

Panel 2

Wrap-Up.

Prof. Hilde Barz-Malfatti

Professorin für Entwerfen und
StadtArchitektur, Bauhaus-Universität
Weimar

Prof. Hilde Barz-Malfatti ist seit 1994 Professorin für Entwerfen und StadtArchitektur (früher Entwerfen und Siedlungsbau) an der Bauhaus-Universität Weimar. Sie studierte Architektur an der Technischen Hochschule Darmstadt und ist seit 1985 selbstständige Architektin und Stadtplanerin.

Neben ihrer Bautätigkeit (u.a. Neues Studienzentrum der Herzogin-Anna-Amalia-Bibliothek Weimar zusammen mit Prof. Karl-Heinz Schmitz) hat sie an zahlreichen Projekten und Publikationen zur Stadtsanierung und Stadterneuerung gearbeitet, wobei ihr Forschungsschwerpunkt im Bereich der Innenstadtentwicklungen großer europäischer Städte liegt. Sie war Prodekanin der Fakultät Architektur und Urbanistik sowie Prorektorin der Bauhaus-Universität Weimar und ist Mitglied in vielen Jurys und Beiräten.

70 Jahre nach Kriegsende ist der Rückbau eines „pragmatischen“ Nachkriegsstädtebaus und autogerechten Ausbaus der Stadtzentren zum zentralen Anliegen vieler Städte geworden. Dabei erfordert die allmähliche Erneuerung, verbunden mit einer vielschichtigen Qualifizierung der Innenstädte als Wohnorte, aber auch hinsichtlich des gesamten Repertoires einer zeitgemäßen urbanen Mischung, äußerst komplexe und flexible Strategien. Für das Panel wurden Städte ausgewählt, die aufgrund starker Kriegszerstörungen erhebliche bauliche und strukturelle Veränderungen erlebt haben, den Nachkriegsbestand ihrer Innenstädte einer Neubewertung unterziehen und den Rückbau der autogerechten Stadt mit dem Ziel der Revitalisierung des öffentlichen Raumes in einen Planungsprozess überführt haben bzw. auf dem Gebiet der damit verbundenen Stadterneuerungsmaßnahmen hinsichtlich der eingesetzten Strategien Modellcharakter einnehmen können.

Rotterdam – Große Figuren und Maßstabssprünge

Mit dem Wiederaufbau der Stadt in der Nachkriegszeit hat Rotterdam den Weg der Moderne eingeschlagen. Rotterdam ist eine Patchworkstadt. Ikonen des Neuen Bauens und charakteristische Bauten der Nachkriegsmoderne der 70er und 80er stehen den hypermodernen Wolkenkratzern aus der letzten Dekade gegenüber. Die 120 Hektar große Hafenkonzersion „Kop van Zuid“ aus den 1990er Jahren hat die Stadtstruktur nachdrücklich verändert und stadträumliche Verbindungen von Nord nach Süd über die Maas geschaffen. Dieses stadträumliche Großprojekt hat seitdem vielen Hafenstädten gestalterisch und strategisch als Vorbild gedient. Von der Finanz- und Bankenkrise getroffen, hat sich die Rotterdamer Stadtplanung noch einmal neu orientiert und zum einen auf kleinmaßstäbliche Initiativen – mit der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern – zur Verbesserung des Wohnumfeldes verlegt. Im Kontrast hierzu baut die Stadt nach wie vor spektakuläre Großprojekte, wie den neuen Hauptbahnhof, die neue Markthalle oder das Hochhausprojekt „de Rotterdam“, die durch ihre Größe und Anziehungskraft die Entwicklung ganzer Quartiere beeinflussen. Aber anders als die auf sich selbst bezogenen Objekte der Nachkriegsmoderne, versuchen sich diese neuen Großprojekte in die Dynamik der Stadt einzubetten, den öffentlichen Raum durch clevere Programmierung zu bereichern und damit einen Beitrag zur Stadtentwicklung zu leisten.

Während der Tagung zeigte das Tandem aus Rotterdam (Martin Aarts, Senior Advisor im Stadtplanungsamt Rotterdam und David Gianotten von OMA) den Weg Rotterdams nach der totalen Kriegszerstörung der Hafenstadt, die den Verlust und nach dem Krieg das Aufgeben des historischen Stadtgrundrisses zur Folge hatte sowie die schwierigen Ausgangsbedingungen eines fast bewohnerfreien Zentrums noch in den

1970er Jahren, bis zum heutigen Rotterdam, welches im internationalen Ranking der lebenswertesten Städte einen vorderen Platz belegt. Entscheidend waren Strategien, welche die Innenstadt wieder zum Wohnort machten, aber auch gleichzeitig Aufsehen erregende architektonische „Impulsgeber“, die sich, gezielt eingesetzt, mit dem Quartier verbinden. Vereinfachend ist hierbei die Tatsache, dass in Rotterdam auf denkmalpflegerische Gesichtspunkte keine besondere Rücksicht genommen werden muss. Im Wechsel einer durch Untersuchungen untermauerten Maßnahmenidentifizierung und einer komplexen Planungsstrategie, bei der Behörden und planende Architekten eng zusammenarbeiten hat sich die Innenstadt zu einem innovativen Vorzeigemodell entwickelt.

Köln verfolgt eine andere Strategie, vor allem auch weil das Gefüge der Innenstadt eine bedeutend ältere Baugeschichte besitzt. Trotz ebenfalls fast völliger Zerstörung nach dem 2. Weltkrieg, wurde hier – im Gegensatz zu Rotterdam - die Stadt wieder auf den Fundamenten der alten errichtet und – entsprechend dem Leitbild von Rudolf Schwarz - ein hoher Anteil an innerstädtischem Wohnraum in kleinen Vierteln realisiert. Auch wenn der funktions- und autogerechte Ausbau der Innenstadt heute starke Probleme bereitet und sie sich durch die Mischung von qualitativ sehr unterschiedlichen Nachkriegsbauten strukturell heterogen zeigt, ist die historische Stadtform mit ihren prägenden Elementen noch ablesbar. Sie wird im Masterplan von 2008 zur Grundlage einer stufenweise aufbauenden Erneuerungsstrategie für die gesamte Innenstadt.

Die Klarheit und Einfachheit des ausschließlich auf räumlicher Bewertung basierenden Handlungsrahmens - in sieben Interventionsräume gegliedert- führte schnell zu einem Stadtverordnetenbeschluss und man erreichte eine gemeinsam von Politikern und Bürgern getragene Entscheidungsgrundlage. In seinen Fortschreibungsstufen wird der Masterplan als »Regiebuch der künftigen Entwicklung«, für die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelprojekten und Aktivitäten in der Kölner Innenstadt verstanden. Mit diesem Instrument soll unkoordinierten Teilbereichsentscheidungen entgegengewirkt werden. Mittels kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen soll die schrittweise Realisierung der Entwicklungsziele gelingen. Mit der Differenzierung der weiteren Planungsebenen entsteht ein breites Schichten- und Netzwerk welches die Themen zur Reparatur, Erhalt bzw. Erneuerung des Stadtgefüges, seiner baulichen Akzente und der öffentlichen Räume, basierend auf der charakteristischen historischen Struktur, regelt und einzelne Orte jeweils mit Referenz auf die beschlossenen Grundzüge qualifiziert. In der immer komplexer und detaillierter werdenden Differenzierung des Masterplans und seiner Umsetzung, arbeiten Planer und Behörden, hier vertreten durch die Stadtplanungsamt-

Köln – Gesamthaft Denken, Planen in Stufen

leiterin Anne Luise Müller und Michael Heller vom Büro AS&P, eng zusammen. Politiker und Bürger werden Schritt für Schritt in diesen Prozess eingebunden, denn der Städtebauliche Masterplan setzt auch Zeichen in Bezug auf die lokale Planungsmentalität: sollen die dort formulierten Ideen und Möglichkeiten auch eine Chance auf Umsetzung finden, braucht es bei allen Interessengruppen der Stadtgemeinschaft – Verwaltung, Unternehmern, Vereinen und den Bewohnerinnen und Bewohnern – den klaren Willen zur Kooperation.

Dresden – Planungsleitbild Innenstadt 2008

Die Innenstadt Dresdens wird geprägt vom Nebeneinander unterschiedlicher Stadtkonzepte und deren Fragmenten sowie dem markanten Landschaftsraum der Elbe. Nachdem die skulpturale barocke Stadt und das dichte Stadtgefüge des 19. Jahrhunderts im 2. Weltkrieg stark zerstört und die sozialistische Moderne mit ihrer aufgelockerten Struktur und breiten Strassen die Innenstadt verändert hatte, sprach man nach der Wende von der „verlorenen Mitte“. Dieses „Sehnsuchtsbild“ nach der verlorenen barocken Innenstadt bestimmte die ersten Maßnahmen nach der Wende und führte zu historisierenden Rekonstruktionen der inneren Altstadtteile.

Inzwischen hat eine differenzierte und weitgreifende Aufarbeitung der gesamten Innenstadt über die historische Altstadt hinaus begonnen. Das Planungsleitbild Innenstadt 2008 der Stadt Dresden versteht sich als Fortschreibung des Plans und der Ergebnisse der Beschlussfassung von 1994. Jedoch beziehen die Planungsstrategien weitere Innenstadtgebiete, auch die von der DDR-Nachkriegsmoderne geprägten angrenzenden Innenstadtteile, überwiegend große Wohngebiete, mit ein.

Prof. Dr. Barbara Engel (ehem. Stadtplanungsamtsleiterin) und Prof. Dr. Franz Pesch (Planer des Innenstadtleitbilds von 2008) erläuterten in ihrem Beitrag die vitale und politisch nicht einfache Diskussion über das Thema „Europäische Stadt versus Nachkriegsmoderne“. Die aktuellen Strategien setzen auf eine differenzierte Bewertung des vorhandenen Bestandes mit dem Ziel, eine nutzungsgemischte Stadtmitte mit weiterhin hohem Wohnanteil durch Nachverdichtung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes zu erreichen. Dabei wird auch der Nachkriegsstädtebau als Erbe verstanden. Durch bauliche Ergänzungen sollen gut gefasste Stadträume entstehen und das historisch ausdifferenzierte Raumgefüge langfristig fortgeschrieben werden.

Die Umsetzung dieses Konzepts soll in zwei Phasen erfolgen: dem kurz- bis mittelfristigen Städtebaulichen Rahmenplan 2025 sowie der langfristigen Perspektive 2035+.

Resumee

Die Diskussionsrunde des Panels, geleitet von Daniela Riedel (Zebralog Berlin), machte noch einmal klar, wie unterschiedlich die drei Städte, geprägt durch ihre jeweilige Geschichte, mit der Zerstörung nach dem Krieg und heutigen Strategien umgehen. Dabei spielen sowohl die baulichen und strukturellen Veränderungen der Nachkriegsjahrzehnte aber auch das Bewusstsein der Stadtbewohner für die historische Identität ihrer jeweiligen Innenstadt eine Rolle.

Trotz großer Unterschiede bei den Ausgangspositionen und in den Planungsmentalitäten zeigt sich bei allen, dass die beiden Schlüsselthemen der erfolgreichen Innenstadterneuerung : „Wohnen“ und „öffentlicher Raum“ sind. Außerdem setzen alle drei Städte in ihren Strategien auf Masterpläne und Planwerke, die von einer analytischen Gesamtbetrachtung der gebauten Stadt, ihrer wesentlichen Merkmale, Besonderheiten und räumlichen Ausprägungen – vor allem der des öffentlichen Raumes - ausgehen. Dies geschieht durchaus mit unterschiedlichen historischen Referenzen, so bezieht sich Köln auf die überkommene historische Figur der Gesamtstadt, Dresden auf die additive Zusammensetzung der Nachkriegsstadt mit dem historischen Kern und Rotterdam auf das Patchwork der komplett erneuerten Innenstadt. Darauf aufbauend werden Maßnahmen identifiziert und weiterführende städtebauliche, verkehrsplanerische, sozio-ökonomische und technische Entscheidungen und Entwicklungskonzepte abgeleitet. Themen wie neue Mobilitäten und Wohnformen sowie Nachhaltigkeit spielen in dieser zweiten Phase eine große Rolle.

Alle Vertreter der eingeladenen Städte betonten die enorme Wichtigkeit des Wohnens für eine vitale Innenstadt und die Einbeziehung der Bürger und Politiker bereits in die frühen Planungsphasen. Die simultane Betrachtung des Gesamttraums Stadt muss in einfachen Bildern auch Laien vermittelt werden. Es werden eine enge Prozesstaktung, zeitlich begrenzte Diskussionsphasen sowie die Erläuterung der Zielstellung anhand räumlicher Bilder als ebenso wesentlich erachtet wie die öffentlichkeitswirksame Darstellung von impulsgebenden Schlüsselmaßnahmen (Medienarbeit, Stadtpaziergänge etc.) Alle Städte setzen eine enge Zusammenarbeit der planenden, umsetzenden und politischen Akteure als wesentlich für das Gelingen derartiger komplexer Maßnahmen als zwingend voraus.