

# Werkstattbericht [3]

## Realität [Bauen]

Werkstattbericht über den Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur NRW  
am 30. September 2005 in der Huppertsbergfabrik, Wuppertal

# Realität [Bauen]

Nicht selten steht „Das Schöne“, „Das Vorbildliche“ oder „Das Außer-gewöhnliche“ im Mittelpunkt der Diskussion, wenn von Baukultur die Rede ist. Aber wie sieht es mit dem baukulturellen Alltag aus, den scheinbaren Randbereichen dieses Diskurses, die in der Summe doch das größte Bauvolumen ausmachen?

Bei der Betrachtung der gebauten Realität wird häufig lamentiert, Entwerfer würden sich nur noch den Bedingungen der Investoren anpassen und bei privaten Bauherren spiele zeitgenössische Architektur ohnehin keine Rolle. In der Tat wird Baukultur häufig als kostspieliger Zusatz gehandelt und gerät zunehmend ins Abseits von neuen Investitionen. Allerdings wird sie gerne für prominente Bauaufgaben oder in zentralen Lagen gefordert und dann, meist in Person renommierter Baukünstler, als „Marke“ eingekauft. Gerade in einem urbanen Flächenland wie Nordrhein-Westfalen geraten damit zahlreiche Bauaufgaben aus dem Blickfeld, die alltägliche Arbeits- und Lebensräume gestalten und dadurch die baukulturelle Realität maßgeblich prägen.

Ziel des Jahreskongresses der Initiative StadtBauKultur NRW war es daher, die Qualitätsspielräume des Alltags zu analysieren und dort Potenziale einer baukulturellen Qualifizierung aufzuzeigen.

# Inhalt

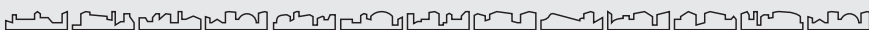
<b>Einführung .....</b>	<b>4</b>
Die Realität im Blick! .....	5
Frauke Burgdorff, SIM Stiftungs-Institut Montag gAG Bonn	
Eröffnung des Jahreskongresses .....	7
Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	
<b>Positionen .....</b>	<b>11</b>
Alltag ohne Baukultur? .....	12
Susanne Hauser, Universität der Künste Berlin	
Architecture and „real life“ .....	17
Jean-Philippe Vassal, lacaton & vassal architects Paris	
Projektentwicklung – Grenzen des Alltags .....	19
Burkhard Ulrich Drescher, RAG Immobilien AG Essen	
Baukultur hat Konjunktur .....	25
Bernd Kniess, bernd kniess architekten stadtplaner Köln	
(Bau)Kultur und Ökonomie .....	26
Alfred Biedermann, WestInvest Düsseldorf	
Wer baut eigentlich für Bewohner? .....	27
Alexander Hosch, Freier Journalist München	
<b>Optionen .....</b>	<b>28</b>
<b>Arbeitsgruppe A – Wohnen: individuell, seriell, schnell</b> .....	<b>29</b>
Einführung Leonhard Lagos, Technische Universität Hamburg-Harburg	
Entwicklungen im Fertigtbau .....	31
Rudolf Sellhorst, Bundesverband Deutscher Fertigtbau (BDF) Bad Honnef	
Schneller Wohnen – was ist populär, was liegt im Trend? .....	34
Christoph Schmidt, Institut für angewandte Urbanistik (ifau) Berlin	
Urban improv: Metaräume der Stadt .....	37
Christopher Dell, Institut für Improvisationstechnologie Berlin	



<b>Arbeitsgruppe B – Gewerbe: einfach, groß, vielseitig</b> .....	40
Einführung Stefanie Bremer, Universität Duisburg-Essen	
Mehr Baukultur im Gewerbebau? – Sieben Thesen zur Diskussion .....	42
Rolf Heyer, Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) NRW Dortmund	
Realität im Gewerbepark Suhl-Friedberg .....	45
Wilma Hammernick, Stadt Suhl	
Stadt bauen in Gewerbegebieten .....	47
J. Alexander Schmidt, Universität Duisburg-Essen	
<b>Arbeitsgruppe C – Einfallstraßen: fließend, zugänglich, ansehnlich</b> .....	50
Einführung Yasemin Utku, sds_ utku Dortmund	
Das Rahmenkonzept für die „Cityradialen“ in Bochum .....	52
Martin zur Nedden, Stadtbaurat der Stadt Bochum	
Die Sache mit dem Verkehr .....	54
Stefan Rettich, KARO Architekten/L21 Leipzig	
Brauchen wir eine Kultur der Einfallstraßen? .....	58
Martin Hoelscher, Universität Duisburg-Essen, Fachhochschule Lippe und Höxter	
<b>Arbeitsgruppe D – Initiativen: öffentlich, privat, urban</b> .....	60
Einführung Frauke Burgdorff, SIM Stiftungs-Institut Montag gAG Bonn	
Offensive Zukunft Wuppertal Arrenberg <i>ppp urban</i> .....	62
Markus Rathke, RATHKE Architekten BDA/ppp urban Wuppertal	
Nike und was der Architekt davon lernen kann... .....	66
Friedrich von Borries, raumtaktik Berlin	
Identität im baukulturellen Alltag: Austauschbare Konsumangebote und individuelle Images ....	70
Frank Roost, Technische Universität Berlin	
<b>Ausblick</b> .....	72
Ist die Baukultur da am Anfang, wo die Baukultur am Ende ist? .....	73
Ulrich Hatzfeld, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	
<b>Anhang</b> .....	76
Autorenverzeichnis .....	77
Programmablauf des Kongresses.....	82
Impressum .....	84

# Einführung

Die Realität im Blick! . . . . .	5
Eröffnung des Jahreskongresses . . . . .	7



# Die Realität im Blick!

Frauke Burgdorff | SIM Stiftungs-Institut Montag gAG Bonn

---

Die Realität ist nicht einheitlich. Sie setzt sich – wenn man es so formulieren will – aus unterschiedlichen Wirklichkeiten zusammen. Obwohl die jeweilige Wirklichkeit aus mess- und fassbaren Dingen besteht, wird sie wahlweise von unterschiedlichen Parteien anders wahrgenommen oder Teile von ihr werden bewusst ausgeblendet und nicht beachtet.

Daraus resultiert nicht selten, dass Bauträger und Immobilienentwickler staunend vor den extravaganen Entwürfen von Architekten und Stadtplanern stehen und keine Realisierungschance in dem Vorgedachten sehen. Daraus resultiert aber auch, dass Investitionen nur kurzfristig die gewünschte Rendite erbringen und auf der Basis von scheinbar effizienten Kriterien schon nach wenigen Jahren Verluste zu verzeichnen sind.

Der Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur NRW „Realität [Bauen]“ hat sich diesem komplexen Zusammenhang gestellt und sich vorgenommen, abgegrenzte Wirklichkeiten der Baukultur miteinander zu konfrontieren und die Sicht auf scheinbar fest gefügte Dinge durch den Blick des jeweilig anderen zu bereichern. Dies bedeutet konkret, dass wir Macher und Forscher, Entwerfer und Bauträger, Entwickler und Denker eingeladen haben, die sich mit unterschiedlichen Feldern des Planens und Bauens beschäftigen. Das Konzept für diesen Kongress wurde mit Bernd Knies diskutiert und von Yasemin Utku, Leonhard Lagos und mir entwickelt. Die Absicht war, in der Gegenüberstellung der unterschiedlichen Interpretationen der Realität einen geschärfteren Blick auf das Realisierbare innerhalb der scheinbar engen Grenzen der eigenen Wirklichkeit zu schaffen.

Für den Einstieg in die „Realität [Bauen]“ haben wir eine Phänomenologin (Susanne Hauser), einen Projektentwickler und Bauträger (Burkhard Drescher) und einen Architekten (Jean-Philippe Vassal) gebeten, ihre jeweilige Position der Alltagswahrnehmung und -praxis darzustellen. Susanne Hauser hat die von ihr beobachteten Phänomene der Orte beschrieben, die wir mit *Zwischenstadt* oder *Peripherie* beschreiben. Sie hat deutlich gemacht, dass diese Orte bestimmend für die Wahrnehmung von baukultureller Qualität sind und – auch wenn sie keine wachsende Zukunft haben – sein werden. Weniger beobachtend als gestaltend hat Burkhard Drescher präsentiert, welchen Herausforderungen sich ein Unternehmen stellen muss, das in einem schrumpfenden Markt Wohn- und Gewerbestandorte entwickelt, baut und pflegt. Und schließlich hat uns Jean-Philippe Vassal Konzepte vorgestellt, die in seinem Büro entwickelt werden, um Wohnen mit wenigen Mitteln, aus dem Bestand oder im Neubau, qualitativ und an den gegenwärtigen Lebensweisen orientiert zu gestalten.

Die Themenfelder, die während des Kongresses im Mittelpunkt der Diskussionen standen, haben wir am Rande der aktuellen Baukulturdebatten gefunden und ganz bewusst gesetzt. Denn die Beschäftigung mit Straßen und Einfamilienhäusern, mit Gewerbegebieten und Quartiersentwicklungen steht leider nur selten auf der Tagesordnung der Baukultur. Doch gerade diese Bau- und Planungsanlässe, die scheinbar nebensächlichen urbanen oder disurbanen Bauereignisse machen das Gros der Entwicklung aus. Sie prägen unsere Räume nachhaltig – im Guten wie im Schlechten.

Vor dem Hintergrund der Einstiegsvorträge und einer zentralen Podiumsdiskussion haben sich die Arbeitsgruppen auf der Basis von zwei Kurzreferaten aus unterschiedlichen Blickwinkeln in ihr jeweiliges Thema begeben. Die Arbeitsgruppen beschäftigten sich dabei sowohl mit der komplexen Fläche und den Akteuren, die für baukulturelle Qualität einstehen müssen, als auch mit spezifischen Sonderlösungen, die in ihrem jeweiligen Themenfeld Relevanz erlangt haben.

Die ersten drei Arbeitsgruppen hatten jeweils ein spezifisches baukulturelles Aufgabenfeld zum Thema: Einfamilienhäuser, Gewerbegebiete und Einfallstraßen.

Das Thema Einfamilienhäuser beschränkte sich auf unterschiedliche Formen der seriellen

Produktion von Wohnraum: welche Konzepte werden zur Zeit von den Nutzern angenommen und welche gilt es für die Zukunft zu entwickeln? Christoph Schmidt und Rudolf Sellhorst haben aus der Sicht des forschenden Architekten und des Fertighausverbandes ihre Optionen für die künftige Entwicklung dieses Marktes präsentiert.

In der Arbeitsgruppe Gewerbe haben sich die Teilnehmenden mit einer kommunalen Wirtschaftsfördererin aus den neuen Bundesländern (Wilma Hammernick) und dem Vertreter des größten Gewerbeflächenentwicklers Nordrhein-Westfalens, der LEG, (Rolf Heyer) über die Möglichkeiten der baukulturellen Qualifizierung auseinandergesetzt, die dieses scheinbar baukulturphobische Entwicklungssegment bietet.

Etwas weniger themenspezifisch wurde die Diskussion bereits in der dritten Arbeitsgruppe. Hier wurde anhand von interventionistischen und stadtentwicklerischen Konzepten deutlich, dass das Entrée einer Stadt, das in der Regel entlang von Einfallstraßen sichtbar ist, sowohl der konzeptionellen Einbindung in ein städtebauliches Rahmenkonzept als auch der innovativen Aktivierungs- und Vermittlungsstrategien angesichts der meist vielfältigen Eigentümer- und Nutzerstruktur bedarf. Martin zur Nedden (Stadt Bochum) und Stefan Rettich (KARO Architekten/L 21) haben diese unterschiedlichen Herangehensweisen präsentiert.

Die vierte Arbeitsgruppe mit dem Titel „Initiative“ hatte sich vor allem mit der Frage auseinandergesetzt, wer die treibende Kraft für eine Verbesserung der baukulturellen Qualität bei der Entwicklung von Nachbarschaften und Quartieren sein kann und sollte. Hier wurde die Strategie eines global agierenden Unternehmens dargestellt, mit einer Werbekampagne temporär einen Beitrag zur Quartiersrevitalisierung zu leisten (Friedrich von Borries). Dem gegenüber stand ein komplexes ökonomisches Belebungs-konzept für ein Wuppertaler Stadtumbau-Quartier, das vor allem die Einzeleigentümer der Grundstücke und Gebäude im Visier hat (Markus Rathke).

In allen Arbeitsgruppen kristallisierte sich das heraus, was schon in der Podiumsdiskussion thematisiert wurde: Bau- und Planungsfachleute müssen sowohl untereinander, als auch gegenüber den Bewohnern einer Stadt ihre Sprachfähigkeit zurückgewinnen oder besser kultivieren. In den hoch spezialisierten Handlungsfeldern der Planungslandschaft scheint es zunehmend schwieriger, Qualität als Basis für eine stabile ökonomische Entwicklung darzustellen. Und daran ist weniger die schlechte Wirtschaftslage als die interne und externe Kommunikation schuld. Offenbar ist die Vermittlung der Tatsache, dass es sich mittel- und langfristig für alle Renditeinteressierten lohnt in Qualität zu investieren, ein erster wesentlicher Schritt.

Wir haben mit diesem Kongress eine Auseinandersetzung begonnen, die wohl auch in Zukunft die Initiative StadtBauKultur NRW prägen wird. Denn es ist deutlich geworden, dass die konstruierten Feindschaften zwischen baukulturell Gutmeinenden und Missetätern so nicht haltbar sind. Der Dialog zwischen den Positionen, das vorbehaltlose „Kennenlernen“ der Arbeits- und Wirkmechanismen des jeweilig anderen sind essentiell, um in Zukunft das heimliche Motto des Kongresses Wirklichkeit werden zu lassen: Jammern verboten, Pragmatismus erwünscht!

Der nun vorliegende Werkstattbericht des Kongresses, den Yasemin Utku zusammengestellt hat, bietet den Lesern hoffentlich Anlass sich auch mit den Positionen und Themen zu beschäftigen, zu denen er oder sie bisher noch keinen Zugang gefunden hat. Er enthält zahlreiche Anregungen für eine Auseinandersetzung mit „unheimlichen“ und „alltäglichen“ Themen der Baukulturdebatten, um diese auch in Zukunft etwas fester im Diskurs zu verankern.



# Eröffnung des Jahreskongresses

**Oliver Wittke | Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**

*Rede zum Jahreskongress der Landesinitiative StadtBauKultur NRW am 30. September 2005  
in der Huppertsbergfabrik in Wuppertal*

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

seien wir ehrlich: viele, die den Begriff „Baukultur“ hören, denken zuerst an Architektenträume, an teure Denkmalschutzprojekte und an herausgeputzte öffentliche Räume. Sie denken schlicht an Luxus. Und viele sind auch der Meinung, dass wir in einer Zeit leben, in der man sich dieses scheinbare „Sahnehäubchen“ Baukultur eigentlich nicht mehr leisten kann. Der Bausektor hat in großen Bereichen Existenzsorgen; es mangelt an dringend notwendigen Investitionen. Über 40 % der Architekturstudenten, die ihr Studium abgeschlossen haben, müssen in fachfremden Berufen arbeiten. Diese Verschwendung von Wissen und Engagement müssen wir möglichst bald abstellen. Dazu brauchen wir in erster Linie Bauvolumen, und weniger Tagungen und Ausstellungen.

Und es geht noch weiter: Wenn sich Politik zum Ziel macht, Baukultur zu fördern, muss sie die Mittel, die sie für Baukultur einsetzt, in Konkurrenz zu den Mitteln sehen, die sie zur Lösung der anderen großen Probleme hat. Und einen Mangel an solchen Grundsatzproblemen gibt es sicher nicht. Da sind fast 5 Millionen Menschen, die zurzeit Arbeit suchen. Da sind die Wähler, die eine möglichst rasche Konsolidierung der öffentlichen Haushalte erwarten, bevor diese unter der Kreditlast zusammenbrechen. Und da sind große Reformen, die nun tatsächlich unsere ganze Konzentration erfordern: die Rentenreform, die Gesundheitsreform, die Bildungsreform. Müssen wir das wenige öffentliche Geld nicht zunächst für gute Schulen und Universitäten einsetzen, bevor wir über deren Schönheit reden? Also, die Frage ist berechtigt: Brauchen wir in einer solchen Situation mehr Baukultur, eine Baukulturinitiative der Landesregierung?

Man könnte zunächst ganz grundsätzlich antworten. Wie jede Art von Kultur entzieht sich auch Baukultur einer eindimensionalen ökonomischen Betrachtung. Der Mensch lebt halt nicht vom Brot allein – und auch nicht von der Rendite. Keiner wird den Wert eines solchen Gefühls wie „Heimat“ oder „Identifikation mit einer Stadt“ in Euro und Cent beziffern können. Aber ebenso wird keiner bezweifeln, dass es sich um Werte handelt. Was ist zum Beispiel ein Denkmal wert? Ist es überflüssig, weil man den Wert der mit dem Denkmal verbundenen Erinnerung nicht genau angeben kann?

Aber auch die wirtschaftliche Bedeutung der Baukultur wird meines Erachtens unterschätzt. Denn man kann Baukultur vor allem auch als angewandte Standort- und Strukturpolitik verstehen. Städtisches Leben und Wirtschaften braucht urbane Atmosphären und unverwechselbare bauliche Profile – vielleicht ebenso wie technische Infrastruktur. Wenn wir über Stadtfucht und deren enorme Kosten klagen, dann ist dies letztendlich auch ein Problem der Baukultur. Wenn wir über die Strukturkrise der Bauwirtschaft nachdenken und darüber, welche Perspektiven das Bauen langfristig hat, so ist auch dies ein Problem der Baukultur. Ohne Baukultur werden wir unser Know-how im Bereich Architektur und Bauen in Zukunft nicht erfolgreich exportieren können.

Architektur und Städtebau haben unseren Städten ihr unverwechselbares Gesicht gegeben. Hätten Städte wie Köln, Aachen, Münster und Soest ihre heutige Identität ohne ihre Symbolbauten? Würden Städte wie Essen ohne die Zeche Zollverein, Duisburg ohne den Innenhafen und Oberhausen ohne den Gasometer genauso viel Beachtung finden wie ohne diese industriekulturellen Bauten? Welche Stadt in diesem Lande definiert sich nicht über ihren zentralen Stadtplatz, ihre Kirche, ihr Rathaus, ihren wichtigsten Park? Was wäre Nordrhein-Westfalen ohne seine baukulturell geprägten Regionen wie beispielsweise das Münsterland, das Sauerland, die Eifel, den Niederrhein?



Profile entstehen aus Gegensätzen: Nordrhein-Westfalen verfügt gleichzeitig über den Aachener Dom und die Margarethenhöhe, Zeche Zollverein und Haus Esthers, den historischen Stadtkern von Xanten und die urbane Vielfalt Kölns, das Dreischeibenhaus in Düsseldorf und das Musiktheater in Gelsenkirchen.

Gute Architektur ist alles andere als versponnener Altruismus. Selbstverständlich verbindet sie sich fast regelmäßig mit der Hoffnung auf wirtschaftlichen Mehrwert. Man sagt wohl zu Recht, dass die Hälfte der Ökonomie aus Psychologie besteht.

Sie werden bemerkt haben, dass ich auch beim Thema Baukultur einen ganz handfesten Zugang suche. Wir müssen, wenn wir über die Zukunft des Planens und Bauens in Nordrhein-Westfalen nachdenken, an den Stärken dieses Landes ansetzen. Wir müssen die Kooperation mit der Wirtschaft suchen, die mehr Baukultur umsetzen muss. Wir müssen bei den Interessen der Kunden von Baukultur ansetzen, bei den Bauherren und bei den Mietern. Wir müssen das baukulturelle Potenzial dieses Landes mit seinen einzigartigen Ausbildungseinrichtungen in ein Exportprodukt umwandeln.

Für mich ist Baukultur dann zukunftsweisend, wenn sie bei denjenigen ankommt, die vom guten Bauen profitieren: das sind die Bewohner und die Besucher unserer Städte. Für mich ist Baukultur dann stark, wenn sie zu tatsächlichen Veränderungen in der Realität führt. Baukultur ist nicht das Hüpfen von einem Highlight zum nächsten, sondern das Bestreben, an der alltäglichen Wirklichkeit in unseren Städten etwas positiv zu verändern.

Sie werden deshalb verstehen, dass ich ausgesprochen froh bin, heute einen Kongress zu eröffnen, der sich schon im Titel mit dem Alltag der Architektur und des Städtebaus befasst. Dieser Kongress wird – endlich, könnte man sagen – baukulturelle Realitäten und Widersprüchlichkeiten zum Thema machen. Über besseres Bauen in Nordrhein-Westfalen zu reden heißt für mich nicht, die Diskussion auf einige spektakuläre Museumsneubauten, auf die Restaurierung von Industriedenkmalern oder auf die historischen Stadtkerne zu beschränken. Neben diesen wenigen Highlights gibt es den Normalfall des Bauens: beim Einfamilienhaus, beim Gewerbebau und in der Platzgestaltung. Und es gibt große Bereiche in unseren Städten, in denen über Baukultur zu reden irgendwie deplatziert erscheint: Einfamilienhaussiedlungen, Gewerbegebiete, normale Siedlungen im Geschosswohnungsbau und alle Verkehrsverbindungen dazwischen. Diese Situationen machen sicher weit mehr als 90 Prozent der bebauten Fläche aus. Eigentlich sind es diese Flächen und Gebiete, in denen wir uns hauptsächlich aufhalten, eigentlich bestimmen Umsteigestationen des ÖPNV, Ausfallstraßen oder Parkplatzanlagen vor Einkaufszentren unser Stadtempfinden – zumindest quantitativ – mehr als die Diskussion über eine potentielle Wiedererrichtung des Stadtschlusses in Berlin.

Um diese baukulturellen Realitäten soll es heute, auf dem Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur, gehen. Dass diese baukulturellen Realitäten so sind wie sie sind, dass in diesen Gebieten nicht selten baukulturelle Langeweile, Gedankenlosigkeit und Vernachlässigung dominieren, ist nicht Ergebnis eines bösen Plans oder von Planungsfehlern. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Situationen häufig „einfach so“ entstanden sind. Und wenn man an diesen Situationen etwas ändern will, muss man sich zunächst der Mechanismen bewusst werden, die hinter bestimmten Entwicklungen stehen. Obwohl fast jeder das Banale, das Vernachlässigte und das Hässliche in unseren Städten kritisiert, wissen wir doch erstaunlich wenig darüber, warum es immer wieder neu entsteht. Liegt es daran, dass wir bestimmte normierte Wohnvorstellungen, bestimmte Standards im Gewerbebau, bestimmte Gestaltungsprinzipien an Einfallstraßen einfach unkritisch annehmen? Unterwerfen wir uns zu schnell Gestaltungsstandards, die von Werbefachleuten, von Fachplanern oder von Technikern – eher nebenbei – entwickelt wurden? Haben wir uns der Macht von Normen in Architektur und Städtebau ergeben?

Ich denke, von einem solchen resignativen Selbstverständnis sollten wir uns in Zukunft lösen. Wir sollten das Jammern über die baukulturellen Realitäten beenden und einen pragmatischen Blick auf die baukulturellen Spielräume der Zukunft richten. Dabei wird es meines Erachtens vor allem darum gehen, auch in den Standardfragestellungen der Architektur und des Städtebaus „das Besondere zu suchen“. Wir müssen nicht nur herausragende Entwürfe für alltägliche Bauaufgaben zur Diskussion stellen, sondern auch schon jetzt vorhandene Spielräume aufzeigen, damit das all-



tägliche Bauen nicht banal, mittelmäßig und gesichtslos wird. Wir können damit beginnen:

- Plätze mit wenig Aufwand von überflüssigen Infrastruktureinbauten zu entrümpeln,
- uns mit unwirtschaftlichen, oftmals von Angsträumen geprägten, städtebaulich integrierten Parkhäusern zu befassen,
- in die Jahre gekommenen Reihenhaussiedlungen neue architektonische Impulse zu geben,
- ungenutzte Brachflächen in wohnungsnahe Parkanlagen und Spielplätze zu verwandeln.

Warum sollten wir das tun? Ich bin davon überzeugt, dass die private oder unternehmerische Standortwahl auch durch die alltäglichen – nahezu beiläufigen – Qualitäten einer Stadt bestimmt wird. Eine Stadt muss nicht nur funktionieren, sondern sie muss auch schön – und vielleicht auch vorzeigbar – sein. Und dazu gehören interessante Straßenräume, gut gestaltete Wohn- und Geschäftshäuser, eine anregende Mischung in den Quartieren und auch ordentliche Gewerbegebiete vor der Stadt.

Dort, wo sich die öffentliche Hand und Private gemeinsam um den Zustand von Gebäuden und öffentlichen Räumen kümmern und durch Pflege auf hohem Niveau halten, entstehen langfristig weniger Kosten für Reparaturen oder gar für die Sanierung ganzer Gebiete.

Das heißt übrigens nicht, dass ich die gesamte Verantwortung für den Zustand des öffentlichen Raumes auf die Kooperation von öffentlich und privat vor Ort abschieben möchte. Zum einen ist das Land selber Bauträger. Zum anderen bestimmt das Land auch einen großen Teil der Normen und Vorschriften mit, die wir heute mit als Ursache für Gestaltungsmängel sehen. Ich denke, die Diskussion dieser landesweit gültigen Normen und Vorschriften sollte auch ein Teil der Diskussion sein, ob es nicht bessere, ortsangepasste Verfahren und Regelungen gibt, die mehr Individualität und Gestaltungsqualität ermöglichen. Und ganz nebenbei könnte das auch Bürokratieabbau und Deregulierung bedeuten. Also: zögern Sie nicht, mich und mein Haus auf Regelungen – etwa in der Landesbauordnung oder im Bau- und Planungsrecht – hinzuweisen, die Ihrer Meinung nach dem „guten Bauen“ in Nordrhein-Westfalen entgegenstehen. Auch auf diese Zusammenhänge hinzuweisen, sehe ich als Aufgabe der Landesinitiative StadtBauKultur.

Um dem heutigen Thema, der Verbesserung der Alltags-Baukultur, näher zu kommen, sehe ich vor allem drei Ansatzpunkte:

- die Ausbildung von Architekten, Ingenieuren und Stadtplanern,
- die Beratung und Qualifizierung des Bauprozesses und
- die öffentlichen Investitionen.

Lassen Sie mich mit der Ausbildung beginnen. Man kann den Eindruck gewinnen, dass die jungen Entwerfer – und auch die Lehrenden – zuweilen die alltäglichen Bauaufgaben scheuen wie der Teufel das Weihwasser. Vielleicht hat dies etwas mit dem Selbstverständnis vieler Architekten zu tun, das weit in das Künstlerische reicht. Fakt ist, dass die Bauaufgaben, die unsere Städte in der Masse prägen, in der Ausbildung noch immer als Nebensache behandelt werden. Und das sieht man unseren Städten an, in denen sich kostenminimierte Gewerbehallen, standardisierte Wohnhäuser und einfallslose Geschäftshäuser aneinander reihen. Und die meisten dieser Gebäude werden von Architekten geplant.

Die Initiative StadtBauKultur ist deshalb auf die Hochschulen mit dem Angebot zur Kooperation zugegangen. Dies hat bereits zu konkreten Projekten geführt – etwa bei einem Projekt, in dem es um neue Gestaltungsentwürfe für die Bundesstraße 1 ging. Wir werden in Zukunft in Gesprächen und in Form von studentischen Wettbewerben vermehrt darauf hinwirken, dass an den Hochschulen das Alltägliche in den Kern der Aufmerksamkeit rückt.

Ein zweiter Schwerpunkt ist der Bereich Beratung. Wie immer wieder deutlich wird, sind Investoren und Bauträger durchaus bereit, in baukulturelle Qualitäten zu investieren. Voraussetzung ist jedoch, den langfristigen Nutzen einer Investition in Qualität zu verdeutlichen. Wir müssen mit vereinten Kräften darauf hinwirken, dass vor Ort Kapazitäten zur Verfügung stehen, die Alternativen zur 0/8/15-Lösung aufzeigen. Kapazitäten – und das ist uns allen deutlich – sind Menschen, die sich dem Anliegen von Investoren grundsätzlich offen zeigen. Menschen, die sich als Berater zum Langfristigen und Besseren verstehen. Ich kenne in diesem Bereich eine gute und einfache Regel: bei jedem Projekt muss man sich einfach nur vorstellen, wie das Gebäude in 20 oder 30 Jahren aussieht.

In vielen Kommunen haben sich – auch mit Unterstützung der Partner der Initiative StadtBauKultur NRW – Gestaltungsbeiräte zusammengefunden. Ich halte diese Arbeit – die häufig auch ehrenamtlich ist – für ausgesprochen überzeugend. Sie ist dann besonders gut, wenn sie sich zunächst an den Bedürfnissen des Investments orientiert. Aber sie sollte auch an wichtigen Stellen deutliche Statements abgeben, wenn beispielsweise ein Projekt eine ganze Standortsituation gefährdet.

Der dritte Bereich betrifft die öffentlichen Investitionen. Der öffentliche Raum ist gleichzeitig Rückgrat und Klammer für alle Folgeinvestitionen in der Stadt. Wenn er nicht intelligent und hochwertig geplant ist, können wir auch nicht fordern, dass sich private Bauherren bei der Investition in ihre Flächen und Gebäude Qualitätskriterien unterwerfen. Die öffentliche Hand – und hier vor allem die Kommunen – sieht in der Gestaltung des öffentlichen Raumes traditionell eine ihrer Kernaufgaben. Das sollte auch so bleiben – im Interesse aller.

Allerdings sollten gerade im Bereich der kommunalen Investitionen neue Anreize für Investitionen in städtebauliche Qualitäten geschaffen werden. Dies kann – wie zum Beispiel im Wettbewerb „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“ – durch die konkurrenzuelle Vergabe von Fördermitteln bei Neuinvestitionen geschehen. Dies sollte aber auch und vor allem bei der qualitätsorientierten Weiterentwicklung des städtebaulichen Bestandes der Fall sein. Denn ich bin überzeugt davon, dass wir in den kommenden Jahren nur an ganz wenigen Standorten wirkliche Spielräume für Neuinvestitionen haben werden. Dies eröffnet uns die Möglichkeit mit Bedacht über die bestehenden Räume und Strukturen nachzudenken und intelligente – durch Bürgerengagement gestützte – Pflegekonzepte für den öffentlichen Raum zu entwickeln.

Baukultur ist eigentlich nur als Gemeinschaftsprojekt möglich. Jedes noch so schöne Haus verliert an Wert, wenn das Umfeld nicht stimmt. Jede Architektur und manches Denkmal wird zur Fassade, wenn sie nicht durch Nutzungen belebt werden. Deshalb sind wir gut beraten, Baukultur auch immer öffentlich zu diskutieren. Denn letztendlich werden wir nur dann neue baukulturelle Qualitäten erreichen, wenn die neuen Produkte von unseren Kunden, den Bauherren und der Bevölkerung, auch gewünscht werden. Wir brauchen diese Kunden als Partner und als Spezialisten für die Potenziale vor Ort. Dass solche neue Partnerschaften im baukulturellen Sinne greifen, sehen wir heute ganz konkret an dem Ort, an dem diese Tagung stattfindet. Der Umbau der Huppertsbergfabrik im Rahmen des Projektes startpunkt e.V. ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie privates Engagement Hand in Hand mit kommunaler und Landesunterstützung gefördert werden kann und dabei ein baukulturell beachtliches Ergebnis zustande kommt. Man sieht an diesem Projekt sehr deutlich, dass baukulturelle Investitionen, die mit einem klugen Bewirtschaftungskonzept geknüpft wurden, sich nicht nur für den Unternehmer, sondern auch und vor allem für den Stadtteil und die Stadt auszahlen.

In diesem Sinne würde es mich freuen, wenn Sie auf der heutigen Tagung weitere Spielräume entdecken, innerhalb derer wir ähnlich Vorbildliches für die Verbesserung unseres baukulturellen Alltages auslösen können. Und wenn ich dabei helfen kann, lassen Sie es mich bitte wissen.



# Positionen

Alltag ohne Baukultur? . . . . .	12
Architecture and „real life“ . . . . .	17
Projektentwicklung – Grenzen des Alltags . . . . .	19
Baukultur hat Konjunktur . . . . .	25
(Bau)Kultur und Ökonomie . . . . .	26
Wer baut eigentlich für Bewohner? . . . . .	27

# Alltag ohne Baukultur?

Susanne Hauser | Universität der Künste Berlin

---

Die Frage „Alltag ohne Baukultur?“ stellt gleich eine ganze Reihe Fragen in den Raum, beispielsweise: Gibt es so etwas wie Bauen ohne Baukultur? Ist aus dem Alltag die Baukultur entwichen oder war sie vielleicht noch nie da? Anhand dieser Ausgangsfrage war mir zunächst nur klar, dass sie von dem Eindruck eines Mangels zeugt und von dem Wunsch, diesen Mangel zu beheben.

Der Wunsch rührt sich schon seit einigen Jahren, wie die Initiative Baukultur in Deutschland zeigt. Auch das Hearing 2004 zur Baukultur des österreichischen Parlamentes weist in diese Richtung. Umstritten blieb und bleibt dabei, was Baukultur ist oder leisten soll. Die Debatten, die sich in Deutschland an den Statusbericht Baukultur anschlossen, haben schließlich – da mag es verschiedene Einschätzungen geben – viele Diskussionen beflügelt, um schließlich die Antwort auf die Frage nach dem, was Baukultur ist, in kluge Verfahren zu übersetzen, in Verfahren, die architektonische Wettbewerbe und ihre Siegerentwürfe stärken und zur Grundlage einer Diskussion über die Qualitäten von Architektur und Städtebau machen. Die Gründung der Bundesstiftung, vom Bundestag im Frühsommer des Jahres 2005 noch einstimmig beschlossen, ist ja bedauerlicherweise im Sommer desselben Jahres im Bundesrat gescheitert. Es bleibt zu hoffen, dass dies nur ein vorläufiger Stand der Entwicklung ist.

Interessant an den Diskussionen um die Bundesstiftung Baukultur war und ist aber, dass eine zuerst sehr inhaltlich geführte Diskussion darin mündete, einen vor allem über Verfahren definierten Prozess anzustoßen. Das heißt, für den Alltag und die Baukultur auch über den Rahmen der Stiftung hinaus, dass sich die Antwort auf die Frage danach, was Baukultur ist und was nicht, als dynamische Aufgabe herausgestellt hat. Sie ist nicht mit einem Katalog von guten Ratschlägen oder einer Menge von einmal festgelegten Kriterien abschließend zu erledigen. Offensichtlich hat Baukultur etwas mit permanenter Auseinandersetzung zu tun, mit Kommunikation, mit Vergleichen, mit Beispielen, mit der Abstimmung von unterschiedlichen Wünschen und unterschiedlichen Zielen. Und was immer aus der Stiftung Baukultur werden mag – dieser Befund wird ein wichtiges Ergebnis der Diskussion um sie bleiben.

Damit ist immer noch nicht geklärt, welcher Mangel denn zur Debatte steht, wenn der Ruf nach mehr Baukultur erhoben wird. Auch ist nicht klar, was seine Alltagsdimensionen sind. Ich werde diese Frage hier nicht ausmessen können und habe mich deshalb entschlossen, „nur“ den Raum zu betrachten, der für immerhin ca. 70 Prozent der deutschen oder auch schweizerischen Bevölkerung und einen wachsenden Teil der österreichischen Bürger und Bürgerinnen der alltägliche Raum ist: die urbanisierte Landschaft. Sie wächst seit ca. 60 Jahren heran, seit etwa 40 Jahren taucht sie in künstlerischer Fotografie auf, doch erst seit ca. zehn Jahren ist sie Thema von Stadtplanung, Landschaftsplanung und Architektur. Im Zuge ihrer Entdeckung hat sie den merkwürdig und dennoch angemessen unscharfen Namen „Zwischenstadt“ bekommen. Ihr Entdecker im deutschen Sprachraum, Thomas Sieverts, hat eine besondere Eigenschaft dieser Gebiete hervorgehoben: ihre An-Ästhetik – was soviel heißt wie: Man braucht diese Gebiete, sie funktionieren wirklich gut, aber man nimmt sie nicht weiter wahr. Diese Feststellung bedeutet nicht, dass da irgend etwas per se hässlich wäre oder unkultiviert – aber, was immer da auch sein mag, es scheint wert, ignoriert zu werden.

Man kann sagen: Der ästhetische Zugang zu den Gebieten, die heute als Zwischenstadt, als Agglomerationen halb städtischen, halb ländlichen oder landschaftlichen Charakters verstanden werden, ist problematisch – und die Frage, inwieweit wir damit ein baukulturell befriedigendes Phänomen vor uns haben, ist recht offen.



Geht man von einem weiten Konzept von Wahrnehmung und Ästhetik aus, nämlich von dem, was eine Gesellschaft wahrzunehmen bereit ist und als Gegenstand anerkannter Wahrnehmung auch thematisiert, dann ist festzustellen, dass die zwischenstädtischen oder auch zwischenlandschaftlichen Gebiete erst seit wenigen Jahren aus Planerperspektive als Strukturen mit eigenen und eigenartigen Qualitäten gesehen werden. Das heißt auch, dass sie zumindest vom Fach her gesehen erst seitdem als mögliche Gegenstände einer wie auch immer gearteten Kultivierung erscheinen können. Das Sehen der Zwischenstadt steht auch heute noch in seinen Anfängen, auch wenn die Auswahl dessen, was man dort zu sehen bekommt, mittlerweile relativ klar ist: Gewerbegebiete, urbane Zonen und Siedlungen verschiedenster Art, Handelszentren und Industriegebiete, Freizeitanlagen wie Sporthallen und Diskotheken, Flughäfen, Einkaufs- und Entertainment-Zentren, die sich in nicht offensichtlich geordneter und auch nicht auffällig koordinierter Weise um Städte oder ältere kleinere Kerne herum ausgebreitet haben. Dazu kommen Felder, Wiesen, Tankstellen, Brachen, Militärgelände, mehr oder weniger gepflegte Waldstücke oder irgendwelche eher zufällig doch idyllisch wirkende Ökotope, die man Ausgleichsmaßnahmen, beispielsweise anlässlich eines Autobahnbaus, verdankt.

Dieser Zustand fordert die Wahrnehmungsgewohnheiten heraus, soweit sie an der Bildfähigkeit ihres Gegenstandes festhalten – ich erwähne das, weil mir auch die Frage aufgegeben wurde, welche Bilder der baukulturellen Realität derzeit verfügbar sind. Ich gehe davon aus, dass es eben nicht einfach ist, die urbanisierte Landschaft zum Bild zu schließen, irgendeinen Ausschnitt als besonders bedeutsam zu begreifen, irgendeine Form als Gestalt darin zu entdecken oder auch irgendeine bekannte ästhetische, mit Bildkonzepten vereinbare Strategie wiederzufinden, die eventuell verfolgt worden wäre bei der Gestaltung. Das ist nicht unbedingt ein Mangel der Situation, möglich wäre es immerhin, dass sich hier auch ein Mangel des Wahrnehmens zeigt.

Ich nehme nun an, dass eines der Probleme mit der (An)Ästhetik der Zwischenstadt in einem ästhetischen Anachronismus begründet ist, der neue Bewegungsformen im Raum, neue Nutzungsformen von Territorien mit ästhetischen Erwartungen und Vorbildern des 19. Jahrhunderts verbindet. Oder anders gesagt: es gibt keine verbreiteten Muster ästhetischer Befriedigung durch Bilder, die sich mit der Zwischenstadt verbinden. Weithin und gängig akzeptierte (Bild-)Schönheit ist anderswo zu finden – in traditionellen Stadtzentren, in traditionellen, und das heißt agrarischen oder aber als wild oder ursprünglich verstandenen Landschaften. Und während das der Fall ist, dementieren die heute alltäglichen Raumnutzungen die Möglichkeiten eines Raumes, in dem kompakte Städte und von ihnen wohl geschiedene Außenräume ländlicher oder landschaftlicher Art existieren. Damit reduzieren sich die Möglichkeiten, geschlossene Einheiten, Bilder, die sich ruhig dem Auge bieten, vorzufinden. Der Anspruch kollidiert mit einer automobilen Gesellschaft, die ihre Terrains in hochspezialisierter und punktueller Weise definiert und ihre funktionalen wie ästhetischen Ansprüche in konzentrierter Weise in spezialisierte Innenräume verlegt.

Es bleibt dennoch das Unbehagen, das der undeutliche Raum der Zwischenstadt als weitgehend ignoriertes oder anästhetischer Raum auslöst. In Reaktion darauf brauchen wir möglicherweise eine Wahrnehmung der Zwischenstadt, die nicht nur konstatiert, was in räumlicher, politischer, sozialer, ökonomischer und ökologischer Hinsicht dort ist, sondern auch eine ästhetische Möglichkeit, mit ihm umzugehen, wenn der Anspruch auf Wahrnehmung und auf ästhetische Befriedigung nicht aufgegeben werden soll.

Es gibt nun einige strukturelle Bedingungen, die die urbanisierte Landschaft zu dem machen, was sie ist und die berücksichtigt werden sollten, wenn es um ihre ästhetische und damit möglicherweise auch „baukulturelle“ Aufwertung gehen soll. Vier dieser Bedingungen möchte ich nennen und charakterisieren.\*

Beginnen möchte ich mit einem Zitat des niederländischen Landschaftsarchitekten André Dekker: „Die Orte, von denen die Leute sich abhängig machen, sind verbunden durch ein System des Nicht-Verbundenseins. Die Zwischenräume, die sie durchqueren, sind weder sicht- noch spürbar. Der Autofahrer hat keine Wahrnehmung für Orte, das Zeitempfinden reduziert sich auf das Gefühl der Entfernung. Im Auto zu sein, besonders in einem geräuschlosen, starken und bequemen Auto,

\*Die komprimierte Beschreibung der vier Aspekte, die die Wahrnehmung der Zwischenstadt charakterisieren, ist ein Auszug aus: Susanne Hauser: Anästhesie und Lesbarkeit. In: Thomas Sieverts, Lars Bölling (Hg.): Mitten am Rand (= Zwischenstadt Band 1). Wuppertal 2004, S. 206-209, S. 206f

verleiht das Gefühl des Losgelöstseins. Es ist wie im Nirgendwo. Es ist wie Fliegen, ein Entkommen von der Schwerkraft. Andere Leute nennen das Spaß.“\*\*

Die neuen weder sicht- noch spürbaren Landschaften der Zwischenstadt sind also, wenn wir André Dekker folgen wollen, in einem genauen Sinne des Wortes, „erfahrbar“ über ein Netz von Verkehrsinfrastrukturen, die eine Bewegungsform privilegieren, die des Fahrens mit dem Auto. Diese Bewegungsformen und Geschwindigkeiten definieren den Raum und damit auch die Erfahrung der Wege wie der Räume: Sie werden konstituiert durch die fahrende Bewegung, die sie erschließt. Sie führen, wenn wir dem obigen Zitat von André Dekker folgen, nicht zur Erfahrung der Plätze und Orte am Rand der erfahrenen Straßen, sondern zur Erfahrung des Fahrens.

Die automobilen Zonen erzeugen einen kollektiven Raum und eine Form der Öffentlichkeit, die nicht kommuniziert, sondern individuell schweifend oder aber zielgerichtet fährt – mit großen Ansprüchen an die Reibungslosigkeit des Untergrundes, ohne auffallend kommunizierte oder explizierte Ansprüche an die Umgebung der Straße. Der Weg ist nicht das Ziel, und seine Wahrnehmung ist es erst recht nicht – wohl aber die Erfahrung des Fahrens.

Ein zweiter Aspekt: Nicht nur in ihren Funktionen, sondern auch in der Wahrnehmung und Erfahrung im zwischenstädtischen Raum spielen Infrastrukturen, Materialflüsse und Transportnetzwerke eine überragende Rolle: Denn der Raum wird in und auf ihnen, über sie „erfahren“ und konstituiert als Raum aus überlagerten Netzen. In diesen Netzen fungieren einzelne Orte als anziehende und konzentrierte Knotenpunkte, als Ziele, die die Bewegung zum vorläufigen Stillstand bringen.

Jedes dieser möglichen Ziele scheint sich gegen die anderen möglichen Ziele zu sperren und einzeln zu liegen. Straßen, manchmal Schienen, definieren die Bewegungsmöglichkeiten von einem dieser Ziele zu einem anderen, von einem Funktions- und Aktivitätsort zum nächsten, von der Wohnung zum Arbeitsplatz, zum Einkauf, zu Freizeitanlagen. Die spezialisierten möglichen Ziele des Erfahrens sind mit anderen, ähnlich spezialisierten Orten verbunden und gleichzeitig auch getrennt von ihnen durch Verkehrs- und andere Infrastrukturnetze.

Die Befahrung der Wege, selten ihre Begehung, führt durch Zwischenräume, die als eigene Wahrnehmungsgegenstände nicht in Betracht kommen, sei es, weil sie von Lärmschutzwänden gebildet werden, weil sie zu heterogen sind, weil sie an Plätzen vorbeiführen, denen keine interessierte Wahrnehmung gilt. Manche dieser Plätze können von Wegen und Straßen aus unauffindbar sein, sie können völlig vergessen werden, wenn keine Wege zu ihnen führen. Der Zwischenraum ist unsichtbar.

Ein dritter Aspekt ist die Abstraktheit: Einer der Schlüssel zur Lesbarkeit der konkreten Platzierung von Zielen und Funktionen, ist ihre Lage in Bezug auf Zeit und Bewegung. Die Erreichbarkeit einer Funktion aus der Umgebung in einer in dieser Umgebung tolerierten Zeit entscheidet wesentlich (mit) über die Stelle, an der sie in die Landkarte eingezeichnet werden wird. Kontexte kleineren Maßstabs, Nachbarschaften, sind dagegen von geringerer Bedeutung. Das verweist die Lesbarkeit der Zwischenstadt auf Muster, die vor Ort abstrakt bleiben.

Nur abstrakt zu lesen ist auch ein weiteres Prinzip der Platzierung. Hinter der Ansiedlung von Verkehrs- und Wasserwegen, Gewerbegebieten, Produktionsstätten, Forsten und Siedlungen, technischen und sozialen Großeinheiten vom Krankenhaus bis zum Universitätscampus stehen Zwecke, Bedürfnisse und Funktionen, die eine lange Geschichte ihrer Ausfaltung hinter sich haben.

Verschiedene Agenten handeln und handeln weiter nach verschiedenen Agenden, mit eigenen Logiken und in einer spezifischen Eigenzeit der jeweils betrachteten Ausdifferenzierungen ihrer Funktionen im Raum. Das Ergebnis ist, dass eine Vielfalt von Strukturen und Prozessen mit je eigenen Entwicklungsdynamiken, mit je unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Entwicklung nebeneinander Raum einnimmt, ohne dass das Muster ihrer (An)Ordnung anschaulich wäre.

Auch dieses nur über eine vermittelnde Abstraktion lesbare Muster der (An)Ordnung unterstützt die Nicht-Wahrnehmung der Zwischenräume. Sie erschwert eine auf Strukturen gerichtete Wahrnehmung und Erfahrung, eine Bilder suchende Wahrnehmung ohnehin.

Der vierte Aspekt: Wieso findet man sich zurecht? Auch hier ein Zitat: „Die diffusen Räume unserer Ballungsgebiete sind für die meisten Menschen zeichenlos. Dem ungestalteten Raum wurden keine expliziten Zeichen für seine Lesbarkeit gegeben, und die Nutzung dieser Räume ist auf den ersten Blick so bezugslos zu dem Ort, an dem sie stattfindet (Pendlerlum, Schlafstädte,

\*\*Gert van de Camp, André Dekker, Ruud Reutlingsperger: Stillstand, was bedeutet das für den homo mobilis? In: Dieter Kornhardt, Gabriele Pütz, Thies Schröder (Hg.): Stadt schafft Landschaft. Hamburg 2002, S. 147-152, S.150



\*\*\*Boris Sieverts, Stadt als Wildnis. In: Dieter D. Genske, Susanne Hauser (Hg.): Die Brache als Chance. Ein transdisziplinärer Dialog über verbrauchte Flächen. Berlin 2003, S. 205-231, S. 207

Baumärkte), dass auch von dieser Seite keine den Ort unverwechselbar kennzeichnenden Zeichen entstehen. Wenn überhaupt Zeichen gesehen werden, dann sind sie also austauschbar – das heißt, der Ort bleibt anonym (...).“\*\*\* Potentielle (Ziel)Orte verschließen sich oft der deutlichen Identifizierbarkeit von außen. Gebäude von Möbelgroßhandlungen, Shopping-Center, Sporthallen und Diskotheken sind hochspezialisiert, doch diese Spezialisierung ist allenfalls im Innenraum sinnlich erfahrbar ausgebildet. Ihre Funktion erschließt sich hinter der Eingangstür und zeigt sich nur selten durch besondere, von außen erkennbare architektonische Merkmale.

Die Auffindung und Identifizierung der Funktionen geschieht durch höchst ökonomische Zeichen, durch Signale, schnell erfassbare, äußerst knappe visuelle Verweise, durch Logos oder Ikonen. Die Voraussetzung ihrer Lesbarkeit ist nicht der spezifische Ort, die spezifische Nachbarschaft, eine spezifische Gestaltung, sondern die Wahrnehmung von Werbung in hochfrequentierten Massenmedien, die die Kurzinformation der Signale entschlüsselbar machen, deren ästhetisches und semantisches Potenzial sich ansonsten in der Orientierung auf das spezifische Ziel erschöpft.

Zusammengefasst und ergänzt: Ich gehe davon aus, dass diese alltäglich wohl funktionierenden Gebiete der gesellschaftlichen Wahrnehmung nach wie vor entgehen und dass sich ihre (große) Bedeutung und Wirksamkeit in spezialisierter und alltäglich bewährter Erfüllung definierter Funktionen erschöpft. Diese ‚Unsichtbarkeit‘ und Bedeutungsarmut der Zwischenstadt ist zurückzuführen auf die Spezialisierung von Funktionen, ihre Ausfaltung und Zerstreuung über weite Räume, auf nicht abgestimmte Planungsentscheidungen verschiedener Institutionen auf verschiedenen Ebenen (kommunal bis europäisch), auf Automobilisierung und Individualisierung. Von diesem (ästhetischen) Standpunkt aus ist die Zwischenstadt im Einzelnen durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Objekte, Funktionen, Handlungen in diesem Gebiet sind unsichtbar: Sie zeigen sich architektonisch nicht an, sie finden unter gleichgültigen Hüllen statt und präsentieren sich jeweils vereinzelt.
- Der Zusammenhang, in dem sie stehen, ist nicht evident und lesbar, sondern nur in der Abstraktion zu erschließen.
- Traditionelle Bilder von Stadt wie Landschaft tragen zur Interpretation und Lesbarkeit der Zwischenstadt nichts bei, da sie ihr nicht entsprechen.
- Die Nicht-Wahrnehmung der Zwischenstadt bedingt/bezeugt den Umstand, dass sie nicht als relevanter Raum für Planung und nicht als Gegenstand einer sozialisierten Sorge betrachtet wird.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal auf die ersten Definitionen verweisen, die zur Baukultur entstanden sind, eben auf den Statusbericht Baukultur, den Gert Kähler 2001 verfasst hat. Dieser Bericht hielt sich relativ deutlich an Architektur und Städtebau und obwohl das nicht zwingend gewesen wäre, auch weitgehend an städtisches Ambiente. Auch formulierte er im Wesentlichen Forderungen an die professionellen Akteure und definierte damit erwünschte Entwicklungen „für“ die Bürger und Bürgerinnen und nicht unbedingt „mit“ ihnen. In dem Moment, wo die Stadt-Land-Hybriden, die Zwischenstädte, die urbanisierten Landschaften ins Spiel kommen, wird das Spielfeld größer, vielleicht auch in seinen Abmessungen realistischer und alltäglicher. Und: Wir haben es hier mit einem sehr dynamischen Raum zu tun, der bei aller Ausfaltung der Funktionen Platz bietet für individuelle Aneignungen, die im klassischen Gebiet des Städtebaus wenig Platz finden. Dabei sind es nicht nur die Aneignungen, die in den ungenutzten Zwischenräumen der urbanisierten Landschaft stattfinden, sondern auch die Aneignungen, die von einer Art bodenständiger Baukultur beispielsweise der Eigenheimbesitzer zeugen: In der urbanisierten Landschaft haben viele individuelle Träume zumindest ihre mögliche Realisierung gefunden.

Wie lassen sich nun diese Gebiete, die so sehr heterogen sind und die gleichzeitig viele einzelne Bedürfnisse erfüllen, anschließen an den Wunsch nach mehr Baukultur? Bevor Entwurfs- und Qualifizierungsstrategien, Ansprüche und baukulturelle Vorstellungen überlegt werden, müssen Qualifizierungsziele artikuliert werden. Diese aber sind keinesfalls selbstverständlich, auch nicht wissenschaftlich ableitbar, sondern politisch auszuhandelnde Setzungen – und da sind wir beim Diskurs. Vorausgesetzt ist bei Qualifizierungsvorschlägen allemal, dass die urbanisierte Landschaft überhaupt eine Qualifizierung oder eine baukulturelle Offensive verlangt. Das ist keine selbstver-



ständige Annahme: Immerhin leben 70 Prozent der Bevölkerung klaglos bis zustimmend unter ihren Bedingungen, während Stadtplanung, Landschaftsplanung und Architektur Verbesserungen einfordern. Die Formulierung von Qualifizierungszielen legitimiert sich allenfalls aus der Beschreibung von Mängeln und Restriktionen, die mit der zwischenstädtischen Organisation des Raumes verbunden sind, wobei ich davon ausgehe, dass es solche Restriktionen tatsächlich gibt.

Eine Restriktion ist übergreifend: Was der gesellschaftlichen Wahrnehmung entgeht, ist kein Thema öffentlicher Verhandlungen und Sorge. Sich mit der An-Ästhetik der Zwischenstadt zufrieden zu geben, hieße, weite Tätigkeitsfelder ausschließlich einzelnen – individuellen oder institutionellen, privaten oder öffentlichen – Interessen zu überlassen und sie nicht zur allgemeinen Disposition zu stellen.

Welche Ziele könnten sinnvoll sein? Am Ende eines Forschungsprojektes zur Ästhetik der Agglomeration stellen wir, meine Mitarbeiterin Christa Kamleithner und ich, mehrere zusammenhängende Ziele zur Debatte. Die Erwartung, die wir an ihre Umsetzung richten, ist, dass sie die alltäglichen Handlungsoptionen in den neuen urbanisierten Räumen stärken. Wir plädieren für die sinnliche Erschließung der urbanisierten Landschaft, für die Stärkung der Öffentlichkeit im heterogenen Raum und die Steigerung der Durchlässigkeit der räumlichen Struktur. Auch halten wir die Ermöglichung verschiedener und wählbarer Geschwindigkeiten, die Verdichtung und Vermehrung von Funktionen an ausgewählten Orten und die Steigerung lokaler Brauchbarkeit für ein sinnvolles Ziel. Ebenso ist die Erhöhung der Anschlussfähigkeit und Flexibilität („Andockbarkeit“) im Hinblick auf die infrastrukturelle Versorgung, die Gestaltung der architektonischen Elemente, und im Hinblick auf Angebote zur sozialen Vernetzung durch die Etablierung von lokalen Kommunikationsorten und -strukturen zu bedenken. Unser Vorschlag ist, diese Ziele im Rahmen einer Zuwendung zur urbanisierten Landschaft zu verfolgen und sie in diesem Sinne zum Gegenstand baukultureller Initiativen zu machen.\*\*\*\*

\*\*\*\*Die Vorschläge sind ausführlicher vorgestellt in Susanne Hauser, Christa Kamleithner: Ästhetik der Agglomeration (= Zwischenstadt 12). Wuppertal (Frühjahr 2006).



# Architecture and „real life“

– architecture and urban planning seems for me quite distant with the urban reality

Jean-Philippe Vassal | lacaton & vassal architects Paris

---

„Alice in der Stadt“ – Wenders – Wuppertal

Filmmakers propose emotional, sensitive and poetic vision of the city, where daily reality is never far from extraordinary. Everyday situations, everyday life; each person is considered as a unique person, as an extraordinary man or woman, as the main actor of the story: the story of the city. It is in that way that we want to develop our projects.

Then architecture should be, far from monumentality, light, intelligent, accessible, economic, generous, even „luxurious“, simple, comfortable and poetic, adaptable for free use; defined from smaller to bigger, from inside to outside in architecture as in urban planning.



## Situations to understand and to do with/no more a white sheet of paper

The complexity of the urban situation is a chance. Architecture is able to take account of what exists, and to do with. People, trees, history, life, buildings, neighbourhood, represent already the main part of the future project. It is not necessary to demolish, to make an empty place and then to build. It is time to transform, to change, to add, to make what is considered bad, becoming good, by changing it, and not replacing it. It is for me the first condition of sustainability.

On this parcel on a sand dune near the sea, it was not necessary to erase the sand dune or to cut the trees and then to build a house. 80% of the project was already here, with trees, dune, sea, light and sun, it was just necessary to add 20% to make that situation possible to live with pleasure and comfort. Architecture should be non-violent, very precise.

## Living

In the context of an existing situation as preliminary, the idea of living and habitat becomes essential, as a starting point to develop architecture and urbanism in another direction, the facade or shape could be secondary and only consequence of the quality of interior and living spaces.

Streets and public space, public equipments should be in the continuation of this process and not considered only as a catalogue of objects and monuments.



## Economy

Today, the question of economy in architecture should not be a problem. Even it is a positive indication to develop more thinking, architecture and engineering. For us, there is a real architectural, aesthetical interest, a real sense, in the way to deal with that constraint. For any situation, what is interesting is to propose more thinking and more intelligence, to offer larger possibilities and facilities of use, more thinking and not only more materiality. In a project of embellishment for a public square in Bordeaux, (changing ground, banks, or lights), our answer was: do nothing, because after a serious analysis of the situation, it seems obvious that the charm of that place was real, and that to do nothing was also an appropriate project.

## Transformation

It is always a continuation, a transformation of what exists, and not a catalogue of new objects. In the study „+“, we explain that the situation in the suburbs of big cities in France can be changed radically but also carefully and precisely, by building from the positive points, instead to start by destroying all.

## Sampling, Standard

As it is possible to analyse very carefully existing situations, to add to them and to change them

very delicately, what you bring can be very simple, limited and also very efficient. It is possible to bring entire standard parts of building, instead of traditional materials, brick by brick, like sampling. The use of standard elements is directly related to their efficiency, capacity or cost:

- entire systems like prefabricated structures generally employed for industrial car parks can be used for efficient multi levels supports,
- the professional greenhouses for cheap and efficient envelops to take benefit of solar energy, and control climate inside.

The interest to use these standard elements is directly linked with thinking non-standard.

### Africa/Optimism

I have the feeling of a mental constraint in Europe, a lack of optimism or naivety. I remember during my stay in Africa, even in very difficult conditions, the capacity of African people to invent, their intelligence to understand situations, to do miracles with nothing, or nearly nothing. And this capacity of poetry and humour. Strangely, I feel that while the complexity increases, this optimism and fresh mentality is necessary.



(Quelle aller Bilder: J. P. Vassal)



# Projektentwicklung – Grenzen des Alltags

Burkhard Ulrich Drescher | RAG Immobilien AG Essen

Im Folgenden die Folien zum Vortrag von Burkhard Ulrich Drescher


**Projektentwicklung - Grenzen des Alltags**

**Unser Alltag**

- 16.000 Hektar Flächenverwaltung
- 1.100 Hektar Flächenentwicklung
- 1.000 Hektar Prüfung des Folgenutzungspotentials

▼

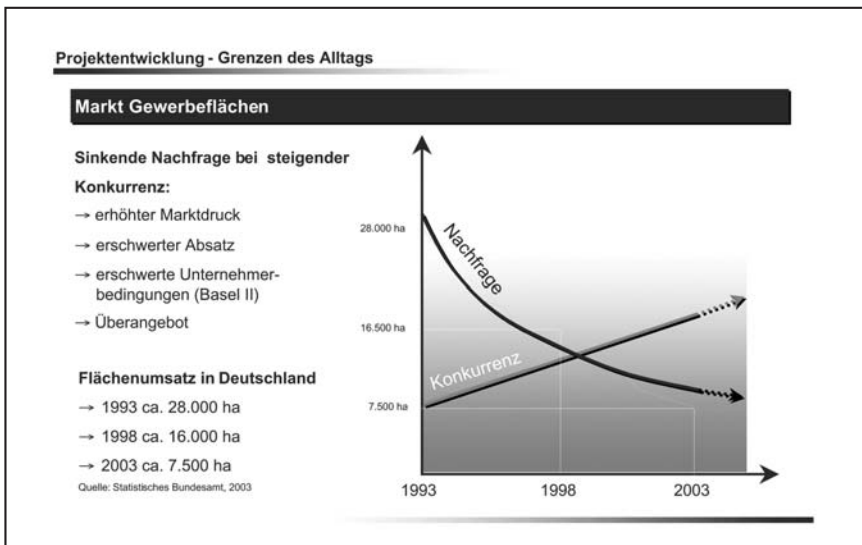
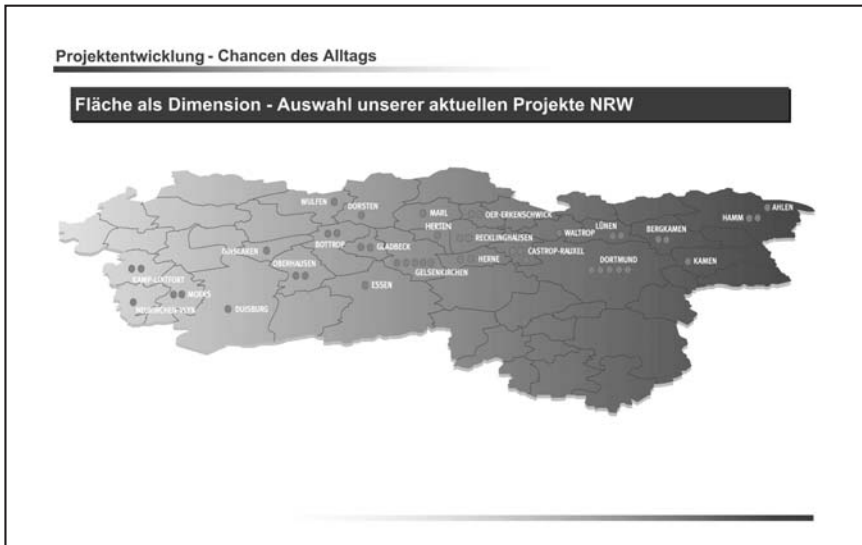
Geschäftsfeld Flächenentwicklung und Gewerbeimmobilien der RAG Immobilien AG



**Projektentwicklung - Grenzen des Alltags**

**Unser Flächenpotential**

<b>Flächen-Portfolio</b> RAG Konzern 16000 ha = <b>32.000</b> Fussballfelder	Portfolio Flächenvertrieb		
	<b>Flächenentwicklung</b>		
	Inszenierung / Idee	Konzeption / Planung	Realisierung
	Strategie	Produkt	Projekt
Flächenverwaltung			



### Projektentwicklung - Grenzen des Alltags

#### Determinanten der Projektentwicklung

- **Verfügbarkeit**
- **Planungsrecht**
- **Wirtschaftlichkeit**
- **Städtebau**
- **Nachhaltigkeit**

### Projektentwicklung - Grenzen des Alltags

#### Verfügbarkeit - Unser Alltag

Neben MGG als dem größten privatwirtschaftlichen Entwickler agieren derzeit 3 Entwickler altindustrieller oder militärischer Standorte am überregionalen Markt:

<b>LEG</b>	<b>1.200 ha Entwicklungsfläche (Industrie)</b>
<b>g.e.b.b.</b>	<b>500 ha Entwicklungsfläche (Militär)</b>
<b>BEG</b>	<b>1.700 ha Entwicklungsfläche (Bahn)</b>

**55.000 ha** brachgefallene Fläche NRW  
**138.000 ha** deutschlandweit ungenutzte innerörtlicher Fläche, meist industriell vorgegenutzt

**120.000 ha** künftiger Bedarf an gewerblicher Baufläche, der auf bereits beanspruchtem Boden mehr als gedeckt werden könnte

**93 ha** Flächenverbrauch deutschlandweit pro Tag  
**15 ha** tägliche Versiegelung unverbrauchter Natur- und Landschaftsräume allein in NRW

**FAZIT** Überangebot an Flächen. Marktnachfrage mit spezifischen Anforderungen kann nicht erfüllt werden.

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2003

### Projektentwicklung - Grenzen des Alltags

#### Planungsrecht - Unser Alltag

- Konzepte müssen Marktanforderungen und Bedürfnissen der Menschen gerecht werden
- Wesentliche Erfolgsfaktoren: integrierte Konzepte und vernetzte Partner
- Ganzheitliche Betrachtung großer Areale bedeutet keine Filetierung sondern erfordert vielmehr regionale Lösungsansätze
- Berücksichtigung demografischer Aspekte – Tendenz der Überalterung erfordert familienfreundliche Strukturen
- Zusammenführung der Lebensbereiche Wohnen und Arbeiten, um den künftigen Anforderungen der weltweit dominierenden Dienstleistungsgesellschaft gerecht zu werden
- benötigte Leuchtturmprojekte müssen auch auf kommunaler Ebene "Gross" gedacht werden
- Projektentwicklung ist nicht nur eine Frage der finanziellen Mittel sondern vor allem der Kreativität

**Projektentwicklung - Grenzen des Alltags**

**Wirtschaftlichkeit - Unser Alltag**

- Wirtschaftlicher Erfolg erfordert einen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit - monofunktionale Strukturen sind für Investoren kaum interessant
- Wesentliche Voraussetzung: potente Nutzer, stabile Marktpreise, konstante Mieten
- Flächen- und Projektentwickler können nur einen unternehmerischen Beitrag leisten
- Rahmenbedingungen müssen auf regionalpolitischer Ebene verankert werden
- Erforderlicher Wettbewerbsausgleich durch das Bewahren vorhandener Grünstrukturen und Subventionierung von Flächenrecycling auf bereits beanspruchter Fläche
- Lange Vermarktungshorizonte erfordern hohes Maß an Flexibilität und müssen in verschiedenen wirtschaftlichen Szenarien berücksichtigt werden

**Projektentwicklung - Grenzen des Alltags**

**Städtebau - Unser Alltag**

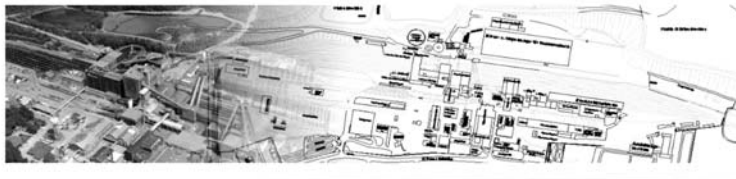
- Städtebauliche Sinnhaftigkeit **versus** wirtschaftliche Machbarkeit
- Kreativität **versus** reale Umsetzbarkeit
- Arrondierung etablierter Wohnstandorte und Grünvernetzung **versus** Ansiedlung von Einzelhandel
- Aufwendige Revitalisierung von historischem Gebäudebestand **versus** Abbruch und Neubau
- Bevorratung nicht nachgefragter Fläche **versus** Entwicklungsstopp auf Zeit



**Projektentwicklung - Grenzen des Alltags**

**Nachhaltigkeit - Unser Alltag**

- Wirtschaftlich schwierige Rahmenbedingungen erfordern eine sensible Gewichtung ökologischer, ökonomischer und sozialer Komponenten
- Spannungsfeld öffentlicher Belange und privatwirtschaftlicher Interessen
- Nachhaltigkeit von Flächenrecycling kann nicht allgemeingültig bewertet werden
- Projekte müssen in regionalem Kontext bestehen und auf kommunaler Ebene ausbalanciert werden





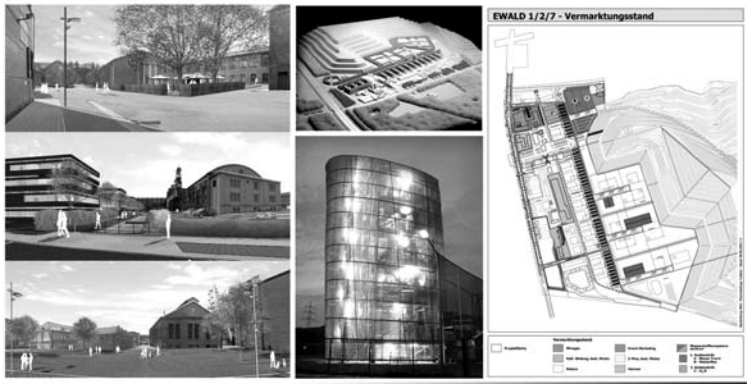
Projektentwicklung - Chancen des Alltags

Fläche Ewald 1/2/7, Herten



Projektentwicklung - Chancen des Alltags

Integrierte Flächenentwicklung Ewald 1/2/7, Herten



Projektentwicklung - Chancen des Alltags

Fläche Consolidation 3/4/9, Gelsenkirchen





**Projektentwicklung - Chancen des Alltags**

**Integrierte Flächenentwicklung Consolidation 3/4/9, Gelsenkirchen**



The image shows an aerial view of an urban development site. A legend on the right lists the following categories: Kultur, Gewerbe / Mischgebiet, Park, Handel, Freizeitsport, and Wohnen. To the right of the legend is a photograph of a modern building's interior, featuring large glass windows and a person walking on a balcony or walkway.

**Projektentwicklung - Chancen des Alltags**

**Determinanten der Projektentwicklung**



The diagram consists of six interconnected hexagonal shapes, each containing a determinant of project development:

- Verfügbarkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Städtebau
- Nachhaltigkeit
- Planungsrecht
- Grauzone Entwickler



# Baukultur hat Konjunktur

Bernd Kniess | bernd kniess architekten stadtplaner Köln

---

Wenn von Baukultur die Rede ist, ist in der Regel die baukünstlerische Setzung gemeint. Das „architektonische Highlight“ hat sich – Bilbao sei Dank – bis in die letzte Ecke des globalen Dorfes als Wunderwaffe gegen städtebauliche Missstände herumgesprochen. Während es in der Medizin üblich ist, einer Erfolg versprechenden Therapie erst einmal die Bewertung der Symptome vorzusetzen und dadurch zumindest die vage Eingrenzung möglicher Ursachen zu treffen, baut man in Stadtentwicklungs- (und Vermarktungs-)fragen hingegen auf die gezielte Injektion mit einer hohen Dosis teurer Medizin.

Auf der anderen Seite hat eine unmerklich stattgefundene Entwicklung eine Stadt hervorgebracht, die sich kaum mehr mit unseren vertrauten Bildern und Vorstellungen in Einklang bringen lässt. Wir erleben den Zustand einer (stadt-)räumlichen und funktionalen Entflechtung, in der Bewegung und permanente Umschichtungsprozesse wesentliches Kennzeichen sind. Beständig bilden sich neue Verhältnisse heraus: zwischen einzelnen Teilen der Stadt, der Städte untereinander und natürlich auch zwischen den Menschen, die in ihnen leben und die sie nutzen. Die Stadt konstituiert sich aus der individuellen Aneignung von Strukturen durch ihre Nutzer und entzieht sich damit zunehmend einem allgemeinen Verständnis einer Gesamtheit.

Nicht zuletzt die demografische Wirklichkeit hat dafür gesorgt, dass wir Wachstum als alleiniges Phänomen ökonomischer, gesellschaftlicher und räumlicher Zusammenhänge in Frage stellen mussten. Es ist deutlich geworden, dass wir uns zukünftig auch mit dem negativen Vorzeichen dieses Phänomens auseinandersetzen haben. Dabei wird die Beschränkung auf „das Bauen“ als Kernkompetenz des Architekten und Planers kaum ausreichen, um auf die (stadt-)räumliche Entwicklung der Zukunft einwirken zu können.

Die gleichen Anzeichen der Müdigkeit und Langeweile des Publikums von den chauvinistischen Selbstdarstellungen einer politischen Führungsebene, lassen sich auch in der Architektur feststellen. Der Rest einer nie stattgefundenen Debatte erschöpft sich nun an den altklugen Behauptungen einer akademischen Baukunst (on) und den ewig ‚neuen‘ spektakulären und (spekulativen) Erfindungen einer (selbst-)gegläubten Avantgarde (off). So unvereinbar sie in ihrer Oberfläche scheinen, so gleichen sie sich doch im Spiel der ‚Ökonomie der Aufmerksamkeit‘. Mit der Abwendung des Publikums und dem Entzug der Aufmerksamkeit bleibt nur die Ökonomie – und die basiert bekanntlich auf der genauen Kenntnis des Marktes.

Im Hinblick auf die Stadt besteht die Herausforderung nun gerade darin, die Aufmerksamkeit dem zuzuwenden, was wir augenblicklich kaum (mehr) verstehen. Vielleicht geht es nur um die Entdeckung eines vermuteten Reichtums, den uns die alltägliche oder auch ‚gewöhnliche‘ Stadt bislang vorenthalten hat – vielleicht weil wir nicht danach geforscht haben. Und es ist gewiss keine neue Erkenntnis, dass sich die Stadt aus den spezifischen Kräften formt, die in ihr und auf sie wirken. Es sind die lesbaren und unlesbaren Zeichen, die sich zu einem Text formen, den wir verlernt haben zu entziffern. Er ist aber – von jeher – der Hintergrund ihrer spezifischen Eigenschaften, der Einzigartigkeit ihres Stadtkörpers, ihrer Schönheit, ihrer Hässlichkeit, ihrer Kultur, ihrer Subkultur.

Die Bejahung der Stadt in der ihr eigenen Realität ist vielleicht der einfachste Weg darauf einwirken zu können.

# (Bau)Kultur und Ökonomie

Alfred Biedermann | WestInvest Düsseldorf

---

Wenn es um das Bauen geht, haben Investoren häufig eine undankbare Rolle. Planer und Architekten vermuten, dass Investoren nur an der preisgünstigsten Planung und Ausführung von Immobilien interessiert sind. Schlagworte der Vergangenheit wie „billiger Wohnraum“ haben im Rahmen von Neubauprojekten ganze Stadtviertel entstehen lassen, die in jeder Hinsicht „billig“ waren. Es wurde zwar ein Dach über dem Kopf erstellt, aber Wohnraum, ein über die reine Wohnung hinausgehender urbaner Bereich, der die Menschen befriedigt, ja glücklich gemacht hätte, war nirgends zu sehen. Ergebnis dieser Verfehlungen waren regelrechte Ghettos, die selbst mit viel Aufwand nicht humaner gestaltet werden können.

Moderne Stadt- und Raumplanung trägt nahezu allen Bedürfnissen der Menschen Rechnung. Vielfach sind die Räume, die so entstehen, im besten Sinne des Wortes Lebensräume. Arbeit, Wohnen und Freizeit liegen wieder dicht beieinander und vermitteln den Bewohnern ein Gefühl der Zugehörigkeit zum Viertel und darüber hinaus letztlich zueinander. Diese neue Urbanität muss nicht auf der grünen Wiese entstehen. Durch geschickte Planung lassen sich auch Teile der Stadt neu beleben, die vielleicht schon aufgegeben worden waren.

Die notwendigen Mittel für eine neue Realität des Bauens können nicht ausschließlich von institutionellen Investoren aufgebracht werden. Bei größeren städtebaulichen Projekten ist die klare Verteilung der Aufgaben Infrastruktur, Wohnen, Arbeiten und Freizeit von entscheidender Bedeutung – gerade im Hinblick auf ihre Finanzierung. Wir dürfen die öffentliche Hand aus ihrer Verantwortung für Grundaufgaben der Infrastruktur nicht entlassen. Auch über Public-Private-Partnerships lassen sich staatliche Aufgaben nicht ohne weiteres auf private Investoren abwälzen.

Für die Entwicklungsbereiche Wohnen und Arbeiten werden sich Investoren unterschiedlicher Prägung interessieren; im Bereich Freizeit betätigen sich wenige Kapitalgeber, weil die Gefahr von Fehlinvestitionen hier am größten ist. Doch sollte sich kein Planer Illusionen machen: alle Geldgeber müssen Ertrag erwirtschaften. Es hilft nicht, den Investoren mehr Risikobereitschaft zu empfehlen. Wer mit dem Geld einer Vielzahl von risikoaversen Kleinanlegern umgeht, ist zunächst daran gebunden, die Erwartungen dieser Anleger zu erfüllen.

In der jüngsten Vergangenheit sind erste Beispiele einer gelungenen Verbindung von Wirtschaftlichkeit und Baukultur zu erkennen. Am Anfang dieser Entwicklung stehen zunächst noch ausschließlich gewerblich genutzte Objekte. Für die Zukunft ist die Einbindung weiterer Nutzungen durchaus denkbar. Die Skepsis institutioneller Investoren zu überwinden ist nicht leicht – aber auch nicht unmöglich.



# Wer baut eigentlich für Bewohner?

Alexander Hosch | Freier Journalist München

---

Man kann heute beim Blick in die Medien leicht den Eindruck bekommen, es gäbe immer mehr gute Bauwerke. Doch das erfreuliche neue Interesse an der Qualität spektakulärer Solitäre dehnt sich leider nicht auf die Städte aus. Während eine dünne Oberschicht der Architekten umsetzen kann, was wir dann bestaunen, spielt sich der Standard des Bauens auf einer völlig anderen Ebene ab. Wolf Prix, Prinzipal von Coop Himmelb(l)au, hat leider Recht, wenn er sagt: „Nur ein Stararchitekt kann Bauprojekte überhaupt in nennenswerter Weise beeinflussen.“

1965 beklagte Alexander Mitscherlich („Die Unwirtlichkeit unserer Städte“), dass bei der Planung von Stadtvierteln zwar Vermessungsbeamte, Bauingenieure, Ausschreibungs-Experten, Landschaftsarchitekten, Volkswirte und Statistiker mitreden, aber keiner, der für die künftigen Bewohner spricht. – Heute sitzen noch Spezialisten für Kostenkontrolle, Marketing und PR mit am Tisch. Die Bewohnerinteressen aber vertritt noch immer niemand.

Man wünscht sich mehr Baukultur. Woher aber soll sie kommen – durch höhere Bautätigkeit? Investiert wird auch jetzt schon viel. Solange Wohnraum oder überhaupt umbauter Raum nur entsteht, weil es sich für jemanden rentiert – und nicht, damit die Gebäude für die, die in ihnen leben oder arbeiten, gut sind – solange entsteht Baukultur als zufälliges Nebenprodukt, das manchmal überraschend, wie eine seltene Blume, heranwächst. Gestaltende Architekten sind in 95 Prozent aller Baumaßnahmen gar nicht involviert. Statt ihrer agieren weisungsgebundene Techniker im Angestelltenverhältnis. Wie in der Diskussion des Wuppertaler Jahreskongresses zu vernehmen war, interessieren sich die Kunden der in NRW investierenden Bau- und Immobilienkonzerne nicht besonders für Randlagen in Wuppertal oder Gelsenkirchen. Sie wollen verständlicherweise in die Düsseldorfer City.

Die Region braucht aber Konzepte für jene Areale, aus denen massenweise Menschen wegziehen. Wenn eine devote Politik aktionistisch das Aussehen der Siedlungen, den Strukturwandel ganzer Viertel und die Infrastruktur nach Renditeinteressen Einzelner ausrichtet, gibt sie die Stadtplanung auf. Stattdessen müssen die öffentlichen Hände Prioritäten ändern, ihre Passivität überwinden und selbst wieder Geld für Architektur einsetzen – zuerst im Sinne der Menschen, die man nicht verlieren möchte.

# Optionen

## **Arbeitsgruppe A – Wohnen: individuell, seriell, schnell**

Einführung . . . . .	29
Entwicklungen im Fertigbau . . . . .	31
Schneller Wohnen – was ist populär, was liegt im Trend? . . . . .	34
Urban improv: Metaräume der Stadt . . . . .	37

## **Arbeitsgruppe B – Gewerbe: einfach, groß, vielseitig**

Einführung . . . . .	40
Mehr Baukultur im Gewerbebau? – Sieben Thesen zur Diskussion . . . . .	42
Realität im Gewerbebau Suhl-Friedberg . . . . .	45
Stadt bauen in Gewerbegebieten . . . . .	47

## **Arbeitsgruppe C – Einfallstraßen: fließend, zugänglich, ansehnlich**

Einführung . . . . .	50
Das Rahmenkonzept für die „Cityradialen“ in Bochum . . . . .	52
Die Sache mit dem Verkehr . . . . .	54
Brauchen wir eine Kultur der Einfallstraßen? . . . . .	58

## **Arbeitsgruppe D – Initiativen: öffentlich, privat, urban**

Einführung . . . . .	60
Offensive Zukunft Wuppertal Arrenberg <i>ppp urban</i> . . . . .	62
Nike und was der Architekt davon lernen kann . . . . .	66
Identität im baukulturellen Alltag: austauschbare Konsumangebote und individuelle Images . . . . .	70



# Wohnen: individuell, seriell, schnell

## Das Fertighaus erobert die Baukultur – erobert die Baukultur das Fertighaus?

### Einführung

Leonhard Lagos | Technische Universität Hamburg-Harburg

---

Das sich immer weiter zu einem Nachfragemarkt entwickelnde Segment des Einfamilienhausbaus entgleitet zunehmend dem Einflussbereich von Architekten und Planern. Anhand aktueller Entwicklungen wird das Spannungsfeld zwischen individuellen Partikularinteressen der Eigenheim-Bauherren und gesellschaftlich wirksamen sowie öffentlich gesteuerten Siedlungsplanungen deutlich. Die Leitfrage der Arbeitsgruppe war folglich: In welcher Weise lässt sich baukulturelle Qualität in der „alltäglichen Bauaufgabe“ des Einfamilienhausbaus realisieren, um so einem möglichen Bedeutungsverlust auch für weitere Bauaufgaben entgegenzuwirken?

Rudolf Sellhorst vom Bundesverband Deutscher Fertighaus (BDF), Bad Honnef, stellte mit dem Fertighaus eine Branche vor, die mit einem stabilen Absatz ihre Marktposition innerhalb der konjunkturell schwachen Bauwirtschaft verbessern konnte. Die verschiedenen im BDF zusammengeschlossenen Anbieter, besetzen die unterschiedlichsten Marktsegmente. Gemein ist ihnen eine Fertigungstechnik, die in den vergangenen Jahrzehnten gereift ist und heutzutage nahezu unbegrenzte Gestaltungsmöglichkeiten bietet. Mit dem technischen Fortschritt der seriellen Fertigung ist vielfach die „Losgröße 1“ möglich geworden. Die dabei entstehenden „individuellen“ Bauten werden in der Regel ohne Beteiligung von Architekten geplant. Häufig werden lediglich Typenhäuser abgewandelt und angepasst.

Während sich dadurch der Markt stark in ein Niedrigpreissegment, in dem Typenhäuser dominieren und einfache Ausstattungen nachgefragt werden, und ein Hochpreissegment, in dem jeder Vorstellung nachgekommen werden kann, differenziert, bildet die QDF (Qualitätsgemeinschaft Deutscher Fertighaus) ein wichtiges Marketinginstrument, um einen technischen Mindeststandard zu sichern.

Christoph Schmidt vom Institut für angewandte Urbanistik (ifau), Berlin, stellte anschließend mit dem Projekt *Schneller Wohnen* (ifau + realarchitektur, Berlin) ein Konzept vor, das basierend auf der Präfabrikation alternative Vorstellungen des Wohnens entwickelt. Im Gegensatz zum Konzept des Einfamilienhausbaus und der damit einhergehenden Siedlungstätigkeit außerhalb der Städte, widmet sich *Schneller Wohnen* einer Klientel, die auf ein (groß)städtisches Umfeld nicht verzichten will oder kann. Um dennoch individuellen Wohnvorstellungen zu entsprechen, nutzt *Schneller Wohnen* zeitweise freigewordene, innerstädtische Industrie- und Gewerbebrachen als Bauplatz. Aufgrund der aus dem temporären Charakter resultierenden Wandelbarkeit stellen die vorgestellten Einheiten des *Schneller Wohnen*, trotz der konsequenten Anwendung der Möglichkeiten der Präfabrikation, keine Fertighäuser dar. Die offenen Gebäudestrukturen dieses Konzeptes sind viel eher „Unfertighäuser“, die im konkreten Gebrauch und vor Ort perfektioniert werden. Unterschiedliche Prototypen und Modellvorhaben dokumentieren derartige Test- und Anpassungsphasen.

Da sich das Einfamilienhaussegment, zumindest in der Fläche, zunehmend zu einem Nachfragemarkt entwickelt, sind Eigentümer/Bauherren, Anbieter/Unternehmer/Entwickler wie auch die öffentliche Hand (Kommune/Land/Bund) in der Pflicht hier Standards zu definieren und städtebau-

liche Qualität zu fördern.

Die Fragestellungen für die anschließende Diskussion in der Arbeitsgruppe richteten sich auf:

- Welche Instrumente der Kommunikation den unterschiedlichen Beteiligten zur Verfügung stehen.
- In welcher Weise Eigentümer/Bauwillige für eine qualitative Entwicklung ihres Umfelds zu gewinnen sind.
- In welchem Rahmen weitere Akteure für eine Fortentwicklung der Qualität in Wohngebieten gefragt sind.
- Welche Chancen Bauherrengemeinschaften als Alternative zu Bauträgermodellen und Einzelbauherren bieten.
- Welche ökonomischen Vorteile diese Modelle hinsichtlich alternativer Finanzierungskonzepte bieten.
- Für wen sich Investitionen in städtebauliche Qualität, obgleich die Effekte einer möglichen Investition nicht monetarisierbar scheinen, lohnen.
- Welche Rolle die Qualität in einem weitgehend gesättigten Einfamilienhausmarkt, insbesondere angesichts der prognostizierten demografischen Entwicklungen, spielt.
- Inwieweit in diesem Kontext eine Qualitätsgemeinschaft ähnlich des QDF zum Garant einer qualitativen Auseinandersetzung werden könnte.
- Welche Unterstützung die Initiative StadtBauKultur bei einer städtebaulichen Aufwertung des Einfamilienhausbaus bieten könnte.

Kennzeichnend für die Diskussion war die Uneinigkeit sowohl hinsichtlich der Ursachen als auch der Umgangsmöglichkeiten mit den zugrundeliegenden Entwicklungen. Zum Teil wurde den vorgestellten Konzepten jeder qualitative Aspekt abgesprochen, einzelne Aspekte als vollkommen fremd eingeschätzt, so dass eine zielgerichtete Auseinandersetzung nicht möglich schien. Deutlich wurde dabei die Machtlosigkeit angesichts der Wirkungen von „Eigenheimzulage“ und „Entfernungspauschale“, Faktoren die als wesentliche Verursacher der Siedlungstätigkeit abgelehnt wurden.

Während den Referenten die Potenziale der Initiative StadtBauKultur bewusst waren, und das Bestreben nach weiterem Austausch deutlich wurde, konnte die Arbeitsgruppe, aufgrund einer, durch einzelne Teilnehmer geprägten, ablehnenden Haltung, keine konstruktiven Empfehlungen an die Initiative StadtBauKultur formulieren. Dennoch war die kontrovers geführte Diskussion Ausdruck der Notwendigkeit einer Auseinandersetzung mit diesem Bereich gebauter Realität, die, sowohl im Rahmen der Initiative StadtBauKultur als auch an den Wirkungsstätten der einzelnen Teilnehmer, fortzuführen sein wird. „Denn Baukultur entsteht nicht auf Konventen, sie kann nur im Kleinklein wachsen, nur im Alltag.“ (Hanno Rauterberg /1.Konvent der Baukultur 2003)



# Entwicklungen im Fertigtbau

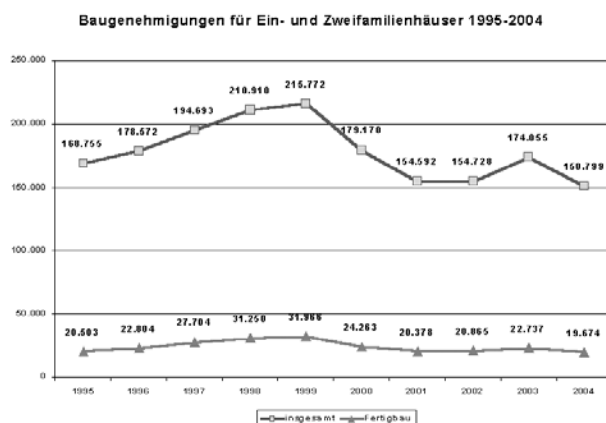
Rudolf Sellhorst | Bundesverband Deutscher Fertigtbau (BDF) Bad Honnef

## Ausgangssituation

Der Schwerpunkt der in Deutschland tätigen Hersteller von Fertighäusern liegt im Bereich des privaten Eigenheimbaus. Dabei hat sich in bezug auf die Baumaterialien die Holz-Fertigtbauweise als die dominante Bauweise gegenüber alternativen Materialien wie Beton u. a. durchgesetzt. Die wichtigsten Gründe hierfür sind die hohe Präzision in der Bauausführung (maximal 1,0 mm Maßtoleranz sind bei den Mitgliedern des Bundesverbands Deutscher Fertigtbau üblich), die einfache Ausrüstungsfähigkeit mit intelligenter Gebäudetechnik und als letztlich einflussreichste Ursache die durch die Konstruktionsart bedingten Energieeinsparvorteile und damit verbundenen niedrigeren Betriebskosten für die Nutzer.

Die Marktentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist im Fertigtbau höchst unterschiedlich verlaufen. In den 1960er und 70er Jahren lautete die Vorgabe der Bauherren aus der damals herrschenden Wohnungsnot heraus schlicht: preiswert und schnell sollte gebaut werden. Dies blieb natürlich nicht ohne Auswirkungen auf die Qualität der unter dieser Vorgabe errichteten Bauten. In den 80er Jahren wandelte sich die Nachfragesituation komplett, die Qualität der Bauten rückte stark in den Vordergrund. Die Fertigtbaushersteller mussten hochwertigste Qualität abliefern und gewannen dadurch als neuen Marktbereich den hochpreisigen Ein- und Zweifamilienhausbau mit hohen Individualitäts-, Komfort- und Technologieansprüchen hinzu. In dieser Zeit entstand der Trend weg vom Typen- oder Serienhaus hin zum individuell geplanten Haus, was insbesondere aufgrund der Fortschritte in der Produktionstechnologie durch zunehmende Computerisierung möglich wurde. Heute ist eine wachsende Marktpolarisierung zwischen preiswerten Typen- und Serienhäusern und individuellen, zunehmend frei geplanten und damit hochpreisigen Bauten festzustellen.

Das Marktvolumen im privaten Ein- und Zweifamilienhausbau ist heute gegenüber dem Nachfragehöhepunkt 1999 um rund 1/3 geschrumpft, wie die Baugenehmigungszahlen ausweisen.



Quelle: BDF



Für die baukulturelle Einordnung des Fertigbaus ist es aufgrund der vorstehend skizzierten Marktentwicklung sinnvoll, folgende Begriffe zu unterscheiden:

- Bei der Fertigbauweise werden großformatige Elemente im Werk witterungsgeschützt vorgefertigt, um danach eine zügige und präzise Montage am Bauort vornehmen zu können. Demgegenüber ist die konventionelle Bauweise von geringerem Vorfertigungsgrad und höherem Anteil der Arbeitsleistungen am witterungsabhängigen Bauort geprägt.
- Typen- oder Serienhäuser können sowohl in Fertigbauweise als auch in konventioneller Bauweise errichtet werden. In den 1960er und 70er Jahren bediente der Fertigbau ausschließlich das Marktsegment der Typen- und Serienhäuser, seit den 80er Jahren hat sich dies deutlich gewandelt. Heute sind im Bereich des Typenbaus lokale Bauträger stärker engagiert als die überregional arbeitenden Fertighaushersteller.

Die wesentliche Ursache für die zunehmende Individualisierung von Fertighäusern liegt im technischen Fortschritt. Die Planung der Häuser erfolgt mit Techniken des Computer Aided Design (CAD). Die Maschinen zur Vorfertigung der einzelnen Elemente im Werk sind heute ebenfalls computergesteuert und können im Gegensatz zu alten Maschinen aus den 1960er und 70er Jahren höchst flexibel produzieren. Den heutigen Fertigungstechnologien ist es – salopp gesagt – egal, welche Datensätze sie angefüllt bekommen und wie sie somit einzelne Elemente zu erstellen haben. Die Datensätze können höchst unterschiedlich sein, sie werden einfach abgearbeitet. Früher war der Programmieraufwand von Maschinen sehr hoch, daher mussten nach einmal erfolgter Programmierung möglichst viele Häuser im selben Stil produziert werden, damit sich der hohe Aufwand überhaupt lohnen konnte. Heute erfolgt die Programmierung der Maschinen automatisch durch das Planen des Hauses mit dem CAD-System, somit kann technologisch und wirtschaftlich bei der Hausplanung beliebig variiert werden. Der technologische Fortschritt bildete also den Nährboden für den Individualitätsgewinn bei Fertighäusern. Am Markt ist dies auch schon deutlich an der nachhaltig zunehmenden Zusammenarbeit von Fertighausherstellern mit freien Architekten zu spüren.

Bei den Nachfragetrends im Ein- und Zweifamilienhausbau erfreut sich der Baustoff Holz in Sichtbereichen des Gebäudes kontinuierlich wachsender Beliebtheit, er bringt auch gestalterische Abwechslung ins Stadtbild. Zudem nimmt der Individualisierungswunsch privater Bauherren ebenfalls zu, was insgesamt mit dem gestiegenen Wohlstandsniveau gegenüber den 1960er und 70er Jahren zu tun hat. Der deutlichste Trend der letzten Jahre ist jedoch das steigende Energiebewusstsein der Bauherren aufgrund der damit verbundenen Folgekosten des Gebäudes. Die Energiepreisentwicklung beschleunigt das Interesse an hoch-wärmedämmten Holz-Fertighäusern, so wie sie in Skandinavien, Kanada und anderen kälteren Regionen schon seit Jahrzehnten Standard im privaten Hausbau sind. Die deutschen Baufamilien öffnen sich zunehmend den bauphysikalischen Vorteilen der Holz-Fertigbauweise und streifen alte – aufgrund der Billigbauweise in den 1960er Jahren auch berechnete – Vorbehalte langsam ab.

Beispiele seriellen Bauens aus allen Bereichen, sei es Fertigbau oder konventioneller Bau, sind reichlich bekannt. Die heute vorherrschende Vielfalt und Individualität im Fertigbau vermittelt auch das baukulturelle Potenzial.

### Optionen

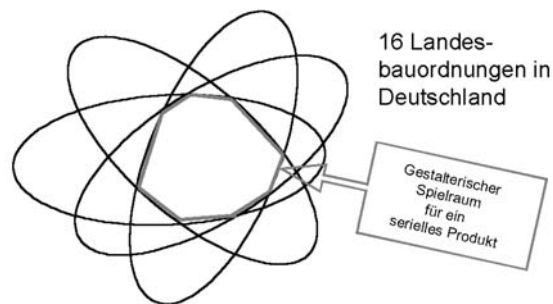
Eine baukulturelle Option entstünde aus Sicht des Bundesverbandes Deutscher Fertigbau durch die Überarbeitung rechtlicher Regelwerke. In Deutschland bestehen 16 Landesbauordnungen und eine Vielzahl nachgeordneter Regelwerke. Betrachtet man nun die in der „Realität (Bauen)“ existierenden Typen- oder Serienhäuser, so können die Auswirkungen dieser Regelungen anhand der Grafik veranschaulicht werden.

Bildet man die gemeinsame Schnittmenge aller 16 Landesbauordnungen, so erkennt man auf einen Blick, wie gering der gestalterische Spielraum für ein serielles Produkt in Deutschland ist. Daher würde eine gewisse Öffnung der einzelnen Landesbauordnungen für die Inhalte der jeweils anderen Landesbauordnungen das baukulturelle Potenzial serieller Produkte erhöhen.



Fertighausbeispiele (Quelle aller Abb.: BDF)





Quelle: BDF

Neben dieser rechtlich bedingten Option besteht zudem eine technologiebedingte Option. Die CAD-Planungstechnik und die computergesteuerte Fertigungstechnik lösen den früheren Widerspruch zwischen individuellem Produkt und industrieller Fertigung auf. Dieser technische Fortschritt erleichtert den Weg zur – um in der Sprache der Maschinenbauer zu sprechen – „Losgröße 1“, also zu einem industriell gefertigten Produkt, welches jedoch nur ein einziges Mal angefertigt wird. Die Technologie ermöglicht die Ausschöpfung der Kostenvorteile der industriellen Fertigung trotz Individualitätsgewinn in der „Realität (Bauen)“.

Der Bundesverband Deutscher Fertigung in Bad Honnef hat im Sommer 2005 erstmals eine bundesweite Erhebung bei allen ihm angeschlossenen Herstellern durchgeführt, bei der mehr als 10.000 im Jahr 2004 gebaute Häuser im Hinblick auf Typenhaus oder individuell gestaltetes Haus ausgewertet wurden. Das Ergebnis war auch für Insider überraschend: 58 % der Häuser wurden nur ein einziges Mal gebaut. 42 % der Häuser waren solche, die zwei Mal oder öfter gebaut wurden. Der heutige Fertigungsbau entwickelt sich zunehmend zum individuell gestalteten oder sogar frei geplanten Haus. Insofern wird es in Zukunft vermehrt Aufgabe des Fertigungsbaus sein, die Unterschiede zwischen Bauweise und Baustil allgemein bewusster zu machen. Beide Bauweisen – Fertigungsbau wie auch konventioneller Bau – können sowohl individuell als auch seriell bauen – und tun das auch, wobei das neue technologische Potenzial im Fertigungsbau noch reichlich Reserven für baukulturell relevante Gestaltungsfreiräume birgt.

# Schneller Wohnen – was ist populär, was liegt im Trend?

Christoph Schmidt | Institut für angewandte Urbanistik (ifau) Berlin

---

## Markt

Für die einen ist es eines der ungeliebten Vermächtnisse der Moderne, für die anderen ein essenzieller Status modernen Lebensstils, für dritte, kritisch wie ökonomisch Aufgeklärte, ist es ein seit langem anhaltender und ständig modernisierter Trend, der einer gesteuerten Wunschproduktion unterliegt: Der Traum vom eigenen „Haus im Grünen“ am Stadtrand.

Ob Typenhaus aus dem Katalog, wahlweise als Massiv- oder Fertighaus, oder so genanntes Individualhaus mit mehr oder weniger Architektenbeteiligung, der einträgliche Einfamilienhausmarkt hält für jeden Geschmack die individuelle Lösung bereit. Der Trend, so gestehen selbst die Entwickler von Typenhäusern, geht in Richtung Individualhaus, also ein maßgeschneidertes Haus für jeden Neuankömmling im „urban sprawl“. Vermarktungsmodelle von Star-Designern bezeugen den gestalterischen Anspruch und vermitteln aktuelles Trendbewusstsein.

Die starke Konkurrenz zwischen den einzelnen überregional agierenden Hausanbietern und fortschreitende Rationalisierungsmaßnahmen bewirken einen stetigen Preisabfall, so dass selbst von staatlicher Seite die Subventionierung der Einfamilienhausproduktion als überflüssig erachtet wird. Kaum auszudenken, wenn der Wegfall der Eigenheimzulage, die Diskussion um die Zukunft der Pendlerpauschale und die steigenden Energiekosten die Nachfrage nicht mehr stützen werden.

## Produkt

Die praktizierte Einfamilienhausplanung ist ein hermetisches Modell. Durch Vermarktungsstrategien gesteuerte Planungsabläufe erzeugen räumlich unflexible Produkte, die sich nur beschränkt aneignen und verändern lassen. Individuelle oder nutzungsspezifische Wohnansprüche können nur im Sinne des zuvor ausgewählten „Typus“ und in den Grenzen des damit verbundenen Produktionssystems realisiert werden.

Der geltenden Zustimmung zum anhaltenden Individualisierungstrend wird mit um Distinktion bemühten Produkten begegnet. Hinter bildhaften und frei wählbaren Außenfassaden verbergen sich auf stereotype Sozialmuster reduzierte Grundrisslösungen. Die Räume zwischen den Häusern obliegen als Abstandsgrün dem Gestaltungsanspruch der jeweiligen Grundstücksbesitzer. Auf neu erschlossenen Baufeldern vor der Stadt entstehen überwiegend monofunktionale Nutzungsangebote und objektbezogene Siedlungsmuster.

## Bedarf

Diese Praxis ist nicht nur aufgrund demografischer Trends nicht mehr zeitgemäß. Das Wissen über die veränderten Zustände in den Städten und der steigende Druck auf eine individuell abgestimmte Alltagsgestaltung sollten ausreichen, um über adäquatere Formen des Wohnens nachzudenken und neue Märkte zu schaffen.

Ob weitere Formen einer noch ausgefeilteren Angebotsrhetorik überhaupt noch aktuellen Wohnvorstellungen entsprechen und tatsächlich nachgefragt sind, wird auch in gegenwärtigen Diskussionen über Stadt und Architektur zu oft vernachlässigt. Von daher stellt sich nicht die Frage, wie Einfamilienhäuser aktuellen Trends entsprechen können und immer verlockender werden, sondern, ob der Wunsch nach einem eigenen Haus vor der Stadt überhaupt noch populär ist.

Es ist also dringlich, sich nicht an der Form von Doppelhaushälften aufzuhalten, sondern einen authentischen Paradigmenwechsel einzuleiten. Statt das Leben vor oder in der Stadt weiterhin zu polarisieren und zu popularisieren, sollte sich an realen Bedürfnissen orientiert und über neue, andere Typologien städtischen Wohnens verhandelt werden, die dem Wunsch nach Individualität, Freiheit, aber auch Gemeinschaft und Nähe, kurz: urbanem Komfort entsprechen. Nur so können alltagstaugliche Modelle entwickelt werden, die dem hermetischen Formenkanon des derzeitigen



„swoosh!!!“

(Quelle: ifau und Realarchitektur)



\* Auszug aus dem Projekttext zu „schneller Wohnen, komfortabel und billig leben in der Stadt“: In der gegenwärtigen Produktion von Stadt erzeugen Rezession und Stagnation eine große Anzahl von ungenutzten und vorübergehend untergenutzten Flächen. „Schneller Wohnen“ verwertet das Potenzial brachliegender innerstädtischer Grundstücke und erschließt diese als Alternative zum herkömmlichen Siedlungsangebot „vor der Stadt“. Das Angebot an Flächen ist besonders in schrumpfenden Städten ausreichend vorhanden. Auch die Nachfrage ist da. Bisher scheiterte eine kostengünstige Nutzung innerstädtischer Flächen durch Wohnbebauungen niedriger Dichte jedoch an den an historischen Margen orientierten Spekulationswerten.

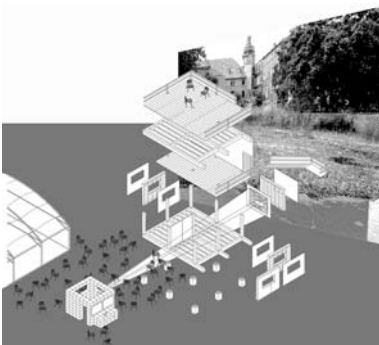
Man hoffte weiterhin auf klassische Lösungen, Dichte, Dividende. So liegen Grundstücke in guten Lagen und in Erwartung gewinnbringender Investitionen auf Jahre hin brach. Die Besetzung vakanter Parzellen tut Not, da die Zersiedlung und Erosion der von Schrumpfungprozessen betroffenen Städte durch immer neue Flächenausschreibungen im Umland weiter voranschreitet. Denn nur dort wird die eigentliche Nachfrage befriedigt. Die Auswirkungen sind stadträumlich, strukturell und sozial verheerend. Um zu neuen Lösungen zu gelangen, ist es notwendig, gerade in strukturschwachen Gebieten mehr Freiheiten zu gewähren, somit Angebot und Nachfrage abzugleichen und den Markt zu öffnen. Man braucht neue Deals, zumindest für eine Zwischenzeit.

(Quelle: ifau und Realarchitektur)



Wohnen auf städtischen Leerstellen

(Quelle: ifau und Realarchitektur)



Prototyp für ein „schnelles Wohnen“

(Quelle: ifau und Realarchitektur)

Marktes attraktive Angebote gegenüberstellen. Die Potenziale, die ungenutzte Brachflächen in der Stadt darstellen, bieten die Freiheit zum Experimentieren und zur flexiblen Gestaltung des Alltags.\* In erster Linie ist es wichtig, die ungenutzten Grundstücke frei zu geben, aufzunehmen und die Möglichkeiten für potenzielle Interessenten zu publizieren. Ganz gleich, ob für eine zeitlich befristete Besiedlung auf vorübergehend untergenutzten Flächen oder für eine räumlich verhandelte Besetzung langfristiger Leerstellen in der Stadt.

### Verhandlung

„Schneller Wohnen“ propagiert für die Produktion von billigem, komfortablen und flexiblem Wohnraum in innerstädtischen Lagen eine verhandlungsbasierte Planung mit Nutzern, Planern, Herstellern und lokalen Autoritäten.

„Schneller Wohnen“ nutzt die Potenziale der von aktueller Verwertung entzogenen Räume in der Stadt und überführt diese zusammen mit veränderten Wohnansprüchen in ein verhandeltes Modell. Es gibt kein vorgefertigtes Produkt, die Form entsteht im Prozess. Gesucht sind demnach Planungsverfahren, die die Zugriffs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf die Entwicklung des Umfeldes und der Stadt erweitern und somit einen direkteren Abgleich von real vorhandenen Ansprüchen an Stadt und Architektur erzeugen. Die damit verbundene Flexibilisierung des Planungsprozesses ermöglicht bisher unterbewertete Teile der Stadt zu entwickeln und bietet neue Perspektiven für die Produktion von Wohnraum.

### Billig

Zur Besiedlung von Brachen fordert „Schneller Wohnen“ eine Architektur, die es ermöglicht, spezifische Wohnvorstellungen und größtmögliche Freiheiten in der Stadt umzusetzen und auszuleben. Ein Modell, bestehend aus zwei zueinander kontrastierenden Raumideen, bildet den Ausgangspunkt: Das typische Wochenendhaus dient als Vorbild für eine minimierte Wohneinheit, die eine freie Besetzung und Einbindung des umgebenden Außenraumes erlaubt. Das Pendant dazu bildet die einfache Werkstatthalle, die als Hülle ein maximales Volumen umfasst und so eine großzügige Ausnutzung des Innenraums ermöglicht. Beide Bautypen erfüllen den Wunsch, mit geringstem Aufwand eine komfortable Aneignung der zur Verfügung stehenden Fläche zu realisieren. Die Hülle wird zur Erweiterung des Kernhauses oder auch Wohn- und Arbeitsraum, der von mehreren Parteien genutzt werden kann. In gegenseitiger Ergänzung ergeben sich diverse Möglichkeiten, individuelle wie auch gemeinschaftliche Wohnformen zu etablieren, die den sozialen Komfort verbessern und die Finanzierung erleichtern.

### Komfort

Sowohl die Begrenztheit der ökonomischen Mittel als auch ein ausgeprägtes Bewusstsein für einen städtischen Lebensstil (gemeint ist die geschätzte Auswahl an städtischen Infrastrukturen, sozialen Verbindungen und kulturellen Angeboten) schaffen die Voraussetzungen für die Ausbildung kooperativer Strukturen. Gemeinschaftlich genutzte Räume sparen nicht nur Geld, sondern erzeugen auch konkrete Teilöffentlichkeiten, soziale Kontrolle und entsprechen dem Wunsch nach einem urbanen Lifestyle.

### Entfaltung

Niedrige Regelungsdichten, im Sinne einer gezielten, lokalen Deregulierung, implizieren die Notwendigkeit der Verhandlung und ermöglichen in der Konsequenz die freie Entfaltung von persönlichen und gemeinschaftlichen Wohnvorstellungen. So können für unterschiedliche Zusammenhänge und Leerstellen in der Stadt spezifisch räumliche Lösungen entwickelt werden.

Um mit vereinfachten aber effektiven Bestimmungen, wie z.B. der Gewährung von Nutz- und Wohnrecht auf befristete Zeit, die aktive Aneignung von städtischem Raum zu erlauben und zu fördern, werden lokale Akteure und zukünftige Projektpartner an einen Tisch gebracht: Nutzer, Grundstückseigentümer, Makler, Vertreter der Stadt, der Wohnungsbaugenossenschaften und der Bauindustrie. In Planungs- und Entwurfswerkstätten werden spezifische Konditionen für die Besetzung von freien Grundstücken ausgehandelt. Interessenten wird hier die Möglichkeit gegeben, direkten Kontakt zu Entscheidungsträgern aufzunehmen und die offene Verhandlungssituation zu nutzen.

## Beispiele

Dass die räumliche und bauliche Produktion von neuen städtischen Typologien bereits im vollen Gange ist, zeigen einige anspruchsvolle Projekte in Europa aus den letzten drei Jahren:

In Leipzig werden demografische Schrumpfungsprozesse konstruktiv in Herausforderungen und Chancen umgewandelt. Aufgrund einer an die veränderten Voraussetzungen angepassten Stadtentwicklungsplanung wird im Rahmen des Forschungsprogramms „Stadt 2030“ ermöglicht, innerstädtischen Wohnungsbau mit geringer Dichte herzustellen.

Ein anderes Beispiel, bei dem ökonomische Bedingungen attraktiv und direkt in die Architektur eingeschrieben wurden, ist der kompakte, soziale Wohnungsbau von Anne Lacaton und Jean-Philippe Vassal in Mulhouse, Schweiz (Masterplan: Jean Nouvel). Unter Berücksichtigung einfacher baulicher Standards wie Parkhaus-Konstruktionen in Stahlbeton und Gewächshausüberdachungen aus Kunststoff entstand kostengünstiger, großzügiger und aneignungsfähiger Wohnraum zum individuellen Eigenausbau.

Ein drittes Projekt ist die Wohnbebauung „Miss Sargfabrik“ in Wien von BKK3 Architekten. Unter Beteiligung des „Vereins für integrative Wohnformen“ entstand ein gemeinschaftliches Wohnmodell mit innerstädtischer Dichte.

*„Schneller Wohnen“ – [www.schnellerwohnen.de](http://www.schnellerwohnen.de) – ist ein Projekt von ifau ([www.ifau.berlin.heimat.de](http://www.ifau.berlin.heimat.de)) und Realarchitektur ([www.realarchitektur.de](http://www.realarchitektur.de)) Berlin.*



# Urban improv: Metaräume der Stadt

Christopher Dell | Institut für Improvisationstechnologie Berlin

---

Machen wir uns auf den Weg das Lesen von Stadt zur Praxis zu machen.

Architektur ist zuvorderst Praxis. Aber: es wird immer weniger gebaut. Das impliziert, dass die Architektur heute vermehrt zum Theoretisieren gezwungen wird. Dieser Tatbestand hat sowohl negative als auch positive Seiten.

Eine der positiven Seiten ist, dass Praktiker neu über das mentale Modell von Architektur im Allgemeinen und Stadt im Besonderen nachdenken. Aus diesem Denken emergiert aktuell das, was ich als städtebauliche Wende, als *urbanistic turn* bezeichnen möchte. Dieses Denken erkennt an, dass das Phänomen Stadt in einen prozessualen Kontext gebettet ist, der nicht als Objekt oder als abgeschlossenes Produkt interpretiert werden kann.

„Die Architektur“ – d.h. die architektonische Produktionsweise – weist kein ihr innewohnendes Wesen auf, das sich im Verlauf der Zeit kontinuierlich entfaltet und dabei die Schranken des Vorherigen durchbricht; stattdessen wird Architektur hier als das nicht voraussagbare Ergebnis einer durch das Aufeinandertreffen von heterogenen Kräften, Vektoren bewirkten Artikulation diskreter Elemente erklärt, deren Verhältnis in der Folge andauernder Variation unterliegt; als Ergebnis mit abwesender (Ur-)Sache also. Architektur ist dann in einem bestimmten Raum unter bestimmten komplexen Konditionen entstanden. Ebenso wird sein Verschwinden in einer anderen Struktur, d.h. die Neuformierung seiner Elemente, das Ergebnis einer Neuartikulation sein, sei es in der Form eines Bruchs oder einer Permutation.

Aus dieser Perspektive bedeutet die Formel „Realität Bauen“ nicht, dass in der Lücke der Realität ein neuer und als Maschine besser funktionierender Rationalraum das Objekt des Begehrens sein könne, sondern das die kommende Praxis das Ereignis aus den Auseinandersetzungen innerhalb der Matrix der Architekturpraxen hervorgeht. Gebaute Realität stellt sich so in einer kollektiven Entscheidung her, in der weder der Adressant noch Adressat symbolisch und institutionell repräsentiert werden. Vielmehr enthält die Formel nur einen unbestimmten, immer neu zu schreibenden Auftrag, der als solcher zwischen beiden zirkuliert und eine bisher unbekannte Figur (und Form) der Gemeinschaftlichkeit und der gesellschaftlichen Solidarität herausfordert.

Stadt wird immer komplexer und dadurch immer schwerer darstellbar und entzifferbar. Das erzeugt ein Interesse an einem neuen Lesen des Ortes und des Lesen dessen, was in Anerkennung der aktuellen Situation möglich ist. Wobei das aktuelle Lesen von Stadt nicht auf die Interpretation von Zeichensystemen\* zu reduzieren ist, sondern als praktische Aneignung, erhandelte Erfahrung verstanden werden muss.

Die aktuelle Praxis zeigt immer klarer, dass Modi der direkten Steuerung als Planungsinstrument der Architekten nicht mehr funktionieren. Wir können Stadt nicht mehr nach dem alten mentalen Modell der Zentralität und Rationalität lenken und steuern. Aus der Nicht-Steuerbarkeit heraus stellt sich deshalb die Frage nach dem adäquaten Handeln der Architekten. Nur noch dasjenige Handeln, welches situativ und integriert konzipiert ist, ist im Stande diejenigen Improvisationen zu erzeugen, die adäquat sind. Dies in zweierlei Hinsicht: Adäquat zum einen dem situativen Kontext und zum anderen den Subjekten der raumproduzierenden Gemeinschaft.

Ein neuer Ansatz von Baukultur, der den dynamischen Transformationen von Stadt als aktivem Prozess aller an Stadt Beteiligten entspricht, wäre es daher, den starren Begriff von Identität für eine Bewegung hin zu Formen der Kohärenz einzutauschen. Wir könnten dann von dem baukultu-

\*siehe hierzu Barthes, Roland: *Semiologie und Stadtplanung*, in: Ders.: *Das semiologische Abenteuer*, Frankfurt/ M. 1988, S. 199-209



rellen Versuch der Erzeugung eines *coherent state* anhand von Improvisation sprechen. Denn Improvisation erzeugt adäquate Handlungen im situativen Kontext sowie bei den Subjekten der produzierenden Gruppe. Es ist dies jedoch auch über die Produktion hinaus auszudehnen. Wenn wir Rossi ernstnehmen, und das „artefact“ als Erscheinung, als tatsächliches Dasein des Produzierten, reicht der Begriff der Produktion hier nicht weit genug. Es geht heute um Performanz. Das tatsächliche, alltägliche Dasein als Raum ist etwas Performatives: es spricht uns an als Produziertes, Dargestelltes und Erhandeltes.

Das mentale Modell von Improvisation impliziert, dass Zeit zur Koordination dessen, was durch Zeit für uns an Realität gewinnt, in Anspruch genommen wird. Wenn wir nun die aktuellen, scheinbar zusammenhangslosen Bewegungen von Stadt im Modus der Improvisation interpretieren, können wir die Bewegungen wieder als das sichtbar machen, was sie eigentlich sind: polyrhythmische Aneignungen und Produktionen von Raum, die in der Zeit komplex miteinander verschaltet sind. Das Denken in improvisatorischen Prozessen impliziert jedoch nicht, dass auf das Objekt kein Bezug mehr genommen wird, im Gegenteil; allein: es wird über das Objekt hinaus gedacht. Der Verweis auf das gebaute Objekt ist dann als Form der Inspiration im Hinblick auf neue mentale Modelle hin zu interpretieren. Damit ist Handlung nicht ausgeschlossen, sondern eröffnet sich in einer neuen Dimension. Hinter dem Lesen liegt ein Interesse verborgen, den Ort zu transformieren und gleichzeitig nicht hinter sich selbst zurückzugehen. Mittel dessen sind Instrumente der Intervention die stark sind – aber trotzdem bescheiden.

Innerhalb des Kontextes des Begriffs Baukultur beobachten wir, dass Letztbegründungsansprüche aufgrund der Idealisierung eines argumentativen Rahmens nicht mehr haltbar sind. Und zwar deshalb, weil der Rahmen nicht mehr existiert. So konstatieren Kniess und Lagos: „Wir haben es mit einem Modell von Stadt zu tun, das sich mit unseren bildhaften Vorstellungen der (europäischen) Stadt nicht mehr zur Deckung bringen lässt“. \*\*

Und das ist genau der Hebel, an dem neu anzusetzen ist: den Letztbegründungsanspruch aufzugeben, ohne aber auf den Grund sozialer Dichte zu verzichten.

Improvisation kann dann als ganzheitlich-dialektischer Prozess verstanden werden, der ein neues mentales Modell impliziert, das sich aus der Praxis selbst speist. Auf eine Kurzformel gebracht bedeutet dies, in einer Abwandlung eines Ausspruchs von Jean-Philippe Vassal: Standards nutzen/produzieren und nicht-standardisiert denken.

Wenn wir den Grund anders interpretieren ist dies kein Zurücktreten hinter die Moderne, sondern: Wir tragen allein der Veränderung der aktuellen Lage Rechnung. Gab es für die Innovativen von Archilab, Superstudio, Smithsons u.a. noch eine große Erzählung von der Emanzipation, so ist die universalistische Logik der klassischen Emanzipation heute ad acta gelegt. Diese ad-acta-Legung ist jedoch genau Bedingung für Emanzipation im Plural. Es ist jetzt die Zeit, die Inhalte von Emanzipation frei zu legen und auf neue Weise zu reartikulieren. So wird Universalismus als gap qua Entleerung zum positiven Grund als Horizont: Es ist der Unterschied zwischen Grund und Horizont, der, wie ich denke uns in die Lage versetzt, die Veränderungen im ontologischen Status emanzipatorischer Diskurse und allgemein metanarrative im Übergang von der Moderne zur Postmoderne zu verstehen. (...) Ein Horizont ist dann ein leerer Ort, ein Punkt, an dem Gesellschaft ihre eigentliche Grundlosigkeit symbolisiert, in dem konkrete argumentative Praktiken vor einem Hintergrund radikaler Freiheit, radikaler Kontingenz operieren. \*\*\*

Dies ist der springende Punkt: eine Praxis der Improvisation, die das Provisorium nicht als zu Bewältigendes begreift, sondern als Status Quo, in dem es sich zu bewegen gilt. Jedoch: Entspräche dies nicht einer Hegelschen List der Vernunft, die die Möglichkeit jeglicher universalistischer Effekte zunichte macht? Das uns ein Raum bliebe, in dem soziale Akteure nur noch partikularistische Ziele verfolgen? Nein, denn diese Argumentation wäre zu kurz gedacht. Es emergiert vielmehr als Improvisation eine Form des Verhältnisses zwischen Universalismus und Partikularismus, die aus Bewegungen sich konstituiert, die innerhalb des Systems von Alternativen sich zeigen, die gleichzeitig von ihnen produziert werden.

\*\*Kniess/Lagos: entwerfen & planungsmethodik, in: Kniess/Lagos (Hg.) :realität n, Reader des Lehrstuhls für Entwerfen und Planungsmethodik, Wuppertal 2005

\*\*\*Laclau, Ernesto: Politics and the Limits of Modernity, in: Ross, Andrew (Hg.), Universal Abandon, Minneapolis 1988, S. 81



Abschließend ist zu konstatieren: es geht darum, neue Situationen von innen zu erzeugen, und so Räume für einen Materialismus der gewonnenen Zeit zu kreieren, Räume eines anderen Möglichen im Gegebenen. Ziel ist es, eine Ermöglichungs-Didaktik zu erfinden, die die Metaräume von Stadt neu organisiert. Und da geht es zuvorderst um Fragen der Einstellung und des Bewusstseins. Denn: der Erfolg einer Intervention hängt von dem inneren Ort ab, aus dem heraus die Intervenierenden handeln. Handeln als baukulturelle Kunst wird – mit den Methoden der Improvisation\*\*\* – zum Sein als Transformation innerer Haltung.

\*\*\* zum Begriff Improvisation ausführlich in: Dell, Christopher: Prinzip Improvisation, Köln 2002



# Gewerbe: einfach, groß, vielseitig

Arbeitsgruppe B

## Steht ökonomische Effizienz gegen gestalterischen Anspruch?

### Einführung

Stefanie Bremer | Universität Duisburg-Essen

---

Gewerbegebiete gehören neben den Einfallstraßen und Autobahnen, den Einfamilienhausgebieten und den Malls zu den vier Grundessenzen der „middle landscape“ (Peter Rowe), also den Siedlungsformen des Alltags, dessen planerischer Umgang sich immer noch schwierig gestaltet. Es sind Orte, die sich mit klassischen planerischen und gestalterischen Instrumenten nur schwer fassen lassen, wo der Umgang noch wenig eingeübt ist.

Wenn man brauchbare Gestaltungsinstrumente und Verfahren zur Qualifizierung sucht, dann muss man sich zunächst darauf einigen, worüber man spricht. Die Kategorie „Gewerbegebiet, Industriegebiet“ ist aus gestalterischer Sicht nicht hinreichend scharf, denn unter dem planerischen Begriff „Gewerbegebiet“ haben sich eine Vielzahl von Orten mit sehr unterschiedlichen gestalterischen Herausforderungen herausgebildet: In den Informations- und Technologieparks muss auf Grund des hier vorhandenen Bedürfnisses nach Repräsentation mit anderen Gestaltungselementen gearbeitet werden als etwa in Gewerbegebieten mit hohem Anteil an großflächigem Einzelhandel und dem daraus abgeleiteten Bedürfnis nach Kommunikation über den Raum (Werbung).

Rolf Heyer, Geschäftsführer der LEG NRW, entwickelte in seinem Vortrag sieben Thesen, an Hand derer er zeigte, wie für mehr Baukultur in Gewerbegebieten gesorgt werden kann. Wilma Hammernick, Wirtschaftsförderin der Stadt Suhl, stellte in ihrem Beitrag ein konkretes Beispiel aus Suhl vor, das auch die Grenzen des Machbaren aufzeigte. In der anschließenden Diskussion wurde deutlich, dass in den derzeitigen Rahmenbedingungen vor allem durch informelle Planungsinstrumente (Beratung) für mehr Qualität in Gewerbegebieten gesorgt werden kann. Darüber hinaus wurden folgende Themen andiskutiert:

**Marktfähiger Städtebau.** In der Diskussion um Gestaltungsqualität in Gewerbegebieten geht es oft um Kosten und Effizienz. Gestaltung muss sich hier besonders der Herausforderung stellen, einen messbaren Mehrwert zu erzeugen. Das macht die Umsetzung von Qualitätsansprüchen so schwierig, denn es grenzt die Diskussion um das Mögliche von vornherein an den Rand des Unmöglichen.

Die hier direkt geforderte Auseinandersetzung mit der Marktwirklichkeit macht das Entwerfen in Gewerbegebieten zur kniffligen Aufgabe und bereitet dadurch möglicherweise besonders gut auf die Wirklichkeit des weniger finanzüppigen 21. Jahrhunderts vor.

Für das Planungsziel **Mischstrukturen** in Gewerbegebieten muss noch viel genauer erfasst werden, mit welchen planerischen, gestalterischen, aber auch finanzwirtschaftlichen und bodenpolitischen Instrumenten das manchmal vorhandene Interesse an Mischstrukturen auch realisiert werden kann. Der Wunsch nach Wohnungen, Betriebswohnungen ist bei bestimmten Gebietsformen ein ernst zunehmendes Bedürfnis, für den ein besserer Realisierungsraum geschaffen werden muss, ohne dass dabei die gewerblichen Nutzungen oder Erweiterungsmöglichkeiten der Betriebe stark eingeschränkt werden.



**Anders räumlich denkende Akteure.** Dem Wachstumsmarkt Logistik ist es egal, ob eine Stadt wächst oder schrumpft. Was hier zählt, ist die Anbindung an den überregionalen Verkehr, Hafen, Flughafen und an die Autobahn. Logistik verfolgt eine andere zentralörtliche Gliederung als der Kulturraum Stadt. Das macht es schwer, den Bereich Logistik in eine nachhaltige Stadtentwicklung einzupassen, weil die Ordnungs- und Hierarchiesysteme der Planung und der Logistik nicht zusammen passen. Planung muss sich daran gewöhnen, dass vor allem große Betriebe oder Unternehmensnetzwerke andere Raumordnungsvorstellungen haben bzw. teilweise sogar fast ohne Bezug zum Raum denken. Mit wem sollte der für einen Ort denkende Planer sprechen, wenn er aus Sicht seiner Welt mit den Erscheinungsformen von nicht-räumlich konzipierten Planungs- und Entwurfsprozessen konfrontiert ist?

Als Fazit aus der Diskussion ergibt sich: Gestaltung in Gewerbegebieten ist schwierig. Man kann es aber auch positiv formulieren: Der Ort Gewerbegebiet erschließt neue, oft schwierige, aber dadurch auch interessante Gestaltungsaufgaben.

# Mehr Baukultur im Gewerbebau?

## Sieben Thesen zur Diskussion

Rolf Heyer | Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) NRW Dortmund

---

Auf Kongressen, in Workshops und bei Tagungen agiert die LEG in der Regel als Vertreter des Pragmatismus und der ökonomischen Realitäten. Und auch hier soll es um die Realitäten des täglichen Lebens bei der Entwicklung von Gewerbebeständen gehen. Diesmal aber mit dem Fokus auf der Baukultur und im Hinblick auf die berühmten W-Fragen: Wann, warum, wo und mit wem lohnt es sich in baukulturelle Qualität zu investieren?

Man kann diese Frage auch so verstehen, dass die an der Baukultur Interessierten wissen wollen, mit wem es sich überhaupt lohnt, über Baukultur zu reden. „Lohnen“, das hat etwas mit Renditen und Kosten zu tun. Ich bin aber der Meinung, dass Baukultur zunächst einmal nichts oder zumindest nicht viel mit Kosten zu tun haben darf.

Bei der Kostendiskussion muss man – so zeigt es sich für die intelligenten Bauherren immer mehr – die Gesamtsicht in den Mittelpunkt der Diskussion stellen. Denn bei der Lebensdauer unserer Bauwerke, selbst im doch sehr kurzlebigen Gewerbebau, muss mindestens von 33 Jahren – so der gewerbliche Abschreibungszeitraum – ausgegangen werden. Daher sind Investitions- und Folgekosten insgesamt zu sehen.

Bei einem vorausschauend planenden Gewerbeunternehmen sollte man meinen, dass beide Seiten der Kosten im Blick wären. Dies ist aber leider nicht immer so. Vielmehr stehen Unternehmen oft unter dem Zwang, kurzfristig eine Bauinvestition entscheiden und realisieren zu müssen. Es läuft beispielsweise ein Mietvertrag aus und der Eigentümer möchte den Vertrag nicht verlängern. Dann muss häufig innerhalb eines Jahres ein neuer Standort gefunden werden, muss die Planung und die Finanzierung stehen und das alles neben dem Kerngeschäft, mit dem das Geld verdient wird. Dann greift man in der Regel eben zu dem Angebot „von der Stange“.

Zurück zu den Bedingungen, unter denen heute Gewerbegebiete entwickelt werden. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass die Nachfrage nach Flächen für Gewerbeansiedlungen – im Vergleich zur Mitte der 1990er Jahre – deutlich zurückgegangen ist. Selbst verkehrstechnisch gut gelegene Standorte laufen nur schleppend. Schlechter gelegene fast gar nicht mehr. Dazu kommt, dass es – mit großen regionalen und lokalen Unterschieden – oft ein Überangebot an Gewerbeflächen gibt. Wie insgesamt hat sich der Verkäufer- in einen Käufermarkt verwandelt.

Unter den strengen Finanzierungskriterien von Basel II müssen viele kleine und mittlere Unternehmen um die Finanzierung ihrer Betriebserweiterung, ihrer Betriebsverlagerung oder ihrer Neugründung kämpfen. Entscheidungen fallen heute bei den Banken nach längerem Vorlauf. Unternehmer müssen sich mehr kümmern oder suchen nach Anbietern, die ihnen diese Belastung abnehmen. Unternehmen wie Einzelpersonen suchen das „Rundumpaket“.

Viele Unternehmer empfinden „Bauen“ als Belastung. Da müssen nicht nur Konzepte für den betrieblichen Ablauf überdacht und optimiert werden, da muss auch die Finanzierung stehen und es muss ein Grundstück gesucht und gefunden werden. Daneben gibt es dann auch noch viele andere Termine und Entscheidungen, die neben dem normalen Tagesgeschäft erledigt werden müssen – und dann sollen sie sich auch noch Zeit für Bauqualität nehmen. Was ist das überhaupt? Ist das nicht nur ein neuer Begriff, den die Krisenbranche der Architekten erfunden hat, um ihre Leistungen teuer zu verkaufen? „Bleib mir doch weg mit dem Sch...“. „Ich hab genug zu tun mit Dingen, die ich nicht vorhergesehen habe: Antrag hier, Genehmigung da, Mängelverfolgung, Streit mit Nachbarn und Behörden und, und, und...“ Erst, wenn Unternehmen oder meist Unternehmer erkannt haben, welche Bedeutung architektonische Qualität und Außendarstellung





Erin, Castrop-Rauxel



(Quelle – alle Bilder: LEG)

gerade für das Erscheinungsbild des Betriebes und seiner Produkte haben kann, entsteht bei den Bauherren Lust auf Bauqualität.

Denn es gibt immer wieder gute Beispiele qualitätsvoller Gewerbearchitektur, nicht nur die bei den „Ercos“ und „Vitras“. Es gibt auch eine ganze Reihe, die in den letzten zehn Jahren auf den Flächen der LEG und des Grundstücksfonds realisiert werden konnten. Aber wie haben wir dies erreicht? Wir konnten dies erreichen, in dem wir auf Beratung und Überzeugung gesetzt haben, nicht auf Ge- oder Verbote. Gestaltungssatzungen in Gewerbegebieten, wie wir sie Anfang der 1990er Jahre selbst propagiert, entworfen und mit den Kommunen umgesetzt haben, haben sich nicht bewährt. Sie sind – aus heutiger Sicht – eher hinderlich und wären auch in der jetzigen wirtschaftlichen Situation nicht politisch durchsetzbar. Daher gewinnen die kommunikativen Instrumente an Bedeutung: Gutes Bauen erfordert Überzeugungsarbeit, gute Beispiele und natürlich ökonomische Effizienz. Aber: Gutes Bauen erfordert auch den Kompromiss.

Gemeint ist damit, dass man bei den Wünschen des Bauherrn ansetzen muss und dass man auch den Geschmack des Bauherrn (seiner Ehefrau, seiner Sekretärin) ernst nehmen muss. Dazu zwei kleine Beispiele:

Reizthema Flachdach. Viele Unternehmer wollen kein Flachdach, da sie aus eigener Erfahrung oder aus der Erfahrung von Bekannten wissen, dass Flachdächer unterhaltsintensiv sind.

Konsequenz: Bei der Überlegung zur städtebaulichen und architektonischen Gestaltung müssen Alternativen zum Flachdach mit überlegt werden.

Reizthema Einzäunung. Gerade bei Unternehmen, die mit Technologie umgehen, gibt es große Sicherheitserfordernisse, auch von Seiten der Versicherungen. Daher muss es Konzepte für die Sicherung des Gebäudes und der Grundstücke geben.

Weitere Reizthemen sind daneben häufig Werbung, Stellplätze, Nachbarschaften.

Für die Beratung braucht man einen abgestimmten Rahmen. Diesen kann man für größere Gewerbegebiete oder aber auch für eine Stadt oder Gemeinde erarbeiten und als Gestaltungshandbuch vorlegen. Beratung ist immer persönlich und damit an Persönlichkeiten gebunden. Der Berater muss einerseits in der Lage sein, auf den zu Beratenden einzugehen, auf der anderen Seite aber auch Kompetenz und Authentizität vermitteln. Daher hat es sich bewährt, dass der Berater oder das Beratungsgremium (nie mehr als zwei bis drei Personen) auch personell kontinuierlich arbeitet. Gewerbegebietsentwicklung ist immer eine langfristige Arbeit. Der Berater darf nicht nur kritisieren und alles besser wissen. Nein, er muss konstruktiv mitarbeiten, Vorschläge, Ideen und Konzepte anstoßen, gute Beispiele parat haben und überzeugen können.

Gute Architektur erfordert immer auch einen guten städtebaulichen und freiräumlichen Rahmen. Hier ist eine Vorleistung der öffentlichen Hand erforderlich. Im Regelfall sollten diese Qualitäten in konkurrierenden Verfahren (Wettbewerbe, Workshops, Mehrfachbeauftragung) entwickelt werden. Wegen der Langfristigkeit der Entwicklungen müssen sie grundsätzlich robust und flexibel konzipiert sein.

Abschließend sieben Thesen zur Diskussion um mehr Baukultur im Gewerbebau:

1. Baukultur im Gewerbebau ist machbar.
2. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, so muss man sich vor allem an die Anbieter von Gewerbebauten „von der Stange“ wenden.
3. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, muss man nachweisen, dass gute Qualität im Sinne einer Gesamtbetrachtung der Investitions- und der Folgekosten nicht teuer ist, sondern sich langfristig lohnt.
4. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, muss man an die Multiplikatoren herankommen, die die Unternehmer beraten. An die Banken und Leasingunternehmen, die ein Interesse an der Zweitverwendung und Sicherheit der Investition haben müssen. An die Controller, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, die die mittelfristige und langfristige wirtschaftliche Planungsebene des Unternehmens in den Blick nehmen können. An die Bauingenieure und Architekten auf der lokalen und regionalen Ebene, die die konkreten Planungen für die Klein- und Mittelbetriebe vornehmen.

5. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, so muss man am Ende die Unternehmer und ihre Berater überzeugen.
6. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, so muss man fähig sein zum Kompromiss und zum Dialog mit den Bauherren. Beratung, Moderation und manchmal auch Mediation ist angesagt, nicht Ge- und Verbote.
7. Will man Baukultur im Gewerbebau durchsetzen, müssen Städtebau und Freiraum in unseren Gewerbegebieten robust und flexibel sein und einen qualitätsvollen Rahmen setzen.



# Realität im Gewerbepark Suhl-Friedberg

Wilma Hammernick | Bau- und Stadtentwicklungsamt – Förderung und Liegenschaften – Stadt Suhl

---

Gestalterischer Anspruch steht für Baukultur. Der Begriff Baukultur mit seinen Kriterien ist aber nicht detailliert definiert. In *Wikipedia* findet man folgende Aussage: „Unter Baukultur versteht man die Herstellung von gebauter Umwelt und den Umgang damit. Baukultur – nicht zu verwechseln mit Baukunst – bezeichnet also nicht nur die Architektur, sondern alles Gebaute: Brücken, Straßen, Tunnel (vgl. Verkehrsinfrastruktur). Das Thema betrifft nicht nur die professionellen Planer, sondern alle Menschen, die mit der gebauten Umwelt konfrontiert werden. Auch die Verantwortung für die Qualität der gebauten Umwelt liegt nicht allein bei den Fachleuten, sondern ist eine gesamtgesellschaftliche.“

Diese Aussage lässt Spielraum für eigene Interpretationen, die speziell im Gewerbebau folgende Kriterien des gestalterischen Anspruchs beinhalten können:

- Die äußere Ansicht des Gebäudes mit Dachform, Gliederung, Materialien, Farben, Eingangsbereichen, Fensterflächen,
- die innere Funktionalität mit Heizsystemen, Raumgrößen, Materialien im Innenbereich, Lichtverhältnissen sowie
- die Umgebung des Gebäudes mit Einordnung in die Fläche, Gestaltung der Verkehrsflächen, Gestaltung der Freiflächen, Werbung an und zum Gebäude.

Wenn man den Begriff Baukultur im Gewerbebau so weit fasst, wäre zu prüfen, welcher Beteiligte in diesem Prozess welche Interessen vertritt.

Dabei stellt sich die Frage: Wer hat ein Interesse an gestalterischem Anspruch?

Der Investor, weil

- die äußere Ansicht Ausdruck der Leistungskraft der Firma sein kann, und
- die innere und äußere Funktionalität ein Faktor für niedrige Betriebskosten (Heizung, Reinigung) und Sanierungskosten ist.

Der Architekt, weil

- die Gestaltung des Gebäudes Ausdruck seiner Bauphilosophie sein kann, und
- seine Aufgabe darin bestehen sollte, die Funktionalität zu sichern und die Folgekosten niedrig zu halten.

Die Kommune (Stadt oder Gemeinde) als Träger kommunaler Planungshoheit, weil

- ein niveauvolles Gewerbegebiet der Kommune Qualität verleiht, und
- mit ökologischen Aspekten (Grünflächen, Regenrückhaltung) der Eingriff in die Natur abgemildert werden kann.

Die Mitarbeiter der Firmen, weil

- die Aufenthaltsqualität im Gebäude abhängig ist von der Funktionalität (Raumgrößen, Tages- oder Kunstlicht, Blickbeziehungen im Gebäude und nach außen zur Umgebung, Heizungs- und Lüftungssysteme, Länge der Wegebeziehungen).

Zu fragen ist aber auch: Wer hat kein Interesse an der Gestaltung? Vermutlich am ehesten der Investor, weil gestalterische Auflagen die Kosten steigen lassen (können). Daher bleibt festzuhalten: Ziel sollte es sein, dass die Gestaltung nach möglichen höheren Investitionskosten beim Bau, auf Dauer die Betriebskosten positiv beeinflusst und die Sanierungskosten niedrig hält.

Dennoch: theoretisch besteht ein mehrseitiges größeres Interesse daran, dem Aspekt Gestaltung die entsprechende Bedeutung zukommen zu lassen als den gestalterischen Anspruch abzulehnen. Wie lässt es sich aber praktisch realisieren, in welcher Art und Weise Investor und Kommune das Thema miteinander durchsetzen können? Hier der Versuch, das Thema aus der Sicht des Trägers der kommunalen Planungshoheit darzustellen.



Das Beispiel ist der Gewerbepark Suhl-Friedberg, welcher in zwei Bauabschnitten mit zwei unterschiedlichen Bebauungsplänen im Zeitraum von 1991 bis heute fortdauernd entwickelt wurde. Projektträger für den Gewerbepark Friedberg war das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung Suhl. Die beiden Bebauungspläne wurden durch ein privates Architekturbüro erstellt. Die Stadt Suhl war Eigentümer aller Grundstücke. Bis zum heutigen Zeitpunkt sind im 1. Bauabschnitt 69 Gewerbegrundstücke verkauft und Investitionen getätigt worden. Im 2. Bauabschnitt sind bisher 25 Gewerbegebäude erstellt worden.

Die Hauptaufgaben des Amtes als Projektentwickler bestanden in der Klärung der Eigentumsverhältnisse vor Beginn der Maßnahme, in der Sicherung der Finanzierung durch Kreditaufnahmen und Fördermittel, im Weiterverkauf der Grundstücke und in der Betreuung der Investoren. Der gestalterische Anspruch oblag dem Architekturbüro, das den Bebauungsplan erstellt hat und dem Planungsamt der Stadtverwaltung Suhl, welches die verwaltungstechnischen Schritte bis zum Abschluss der Bebauungsplanung betreute. Die Projektverantwortlichen aus dem Bereich Wirtschaftsförderung haben sich erst schrittweise mit Fragen der Gestaltung auseinander gesetzt. Das Thema nahm zu dem Zeitpunkt an Bedeutung zu, als ersichtlich wurde, dass mit den Festlegungen des Bebauungsplanes Nr. 1 Forderungen an die Investoren gestellt worden waren, die ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr durchzusetzen waren.

Folgende Erkenntnisse konnten aus der Projektentwicklung gewonnen werden: Für die Durchsetzung gestalterischer Ansprüche gibt es die so genannte harte Variante, in dem mit dem Bebauungsplan und mit Festlegungen in den Grundstückskaufverträgen Forderungen gestellt werden, die die Investoren zu erfüllen haben, wenn sie das Grundstück von der Stadt erwerben wollen. Für die Durchsetzung gestalterischer Ansprüche gibt es aber auch eine weiche Variante, die darin besteht, durch Beratung der Investoren und durch Beispielwirkungen Ergebnisse zu erreichen, die nur bei Zustimmung der Investoren durchgesetzt werden können. Wir haben sowohl die harte als auch die weiche Variante angewendet, um die gestellten gestalterischen Ansprüche durchsetzen zu können.

Beispiele der Varianten: so war im B-Plan Nr. 1 als Ausgleich für den Naturverbrauch in mehreren Baufeldern ein Flachdach mit 40% Dachbegrünung festgelegt. Diese Forderung wurde von Investoren als kostenaufwändig eingeschätzt und konnte bei zurückgegangenen Anträgen auf den Kauf von Grundstücken nicht aufrecht erhalten werden. Die Festlegung wurde im B-Plan Nr. 2 gelockert. Im B-Plan Nr. 1 war Flachdach oder Satteldach mit einer Neigung von 26-32° vorgegeben. Zu dieser Festlegung gab es viele Befreiungsanträge. Im B-Plan Nr. 2 wurden deshalb die gestalterischen Anforderungen nicht mehr so eng gefasst, sondern mit Hilfe eines Investorenhandbuches verstärkt die Beratung angewendet, z.B. zur Fassadengestaltung, zur Grünflächengestaltung und zur naturnahen Regenrückhaltung.

Sowohl mit Festlegungen des B-Planes als auch mit Beratungsleistungen kann Einfluss auf gestalterische Aspekte ausgeübt werden. Dieser Einfluss erfährt aber seine Grenzen, wenn der Investor nur die Ökonomie seiner Firma kennt und keinen persönlichen Bezug zu baukulturellen Themen aufweist, und wenn in den kommunalen Ämtern nicht das Fachpersonal für eine qualifizierte Beratung vorhanden ist. Aus diesem Grunde ist die Hauptverantwortung für die Durchsetzung baukultureller Ansprüche eindeutig bei den Architekten zu sehen. Diese müssten sich in die eigenen Planungen, in die Vorstellungen des Investors und der Mitarbeiter hineindenken und die Vorstellungen bzw. Forderungen aus dem kommunalen Bereich mit übernehmen.

Ein herausragendes Beispiel ist meines Erachtens das Objekt der Druckerei und des Verlages „Freies Wort“ des Architekten Walter Kluska aus München. Die Vorstellungen der Investorengruppe für ein gestalterisch ausgereiftes Gesamtensemble wurden erreicht und die kommunalen Festlegungen (Dachbegrünung, Grünanlagen) wurden eingehalten. Auch die Mitarbeiter sowohl im Verlagsgebäude als auch in der Druckerei fühlen sich in Sichtkontakt mit der Natur wohl. Die Einbindung in die Landschaft ist gelungen.

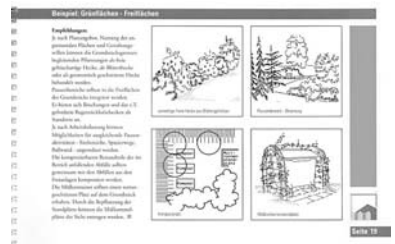
Das Objekt „Freies Wort“ ist sicher ein Musterbeispiel. Es kann und sollte sich aber für alle Beteiligten bei jedem Gewerbeobjekt lohnen, baukulturell zu denken und die ökonomische Effizienz mit gestalterischem Anspruch zu verbinden.



Luftbild Gewerbepark Suhl-Friedberg  
(Quelle: Stadt Suhl)



Ergebnis eines Befreiungsantrages (Quelle: Stadt Suhl)



Auszug aus dem Investorenhandbuch  
(Quelle: Stadt Suhl)



Verlagshaus „Freies Wort“ (Quelle: Stadt Suhl)



# Realitäten bauen – Stadt bauen in Gewerbegebieten

J. Alexander Schmidt | Universität Duisburg-Essen

---

## Eins

Stadt bauen in Gewerbegebieten – das schließt sich nach Ansicht vieler aus. Oder wird von den Akteuren oft einfach ausgeblendet. Dementsprechend sieht die Mehrzahl der Gewerbegebiete an der Stadtperipherie oder mitten im Stadtgefüge aus: Als ob die Experten aus den Bereichen Stadtgestaltung und Städtebau aufgegeben und die Hände in den Schoß gelegt hätten. Wenn Konzepte überhaupt erkennbar sind, dann sind es diese:

- Architekturdominierte Vorhaben kann man beobachten, wenn der Bauherr den Sinn und Wert von Umweltgestaltung für die Produktivität der Mitarbeiter und die Corporate Identity des Betriebes erkannt hat. Die singulären Einzelbemühungen sind manchmal auch lobenswert, doch es fehlt der Rahmen. Die Bauwerke leisten in aller Regel keinen Anteil an der Gestaltung des öffentlichen Raumes, sondern sind eher auf sich bezogen. Und das Bemühen eines Einzelnen verhallt im Getümmel der einfachen, austauschbaren Kisten.
- Banken versuchen, nachhaltige Bauwerke zu vermarkten und sehen dabei oft eher die Rendite der Anlage vor sich. Wie hypnotisiert schaut man dabei auf die publikumswirksamen Vorhaben der Stararchitekten, die Mehrwert versprechen zu scheinen. Ein Beitrag zum Städtebau ist das jedenfalls nicht.
- Städtebauliche Ansätze werden von Entwicklungsträgern oder kommunalen Ämtern vertreten. Doch die gut gemeinten Konzepte werden nicht selten auf den Kopf gestellt, wenn gegenüber der kommunalen Spitze mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und Abwanderung gedroht wird. Dagegen kann nicht einmal die ebenfalls gut gemeinte Gestaltungssatzung etwas ausrichten, die eher als der „Tod“ für die erfolgreiche Vermarktung eines jeden Gewerbegebietes angesehen wird: Das Gegenteil von gut ist nicht schlecht, sondern gut gemeint.

## Zwei

Das Ziel für die Gestaltung von Gewerbegebieten bleibt trotz allem bestehen: Urbane Orte der Arbeit schaffen oder Gewerbegebiete als eigenständige und zugleich integrierte Teile von Stadt gestalten!

Die Kräfte, die hier die Stadt zusammenhalten oder überhaupt Stadt entstehen lassen und ihr Form geben, liegen bestimmt nicht nur bei Designern und Gestaltern oder Planungs- und Bauämtern oder Planungsdezernenten. In Gewerbegebieten sind es vor allem auch Unternehmen und ihre Entscheidungsträger, die dafür stehen, dass Maschinen und Produktionsabläufe, Lagerregale und Schreibtische entweder nur eine kostengünstige, klimadichte Hülle übergeworfen bekommen oder ein gestaltetes Bauwerk erhalten, das einen Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raumes leistet oder dem Image des betreffenden Gebietes einen prägenden Impuls gibt.

In den Verhandlungen zwischen Kommune bzw. Stadtgestaltung auf der einen Seite, Unternehmer und Ökonomie auf der anderen Seite dominieren in aller Regel die Letzteren. Es werden allzu oft Positionen gegeneinander aufgebaut, statt ein neues Verständnis füreinander zu entwickeln. Nicht selten wird übersehen, dass in der heutigen Stadtgesellschaft der Unternehmer die Stadt braucht; und natürlich umgekehrt die Stadt das Unternehmen. Erst dann geht es beiden gut! In einer solchen Public-Private-Partnership ist es insofern erforderlich, auf gleicher Augenhöhe miteinander zu verhandeln: Die Kommune muss lernen, sich mit einem angemessenen Selbstwertgefühl durchzusetzen, der Unternehmer und Bauherr muss erkennen, dass er die Kommune für seine Platzierung in der globalen Konkurrenz braucht und er seinen Teil dazu beitragen kann. Vielfach wird aus Sicht der Wirtschaft nach dem Mehrwert von Gestaltung gefragt: Warum sollte der Mehraufwand für aufwendige Gestaltung wirtschaftlich sein? Verschiedene unabhängige



Untersuchungen haben gezeigt,

- dass gestalterische Qualitäten in unmittelbarem Zusammenhang stehen mit höheren Mieten;
- dass große Konzerne in Gestaltungsqualität investieren, weil sie genau um den direkten Zusammenhang zwischen Mitarbeiter-Zufriedenheit und Gestaltung wissen;
- dass eine geringfügig höhere Investition in die Qualität eines Bauwerks einen signifikanten Einfluss auf seine langfristige Performance haben kann.

Eine solche „Design-Dividende“ zeigt deutlich, dass es sich rechnet, einen angemessenen Mehraufwand für die Gestaltung eines Gebäudes und die städtebauliche Qualifizierung eines Gewerbegebietes zu betreiben. Wenn dieses auch die Akteure erkennen, wird das Stadt bauen in Gewerbegebieten möglich.

### **Drei**

Städtebau und Stadtgestaltung sind eigentlich weiterentwickelt – aber in Gewerbegebieten scheint das Entwurfsrepertoire verkümmert zu sein, nachdem sich die Kreativen jahrzehntelang auf die Aufwertung und das Design von Innenstädten und Wohngebieten beschränkt haben. Diese Aufgabe muss künftig wieder als sinnvolles und nicht mehr anrühiges Arbeitsfeld entdeckt und kultiviert werden.

Allerdings darf die Wissenschaft nicht in der Analyse und den Vorarbeiten zu umfangreichen Typologien stecken bleiben. Ein Blick auf die Planungspraxis ist vielmehr gefragt, denn es fehlen anschauliche Bilder und gute Beispiele, um die weiten Gewerbelandschaften in der Stadt zu qualifizieren. Es sollen keine Rezepte sein, sondern Vor-Bilder, die zeigen, dass es gehen kann – Stadt bauen in Gewerbegebieten.

### **Vier**

Generelle Leitlinien für den Städtebau in Gewerbegebieten sollten mindestens folgende Bausteine enthalten:

- Eine Toolbox für die Gestaltung kann es den Entwerfenden erleichtern, das volle Entwurfsrepertoire zu entwickeln und auszunutzen. Es geht nicht um Vorgaben, sondern um die Darstellung gestalterischer Möglichkeiten, die es von Fall zu Fall auszuloten gilt.
- Der „robuste gestalterische Rahmen“ – vielfach beschworen – beispielsweise in Form von grünen Achsen oder gebauten Rändern steht im Vordergrund. Dieser Rahmen muss geschaffen werden, um bei allem funktionalen Wandel gestalterische Kontinuität zu bieten; oder besser: gestalterische Stabilität zu gewährleisten gegen neue, sich fortlaufend wandelnde funktionale Anforderungen bestehender Betriebe und damit verbundene Umbauten, gegen die Veränderungen nach einem Eigentümerwechsel.
- Das städtebauliche oder auch atmosphärische Leitbild bleibt eine wesentliche Grundlage für die Planung, den Bau, den Umbau, den Rückbau eines Gewerbegebietes. Es bietet mit seinem rahmengebenden Charakter die nachvollziehbare Basis für die Vielzahl der privaten und öffentlichen Einzelmaßnahmen.
- Die Beratung der Bauherren wird in einer Phase des wachsenden Bewusstseins zu einer Voraussetzung, Qualität für Orte der Arbeit zu schaffen. Die gestalterische Beratung – durch ein Bauamt, ein Stadtplanungsamt, einen Gebietsentwickler oder einen externen Berater – braucht für die Akzeptanz einen nachvollziehbaren Rahmen. Diese Form der Beratung sollte nicht nur bei der Erstinvestition am Standort stattfinden, vielmehr darf die Beratung nicht abreißen und auch den funktionalen Wandel eines Gewerbegebietes einschließen: Wichtig ist die Kontinuität in der Beratung!
- Ein Gestaltungshandbuch (oder auch „Investorenhandbuch“) mit generellen Qualitätsregeln und -anforderungen für die gesamte Kommune, für einen gesamten Kreis oder auch eine ganze Region kann daraus entwickelt werden. Eine derartige qualitative Vorgabe kann bewirken, dass keine interkommunale Konkurrenz entsteht und nicht irgendwo im weiteren Umkreis die „Müllecken“ für die üblichen Gewerbekisten entstehen. Die Regelungsdichte darf dabei allerdings nicht zunehmen.
- Neue Allianzen als wichtiger Bestandteil von Strategien für die Qualifizierung der Orte der Arbeit sind zu suchen. Nur auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass auf allen Seiten eine Win-Win-Situation gewährleistet ist. Beispielsweise sollten auch auf den ersten Blick wenig gestaltungsorientierte Multiplikatoren wie Controller, Steuerberater, Banken ein-



- bezogen werden: Qualität rechnet sich und zahlt sich mittel- bis langfristig aus.
- Es wird so viel vom europäischen Städtebau, der Stadt der kurzen Wege und den gemischten Nutzungen geredet – doch einschlägige Regelungen wie das Bundesimmissionsschutzgesetz stehen einer Umsetzung entgegen. Ruhe ist einklagbar. Dazu kommt die Furcht der Entwickler und Makler, dass eine Wohnung den bedingungslosen Vermarktungserfolg eines Gebietes empfindlich stören kann: Nur kein Risiko eingehen. Dass es auch anders und in einem Miteinander der Funktionen gehen kann, zeigen mutige europäische Beispiele. Das sind einige Leitlinien, unter deren Berücksichtigung das Stadt bauen in Gewerbegebieten Erfolg haben kann.

### **Fünf**

Bisher wird immer noch von den harten und weichen Standortfaktoren gesprochen, vom Arbeitskräftepotenzial, nahen Autobahnanschlüssen, großen Grundstücken auf der einen, vom Museum, dem Stadttheater oder den Freizeitangeboten auf der anderen Seite. Das erweist sich mehr und mehr als überholt: Die Qualität von Stadt und Landschaft wirkt als bestimmender Impuls für Investitionen. Stadtbaukultur wird so zum harten Standortfaktor. Gelingt es, alle Akteure zu überzeugen, wird qualitätsvolles Stadt bauen mit Gewerbegebieten künftig erlebbar.

# Einfallstraßen: fließend, zugänglich, ansehnlich

## Wie werden Verkehrskorridore zu öffentlichen Räumen?

### Einführung

Yasemin Utku | sds\_ utku, Büro für Städtebau Denkmalpflege Stadtforschung  
Dortmund

---

Einfallstraßen sind es, die mit ihrem Erscheinungsbild häufig den ersten Eindruck einer Stadt bestimmen und dadurch in hohem Maße das Image eines Stadtteils oder gar der Gesamtstadt für Außenstehende oder Besucher prägen.

Als Orientierungsgerüst im städtischen Gefüge weisen Einfallstraßen Parallelen in ihren Erscheinungsbildern auf: sie sind in der Regel mit großzügigen Straßenquerschnitten radial auf das Zentrum ausgerichtet und ihre Ränder sind durch heterogene Bebauungsstrukturen mit wechselnden Nutzungen und Dichten gekennzeichnet, die mit Unterbrechungen zumeist von außen nach innen zunehmen. Dabei müssen städtische Einfallstraßen zahlreichen Anforderungen gerecht werden, denn neben ihrer Funktion als „Zubringer“ in das Stadtzentrum sind sie als Nahversorgungs- und Wohnstandort in den Stadtteilen auch alltägliche Aufenthaltsorte. Zudem liegen an den Einfallstraßen häufig auch die „sperrigen“ Nutzungen, die einen Standort in der Stadt brauchen. Waren dies früher eher industrielle Strukturen, ist es heute vor allem der großflächige Einzelhandel.

Die planerischen Ansätze im Umgang mit städtischen Einfallstraßen richten sich vor allem auf die verkehrlich-funktionale Bedeutung. Hier geht es dann um die Optimierung der Bündelung der überörtlichen Verkehrsströme sowie der Quellverkehre aus den Stadtteilen und nicht zuletzt auch um den weiteren Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs, der überwiegend entlang der Einfallstraßen verläuft.

Bei diesen infrastrukturellen Nachbesserungen fehlt jedoch meist ein stadträumlicher Blick, der nutzungssensible und gestalterische Aspekte dieses öffentlichen Raums berücksichtigt. Sind städtische Einfallstraßen vielleicht ein zu „banales“ Thema für den baukulturellen Diskurs?

Zwei unterschiedliche Herangehensweisen an den Umgang mit Einfallstraßen wurden in dieser Arbeitsgruppe vor- und zur Diskussion gestellt:

Martin zur Nedden, Stadtbaurat der Stadt Bochum, präsentierte den gesamtstädtischen Ansatz zur Weiterentwicklung der „Cityradialen“ in Bochum. Da sich mit dem fortschreitenden Ausbau der unterirdisch verlaufenden Stadtbahn für die Stadt Bochum neue Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraums eröffnen, wurden in einer Rahmenplanung grundsätzliche (Gestaltungs-)Regeln für diese öffentlichen Räume mit einer langfristigen Perspektive formuliert.

Stefan Rettich, Architekt und Stadtplaner aus Leipzig, zeigte an Hand von Projekten in Leipzig und Magdeburg eher kleinräumige Ansätze zum Umgang mit einzelnen Abschnitten von Einfallstraßen und deren Randbereichen auf. Je nach Ausgangslage im Quartier oder Stadtraum stellte er vor allem bewohnerorientierte und auch temporäre Interventionen zur Rückgewinnung dieses öffentlichen Raums vor.

Diese unterschiedlichen Blickwinkel lösten in der Arbeitsgruppe eine lebhafte Diskussion darüber aus, wie und auf welchen Wegen aus Einfallstraßen – die auf Grund der vielfältigen Problemlagen in der Regel mit einem negativen Image behaftet sind – qualitätsvolle öffentliche Räume werden



können. Konsens war, dass es zuvorderst Aufgabe der öffentlichen Hand sei, den Rahmen für die Entwicklung städtischer Einfallstraßen und ihrer Randbereiche vorzugeben, um einer Beliebigkeit im Erscheinungsbild vorzubeugen. In der Diskussion wurde dabei von dem Ideal der nutzungs- gemischten und kompakten Stadt ausgegangen. Tendenzen oder Überlegungen, die eher eine Über- höhung der Einfallstraßen zu „Strips“ vorsehen oder der großmaßstäbliche „Rückbau“ der unmittelbaren Straßenrandbebauungen, die einer Herauslösung dieser Straßenräume aus dem städtischen Kontext Vorschub leisten könnten, wurden in der Arbeitsgruppe als fragwürdige Perspektive angesehen. Insofern es nicht möglich sei, diese Straßen in ihrer heterogenen Gesamtheit positiv weiterzuentwickeln, sollte es zumindest darum gehen, sich auf bedeutende Abschnitte städtischer Einfallstraßen, wie etwa die Stadtteilzentren oder Bereiche um kulturelle und soziale Infrastruktureinrichtungen, zu konzentrieren. Hier wurden die maßgeblichen Anknüpfungspunkte zur Verzahnung mit den angrenzenden Quartieren gesehen. Dabei wurden auch alternative Möglichkeiten, wie etwa temporäres Baurecht oder – im Leipziger Beispiel vorge- stellt – innovative Vermittlungs- und Beteiligungsstrategien zur Aktivierung der Akteursgruppen in Erwägung gezogen, um neue Perspektiven auszuloten.

Einigkeit bestand in der Arbeitsgruppe darüber, dass es keine allgemeingültigen Lösungen zum Umgang mit städtischen Einfallstraßen gibt. Die aufgezeigten Wege bieten zwar Anknüpfungspunkte, um quartiersbezogene, verkehrliche und stadtgestalterische Anforderungen zu vereinba- ren, müssen aber auf jeweilige örtliche Erfordernisse zugeschnitten werden. Wesentlich hierfür ist jedoch die umfassende Sensibilisierung für das Thema, um auch private Akteure für eine qualitäts- volle Weiterentwicklung zu gewinnen. Denn deutlich wurde in der Diskussion auch, dass eine tragfähige Weiterentwicklung nur im Zusammenspiel zwischen öffentlicher Hand und privatem Engagement erfolgen kann.

Die Beispiele in beiden Herangehensweisen, ob in Bochum, wo nach der Aufwertung eines Straßenraumes durch die öffentliche Hand Instandsetzungen bzw. Sanierungen von Gebäuden durch private Anleger erfolgten, oder in Leipzig, wo Quartiersbewohner den öffentlichen (Straßen-) Raum neu bespielen und die Stadt mit Infrastrukturmaßnahmen nachzieht, zeigen anschaulich, dass es sich lohnt, sich auch mit den scheinbar „banalen“ Themen im baukulturellen Diskurs zu beschäftigen.

# Das Rahmenkonzept für die „Cityradialen“ in Bochum

Martin zur Nedden | Stadtbaurat der Stadt Bochum

## Wie werden Verkehrskorridore zu öffentlichen Räumen?

Im gerade erschienenen zweiten Bericht zur Baukultur in Deutschland wird festgestellt: „Die öffentlichen Räume sind der wichtigste und schutzbedürftigste Teil unserer Städte (...). Die Straßen, Plätze, Grünanlagen sind das stadtbildprägende Bewusstsein der Menschen von ihrer Stadt.“\* Gleichzeitig formuliert Gerhard Schulze in einem Beitrag zum Thema „Urbanität und Identität von Städten“: „Die optische Identität einer Stadt ist nur noch in ausgewählten Orten erkennbar (...). Es gibt kaum noch Weichbilder von Städten (...). Touristen müssen sich auf der universellen Straße allmählich zu den identitätsstiftenden Orten der Stadt vorkämpfen.“\*\* Anspruch und Wirklichkeit klaffen offensichtlich auseinander. Das ist kein neues Phänomen, auch wenn wir es manchmal so diskutieren (und vielleicht auch so empfinden). Der „Vater der Stadtbildanalyse“, Kevin Lynch, schreibt schon 1960 in seinem berühmten „The Image of the City“: „Obwohl die moderne Riesenstadt längst kein seltenes Phänomen mehr ist, gibt es nirgends in der Welt eine Stadtlandschaft, die sich durch einen ins Auge fallenden Charakter oder durch deutliche Gliederung unterscheiden würde.“\*\*\* Ungeachtet dessen erklärt er (zu?) optimistisch: „Wir haben die Gelegenheit, unsere neue städtische Umwelt zu einer einprägsamen Landschaft zu formen.“\*\*\*\* Das ist fast 50 Jahre her und die Erfolge sind, siehe das Zitat von Gerhard Schulze, offensichtlich begrenzt.

Trotzdem versucht die Stadt Bochum die von Kevin Lynch artikulierte Chance zu sehen und zu nutzen, davon ausgehend, dass die These von Lynch stimmt, die besagt: „Wenn die Umwelt deutlich gegliedert und klar erkennbar ist, kann sie der Bürger besser mit seinen Vorstellungen und Assoziationen beseelen. Erst dann wird sie zu einem wirklich einmaligen und unverwechselbaren Ort.“\*\*\*\*\* Es entsteht Identität. Für die Schaffung von Identität aber ist es unverzichtbar, den Bürger mit seinen heute vielfältigen Aktivitätsmustern und -räumen für sein Umfeld zu interessieren.

Mit einer Reihe von Maßnahmen soll dieses Ziel erreicht werden, dabei spielt die gestalterische und funktionale Weiterentwicklung der radialen Einfallstraßen eine wichtige Rolle. Die Basis der Umsetzung ist ein Konzept, das Leitlinien und Maßnahmenvorschläge zur Umgestaltung der „Cityradialen“ enthält. Die Umsetzung wird begünstigt durch die derzeit laufenden bzw. in der näheren Zukunft geplanten Maßnahmen für die Verbesserung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs, die Eingriffe in den öffentlichen Straßenraum zur Folge haben. Die Analyse der Bochumer Einfallstraßen zeigt, dass diese, trotz der von Schulze durchaus richtig konstatierten Tendenz zur „universellen Straße“, individuelle Merkmale aufweisen. So unterscheiden sich beispielsweise nicht nur die historischen Verbindungswege erheblich von der in den 1960er Jahren entsprechend dem Leitbild der verkehrsgerechten Stadt angelegten Universitätsstraße, sondern je nach Entstehungszeit und Besiedlungsgeschichte diese auch untereinander.

Das Planungskonzept enthält zum einen übergreifende Prinzipien, die alle Einfallstraßen betreffen und zum anderen Maßnahmenvorschläge, die der Profilierung des jeweils speziellen Charakters einer Straße dienen. Sechs zentrale Handlungsfelder werden definiert:

## Konzentration auf prominente Orte

Die „Prominenz“ des jeweiligen Ortes kann durchaus unterschiedlicher Art sein. Sie kann begründet sein in seiner Lage, seiner Funktion oder aber auch einer Kombination von beidem. Beispiele hierfür sind der Bereich zwischen dem Schauspielhaus und der Bibliothek des Ruhrgebiets an der Königsallee, oder aber ein kleiner Platz an der Einmündung der Feldsieper Straße in die Dorstener Straße.

\*Weeber, Rotraut, Weeber, Hannes, Kähler, Gert: Baukultur!, Hg.: Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen, Bonn/Berlin 2005, S. 11

\*\*Schulze, Gerhard: Steigerung, Annäherung, Expedition - Die langen Pfade der Stadt, in: Urbanität und Identität zeitgenössischer europäischer Städte, Wüstenrot Stiftung, Ludwigsburg 2005, S. 34

\*\*\*Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Vieweg-Verlag, Braunschweig 1975, S. 112

\*\*\*\*Lynch, Kevin: a.a.O., S. 110

\*\*\*\*\*Lynch, Kevin: a.a.O., S. 110



„Cityradialen“ Bochum  
(Quelle: Stadt Bochum)



Einmündung Feldsieper Straße/Dorstener Straße  
(Quelle: Stadt Bochum)



### Attraktive Zugänge zum (unterirdischen) öffentlichen Nahverkehr

Unter dieser Überschrift soll zum einen die Auffindbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden, zum anderen aber auch durch die qualitätsvolle Gestaltung sowohl der öffentliche Raum als auch der öffentliche Nahverkehr als hochwertiges Verkehrsmittel aufgewertet werden.

### Setzen von Lichtakzenten

Dieser Projektbestandteil betrifft sowohl die Radialstraßen selbst als auch insbesondere ihre Zugänge zur Innenstadt. Die Bochumer Innenstadt ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass sie von drei auf einem Damm verlaufenden Bahnlinien umschlossen ist. Die Folge sind 17 Eisenbahnunterführungen, die die Zugänge zur Innenstadt markieren, bisher aber eher „Unorte“ infolge ihrer Gestaltungsdefizite waren. Zur Behebung dieses Mangels mit der gleichzeitigen Entwicklung eines identitätsstiftenden Merkmals der Bochumer Innenstadt haben die Essener Lichtkünstler Peter Brdenk und LIT Fischer das Konzept „Kunstlicht Bochum“ entwickelt. Hierbei werden die Eisenbahnunterführungen unterschiedlichen Lichtkünstlern zur Verfügung gestellt, die mit ihren Interventionen jedes Tor zu einem unverwechselbaren Ort machen und gleichzeitig den bisherigen „Angstraum“ zu einem interessanten Punkt im Stadtgefüge umformulieren. Die ersten zwei Tore sind in diesem Sinne bereits umgestaltet worden, die weiteren sollen in absehbarer Zeit folgen.



„Kunstlicht Bochum“ (Quelle: Stadt Bochum)

### Einheitliche und intakte Möblierung

Ziel dieses Projektbausteines ist es, die in den letzten Jahrzehnten im öffentlichen Raum aufgestellten, unterschiedlich gestalteten und teilweise in schlechtem Unterhaltungszustand befindlichen Möblierungselemente auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen, mittelfristig stärker zu vereinheitlichen und ein tragfähiges Unterhaltungskonzept zu entwickeln.



Die Alleestraße in Bochum (Quelle: Stadt Bochum)

### Ausbau des „grünen Charakters“

Angesichts der vielerorts vorhandenen heterogenen baulichen Gestalt, die sich in den meisten Fällen auch auf absehbare Zeit nicht verändern lassen wird, kommt dem Grün im öffentlichen Straßenraum als „Rückgrat“ der Gestaltung eine wichtige Funktion zu. In einer Reihe von Straßenabschnitten sind bereits Anknüpfungspunkte vorhanden, die zeigen, wie wichtig gerade dieses Element bei der Gestaltung ist.

### Formulierung von Spielregeln für die Bebauung

Um das gestalterische Defizit durch sehr unterschiedliche Baustrukturen nicht zu vergrößern ist beabsichtigt, zumindest in wichtigen Straßenabschnitten, für einige wenige, aber bedeutende raumbildende Elemente von Gebäuden einen Rahmen zusetzen. Dies kann beispielsweise die Festlegung der Bauflucht und/oder der Traufhöhe und ähnliches sein.



Die Herner Straße vor dem Umbau  
(Quelle: Stadt Bochum)



Die Herner Straße nach dem Umbau  
(Quelle: Stadt Bochum)

Wesentliche Maßnahmen, die der Umsetzung des Konzeptes dienen, sind in einer Maßnahmenliste aufgeführt, die gleichzeitig die jeweiligen Handelnden definiert. Von Bedeutung für den Erfolg der Umsetzung wird es sein, ob es gelingt, die notwendige Kooperation der unterschiedlichen Akteure zu erreichen. Erste Erfolge lassen dies möglich erscheinen. So hat beispielsweise die Umgestaltung von Teilen der Herner Straße im öffentlichen Raum inzwischen eine Reihe privater Immobilieneigentümer zu Investitionen in die Bausubstanz veranlasst mit der entsprechenden positiven Folge für das gesamtstädtische Erscheinungsbild. Zweifellos wird aber ein „langer Atem“ bei der Umsetzung des Konzeptes erforderlich sein und es werden auch für die Zukunft für den öffentlichen Raum problematische Projekte, vor allem von privater Seite, nicht völlig zu verhindern sein. Vor dem Hintergrund der eingangs kurz geschilderten Zielsetzungen scheint es aber dennoch sinnvoll und notwendig, ein stärkeres Augenmerk auf die gestalterische Qualität der Einfallstraßen als einem wichtigen Element der Stadtstruktur zu richten.



# Die Sache mit dem Verkehr

Stefan Rettich | KARO Architekten / L21 Leipzig

---

## Alltag und Transformation

Ist Planung heute überhaupt noch planbar? Anhand eines Zooms in den Alltag einer Leipziger Einfallstraße sowie dem Blick auf einige Einzelprojekte in Leipzig und Magdeburg, die sich mit Leerstand und Brachflächen an Hauptverkehrsstraßen befassen, soll dieser Frage nachgegangen werden.

Es gilt den gesellschaftlichen Wandel und damit die bauliche Struktur der Städte bei einer Gleichzeitigkeit von Wachstums- und Schrumpfungsprozessen zu organisieren. Transformation heißt zum Beispiel in Leipzig, einen Bevölkerungsverlust von gut 90.000 Einwohnern aus den 1990er Jahren und damit verbunden mehr als 50.000 leer stehende Wohnungen zu verarbeiten. Eine wesentliche Rolle spielte bei dieser Entwicklung die wachsende Mobilisierung der Gesellschaft in der Nachwendezeit und damit eine veränderte Rolle und Wirkung von Verkehrswegen und Infrastruktur.

## Moderne Nomaden

„Das Auto ist nie ganz zu Ende erfunden worden“, ist eine der Thesen mit denen Lucius Burkhardt die moderne Stadtplanung kritisierte. Die vermeintliche Befreiung des Einzelnen wurde seiner Meinung nach erkaufte mit Umweltbelastung und der Zerstörung von sozialen Milieus und klassischen Funktionseinheiten durch die Planungen der autogerechten Stadt – demnach keine Befreiung oder Problemlösung, sondern lediglich eine Problemverlagerung.

Eine berechtigte Kritik, gestern wie heute. Aber ganz ehrlich, haben sich unsere Lebensgewohnheiten nicht grundlegend geändert? Sind wir mittlerweile nicht alle moderne Nomaden, die sich ihre individuelle Stadt à la carte, mal mit, mal ohne Automobil zusammenstellen? Wir pendeln zwischen Zentren und Orten von höchster Erreichbarkeit. Sicher, Kultur konsumieren wir nach wie vor in der Kernstadt und das Brot kaufen wir beim Bäcker um die Ecke. Aber die Glühbirne, die kommt doch von OBI. Und nicht nur „Peter“, das günstige Kellerregal, auch „Astrid“, die praktische Tischleuchte, die besorgen wir uns doch bei IKEA. Das können und sollten wir natürlich beklagen und, wo es geht, auch hinterfragen. Ganz ohne Verkehr aber gäbe es gar keine Städte. Das gilt in jedem Fall für Leipzig, dessen Gründung auf die Lage an der Kreuzung zweier bedeutender mittelalterlicher Handelswege zurückgeht. Ihre Größe und historische Bedeutung verdankt die Stadt dem Transit-Verkehr und der sich daraus erschließenden Messefunktion.

Neben den überregionalen und internationalen Handelswegen hat sich in der Großstadtregion über die Jahrhunderte ein nahezu perfektes konzentrisches Regionalmodell herausgebildet, das Kernstadt und die kleineren Umlandgemeinden mit einem ausgewogenen, radialen Straßennetz zusammenschürt. Aber schon die Autobahnen bringen Asymmetrie ins Spiel und sind in unserer auf Logistik ausgerichteten Lebenswelt ein Garant für Wachstum oder zumindest für Wachstumserwartungen. Kurz nach der Wiedervereinigung begann hier der Ausweis von immensen Flächen für Handel, Gewerbe und Wohnen. Meist außerhalb der Stadtgrenzen, was sich äußerst negativ auf die Innen- und Bestandsentwicklung auswirkte.

Fast über Nacht entstand um Leipzig ein Ring von Einzelhandelszentren mit rund 400.000 m<sup>2</sup> Fläche und so spielte sich der Handel zu Beginn der 1990er Jahre fast ausschließlich auf der grünen Wiese ab. 1996 wanderte die Messe an die Nordautobahn, wo sich später Porsche, BMW und jetzt auch DHL ansiedeln. Die Verwaltung spricht von „Neuen Arbeitswelten“ – die traditionellen „alten Arbeitswelten“ im Westraum der Stadt liegen dagegen beinahe vollständig brach.

Im Wohnungsbausegment sind es vor allem die Geschosswohnungsbauten in der Peripherie, die den unsanierten Altbaubestand zu Beginn der 1990er unter Druck setzen. Insgesamt werden rund 34.000 Wohneinheiten im Umland neu errichtet, was im Ergebnis schließlich seit dem Jahr 2000 zu Abrissen im Altbaubestand führt.

Mittlerweile ist die attraktive und kompakte gründerzeitliche Kernstadt zu gut 75% saniert und



„Moderne Nomaden“ (Quelle: Stefan Rettich)



mit ausreichend Handelseinrichtungen, attraktivem Wohnumfeld und kulturellem Potenzial ausgestattet, um die Sogwirkungen der Peripherie umzukehren. Kritisch sind aber weiterhin die Bereiche dazwischen. Und hier vor allem die langen radialen Einfallstraßen – die früheren Bandzentren – die mit ihren Wohn- und Geschäftshäusern das Gesicht der Stadt maßgeblich prägen.

### Lützner Straße – Das schnelle Schaufenster

Einfallstraßen sind die Sorgenkinder der beschriebenen Entwicklung. Hier läuft fast nichts mehr, bis auf den Verkehr – so auch in der Lützner Straße, Hauptradiale in den Westraum der Stadt. In ihrem Verlauf führt die Straße ausgehend von der Leipziger City durch das Gründerzeitviertel Lindenau in die Großwohnsiedlung Grünau am Westrand der Stadt. Ein Verkehrsaufkommen von rund 20.000 Kfz täglich und die große Auswahl an Wohnraum in attraktiven und ruhigeren Lagen haben hier zu Leerständen von weit über 30% geführt. Mittelfristig ist vor allem die bislang unsanierte Bausubstanz in ihrem Erhalt gefährdet. Es muss über Um- und Rückbau sowie Alternativen zur Wohnfunktion nachgedacht werden.



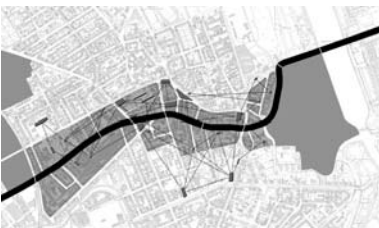
Luftbild Lützner Straße (Quelle: KARO Architekten)

Die gründerzeitliche Straßenrandbebauung weist in ihrem Verlauf sehr unterschiedliche Raumsequenzen und bauliche Zustände auf. Neben äußerst heterogenen Teilräumen finden sich sanierte und konsolidierte Kernbereiche. Daneben, städtebaulich wichtige Situationen, in ihrem Bestand bedroht oder bereits mit Baulücken und kleineren, jüngeren Einlagerungen durchzogen. Auch im Rückraum der Straße schreitet die Auflösung in Teilräumen voran und prachtvolle Kaufhäuser aus der Gründerzeit sind lediglich mit einfachen Billig-Discountern belegt. Noch einen Schritt weiter draußen kann man schon heute nicht mehr von einer „Rue Corridor“ sprechen und es zeichnen sich bereits neue, alternative Nutzungen wie beispielsweise eine Gärtnerei auf einer Brache, ab.

Es ist kaum absehbar, wie sich die Gesamtsituation der Stadt in den kommenden Jahren entwickeln wird und erst recht nicht, wie sich die Gesamtsituation auf die Einzelbausteine der Radialen niederschlägt.

Deshalb steht die Frage im Raum, wie sich diese autogenen Prozesse der Auflösung planen lassen oder ob sie überhaupt planbar sind. Sicher sind sie es nicht im klassischen Sinne und schon gar nicht vom Schreibtisch aus, in Schwarz-Plan-Manier.

Richtet man den Fokus dennoch auf den gebauten Raum, ist es vor allem die Ebene der Freiräume und Wegebeziehungen, die durch Rückbaumaßnahmen das Potenzial für neue Verflechtungen des gesamtstädtischen Grünraum- und Wegesystems besitzen. Hier können langfristig strukturelle Weichen gestellt werden.



Sozial-Räume und Akteure (Quelle: KARO Architekten)

Wesentlicher allerdings als der gebaute Raum oder die neuen Zwischenräume sind in diesen Gebieten die Sozial-Räume und seine Akteure. Wir konnten beispielsweise feststellen, dass sich zwar eine Vielzahl an kulturellen Akteuren im Stadtteil befindet, aber keine dieser Institutionen direkt an der Straße liegt oder sich dort anderweitig zeigt. Ein Beispiel ist die Musikalische Komödie (im Volksmund MuKo genannt), die ein regionales Einzugsgebiet besitzt, sich aber versteckt im Rückraum eines Gründerzeitblockes befindet.

Ebenso lassen sich zahlreiche neu entstandene Mikrowelten finden, die den Humus einer neuen Entwicklung bilden könnten. Bei dem anstehenden Umbau der Straße sind sie zu berücksichtigen und, wo es geht, zu integrieren. Wie es überhaupt die wichtigste Aufgabe ist, alle Akteure des Stadtteils anzusprechen und zu vernetzen. Wo private Investitionen fehlen und die öffentliche Hand nicht über ausreichend Mittel verfügt, werden solche strategischen Überlegungen immer wichtiger. Und das Schöne an dem vermeintlichen Problem ist, dass die Menschen plötzlich wieder ins Blickfeld der Planung rücken und Partizipation kein notwendiges Übel mehr darstellt.

### Prozessleitbild

Kern der Studie ist demnach eine kombinierte Vernetzungs- und Rückbaustrategie, die vorhandene Stabilisatoren stärken und vorgefundene oder im Entstehen begriffene Nutzungen ausbauen will. Der Plan verfolgt das Ziel, bestehende Stadträume zu halten und „schwache“ Räume aus Nutzungsinteressen heraus zu transformieren. Wenn man dabei von einem Planwerk sprechen will, so ist es eher ein robustes Prozessleitbild mit Handlungsanweisungen für einige wenige kon-



krete Einzelmaßnahmen – eine Symbiose aus Analyse und Feldforschung.

Teil der Studie war auch eine Serie von Fotoskizzen, die sowohl kurzfristige, direkte Eingriffe als auch die angestrebte räumliche Wirkung von prozesshaften, mittel- und langfristigen Ansätzen darstellen sollte. Geht es bei den direkten Eingriffen um den Versuch, wesentliche Akteure bzw. ihre Gebäude durch Rückbau maroder Bausubstanz oder durch Symbole von der zweiten in die erste Reihe zu bringen, zeigen die prozesshaften Bereiche Ansätze für den Umbau aus Nutzungsinteressen heraus. Das heißt, eine Förderung von bestehenden Entwicklungen, die den Umbau selbst laufend voranbringen, für den wir den Begriff der „Felderwirtschaft“ eingeführt haben. Die Einführung von prägnanten Begriffen, die sich in den Köpfen aller Akteure festsetzen, hat sich insgesamt für die weiterführende Planung und die Kommunikation des gesamten Prozesses bewährt. Ein Beispiel hierfür ist der „MuKo-Block“.

### Wächterhäuser im Muko-Block

Eine der Fotomontagen, bei der Einsturz gefährdete Häuser durch Lärmschutzwände ersetzt wurden, hat zu heftigen Diskussionen geführt und unter anderem einen heftigen Leserbriefstreit in der *bauwelt* ausgelöst, in der die Studie in Teilen publiziert wurde.

Von einigen Autoren wurden wir als Abriss-Fetischisten bezeichnet. Dabei ging es lediglich darum, bildlich zu zeigen, vor welchem Schicksal der Block mittelfristig steht. In der Stadtverwaltung hat sich danach insgesamt die Meinung durchgesetzt, den Versuch zu unternehmen, den Block zu halten – nur wie, das war die Frage.

In einer weiterführenden Untersuchung sind wir Bewohnerhinweisen nachgegangen, die besagten, es gäbe Interessenten, die gerne ein ganzes Haus nutzen und bewirtschaften würden. Wir haben daraufhin die Strategie der „Wächterhäuser“ entwickelt und diese interessierten Eigentümern und potentiellen Nutzern in einem Workshop vorgestellt. Mittlerweile hat sich ein Verein als Vermittlungsplattform gegründet – mit dem wir selbst im Übrigen gar nichts mehr zu tun haben – und die ersten Häuser werden nach diesem Prinzip entwickelt.

Was als Streit begann, hat sich mittlerweile zu einem viel beachteten Vorzeige-Projekt entwickelt, bei dem eine interessante Symbiose von Eigentümern, Verwaltung und Bürgern geprobt wird: Ein Eigentümer stellt sein Haus für die Nebenkosten zur Verfügung, die Stadtverwaltung erneuert dafür das Dach und wo nötig Fenster und Fassade und die „Wächter“ betreiben das Haus mit nicht-kommerziellen Nutzungen für die Summe der Nebenkosten.

### Geöffnet

Eine andere Initiative, die sich mit der Aktivierung von Leerstand befasst, ist ein Zusammenschluss von Quartiersmanagement und dem Verein „Zollschuppen“.

Hier haben die Aktiven die Strategie verfolgt, eine dreiwöchige Reise durch eine stark befahrene Straße zu unternehmen und ausgehend von einem Startpunkt jeden Tag einen anderen leer stehenden Laden zu „öffnen“ und diesen kulturell zu bespielen. Auch hier ist neben der Aktion als solcher wiederum der Kommunikationsaspekt wesentlich. Zwischen Verwaltung, Eigentümern und den Akteuren entstehen erste Kontakte, die zu einer dauerhaften Nutzung führen können.

### Lokal der Wahl

Leerräume und Brachflächen bergen aber auch ein ganz anderes Potenzial, zum Beispiel das der politischen Betätigung.

Im September 2002, am Tag der Bundestagswahl haben wir auf den Trümmern eines zuvor abgerissenen Gründerzeithauses ein Wahllokal eingerichtet. „Aufbau Ost ist Chefsache“ war eines der Versprechen, die von den verschiedenen Kanzlerkandidaten vor der Wahl geäußert wurden.

L 21 hat die Wahlprogramme der fünf großen Parteien auf diese Aussage hin untersucht und zum Wahltag die Thesen und Ansätze der Politiker mit der Realität vor Ort konfrontiert: Auf den Trümmerresten wurde eine realpolitische „Stadt-Landschaft-Ost“ installiert. Ziel war es, mit den Besuchern des „Lokals“ die politischen Ansätze der Parteien und ein von L 21 entworfenes Sechspunkte-Papier zu diskutieren.

Wir hatten viel neugierige Laufkundschaft und auch die Grünen waren dreimal vor Ort. Aber nicht die Parteifreunde von Joschka Fischer, sondern die Polizei: Unsere friedliche Aktion war offensichtlich illegal. Gegen Abend, als wir schon beim Abbau waren, kam sogar ein Räumungstrupp. Die



Bestand und Fotomontage (Quelle: KARO Architekten)



„Lokal der Wahl“ (Quelle: L 21)



Aktion hat unter anderem gezeigt, dass sich die Potenziale von mehr Freiraum und Fläche in den Schrumpfungsbereichen nur bedingt einlösen. Oft ist an den unsichtbaren Grenzen des Eigentums stopp.

Hier steht die Frage im Raum, welche Rahmenbedingungen die Politik für den Umgang mit Grundeigentum schaffen muss, wenn die gängigen ökonomischen Verwertungs- und Nutzungsinteressen ausfallen.

### Lesezeichen für Salbke

Andere Stadt, andere Branche. Aktuell arbeiten wir im Rahmen der IBA Stadtumbau 2010 für die Stadt Magdeburg an der Reaktivierung eines alten Dorfkernes im Stadtteil Salbke.

Die Situation ist vergleichbar mit der in Leipzig. Die zentrale südliche Einfallstraße zerschneidet mit ihrer Verkehrsbelastung den räumlich intakten Anger, der zu 80% leer steht. Plakatierte Schaufenster und Brachen bestimmen das Bild. Dabei ist die Ortsmitte gerade mal 300 Meter von der Elbe entfernt und besitzt damit erhebliches Freiraum- und Lagepotenzial.



„Lesezeichen“ (Quelle: KARO Architekten)

Als erstes Projekt wird gemeinsam mit den Bewohnern vor Ort, auf der Brachfläche der früheren Dorfbibliothek, ein „Lesezeichen“ entwickelt. Erinnerung, Geschichte und Geschichten bilden hier den Hintergrund für die „Wieder-In-Besitznahme“ der aufgegebenen Fläche.

Für eine andere Branche steht der Vorschlag eines „Wasserzeichens“ im Raum. Es soll Orientierung schaffen und den Zugang zur Elbe markieren.

Die Form der Leseskulptur kennen wir heute noch nicht. Sie soll das Ergebnis eines Beteiligungsprozesses werden, der gerade im Gange ist. Von uns steht lediglich der Vorschlag im Raum, eine Bibliothek zu etablieren, die keinen Bibliothekar benötigt und die Hoffnung, dass die Aktivität von der Brache auch auf den Leerstand überspringt. Über ein Lesecafé wird bereits gesprochen, die ersten Kontakte mit den Eigentümern sind geknüpft.

Das Lesezeichen wird zunächst als temporäres Modell im Maßstab 1:1 aus über 1.000 Bierkästen probeweise aufgebaut. Mit der „Skulptur auf Probe“ soll getestet werden, ob und wie das bauliche Lesezeichen im Stadtraum funktioniert.

Mit solchen informellen Bibliotheken haben übrigens die beiden Künstler Michael Clegg und Martin Guttman bereits in den 1990er Jahren experimentiert – meist nur für eine temporäre Zeit. Aber einer der Standorte ihrer „Offenen Bibliothek“, wie sie ihr Projekt nennen, ist heute immer noch in Betrieb.

# Brauchen wir eine Kultur der Einfallstraßen?

Martin Hoelscher | Universität Duisburg-Essen/ Fachhochschule Lippe und Höxter

---

Fließend, zugänglich, ansehnlich: das sind drei wesentliche Funktionen, die Einfallstraßen in der nachindustriellen Stadt erfüllen müssen. Sie sind zuerst Verkehrsräume, die in kurzer Zeit sehr viele Fahrbewegungen besonders des MIV (motorisierten Individualverkehrs) in und aus der Stadt hinaus aufnehmen müssen. Sie sind weiterhin Erschließungs- und Aufenthaltsräume für die benachbarten Quartiere, begleitet durch öffentliche und private Nutzungen an den Rändern. Schließlich sind sie gestalt- und imagebestimmende „Visitenkarten“ einer Stadt, an denen räumliche Qualitäten und soziale Strukturen ablesbar werden.

Darin wird ein Grundkonflikt deutlich, der auch die in der Arbeitsgruppe vorgestellten Planungsbeispiele in Bochum und Leipzig durchzieht. Einerseits sind Einfallstraßen trotz ihrer erkennbaren Heterogenität mindestens in einzelnen Abschnitten lokal geprägt und entwickeln daraus Bezüge in die angrenzenden Quartiere. Sie erschließen diese Quartiere und sind den dort lebenden Menschen Bühne öffentlichen Lebens. Ihre Nutzung als Verkehrsraum wird oft als Störung empfunden, weil sie anderen städtischen Nutzungen gegenüber erhebliche Restriktionen mit sich bringt. Andererseits negieren Einfallstraßen ihre Bezüge zur umgebenden Stadt. Sie sind, wie Susanne Hauser dargelegt hat, Raum- und Zeittunnel, die nur der Überwindung räumlicher Distanz verpflichtet sind. Entlang der Einfallstraßen gibt es nur wenige charakteristische „Orte“, und die Abschnitte zwischen solchen Orten werden während der Bewegung im Raum nicht wahrgenommen. Zugangsmöglichkeiten in die Tiefe des Stadtraums oder gar gestalterische Qualitäten sind deshalb nicht erforderlich.

Damit stellt sich die Frage, ob die unterschiedlichen Anforderungen an die technische und soziale Funktion von Einfallstraßen und an ihre Gestaltung überhaupt miteinander kompatibel sind. Kann daraus eine Kultur der Einfallstraßen abgeleitet werden? Wollen wir (auch noch) entlang der Einfallstraßen Baukultur dokumentieren? Wenn die Gesellschaft diese Fragen mit Ja beantwortet, werden Chancen für eine aktive und gestaltende Haltung, für Alternativen zum *laissez-faire* erkennbar.

## Spielräume

In Zeiten knapper öffentlicher Haushalte haben die meisten Kommunen dringendere Aufgaben vor sich, als die Qualität ihrer Einfallstraße zu verbessern. Um trotzdem agieren zu können, müssen sie aus anderen Planungsaufgaben resultierende Zeitfenster für planerische Interventionen in den Einfallstraßen nutzen. Solche Zeitfenster entstehen beim Umbau des öffentlichen Nahverkehrs, bei Ergänzungen im Straßennetz oder in Folge von Nutzungsänderungen großer Flächen. Ein Gesamtkonzept für die Struktur der Einfallstraßen stellt sicher, dass dabei mehr als ein Patchwork entsteht. Temporäres Baurecht könnte für mehr Flexibilität in den Randnutzungen sorgen und nach definierten Zeiträumen Veränderungsmöglichkeiten eröffnen.

## Vermittlung

Wesentlich für die Vermittlung der Planungsaufgabe Einfallstraßen ist es, deren fehlende Gestaltungs- und Nutzungsqualität als Defizit und Chance deutlich zu machen. Nur einer informierten Stadtgesellschaft ist es möglich, die Strukturen der Stadt zu lesen und zu identifizieren oder Sequenzen und Nutzungen in einem Stadtraum zu differenzieren. Auf der Basis dieses Erkenntnisprozesses können Projekte und Aktionen in den vernachlässigten Straßenräumen Zeichen der Aneignung, des Gebrauchs und des Engagements seiner Anwohner setzen und diese Räume aus ihrer Anonymität lösen. Es gilt, für die kaum im öffentlichen Bewusstsein verankerten Einfallstraßen zivilgesellschaftliches Engagement zu initiieren.



### Akteure

Einfallstraßen können nicht allein aus städtischer Initiative heraus verändert werden. Vielmehr ist ein enger Dialog zwischen den „Gestaltern“ der Straßen erforderlich – zwischen den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke und Gebäude und deren Nutzern, zwischen den Investoren für neue Bauvorhaben und der kommunalen Verwaltung, zwischen den Bewohnern angrenzender Quartiere und den involvierten Planern. Die unterschiedlichen Interessen der Akteure beeinflussen das Erscheinungsbild der Einfallstraßen – erst auf der Basis gemeinsam formulierter Interessen entstehen Gestaltungsmöglichkeiten. Standortkonferenzen können die unterschiedlichen Haltungen, Möglichkeiten und Probleme einem größeren Forum zur Diskussion stellen und diese Basis legen.

### Investitionen

Investitionen in die Qualität der Einfallstraßen sind in aller Regel öffentliche Investitionen: Straßenraumbegrünung, einheitliches Stadtmobiliar und Beleuchtung tragen dazu bei, die Aufenthaltsqualität schnell und erkennbar zu verbessern. Investitionen in die Strukturen der Randnutzungen können wegen der unterschiedlichen Interessen der Eigentümer, Nutzer und der Verwaltung viel schwerer initiiert werden. Andererseits prägen gerade die Randnutzungen mit oft architektonisch banalen Gebäuden, Stellplätzen und Werbeanlagen das Erscheinungsbild der Straßen. Deshalb sollten öffentliche Mittel auch dafür eingesetzt werden, private Investitionen im Rahmen eines konsensfähigen Gesamtkonzepts anzuregen.

### Empfehlungen und offene Fragen

Einfallstraßen sind häufig Nicht-Orte im stadträumlichen Gefüge. Wenn ihre Gestaltungsqualität und Nutzungsmöglichkeiten verbessert werden sollen, brauchen sie definierte Orte, an denen sich Menschen treffen, sie nutzen oder sich orientieren können. Solche Orte sind oft schon in der stadträumlichen Struktur angelegt, können also im Rahmen eines Gesamtkonzepts in Wert gesetzt werden. Das kann über das Errichten von Gebäuden geschehen, aber auch Freiraum- und Vegetationsstrukturen oder Interventionen zur Aneignung und Inszenierung eines Ortes sind geeignet, ihn aus der Beliebigkeit seines Umfelds herauszuheben. Gleichzeitig sollten die neu definierten Orte dazu beitragen, eine Einfallstraße in ihrem Verlauf zu gliedern und Abschnitte mit eigener Qualität und Charakteristik zu generieren. Solche Abschnitte kultivieren Verbindungen in die angrenzenden Quartiere und verankern so die Einfallstraßen im Raum- und Nutzungsgefüge der Stadt.

Die Diskussion in der Arbeitsgruppe konzentrierte sich auf potenziell stabile, nutzungsgemischte Strukturen entlang der Einfallstraßen, in denen Verbesserungen der Gestaltungsqualität und ein Konsens über denkbare Entwicklungsziele vergleichsweise einfach zu erreichen sind. Die Probleme monostrukturierter, großflächiger und üblicherweise autoabhängiger Strukturen in den städtischen Peripherien wurden nur erwähnt, die Herausforderungen, Chancen und Charakteristika der neuen „Strips“ als Realitäten aktueller Stadtentwicklung nicht vertieft. Dabei steht viel deutlicher die Verkehrsfunktion von Einfallstraßen als gestaltbestimmender Parameter im Fokus. Die Diskussion dieser Strips sollte als Teil der aktuellen Debatten über die Zwischenstadt weiter geführt werden.

Kann also eine Kultur der Einfallstraßen erreicht werden? Die Möglichkeiten dazu sind eingeschränkt gegenüber prominenteren Orten in der Stadt, weil sie sich als transitorische Räume einer aktiven Aneignung noch weitgehend entziehen. Ihre In-Wert-Setzung kann jedoch in kleinen Schritten und mit großer Initiative vieler Akteure erfolgen. Eine eigene Ästhetik und damit auch eine eigene Kultur solcher Räume ist zwar noch nicht konsensfähig, dass jedoch Diskussionen darüber beginnen und die Realität der Einfallstraßen thematisiert wird, unterstreicht ein umfassendes Verständnis von Baukultur auch für solche Teile der Stadt, die bisher nur als Probleme wahrgenommen wurden.

# Initiativen: öffentlich, privat, urban

Arbeitsgruppe D

## Wer engagiert sich für die Entwicklung unserer Quartiere: Eigentümer oder Unternehmer?

### Einführung

Frauke Burgdorff | SIM Stiftungs-Institut Montag gAG Bonn

---

Wenn baukulturelle Veränderungen über die notwendigen und üblichen Sanierungsstrategien hinausgehen, brauchen sie Initiativnehmer, die mit ihrer Vision für eine Stadt, einen Stadtteil oder auch ein Gebäude einstehen.

Gerade auf der Ebene der Quartiere, also den identifizierbaren und identitätsstiftenden baukulturellen und sozialen städtischen Einheiten, können Impulse von sehr unterschiedlichen ordnungspolitischen Ebenen oder privaten Institutionen, von Personen oder Unternehmen ausgehen.

In Nordrhein-Westfalen wurden zahlreiche und auch erfolgreiche Wege beschritten, die städtebauliche Entwicklung von Quartieren mit dem sozialen Fundament und privatem Engagement zu verbinden. Allerdings sind in Zeiten des monetären Rückzugs der öffentlichen Hand aus der Förderung solcher Quartiere neue Lösungen gefragt.

Daher wurden in dieser Arbeitsgruppe zwei sehr unterschiedliche Ansätze der Initiativnahme gegenübergestellt:

Markus Rathke präsentierte das von ihm konzipierte Projekt „ppp urban“, mit dem ein dem sozialen und baulichen Verfall preisgegebener Wuppertaler Stadtteil wieder belebt und in Schwung gebracht werden soll.

Friedrich von Borries analysierte die Strategie des Unternehmens Nike, in dem Markenpräsentation und soziale Stadtentwicklung eine heimliche Allianz eingegangen sind.

Das Projekt „ppp urban“, das sich zur Zeit in der Konzeptionsphase befindet und voraussichtlich Teil des Stadtumbau-West-Programms werden wird, stellt die Initiative von Einzeleigentümern in den Vordergrund. Es geht hierbei also nicht um den „Segen von Oben“ – sei es in Form von privater oder öffentlicher Initiativnahme. Ziel des Konzeptes ist, dass die einzelnen Hausbesitzer an der Qualität ihres Stadtteils – auch an der baukulturellen – arbeiten, um mittelfristig den Wert ihres Eigentums zu stabilisieren und langfristig gegebenenfalls zu steigern.

Ganz andere Wege hat der globale Sportartikelhersteller Nike in Berlin beschritten. Mit einer subversiven Aufmerksamkeitskampagne an Bolzplätzen in Berlin hat Nike es zumindest zeitweise erreicht, dass diese Orte von der Jugend in Besitz genommen wurden und damit gleichzeitig das eigene Image als Underdock- und Subkulturmarke gestärkt.

In der Arbeitsgruppe wurde entsprechend des augenscheinlichen Kontrastes bezüglich der Motive und der Art der Strategie zunächst darüber diskutiert, wer eigentlich die Initiative für baukulturelle Veränderung übernehmen sollte. Es blieb strittig, ob das Engagement von Unternehmen langfristig eine Verbesserung der baukulturellen und sozialen Zustände vor Ort ergeben könnte. Es wurde aber auch deutlich, dass die Marken- oder Brandingstrategien von Unternehmen, die damit verbundene Zielgerichtetheit, die sich nicht im Dickicht der guten Absichten verliert, Erfolg versprechend scheint. Die monetäre Wertsteigerung bzw. Werterhaltung sei bis jetzt ein zu wenig berücksichtigtes Argument in der Baukulturdebatte, hier fehle es noch an Vermittlungsstrategien.



Es wurde deutlich, dass das Engagement von Großunternehmen natürlich immer mit der zu erwartenden Aufmerksamkeit, die auf die Marke gelenkt wird, verbunden ist. Dass sich Nike in Berlin engagiert ist nahe liegend, weil sich das Image der Stadt Berlin gut mit den Merkmalen der Marke verbinden lässt. Ob sich dieses oder andere Unternehmen allerdings mit dem Image Wuppertals, Recklinghausens oder Soests identifizieren könnte wurde zu Recht in Frage gestellt.

Darüber, dass das Projekt „ppp urban“ vor diesem Hintergrund grundsätzlich einen adäquateren Weg beschreitet, um die langfristige Revitalisierung eines Stadtteils anzustoßen und zu begleiten, herrschte weitgehend Einigkeit. Allerdings mahnten einige Teilnehmer in der Diskussion an, gegenüber den Werbe- und Profitstrategien von Unternehmen mehr Offenheit zu zeigen, da die Aufmerksamkeitsmechanismen der Gesellschaft von ihnen besser bedient würden. Eventuell – so wurde konstatiert – wäre es sinnvoll, komplexe sozioökonomische Strategien um unternehmerische in der Art zu ergänzen, dass den Unternehmen über das übliche Sponsoring hinaus ein Ansatz angeboten wird, ihre Produkte mit der spezifischen Stimmung und Eigenart einer urbanen Situation in Verbindung zu bringen.

Ein Teil der Diskussionsteilnehmer war allerdings der Überzeugung, dass die werbestrategische Öffnung von Stadtentwicklungsprozessen grundsätzlich eine Aufgabe fundamentaler staatlicher und kommunaler Verantwortung bedeute und dass die Absichten des einen (des Unternehmens) nicht mit den Grundsätzen der anderen (öffentliche Hand/Sozialsystem) zu vereinen seien.

Die Empfehlungen, die sich daraus für die Initiative StadtBauKultur NRW ergeben haben, waren entsprechend unterschiedlich. Auf jeden Fall aber böte es sich an, unternehmerische Werbestrategien für die Platzierung von Baukulturthemen in einer breiteren Öffentlichkeit zu nutzen.

# Offensive Zukunft Wuppertal

## Arrenberg *ppp urban*

Markus Rathke | RATHKE Architekten BDA / *ppp urban* Wuppertal

---

### Ausgangslage und Voraussetzungen

Die demografische Entwicklung und der strukturelle Wandel bedingen den Umbau der Städte in Deutschland. Nach einer einjährigen Erprobungsphase mit 16 Pilotstädten stehen seit Ende 2004 im Programm Stadtumbau West Städtebaufördermittel zur Anpassung westdeutscher Städte an die Bevölkerungsentwicklung und für neue wirtschaftliche Strukturen bereit.

Bedingt durch die allgemeine demografische Entwicklung sowie Abwanderungen ins Umland, zählt Wuppertal zu den am stärksten schrumpfenden Städten in Nordrhein-Westfalen. Während für die kommenden Jahre in vielen Städten Bevölkerungsrückgänge prognostiziert werden, schrumpft Wuppertal bereits seit mehr als 30 Jahren. Leerstände in den Quartieren zählen zu den sichtbaren Folgen des Bevölkerungsrückgangs. Hier sind besonders die gründerzeitlichen Quartiere sowie Gebäude aus den 1950er und 60er Jahren zu nennen, da die hier angebotenen Wohnungen nicht mehr den aktuellen Wohnbedürfnissen entsprechen.

Die Möglichkeiten der Instandhaltung und Entwicklung der eigenen Immobilie schränken sich mit Zunahme der eigenen oder benachbarten Leerstände für den privaten, gewerblichen und öffentlichen Immobilieneigentümer erheblich ein. Die Vernachlässigung der Immobilien und der öffentlichen Räume führen zur weiteren Abwertung, die wiederum weitere Leerstände nach sich zieht. Die desolate Haushaltssituation der von Strukturwandel und Bevölkerungsverlust betroffenen Kommune, verhindern die Durchführung von Entwicklungsimpulsen und Interventionen durch die öffentliche Hand. Selbst Förderprogramme des Landes können durch die Kommune meist kaum gegenfinanziert werden. Angesichts der vorgenannten Notlage entwickeln die betroffenen Städte kaum Zukunftsperspektiven für ihre strukturelle und städtebauliche Entwicklung. Die Immobilieneigentümer erhalten für die Sanierung und Entwicklung der Immobilien in leerstands betroffenen Gebieten oft keine Kredite mehr.

Aufgrund der vorgenannten Problemlagen ist die Entwicklung in den betroffenen Gebieten stark gehemmt. Viele Projektentwicklungen scheitern, da die Zurückhaltung investiv tätig zu werden sehr hoch ist. Findet sich dennoch ein Investor, können städtebauliche Qualitätsansprüche durch die Stadt oft nur schwer durchgesetzt werden. Entwicklungsblockaden entstehen.

Als zunächst loser Zusammenschluss haben sich Vertreter verschiedener öffentlicher und halb-öffentlicher Wuppertaler Organisationen unter dem Namen „Offensive für die Wohnungswirtschaft“ zu einer Arbeitsgruppe formiert. Vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen kritischen Entwicklungen sollen die Standortqualitäten in den Wuppertaler Quartieren verbessert und die Immobilieneigentümer beraten werden, um dem Bevölkerungsverlust aktiv entgegenzuwirken. Mitglieder der Arbeitsgruppe sind die Wuppertaler Wohnungswirtschaft, Wuppertaler Stadtwerke AG, Stadtparkasse Wuppertal, Stadt Wuppertal u.a.

### Konzeptansatz *ppp urban*

Das Konzept *ppp urban* sieht zur Bewältigung der vorgenannten Problemstellung eine innovative Struktur für die Entwicklung rezessiver Quartiere vor. Erarbeitet wurde das Konzept *ppp urban* durch den Autor zunächst im Rahmen der Lehrtätigkeit an der Bergischen Universität Wuppertal, und im Rahmen des Masterstudienganges als thematische Klammer für Forschungs- und Projektarbeiten in der Masterklasse gesetzt. Seit Ende 2004 wird das Konzept im Büro RATHKE Architekten BDA Wuppertal weiterentwickelt.





Durch Zusammenwirken öffentlicher, privater und gewerblicher Akteure innerhalb einer quartiersbezogenen Immobilien-Management-Gesellschaft sollen bestehende Blockaden in der Stadtentwicklung überwunden werden. Die Arbeit des quartiersbezogenen Entwicklungs-Managements erfolgt innerhalb einer Immobilien-Management-Gesellschaft. Diese Gesellschaft erarbeitet Strategien in den klassischen Handlungsfeldern des Immobilien-Managements, der Projektentwicklung sowie des Projekt- und Facilities-Managements für das betreffende Quartier. Sie berät und unterstützt private, gewerbliche und öffentliche Immobilieneigentümer und Entwickler und verknüpft einzelne Projekte und Akteure innerhalb eines übergeordneten strategischen Stadtentwicklungskonzeptes für das Quartier. Durch Qualifizierung und Professionalisierung der einzelnen Vorhaben sollen Einsparpotenziale genutzt, Förderungen akquiriert und Finanzierungen ermöglicht werden. Die Gesamtbetrachtung des Quartiers gewährleistet hierbei die nachhaltige Entwicklung und die Wahrung öffentlicher und sozialer Belange.

Durch die Organisation der einzelnen Projekte und Akteure zu Gruppen mit gleicher oder ähnlicher Problemstellung können für die Einzelmaßnahmen erhebliche Einsparpotenziale generiert werden. Die Bündelung der Leistungen – von der Konzeption über die Planung bis hin zur Ausführung – können Maßnahmen der Modernisierung und des Facilities-Managements in ihrer Qualität wesentlich steigern und die Verfahren, z.B. bei der Abstimmung der Maßnahmen mit dem Denkmalschutz, erheblich vereinfachen. Mitte 2004 beschloss die Gruppe der „Offensive für die Wohnungswirtschaft“, das Konzept ppp urban mit der Durchführung eines Pilotprojektes im Wuppertaler Quartier Arrenberg zu erproben und weiterzuentwickeln.

### **Analyse des Modellquartiers Wuppertal Arrenberg**

Im März 2005 wurde die Bearbeitung einer aufwändigen Standortanalyse des Quartiers Arrenberg abgeschlossen. Die Segregationsanalyse zeigt im Quartier eine hohe Konzentration sozialer Problemlagen. Infolgedessen kommt es zu hoher Fluktuation und zu Leerständen. Das Quartier weist exemplarisch die symptomatischen Probleme eines Quartiers in einer Strukturkrise auf. Die Leerstandsquote im Bereich der Wohnimmobilien übersteigt mit 8% deutlich den gesamtstädtischen Durchschnitt. Leerstände im Bereich der gewerblich genutzten Immobilien resultieren aus dem völligen Rückzug des produzierenden Gewerbes und stellen ein erhebliches Entwicklungsfächenpotenzial dar. Die denkmalgeschützte gründerzeitliche Altbausubstanz, mit zum Teil hoher Qualität, eröffnet Perspektiven auf attraktive neue Nutzungsmöglichkeiten.

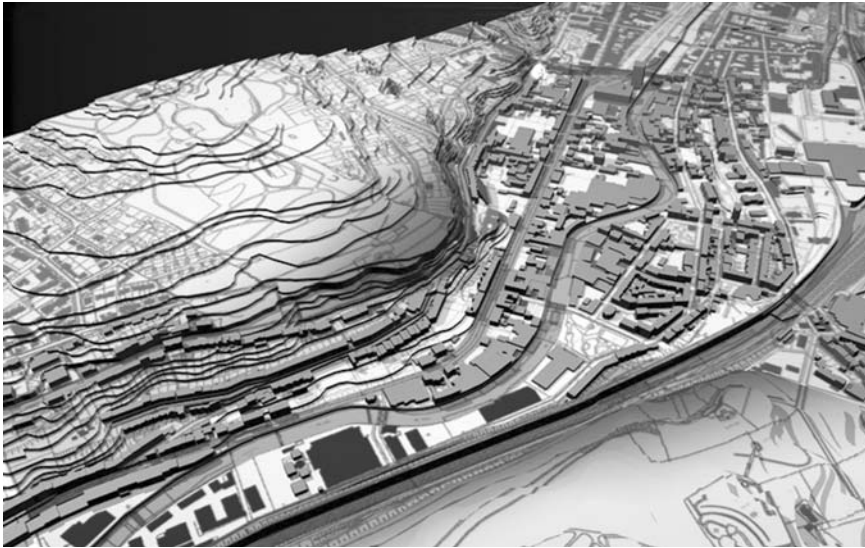
Nach dem Verkauf stehen z.B. große Teile des ehemaligen Helios-Klinikums mit hochwertiger gründerzeitlicher Bausubstanz einer neuen Nutzung entgegen. Aufgrund der als Barrieren wirkenden Infrastrukturbänder (Friedrich-Ebert-Straße, Wupper, Bahngelände) ist das Quartier sowohl intern in voneinander isolierte Teilbereiche zergliedert, als auch nach außen unzureichend mit den umliegenden Quartieren verbunden. Alter, Nutzung, Erhaltungszustand und mögliche Leerstände wurden im Rahmen einer detaillierten Bestandsaufnahme für alle Immobilien im Untersuchungsquartier erfasst. Über 80% der Häuser stammen aus der Gründerzeit, sind also um 1900 gebaut. Neubauten findet man kaum. Die gesamte Gebäudesubstanz ist somit stark überaltert.

In einem aufwändigen 3-D-Computer-Modell wurden alle Gebäude und die topografische Disposition des Quartiers erfasst. Das Modell stellt nunmehr das zentrale Instrument bei der weiteren Bearbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes im Sinne eines 3-D-Masterplanes dar. In diesem Mastermodell können nun sowohl Analyseergebnisse als auch städtebauliche Konzeptansätze simuliert und visualisiert werden. Die entstehenden Bilder und die Prozesse abbildenden Filmsequenzen erleichtern die Überwindung der Experten-Laien-Barriere in der Projektkommunikation.

### **Städtebauliches Entwicklungskonzept „Verbindungen“**

Unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen und der mit den Akteuren erarbeiteten Zielstellungen wird das städtebauliche Entwicklungskonzept für das Programm Stadtumbau West in Wuppertal erarbeitet und für das Quartier Arrenberg im Mastermodell dargestellt. Das Mastermodell dient hierbei als Instrument zur Kommunikation und ist somit Zentrum der mit allen





Barrieren und Teilbereiche, Modellaufnahme (Quelle: RATHKE Architekten)

Beteiligten geführten Zieldiskussion.

„Städtebauliche Barrieren“, die das Quartier in voneinander isolierte Teilbereiche trennen, sowie Entwicklungsblockaden, an denen nicht selten Projektentwickler und Investoren scheitern, sollen durch das neue Entwicklungsmanagement abgebaut werden.

Unter dem übergeordneten Konzept „Verbindungen“ sollen nun Immobilieneigentümer und Projektentwickler im Quartier vernetzt werden. Das Quartier selbst soll städtebaulich besser an die umgebende Stadtstruktur angebunden werden.

Das innovative Immobilienmanagement für das Quartier Arrenberg, nach dem Konzept ppp urban, versteht sich insbesondere als Angebot an private und gewerbliche Immobilieneigentümer und Projektentwickler im Quartier. Um die Angebote präziser ausrichten zu können, wurden in einer umfangreichen Befragung alle Eigentümer nach ihrer Situation sowie ihren Zielen für die eigene Immobilie befragt. Die Ergebnisse der Eigentümerbefragung bilden nun die Basis für die Formulierung von sechs Schwerpunktprogrammen, die im Pilotjahr 2006 im Modellquartier mit den Immobilieneigentümern durchgeführt werden. Bei der Durchführung der sechs Programme bringen alle Kooperationspartner ihre spezifische Qualifikationen ein.

#### Programm 1: Entwicklung

Gemeinsame Strategien und Ziele sind wichtig für die zukunftsfähige Entwicklung des Quartiers. Die Projektentwicklungen im Gebiet Arrenberg werden in diesem Programm zusammengebracht. Durch den organisierten Austausch am „Runden Tisch der Projektentwickler“ werden Entwicklungsrisiken begrenzt und Synergien entwickelt. Das Mastermodell bildet hierbei die gemeinsame Marketing- und Kommunikationsplattform.

#### Programm 2: Image und Marketing für das Quartier Wuppertal-Arrenberg

Gemeinsam mit den Eigentümern, Projektentwicklern und Bürgern des Quartiers wird ein Marketingkonzept für das neue Quartier Arrenberg erarbeitet. Durch verschiedene Maßnahmen und Aktionen entsteht das Image des Quartiers als chancenreicher Zukunftsstandort.

#### Programm 3: Energie

Durch Senkung der Energiekosten und Erhöhung der technischen Standards können Immobilien attraktiver und erfolgreicher im Vermietungsmarkt positioniert werden. Die erforderlichen individuell abgestimmten Konzepte werden mit Hilfe kompetenter Berater entwickelt.

#### Programm 4: Instandhaltungsmanagement

Die Immobilieneigentümer im Modellquartier erhalten professionelle Beratung und Unterstützung



Blick von Nordwesten, Modellaufnahme (Quelle: RATHKE Architekten)



Blick von Südwesten, Modellaufnahme (Quelle: RATHKE Architekten)



bei allen Fragen zur Werterhaltung der Immobilien durch intelligente Instandhaltungskonzepte. Gemeinsame Projekte eröffnen Einsparpotenziale durch größere Vergabelose.

#### Programm 5: Freiflächen und Balkone

Attraktive Außenräume um die eigene Immobilie und qualitätsvolle Freiflächen im Quartier sind Ziel dieses Programms. Im Balkonprogramm werden Eigentümer bei der Erarbeitung von wirtschaftlichen Gesamtkonzepten zur Nachrüstung von Balkonen am Gebäude – auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes – beraten und unterstützt.

#### Programm 6: Fenster und Fassaden

Wirtschaftliche Konzepte zur Aufwertung von Fenstern und Fassaden werden mit den Eigentümern als individuelle oder gemeinschaftliche Projekte entwickelt. Die Eigentümer werden bei der Planung, Finanzierung und Durchführung durch ein professionelles Projektmanagement unterstützt.

Ab 2006 wird das Pilotprojekt in Arrenberg gestartet. Die Mittel für die Durchführung im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau West setzen sich in der Pilotphase im Jahr 2006 gemäß dem Grundgedanken des Public-Private-Partnership aus öffentlichen und privaten Mitteln zusammen. Ein interdisziplinäres Team aus Planern, Immobilienökonomern und Ingenieuren wird in dem eigens eingerichteten Projektbüro vor Ort die Angebote und die vorgenannten Programme mit den Eigentümern und Akteuren im Quartier realisieren. Nach Auslaufen der Förderung finanziert sich die vorgenannte Gesellschaft durch Beiträge der Immobilien-Eigentümer und Projektentwickler im Quartier. Bewährt sich die Arbeit des Entwicklungsmanagements, kann das Projekt auf weitere kritische Quartiere ausgeweitet oder das Konzept übertragen werden.

*Kooperationspartner im Projekt: Wuppertaler Stadtwerke AG (WSV), Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH (GWG), Wuppertaler Bau- und Sparverein (WBS), Barmer Wohnungsbau AG, Eisenbahner Bauverein (EBV), Energieagentur NRW, RATHKE Architekten BDA, Stadt Wuppertal, Stadtparkasse Wuppertal, Projektentwickler und Investoren.*

# Nike und was der Architekt davon lernen kann...

Friedrich von Borries | raumtaktik Berlin

---

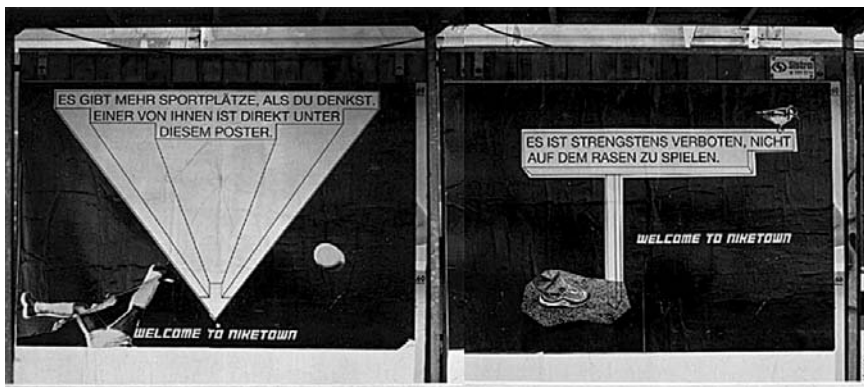
Nike ist aufgrund seiner globalen Produktionsmechanismen für die Globalisierungskritiker das Symbol des Bösen. Neben diesem Blick in die Ferne bietet sich bei Nike aber auch der introspektive Blick auf die Folgen globalisierter Produktions- und Vermarktungsstrategien an: Was verraten uns die Marketingstrategien von Nike über unsere Gesellschaft und seine städtebaulichen Aufgaben? Welche kulturellen Strategien werden hier ablesbar – welche möglichen Mechanismen und Anforderungen an einen zukünftigen Städtebau treten hier zu Tage? Dieser Text hat nicht nur keinen wissenschaftlichen Anspruch, sondern unterlässt es, mögliche Zitate, etwaige Plagiate, falsche Behauptungen und andere zeitgenössische Strategien als solche zu kennzeichnen.

## 1. Nike macht gute Werbung.

Das interessante an der Werbung von Nike ist nicht, dass Nike gute Spots zeigt, mit guten Slogans, hervorragenden Bildern usw. – das wirklich faszinierende an Nike ist, dass Nike nicht nur gute Werbung macht, sondern Wirklichkeit verändert.

Nike hilft mir, Dinge zu erleben, die ich sonst niemals erleben würde. Nike eröffnet getarnte Clubs, Nike errichtet Parks, wenn die öffentliche Hand kein Geld zur Anlage von städtischen Parks hat, Nike veranstaltet kostenfreie Laufschulen durch die Stadt, Nike hilft benachteiligten schwarzen Jugendlichen in der Bronx genauso wie Kiezkindern in Kreuzberg.

Nike verändert die Stadt, zwar nur temporär und immer an verschiedenen Orten, aber: effektiv.



Plakate zur Eröffnungskampagne von Niketown in Berlin, 1999  
(Foto: v. Borries)

## 2. Nike ist eine post-politische Ideologie.

Und warum macht Nike Werbung, die eigentlich keine Werbung ist, sondern ein Angebot für mich, mich so zu erleben, wie ich gerne wäre? Weil Nike nicht einfach nur Schuhe verkauft, sondern eine post-politische Ideologie. Eine post- was? Ja, eine post-politische Ideologie. Denn Nike verkauft nicht einfach nur Schuhe und Sweatshirts und alles Drumherum, sondern eben etwas mehr. Und dieses Mehr heißt: „Just Do It“, klingt nach einem „easy way of life“, ist aber eigentlich ein politisches Statement. Nur dass es nicht so aussieht, sondern Werbung ist und dazu auch noch als echtes Produkt käuflich erhältlich ist. Deshalb nennen wir es jetzt post-politisch, aber es bleibt trotzdem eine Ideologie.



### 3. Der Hyperkapitalismus – ich werde ICH.

Die Ideologie heißt also „Just Do It“, oder „Du kannst es schaffen“, „Du bist gut – du musst dich ja nur ein bisschen anstrengen“. Das Ganze dreht sich also um so etwas wie Selbst-Perfektionierung. Denn heute muss jeder etwas ganz Besonderes sein, ein Individuum. Ein Individuum, das ist etwas ganz und gar einzigartiges. Und diese Einzigartigkeit ist eine Einzigartigkeit, die ihre Einzigartigkeit auf ganz einzigartige Weise ausdrückt. Oder kürzer formuliert: Es geht nicht nur darum, einzigartig zu sein, sondern auch als einzigartig zu wirken. Nur wer als einzigartiges Individuum wahrgenommen wird, ist einzigartig. Es ist leicht nachvollziehbar, dass dieser Prozess der Kommunikation und Wahrnehmung von Individualität eine hartes Stück Arbeit ist. Denn Individualismus heißt heute, etwas ganz besonderes zu sein. Diese komplexe Verschränkung von Individualisierungswunsch und -rezeption, also die nahezu unendlichen Feedbackschleifen und die daraus resultierenden Verunsicherungs- und Bestätigungsmuster sind der Motor fast aller Konsumtion – sofern wir davon ausgehen, dass Konsumtion nicht auf Objekte, sondern auf Objektkonnotationen zielt: Also auf Bedeutungssplitter, Fragmente möglicher Identitäten, mit deren Hilfe wir unsere hart erarbeitete Einzigartigkeit zu kommunizieren versuchen. Jenseits aller kritischen kulturellen Reflektion sollten wir uns deshalb immer bewusst sein, dass dies ein kollektiver Prozess ist, der uns mit einschließt, d.h. jeder von uns folgt, mehr oder minder erfolgreich, den Dynamiken dieser kulturellen Praxis.

Innerhalb der Generation von Einzigartigkeiten drückt sich das wichtigste Genom der hyperkapitalistischen Gesellschaft aus: die Idee des Wettbewerbs. Unsere gesamte Gesellschaft beruht auf dem Ideal des Wettbewerbs. The Best One Wins. Auch wenn wir innerhalb unserer Gesellschaft zivilisatorische Übereinkünfte getroffen haben, sind wir keine friedfertige oder gar friedvolle Gesellschaft. Wir sind von einer nicht-hinterfragbaren Grundregel beherrscht: The Best One Wins – No Time For Loser.

Und diese Grundregeln, um an dieser Stelle wieder den Bogen zur gesellschaftlichen Relevanz von Nike und ihren Werbestrategien zu schlagen, drücken sich nirgends besser aus als in der Art, wie wir Sport betreiben. Denn neben merkwürdigen, „olympisch“ genannten Idealen (die stets mittels Doping systematisch zu hintergehen versucht werden) drückt Sport die kompetitiven Ideale unserer Gesellschaft aus: Einer gewinnt, einer verliert! Dies wird um so deutlicher, je intensiver man sich mit der Art der Wettbewerbssituation auseinandersetzt, von denen die verschiedenen Sportarten geprägt sind.

- Team sport: Im Team sport gibt es Stars, aber der Gewinner ist immer das Team. Darüber hinaus gibt es Regeln und einen Schiedsrichter, der auf die Einhaltung der Regeln achtet.
- One-to-One Sport: Kein Team, nur ein Star, aber Regeln und Schiedsrichter.
- Just-for-You Sport: Es gibt kein Team und auch keine Regeln, es gibt nur ein Ziel. Wie beim Jogging, „Be fit – be an Athlete“, erweitere deine Grenzen. Es gibt kein anderes Ziel als das von dir definierte, zwei Kilometer oder zehn Kilometer, in 23 Minuten oder in 22. Es gibt niemanden, der kontrolliert, außer dir selbst. Du selbst entscheidest, ob du ein Gewinner bist oder ein Verlierer. Wo ist mehr Eigenverantwortung vorstellbar?
- Performing Sports, Freestyle: Es gibt nicht einmal ein vorher definiertes Ziel. Alles fließt. Wenn es überhaupt ein Ziel gibt, so ist es die Perfektion. Deshalb sind Performing Sports für die meisten frustrierend. Es gibt kein erreichbares Ziel. Du hättest es immer noch ein bisschen besser machen können. Und noch etwas ist anders: Je besser die Performance, desto höher die Individualität. Aber du bist nie perfekt, du bleibst ein Loser. Freestyle ist der ideale Sport für eine hoch-individualisierte, aber kompetitive Gesellschaft. Deine eigenen Ansprüche sind dein härtester Mitbewerber. Du bist nie so gut, wie du gerne wärst. Du musst also immer weiter machen. No Peace For Me and No Peace For You.

Aber vergiss nie: du kannst es schaffen. „Just Do It.“ Es spielt keine Rolle, woher du kommst, es kommt darauf an, was du machst – das ist die perfekte Mischung aus zwei uramerikanischen Tugenden: dem Ethos des Einwanderers, der es vom Tellerwäscher zum Millionär gebracht hat und der etwas merkwürdigen protestantisch-calvinistischen Auffassung, dass man Gottes Liebe an eigenen Wohlstand messen kann und Arbeit einen näher an Gott bringt.

Diese beiden fatalen Auffassungen sind der Kern des zeitgenössischen amerikanischen Ideals, das sich in Nike verkörpert: „Just Do It“, glaube an dich selbst – sei besser als alle anderen. Es ist nur logisch, dass in einer Gesellschaft, die auf dem Prinzip Wettbewerb aufgebaut ist, jeder in jeder Lebenslage dafür sorgen muss, sein physisches und psychisches Optimum zu erreichen, also fit zu sein, um weiter konkurrieren zu können. Ich verbessere mich selbst. Ich werde ICH. Fit für den totalen Konkurrenzkampf.

#### 4. Das Führer-Prinzip und die Inszenierung von Widerstand

Wie jede gute Ideologie hat Nike auch Führer. Der Unterschied zwischen Führern und Propheten und damit der zwischen Ideologien und Religionen ist, dass die Religion auf ein fiktives „später“ verweist, die Ideologie auf ein fiktives „jetzt und hier“. Denn Michael Jordan ist ja kein Prophet des Basketballspielens, der uns erzählt wie man spielen könnte, sondern er ist tatsächlich „His Airness“ – er ist unser Held, ihm wollen wir folgen. Er lebt uns vor, wie wir sein sollten.

Gleichzeitig generiert Nike den Geist des Widerstands, den eigentlichen Geist des Guerilleros: „Ich halte mich an keine Regeln, ich mache nur das, was ich mir zum Ziel gesetzt habe – ich bin unerbittlich zu mir und so bin ich auch zur Welt“. Der Widerstand gegen das bestehende System der Reglementierung, das System der Durchschnittlichkeit, des Alltags, der Langeweile und der Ordnung wird in Nike zu einem Marken-Image kanalisiert. Nike antizipiert den Widerstand, bevor er da ist. Nike ist schneller als jede Protestbewegung – schließlich müssen auch Globalisierungsgegner Turnschuhe tragen.

Wie auch immer, heute ist Nike Widerstand und Widerstand ist in und hip und pop.

#### 5. Niketown – die bessere Welt!

Weil Nike keine Religion ist, sondern eine Ideologie – nämlich die des Hyper-Kapitalismus, in dem sich jeder selbst perfektioniert, ist es Quatsch, wenn behauptet wird, dass die „Niketowns“ Tempel oder gar Kathedralen wären. Sie sind etwas ganz anderes, nämlich Dockstationen. Also eher so etwas wie die Mir als so etwas wie der Kölner Dom.

So wie die Mir als Ausgangspunkt für die Eroberung des Weltalls gebaut wurde, sind die „Niketowns“ Ausgangspunkt für die Eroberung der Stadt, für die Generierung einer imaginären Nike Welt. „Just Do It“, die beständige Verbesserung seiner Selbst, die Befreiung von der eigenen Durchschnittlichkeit, die permanente Leistungssteigerung erlebt man nicht in der Kirche, sondern im freien Raum, in der Stadt, durch die Abgrenzung gegenüber dem Alltag, durch den Sieg im Wettbewerb mit sich selbst und allen anderen.

Aber manchmal brauchst du eine Pause. Es kann nicht so weiter gehen. Protest. Das ist nicht die Welt, in der du leben willst. In diesem Fall ist es wieder der Sport, der das ideale Rückzugsgebiet ermöglicht. Fun. Verspieltheit. Erfolg. Freiheit. Rennen. Atmen. Schönheit. Feel your Body. Es gibt allerdings etwas, was die Welt symbolisiert, die du hasst: Die Stadt! Organisiert, mechanisiert, kontrolliert, reguliert. Das Gegenteil von Sport. Die Stadt ist Verkehrsstau, Lärm, Abgase und Arbeit. Also etwas ganz anderes als Sport.

Das von Nike kommunizierte Image von Sport, und damit kommen wir zum Kern der Überlegungen, ist also etwas Zwitterhaftes, Janusköpfiges: Es ist sowohl die Voraussetzung für Erfolg in einer kompetitiven Gesellschaft und eine Form von Protest gegen diese Gesellschaft. Im Sport findest du das, was du brauchst und das, was du hasst. Du findest eine Umgebung, die dich auf den täglichen Überlebenskampf im Job präpariert (nicht vergessen: Only the Fittest Survive), aber auch eine Umgebung, die dir erlaubt, dich selbst zu erleben, deinen Körper zu spüren – und sei es als Schmerz.

Sport repräsentiert sowohl unsere unrealisierbaren Träume als auch unsere alltäglichen Kampferfahrungen. Diese Doppeldeutigkeit ist der Grund für den Erfolg von Nike und der gesamten Sportartikelindustrie. Und der Grund, warum wir fast alle gerne Sneakers tragen.

Deshalb bietet uns Nike eine bessere Welt an, eine reale Welt. Keine Werbung mehr. Spots, die zwar mit John Lennons „Revolution“ untermalt sind, aber doch nur ein Spot bleiben. „Sonder Something Real.“ Etwas, was du wirklich erleben kannst. Commercials beginnen, räumlich zu werden, sie dringen in den Stadtraum und konstruieren eine Gegenwelt zum Alltag.



Aufkleber, die man in der Berliner Niketown zur Verwendung abholen konnte: „werde deine eigene Stadtguerilla“. Bestandteil der „Bolzplatz-Kampagne“ 1999 (Foto: v. Borries)



Beschilderung im Rahmen der „Bolzplatz-Kampagne“ 1999 (Fotos: v. Borries)





Dieser Raum heißt Niketown, er ist die weltumfassende Stadt, über die sich eine neue Schicht der Wahrnehmung und Nutzung gelegt hat.

**Und was kann der Architekt nun davon lernen?**

Schön und gut, sagt nun der Architekt, aber was kann ich davon lernen? Ganz einfach – der klassische Ästhetizismus und Funktionalismus hat ausgespielt, oder genauer gesagt: hat sich transformiert. An die Stelle der Bedürfnisse (ob nun „echte“ oder „falsche“ ist eine andere Diskussion) sind die Sehnsüchte getreten. Es sind also nicht funktionale Bedürfnisse, die der Architekt heute zu befriedigen hat (wenn sein Aktionsraum die Wohlstandsräume unserer Welt sind), sondern irrationale Sehnsüchte. Zumindest, wenn er als Ergebnis seiner Tätigkeit Räume herstellen will, die auf die Alltagsrealität unserer heutigen Gesellschaft eingehen.

# Identität im baukulturellen Alltag:

## Austauschbare Konsumangebote und individuelle Images

Frank Roost | Technische Universität Berlin

---

Die Herausbildung und Darstellung von Identitäten im baukulturellen Alltag der Bundesrepublik wird von zwei ganz gegensätzlichen Entwicklungen geprägt. Einerseits zeigt sich vor allem in suburbanen Gewerbegebieten und an städtischen Einfallstraßen eine tendenzielle Vereinheitlichung, die darauf zurückzuführen ist, dass die Einzelhandels-, Imbiss- und Tankstellenketten bewusst standardisierte Architekturelemente verwenden, um im Sinne ihrer „corporate identity“ einen hohen Wiedererkennungswert zu erreichen. Andererseits lässt sich gerade in den Einfamilienhausgebieten der funktionsentmischten Zwischenstadt ein großes Bedürfnis nach Individualität und Unverwechselbarkeit erkennen, das sich in den Lebensstilinszenierungen und den baulichen Selbstdarstellungsexperimenten der Bewohner ausdrückt. In der Konsumpraxis des suburbanen Alltags suchen vor allem Jugendliche nach Möglichkeiten zur Eigeninszenierung und greifen dabei häufig auf Images zurück, die ihnen von globalen Markenfirmen mit einer lifestyle-orientierten Werbung geliefert werden. Für die Eltern- und Großelterngeneration dagegen ist das wichtigste Mittel zur Selbstdarstellung das eigene Heim, so dass es häufig zu baukulturell zweifelhaften Versuchen der ästhetischen Aneignung kommt, die – je nach Einkommen, Lebensstil und Werteorientierung variierend – von der Applikation traditioneller Gemütlichkeitssymbole, von der Verwendung vermeintlich elitärer „moderner“ Ausstattungsmerkmale oder von einem Bedürfnis nach Naturverbundenheit geprägt sein können.

In der Arbeitsgruppe „Initiativen“ wurden diesen weit verbreiteten Formen der Identitätsbildung alternative Beispiele von baulich-räumlicher Identitätskonstruktion gegenüber gestellt, die die Frage aufwarfen, ob die aus den veränderten Konsumstrukturen resultierenden Investitionen großer Konzerne auch als Ansatzpunkte für eine langfristige Stadtentwicklungsstrategie geeignet sind, die benachteiligte Quartiere mit einbeziehen.

Das von Markus Rathke vorgestellte Beispiel des Programms „ppp urban“ im Wuppertaler Stadtteil Arrenberg ist darauf ausgerichtet, im Rahmen von Stadtbau West einen Stadtteil, in dem die Folgen des Strukturwandels und der demografischen Entwicklung besonders spürbar sind, mit neuen Formen des Planungsmanagements zu stabilisieren und weiter zu entwickeln. Auf diese Weise sollen auch neue Nutzungskonzepte für die von fast vollständigem Leerstand geprägten Gewerbeflächen entstehen, in denen sonst als einzige Alternative der Bau standardisierter Kisten für Discountmärkte und Drive-In-Restaurants entlang einer Durchgangsstraße möglich wäre. Einen ganz anderen Umgang mit benachteiligten Quartieren zeigt der von Friedrich von Borries vorgestellte Versuch des Sportbekleidungsherstellers Nike, mit Werbekampagnen und Events in den ärmsten Bezirken Berlins Modetrends zu setzen. Mit dieser Werbestrategie des sogenannten subcultural advertising wird versucht, die Marke zunächst bei den Meinungsführern im subkulturellen Milieu der Metropole zu verankern. Deren Bekleidungsstil und Kaufverhalten soll dann auch von anderen Bevölkerungsgruppen übernommen werden und damit langfristig die Beliebtheit der Marke Nike bei allen potentiellen Konsumenten erhöhen.

Der diskutierte Vergleich der Beispiele aus Wuppertal und Berlin brachte jedoch vor allem Zweifel darüber zutage, ob international agierende Konzerne solche Werbekonzepte wie das „subcultural advertising“ in der genau gleichen Art und Weise an Standorten in kleineren Städten durchführen würden. Einer der Leitgedanken des Kongresses „Realität Bauen“ – nämlich die Frage, ob baukulturelle Innovationen auf prominente Bauaufgaben bzw. auf herausragende Lagen beschränkt bleiben müssen – stellt sich insofern auch bezüglich der Identitätsbildung. Zu klären ist deshalb, ob sich aus den Werbestrategien der Unternehmen auch neue Konzepte für die Entwicklung von weniger imageträchtigen Standorten ableiten lassen.





Bei einer genaueren Betrachtung wird deutlich, dass zwar nicht alle Standorte im gleichen Maße von dieser Entwicklung profitieren können, sich aber an den Strategien der Konzerne zwei relevante Ansätze erkennen lassen, die für alle Standorte gelten. Der erste Ansatz betrifft den Umgang der Marketingspezialisten mit den Lebensstilen von Jugendlichen. Offenbar verstehen es die Werbestrategen, Images zu kreieren, die aus den lokalen Identitäten entwickelt worden sind und die einen Bezug zu Orten haben, die von sozialer Marginalisierung betroffen sind. Dieses Potenzial, das sich die Konzerne schon erschlossen haben und dessen versteckte Reize die Planerzunft aber erst noch entdecken muss, auch für die Entwicklung der betroffenen Stadtteile zu nutzen, kann neue Handlungsperspektiven eröffnen.

Der zweite Ansatz betrifft die wachsende gesellschaftliche und ökonomische Bedeutung der Markeninszenierungen, die zunehmend den urbanen Raum prägen und in Stadtentwicklungsstrategien mit einbezogen werden können. Wie das Beispiel von Volkswagens Autostadt und zahlreicher begleitender Maßnahmen in Wolfsburg zeigt, haben die Unternehmen durchaus ein Interesse daran, sich in ihrer unmittelbaren Umgebung zu engagieren und dies auch im Sinne einer „corporate citizenship“ in der Öffentlichkeit zu dokumentieren. Zwar wird die Art und die Intensität von Volkswagens Selbstdarstellung in Wolfsburg wohl nicht überall erreicht werden können. Doch in kleinerem Umfang und als zumindest symbolisch wichtiger Beitrag sind solche Engagements überall denkbar – vielleicht auch in Wuppertal, wo beispielsweise der dort ansässige Teppichhersteller Vorwerk ein Interesse daran entwickeln könnte, die Qualitäten seiner Produkte vor Ort erfahrbar zu machen.

Für einen Erfolg solcher Ansätze ist aber sowohl im ideellen als auch im baulichen Sinne eine gelungene Einbindung wichtig. Vor allem gilt es, nicht mit einem überall realisierbaren Konzept nur einem modischen Trend nachzuecheln, sondern an die Wahrnehmung der Bewohner ihres Ortes anzuknüpfen und aus deren lokalen Identitäten ein individuelles Projekt zu entwickeln. Zugleich ist eine gelungene städtebauliche Einbindung wichtig, denn wenn die imageorientierten Bauvorhaben Solitärcharakter annehmen, monostrukturiert sind und kaum Bezüge zur Umgebung aufweisen, bleibt die baukulturelle Qualifizierung auf der Strecke. Sind sie kleinteilig dimensioniert und in den städtischen Kontext eingebunden, können dagegen durchaus positive Impulse für das Umfeld erwartet werden. In diesem Sinne stellen die derzeitigen Veränderungen im Konsumverhalten also auch ein Potenzial dar, das in langfristige Stadtentwicklungsstrategien mit eingebunden werden kann und aus denen auch Perspektiven für die Zukunft der benachteiligten Quartiere entwickelt werden können.

# Ausblick

Ist die Baukultur da am Anfang, wo die Baukultur am Ende ist? . . . 73



# Ist die Baukultur da am Anfang, wo die Baukultur am Ende ist?

Ulrich Hatzfeld | Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Wenn räumlich-gestalterische Qualitäten von Gewerbegebieten und Einfallstraßen diskutiert werden, wenn es um den Zustand von städtischen Plätzen geht, oder wenn wieder einmal die städtebaulichen und architektonischen Merkmale von Einfamilienhausgebieten thematisiert werden, stellt sich im Regelfall schnell eine professionelle Einigkeit her. Fast als Reflex fallen dann Begriffe wie „Orgien der Banalität“, „brutale Gedankenlosigkeiten“, „einseitige Optimierungen“ und „bürokratische Überregulierung“ – oder was dem Einen oder Anderen sonst noch an urbanistischer Lyrik einfällt. Doch so ergiebig diese von den Architekten und Städtebauern offenbar „vergessenen“ urbanen Gebiete auch für rhetorische Klimmzüge sind, so wenig tut sich im Hinblick auf deren konkrete Veränderung. Wo sind die bundesweit bekannten Funktions- und Gestaltungskonzepte für Gewerbegebiete, für Hauptverkehrsstraßen, für Verkehrsanlagen, ...?

An Hinweisen auf dieses Defizit hat es sicher nicht gefehlt. Die Städtebau- und Architekturkritik bemerkt in schöner Regelmäßigkeit, man solle sich doch endlich von der Fixierung auf Architektenstars und -höchstleistungen lösen und sich auf die wirklichen Fragen der Baukultur konzentrieren. Gemeint sind dann das Bauen unter „normalen Markt- und Renditebedingungen“, die Bauträger-Projekte im mainstream der „Schöner-Wohnen-Architektur“, Suburbia-Idyllen in den ausufernden Vor- und Zwischenorten, Gewerbegebiete, Schnellstraßen, ... . Kurz: Baukultur solle sich endlich mit ihren Ernstfällen beschäftigen.

Zweifellos sind Versuche, sich dem Alltag der Architektur, dem Normalen und dem offensichtlich nicht Beachteten zu nähern, nicht ohne Risiko. Zum einen können Verdächtigungen auftauchen. Soll jetzt – nach den Innenstädten – auch noch der Rest der Stadt einem Schönheits- und Gestaltungsdictat unterworfen werden? Zum anderen eröffnen sich auch berufspolitische Verdächtigungen. Sollen vielleicht nur neue Arbeitsgebiete für Architekten, Stadtplaner und Ingenieure in der städtischen Peripherie, in der Infrastruktur oder in „verlorenen Märkten“ erschlossen werden? Ist es nicht so, dass nur noch ein geringer Prozentsatz aller Einfamilienhäuser von Architekten geplant wird? Wird die Planung von Gewerbegebieten nicht als milde Strafe für solche Stadtplaner angesehen, die für die Gestaltung von Stadtplätzen nicht gut genug sind? Könnte es – um es vorsichtig zu sagen – um eine Neuabgrenzung der Berufsbilder zwischen Architekten, Designern und Ingenieuren gehen? Angesichts des Umfangs und der Relevanz der (Abwesenheit von) Baukultur in Alltagssituationen erscheinen solche Verdächtigungen und Erwägungen jedoch fast akademischer und nebensächlicher Natur. Sie können auf keinen Fall einen Vorwand dafür bieten, die Herausforderung baukultureller Qualifizierung im Alltagsgeschäft nicht anzunehmen.

Die Veranstaltung „Realität Bauen“ hat wieder einmal erkennen lassen, wie groß diese Herausforderungen sind. Sie hat aber auch gezeigt, dass es eine zugleich seriöse wie positive Herangehensweise an die Thematik gibt. Was ist festzuhalten?

Zunächst ist erkennbar geworden, dass Polarisierungen nach dem Muster Baukultur = immaterielle Werte = Qualität = „gut“ versus Projektentwicklung und Bauträger = kurzfristige Rendite = kulturlos = „schlecht“ noch lange nicht aus der Welt sind. Daran ändert auch nichts, dass derartige Einschätzungen weder richtig noch in irgendeiner Form hilfreich sind.

Zweitens bestehen nach wie vor erstaunliche Verständigungsprobleme zwischen den am Bauprozess beteiligten Gruppen und Personen. Alle Gruppen – Investoren, Bauträger, Architekten, Stadtplaner, Bauunternehmen, Controller (um nur einige zu nennen) – fühlen sich „unter ihresgleichen“ deutlich wohler als im Dialog mit anderen Gruppen.

Vor diesem Hintergrund ist es hoch erfreulich, dass sich die Beiträge des Kongresses nicht auf eine Wiedergabe der doch recht schlichten Urteile und Vorurteile zur Zwischenstadt, zu Einfamilienhauswüsten und zur angeblichen Gedankenlosigkeit von Infrastrukturanlagen beschränkt haben. In allen angesprochenen Planungsbereichen wurden konkrete Veränderungsansätze und hoffnungsvolle Beispiele vorgestellt. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass diese Beiträge der nahe liegenden Versuchung widerstanden haben, die gestalterischen Defizite der Stadtränder, der Gewerbegebiete und der Straßenlandschaften einfach durch eine „neue urbane Ästhetik“ wegzudefinieren.

Die Beiträge und die Diskussionen des Kongresses legen nahe, den Schlüssel für ein neues Verständnis des alltäglichen Bauens in einem offenen und vorurteilsfreien Umgang mit diesem Phänomen zu suchen:

- Selbstverständlich ist es richtig, wenn Hans Adrian sagt, dass Einfamilienhausgebiete gestalterisch zuweilen so aussehen "wie Heino singt". Gleichwohl entsprechen diese Gebiete ganz offensichtlich einem zurzeit vorherrschenden Massengeschmack – im Übrigen genauso wie eine bestimmte Art der Bekleidung, der Musik, der Ernährung, der Mediennutzung usw.. Bei dem Versuch, daran etwas zu ändern, hilft weder eine Publikumsbeschimpfung noch eine wortreiche Belehrung. Und um es kritischer und mit Bezug auf die Bereiche Städtebau und Architektur zu sagen: wo sind in der Architektur des Einfamilienhauses die richtungsweisenden Projekte und Modelle der Nachmoderne?
- Ähnliches gilt für die so einfach zu kritisierenden Gewerbegebiete. Selbstverständlich handelt es sich bei den meisten dieser Gebiete um eine gedankenlose Aneinanderreihung von Gedankenlosigkeiten. Diese Gebiete sind jedoch andererseits Ergebnis eines bisher ausgesprochen erfolgreichen ökonomischen Konzeptes. Wenn es nicht gelingt, den Mehrwert von Gestaltung deutlich zu machen, wird sich wohl kein in diesem Bereich relevanter Entscheidungsträger zur Änderung seines Konzeptes genötigt sehen.
- Auch im Bereich der Infrastruktureinrichtungen ist man wahrscheinlich gut beraten zu akzeptieren, dass die Infrastruktur – so wie sie ist – zunächst ein Erfolgskonzept ist. Diese Infrastrukturanlagen sind, was Funktionalität und was Kosteneffizienz anbetrifft, geradezu vorbildlich. Wer immer etwas an diesem Gesamtsystem oder Elementen davon verändern will, wird Argumente haben müssen, die in diesem System auch tragen.

Um es zusammenzufassen: man muss in allen Bereichen, die während des Kongresses thematisiert wurden, über den Mehrwert von Gestaltung für die jeweiligen Zielgruppen nachdenken. Dass es einen solchen Mehrwert von Gestaltung und Schönheit gibt, ist unbestreitbar. Fest steht aber auch, dass sich dieser Mehrwert nicht unmittelbar und „wie von selbst“ erschließt: er bedarf eines hohen argumentativen, kommunikativen und auch bildungsbezogenen Aufwands. Wie hoch ein solcher Aufwand sein kann, zeigt vielleicht das Beispiel des österreichischen Voralbergs. Bekanntlich gibt es in dieser Region eine europaweit beachtete Diskussion über regionale Architektur und Baukultur. Die Erfolge dieser Initiative beruhen letztlich nicht auf gesetzlichen Vorschriften oder auf einer professionellen Aufklärung über Baustile, Bauweisen oder heimische Materialien. Die Erfolge in Bezug auf eine Veränderung der realen Bautätigkeit sind das Ergebnis langer Gespräche der Architekten mit Dorfbewohnern über die Art und Weise des Lebens im Dorf. Die Architektur hat sich danach ergeben – und das in hervorragender Qualität.

Der Mehrwert von Baukultur lässt sich eher selten quantifizieren – aber er lässt sich meistens kommunizieren. Aspekte, die im Zusammenhang mit einer solchen Mehrwertdiskussion immer Relevanz haben können, sind

- die Nachhaltigkeit – also die einfache Frage: Wie steht das Projekt, das Gebäude, die Anlage, nach 20 Jahren da?
- die Wirtschaftlichkeit über die gesamte Nutzungsdauer – also die einfache Frage: Was ist das Projekt, das Gebäude, die Anlage auf lange Sicht noch wert?
- der Status- bzw. der Individualisierungswert – also die Frage, welchen Beitrag bringt das Projekt, das Gebäude, die Anlage für meine Selbstdefinition und meine Darstellung nach außen?
- der höhere Gebrauchswert – also zum Beispiel die Frage: arbeiten Menschen in einem bestimmten Gebäude vielleicht lieber?



Was können nun im Umgang mit den „Stiefkindern“ der Baukulturdiskussion Handlungsfelder der Zukunft sein?

Erstens und nahe liegend: Es müssen Situationen, Bereiche und Pläne thematisiert werden, in denen baukulturelle Aspekte bisher einfach übersehen wurden. Hier geht es vor allem um den riesigen Bereich des Aufräumens, des Entrümpelns und der nachträglichen gestalterischen Qualifizierung von öffentlichen Straßen und Plätzen. Das betrifft technische Infrastrukturanlagen, aber auch Werbeeinrichtungen und die zahlreichen Möblierungsversuche im öffentlichen Raum. Das Ministerium ist hier offen für Vorschläge, wie man derartige Projekte – modellhaft – gestalten kann. Spezifisch neue Chancen ergeben sich dabei aus der Zusammenlegung des Städtebaus mit dem Verkehr in einem Ministerium für Bauen und Verkehr.

Im zweiten Handlungsbereich geht es um verbesserte methodische und verfahrenstechnische Ansätze, baukulturellen Aspekten in der Neuplanung von Infrastruktur mehr Beachtung zu verschaffen. Das Spektrum der Möglichkeiten, dies zu erreichen, ist zwar bekannt, aber viel zu wenig praktiziert: Wettbewerbe, Planungs- und Gestaltungsbeiräte, lokale Baukulturzirkel usw.. Die Praxis zeigt, dass für eine neue Brücke oder eine Bushaltestelle häufig dann ein architektonischer Wettbewerb durchgeführt wird, wenn es in der jeweiligen Stadt eine öffentliche Diskussion über Architektur und Städtebau gibt. Das Ministerium ist gerne bei der Konstituierung solcher lokalen Gremien behilflich. Fest steht, dass inzwischen viele nordrhein-westfälische Städte hervorragende Erfahrungen mit fachlichen Vortragsreihen, lokalen Architekturzentren und auch Gestaltungsbeiräten gemacht haben. Entscheidend ist nun, dass sich diese Gremien verstärkt auch dem architektonischen Alltag zuwenden.

Drittens ist über (neue) Partner oder Verbündete für ein höheres baukulturelles Niveau im gestalterischen Niemandsland nachzudenken. Sicher gehören die öffentliche Seite, Politik und Verwaltung, zu den potentiellen Partnern. Dasselbe gilt für die Fachwelt, die Architekten, Ingenieure und Städtebauer. Aber wie schon die Vergangenheit gezeigt hat, dürfte die Kraft dieser Partnerschaft allein nicht ausreichen. Zusätzliche Zielgruppen sind zum einen Bauherren und Auftraggeber, zum anderen die Gruppen und Institutionen, die quasi nebenher Normen setzen oder diese Normen zumindest perpetuieren. Zu reden ist in diesem Zusammenhang mit den Bausparkassen, großen Baufirmen, Straßenbauinstitutionen etc..

Viertens und abschließend muss auch geprüft werden, ob es Modifikationen in den Ausbildungsschwerpunkten der Architektur- und Städtebauausbildung bedarf. Es hat hohe Eleganz, in jedem Architekturstudenten einen potentiellen Pritzker-Preisträger zu vermuten. Nur werden die Studenten später kaum allein von Preisgeldern leben können. Entscheidend ist die Nähe der Ausbildungsinhalte auch zu den Standardaufgaben des Bauwesens.

Der Kongress hat gezeigt, dass die Auseinandersetzung mit baukulturellen Alltagsaufgaben erst am Anfang steht. Zuweilen kann man an der Größe der sich hier abzeichnenden Aufgaben oder an der Anzahl der zu vermutenden Feinde schier verzweifeln. Gleichwohl wird der Erfolg der baukulturellen Anstrengungen auf staatlicher und kommunaler Ebene letztendlich ganz wesentlich daran zu messen sein, inwieweit gerade in der Massen- und Alltagsarchitektur neue Qualitäten entstehen.

# Anhang

Autorenverzeichnis .....	77
Programmablauf des Kongresses.....	82
Impressum.....	84



# Autorenverzeichnis

---

## **Alfred Biedermann**

Betriebswirt, Pressesprecher und Leiter der Abteilung Immobilien-Marketing/PR der WestInvest Gesellschaft für Investmentfonds mbH Düsseldorf, die Offene Immobilienfonds und Immobilien-Spezialfonds konzipiert und verwaltet.

## **Friedrich von Borries**

Dr.; Architekt und Raumtaktiker, leitet gemeinsam mit Matthias Böttger raumtaktik, Agentur für räumliche Aufklärung und Intervention in Berlin, Lehrbeauftragter für „Geschichte der Architektur und Stadt“ an der Akademie der bildenden Künste Nürnberg.

## **Stefanie Bremer**

Stadtplanerin, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadtplanung und Städtebau der Universität Duisburg-Essen und Mitinhaberin des Planungsbüros orange edge in Dortmund, Tätigkeiten in den Bereichen integrierte Planung (Wechselwirkung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung) und Qualifizierung von Baufeldern der Zwischenstadt.

## **Frauke Burgdorff**

Raumplanerin, Vorstand SIM Stiftungs-Institut Montag gAG, von 1996 bis 1998 Projektassistentin studiegroep antwerpen, von 1998 bis 2000 wiss. Angestellte im Sekretariat für Zukunftsforschung Gelsenkirchen, von 2000 bis 2002 Projektleitung der Regionale 2008 Aachen, von 2002 bis 2005 Geschäftsführerin des Europäischen Hauses der Stadtkultur.

## **Christopher Dell**

Leiter des Instituts für Improvisationstechnologie (IFIT) Berlin, an der TU Darmstadt Studium der Philosophie sowie Musik- und Kompositionsstudium am Conservatorium Hilversum und Rotterdam, transdisziplinäre Arbeiten im Grenzbereich von Architektur, Kunst, Philosophie und Körpertechniken, Klanginstallationen, Ausstellungen/Performances, zahlreiche Auszeichnungen sowie Beteiligung an CD-Veröffentlichungen und Tourneen, Autor zahlreicher Essays sowie der Studie „Prinzip Improvisation“ (Köln 2002), seit 2005 im Fachbeirat der IFG Ulm.

## **Burkhard Ulrich Drescher**

Vorstandsmitglied RAG Immobilien AG seit 2004, Politik-, Wirtschaftswissenschaften- und Lehramtsstudium, zuletzt tätig als Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen.



### **Wilma Hammernick**

Dipl.-Ökonomin, postgraduierte Fachökonomin für Raumordnung, seit 1973 in der Stadtverwaltung Suhl tätig, von 1990 bis 2005 Amtsleiterin für Wirtschaftsförderung, seit 2005 Sachgebietsleiterin für Förderung und Liegenschaften im Bau- und Stadtentwicklungsamt, Projektentwicklung in der Anlage und Sanierung von Gewerbegebieten.

### **Ulrich Hatzfeld**

Dr.; Stadtplaner, als Gruppenleiter im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen tätig, Mitglied der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz.

### **Susanne Hauser**

Prof. Dr.; Lehrstuhl für Kunst- und Kulturgeschichte im Studiengang Architektur der Universität der Künste (UdK) Berlin, Lehrtätigkeit von 2000 bis 2003 an der Universität Kassel zur Landschaftsästhetik, Leitung des Instituts für Kunst- und Kulturwissenschaften an der Fakultät für Architektur der TU Graz von 2003 bis 2005. Buchpublikationen: Metamorphosen des Abfalls. Konzepte für alte Industrieareale (Frankfurt/M. 2001); Spielsituationen. Über das Entwerfen von Städten und Häusern (= 10. Vilém Flusser Lecture, Köln 2003); mit Christa Kamleithner: Ästhetik der Agglomeration (Wuppertal 2006).

### **Rolf Heyer**

Dr.; Geschäftsführer der LEG GmbH & Co. KG Stadtentwicklung in Dortmund, Studium der Geographie, Geschichte, Philosophie und Pädagogik am der Ruhr-Universität Bochum, seit 1989 bei der LEG, dort Projekte zur Flächenrevitalisierung, zur Gewerbeentwicklung und zur integrierten Stadtentwicklung (u.a. Erin Castrop-Rauxel, Weststadt mit Colosseum Essen, Auenviertel Münster-Gievenbeck).

### **Martin Hoelscher**

Prof.; Lehrstuhl für Stadt- und Regionalentwicklung am Studiengang Landschaftsarchitektur an der Universität Duisburg-Essen/FH Lippe und Höxter, freiberufliche Arbeiten als Architekt und Stadtplaner in Essen mit den Schwerpunkten Stadtentwicklung und Stadtumbau in Netzwerken mit anderen Planern.

### **Alexander Hosch**

Redakteur und Autor in München, Studium der Kunstgeschichte, Politische Wissenschaft und Literatur in München und Paris, Reportagen und Essays unter anderem in der „Süddeutschen Zeitung“, „AD Architectural Digest“, „SZ-Magazin“ und „Du“ zu Architektur, Kunst, Design, Film und Fotografie im Spannungsfeld zwischen Kultur, Alltag und Politik.

### **Bernd Kniess**

Architekt und Stadtplaner in Köln, Lehrtätigkeiten in Aachen und Wuppertal, dort 2003-2005 stellvertretende Professur im Lehrgebiet Entwerfen und Planungsmethodik, Gründungs- und Vorstandsmitglied „Das Loch e.V.“, seit 2004 im Fachbeirat der IFG Ulm.



**Leonhard Lagos**

Architekt und Stadtplaner, Studium der Architektur sowie Städtebau-Master an der Bergischen Universität Wuppertal, bis 2004 Mitarbeit in den Lehrgebieten Entwerfen und Planungsmethodik sowie Bauökonomie und Projektmanagement, derzeit DFG-Stipendiat an der TU Hamburg-Harburg.

**Martin zur Nedden**

Stadtbaurat der Stadt Bochum seit 1999, an der TU Wien Studium der Raumplanung und Raumordnung, nach Städtebaureferendariat und Stationen in der freien Wirtschaft seit 1984 Tätigkeiten in verschiedenen Kommunen im Bereich der Planung bzw. als Dezernent, Mitglied des Bauausschusses des Deutschen Städtetages und stellvertretender Vorsitzender des Bauausschusses des Städtetages Nordrhein-Westfalen.

**Markus Rathke**

Architekt, an der TU Darmstadt Architekturstudium, 1998 Gründung des Büros RATHKE Architekten BDA Wuppertal/Berlin mit Lucius Rathke, Tätigkeiten in den Bereichen Architektenleistungen, Projektentwicklung und Projektmanagement im Hoch- und Städtebau, seit 2000 Vertretung der Lehrgebiete Bauökonomie und Projektmanagement an der Bergischen Universität Wuppertal.

**Stefan Rettich**

Architekt und Stadtplaner, betreibt seit 1999 mit Antje Heuer und Bert Hafermalz das Studio KARO in Leipzig mit Schwerpunkt auf Kommunikations- und Transformationsprozessen urbaner Stadtlandschaften, Gründungsmitglied der Initiativen L21 und AC Hottich, seit 2004 Lehrtätigkeit an der Universität Leipzig, im WS 2005/06 Vertretungsprofessur für Stadtumbau und Stadterneuerung an der Universität Kassel.

**Frank Roost**

Stadtplaner, an der TU Berlin und der Columbia University New York Studium der Stadtplanung, Forschungstätigkeiten am Institute for Advanced Studies der UNO in Tokyo und an der Universidad de Buenos Aires, derzeit wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Planungs- und Architektursoziologie der TU Berlin, Autor des Buches „Die Disneyifizierung der Städte“ (Opladen 2000).

**Alexander Schmidt**

Prof. Dr.-Ing.; Lehrstuhl für Stadtplanung und Städtebau an der Universität Duisburg-Essen seit 1998, Studium der Architektur, Stadtplanung, Stadtgestaltung und Umweltpsychologie an der Universität Stuttgart und der University of California/Berkely, als Architekt und Stadtplaner im In- und Ausland tätig, Stadtforschung in den Bereichen Stadtgestaltung und Infrastrukturen, Stadtentwicklung und Strukturwandel, Europäische Raumplanung und Megacities.

**Christoph Schmidt**

Architekt, Mitglied von ifau – Institut für angewandte Urbanistik in Berlin und wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Baukonstruktion und Entwerfen der TU Berlin, mit ifau seit 1998 städtebauliche und architektonische Projekte, Realisierungen, Forschungen sowie Installationen und Aktionen im urbanen Kontext.

**Rudolf Sellhorst**

Dipl.-Kaufmann, verschiedene Stationen im Werbeagentur- und Messebereich, dort zuletzt bei der Koelnmesse GmbH als Geschäftsbereichsleiter Wohnen & Einrichten zuständig für das Marketing der „imm cologne“ und weiteren Messen im Möbelzulieferbereich, seit August 2003 Marketingmanager beim Bundesverband Deutscher Fertigbau (BDF).

**Yasemin Utku**

Stadtplanerin und Architektin, Inhaberin des Planungsbüros sds\_ utku, Büro für Städtebau, Denkmalpflege, Stadtforschung in Dortmund und wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut für Raumplanung der Universität Dortmund.

**Jean-Philippe Vassal**

Architekt und Stadtplaner, an der École d'Architecture de Bordeaux Architekturstudium, von 1980 bis 1985 in West Afrika als Stadtplaner tätig, 1987 mit Anne Lacaton Gründung des international tätigen Architekturbüros lacaton&vassal in Paris und Bordeaux, Lehrtätigkeit von 1992 bis 1999 an der École d'Architecture de Bordeaux, 2002 am École d'Architecture de Versailles, 2005 Leitung der Masterklasse Architektur an der FH Düsseldorf.

**Oliver Wittke**

Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen seit 2005, an der Ruhr-Universität Bochum Studium der Wirtschaftswissenschaften und Geographie, 1999-2004 Oberbürgermeister der Stadt Gelsenkirchen, 2005 Leiter Vertrieb bei der Montan-Grundstücksgesellschaft (MGG).





am 30. September 2005 in der Huppertsbergfabrik, Hagenauer Straße 30, 42107 Wuppertal



Stadt Bau Kultur NRW

# Programmablauf des Kongresses

---

**09.00 Uhr**    **Anmeldung**

**09:30 Uhr**    **Begrüßung und Einführung**

Peter Jung | Oberbürgermeister Wuppertal  
Oliver Wittke | Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW

**10.00 Uhr**    **POSITIONEN**

zur gegenwärtigen Situation aus analytischem, unternehmerischem und entwerferischem Blickwinkel.

Alltag ohne Baukultur?  
Susanne Hauser | Technische Universität Graz

Der Alltag als Mammutaufgabe  
Burkhard Ulrich Drescher | RAG Immobilien AG Essen

Qualität im Alltag  
Jean-Philippe Vassal | lacaton & vassal architects Paris

**11.30 Uhr**    **Kaffeepause**

**11.45 Uhr**    **DISKUSSION**

unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Strategien zur Durchsetzung guter Ideen.

Das Ringen um Qualität

Alfred Biedermann | WestInvest Düsseldorf  
Burkhard Ulrich Drescher | RAG Immobilien AG Essen  
Alexander Hosch | Journalist München  
Bernd Kniess | Das Loch e.V. / bernd kniess architekten stadtplaner Köln  
Engelbert Lütke Daldrup | Stadtbaurat Leipzig  
Moderation: Rainer Danielzyk | Institut für Landes- und Stadtentwicklungs-  
forschung und Bauwesen NRW

**13.15 Uhr**    **Mittagspause**



**14.00 Uhr OPTIONEN**

In vier thematisch differenzierten Arbeitsgruppen eröffnen je zwei Referenten die Diskussion. Sie skizzieren auf unterschiedlichen Ebenen sowohl Rahmenbedingungen als auch konkrete Bau- und Entwicklungsvorhaben. Es soll anhand von scheinbar banalen Bauaufgaben diskutiert werden, welche Optionen im Alltag verborgen liegen, um die Diskrepanz zwischen planerischer Idealität und gebauter Realität aufzulösen.

**Arbeitsgruppe A | Wohnen: individuell, seriell, schnell  
Das Fertighaus erobert die Baukultur – erobert die Baukultur  
das Fertighaus?**

Rudolf Sellhorst | Bundesverband Deutscher Fertigbau (BDF) Bad Honnef  
Christoph Schmidt | Institut für angewandte Urbanistik (IFAU) Berlin  
Moderation: Leonhard Lagos | Bergische Universität Wuppertal/TU Hamburg-Harburg

**Arbeitsgruppe B | Gewerbe: einfach, groß, vielseitig  
Steht ökonomische Effizienz gegen gestalterischen Anspruch?**

Rolf Heyer | Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Dortmund  
Wilma Hammernick | Wirtschaftsförderung Stadt Suhl  
Moderation: Stefanie Bremer | Universität Duisburg-Essen

**Arbeitsgruppe C | Einfallstraßen: fließend, zugänglich, ansehnlich  
Wie werden Verkehrskorridore zu öffentlichen Räumen?**

Martin zur Nedden | Stadtbaurat Bochum  
Stefan Rettich | KARO Architekten/L 21 Leipzig  
Moderation: Yasemin Utku | sds\_ utku Dortmund

**Arbeitsgruppe D | Initiativen: öffentlich, privat, urban  
Wer engagiert sich für die Entwicklung unserer Quartiere:  
Eigentümer oder Unternehmer?**

Markus Rathke | Rathke Architekten BDA/ppp urban Wuppertal  
Friedrich von Borries | raumtaktik Berlin  
Moderation: Frauke Burgdorff | Europäisches Haus der Stadtkultur Gelsenkirchen

**16.00 Uhr Kaffeepause**

**16.30 Uhr REFLEKTIONEN**

Diskussion auf der Basis des Gehörten und Besprochenen mit Vertretern aus den Arbeitsgruppen.  
Moderation: Frauke Burgdorff | Europäisches Haus der Stadtkultur Gelsenkirchen

**17.30 Uhr Kommentar und Ausblick**

Ulrich Hatzfeld | Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW

**18.00 Uhr Ende des Kongresses**

# Impressum

## Werkstattbericht 3

### Realität [Bauen]

#### **Werkstattbericht über den Jahreskongress der Initiative StadtBauKultur NRW am 30. September 2005 in der Huppertsbergfabrik, Wuppertal**

Herausgeber der Reihe „Werkstattberichte“ der Initiative StadtBauKultur NRW  
Europäisches Haus der Stadtkultur e.V.  
Leithestraße 33  
D-45886 Gelsenkirchen  
Tel.: +49-209-31981-0  
Fax: +49-209-31981-11  
Email: [info@stadtbaukultur.nrw.de](mailto:info@stadtbaukultur.nrw.de)  
[www.stadtbaukultur.nrw.de](http://www.stadtbaukultur.nrw.de)

Die Werkstattberichte stehen als pdf-Files zum download unter  
[www.stadtbaukultur.nrw.de](http://www.stadtbaukultur.nrw.de) zur Verfügung.

### **Zusammenstellung und Redaktion der Kongressdokumentation**

Yasemin Utku | sds\_ utku, Büro für Städtebau Denkmalpflege Stadtforschung, Dortmund

### **Layout**

büro G29, Aachen

### **Druck**

H. Rademann GmbH, Lüdinghausen

© Europäisches Haus der Stadtkultur e.V., Gelsenkirchen April 2006

**StadtBauKultur** ist eine Initiative der Landesregierung Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit der Architektenkammer, der Ingenieurkammer Bau, der Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Spitzenverbände, der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern, den Verbänden der Bau- und Wohnungswirtschaft und den Künstlerverbänden in Nordrhein-Westfalen.

