHTE VERTEILUNG SIND SCHLÜSSELGRÖSSEN FÜR DIE KÜNFTIGE ÖKONOMISCHE UND SOZIALE ENTWICKLUNG ALLER LÄNDER. DIE UNVERMEHRBARKEIT DES BODENS STEHT IM KONFLIKT ZUR AUSNUTZUNG UND DER DAMIT VERBUNDENEN WERTSTEIGERUNG. DIE EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND DIE EIGENTUMSINTERESSEN ENTSPRECHEN MEIST NICHT DENEN DES GEMEINWOHLS. LÖSUNGSANSÄTZE EINER DER ALLGEMEINHEIT ZUTRÄGLICHEREN BODENPOLITIK WERDEN IM FOLGENDEN BEHANDELT.

„BODENPOLITIK UND BAULANDBOILISIERUNG“ VON ANNE LUISE MÜLLER, ARCHITEKTIN UND STÄDTEBAU-ARCHITEKTIN, DEUTSCHLAND

AM BEISPIEL DER „SOZIALGERECHTEN BODENNUTZUNG“ DER STADT MÜNCHEN WIRD KONKRETISIERT, WIE DAS BUNDESDEUTSCHE STÄDTEBAU-INSTRUMENTARIUM, BEI KONSEQUENTER ANWENDUNG, ZUR GERECHTEREN VERTEILUNG DER LASTEN BEI DER SCHAFFUNG VON BAURECHT FÜHREN KANN. DIESES MODELL KANN AUCH FÜR ANDERE KOMMUNEN UND DIE ÜBRIGEN EUROPÄISCHEN STAATEN INTERESSANT SEIN.

Bodenpolitik als Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung in Kommunen und zur Sicherung von Standortvorteilen

Damit sich die Städte und Gemeinden zur Befriedigung des Wohnraumbedarfs und der Nachfrage nach Gewerbe- und Dienstleistungsflächen weiterentwickeln können, muss immer wieder neu Baurecht geschaffen werden bzw. dort, wo es besteht, muss es angepasst und umstrukturiert werden.

In Deutschland hat der Gesetzgeber hierzu die rechtliche Grundlage geschaffen. Sie besteht aus zwei Elementen: der städtebaulichen Planung und der Baulandumlegung.

Das Bauplanungsrecht regelt, wie die städtebauliche Ordnung beschaffen sein soll, wie sie erreicht und bewahrt werden kann

und wie sich einzelne Vorhaben in diese Ordnung einzufügen können. Dabei sind Bauleitpläne die wichtigsten Instrumente.

Die Bauleitplanung ist Aufgabe der Gemeinde – diese hat die Planungshoheit und muss dabei die Planungsgrundsätze wie z.B. Wohl der Allgemeinheit, Schutz der Umwelt oder sparsamer Landverbrauch beachten.

Welchen Spielraum haben die Gemeinden?

Mit einer Angebotsplanung schaffen die Gemeinden in Deutschland Baurecht und setzen Grund und Boden in Wert um: Sie können Wohnbauland ausweisen oder Gewerbebrachen einer neuen, höherwertigen Nutzung zuführen.

In der Folge müssen die Gemeinden dann:

- Flächen für öffentliche Zwecke bereitstellen,
- die Kosten für die Erschließung von Wohn- und Gewerbeflächen mit technischer und Verkehrsinfrastruktur tragen,
- für Errichtung und Betrieb sozialer Folgeeinrichtungen sorgen (Schulen, Kindergärten),
- die kulturelle Infrastruktur ausbauen.

Diese planungsbedingten Kosten können die Städte und Gemeinden vielfach nicht mehr aufbringen. Darüber hinaus veräußern sie zur Haushaltskonsolidierung städtische Liegenschaften. Folge: Die Bodenbevorratungspolitik schränkt sich zwangsläufig ein und auf die Bodenpreisentwicklung kann kaum noch Einfluss genommen werden. Den Kommunen drohen dadurch Planungsstopps sowie der Verlust von Einnahmen und Investitionen. Die Prosperität der Gemeinde schwindet.



Kooperative Modelle zur Schaffung von Baurecht und zur Baulandmobilisierung

Der Gesetzgeber hat mit dem Investitions-erleichterungs- und Wohnbaulandgesetz von 1993 erstmals umfassend geregelt, dass Kosten eines Planungsverfahrens auch durch die Begünstigten getragen werden können. Damit können GrundeigentümerInnen oder spätere InvestorInnen an den Aufwendungen beteiligt werden, die durch die Schaffung neuen Baurechts verursacht werden.

Das Baugesetzbuch liefert dabei das Instrumentarium zur Zusammenarbeit mit Privaten: insbesondere in §11 „Städtebaulicher Vertrag“, §12 „Vorhaben- und Erschließungsplan“ und §124 „Erschließungsvertrag“ sowie in §45ff „Umlegung“ und §176 „Baugebot“.

Mit der Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Dritte wird auch die Erstattung kommunaler Kosten oder sonstiger Aufwendungen für städtebauliche Maßnahmen vereinbart:

>>> Den privaten InvestorInnen dürfen dabei nur die Anteile übertragen werden, die durch ihre Vorhaben ausgelöst werden.

>>> Insofern ist gewährleistet, dass der die Planungsbegünstigte für die Folgekosten der Planung hinreichend nachweisbare Grundlagen erhält.

>>> Gleichzeitig ist sichergestellt, dass die Kommune keine Kosten auf Dritte abwälzt, die nicht ursächlich im Zusammenhang mit der Planung stehen.

Entscheidend für den Erfolg der Verfahrensweise mit Privaten ist der Dialog mit den betroffenen Grundeigentümern und -eigentümerinnen! Nur durch das kooperative Miteinander kann eine einvernehmliche Planung und Kostenverteilung erzielt werden. Anderenfalls bleiben die Regelungen „Papier“ und ohne Chance auf Umsetzung.

Ein gutes Beispiel für die Anwendung des städtebaulichen Instrumentariums – kombiniert mit intensiven kommunikativen Bemühungen und Maßnahmen – ist das Modell der „Sozialgerechten Bodennutzung“ in München: Wer hier ein Baugebiet entwickeln will, bekommt das Baurecht nur, wenn er einen Teil der planungsbedingten Wertsteigerungen für bislang öffentlich finanzierte Leistungen einsetzt.

Das Münchner Modell: Sozialgerechte Bodennutzung⁵

AUF GRUNDLAGE DES ERWÄHNTEN INVESTITIONS-ERLEICHTERUNGS- UND WOHNBAULANDGESETZES VON 1993 HAT DER STADTRAT VON MÜNCHEN AB 1994 DIE VERFAHRENSGRUNDSÄTZE ZUR SOZIALGERECHTEN BODENNUTZUNG BESCHLOSSEN.

Diese geben der Stadtverwaltung die Grundlage für Verhandlungen mit potenziellen InvestorInnen und erlauben die Aufstellung und Durchführung von Bauleitplänen nur noch, wenn eine betroffener GrundstückseigentümerIn bzw. Planungsbegünstigte folgende Verpflichtungen eingetht:

- Bebauung in einem angemessenen Zeitraum;
- Förderung des Wohnungsbaus (insbes. des öffentlich geförderten) und Unterstützung einer gemischten Wirtschaftsstruktur;
- Übernahme der, vom Planungsvorhaben ausgelösten, ursächlichen Kosten.

Diese Kosten setzen sich zusammen aus:

- unentgeltlichen Flächenabtretungen für im Plangebiet vorgesehene Grün-, Gemeinbedarfs-, Erschließungs- und Immissionsschutzanlagen und für Ausgleichsflächen sowie Übernahme der Baukosten für Erschließungsanlagen und Ausgleichsmaßnahmen;
- Übernahme der Herstellungskosten von sozialer Infrastruktur oder Ablösung dieser Verpflichtung durch einen anteiligen Finanzierungsbeitrag von 65 EUR/qm Geschossfläche;
- Übernahme der Wettbewerbskosten, der Honorare bei Vergabe von Leistungen an Dritte und der Kosten für zusätzliche Öffentlichkeitsarbeit, für Gutachten und für die Umlegung.

Folgende Verpflichtungen entstehen den potenziellen InvestorInnen:

- Verwendung eines Anteils von 30% des neu geschaffenen Wohnbaurechts für den sozialen Wohnungsbau, davon 20% im 1. Förderweg;
- bei Ausweisung gewerblichen Baurechts eine Übernahme von Bindungen zur langfristigen Ansiedlung und Sicherung von Arbeitsplätzen (insbesondere ortsansässiger Gewerbebetriebe) und Förderung einer gemischten Wirtschaftsstruktur.

Für den Umfang der Verpflichtungen besteht der Grundsatz der Angemessenheit gem. §11 BauGB: Als angemessen wird in der Münchner Regelung erachtet, dass der Planungsbegünstigten mindestens 1/3 des planungsbedingten Bodenwertzuwachses als Investitionsanreiz und zur Deckung der individuellen Kosten sowie als Ansatz für Wagnis und Gewinn verbleibt. Der Bodenwertzuwachs ergibt sich aus der Differenz von Anfangswert, der sich nach dem baurechtlichen Status quo – also ohne zukünftige Entwicklung – ergibt und dem Endwert nach der Überplanung, also dem Bodenwert für erschließungsbeitragsfreies Nettobauland.

Die Verfahrensweise ist genau festgelegt. Sobald Planungsabsichten für ein bestimmtes Gebiet bestehen, erfolgt >>> die Grundzustimmung der GrundstückseigentümerIn, dass die durch das Planungsvorhaben ausgelösten Lasten getragen werden. Ohne Grundzustimmung gibt der Stadtrat keinen Planungsauftrag.

>>> Die Grundvereinbarung wird getroffen, wenn die Planung soweit fortgeschritten ist, dass dem Stadtrat der Auslegungsbeschluss vorgelegt wird.

Die GrundeigentümerIn muss dabei eine rechtlich bindende Erklärung abgeben. Dies kann in Form von städtebaulichen Verträgen und ergänzenden Durchführungsverträgen zur Regelung der Erschließung geschehen.

>>> Zuletzt gibt es (bei Bedarf) ein einvernehmliches gesetzliches Umlegungsverfahren zur Neuordnung der Grundstücke, inklusive der Festlegung der dafür zu erbringenden Leistungen.

Das Verfahren greift überall dort, wo Schaffung von Baurecht zu Lasten und Kosten der Gemeinde führt. Als Planungsbegünstigte kommen private InvestorInnen, aber auch alle öffentlich-rechtlichen Körperschaften, die Bahn, das Land und auch die Stadt selbst mit ihrem Grundbesitz in Frage.

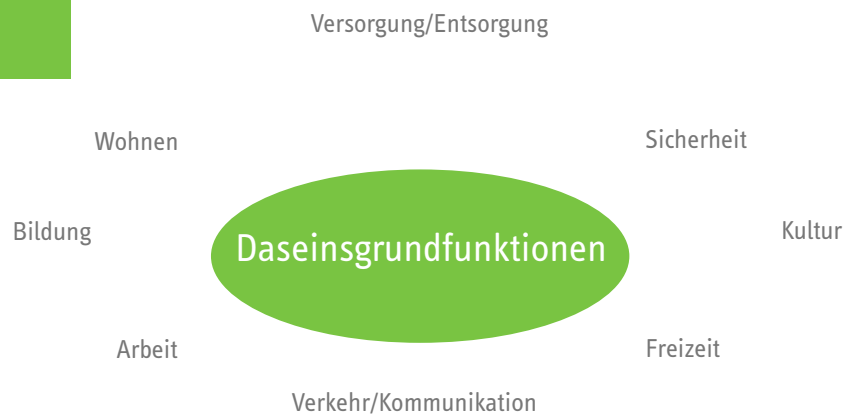
Das Münchner Beispiel zeigt, dass von einer engagierten Bodenpolitik, die einhergeht mit hoher Dialogbereitschaft aller Beteiligten, sowohl die kommunalen Haushalte als auch die InvestorInnen profitieren.

⁵ Quelle: Die sozialgerechte Bodennutzung: Der Münchner Weg, LH München – Kommunalreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Jahr 2000 Sozialgerechte Bodennutzung

Bodenpolitik in Wien

VON BEATRIX RAUSCHER,
DIPL. INGENIEURIN
MAGISTRAT DER STADT WIEN,
ÖSTERREICH

Die Ausübung der Daseinsgrundfunktionen beansprucht Boden. Vor allem in Städten konkurrieren diese Nutzungsansprüche um das „knappe Gut“ Boden. Eingriffe bzw. Lenkungsmaßnahmen der öffentlichen Hand sind notwendig, um Boden für die Nutzungen, z.B. Wohnen, Verkehr verfügbar zu machen bzw. mehr oder weniger gerecht zu verteilen. Daher ist Bodenpolitik gefragt. Ein überzeugendes Beispiel für bedarfsgerechte Bodenpolitik ist das „Wiener Modell“: Wie und was es bewirkt wird im Folgenden vorgestellt.



Stadtentwicklung Stadt Wien – Daseinsgrundfunktionen

Bodenpolitik ist die Gesamtheit aller staatlichen Maßnahmen, welche:

- die Zuweisung des Bodens auf verschiedene Bodenverwendungszwecke regeln oder beeinflussen
- oder die sich im Zusammenhang mit der Bodennutzung ergebenden Eigentums- und Vermögensprobleme regeln.

Kurz gesagt:

Bodenpolitik sind alle Maßnahmen der öffentlichen Hand, welche die verschiedenen Bodennutzungen regeln.

Themenrelevante Eckdaten zu Wien

Wien, eine Stadt mit 1,6 Mio. EinwohnerInnen und einer Fläche von ca. 415 km² weist – geschichtlich und gesellschaftlich bedingt – gegenüber anderen europäischen Großstädten sehr charakteristische Voraussetzungen auf:

- Die Stadt Wien ist stark vom gründerzeitlichen Massenwohnungsbau geprägt.
- Sie zeichnet sich seit der Zwischenkriegszeit durch ihr starkes Engagement im Wohnungsbau aus.
- Aufgrund der jahrelangen Randlage in Europa und der damit verbundenen geringen privaten Investitionen kam es zu keinen großflächigen, „harten“ Sanierungsmaßnahmen.
- Starke Mieterrechte trugen zur „sanften Stadterneuerung“ bei.

Das „Wiener Modell“

Das „Wiener Modell“ besteht aus einem Säulenmodell von rechtlichen und planerischen Instrumentarien:

Zu den rechtlichen Instrumentarien gehören die:

- Bauordnung von Wien
- Das Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz (Mitte der 90er Jahre wurden 10.000 Wohnungen pro Jahr gefördert/derzeit ca. 7.000 Wohnungen pro Jahr)



Die planerischen Instrumentarien bedienen sich des:

- Stadtentwicklungsplans (STEP) mit seinem umfassenden Leitbild für zukünftige Planungen. Er gibt die Richtlinien für stadtplanerisches Handeln vor. Trotz Beschlusses durch den Gemeinderat hat er keine Rechtswirksamkeit.
- Strategieplans, als Grundlage für die Entwicklung der Stadt, unter gleichberechtigter Einbeziehung der Bereiche Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Das Ziel ist eine gesamtpolitische und gesellschaftliche Betrachtung, die über die stadtplanerische Entwicklung hinausgeht.
- Flächenwidmungs- und Bebauungsplans

Den größten Handlungsspielraum bei der Umsetzung ihrer Planungen hat eine Gemeinde, wenn sich ein Teil der Grundstücke in ihrem Besitz befindet. Hier handelt es sich um die Kommunale Bodenbevorratung.

Wer kümmert sich um was?

Im „Wiener Modell“ werden von der Stadt Wien folgende Gremien für die Bodenbevorratung eingesetzt:

>>> Der Wiener Wirtschaftsförderungsfond (WWFF), gegründet 1982. Seine Aufgaben umfassen die Beratung von Unternehmen, die Vergabe von Fördermitteln, den Erwerb, die Entwicklung und Weitergabe von Flächen für Betriebsansiedelungen.

>>> Der Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfond (WBSF), gegründet 1984. Seine Aufgaben umfassen einerseits die Bodenbereitstellung, Projektentwicklung und Qualitätssicherung für den sozialen Wohnbau, andererseits die Vorbereitung und Durchführung von Stadterneuerungsmaßnahmen. Dazu zählen insbesondere Beratung, Koordination und Kontrolle der geförderten Wohnhaussanierung.

>>> Die Infrastrukturkommission ist im Magistrat angesiedelt und koordiniert die infrastrukturellen Voraussetzungen.

>>> Als weiteres Gremium dient die Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements. Sie entscheidet über die Abstimmung und Koordination zwischen den Fonds, Stadtplanung, Finanzen und Liegenschaftsabteilungen.

Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfond (WBSF)

Für die Gründung waren zwei Aspekte ausschlaggebend:

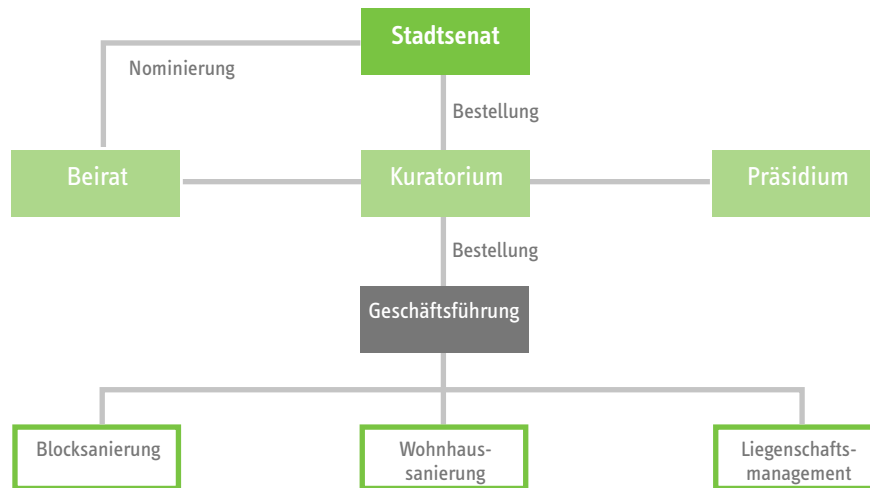
1) die Bodenpreisentwicklung

Die Bodenpreise stiegen, baureife Gründe wurden nicht bebaut, die Belastungen für BewohnerInnen im geförderten Wohnbau wurden erhöht und die Bodenankaufspolitik war zu wenig koordiniert.

2) die Wohnhaussanierung

Die Konzentration auf große Stadtrand-siedlungen führte zu einer Vernachlässigung des Althausbestandes. Großflächiger Abbruch und Neubebauung wurden politisch nicht akzeptiert. Die sanfte Stadterneuerung war die Konsequenz.

Die Aufgaben des WBSF wurden bereits beschrieben. Die folgende Abbildung zeigt die Organisationsstruktur des WBSF. Die Organe setzen sich aus MitgliederInnen aus Politik, Interessenvertretungen und der Stadtverwaltung zusammen.



Stadtentwicklung Stadt Wien – WBSF-Organisationsstruktur

Entwicklung des WBSF

In chronologischer Abfolge lassen sich im Bereich des Liegenschaftsmanagements des WBSF 3 Phasen unterscheiden: Durch die Darstellung der Phasen werden die verschiedenen Schwerpunkte verdeutlicht.

Phase 1 – die Anheimstellung:

In dieser Phase galt es vor allem, die preistreibende Konkurrenz zwischen den gemeinnützigen Bauträgern zu mindern. Der WBSF bot eine kostenlose Beratung und Information für Grundstücksbesitzer an. Gegebenenfalls trat er mit den Grundstücksbesitzern in Verhandlungen, wobei wesentliche Konditionen wie z.B. Preisbildung fixiert wurden. Im Anschluss wählte der WBSF einen Bauträger aus und vermittelte den Verkauf, wobei sich der Bauträger verpflichtete, nach den ausverhandelten Konditionen das Wohnbauprojekt zu realisieren. Anheimstellungen wurden vom WBSF noch bis Ende 1995 angeboten.

Phase 2 – Grundstückkauf:

Anfang der 90er Jahre stieg aufgrund der „Ostöffnung Wiens“ und der geplanten Weltausstellung 95 der Bedarf an Wohnungen stark an. In dieser Zeit gab es die politische Forderung nach 10.000 öffentliche geförderten Wohnungen pro Jahr. Daher entschloss sich der WBSF, aus der Vermittlerrolle aktiv in den Grundstücks-

kauf einzusteigen. Ab 1990 erwarb der WBSF in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung großflächige Grundstücke und förderte die Entwicklung zu Bauland. So erwarb z.B. 1991 der WBSF 457.000 m² Grundfläche. Die Wohnbauförderung wurde an den Fond gekoppelt.

Phase 3 – Bauträgerwettbewerbe:

Kritik an der Vergabe und der sinkende Wohnungsbedarf führten Ende der 90er Jahre dazu, dass der WBSF zu Bauträgerwettbewerben überging. Diese Bauträgerwettbewerbe wurden für Projekte mit etwa 250 bis 300 Wohneinheiten ausgeschrieben. Ausschlaggebend für den Zuschlag waren die Planungsqualität sowie die ökologische und ökonomische Qualität. Zur Zeit spezialisiert sich der WBSF stark auf Projekte mit einem bestimmten Themenschwerpunkt – wie z.B. der autofreien Mustersiedlung, Integration und dem Wiener Passivhaus.

Das „Wiener Modell“ der Bodenpolitik genießt sowohl intern als auch extern hohes Ansehen. Mit gewissen Adaptierungen könnte dieses Modell auch in anderen europäischen Orten zur Anwendung kommen. Der WBSF hat sich zu einem wichtigen Akteur im Bereich der kommunalen Bodenbevorratung entwickelt. Durch die permanente Weiterentwicklung der Bauträgerwettbewerbe ist auch für die Zukunft eine hohe Qualität im geförderten Wohnbau gesichert.

Wege einer neuen Vergleich, Ausblick und Forderung

DOKUMENTIERT VON
VERA VON ARNIM ARCHITEKTIN (D),
GERHILD BURKARD ARCHITEKTIN
BDA (D), CLAUDIA HOFFMANN
ARCHITEKTIN (D)

Auf der Europatagung wurden verschiedene Modelle einer neuen sozialgerechten Bodenpolitik analysiert und diskutiert. Ziel: Die Übertragbarkeit auf andere Länder und Gemeinden prüfen bzw. die Adaptionfähigkeit der Modelle herausarbeiten. Hier die wesentlichen Kommentare und Ergebnisse:

DAS „WIENER MODELL“ AUF EINEN BLICK:

Im „Wiener Modell“ wird zunächst die Gemeinde aktiv. Unter dem Druck massiver Wohnungsnot wurde von der Gemeinde ein Fonds gegründet, der stadteigene sowie zugekaufte Grundstücke ohne Baurecht in sich vereint.

Die zu ergreifenden Maßnahmen:

>>> Das Fond-Management veranstaltet für die betreffenden Grundstücke Bauträgerwettbewerbe, lässt sich von Investoren finanzierbare Möglichkeiten der Bebauung vorschlagen und entscheidet über die Grundstücksvergabe nach eigenem Kriterienkatalog.

>>> Der Grundstückspreis wird über die Ausnutzung ermittelt, Bodenspekulationen sollen ausgeschlossen werden, öffentlich geförderter Wohnungsbau wird unterstützt.

Besonderes Merkmal des Modells:

Hier wird aus der klassischen „Angebotsplanung“ der Gemeinden eine „Nachfrageplanung“.

DAS „MÜNCHNER MODELL“ AUF EINEN BLICK

Beim „Münchener Modell“ der sozialgerechten Bodennutzung geht die Initiative von Anfang an vom Grundstückseigentümer bzw. vom Investor aus.

Die zu ergreifenden Maßnahmen:

>>> Die GrundstückseigentümerIn bzw. InvestorIn muss verschiedene Verpflichtungen eingehen, damit die Stadt tätig wird und ihr das Planungsrecht einräumt.

>>> Der planungsbedingte Bodenwertzuwachs wird als Instrument zur Steuerung und Kontrolle der Bebauung genutzt.

Besonderes Merkmal des Modells:

Ohne die Grundzustimmung und die Grundvereinbarung können die GrundstückseigentümerInnen/InvestorInnen Ihre Planung nicht umsetzen.



DIE PLUSPUNKTE BEIDER MODELLE

>>> Bei beiden Modellen beeinflussen die Gemeinden die Baurechtschaffung und haben, wie am Beispiel München, Anteil an der erzielten Wertsteigerung des Bodens. Sie können dadurch die bei der Stadt direkt oder indirekt entstehenden Kosten in der Infrastruktur decken.

>>> Beide vorgestellten Instrumentarien können zum Nutzen der Allgemeinheit eingesetzt werden. Dies bedeutet für das „Münchener Modell“, dass die ursächlichen Folgekosten der Baurechtschaffung für die Infrastruktur anteilig von der GrundstückseigentümerIn bzw. InvestorIn mitgetragen werden. Das entlastet die Allgemeinheit bzw. die Kommune. Das „Wiener Modell“ unterstützt den öffentlich geförderten Wohnungsbau und bewertet die Bebauung nach einem festgelegten Kriterienkatalog.

Das Münchener Modell greift bereits vor Planungsbeginn in die Steuerung und Kontrolle jedes Bauwunsches auf privaten Grundstücken ein. Es geht weiter als das Wiener Modell, das sich lediglich auf die Steuerung der Bebauung städtischer Grundstücke bezieht.

Bodenpolitik



ZUR ADAPTIONSFÄHIGKEIT AUF DEUTSCHLAND UND ANDERE EU-LÄNDER

Die Städte Wien und München zeigen Möglichkeiten einer sozialgerechteren Planungs- und Kostenverlagerung auf, die im Rahmen des BauGB möglich sind.

>>> Perspektive: Die Gemeinden nehmen an den durch Baurechtschaffung erzielten Wertsteigerungen Anteil und können so die direkt oder indirekt entstehenden Kosten für die kommunale Infrastruktur decken.

>>> Einschränkung: Die deutschen Gemeinden sind gemäß Baugesetzbuch (BauGB) grundsätzlich verpflichtet, durch Bauleitpläne und Bodenordnung soziale, kulturelle, bauliche und verkehrliche Infrastruktur zu planen, soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Sie liefern eine „Angebotsplanung“. Die mit der Ausführung verbundenen Belastungen sind jedoch derzeit für die Gemeinden nicht tragbar, vielerorts gibt es mittlerweile Planungsstopps.

Chancen und Risiken der Übertragbarkeit auf andere Länder und Gemeinden

Beide Modelle aus Wien und München zeigen, dass die Bereitschaft der Gemeinden zum aktiven Einschreiten in die Bodenpolitik nur durch den aus der Vergangenheit hohen Erfolgsdruck (z. B. durch schlechte Haushaltslage, Wohnungsnot, Grundstücksmangel) entstanden ist.

>>> Mit Blick auf Deutschland wäre beispielsweise der „kreativere“ Umgang mit den vorhandenen Instrumenten des BauGBs wünschenswert.

>>> Es besteht die Gefahr, dass bei zu starker Abwälzung der Kosten auf die Bauwilligen, Investitionen nicht mehr lohnenswert sind. Dies muss beim individuellen Aushandeln der jeweiligen Bedingungen berücksichtigt werden.

>>> Betroffen sind vor allem Ballungsgebiete, in denen die InvestorIn oftmals die Bedingungen der Bebauung vorgibt. Ihre Alternative: in die angrenzende Gemeinde ausweichen.

Die Umsetzung des Wiener Modells wäre innerhalb des deutschen BauGBs grundsätzlich möglich. Leere Stadtkassen verhindern jedoch den Zukauf von Grundstücken, das notwendige Startkapital fehlt. Das Münchner Modell ist auf andere



Städte im Bundesgebiet nur bedingt übertragbar. Durch die besondere „Insellage“ der Stadt können Investoren die Standortvorteile nur unter Einhaltung der Bauungskriterien nutzen.

Ausweichmöglichkeiten mit gleicher Qualität wie in Ballungsgebieten gibt es nicht.

Den Dialog suchen, Verantwortung übernehmen

Als wichtiges Ergebnis im Bereich Bodenpolitik formuliert die Europatagung: Zukünftig müssen die „neuen, alten“ Instrumente von allen Planungsbeteiligten unvoreingenommen auf ihre Einsatzfähigkeit geprüft werden. Dann ist eine sozialgerechtere Bodenpolitik in vielen Ländern und Gemeinden durchführbar.

Wie kann dies erreicht werden?

Durch intensive Dialoge – ggf. auf kommunaler Ebene unter Hinzuziehung einer unabhängigen Moderation.

Stichwort Eigeninitiative: Die Teilnehmerinnen der Europatagung werden auch in puncto sozialgerechter Bodenpolitik Eigeninitiative übernehmen. Sie werden zur Sensibilisierung der unterschiedlichen Disziplinen beitragen. Und sie setzen sich als Multiplikatorinnen für die Verbreitung der Kenntnis der Möglichkeiten ein. Diese

Mitarbeit beginnt bereits im direkten Wohnumfeld und bezieht fachfremde Personen mit ein. Darüber hinaus führt das Engagement dazu, dass Planungskultur mit offenen Augen betrachtet und Verantwortung für die gebaute Umwelt übernommen wird.

Stichwort Bewertung/Objektivität:

Wichtig ist, die vorgetragenen und weiterführenden Instrumente als Baulandmodelle in Forschungsprojekten zu sammeln und bewerten zu lassen, z.B. mit Unterstützung des Ministeriums.

Stichwort Planungssicherheit:

Als weiterer Schritt wird die Erstellung eines Leitfadens initiiert, der die bisher durchgeführten Verfahren einer gerechten Bodenpolitik aufzeigt. Vorteil: Den Kommunen und der Fachöffentlichkeit neue Wege der kontrollierten Planung ermöglichen.

Stichwort politische Verantwortung:

Grundsätzlich sind PolitikerInnen als EntscheidungsträgerInnen gefordert: Denn ohne politischen Willen ist eine gerechte, vorausschauende und langlebige Stadtplanung nicht erreichbar.

Stichwort Handlungsbereitschaft:

Zur Ausarbeitung neuer bodenpolitischer Maßnahmen wird eine Arbeitsgruppe der architektinnen initiative nw unter Einbeziehung aller EntscheidungsträgerInnen einen Runden Tisch initiieren.

Towards a new land policy – comparison, perspective and demands

During the European Meeting, several models of a new, socially just land policy were analyzed and discussed. The aim: to determine whether they could be applied in the context of other countries and communities, respectively to clarify whether they could be adapted to these contexts. These are the essential commentaries and results:

The "Vienna Model" in a nutshell:

In the case of the "Vienna model," it is the municipality which assumes the role of the decisive catalyst. Faced with the impact of a considerable housing shortage, it sets up a fund which will comprise lands already owned by the municipality as well as lands yet to be bought that are not yet designed as areas endowed with the right to build.

>>> With regard to these municipality-owned lands, developers are invited to participate in competitions that set certain standards with regard to land use, quality, economic and ecological aspects.

>>> Prescribed land prices inhibit land speculation.

Specific characteristics of this model: Here the classical "supply planning" of the municipality is turned into "demand planning."

The "Munich Model" in a nutshell:

In the case of the "Munich model" of socially just land use, the initiative rests with the land owners respectively the investor from the start.

Measures to be taken:

>>> The land owner or investor must incur diverse obligations if the municipality is to become active, granting planning rights.

>>> The planning-induced increase in land values is used as an instrument to steer and control the process of construction.

Specific characteristics of the model: Without the basic approval ("Grundzustimmung") of the municipality and without signing a basic agreement ("Grundvereinbarung"), the land owners/investors cannot proceed to realize their plans.

Adaptability of these models in the German context and in other EU countries

The Munich model intervenes already ahead of the planning process, with regard to steering and controlling the development of private lots. It is more far-reaching than the Viennese model which applies only to municipally-owned lands.

The examples of Vienna and Munich indicate options of socially more just planning and shifting of costs which, on principle, are possible within the legal framework of the federal code of urbanism (BauGesetzbuch) in Germany but which basically exist also in other countries.

The application of the Viennese model failed due to empty coffers of the municipality which made impossible the acquisition of privately-owned lands.

The Munich model cannot be transferred to all of Germany or to other metropolitan areas in Europe. In view of the specific "island situation" of this city, investors can enjoy its locational advantages only by sticking to pre-given criteria guiding the construction process. In the Munich case, there are no alternative locations with identical advantages, as is the case in other metropolitan areas.

Opting for dialogue, accepting responsibility

With regard to land policies, the European Meeting stated as its most important result: In the future, the "new, old" instruments are in need of being reassessed, with regard to their practicability, in an unbiased manner by all those involved in planning processes.

Keyword individual initiative: The participants of the European Meeting shall develop initiatives of their own accord, with regard to socially more just land policies, for instance as "impulse givers" (so-called "multipliers").

Keyword evaluation/objectivity: It is important to collect the discussed as well as other, more far-reaching instruments as land policy models in the context of research projects and to secure their evaluation.

Keyword planning security: As a further step, the production of a compendium is to be initiated which will point out the methods relied upon so far in order to realize a just land policy.

Keyword political responsibility: Basically, politicians must shoulder responsibility as decision-makers. Without a corresponding willingness of politicians, just, far-sighted and sustainable town-planning cannot be achieved.

Keyword readiness to act: In order to develop new land policy measures, a working group of the Initiative of Women Architects in North-Rhine Westphalia (Architektinnen Initiative NRW) will propose and initiate round table talks with all decision-makers.

Ausblick

DER FÖRDERVEREIN ARCHITEKTINNEN INITIATIVE E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER ARCHITEKTINNEN-INITIATIVE NW HAT DIE EUROPATAGUNG „EIN-TOPF-STADT“ MIT BLICK AUF DIE DISKUSSION ÜBER DIE QUALITÄT DES PLANENS UND DER BAUKULTUR IN DEUTSCHLAND UND EUROPA INITIIERT. DAMIT VERBUNDEN IST DIE VERÄNDERTE ROLLE DER PLANERINNEN ALLER FACHDISZIPLINEN UND DAS „QUO VADIS“ DER STÄDTE.

Die Auswahl geeigneter Referentinnen hat Kontakte zu einer Vielzahl von interessanten Führungspersönlichkeiten aus der freien Wirtschaft, privaten Planungsbüros und Kommunen geschaffen.

Es wurde deutlich, dass Stadtbaukultur auf vielen Ebenen bearbeitet werden muss, denn StadtBauKultur geht uns alle an. Stadtbaukultur schafft Lebensqualität und bestimmt das Image einer Stadt oder Gemeinde.

Der Blick über den deutschen „Tellerrand“ hinaus zeigt, dass die Diskussion und der Dialog zu diesem Thema andernorts bereits früher eingesetzt haben und dass engagierte Stadtbaupolitik zur Qualitätssicherung beiträgt.

Die aufgeführten Anregungen zu Nutzungsmischung und Gestaltungsvielfalt mit klaren Konzepten gewährleisten ein gutes Wohngefühl in öffentlichen Räumen.

Die Europatagung hat das Bewusstsein dafür geschärft, dass qualitätsvolle Stadtplanung nur in einem kontinuierlichen, interdisziplinären, kooperativen Prozess erreicht werden kann. Der Austausch und nachhaltige Kontakt mit Planerinnen aus dem europäischen Ausland ist gelungen und wird sicher in Zukunft weiter ausgebaut.

Ziel ist es jetzt, nicht nur theoretische Abhandlungen weiterzuführen, sondern praxisorientierte Hilfestellungen für PlanerInnen, BauherrInnen, InvestorInnen sowie für Städte und Gemeinden zu erstellen. Angestrebt wird die Zusammenarbeit aller Beteiligten an runden Tischen, so dass Konsensgespräche und ein effizientes Miteinander ermöglicht werden.

„Wir brauchen eine menschengerechte Stadt, nicht den stadtgerechten Menschen!“

IN EIGENER SACHE

Die architektinnen-initiative nw engagiert sich seit 1992 für die beruflichen Interessen von Planerinnen und zählt mittlerweile über 70 aktive Mitglieder.

Fachübergreifendes Denken und gemeinsames Handeln ist ihr Leitgedanke. Sie ist die einzige konsequent interdisziplinär arbeitende Gruppierung innerhalb der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen.

Aufgrund des guten Abschneidens bei den Wahlen zur Vertreterversammlung der Architektenkammer NRW im Jahr 2000 hat die architektinnen-initiative nw neues berufspolitisches Selbstbewusstsein erlangt. Die Beteiligung in diversen Ausschüssen bedeutet direkteren Einfluss auf die Kammerarbeit. Das Interesse der Frauen, als selbstbewusste, qualifizierte Planerinnen einen Beitrag zur politischen Kultur der ArchitektInnenschaft zu leisten, ist gewachsen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.architektinnen-initiative.de

Im Jahr 2002 wurde der Förderverein Architektinnen Initiative e.V. gegründet. Eines seiner Schwerpunktthemen ist die Förderung von Qualitätssicherung im öffentlichen Raum. Vertreterinnen aus den diversen Planungsdisziplinen machen sich für neue Strategien stark, die der Stadtfucht bzw. dem Stadtsterben wirkungsvoll entgegen treten. Die vom Förderverein ausgerichtete Tagung „Ein-Topf-Stadt“ war ein erster Schritt zur Umsetzung der Ziele.

« Ein Ort hat verschiedene Charaktere. Einige vorhandene Einzelheiten verweisen auch auf seine Geschichte. Es geht darum, eine Konzentration bzw. Kristallisation des Ortes und seines Wesens zu finden, ein Einschmelzen seiner komplexen Situation in einer einfachen Form. Dabei können z.B. vorhandene Einzelheiten verwandelt oder vergrößert oder betont werden.

Wenn dem Ort willkürliche Ideen oder Muster aufgezwungen werden, wie die Versatzstücke fremder illustrierter Orte, wird er unkenntlich oder austauschbar gemacht. »

Regina Poly

Architektin und Landschaftsarchitektin, Berlin

Outlook

THE DEVELOPMENT ASSOCIATION FEMALE ARCHITECTS INITIATIVE (FÖRDERVEREIN ARCHITEKTINNEN INITIATIVE E.V.) HAS INITIATED IN CO-OPERATION WITH THE FEMALE ARCHITECTS INITIATIVE OF NORTH RHINE-WESTPHALIA (ARCHITEKTINNEN-INITIATIVE NRW) THE EUROPEAN CONGRESS "EIN-TOPF-STADT" (LITERALLY: CITY-STEW) IN ORDER TO DISCUSS THE QUALITY OF PLANNING AND THE CULTURE OF PLANNING IN GERMANY AND THROUGHOUT EUROPE. TALKING ABOUT THE QUALITY OF PLANNING ONE HAS TO CONSIDER THE CHANGING ROLE OF FEMALE PLANNERS IN MANY DIFFERENT DISCIPLINES AS WELL AS THE "QUO VADIS" OF THE CITY .

By choosing appropriate female lecturers, close contacts with many interesting high ranking personalities from companies, architect's offices and municipalities could be made.

We are convinced that urban planning culture is a matter that concerns all of us, so all of us need to work on it on various levels. Urban planning culture provides quality of life and determines the image of a city or a community.

Crossing the German border, we realise that elsewhere the discussion and the dialogue about this topic has already started. Thus, we become aware that committed urban planning policy plays an important role in keeping up high quality standards. Many suggestions of mixed land-use and planning variety combined with clear conceptions can be found in this documentation. They guarantee high-quality living standards in the public space.

The European Congress has built up awareness that high-quality urban planning can only be achieved in a continuous, interdisciplinary, co-operating process. We have successfully exchanged views from different European countries and we will work on making this process last as well as expanding it into the future.

Our resolution is, not only to produce theoretical papers, but to give a practically oriented resource to (female) planners, clients, investors, as well as the municipality. What should be aimed at is a co-operation between all who are concerned in "round-table-talks", in order to make efficient agreements possible.

"We need to create a philanthropic city, not a human being that fits into the city."

Dipl. Ing. Beatrix Rauscher,
Magistrat der Stadt Wien (Vienna)

About us

The Female Architects Initiative of North Rhine-Westphalia (architektinnen-initiative nw) has been established in 1992 to support female planners and their professional interests. More than 70 active members belong to the initiative at present. Interdisciplinary thinking as well as co-operative acting are the guiding principles. The initiative is the only consequently interdisciplinary working group within the North-Rhine Westphalian Chamber of Architects (Architektenkammer Nordrhein-Westfalen).

The Female Architects Initiative of North Rhine-Westphalia (architektinnen-initiative nw) has gained a new self-confidence, this being a consequence of the good results in the elections to the North-Rhine Westphalian Chamber of Architects (Architektenkammer Nordrhein-Westfalen) in 2000. The participation in various committees means more influence on the Chamber's work. A growing female interest to contribute in a self-confident, qualified way to the political planning culture is evident.

For further information go to:
www.architektinnen-initiative.de

The Development Association Female Architects Initiative (Förderverein Architektinnen Initiative e.V.) was founded in 2002. One of its major topics is the encouragement of quality management of the public space. Female representatives from various planning disciplines are working on new strategies which shall oppose urban escape and dying cities. A very first approach to reach the initiative's objectives has been the conference "Ein-Topf-Stadt" (literally: stew-city).

Referentinnen...

Referentinnen:

Dr. Tatjana Kharzeeva Architektin, RUS
1948* in Leningrad / Russland
Doktor der Architektur „kafed of Gradostroitelstva“/Fakultät für Städtebau
Dozentin, Hochschule für das Bauwesen und Städtebau (Geschichte und Gegenwart im Städtebau)
Adresse: 196135 Russia, St. Petersburg, Tipanova 5-33

C.V. Annette Marx

in Marx & Steketeer Architecten, NL
1961* in Sittard, (NL)
1987: Diplom Bouwkundig ingenieur (ir), Technische Universiteit Eindhoven
1989: Gründung Oprichting Marx & Steketeer architecten
1993 – 2001: Koordinatorin und Mentorin der Academie van Bouwkunst, Tilburg
1997 – 2001: Vorsitzende der adviescommissie Stimuleringsfonds voor Architectuur, Rotterdam
1999 – 2002: Vorsitzende Gestaltungsbeirat, Amsterdam seit 09/2002: Direktorin der Academy for Architecture Maastricht
Adresse: Dommelstraat 11, 5611 CJ Eindhoven
Tel: +31-(0)40 - 244 65 68, mail@mrnxstkt.nl

Prof. Bettina Mons

Architektin, D
1964* in Frankfurt/Main, (D)
1992: Diplom RWTH Aachen
1992 – 2001: Mitarbeit in verschiedenen Architekturbüros
2001: Professorin für Architektur, Planungstheorie und Projektsteuerung, FH Bielefeld Professur im Rahmen des Netzwerks Frauenforschung
Adresse: Fachhochschule Bielefeld
Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen
Artilleriestraße 9, 32427 Minden
bettina.mons@epost.de

Anne Luise Müller

Architektin u. Städtebauarchitektin, D
1951* in Erlangen, (D)
1978: Diplom TU Darmstadt
1978 – 1988: Architektin und Städtebauarchitektin in verschiedenen Architekturbüros
1988: Stadtplanungsamt Erlangen
1993 – 2001: Leiterin des Stadtplanungsamtes Ingolstadt
2001: Leiterin des Stadtplanungsamtes Köln
Mitglied des Deutschen Städtetags in der Fachkommission Stadtplanung und Verkehr für die Stadt Köln und Fachkommission „Frauen in der Stadt“
Adresse: Stadt Köln, Stadtplanungsamt Köln
Willy-Brandt-Platz, 50679 Köln, Tel: +49(0)221 – 221-0

Dipl.-Ing. Beatrix Rauscher

Magistrat der Stadt Wien, Abteilung 18, A
1970* in Herzogenburg, (A)
1996: Diplom, Studium der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur, Wien
1998: Magistrat der Stadt Wien (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Regionalentwicklung) Schwerpunkt: Verkehrsplanung, Öffentlicher Verkehr, U-Bahnplanung und Gender Mainstream
Adresse: MA 18 -Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstr. 14-16, A 1082 Wien
Tel: +43(0)1 4000 888 31, rau@m18.magwien.gv.at

Valentina Vavilova

Architektin Sanierung und Denkmalpflege, RUS
1946* in Leningrad (RUS)
seit 1992: Geschäftsführerin eines freien Planungsbüros, Giproteat-InVAZ,
St. Petersburg
Adresse: 198328 Russia, St. Petersburg,
Peterfokscoe sh.19/33-328

Gisela Vollmer

Architektin/Raumplanerin ETH-NDS / FSU / SWB, CH
1948* in Berlin (D)
1972: Diplom TU-Dresden
1972 – 1989: Mitarbeit bei verschiedenen Planungsbüros
1989: Freiberuflich als Architektin/Raumplanerin tätig
1991 – 1992: Nachdiplomstudium „Raumplanung“ an der ETH Zürich
2001: Projekt: Kompetenzbereich „Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen“ im Projekt „Facelifting Stationen/RV05“
2002: Projekt: „Sicherheit im öffentlichen Raum in der Stadt Biel“ – Wegebeziehungen im Alltagsumfeld der Bevölkerung,
Mitglied: Fachverband Schweizer RaumplanerInnen (FSU) Schweizerischer Werkbund (SWB), Vorstand Sektion Bern P,A,F. Planung, Architektur, Frauen.
Adresse: Münzrain 10, CH 3005 Bern
Tel: +41(0)326-44 05, gisela.vollmer@raumplanerin.ch

Leonore Wolters-Krebs

Architektin BDA und Stadtplanerin, D
1938* in Dessau / Sachsen-Anhalt (D)
1959 – 1967: Architekturstudium TH Hannover & TH Wien
1967: Diplom TH Hannover
seit 1972: Freiberuflich tätig im Büro Wolters Partner, Coesfeld
1982 – 1992: Lehrbeauftragte für Städtebau an der FH Dortmund
1992 – 2003: Vorstand der Architektenkammer NRW und Vorsitzende des Ausschusses Stadtplanung
1993: Berufung als Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung
1997: Verleihung Bundesverdienstkreuz am Bande
2000: Vertretung Fachgebiet Städtebau- und Bauleitplanung in der Fakultät
bis 2003: Raumplanung an der Universität Dortmund
Adresse: Daruper Straße 15a, 48653 Coesfeld
Tel: +49(0)2541 - 9408 0, WoltersPartner@t-online.de

Moderation:

Podiumsdiskussion:

Corporate Identity – Wohlfühlkriterien für die Stadt
Dipl.-Ing. Elke Ostenda
Moderatorin und Stadtplanerin, D
1962* in Remscheid (D)
1988: Diplom Architektur & Stadtplanung, RWTH Aachen
1988 – 1997: Projektleitung Planungsbüro Schröder/Bavaj
1994 – 1996: Lehrauftrag Fachhochschule Aachen
seit 1997: Nutzerinnenorientierte Architektur und Stadtplanung (nebenberuflich)
Stadtplanung und Moderation, Zukunftswerkstatt, Open Space, Partizipation (Bürgerbeteiligung)
Adresse: PLANWERKSTATT
Melatener Str. 24, 52072 Aachen, Tel: +49(0)241 - 870129
elke.ostenda@freenet.de

Moderation Workshops:

Vision StadtBauKultur – ein Luxus den wir uns leisten können?
Hiltrud Enders, Freie Architektin Düsseldorf
Jutta Vermeulen-Linden, Freie Architektin Düsseldorf

Stadtidentität – Was macht die Stadt/meine Stadt lebenswert?

Ellen Förster, Freie Landschafts- und Freiraumarchitektin, Düsseldorf
Ulla Wrobel, Architektin, Düsseldorf

Wege einer „neuen Bodenpolitik“

Beate Anuschek, Architektin Düsseldorf
Gerhild Burkard, Freie Architektin BDA, in 3Pass Architekt/innen, Stadtplanerinnen, Köln

Autorinnen:

Dipl.-Ing. Prof. Gabriele G. Kiefer*
Freie Landschaftsarchitektin
Frau Gabriele G. Kiefer ist seit 2002 Professorin für Landschaftsarchitektur an der Technischen Universität Braunschweig, Fachbereich Architektur.
Das BÜRO KIEFER wurde 1989 gegründet und hat sich seitdem mit einem eigenständigen Profil etabliert.
Adresse: Büro Kiefer, Mariannenplatz 23,
D-10997 Berlin, info@büro-kiefer.de
*(Sie konnte aus persönlichen Gründen kurzfristig nicht an der Tagung teilnehmen)

Organisation

Tagungsorganisation

Beate Anuschek, Architektin Düsseldorf
Gerhild Burkard, Freie Architektin BDA,
in 3Pass Architekt/innen, Köln
Brigitte Dittmann, Freie Architektin, Schwalmtal
Hiltrud Enders, Freie Architektin Düsseldorf
Ellen Förster, Freie Landschafts- und Freiraumarchitektin, Düsseldorf
Daniela Köppen, Dipl.-Ingenieurin FB Architektur,
Dortmund
Birgit E. Rottmann, Freie Architektin, Innenarchitektin, Hattingsen
Vera Schmitz Architektin, Freie Architektin und Innenarchitektin in Efficientia, Oberhausen
Jutta Vermeulen-Linden, Freie Architektin, Düsseldorf
Josefa Wittbold, Freie Bauingenieurin, in IB Wittbold, Witten
Elena Wohlreich, Freie Architektin, Künstlerin, Düsseldorf
Ulla Wrobel, Architektin, Düsseldorf

Tagungsbüro

c/o Vera Schmitz, Architektin, Innenarchitektin, BFM
Wilhelmstr. 18, 46145 Oberhausen
Tel. +49-208-63539393 Fax: +49-208-63539392
aifm@efficientia.de

Textübersetzung

Deutsch-Englisch:
Nathalie Ness, Düsseldorf
Andreas Weiland, Aachen
Russisch-Deutsch:
Elena Wohlreich, Düsseldorf



das Team von links nach rechts:

Elena Wohreich, Hiltrud Enders, Ellen Förster,
Brigitte Dittmann, Vera Schmitz,
Gerhild Burkard, Beate Anuschek,
Josefa Wittbold, Jutta Vermeulen-Linden,
Ulla Wrobel, Daniela Köppen.

Bildnachweis

| | |
|--------------------------------|---|
| Ulla Klerlein | Seite 2, 10, 11, 24, 27, 28, 29, 33, 36, 38, 39, 40 |
| Gerhild Burkard | Seite 4, 5 |
| Gisela Vollmer | Seite 6, 7, 8, 19, 20, 26 |
| Hiltrud Enders | Seite 14, 15, 16, 17, 25 |
| Daria Scagliola/ Stijn Brakkee | Seite 22 |
| René de Wit | Seite 23 oben links |
| Netten Airphotos | Seite 23 unten rechts |
| Aerocamera BV, Rotterdam | Seite 23 mitte rechts |
| Magistrat Stadt Wien | Seite 35, 37 |

