



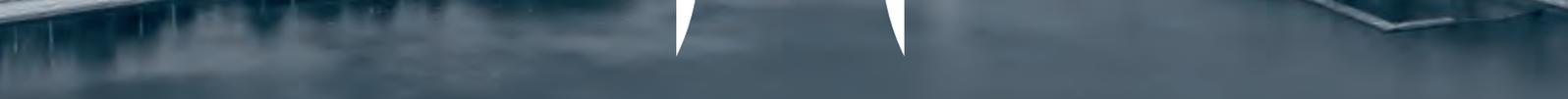
HANNOVERCITY 2020+



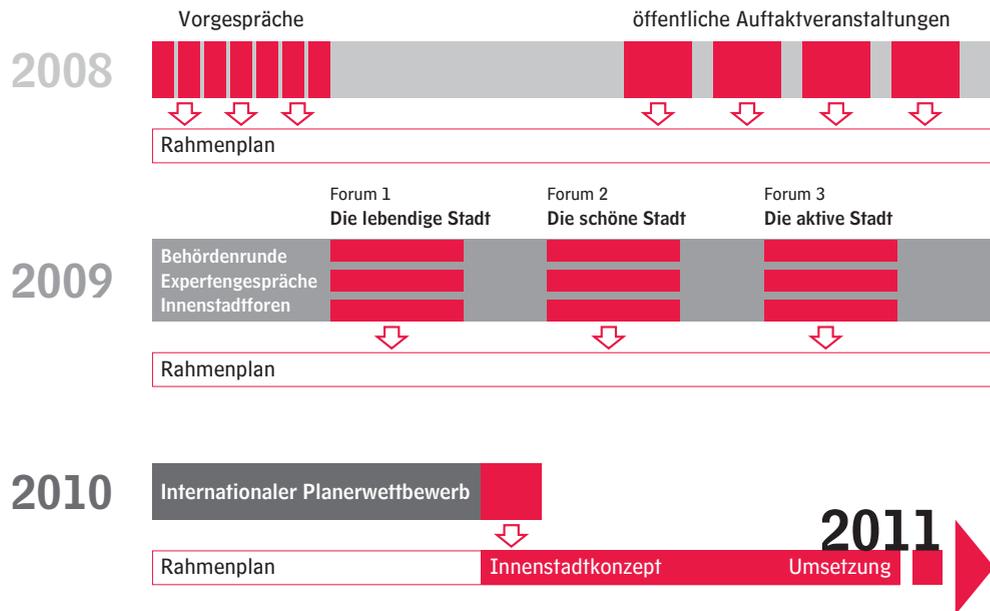
Die Vorträge



Hannover



HANNOVERCITY 2020+



- 02 Vorwort Stephan Weil**
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
Hannover
- 03 Einführung Uwe Bodemann**
Stadtbaurat der Landeshauptstadt
Hannover
- 04 DER AUFTAKT**
24. September 2008
- 05 Stephan Weil**
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
Hannover
- 09 Prof. Dr. Dr. h. c. Werner Durth**
Technische Universität Darmstadt
- 16 Prof. Michael Braum**
Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung
Baukultur
- 19 Prof. Dr. Susanne Hauser**
Universität der Künste Berlin
- 23 DIE THEMEN**
28. Oktober 2008
- 24 Burkhard Hoffmann**
ECE Development GmbH Co KG
- 27 Prof. Dr. Stephan Berg**
Intendant Kunstmuseum Bonn
- 31 Prof. Dr. Ilse Helbrecht**
Humboldt-Universität zu Berlin
- 34 Bernd Meyer**
Verbandsdirektor vdw in Niedersachsen
und Bremen e. V.
- 37 DER BLICK VON AUSSEN**
12. November 2008
- 38 Prof. Dr. Elisabeth Merk**
Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München
- 43 Franz Eberhard**
Direktor des Amtes für Städtebau a. D.
Stadt Zürich
- 46 Prof. Jörn Walter**
Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt
Hamburg
- 50 Martin zur Nedden**
Stadtbaurat der Stadt Leipzig
- 55 BAUKULTUR VOR ORT**
Nachkriegsmoderne weiterdenken
10. Dezember 2008
- 56 Dr. Sid Auffarth**
Hannover
- 61 Prof. Dr. Christian Farenholtz**
Hamburg
- 65 DIE LEBENDIGE STADT**
27. April 2009
- 66 Jürgen Eppinger**
Stadtplaner, 1990–2000 Planungsgruppe
Weltausstellung
Mentor Hannover City 2020+
- 69 DIE SCHÖNE STADT**
22. Juni 2009
- 70 Hans Werner Dannowski**
Stadtsuperintendent i. R.
Mentor Hannover City 2020+
- 73 DIE AKTIVE STADT**
9. September 2009
- 74 Prof. Rolf Wernstedt**
Niedersächsischer Kultusminister a. D.
Präsident des Niedersächsischen Landtags a. D.
Mentor Hannover City 2020+

VORWORT



Wie sieht die Zukunft der Städte aus? Wie sieht die Stadt von morgen aus? Welche Rolle spielen Innenstädte im Stadtgefüge der Zukunft? Was sind die kommenden Herausforderungen an die Stadtentwicklung? Das sind Fragen, denen sich eine vorausschauende Stadtplanung stellen muss.

Hannover als EXPO- und Messestadt ist in besonderer Weise neuen Trends gegenüber aufgeschlossen. Eine moderne Stadtplanung hat hier Tradition. Bereits der Neuaufbau der kriegszerstörten Stadt nach dem 2. Weltkrieg erfolgte nach einem zukunftsweisenden Konzept: Licht, Luft und neue Stadträume hat der damalige Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht in die Quartiere gebracht. Das Wunder von Hannover, so titelte das Magazin Der Spiegel im Jahr 1959.

Nicht alles, was damals im Namen des Fortschritts gebaut wurde, findet heute Zustimmung. Noch heute aber profitieren wir von dem Mut, Neues zu wagen und in die Zukunft zu blicken. Fünfzig Jahre danach war es an der Zeit, die Stadtentwicklung auf den Prüfstand zu stellen. Für die Ratspolitik und die Stadtverwaltung war der Zeitpunkt gekommen, den Blick nach vorn zu richten und sich den Zukunftsfragen zu stellen. Auch in der Öffentlichkeit war der Bedarf förmlich mit den Händen zu greifen, über Architektur und Städtebau, über Funktion und Gestaltung der Innenstadt zu diskutieren. Dafür galt es, eine geeignete Plattform zu schaffen, um den Diskurs mit der Fachwelt und der Stadtöffentlichkeit darüber führen zu können, wie sich die City in den nächsten 10 bis 20 Jahren entwickeln soll. Die Zeit war reif für das Projekt Hannover City 2020+. Das Plus steht übrigens für ein Denken und Planen über das Jahr 2020 hinaus.

Der Auftakt wurde im Jahr 2008 mit vier Innenstadtforen gemacht. Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten und aus anderen Großstädten diskutierten über die Bedeutung der Innenstädte und über die Anforderungen an die Stadtplanung der nächsten Jahre. Fortgesetzt wurde der Diskurs im Jahr 2009 mit drei Foren, in denen konkrete Anforderungen an die Innenstadtplanung formuliert wurden. Die Experten und das Publikum erörterten die Schritte auf dem Weg zu einem Innenstadtkonzept. Das Projekt ist bereits jetzt ein Erfolg. Die hohe Besucherzahl bei allen Veranstaltungen ist eine eindrucksvolle Bestätigung dafür, dass das Projekt Hannover City 2020+ den Nerv der Stadtentwicklungsdebatte getroffen hat.

Der hannoversche Diskurs erregte über die Stadtgrenzen hinaus Aufmerksamkeit und bewog den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Projekt Hannover City 2020+ in das Programm »Nationale Stadtentwicklungspolitik« aufzunehmen und zu fördern. Die hochkarätigen Vorträge der Experten, die in den Foren der letzten beiden Jahre dargeboten wurden, spannten einen weiten Bogen von der historischen Stadt bis hin zur City der Zukunft. Eine derartige Fülle an wertvollen Anregungen und Ausblicken ist es wert, in einer Dokumentation festgehalten zu werden. Der vorliegende erste Band einer insgesamt vierteiligen Schriftenreihe über das Projekt Hannover City 2020+ enthält die Vorträge der vier Innenstadtforen aus dem Jahr 2008. Ebenfalls dokumentiert werden die Impulsreferate aus den drei Innenstadtforen im Jahr 2009. Prof. Rolf Wernstedt, Jürgen Eppinger und Hans Werner Dannowski, die das Projekt als Mentoren begleiten und denen an dieser Stelle dafür ausdrücklich gedankt sei, tragen maßgeblich zum Gelingen des Projektes Hannover City 2020+ bei. Auch allen anderen Referentinnen und Referenten sei für ihre Mitwirkung ein großer Dank ausgesprochen. Mögen ihre Beiträge der Leserschaft eine anregende Lektüre bieten.

A handwritten signature in blue ink, which reads "Stephan Weil". The signature is fluid and cursive.

Stephan Weil, Oberbürgermeister

EINFÜHRUNG

Das Projekt Hannover City 2020+ wurde im Jahr 2007 gestartet, um die Herausforderungen an die Innenstadtplanung der kommenden Jahre öffentlich diskutieren zu können. Initiiert wurde es durch einen Beschluss des Rates der Landeshauptstadt Hannover. Es hat sich zu einer wichtigen Plattform entwickelt, die den Diskurs über Stadtentwicklung, Architektur und Städtebau in Hannover voran gebracht hat.

Im Fokus steht die Entwicklung der Innenstadt. Transparenz und aktive Einbeziehung der Stadtgesellschaft sind von Anfang an der Anspruch an den Prozess gewesen. Um diesen Anspruch einzulösen, wurden in einer ersten Phase im Jahr 2008 vier hochkarätige Veranstaltungen als Zukunftsdialo g angeboten. In Kooperation mit der Bundesstiftung Baukultur fand der vierte Abend der Veranstaltungsreihe als sogenanntes »Vor-Ort-Gespräch« statt. Experten und Bürger wurden eingeladen, über Ansichten und Vorschläge zur Gestaltung der Innenstadt zu diskutieren. Die Einladung wurde in beeindruckender Weise angenommen. In den vier Foren, die im Jahr 2008 im Sprengel Museum Hannover stattfanden, kamen 14 Fachleute aus verschiedenen Großstädten, aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft zu Wort. Das Auditorium kam in den Genuss von interessanten und anspruchsvollen Einblicken in den Stand der Diskussion zur Stadtentwicklung heute und morgen. Selten hatte man die Gelegenheit, einen solch profunden Überblick zur Stadtentwicklung zu bekommen. Fester Bestandteil der Veranstaltungen waren die Anregungen der Mentoren Hans Werner Dannowski, Jürgen Eppinger und Prof. Rolf Wernstedt. Circa 3.000 Besucher haben die Referate und Präsentationen verfolgt. Wer im Auditorium keinen Platz mehr bekommen hatte, konnte im Foyer des Museums das Geschehen dank der Übertragung des Fernsehsenders h1 in Wort und Bild verfolgen. Der Blick auf andere Städte führte zu neuen Erfahrungen. Sie waren ihrerseits von der intensiven Diskussionsatmosphäre im Sprengel Museum Hannover beeindruckt. Die Vortragsreihen wurden durch die Berichterstattung in den Medien intensiv begleitet.

In einer zweiten Phase folgte im Jahr 2009 die konkrete Arbeit mit Akteuren aus Stadtgesellschaft und Verwaltung zu drei Kernthemen. Der erste Zyklus stand unter dem Motto »Die lebendige Stadt«. Es wurde über vorhandene und mögliche neue Nutzungen in der Innenstadt Hannovers diskutiert: Wie können neben der Leitfunktion Einzelhandel auch Kultur- und Kreativwirtschaft gefördert werden, wie lässt sich das Wohnen in der Innenstadt ausbauen? Dieser erste Zyklus aus Vorbereitungs- und Fachgesprächen mündete in ein öffentliches Innenstadtforum. Veranstaltungsort war wiederum das Sprengel Museum Hannover. Der zweite Zyklus drehte sich um das Motto »Die schöne Stadt«. Es wurden vier wichtige Räume in der City herausgearbeitet, die zum Gegenstand eines internationalen Ideenwettbewerbs gemacht werden sollten. Um Allianzen und Umsetzungsstrategien ging es dann im dritten Zyklus mit dem Motto »Die aktive Stadt«. Hier wurde erörtert, welche Partner der Stadt bei der Umsetzung der Stadtplanung zur Seite stehen können und wie sich öffentliche und private Kräfte für eine im Konsens getragene Stadtentwicklung bündeln lassen.

Der große öffentliche Zuspruch zeigt, dass der Ansatz einer transparenten und offenen Kommunikation für diese komplexe Aufgabe Stadtentwicklung richtig gewählt worden ist. Nicht zuletzt dieses war der Grund, das Projekt in das Förderprogramm Nationale Stadtentwicklungspolitik aufzunehmen. Hannover City 2020+ ist ein Pilotprojekt und wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Mit den geförderten Pilotprojekten sollen innovative und beispielhafte Handlungs- und Lösungsansätze für die Stadt der Zukunft unterstützt und bekannt gemacht werden.

Die vorliegende Dokumentation der Vorträge aus den Jahren 2008 und 2009 fasst die Expertenbeiträge zusammen und bietet einen umfassenden Überblick über die Diskussion zur Zukunft der Hannoverschen Innenstadt.

A handwritten signature in blue ink that reads "Uwe Bodemann". The signature is written in a cursive style on a light-colored background.

Uwe Bodemann, Stadtbaurat

DER AUFTAKT

Stephan Weil

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover

Prof. Dr. Dr. h. c. Werner Durth

Technische Universität Darmstadt

Prof. Michael Braum

Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur

Prof. Dr. Susanne Hauser

Universität der Künste Berlin

24. September 2008
Sprengel Museum Hannover

STEPHAN WEIL

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Hannover

Guten Abend, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Mitglieder des Rates, liebe Gäste von außerhalb, liebe Hannoveranerinnen und Hannoveraner. Sie können sich vorstellen, dass es mir auf der einen Seite leid tut, wenn heute nicht alle Platz gefunden haben im Auditorium des Sprengel Museums. Aber ich müsste lügen, wenn ich sagte, es täte mir nur leid. Denn es ist natürlich auch Ausdruck eines riesengroßen Interesses an dem Thema, und das freut einen Oberbürgermeister, wenn die Hannoveranerinnen und Hannoveraner so ein Interesse an ihrer Innenstadt haben.

Meine Damen und Herren, lassen sie mich kurz sagen, welche Erwartungen wir mit dem Prozess verbinden, der heute beginnt, aber vor allen Dingen, wo wir glauben, im Moment zu stehen. Zunächst einmal ist der Titel »Hannover City 2020« ja durchaus ambitioniert und das dahinter stehende Projekt ist es, glaube ich, auch. Wir wollen uns nämlich vorbereiten auf eine Entwicklung unserer Innenstadt für das nächste Jahrzehnt. Das mag dem einen oder anderen weitreichend erscheinen. Aber ich habe gelernt, in der Stadtentwicklung sind 10 oder 15 Jahre keine lange Zeit. Und deswegen ist es auch nicht zu weit gegriffen, wenn wir uns heute über das Thema 2020 unterhalten. Wir wollen Ideen produzieren, wir wollen Leitbilder erarbeiten und Entwicklungsvorstellungen. Wir wollen versuchen, Planung zu konkretisieren, und wir wollen uns auch in der nächsten Zeit Gedanken darüber machen, wie man das am Ende alles umsetzen kann. Und ich will ausdrücklich sagen: Dazu ist sicher auch eine kritische Betrachtung unserer Innenstadt des Status Quo notwendig. Denn wir müssen uns auch fragen, welche Entwicklungen wollen wir nicht, haben wir nicht gewollt, müssen korrigiert werden, und wer das tut – das will ich auch ganz ausdrücklich am Anfang dieses Diskussionsprozesses sagen – der ist kein Nestbeschmutzer, sondern der ist herzlich eingeladen mitzudiskutieren. Für alles dies erhoffen wir uns eine breite öffentliche Diskussion, die heute gewissermaßen ihren Auftakt nimmt. Sehr verheißungsvoll. Und so haben wir uns das vorgestellt.

Am Anfang stand eine Initiative aus dem Rat der Stadt Hannover, genauer gesagt: von der Ratsmehrheit von Rot-Grün. Diese Initiative ist von der Verwaltung sehr gerne aufgegriffen worden, und so haben wir jetzt den Eindruck, dass etwas ins Rollen gekommen ist. Wir wissen alle miteinander nicht, wo das enden mag, aber gespannt sind wir schon. Und die Startphase ist verheißungsvoll.

Wenn wir uns über die hannoversche Innenstadt unterhalten, dann kann man, glaube ich, feststellen, die City von Hannover hat für unsere Stadt, für unsere Region, aber auch für unser ganzes Land Niedersachsen eine ganz besondere überregionale Bedeutung. Hannover ist, darauf sind wir stolz, Sitz der Landesregierung, des Landtages und der Ministerien. Wir sind die Hauptstadt eines besonders wichtigen Bundeslandes. Und dieses politische Zentrum sitzt in der Innenstadt.

Hannover ist eine wichtige Einkaufstadt, eine Stadt mit weit überdurchschnittlicher Zentralität. Und das Zentrum dieses Einkaufszentrums ist die Innenstadt. Hannover ist, wie Sie alle wissen, eine international relevante Messestadt. Und jedes Jahr kommen tausende Besucherinnen und Besucher aus dem Ausland nach Hannover. Und der erste und gelegentlich auch der letzte Eindruck, den sie von der Stadt gewinnen, ist das Entree, ist die Innenstadt. Wir sind erfreulicherweise zunehmend auch ein Ziel für Touristen. Und für diese Touristen ist nicht zuletzt der Eindruck relevant, den sie am Anfang in der Innenstadt gewinnen. Wir haben in unserer Innenstadt, das soll man nicht vernachlässigen, eine sehr hohe Zahl von Arbeitsplätzen. Zehntausende von Arbeitsplätzen werden in der Innenstadt bereitgestellt, und die Attraktivität unserer Innenstadt entscheidet natürlich auch mit über Arbeitsplätze. Und schließlich bietet Hannovers Innenstadt eine ganze Fülle von Kultur-, Freizeit- und Bildungsangeboten und ist auch deswegen so etwas wie das geistige Zentrum unserer Stadt und ganz darüber hinaus in der Region. Hinzufügen sollte ich auch, was unsere Innenstadt leider aus meiner Sicht nicht oder nur sehr unzureichend ist, nämlich Wohnort. Ich glaube, wir alle miteinander hätten gerne mehr Menschen, die in der Innenstadt leben.

Nun, wodurch ist eigentlich unsere Innenstadt geprägt worden? Das alles in bündiger Kürze, weil hier Kundigere sitzen, die davon berichten können. Wenn Sie einmal unser Rathaus besuchen, was ich Ihnen sowieso sehr empfehle – man kommt bekanntlich klüger wieder heraus –, wenn Sie sich vor das Stadtmodell des Jahres 1939 stellen, dann sehen Sie, dass Hannover vor dem Krieg wirklich das war, was man eine schöne Stadt, eine schöne Innenstadt, nennen konnte, mit schönen historischen Gebäuden, einer in Jahrhunderten geprägten Struktur der Innenstadt. Und wenn Sie dann vor das Stadtmodell 1945 treten, dann sehen Sie, dass davon so gut wie nichts übergeblieben ist. Ein Ausmaß an Zerstörung, dem



gegenüber sich unsere heutigen Probleme aus meiner Sicht sehr bescheiden ausnehmen. Auch daran kann man gelegentlich erinnern.

Gleichzeitig war diese vollständige Zerstörung, dieser Tiefpunkt in der gesamten Stadtgeschichte, auch Ausgangspunkt für wichtige Entwicklungen. Hannover wurde unmittelbar nach dem Krieg Landeshauptstadt. Das hat unsere Stadt sehr geprägt. Und Hannover wurde Messestadt durch die erste Exportmesse, die 1947 stattgefunden hat. Und deswegen kann man sagen, dieser Tiefpunkt war gleichzeitig der Ausgangspunkt für den späteren Aufstieg. Was nun die Prägung der Innenstadt angeht, war es vielleicht nicht nur der unmittelbare Wiederaufbau. Der sehr wohl auch, aber vor allen Dingen auch der Städtebau der 70er Jahre mit seiner ganz eigenen Architektursprache, um es zurückhaltend zu formulieren, die durchaus deutlich wahrnehmbare Spuren in unserer Stadt hinterlassen hat. Ich freue mich, dass unsere langjährige Stadtbaurätin Uta Bockhoff-Gries hier bei uns ist. Und ich kann sagen, dass ein Großteil ihrer Tätigkeit sich auch mit dem Auseinandersetzen musste, was man wohl Stadtreparatur nennt. Nämlich so gut wie möglich zu schauen, dass in die Jahre gekommene Bauten, Straßen und Plätze erneuert werden konnten. Richtig ist allerdings auch, dass in dieser Zeit Entscheidungen gefällt wurden, von denen wir heute ungemein profitieren: dass zum Beispiel unsere Innenstadt vom Durchgangsverkehr frei gehalten worden ist durch den Innenstadtring. Stellen Sie sich vor, der Verkehr Hannovers liefe quer über den Kröpcke. Das wäre nicht ganz einfach. Wir haben ein U-Bahn-Netz und darauf aufbauend ein System des ÖPNV, das wirklich beispielhaft ist, um das uns viele Städte beneiden. Wir haben eine doch sehr große Fußgängerzone. Es ist gelungen, auch historische Platz- und Straßenräume einschließlich wichtiger Achs- und Blickbeziehungen zu erhalten. Und last but not least können wir auch feststellen, dass eine gewisse Höhenbeschränkung stattgefunden hat, auf fünf bis sechs Geschosse.

Wenn wir heute auf unsere Innenstadt blicken, sehen wir aber natürlich auch die Auswirkungen eines Strukturwandels, der über die Jahrzehnte hinweg stattgefunden hat. Zum Beispiel der Strukturwandel im Einzelhandel, der sich in Hannover, wenn ich recht unterrichtet bin, besonders stark ausdrückt in der Präsenz großer Kaufhäuser, weit überdurchschnittlich vieler und weit überdurchschnittlich großer Kaufhäuser. Und man kann sagen, dass das schon etwas ist, was unsere Innenstadt auch prägt, was aber auch mitbedacht werden muss, wenn man die zukünftigen Herausforderungen bedenkt. Denn es ist nicht unbekannt, dass durchaus auch Kaufhäuser ihre sehr speziellen Probleme mittlerweile haben. Und unsere Innenstadt ist auch ganz sicher dadurch gekennzeichnet worden, dass Großprojekte, die von großen Hoffnungen begleitet wurden, diese Hoffnungen nicht haben erfüllen können. Lassen Sie mich stellvertretend das Kröpcke-Center, den Raschplatz oder, etwas weiter entfernt, auch das Ihme-Zentrum erwähnen. Das sind Orte, die tatsächlich unsere Innenstadt prägen und an denen wir arbeiten müssen.

Wenn wir heute feststellen können, dass wir eine Modernisierungswelle durch unsere City sehen, dann gibt es dafür nach meinem Eindruck zwei Impulse, die beide miteinander zu tun haben. Der erste Einschnitt war die EXPO 2000 und zwar, bezogen auf die Innenstadt, vor allen Dingen die weitere Verbesserung und Optimierung unseres ÖPNV-Systems durch das neue S-Bahn-Netz. Damit ist unsere Innenstadt bestmöglich erreichbar für einen Raum von weit mehr als eine Million Menschen. Und zweitens die Umgestaltung des Hauptbahnhofes und des Ernst-August-Platzes. Wenn ich mich nicht täusche, dann war das eine Initialzündung, die den nördlichen Teil unserer Innenstadt, der vorher eher zurückhaltend gelebt hat, zu einem neuen Kraftfeld gemacht hat. Dieser Entwicklungssprung ist unterstützt worden durch die Inangriffnahme einer Renovierung des Raschplatzes. Diese Entwicklung ist weiter unterstützt worden durch den Umbau der Passerelle zur schmucken Niki-de-Saint-Phalle-Promenade.

Die Vorbereitung auf die Expo 2000 hat sich auch ausgedrückt in einer Entwicklung, die viele von uns – ich bekenne mich jedenfalls dazu – nicht für möglich gehalten hätten. Nämlich dass man die Hochstraße über den Aegi einfach wegnehmen kann, ohne dass der Verkehr zusammenbricht. Nach meinem Eindruck fließt er heute sogar deutlich besser als vorher. Und das wiederum war die Voraussetzung dafür, dass die Nord/LB mit ihrem Neubau eine echte städtebauliche Marke gesetzt hat.

Und lassen Sie mich einen letzten kurzen Blick zurückwerfen. Gerade in den letzten Jahren ist zunehmend auch unsere Innenstadt als Festraum entdeckt worden. Denken Sie einmal an den Evangelischen Kirchentag 2005, der wunderschön den gesamten Stadtraum innerhalb des Cityrings mit einbezogen hat. Denken Sie an die Fußballweltmeisterschaft, als die Innenstadt auch wirklich ein internationaler Marktplatz gewesen ist. Oder denken Sie an eine Premiere in diesem Jahr, die mir ausgesprochen gut



gefallen hat, nämlich die Fête de la Musique. Als mehr als 800 Musikerinnen und Musiker in der Innenstadt die unterschiedlichsten Stilrichtungen dargeboten und, wie ich fand, wirklich viel Freude bereitet haben. Auch das ist eine Funktion unserer City.

Aber lassen Sie uns zur Gegenwart kommen. Dass Sie heute alle hier sind, könnte auch damit zusammenhängen, dass sich die Innenstadt bewegt und dort eine Modernisierungswelle spürbar ist. Auch dafür gibt es eine Initialzündung: ECE. Es gibt Berufskollegen von mir, die wünschten sich gelegentlich, sie hätten niemals diese drei Buchstaben gehört – weil ein heilloser Streit in ihrer Stadt ausgebrochen ist zur Frage: Wie vertragen sich eine solche Ansiedlung und der ansässige Einzelhandel? In Hannover haben wir erstaunlicherweise diesen Streit nicht gehabt, denn intern sind sich die beteiligten Akteure darüber einig, dass wir die Attraktivität unserer Innenstadt erhöhen müssen, mehr Kaufkraft in die Stadt hineinholen müssen und nicht mehr herauslassen dürfen, damit am Ende der Kuchen so groß ist, dass alle Beteiligten damit leben können.

Natürlich ist damit eine große Herausforderung für viele ansässige Einzelhändler verbunden. Denn immerhin wird mit dieser Großinvestition die Gesamtverkaufsfläche unserer Innenstadt um etwa zehn Prozent erhöht. Das ist schon ein Wort. Aber aus vielen Beispielen wird deutlich, dass diese Herausforderung positiv angenommen worden ist. Das drückt sich aus in weiteren Investitionen, zum Beispiel im Rosenquartier. Das ist ein Projekt, das eher im Windschatten der Ernst-August-Galerie läuft, aber immerhin auch mit einer Gesamtinvestition von 50 Millionen Euro verbunden ist. Wir können sicherlich auch feststellen, dass mit der Entscheidung, am Ernst-August-Platz dieses Einkaufszentrum anzusiedeln, eine Bewegung innerhalb des hannoverschen Einzelhandels begonnen hat, die sich in der Bildung von Quartiersvereinen und Quartiersgesellschaften ausgedrückt hat.

Meine Damen und Herren, wenn ich diese laufenden Projekte erwähne, dann ist das nur ein Zwischenbericht. Denn wir haben weitere Projekte, wie man so schön sagt, in der Pipeline. Der Opernplatz soll neu strukturiert werden und wird als neues Schmuckstückchen in unserer Stadt dazu beitragen, das Quartier rings um die Georgstraße attraktiver zu machen. Der neue Platz der Weltausstellung ist in der vergangenen Woche der Öffentlichkeit übergeben worden. Er soll vor allen Dingen auch dazu einladen, weiter in den südlichen Teil der Innenstadt vorzustoßen, in die Altstadt. Wir haben im vergangenen Jahr einen hoch spannenden städtebaulichen Wettbewerb erlebt, in dem es um die Frage ging: Was machen wir mit der Langen Laube und mit dem Steintorplatz?

Wenn Sie meinem Ratschlag folgen und demnächst einmal das Rathaus besuchen, stellen Sie sich an das Stadtmodell 1939 und studieren Sie die Perspektive von hinter dem Opernplatz. Sie werden sehen, was für eine großartige Straße die Georgstraße vor dem Krieg gewesen ist. Sie hat gewissermaßen gereicht vom Opernplatz, vom Kröpcke bis zum Königsworther Platz. Das ist durch den Steintorplatz und die Münzstraße heute unterbrochen. Und wir wollen nach und nach wieder anknüpfen an dieser histo-



rischen Bebauung und versuchen, unsere Innenstadt größer zu machen. Wir sind dabei, den Raschplatz gründlich zu modernisieren. Hinter dem Hauptbahnhof wollen wir das ZOB-Gelände neu entwickeln und den Andreas-Hermes-Platz überplanen. Damit könnte aus diesem Areal, das bislang nur als Rückseite des Hauptbahnhofs gilt, eine neue Adresse werden. Genauso wichtig ist die Modernisierung des Kröpcke-Centers, die wir als Stadt nachdrücklich unterstützen.

Meine Damen und Herren, wir fangen also nicht bei Null an, weder in Bezug auf die Innenstadt im Allgemeinen noch auf ihre Modernisierung. Aber wir wollen jetzt weiterdenken. Wir wollen den Schwung, den wir in der Innenstadt haben, dazu nutzen, auch weiterzumachen und weiter die Entwicklung der Innenstadt voranzutreiben. Der Höhepunkt soll ein internationaler Wettbewerb im Jahre 2010 sein, den wir durchführen wollen. Aber vorausgehen soll eine möglichst breite, lokale Diskussion über die Zukunft unserer Innenstadt. Und sicherlich werden die Ergebnisse eines solchen Wettbewerbs dann wiederum einer breiten Diskussion zugeführt werden. Wir wollen insbesondere auch darüber reden, welche privaten Projekte initiiert und gefördert werden können. Wir wollen versuchen, sie so gut wie möglich, auch durch öffentliche Maßnahmen zu unterstützen.

Aktuell wurde ein Planungsbüro beauftragt, die bisherigen Planungen für die Innenstadt aufzuarbeiten und einen Leitplan zu erstellen. Die Ergebnisse unseres öffentlichen Diskussionsprozesses sollen dann in diesen Leitplan einfließen. Anschließend wird dann, wie gesagt, ein Wettbewerb für lokale, nationale aber auch internationale Planungsbüros ausgeschrieben werden. In diesem Wettbewerb sollen für ausgewählte Bereiche der Innenstadt, so genannte Interventionsorte, städtebauliche Entwürfe konkurrierend erarbeitet werden.

Meine Damen und Herren, was ich mir erhoffe, ist zweierlei: dass wir am Ende klarer sehen, wo wir mit unserer Innenstadt hin wollen. Nicht alles, was am Ende als wünschenswert aufgeschrieben und diskutiert sein wird, wird sich vielleicht über Nacht realisieren lassen. Aber wie ich schon sagte, Stadtentwicklung ist ein Prozess, der durchaus länger dauert und gelegentlich auch Geduld braucht.

Zum anderen erhoffe ich mir von diesem breiten Diskussionsprozess, den wir jetzt einleiten wollen, dass das, was durch Ihre Anwesenheit heute zum Ausdruck kommt, noch weiter verstärkt wird. Ich wünsche mir, dass die Hannoveranerinnen und Hannoveraner ihre Innenstadt als einen Ort ihrer Stadt wahrnehmen, der besonders wichtig ist und für den zu engagieren sich ganz besonders lohnt. Und insofern komme ich auf den Beginn meines kleinen Beitrages zurück und freue ich mich sehr, dass Sie alle heute hier sind. Besonders würde ich mich freuen, wenn Sie alle so zufrieden, wie Sie im Moment auf mich wirken, bei der Abschlussveranstaltung von Hannover City 2020 wieder dabei sein werden.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

PROF. DR. DR. H. C. WERNER DURTH

Technische Universität Darmstadt

Meine Damen und Herren, im Zentrum des Abends steht die Frage: »Was prägt die Identität dieser Stadt?« Mit meiner ersten These kann ich direkt an die einleitenden Sätze des Oberbürgermeisters anschließen: »Kaum eine andere Stadt in Deutschland ist so sehr vom Luftkrieg des Zweiten Weltkrieges und den daraus folgenden Erfahrungen geprägt worden wie Hannover.« Ich halte es für ganz wichtig, diesen verheerenden Einschnitt – Sie, Herr Oberbürgermeister, sagten, der »Tiefpunkt« sei auch der »Ausgangspunkt« gewesen – genau in dieser Doppelwirkung zu sehen und damit auch zu einem entsprechenden Verständnis der jüngeren Stadtgeschichte beizutragen.

Der Auftakt der sich danach ständig steigenden Luftangriffe war im März 1942 die schockierende Zerstörung Lübecks. In diesem Monat war Albert Speer bereits seit einem Monat Rüstungsminister und wusste wohl bald, dass dieser Krieg nicht rasch mit einem »Siegfrieden« enden würde, wie die Propaganda noch fönkte, sondern dass der Aufbau der zerstörten Städte eine langwierige, dabei aber epochale Aufgabe darstellte. Nach und nach wurden die deutschen Städte in immer härteren Angriffswellen erschlagen. (Abb. 1)

Schon im Frühjahr 1943 ließ sich Speer von Hitler autorisieren, allein für die Vorbereitung der Planungen eines kommenden Wiederaufbaus nach dem Kriege zuständig zu sein. Es wurde ein so genannter »Führererlass« vorbereitet, der am 11. Oktober 1943 in Kraft trat und Speer die Möglichkeit gab, gezielt mit der Vorbereitung von Plänen für die »Zeit nach dem Kriege« zu beginnen. Aus verschiedenen Städten holte er einige der damals maßgeblichen Stadtplaner und Architekten in diesen Kreis und stellte ihnen eine Unterkunft, eine Art Arbeitslager nahe dem Ort Wriezen zur Verfügung, um sie dort – rund 50 Kilometer von Berlin entfernt – vor den Bombardierungen der großen Städte zu schützen. Hier wurden ab Herbst 1943 Richtlinien, Grundsätze, vor allem Schadenskartierungen und erste Projekte für den kommenden Wiederaufbau vorbereitet.

Von den Beteiligten, Koryphäen der damaligen Zeit, möchte ich nur drei Namen nennen. Reinhold Niemeyer, einst Nachfolger von Ernst May in Frankfurt am Main, war damals Präsident der Speer unterstellten Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung, in deren Auftrag zu dieser Zeit ebenfalls an Vorbereitungen zum Wiederaufbau gearbeitet wurde. Willi Schelkes, ein Stellvertreter

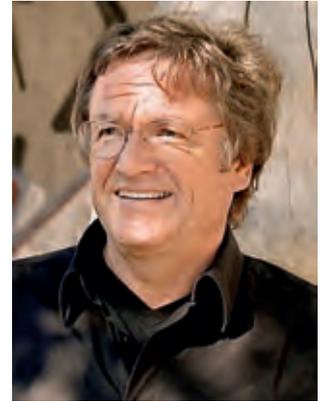


Abb. 1
Lübeck im März 1942

Speers, war im Rahmen der Neugestaltung Berlins für die Grünplanung in der Reichshauptstadt zuständig; besonders hervorzuheben ist Konstanty Gutschow, der zuvor mit der Neugestaltung Hamburgs beauftragt, dann aber im Laufe des Krieges vor allem mit den Folgen der Luftangriffe beschäftigt war. Gutschow wurde der fachliche Leiter dieses Arbeitsstabs und begann mit einer Systematisierung der Stadtplanung nach den Gesichtspunkten, die Speer in der ersten offiziellen Rede zu diesem Thema am 30. November 1943 erläuterte. Zunächst wurde die Abkehr von allen Planungen monumentaler Neubauten im Zuge der Neugestaltung der Städte verordnet, denn in Zukunft müsse der Wiederaufbau »auf Sparsamste« erfolgen. Dazu sei festzulegen, welche Gebiete einer Stadt überhaupt zum Wiederaufbau in Frage kommen und welche Bereiche, sei es aus verkehrstechnischen, sei es aus stadthygienischen oder aus landschaftsplanerischen Gründen, nicht wieder aufgebaut werden sollten: Als erste systematische Arbeiten seien deshalb präzise Schadenskartierungen erforderlich, die als Grundlage für solche Entscheidungen in den vom Luftkrieg betroffenen Städten die jeweils aktuell fortschreitenden Zerstörungen zu verzeichnen hatten. Seinem Mitarbeiter Hillebrecht, damals 33 Jahre alt, gab Gutschow Anfang 1944 den denkwürdigen Auftrag, die 24 am stärksten zerstörten Städte in Deutschland zu besuchen und die Relationen zwischen Siedlungsstruktur, Bautypologie und Opferzahlen festzustellen. Es ging um die Frage, welche Bauformen den Menschen bei künftigen Luftangriffen den meisten Schutz bieten könnten. Und Sie werden sich denken können, meine Damen und Herren, dass vor allem in den baulich aufgelockerten Einfamilienhausgebieten weit weniger Opfer zu verzeichnen waren als in den dicht bebauten Teilen der großen Städte, etwa in den Quartieren der so genannten Gründerzeit mit ihren fünf- bis sechsgeschossigen Mietskasernen, mit ihren hölzernen Decken und Treppenhäusern: Sie bewirkten bei Luftangriffen eine ungeheure Kaminwirkung, die den Feuersturm durch das ganze Haus nach oben trieb und verbreitete. Hier kamen die Menschen in unvorstellbaren Qualen und Todesszenarien ums Leben: Wenn sie aus Häusern liefen, traten sie in den heißen Asphalt, sanken ein und verbrannten. Blieben sie in den Kellern, drohte der Tod durch Ersticken. Es waren grauenhaft unterschiedliche Arten des Todes, die Rudolf Hillebrecht damals bei den Reisen durch die Städte kennen lernte. Und er beschrieb später eindringlich, welche Formen des Sterbens und der Zerstörung bei diesen Luftangriffen in welchen Strukturen zu erwarten waren.

Da gab es den Horror der brennenden Mietskasernen und andererseits die alten Fachwerkhäuser, die wie Zunder aufloderten und bis auf die Fundamente abbrannten. Hillebrecht schilderte mir an einem Abend ergreifend – und das hat mich nachhaltig beeindruckt – in der Folge vieler Gespräche sinngemäß: »Wenn Sie miterlebt hätten, wie die Menschen versuchten, auf die Straßen zu fliehen, vom Feuersturm erfasst, vom Sog hochgerissen wurden, in der Luft verbrannten und wie Kohlepakete wieder auf die Straße fielen –, dann hätten Sie sich nicht vorstellen können, dass Planer mit dieser Erfahrung jemals wieder solche Stadtstrukturen wie in der Gründerzeit für künftige Generationen entwerfen würden.«

Diese Schilderung war für mich ein Schlüsselerlebnis zum Verständnis nicht nur seiner späteren Tätigkeit, da die Nachkriegsdebatten über die Auflockerung der Städte zwar einerseits zwar stets auf die Reformstrategien der Jahrhundertwende und die Folgen der Gartenstadtbewegung Bezug nahmen, andererseits aber doch auch wesentlich geprägt waren von dieser existenziellen Erfahrung der Vernichtung der Städte mit Zehntausenden von Opfern, die im Inferno des Luftkriegs umgekommen waren. Dies war eine Erfahrung, die all jene Planer teilten, die in dieser Zeit überhaupt noch ihrem Beruf nachgehen und wegen »kriegswichtigem« Einsatz dem Kampf an den Fronten entgehen konnten.

Ab dem Winter 1943/44 wurden die Neugestaltungspläne mit ihren großen Gauforen, Volkshallen, Aufmarschplätzen zur Seite gelegt. Angesichts der Zerstörungen sollten weite Bereiche der Städte nicht in ihrer früheren Form wieder aufgebaut, statt dessen weite Grünzüge möglichst bis in die Zentren hinein angelegt, Flüsse und Wasserwege, die vorher kanalisiert waren, wieder freigelegt werden. Das Schaffen von Fluchräumen, die Erreichbarkeit von Wasser sowie die Sicherung von Luftdurchzug waren Ziele der Maßnahmen und Richtlinien, die sich unmittelbar den Kriegserfahrungen verdankten und die in den verschiedensten Städten zu neuen Planungskonzepten führten, die ansatzweise schon ab 1940 formuliert worden war – jetzt unter dem Stichwort der »Stadtlandschaft«.

Es gibt einen wegweisenden Aufsatz mit dem Titel »Der Gedanke der Stadtlandschaft« von Wilhelm Wortmann, publiziert in der Fachzeitschrift »Raumforschung und Raumordnung« 1941, in dem die konsequente Gliederung der Großstadt durch Grünzüge und die Beschränkung der Siedlungsdichte zentrale Themen sind: Das Konzept der Stadtlandschaft wurde später bis hin zur »luftschutzgerechten«

Bevölkerungsverteilung in abgegrenzten »Siedlungszellen« konkretisiert. Statt einer hohen Bau- und Bewohnerdichte in der Stadtmitte, wie es für die herkömmliche Stadt charakteristisch war, sollte künftig eine flache Kurve der Bevölkerungsverteilung die »gegliederte und aufgelockerte Stadt« prägen, durchzogen von Grünanlagen, die unterschiedliche räumliche und soziale Einheiten voneinander trennen. Wir werden dieses Leitbild in den Publikationen der Nachkriegszeit wiederfinden, verbunden mit dem Konzept einer Gliederung der Stadtgestalt in Nachbarschaften: Das Buch »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt«

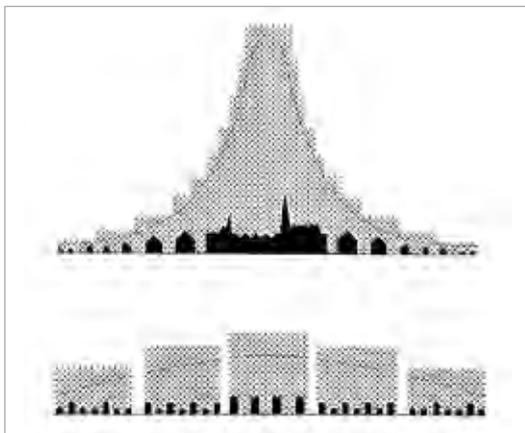


Abb. 2
Stadtstruktur und
Bevölkerungsverteilung

von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann war bereits im Winter 1944/45 unter der Leitung von Niemeyer in der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung erarbeitet und publiziert, doch erst ab 1957 in modifizierter Form breit veröffentlicht worden. (Abb. 2)

Gliederung und Auflockerung der städtischen »Siedlungsmasse« und deren Verwandlung in eine durchgrünte »Stadtlandschaft«: Das waren Ziele und Grundgedanken im fachlichen Konsens jener Generation von Architekten und Stadtplanern, die den Krieg in Deutschland miterlebt hatten und zumeist auch schon vor 1945 die Richtlinien und Leitsätze aus dem Arbeitsstab Wiederaufbauplanung zur Kenntnis genommen hatten. Soweit nur einige Schlaglichter auf jene Zeit, in der ab 1945 auch der Wiederaufbau von Hannover begann.

Hannover war eine der am frühesten in Deutschland vom Luftkrieg betroffenen Städte und hatte zwischen August 1940 und Kriegsende über 100 Angriffswellen zu verzeichnen. Nach 1945 waren von 472.000 Einwohnern noch knapp 217.000 im Stadtgebiet untergekommen; über 350.000 waren durch die Zerstörungen einmal oder mehrere Male obdachlos geworden. Die innere Stadt war nahezu ausradiert. Im Schadensplan kann man die Fixpunkte erkennen, an denen wieder angeknüpft wurde; die Altstadtbereiche mit ihren Fachwerkbauten waren fast vollständig ausgelöscht. Um angesichts dieser Trümmerwüste die Qualität der Aufbauplanungen ab 1945 ver-



Abb. 3
Zerstörte Innenstadt Hannover

stehen und würdigen zu können, ist ein kurzer Rückblick auf die vorangegangenen Entwicklungspläne und deren Wandel erforderlich. (Abb. 3)

Meine Damen und Herren, Sie sehen hier aus dem Jahr 1939 den Plan zur Neugestaltung Hannovers als Gauhauptstadt mit der Achse vom Bahnhof über die Lavesallee und den Waterlooplatz mit Siegessäule, daran seitlich angehängt ein großes Gau- und Parteiforum mit Aufmarschplätzen und Sportanlagen. (Abb. 4) Die Disposition der Monumentalbauten und Straßenräume unterscheidet sich erheblich von dem zuvor verfolgten Leitbild der 20er Jahre als Stadt im Grünen mit den radialen Grünzügen zur Auflockerung der Siedlungsräume: Jetzt folgte die Monumentalisierung der kompakten Stadt. Doch schon zwei Jahre später stellte Stadtbaurat Karl Elkart unter dem Eindruck der ersten Luftangriffe fest: »Der Luftkrieg gibt gegenwärtig dem Städtebau sehr ernste Lehren, deren Auswirkungen wir zur Zeit noch nicht zu übersehen vermögen. Eines jedoch ist sicher: die Erfahrungen aus dem Luftkrieg werden zu einer starken Auflockerung und Ausweitung führen.« Im Lauf der folgenden Jahre schrumpften die Großprojekte; die Ansammlung von Monumentalbauten und die Straßenräume der Achsen, die in früheren Plänen angelegt waren, wurden weitgehend zurückgenommen. Und statt der großen, kompakten Stadt sind eher die Grünverbindungen gestärkt worden.

Im Plan von 1944 reicht ein breiter Grünzug vom Maschsee bis zu den Herrenhäuser Gärten; im Kommentar dazu beschwichtigte der Stadtbaurat und behauptete trotz des deutlich veränderten Konzepts, es seien nur einzelne Verbesserungen gegenüber dem »vom Führer« schon am 11. Oktober 1939 anerkannten Plan zur Neugestaltung vorgenommen worden. (Abb. 5) In Wirklichkeit sind es tiefe Eingriffe, die hier erkennbar sind, im Sinne eines Rückbaus der Stadt, und zwar gemäß jenen Überlegungen, die Elkart nach den ersten Angriffen 1940 in einer Festschrift zur 700-Jahr-Feier bereits 1941 unter dem knappen Titel »Lehren aus dem Luftkrieg« mit einem Planschema veröffentlicht hatte, in dem er der historisch gewachsenen Stadtstruktur Hannovers das Bild einer Bandstadt gegenüber stellte, das den Landschaftsraum des Leinetals als offenen Freiraum zwischen den Siedlungsbändern zeigt. (Abb. 6)

Die Zerstörung als Chance zu nutzen und das zerstörte Hannover diesem Idealbild anzugleichen, betrachtete Elkart als seine Aufgabe. Nach mehreren Überarbeitungen wurde ein weiträumiger Plan als Vision einer »Stadtlandschaft Hannover« erarbeitet – datiert auf den 15. Februar 1945 – , der in Annäherung an das Idealbild des freigelegten Grünzuges mit den angrenzenden Siedlungsbändern von 1941 nun die Auslagerung der Obdachlosen in neue Randlagen um alte Ortskerne im Sinne einer Stadtlandschaft mit Siedlungszellen im Umland vorsieht.

Nach 1945 arbeiteten Mitarbeiter Elkart's gemeinsam mit Kollegen aus der Hochschule und weiteren Sachverständigen auf Grundlage dieses Plans weiter, der bereits parzellenscharf zeigte, wo wieder aufgebaut werden sollte, wo verdichtet und wo nicht neu zu bauen sei. Kurzum, dieser Plan ist gewissermaßen



(links) Abb. 4
Plan zur Neugestaltung, 1939



(rechts) Abb. 5
Karl Elkart, Wiederaufbauplan, 1944

ein Schlüsseldokument, das konzeptionell in den folgenden Jahren weiter entwickelt wurde, und zwar mit tatkräftiger Unterstützung der britischen Besatzungsbehörden. Es gab in Hannover wie in anderen britisch besetzten Regionen eine strenge Kontrolle des Rückzugs der Evakuierten in die zerstörte Stadt. Wenn sich Menschen, die »ausgebombt« waren, wieder in der Stadt einrichten wollten, sollte verhindert werden, dass durch unabgestimmte Neubauten oder auch Provisorien auf längere Sicht unverträgliche Fakten geschaffen wurden. Denn es galt, die Zerstörung als Chance für einen planmäßigen Aufbau zu nutzen.

In diesem Sinne und mit der Unterstützung der britischen Behörden, die das so genannte »Licence-System«, das Verfahren zur Erlaubnis für Bauanträge, durchgesetzt hatten, konnte ab August 1948 der neue Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht beginnen, seine Vision einer gegliederten und aufgelockerten Stadt Hannover schrittweise zu verwirklichen – allerdings unter Wahrung des historischen Charakters markanter Orte und Raumbezüge im Stadtgefüge.

Eines der ersten Probestücke seiner Arbeit war der Bereich »rund um die Kreuzkirche«, ein Gebiet mit einst fast 340 Wohnungen in hoch verdichteter Altstadtbebauung. Der Entwurf zeigt den Versuch, das Quartiersbild durch die Randbebauung im Stadtgefüge zu erhalten. Man erkennt die Platzbildung, die Karl Elkart in den 30er Jahren mit dem Ballhof im Zuge seiner Altstadtsanierung geplant hatte, und die Verflechtung dieses Quartiers mit den erhaltenen Randbauten sowie die nun so genannte grüne »Wohn-Oase« mit niedrigen Zeilenbauten im Inneren des Blocks. Die Durchführung des Plans wurde erst durch die Mitwirkung der Eigentümer möglich, organisiert in einer eGmbH als Aufbaugenossenschaft nach einem Bremer Vorbild – ein geradezu sensationelles Beispiel für bürgerschaftliche Partizipation zu einer

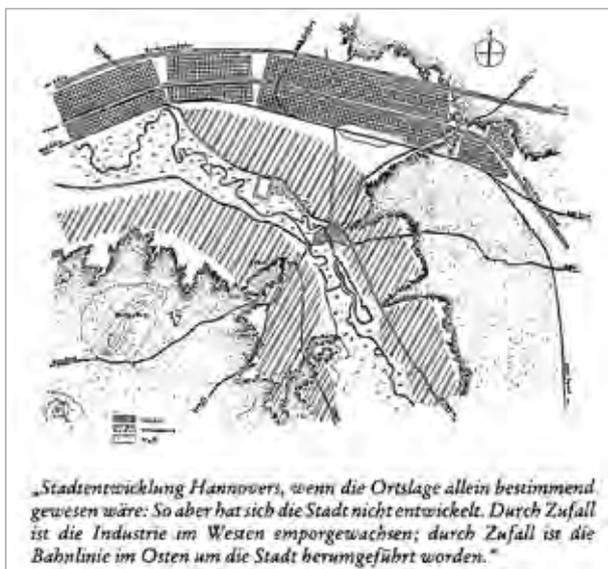


Abb. 6
Konzept einer Bandstadt, 1941



Abb. 7
Hannover, Wohngebiet rund um die Kreuzkirche



Abb. 8
Lavesallee

Zeit, als die meisten Städte noch in Trümmern lagen. Auch durch dieses Projekt wurde Hannover zum Vorbild für andere Städte. (Abb. 7)

Gleichzeitig wurde unter Hochdruck am Innenstadtplan gearbeitet, der schon im September 1949 verabschiedet werden konnte. Zwar wurde der alte Stadtgrundriss prinzipiell beibehalten, aber im inneren Gefüge der Stadt wurde Hannover nun mit einem flächigen Zentrum und mit durchgrünter Höfen ausgestattet. Das Prinzip

der Gliederung und Auflockerung galt auch im Stadtkern sowie für die Außenbereiche mit Lavesallee und Waterloo-Platz. Dieses Raumgefüge wurde zu einem weiteren Kernstück der Nachkriegsplanung: Abschied von der Achse, Verzicht auf lineare Randbebauung, statt dessen Verzahnung von Landschaft und Stadt; wie Finger streckten sich die Neubauten in den offenen Straßenraum, spielerisch verbunden durch zierliche Pergolen und Pavillons. Diese Durchdringung von Siedlungsstruktur und Landschaftsraum demonstrierte das Konzept der Stadtlandschaft – oft publiziert, auch als Beispiel einer Entnazifizierung des Städtebaus durch die offen sichtliche Absage an Achsen und Aufmarschplätze. (Abb. 8)

Die Raumfigur der Lavesachse wurde zum Signet der ersten Internationalen Bauausstellung im Westen Deutschlands nach 1945 – der Constructa 1951. Sie fand in den neu gebauten Messehallen statt. Der Oberbürgermeister hat es soeben gesagt: Dies war eine ganz entscheidende Initiative, gleichsam aus dem Nichts heraus Hannover zur Messestadt zu erklären, zumal die wichtigste Konkurrenz in Leipzig nun auf der anderen Seite des Eisernen Vorhangs lag. Die große Bau-Ausstellung »Constructa« war die erste Leistungsbilanz des Wiederaufbaus in Europa, in der zugleich die Verwandlung der Stadt Hannover in eine Stadtlandschaft mustergültig vorgestellt werden konnte. (Abb. 9)



Abb. 9
Constructa 1951

Damit präsentierte sich die Landeshauptstadt im internationalen Vergleich und im Niveau weit über den Standards, die in anderen deutschen Städten galten. Doch komplementär zur international beachteten Modernisierung der Stadt fand unterdes »fürs Gemüt« eine Art von Traditionspflege statt, die man heute vielleicht belächeln kann, aber doch würdigen muss: Um den Brunnen an der Burgstraße wurde ein Ensemble aus bestehenden sowie von anderen Orten translozierten Fachwerkhäusern geschaffen. Und man darf nicht vergessen, dass es auch eine der großen Leistungen Hillebrechts war, für einige historische Kernbauten der Innenstadt wie das Lavessche Opern- und Theaterhaus, die Stadtkirche mit der wunderbaren Wiederherstellung und Interpretation durch Oesterlen, das Wangenheimsche Palais sowie das Rathaus und das Schloss die Erhaltung von Anbeginn mit vorzusehen. Der Wiederaufbau Hannovers vollzog sich gerade nicht nur als jene Kahlschlagmoderne, wie dies heute dieser Planung bisweilen abfällig angedichtet wird, sondern ebenso weitsichtig wie auch umsichtig im Hinblick auf die markanten Baudenkmale der Stadt.

Einen Höhepunkt der Anerkennung der Aufbauleistung Hannovers markierte 1959 ein großer Bericht im SPIEGEL unter dem Titel »Das Wunder von Hannover«. Hier wurde die Landeshauptstadt Niedersachsen als Vorreiter dargestellt. Diese Erfolgsmeldungen wurden allerdings mit Abbildungen illustriert, die uns heute eher als Schreckbilder erscheinen, vor allem durch die hier noch gefeierte Dominanz des Verkehrs im Stadtraum, die damals als wegweisende Grundentscheidung der Planung nachdrücklich gewürdigt wurde – etwa am Beispiel der Anlage des Tangentensystems. (Abb. 10)

Nach Jahren zunehmender Konzentration des tertiären Sektors in der Innenstadt und der Abwanderung der Bewohner in die Außengebiete zeigte sich jedoch allmählich eine ungeplante funktionsräumliche Differenzierung in regionalem Ausmaß, der Hillebrecht nun durch ein Modell dezentraler Konzentration entgegenzusteuern suchte. Und wieder war Hannover führend in der Planungsdiskussion, jetzt in der Debatte um die neue Struktur und Form einer »Regionalstadt«. Das bis heute bundesweit geltende Leitbild der dezentralen Konzentration wurde bereits 1958 in ersten Skizzen durchgespielt; 1959 legte Klaus Müller-Ibold, ein Mitarbeiter Hillebrechts, unter dem Titel »Städte verändern ihr Gesicht« seine Dissertation über die Konzentration des tertiären Sektors in Hannover und deren Folgen vor. Fast alle Themen, die heute im Strukturwandel der Städte diskutiert werden, brachen damals schlagartig auf. Mit der Abkehr von der Zersiedelung der Stadtlandschaft und dem folgenden Kurswechsel der Stadtplanung wurde das neue Leitbild »Urbanität durch Dichte« populär, das in den 60er Jahren dann auch ganz andere Konsequenzen in der Stadtgestaltung nach sich zog. Unter diesem neuen Leitbild entstanden das Ihme- und das Kröpcke-Zentrum sowie die Passerelle am Hauptbahnhof.

Unterdessen hatte ein Generationenwechsel stattgefunden. Als Nachfolger Hillebrechts übernahm Hanns Adrian 1975 das Amt des Stadtbaurats und machte sich die Steigerung der »Attraktivität der Innenstadt« zur Aufgabe. Oberstadtdirektor Martin Neuffer ist zu verdanken, dass die Stadt Hannover bald zu einem international beachteten Experimentierfeld für Projekte der »Kunst im öffentlichen Raum« wurde. Die Aufstellung der Nanas von Niki de Saint Phalle war damals eine ebenso Protest wie Zuspruch erregende Aktion. Doch schon am Ende der 70er Jahre bahnte sich der nächste Leitbildwechsel an – jetzt hin zur »Postmoderne«. Sie deutete sich in Hannover in zunächst kleinen Vorzeichen an, indem der vielbeklagten »Unwirtlichkeit« der Städte durch Klischees aufgeklebter Fachwerkfassaden, mittelalterliche Bierstuben und mancherlei folkloristisches Dekor im Stadtraum begegnet werden sollte. Diese Überlagerung von Betonmoderne und historisierender Nostalgie in der Stadtgestaltung zeigte, dass ein neuerlicher Wechsel der Leitbilder einsetzte, der schließlich eine drastische kulturelle Entwertung der Leistungen im Wiederaufbau nach sich zog, deren fatale Folgen bis in unsere Gegenwart reichen. Aber darüber wird jetzt zu diskutieren sein. **Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.**



Abb. 10
Der Spiegel, Juni 1959

PROF. MICHAEL BRAUM

Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur



Rethinking Hanover

Hannover war nie Modell für den Stadtbau wie beispielsweise Paris, mit seinen radikalen städtebaulichen Interventionen durch Hausmann oder Berlin und Frankfurt, mit ihren beeindruckenden Siedlungen der klassischen Moderne von Bruno Taut oder Ernst May. Hannover zeigte sich in seiner Entwicklung immer gemäßigter, durchaus auch mittelmäßiger. Nur einmal – im Rahmen des kriegsbedingten Wiederaufbaus – tat sich Hannover hervor.

»Rethinking Hannover«, der angelsächsische Titel ist der Genese der Stadt gewidmet, deren Entwicklung lange mit dem englischen Königshaus verbunden war. Das merkt man Hannover nicht nur in seiner Zurückhaltung an, sondern auch in seiner Normalität, selbst wenn man sich aufmachte, außergewöhnliche Wege zu gehen. Obwohl Ernst August nach der Beendigung der Personalunion mit England 1837 Hannover als Königssitz nahm, nahm die Stadt zunächst doch noch einen sehr bescheidenen wirtschaftlichen Aufschwung. Erst durch den Umbau Hannovers im 19. Jahrhundert zur Industriestadt sollte die vergleichsweise geringe Bedeutung im Städtevergleich ausgebaut werden. Hannover holte auf! 1873 verfügte die Stadt immerhin über 100.000 Einwohner und zählte somit zu den Großstädten des Deutschen Reiches.

Will man heute an den Stärken der Stadt anknüpfen, gilt es, sich den zweiten großen Umbauprozess Hannovers von der industriell geprägten, gemischt genutzten, verdichteten Stadt zur Stadtlandschaft der Nachkriegsmoderne genauer anzusehen. Die Moderne hat insbesondere in ihrer städtebaulichen Ausprägung nicht alles gehalten, was sie versprach. Aus einem differenzierten Netz unterschiedlichster öffentlicher Räume der Stadt des 19. Jahrhunderts wurden Verkehrsflächen, Fußgängerzonen und Grünverbindungen – denken Sie an den Königsworther Platz, den Friederikenplatz, das Aegidientor oder einfach an die Innenstadt, die sich trotz eines noch in großen Teilen intakten Straßengerüsts heute durch eine unverhältnismäßig hohe Konzentration von Kauf- und Parkhäusern auszeichnet. Man entwarf in der Moderne programmatisch Gebäude, die sich nur schwer an veränderte Bedürfnisse anpassen lassen – denken Sie an das Ihme-Zentrum, denken Sie an die Bebauung des Raschplatzes und den Kröpcke, um nur exemplarische zu nennen. Bei dieser allfälligen Kritik gilt es jedoch zu unterscheiden zwischen den Häusern der direkten Nachkriegsmoderne der 1950er und frühen 1960er Jahre, die durchaus für eine differenzierte und gestalterisch höchst anspruchsvolle Architektur stehen – denken wir nicht nur an die wunderbaren Häuser eines Graubner, Oesterlen oder Zinsser, um nur einige wenige zu nennen.

Die Qualitäten dieser herausragenden Architekturen konnten zugegebenermaßen in den späten 1960er und den 1970er Jahren nicht fortgesetzt werden. Um den in diesem Zeitraum häufig autistischen, selbstreferenziellen und in großen Teilen banalen Architekturen zu begegnen, müssen wir genauso mutig an den Umbau der Stadt gehen wie die Nachkriegsmoderne Visionen schuf. Will man die verkehrsgerechte Stadtlandschaft in lebenswerte und von den Bewohnern der Stadt auch nutzbare Stadträume verwandeln, muss man ähnlich radikal an den erneuten Umbau der Stadt gehen. Ähnlich radikal und ähnlich anspruchsvoll wie es Rudolf Hillebrecht getan hatte in dieser Zeit.

Dazu sechs Handreichungen meinerseits:

1. Statt des verkehrsgerechten Aufbaus der Stadt müssen wir wieder zu einer bewohnergerechten Stadt kommen, dies bedeutet »Rückbau« von Straßen und die Schaffung eines differenzierten Netzes öffentlicher Räume. Verkehrsräume müssen wieder zu Stadtplätzen werden.
2. Aus Zäsuren und Leerräumen, ob verkehrlich oder ökologisch bedingt, müssen wieder Verbindungen werden. Die Stadt der Wissensgesellschaft und der Kreativwirtschaft ist ein Netzwerk, das auch aus traditionell erprobtem Raum Typologien aufbaut.
3. Statt autistischer Architekturen müssen wir uns wieder auf die Qualitäten kleinteiliger, veränderbarer Stadtbausteine besinnen, die sich wandelnden Nutzungsanforderungen auch in den nächsten 50 bis 100 Jahren anzupassen vermögen.

Bezogen auf die Innenstadt bedeutet dies:

1. Statt unterdurchschnittlich und austauschbar gestalteter Fußgängerzonen müssen hochwertig gestaltete Gassen, Straßen und Plätze, die einem einheitlichen Gestaltkanon entspringen, das Raumgerüst

der Innenstadt prägen. Gute Anfänge wurden gemacht – erinnert sei an den Bahnhof, an den Ernst-August-Platz oder die Niki-de-Saint-Phalle-Promenade. Hier wurden Maßstäbe gesetzt.

2. Statt Park- und Kaufhäuser müssen wieder Wohnhäuser auf kleinteilig parzellierten Grundstücken in der Innenstadt entstehen. Es kann Ihnen nichts besseres passieren, dass insbesondere in den Teilen der Innenstadt, die gegenwärtig nicht genutzt sind, solche Nutzungen zukünftig planungsrechtlich vorbereitet und städtebaulich umgesetzt werden können, weil das der Schlüssel dafür ist, dass Ihre Innenstadt auch nicht nur regionalen, sondern nationalen Respekt erhält.
3. Dabei gilt, sich auch von Strukturen und Gebäuden zu verabschieden, die den städtebaulichen Kontext der Innenstadt nachhaltig stören. Dabei denke ich exemplarisch an das Budenkonglomerat des Kröpcke, das in unzulässiger Weise das Umfeld der Oper beeinträchtigt.

Dies alles sind zeitgemäße Anforderungen an die Stadt des 21. Jahrhunderts. Diese Einsicht respektierend ist es folgerichtig, sich zunächst schwerpunktmäßig auf die gestalterische und funktionale Aufwertung der Innenstadt zu konzentrieren. Anders als Hamburg, anders als München und anders als Berlin ist Hannover keine wirklich polyzentrale Stadt. Das heißt, wenn es Ihnen gelingt, aus Ihrer Innenstadt wieder einen lebenswerten Wohn- und Arbeitsort zu machen, werden Sie nachhaltig etwas zum besseren Image der Gesamtstadt beitragen.

Dabei muss es darum gehen, aus dem Potenzial der teilweise verschütteten und auch planerisch zerstörten Geschichte zu lernen. Wir haben die Chance, von der Nachkriegsmoderne zu lernen. Wir sollten zukünftig unter Berücksichtigung der gegenwärtigen gesellschaftlichen Anforderungen, und wie ich hoffe, auch der zukünftigen, so verantwortungsbewusst mit dem Vorgefundenen und mit dem Überlieferten umgehen, dass sich alles in seiner Wertigkeit in der Stadt wiederfindet. Das heißt, dass wir die städtebaulichen Fehler der Stadtlandschaft im Nachhinein nicht sanktionieren, sondern dass wir unbefriedigende Stadträume wie den Waterloo-Platz, das Umfeld des Raschplatzes oder des Friedrichswalls konsequent angehen müssen. Hier sind radikale, städtebauliche Neuplanungen erforderlich. Das heißt aber nicht, dass wir mit dem Repertoire des Städtebaus des ausgehenden 19. Jahrhunderts die Nachkriegsmoderne in Hannover auch in ihrem städtebaulichen Kontext weiterdenken dürfen. Es geht vielmehr darum, einen Weg zu finden, der die Qualitäten dieser Epoche herausarbeitet und gleichsam zu den Fehlern steht und die Kraft hat, diese zu korrigieren.



Unstrittig ist es dabei, dass es um mehr gehen muss, als ausgewählte Orte in der Innenstadt aufzuwerten. Wir müssen vielmehr den räumlichen Zusammenhang denken, und dieser erklärt sich nur aus dem Zusammenspiel zwischen dem Gebauten, seiner Nutzung und dem Raum dazwischen, dem öffentlichen. Hier gilt es, Raumfolgen erlebbar zu machen und den Stadtgrundriss an den Stellen zu reparieren, an denen der Wiederaufbau störende Spuren hinterlassen hat. Diese sehe ich insbesondere an folgenden Orten: dem Friedrichswall, der Berliner Allee einschließlich des Raschplatzes, dem Kröpcke, dem Köbelinger Markt und dem Steintor. Eine städtebauliche Aufwertung des City-Ringes darf sich nicht auf eine Ästhetisierung oder künstlerische Inszenierung des verkehrsgerechten, öffentlichen Raums beschränken. Diese Zeiten sind vorbei! Es muss vielmehr um eine räumliche Verdichtung gehen. Ob dies wie im Umfeld des Hohen Ufers unbedingt durch Gebäude geschehen muss, bin ich mir nicht sicher; zeigt sich Hannover in diesem Teil des Ringes doch im Reinen mit dem Stadtumbau der Nachkriegsmoderne. Unbestritten ist dabei die Notwendigkeit des stadträumlichen Anschlusses der historischen Altstadt. Ganz anders stellt sich für mich die Situation im Umfeld des Waterloo-Platzes und im Bereich des Friedrichswalls dar. Hier kann sich beispielsweise am Köbelinger Markt nur ein anspruchsvolles Wohnen etablieren, wenn man sich von Gebäuden der Nachkriegsmoderne, wie dem Maritim, verabschiedet. Einen außerordentlichen Neuordnungsbedarf sehe ich auch im Verlauf der Berliner Allee und des Raschplatzes. Nicht nur die Hochstraße, auch die Haltung zum Weißekreuzplatz sind unangemessen. Hier würde ein grundsätzliches Neudenken, auch über den Verbleib des temporär gedachten Pavillons, sicherlich weiterhelfen. Ein letzter Bereich: Das Steintor. Hier sehe ich wiederum Potenziale für ein etwas andersgeartetes Vorgehen. Hier empfiehlt sich, in einen städtebaulichen Dialog mit den Vorstellungen der Nachkriegsmoderne zu treten und nicht zu versuchen, aus Hannover wieder eine Stadt des 19. Jahrhunderts zu machen.

Ich bin überzeugt von der Machbarkeit eines solchen konzeptionellen Dialogs. Hieraus kann sich eine Qualität entwickeln, die aus der Innenstadt heraus denkend, die Fehler in diesen Stadträumen korrigiert und dabei den Mut hat, in der Konsequenz und der Leidenschaft an den Stadtumbau heranzugehen, wie wir es aus der Nachkriegsmoderne gelernt haben. Erst wenn die Stadt Hannover diese Herausforderung unter Berücksichtigung der veränderten Anforderungen an die Stadt des 21. Jahrhunderts annimmt, ist Stadtbaukultur in Sicht. Gestalterische Ansprüche an die Qualitäten des Vorhandenen, ein verantwortungsvoller Umgang mit der eigenen Geschichte in ihrer Gänze sowie die Suche nach dem Neuen im Einklang mit den natürlichen Ressourcen sind kein Luxus sondern ein Stück steter Selbstvergewisserung. Die Qualität unserer Umgebung prägt uns und ist ein Spiegelbild unserer Wertvorstellungen, und vor diesem Hintergrund ist Stadtbaukultur ein Thema für jeden Tag. **Ich denke, Hannover sollte sich dieser Herausforderung mufig stellen.**

PROF. DR. SUSANNE HAUSER

Universität der Künste Berlin

Guten Abend meine Damen und Herren, ich freue mich sehr, dass ich heute Abend hier sprechen kann. Zuerst sollte ich sicherheitshalber sagen, dass ich mich hier in Hannover nicht gut auskenne, was mich keinesfalls für diesen Abend und sein Thema qualifiziert. Ich werde deshalb erst gar nicht versuchen, über Hannover und seine Identität zu sprechen, wohl aber darüber, wie Städte und Identitäten miteinander zusammenhängen. Und das werde ich in einem allgemeinen Sinne tun. Ich hoffe natürlich sehr, dass Sie dabei Möglichkeiten finden, meine Überlegungen an die Fragen anzuschließen, die sich im Rahmen des Diskussionsprozesses über Identität und Hannover City 2020 stellen.

Es sind drei Themen, die ich mir vorgenommen habe. Zuerst möchte ich darüber sprechen, warum Identität heute ein wichtiges Thema ist, denn das ist nicht selbstverständlich, und das war auch nicht immer so. Dann werde ich versuchen zu klären, was Identität ist – eine relativ tapfere Unternehmung – und davor etwas Skepsis verbreiten insofern, als ich mir auch einige Gedanken dazu gemacht habe, was Identität nicht ist. Zum Schluss gibt es ein paar kurze Anmerkungen über Geschichte, die Erinnerungen und ihre materiellen Anhaltspunkte in der Stadt.

1. Weshalb reden wir heute über Identität? Identität ist zur Zeit ja eine Art Zauberwort. Es scheint bald so, als hätten Städte noch nie eine Identität so dringend gebraucht wie heute. Und davon gehe ich auch aus: Denn das Bedürfnis danach, eine Identität vorweisen zu können, verdankt sich meines Erachtens einer historisch besonderen Situation.

Ein Teil ihrer Bedingungen hat sich über Jahrzehnte kontinuierlich herausgebildet, manche Umstände sind auch neu und erst in den letzten Jahren wirklich erkennbar geworden. Zu den sehr langfristigen Entwicklungen, die uns heute über Identität sprechen lassen, gehört die Tatsache, dass sich immer mehr – und das war ein sehr langer Prozess – wirtschaftliche Aktivitäten aus lokalen Bindungen gelöst haben. Das gilt für die Produktion von Waren, das gilt für viele Dienstleistungen, und das ist schon lange vor der Entwicklung der Telekommunikation passiert, die diesen Prozess noch einmal verstärkt hat.

Dazu kommt, dass in den letzten Jahrzehnten – auch ein langer Prozess – Menschen immer mobiler geworden sind, und das sowohl freiwillig als auch unfreiwillig. Freiwillig insofern, als beispielsweise Rentner ihre nördliche Stadt verlassen können, um sich im sonnigen Süden niederzulassen, soweit ihnen das finanziell möglich ist. Unfreiwillig zum Beispiel insofern, als sehr viele Menschen ihrer Arbeit nachziehen müssen beziehungsweise dahin gehen, wo ihnen Arbeitsmöglichkeiten geboten werden.

Ein weiteres Phänomen, das über Identität nachdenken lässt, ist die Zunahme an Bildern von Städten und Orten und Landschaften, die über die Massenmedien verbreitet werden. Wir sind in einem unglaublichen Maße solchen Bildern ausgesetzt, in einem Maße, das vor, sagen wir, 30 Jahren nicht so denkbar war und vor 50 Jahren schon gar nicht. Das Ergebnis aller drei Phänomene kann als Homogenisierung in der Wahrnehmung des Raumes beschrieben werden, also als die Entstehung einer Gleichgültigkeit und Gleichförmigkeit in der Wahrnehmung von Orten.

Eine der Folgen der Entwicklung ist auf jeden Fall eine verstärkte Konkurrenz unter Städten. Sie konkurrieren um Investitionen, wirtschaftliches Engagement und touristische Besuche und neue, möglichst finanzstarke Bevölkerungsgruppen, die sich allesamt dort verankern sollen – aber genau diese Verankerung scheint in Frage gestellt. Eines der Felder, auf denen der Wettbewerb ausgetragen wird, ist das Feld ihrer besonderen Attraktivität, und das ist, glaube ich, auch das, was im Allgemeinen mit Identität landläufig gemeint ist: Sie verlangt von Städten über die Erfüllung irgendwelcher praktischen Aufgaben hinaus Lebensart und Geschichte, Kultur und ausgeprägten Eigensinn. Das ist übrigens nicht zu verwechseln mit Schönheit, Harmonie oder glatter Oberfläche. Ich komme darauf zurück.

Städte unterliegen heute also einem starken Außenblick. Er ist durch ökonomische Sanktionen bewehrt. Eine positive Außensicht wird belohnt mit Aufmerksamkeit und der Bereitschaft, sich dort niederzulassen und sich zu verwurzeln – oder aber dieser Außenblick versagt diese Art der Zustimmung. Ein Effekt wiederum dieser Entwicklung ist, dass nahezu alle Städte heute eine Politik betreiben, die sie deutlich absetzt von anderen Städten und sie in wiedererkennbarer Weise, auch über strategisch erzeugte, in der Masse auffallende Bilder in die öffentliche Sichtbarkeit rückt. Und Städte müssen das auch tun, um sich als begehrte Orte für künftige wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklungen, als Orte mit besonderer Lebensqualität, darstellen zu können.

Worauf ich hier aber vor allem hinaus will, ist der Umstand, dass Identität weit mehr ist als eine schlichte Imagefrage oder etwas, was sich durch einfache Werbemaßnahmen erledigen ließe. Die Suche



nach Identität ist heute eine Suche nach Stärken und starken Schwächen, die nicht nur werbetauglich sind, sondern sich bestätigen für diejenigen, die in eine Stadt kommen, und auch für diejenigen, die schon da sind und da auch bleiben sollen. Das heißt, es geht bei Identität nicht um die Diskussion einer reinen Oberfläche, sondern um etwas, das sich auch in gewisser Weise substantiell bestätigt.

2. Hier möchte ich einen kurzen Exkurs einfügen, nämlich einen Exkurs darüber, wie die Negativfolie dieses Verständnisses von Identität aussieht. Mir ist bei der Vorbereitung zu diesem kurzen Statement ein wunderbar ironischer Text von meinem früheren Kollegen Michael Zinganel aus Graz in die Hände gefallen, der mit Michael Hieslmair und in Kooperation mit dem Theater im Bahnhof für die Regionale08 in Bad Gleichenberg in der Steiermark ein Theaterprojekt entwickelt hat. In ihm geht es darum, ein fiktives Symposium über Branding-Strategien durchzuführen – frei nach den »Kochbüchern und Spielanleitungen avancierter Architektur- und Kunstdesigner und Marketing-Expertisen«, natürlich im Sinne »ihrer radikalen Kritik«. Es geht im Falle der ironischen Intervention nicht um eine Stadt, sondern um eine Region. Trotzdem glaube ich, kann man an diesem Text das Gegenbild zu einem Verständnis von Identität gewinnen, mit dem sich auch in Städten arbeiten lässt, und ich glaube, das ist hilfreich. Ich zitiere jetzt:

»Eine mittelständische, vormals ländlich geprägte Region auf der Suche nach ihrer Identität und einer Neupositionierung im Wettbewerb. Branding erscheint als das aktuelle Zauberwort! Bloß welche gemeinsamen Zeichen sollen einem so heterogenen Gemeindeverband eingebrannt werden? Wo? Von wem? Mit welchen Mitteln? Und um welchen Preis? Neue Logos? Neue Landmarks? Zeitgenössische Kunst als Brandzeichen? Kulturveranstaltungen? Events? Oder etwa inszenierte Skandale? Ein hochkarätig besetzter Kongress zum Thema »Regional-Branding« soll abgehalten werden, der als Event die Ambition der Region zur Neuausrichtung bewirbt. Die Gemeinde lädt sich dazu namhafte externe ExpertInnen ein, die ihr ‚nachhaltig‘ ihre Vorstellungen aufzunötigen versuchen. Aus ihren Beiträgen lassen sich dennoch Richtung weisende Hinweise zur Neuausrichtung destillieren. In Folge des Kongresses soll ein Ideenwettbewerb abgehalten werden, um weitere Projekte, Investoren und Fördergelder zu akquirieren. Fiktive TeilnehmerInnen sind unter anderem ein Philosoph oder Soziologe, ein Trendforscher oder Branding-Theoretiker, ein Leiter einer Werbeagentur, der lokale Hotelier und Grundbesitzer, die Managerin des Tourismusverbandes, eine lokale Politikerin, ein Gesundheitsökonom oder Wellness-Berater, ein Event-Veranstalter oder Erlebnissweltexperte, ein Star-Architekt, ein Kunstkurator, ein Großskulptur-Künstler und VertreterInnen einer sich kritisch in Verweigerung übenden Gegenkultur.« In einer Situation, in der so viel über Identität gesprochen wird, erfreut eine solche Persiflage des Brandings, also der Oberfläche: Genau darum kann es eben nicht gehen, wenn von Identität die Rede ist.

Ein paar Worte dazu, was Identität denn statt Branding heißen könnte. So wichtig Identität ist, so unklar ist ja, wie sie so verstanden werden kann, dass sie für künftige Prozesse in einer Stadt produktiv werden kann. Ich möchte hier zurückgehen auf einen Vorschlag, den die europäischen Ethnologen Reimar Brinkmann und Frank Seibel 1995 gemacht haben und den ich nach wie vor sehr, sehr hilfreich finde. Sie verstehen eine räumlich bezogene oder auch stadtbezogene Identität zuerst als einen Zusammenhang geteilter Gespräche und geteilter üblicher Tätigkeiten in einem bestimmten, räumlich mehr oder weniger deutlich abgegrenzten Gebiet. Ich finde diese Vorstellung unter anderem deshalb so sinnvoll, weil sie nicht von außen ein Bild an eine Stadt heranträgt, sondern zuerst einmal innen anfängt.

Als zentrale Zutaten und Teile eines identifizierenden Gesprächszusammenhangs nennen dann die beiden Ethnologen, unter anderen, Erzählungen, die als gemeinsame Gesprächsgrundlage anerkannt sind. Das sind zum Beispiel lokale Anekdoten, das sind vielleicht Märchen oder auch bekannte Berichte über Erfahrungen. Das sind Dinge, die »alle« wissen, die immer schon da waren und diejenigen, die erst eine Weile da sind, möglicherweise auch. Also: Erzählungen.

Die zweite Art von Zutat, die Brinkmann und Seibel nennen, sind Themen, die gemeinsam verhandelt werden. Zu diesen Themen möchte ich unter anderem Strukturen und Eigenschaften der Umgebung zählen, bestimmte Arten, sich über bestimmte Bauten, über bestimmte Stadtsituationen, über bestimmte Plätze zu verständigen und sozusagen so etwas wie eine grundlegende Ansicht darüber zu haben. Ich glaube, auch das gehört zu dem, was den Gesprächszusammenhang einer Stadt ausmacht.

Und dann gehören natürlich die exklusiv für diesen Ort, für genau diese Stadt geprägten Klischees dazu oder auch geronnene Vorstellungen, die sich als Gemeinplätze etabliert haben: Es sind ja immerhin



die Gemeinplätze, auf denen man sich trifft, wie Nathalie Sarraute, eine von mir geschätzte Autorin, einmal gesagt hat.

Alle diese Dinge stützen einen mehr oder weniger stabilen Gesprächszusammenhang. Unterstützend wirken dabei gemeinsame lokale, auch überregionale Medien. Das können jetzt Zeitungen, das Radio oder Fernsehsendungen sein. Sicher gehören dazu auch Internetseiten oder stadtspezifische chatrooms. Weiter tragen übliche Praktiken, sich im öffentlichen Raum zu zeigen, zur Stützung der Identität bei. Das klassische Beispiel ist das kollektive Kehren am Samstag vor der eigenen Tür. In Karlsruhe ist mir das noch kürzlich als ein Grund, nicht dorthin zu ziehen, erklärt worden. Es gehört sicher auch das überall anzutreffende Verzehren ortsüblicher Gerichte zu irgendwelchen Feiertagen dazu oder das allgemein zu beobachtende Lesen genau der Zeitungen in öffentlichen Nahverkehrsmitteln, die gerade auch die Mitreisenden lesen, das eine Art angenehmen Spiegeleffekt erzeugt.

Das Wichtigste für die Ausbildung und den Erhalt einer lokalen Identität aber sind miteinander geteilte und emotional wichtige Ereignisse. Das können beispielsweise traditionelle Feste sein, die übrigens auch neu als solche erfunden werden können. So ein Ereignis kann auch die Schließung einer großen Fabrik oder aber die Eröffnung einer großen Fabrik sein. Andere Ereignisse dieser Tragweite können die großen Siege oder auch die ganz tragischen Niederlagen der örtlichen Sportvereine sein oder aber längerfristige, mit deutlichen Emotionen besetzte Erfahrungen wie zum Beispiel wirtschaftlicher Aufstieg und Niedergang.

Kurz: Es geht also bei dieser Betrachtung von Identität aus der Innenperspektive um geteilte Themen, geteilte Gegebenheiten des Alltags, geteilte selbstverständliche Tätigkeiten, geteilte emotionale Erfahrungen – und das alles in einem als Bezugsrahmen dieser Erfahrungen erlebten Raum, der übrigens keine sehr genau definierten Grenzen haben muss. Darüber entsteht so etwas wie ein sozialer Raum, in dem bestimmte lokal oder auch regional verortete Themen völlig zwanglos kommuniziert werden können, und zwar deshalb, weil man einander nicht erklären muss, worum es gerade geht. Denn alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen in dieser Kommunikation oder auch an diesen Wahrnehmungen der Stadt beziehen sich auf ähnliche Grunderfahrungen oder vermitteln einander zumindest erfolgreich den Eindruck, dass sie das tun.

Was mich vor allem fasziniert hat, als ich diese Art, Identität zu denken, kennengelernt habe, ist, dass ein solcher Zugang Identität nicht als ein Ding darstellt, das irgendwer hat, auch nicht als Eigenschaft, die irgendeinem Raum zukommt, einer Person oder einer bestimmten Situation: Identität wird vielmehr beschrieben als Prozess, und zwar als ein Prozess, der immer wieder vollzogen und erneuert wird dadurch, dass Leute miteinander sprechen, dass sie Wahrnehmungen machen, sich darüber austauschen und so weiter. Identität ist in dieser Beschreibung kein bestimmtes, stabiles Bild, das einfach da ist oder das irgendwer verfertigt hat, sondern ein Zusammenhang, der beständig neu erzeugt und dadurch auch verändert wird, und zwar gleich, ob das absichtlich oder unabsichtlich geschieht.

3. Wenn man erst einmal die Idee hinter sich gelassen hat, dass Identitäten Dinge sind, die man hat oder auch nicht, und wenn man dann statt dessen annimmt, dass es sich um Prozesse handelt, die sich ständig erneuern, lohnt es sich auch, eine zweite Idee hinter sich zu lassen: nämlich die Idee, dass Identität von Geschichte, Bauten und Dingen abhängt. Man könnte sich statt dessen der Vorstellung

öffnen, dass Identität vor allem mit der Gegenwart und ihrem Blick auf die Geschichte zu tun hat. Und man könnte dann anfangen, sich zu überlegen, wie denn eine heute sinnvolle Identität aussehen könnte und in welcher Hinsicht die heutigen Vorstellungen von der Geschichte und den Gegebenheiten einer Stadt möglicherweise neu im Hinblick auf die Gegenwart hin zu durchdenken sind.

Dabei hilft der Gedanke, dass Identitäten – ganz abgesehen von neueren Branding-Prozessen – immer schon bewusst erzeugt und beeinflusst worden sind. Das ist kein neues Thema in der Gestaltung von Städten und Landschaften, sondern hat eine Tradition, die so alt ist wie die Auszeichnung besonderer Orte. Jede Ritualisierung, jede Markierung, jedes als solches aufgerichtete Denkmal ist ein Versuch, Auffassungen von Geschichte und von Identität zu schaffen und zu vermitteln, also eine Symbolebene über einen Ort zu legen.

Das verweist darauf, dass jede Setzung, in der ein Ort definiert wird, ein Akt der Bemächtigung ist. Aber er ist eben auch immer ein Akt der Ermöglichung von Artikulation, also ein Akt, in dem ein Ausdruck stattfindet, eine Sprache gefunden wird, eine Form der Darstellung erzeugt wird. Es geht dann nie nur um ein Stück Boden, sondern immer auch um die imaginären und symbolischen Prozesse, die sich um dieses Stück ziehen. Und so komme ich am Schluss kurz auf die Frage, welche Rolle Bauten im Rahmen meiner Skizze von Identität spielen können.

Es ist, glaube ich, eine alte Überzeugung, dass Identität, zumindest eine auf relative Dauerhaftigkeit angelegte, dingliche, materiale Unterstützung braucht. Hannah Arendt hat darauf hingewiesen, dass in der Erinnerungskultur Europas die Bindung an das Material sehr wichtig ist, also die Vorstellung, dass irgendetwas original da ist und irgendetwas original alt ist, und dass sich tatsächlich an diesem Material nichts Entscheidendes verändert hat. Materielle Zerstörung von Dingen, von Bauten ist dementsprechend Zerstörung von etwas, was das Gedächtnis und das Archiv »ist«, und insofern in gewissem Sinne auch die Zerstörung von Erinnerung. Unter anderem ist Erinnerung konstitutiv für Identität.

Die Zerstörung von Dingen und Bauten stellt, so gesehen, nicht nur das Erinnern, sondern auch die Vorstellung der Menschen von sich, von Gruppen, denen sie angehören, von Territorien, auf die sie sich beziehen, in Frage. Insofern bilden Bauten und andere materielle Überreste ein symbolisches Vermögen, das als symbolisches Kapital begriffen werden kann, ein Kapital, das, etwa über die Bewahrung von alten Bauten, Identität abwirft.

Begreift man nun aber Identität als Prozess, dann ist es möglich, sich selbst und die eigene Arbeit am gesellschaftlichen Gedächtnis und Erinnern zu relativieren und sich in einem zeitlichen Zusammenhang zu sehen, in dem auch die nächsten Generationen ihre, höchstwahrscheinlich mit ganz anderen alten und auch neuen Gegenständen und Bauten verbundenen Identitäten ausbilden können und werden. Das rechtfertigt, nebenher gesagt, übrigens auch Denkmalschutz, aber auf eine ganz andere als die gewohnte Weise.

Vor allem aber erlaubt ein solcher Ansatz die Vorstellung, dass Identität immer etwas mit alten Strukturen, alten Geschichten und alten Bauten zu tun haben muss, gründlich zu relativieren. Es können in den Gesprächszusammenhang, als den ich Identität dargestellt habe, auch neue Dinge, neue Bauten, neue Situationen, neue Bedingungen eintreten. – Ich danke Ihnen!

DIE THEMEN

Burkhard Hoffmann

ECE Development GmbH Co KG

Prof. Dr. Stephan Berg

Intendant Kunstmuseum Bonn

Prof. Dr. Ilse Helbrecht

Humboldt-Universität zu Berlin

Bernd Meyer

Verbandsdirektor vdw in Niedersachsen und Bremen e. V.

28. Oktober 2008

Sprengel Museum Hannover

BURKHARD HOFFMANN

ECE Development GmbH & Co. KG



Sehr geehrter Herr Bodemann, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich freue mich sehr, dass ich die Gelegenheit habe, aus Sicht des Handels einen Blick auf die Herausforderungen und Chancen der Innenstadt von Hannover zu werfen. Ich werde dabei nicht näher auf die ECE eingehen. Vielmehr möchte ich ein paar Denkanstöße geben und von unseren vielfältigen Erfahrungen berichten, die wir in den letzten Jahrzehnten in vielen deutschen Städten gesammelt haben. Verbinden möchte ich dies mit einigen Thesen, die für die weitere Entwicklung der City von Hannover vielleicht von Interesse sind.

Zunächst ein paar Worte zur Ernst-August-Galerie. In den vergangenen Jahren ist es uns nur sehr selten gelungen, ein Projekt in so kurzer Zeit zu entwickeln. Mit einem Vorlauf von lediglich zwei Jahren konnten wir mit dem Bau dieses Centers beginnen, das am 15.10.2008 eröffnet wurde. Entscheidend war hierfür ein breiter Konsens bei allen Stakeholdern, wofür wir uns auch an dieser Stelle bei allen Beteiligten ganz herzlich bedanken möchten. Basis für diesen Konsens bildete natürlich der herausragende Standort mitten in der Hannoverschen City. Wir sind uns sicher, dass die Ernst-August-Galerie der weiteren Entwicklung von Hannover als der Handelsmetropole in Niedersachsen einen großen Schub geben wird.

Nun zu dem Thema Innenstädte im aktuellen Spannungsfeld. In den meisten Städten sind die städtischen Funktionen leider nicht mehr so durchmischt und bunt, wie wir alle dies gerne hätten. Die Zeiten, in denen in der Innenstadt gewohnt, gearbeitet, produziert und auf lebendigen Marktplätzen eingekauft wurde, sind leider vorbei. Diese Funktionen sind heute vielfach getrennt und auseinander gerissen.

Insbesondere in historischen Innenstädten, die keine oder nur geringe Kriegszerstörungen erleiden mussten, ist es aufgrund der geringen Grundstücksgrößen und der dichten Bebauung beinahe unmöglich, große zusammenhängende Flächen zu entwickeln und zu bebauen, um den Entwicklungstendenzen im Handel mit den immer größer werdenden Ladeneinheiten Rechnung zu tragen.

Der Wettbewerb mit der Grünen Wiese ist ein Spannungsfeld, in dem sich jede Stadt befindet. Dieser Wettbewerb wird zunehmend härter. Viele Konsumenten nehmen nicht mehr den vielleicht etwas beschwerlicheren Weg in die Stadt, sondern kaufen in großen Fachmärkten am Rande der Stadt oder Centern auf der Grünen Wiese ein, wo man schnell hinkommt, die meisten innenstadtrelevanten Sortimente finden kann, den Kofferraum belädt und wieder nach Hause fährt.

Diese Entwicklung wird unterstützt durch die in vielen Innenstädten zu beobachtende und teilweise politisch gesteuerte Parkplatzverknappung. Kunden weichen auch aus diesem Grunde auf nichtintegrierte Standorte aus. Dies führt zu einer entsprechenden Schwächung des innerstädtischen Handels.

Hinzu kommt das Wachstum der Discounter. Mit der »Aldisierung« müssen sich alle Städte auseinandersetzen. Insbesondere dann, wenn sich Immobilienentwickler aufmachen, alte Bebauungspläne auszugraben, um zu schauen, wo auf Basis alter Baunutzungsverordnungen noch Möglichkeiten bestehen, Handel unterzubringen. Dies geschieht vielfach in Gewerbegebieten und auf anderen Standorten, bei denen man sagen muss: Um Gottes Willen, nur nicht dort! Mit der zunehmenden Filialisierung und Vertikalisierung des Einzelhandels sind vielfach nur mehr die großen Ketten in der Lage, die innerstädtischen Mieten zu bezahlen. Der durchaus verständliche Wunsch von Hauseigentümern, die höchsten Mieten erzielen zu wollen, führt immer öfter dazu, dass kleinere lokale und regionale Einzelhändler aus den besten Lagen einer Stadt verdrängt werden. In einigen Fällen gelingt auch nicht die Nachfolge von



alteingesessenen Einzelhändlern in der zweiten und dritten Generation. Dies ist leider verbunden mit einer gewissen Gleichförmigkeit und einem Verlust an Identität deutscher Fußgängerzonen. In vielen Fußgängerzonen liegt der Filialisierungsgrad inzwischen bei mehr als 80 % mit steigender Tendenz.

Die gebotene Gegensteuerung durch das städtische City-Marketing oder City-Management scheitert vielfach an den zu geringen Budgets und an der fehlenden Durchsetzbarkeit der von vielen gewünschten einheitlichen Ladenöffnungszeiten, um Besucher auch in den Abendstunden an die City zu binden und ihnen die Chance zu eröffnen, zu überall gleich geltenden Öffnungszeiten einkaufen zu können. So viel zu den aus meiner Sicht wesentlichen Spannungsfeldern, in denen sich die Innenstädte aktuell befinden. Die Erwartungen der meisten Innenstadtbesucher lassen sich mit den nachfolgenden Schlagworten gut zusammen fassen:

- Authentizität und Originalität
- Lokales und Regionales
- Austausch und Begegnung
- Märkte und lebendige Plätze
- Entdeckungen und Erlebnisse
- Kreativität und Innovation
- Nischenprodukte und Vielfalt
- Qualität und Service
- Überraschungen
- Ruhige Grünzonen und Entspannung

Viele dieser Erwartungen können von Innenstädten heute leider nicht (mehr) erfüllt werden. Stattdessen findet man in vielen Innenstädten Dinge, die die Besucher lieber meiden würden und die gerade nicht zur Attraktivität und Lebendigkeit beitragen. Vieles hiervon ist aber leider städtischer Alltag:

- Leere Orte oder Menschenmassen
- Uniformität
- Keine Vielfalt
- Unfreundliche Bedienung
- Aggressives Verkaufen
- Langweilige Schaufenster
- Schlechter Service
- Billiges

Wenn man über den Tellerrand des Einzelhandels hinaus blickt, gibt es für die Veränderungen in den Städten insbesondere die nachfolgenden Treiber, auf die die Städte zielgerichtet und passgenau reagieren müssen, um zukunftsfähig und attraktiv zu bleiben. Bei der Darstellung habe ich mich orientiert an einer Veröffentlichung des Gottlieb Duttweiler Institutes aus dem Jahre 2007 mit dem Titel Shopping and the City 2020:

Soziale Treiber

- mehr Ältere, weniger Junge
- mehr Alleinstehende, mehr Individualisierung
- zunehmende Orientierung an immateriellen und dauerhaften Werten
- Suche nach Orten mit hoher Lebensqualität

Technologische Treiber

- Digitalisierung des Alltags
- Datennetze und allgegenwärtige Rechner dominieren zunehmend Kommunikation, Informations-, Waren- und Dienstleistungsbeschaffung und Arbeitswelt
- Beeinflussung des Städtebaus durch rasante technologische Entwicklung

Ökonomische Treiber

- Einwohnerzuwachs
- steigende Rohstoffpreise
- Anpassung der Verkehrskonzepte
- neue Formen von Wohnen und Arbeiten
- Innovation als Wettbewerbsfaktor

Umweltbedingte Treiber

- natürliche Ressourcen werden knapper
- Umweltbewusstsein wächst
- Notwendigkeit zur Reduktion von CO₂-Emissionen
- rückläufige Mobilitätsbereitschaft

Politische Treiber

- interkulturelle Konflikte
- Wunsch nach Sicherheit wächst
- wachsende Spannungen zwischen globalen Märkten und nationalen und regionalen Bestimmungen
- Ringen um Liberalisierung bzw. Regulierung der Märkte
- zunehmender Wettbewerb der Städte untereinander

Lassen Sie mich nun vor dem Hintergrund dieser schwierigen Rahmenbedingungen und großen Herausforderungen ein paar Thesen zur Innenstadtentwicklung aufstellen, passend zum Thema Hannover City 2020:

- Der begonnene Prozess »Zurück in die Stadt« wird sich aus meiner Überzeugung fortsetzen und sollte von Seiten der Stadt intensiv unterstützt und begleitet werden.
- Weiche Standortfaktoren wie Lebensqualität, Umwelt, Nachhaltigkeit, Kultur, Bildung und Sicherheit werden eine zunehmend größere Rolle spielen.
- Das Gesamtangebot einer Innenstadt muss sich auf die spezifischen und im Detail zu analysierenden Bedürfnisse der Besucher aus dem gesamten Einzugsgebiet ausrichten.
- Dies setzt eine klare und nachhaltige Besucher- und Serviceorientierung zu jeder Zeit und für jeden Besuchsanlass voraus.
- Veränderten Kundenbedürfnissen wie gute Erreichbarkeit, Kinderbetreuung, vereinfachter Warentransport, längere und einheitliche Öffnungszeiten ist Rechnung zu tragen.
- Ein umfassendes Gastronomie- und Kulturangebot hilft, die Innenstädte auch in den Abendstunden zu beleben.
- Erlebnisse der Innenstadtbesucher vor und nach dem Einkauf sowie Orte zum Verweilen, Begegnen und Wohlfühlen werden immer wichtiger.
- Die Lebensqualität der Innenstädte wird erhöht durch eine stärkere Mischung und Bündelung von Kultur, Unterhaltung, Wohnen, Einkaufen und Arbeiten.
- Kreative Architektur hilft, die Stadtkerne noch attraktiver zu machen.
- Die Gratwanderung zwischen Rücksicht auf Bestehendes, Geschichtliches und Authentisches und dem zunehmenden Zwang zur Inszenierung der Innenstadt ist schwer, aber aus meiner Sicht zwingend, um im Wettbewerb gerüstet zu sein.

Abschließend noch ein Satz, der eigentlich alles zusammenfasst und ein guter Kompass ist:
LEBEN FINDET INNEN STA(D)T – Dabei sollte es gleich sein, ob Sie es mit »DT« oder »TT« schreiben...
Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

PROF. DR. STEPHAN BERG

Intendant Kunstmuseum Bonn

Meine Damen und Herren, in dieser Runde der bislang Vortragenden stehe ich so ein bisschen als Exot vor Ihnen. Ich werde Ihnen einige Anmerkungen vortragen, bei denen ich nicht den Anspruch erhebe, dass Sie jetzt einen wissenschaftlichen, statistischen oder einen soziologischen Vortrag hören, sondern eher – und ich denke, dafür bin ich auch eingeladen worden – eine atmosphärisch assoziative Annäherung an die Stadt aus der Sicht eines Kulturmenschen, der hier sieben Jahre gelebt hat und, wie ich auch dazufügen möchte, auch sehr gerne gelebt hat. Und zwar unter den drei Stichworten: Was kennzeichnet diese Stadt? Wodurch sollte sie aus meiner Sicht in Zukunft stärker geprägt sein? Und wie könnte man das erreichen?

Die Frage nach Hannovers städtischer und kultureller Zukunft berührt die Grundfrage nach der Identität dieser Stadt und ist insofern auch ganz eng verknüpft mit der Frage danach, welches Selbstbild diese Stadt in der Vergangenheit entwickelt hat, und wie sich dieses Selbstbild möglicherweise auch mit einem Außenimage produktiv verbinden und zur Deckung bringen lässt. Wenn ich mir aus meiner Erfahrung mit der Stadt das Selbstbild der Stadt anschau, dann glaube ich, dass sie sich bislang, und das erstreckt sich auf sehr viele Bereiche, immer nur soweit zu sich selbst bekennt, wie sie sich andererseits in Frage stellt. Die Identität dieser Stadt, glaube ich, entsteht aus dem Zweifel über das Vorhandensein eben dieser Identität. Ich erinnere an eine unvergessene Marketing-Kampagne – Busso von Alvenslebens 2001/2002, Hannover Marketing GmbH – die immer das in den Mittelpunkt rückte, was Hannover alles nicht hat. Das passt zum Hannoveraner an sich, der immer ehrlich ganz überrascht wirkt, wenn Neuankömmlinge nicht in das übliche Hannover-Bashing ausbrechen, sondern die Stadt liebens- und lebenswert finden. Man ist gewissermaßen als Hannoveraner stolz, nicht öffentlich stolz auf diese Stadt zu sein. Auch deswegen kommt mir Hannover immer ein bisschen so vor wie die Umkehrung des Scheinriesen Herr Tur Tur, den Michael Ende in »Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer« beschreibt. Der wirkte aus der Entfernung riesengroß, weshalb sich niemand an ihn rantraute, und schrumpfte auf ein menschliches Nahmaß, sobald man sich ihm näherte. Aus der Außenperspektive der ach so selbstbewussten und scheinbar großen Münchener, Hamburger oder Berliner wirkt dagegen Hannover auch immer relativ klein. Dafür gewinnt die Stadt, je näher man an sie herankommt, umso mehr an Potenzial innerer und inhaltlicher Größe. Die Frage ist allerdings, wie bekommt man all die Menschen, die aus der Ferne Hannover immer nur aus der gleichen, grauen Perspektive, als langweilig, als nahezu nicht existent wahrnehmen, dazu, sich dieser Stadt soweit zu nähern, dass man ihre Qualitäten wirklich wahrnimmt.

Dazu nenne ich drei Punkte, die nach wie vor strukturell richtig sind, obwohl sie inzwischen zum festen Allgemeinbestand der Diskussion gehören: Man muss zunächst versuchen herauszufinden, was die eigenen, unverwechselbaren Qualitäten sein können. Das muss eine Suche sein – und hier nehme ich Thesen auf, die auch für die Konzeption dieser Reihe eine Rolle gespielt haben –, welche die Notwendigkeit eines ausgeprägten Eigensinns als Kernanliegen ausdrücklich anerkennt und nicht nur einfach das kopieren will, was andere vorgemacht haben. Der zweite Punkt ist, dass man diese einmal erkannten Stärken weiter stärken muss, indem man sie wirklich in das Zentrum der eigenen, politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen Debatte und Agenda stellt, also tatsächlich auch spürbare Konsequenzen zieht. Und drittens, dass man diese so entstandenen, kompakten Qualitätscluster ausdrucksvoll nach außen kommuniziert.

Ich möchte mit Ihnen vor diesem Hintergrund einmal ganz kurz und natürlich auch ungerecht und natürlich auch unvollständig die Ist-Situation Hannovers durchkämmen. Wodurch kann Hannover aus der Sicht von jemandem, der hier sieben Jahre gelebt hat, glänzen oder auch aus der Sicht von jemandem, der von außen auf diese Stadt schaut? Sportlich gesehen weckt Hannover 96, jedenfalls im Bundesligaranking gesehen, eher regional begrenzte Begeisterung. Wirtschaft, Industrie, Banken, Messen: Alles wichtig für den Standort. Und ab und an, siehe CeBIT und Hannover-Messe auch etwas, was internationales Flair in die Stadt bringt. Allerdings alles Themen, mit denen sich kaum langfristig Publikum – zumal in die Innenstadt hinein – binden lässt.

Das Thema Architektur will ich hier an dieser Stelle gar nicht ausführen, weil es so breit in dem vorigen Panel zur Sprache kam, es ist aber natürlich für diese Stadt ein ganz entscheidendes, ich glaube, wirklich vitales Thema. Aber es ist bis heute nicht wirklich intensiv genutzt worden. Es gibt immer noch wenig Mut zu wirklich Neuem, auch und gerade an den Stellen, wo man ihn vermeintlich hatte (siehe





Gehry Tower). Es gibt viele leere Plätze ohne überzeugende Gestaltung – sicherlich ein großes Entwicklungspotenzial. Die Stadt könnte, ja müsste sich über die Architektur völlig neu erfinden.

Sicher ein großes Plus dieser Stadt ist ihre geostrategische Lage. Dieses positive Merkmal ist aber in der Vergangenheit eher in dem Sinne interpretiert worden, dass man die Stadt jederzeit schnell verlassen könne, und nicht als Votum, um schnell nach Hannover kommen zu können. Und vielleicht ist Erreichbarkeit auch als Thema nicht ganz so sexy. Gärten und Grünflächen müssen in diese Betrachtung mit einfließen, und sie sind auch ein großes Kapital, das man weiter und stärker nutzen müsste, über Herrenhausen und die Niki-Grotte hinaus, und auch systematischer zu bespielen wäre.

Wenn man diese, wie gesagt sehr abbreviatorische und auch ungerechte Kurzcharakterisierung verschiedener Punkte, mit denen die Stadt glänzen könnte, Revue passieren lässt, dann komme ich, und das dürfen Sie mir verzeihen, aus meiner Perspektive zu dem Ergebnis, dass das wichtigste Pfund, mit dem die Stadt, die Innenstadt, das städtische Potenzial Hannovers gestärkt werden kann, tatsächlich die Kultur, die Kunst ist. Ich glaube, dass die Stadt der Zukunft immer auch, und noch wesentlicher als in der Vergangenheit, eine kulturelle Stadt wird. Und Hannover bietet dafür hervorragende Voraussetzungen, die einfach noch nicht in dieser Breite gesehen wurden. Und zwar quer durch alle kulturellen Bereiche: Theater, Oper, Museen, Musik, Jazz, Rock. Alles, was eine Stadt kulturell braucht, muss hier nicht erst mühsam aufgebaut und entwickelt werden. Es ist da und zum großen Teil im Bundesliga- und Champions League-Format. Aber es braucht einige Instrumente, um diese kulturelle Landschaft und diese Institutionen auch wirklich nach außen strahlen zu lassen.

Ich glaube, wir brauchen ganz sicher, wenn es um einen Stadtentwicklungsplan für 2020 oder 2025 geht, einen parallel laufenden Kulturentwicklungsplan, der wirklich Teil dieses Stadtentwicklungsplanes ist. Ein Kulturentwicklungsplan, der damit ernst macht, was in der Realität längst so ist: Damit, dass Kultur eben nicht in der Nische existiert und dann irgendwie auch noch ein paar Brosamen abbekommt, wenn alle anderen versorgt sind, sondern dass Kultur ein zentrales Thema geworden ist. An verschiedenen Stellen in den vorausgegangenen Vorträgen ist diese Fermentfunktion, die Kultur hat und haben muss, auch angeklungen. Wir brauchen dazu natürlich weiterhin eine Bündelung und eine gezielte Vermarktung kultureller Identität. Auch da bewege ich mich analog zu dem, was in den Vorträgen über die Bündelungsfunktion in den Innenstädten gesagt wurde, zur Bündelung und der Konzentration der Funktionen und auch der Ballungsräume – der Begegnungsräume, müsste man schöner sagen – für Menschen innerhalb der Innenstädte. Genau das brauchen wir auf einer anderen Ebene für die Kultur auch.

Dafür gibt es Instrumente in Hannover. Und ich finde, die funktionieren hier auch schon ganz gut, zum Beispiel die HMG, die Hannover Marketing GmbH. In Bremen funktioniert es vielleicht noch etwas besser. Da kann man etwas von lernen. Wir müssen Schluss machen – und auch das gehört zu dem Thema Stadt und Stärkung der Innenstadt und berührt gleichzeitig das kulturelle Credo – mit dem obsoleten, aber immer noch virulenten Gezänk über die Verteilungsgerechtigkeit zwischen Kapitale und Fläche, zwischen Stadt und Region. Die Kultur braucht unbedingt ein städtisches Umfeld, auch ein hauptstädtisches Umfeld. Und die Kapitale braucht herausragende Stadtkultur, damit die Fläche auch leuchten kann.

Ich stelle mir zudem vor – und auch das gehört zu einer stärkeren Verzahnung der unterschiedlichen Bereiche –, dass es einen regelmäßigen Joint Venture zwischen der Politik, der Wirtschaft und der Kultur geben müsste, innerhalb derer dieser Kulturentwicklungsplan, der parallel zu einem Stadtentwicklungsplan läuft, entwickelt werden könnte.

Was ich mir, bezogen ganz direkt auf die Stadt wünsche, ist sicherlich, Schluss zu machen mit der ewigen Festivalisierung der City. Das ist etwas, was nicht nur Hannover betrifft. Von Ende Mai bis Ende September jagt ein unspezifisches Fest das nächste. Ich konnte die nie so richtig unterscheiden. Und es ist auch völlig egal, in welcher Stadt man diese Feste besucht, sie sehen alle gleich aus, sie ziehen viele Menschen an, sie tragen überhaupt nicht dazu bei, ein spezifisches Angebot zu schaffen und eine Stadt spezifisch erkennbar zu machen. Ich glaube, wir brauchen fokussierte Angebote. Auch die Idee, die jetzt hier aufkam mit dem Stadtteilquartier und den Stadtteilquartiersmanagern, in denen jeder eigene Stadtteil und jedes eigene Quartier in der Innenstadt seine eigene Identität entwickeln kann und sollte, ist, glaube ich, eine wichtige Idee. Wenn ich aus dem Bahnhof trete, für mich eine der schönsten Eingangssituationen in diese Stadt, weil es nun wirklich ein großer, die Besucher empfangender Platz ist, der sich Ihnen in einem Halbrund entgegenwölbt, dann ist er in neun von zehn Fällen mit irgendwelchen Buden, mit irgendwelchen Pavillons zugestellt. Dafür ist die Bahn zuständig. Dafür ist nicht die Stadt zu strafen. An dieser Stelle können Sie mit Händen greifen, was das urbane Erlebnis, aber auch das kulturelle Erlebnis von Innenstädten in einem Maße behindert und zuwuchernd so behindert, dass wirklich all das, was wir teilweise auch an gelungenen Wohnbeispielen gesehen haben, überhaupt nicht mehr wahrnehmbar ist. Und man scheint es nicht stoppen zu können. Also hier brauchen wir ganz sicher eine andere Politik und andere städtebauliche und denkmalpflegerische Entschiedenheit. Wir können uns ja noch so viel Mühe geben, architektonisch hervorragende Gebäude in die Innenstadt zu stellen, wenn sie dann wieder zugestrichelt werden mit Riesenwerbepylonen, wenn Leuchtreklamen in einer vollkommen brutalistischen Form sämtliche architektonische Identität wieder zerhacken, dann ist all die städtebauliche Anstrengung letztlich vergebens.

Wir brauchen, und ich glaube, das lässt sich auf verschiedene Bereiche übertragen, vor allem eine wirkliche Langfristigkeit des Denkens und auch den Mut zu einer solchen Langstrecke. Ich habe noch einmal die Bewerbungen Bremens aus den Jahren 2002/2003 nachgelesen für den Titel »Kulturhauptstadt Europas 2010«, die, wie Sie ja wissen, gescheitert ist. Diese Bewerbung hat, obwohl sie früh gescheitert ist, über einen langen Zeitraum ein Bewusstsein für die systematische Entwicklung eines Kulturleitbildes geweckt und z. B. den Anbau für die Kunsthalle Bremen politisch erst möglich gemacht. Übrigens an dieser Stelle: Die Erweiterung des Sprengel Museums muss natürlich kommen. Aus all dem folgt für mich: es muss generell das Bewusstsein entstehen, dass Kultur eben nicht nur eine spartenspezifische Minderheitenbedeutung hat, sondern tatsächlich einen Entwicklungsbeitrag für die gesamte Stadt leistet. Und wir brauchen dazu auch klare Ansprechpartner. Das brauchen wir auf allen Ebenen. Meine Erfahrung als jemand, der im Kulturbereich arbeitet, ist: Die Mühen der Ebene sind nie das Problem. Das Problem ist, dass man nie genau weiß, an wen man seine Pläne adressieren kann, wer wirklich dafür zuständig ist. Wir bräuchten auch an dieser Stelle, bezogen auf mein Metier, natürlich möglichst starke, selbständige Dezernenten in einer Stadt, ob das Kulturdezernenten sind oder andere, die tatsächlich auch mit einer Entscheidungskompetenz bestimmte Prozesse dann auch wirklich nicht nur entwickeln können, sondern auch tatsächlich realisieren können.

Und ich glaube, wir brauchen – und das berührt am Rande auch einiges dessen, was in den vorigen Vorträgen gesagt wurde – ein gesundes Misstrauen gegenüber der unbegrenzten Ökonomisierbarkeit unserer Städte und der unbegrenzten Ökonomisierbarkeit der Kultur.

Insgesamt – und jetzt komme ich noch zu einem kleinen, atmosphärischen Ausblick – würde ich der gelassenen Horizontalität, die diese Stadt sowohl architektonisch als auch von ihrer Mentalität ausstrahlt, etwas mehr zielorientierte Vertikalität an die Seite stellen wollen. Und dazu noch einige abschließende atmosphärische Beobachtungen, die selbstverständlich nicht einfach so übertragen werden können.

Das Erste, was mich in Hannover verblüffte und für die Stadt einnahm, war der weite, unbegrenzte Horizont, aber auch diese umfassende Idee von Horizontalität. Alles erstreckte sich vor einem so weit man sehen konnte, und nirgendwo wird das Auge aufgehalten außer durch das Rathaus, die NordLB und das Lindener Heizkraftwerk. Das ist schön, weil es etwas Weites, Blick öffnendes hat. Unvergessen ist in

dem Zusammenhang ja auch Kurt Schwitters, der 1920 bemerkte, dass Hannover rückwärts geschrieben »Revonnah« also »Rückwärts von nah« hieße und also richtig geschrieben »vorwärts nach weit«, dass also Hannover immer ins Unermessliche strebe. Andererseits kann es auch eine Weite sein, in der man manchmal sein Ziel aus den Augen verliert, weil es eben nicht so viel gibt, an dem man sich wörtlich oder auch im übertragenen Sinne festhalten kann.

Wir haben unter anderem versucht, unseren Kindern die Stadt mit Fahrradfahrten durch die Stadt schmackhaft zu machen, um ihnen zu zeigen, dass man tatsächlich – und das stimmt für Hannover –, wenn man die Stadt durchfährt, dabei immer durchs Grüne fahren kann und bestenfalls ab und zu mal einige Straßen überqueren muss. Ich fand das für mich eine ganz verblüffende, fast surreale Erfahrung, aber auch ein Indiz dafür, dass die Stadt sich vielleicht nie ganz entscheiden kann, ob sie jetzt mehr Land oder mehr Hauptstadt ist. Vielleicht, wenn Sie mir erlauben, diese Metapher weiterzuspinnen, kann sich Hannover nie ganz entscheiden, wo sie anfängt, wo die Stadt anfängt, urban zu werden, und wo sie beginnt, ins Ländliche überzugehen. Vielleicht ist sie deswegen sozusagen immer beides zugleich: Fängt an, wenn man denkt, sie würde aufhören, und hört auf, wenn sie eigentlich anfangen müsste, wenn es eigentlich losgehen müsste. Man könnte auch sagen: diese Stadt fängt immer damit an aufzuhören und hört auch an bestimmten Stellen damit auf anzufangen. Erinnern Sie sich an meine Eingangsworte über die merkwürdig ambivalente Identität der Hannoveraner. Und Sie haben natürlich auch gesellschaftlich – und das habe ich auch sehr stark erfahren – diese gesellschaftliche Horizontalität. Genau das Gegenteil zu den da tatsächlich eher vertikal orientierten Bremern oder gar den Hamburgern. Ich fand das immer sehr angenehm, dieses Prinzip der offenen Türen, das ja auch die Voraussetzung ist für eine offene Stadt. Diese offene Stadt bietet in jeder Perspektive große Möglichkeiten. Aber eben auch einige Herausforderung, weil dieses Prinzip der Horizontalität und Offenheit auch bedeutet: es gibt eben keine so klar ausgeprägten Peer- oder Pressuregroups, die in der Lage sind, eine eindeutige Richtung für eine Stadtentwicklung vorzugeben.

In Hannover gilt das Prinzip »leben und leben lassen« und sich dabei nicht zu sehr aus seiner Horizontalität hinausbewegen –, weil es sonst auffallen könnte. Lieber guter Zweiter sein und insgeheim wissen, dass man auch Erster hätte sein können, als sich ganz nach oben zu strecken und zu riskieren, dass man abstürzt.

Wir wissen alle: Hannover ist wirklich weit besser als sein Ruf. Ich arbeite jetzt seit einem halben Jahr in Bonn, und vieles von dem, was ich in Bonn nicht finde, hatte ich hier in Hannover gefunden. Da ist in Bonn noch einiges zu tun! Aber auch relativ viele in Hannover ruhen sich auf diesem Lorbeer »besser zu sein, als gedacht« aus. Ich glaube, damit diese Stadt so gut wird, wie sie eigentlich sein könnte, müssten wir – darf ich noch »wir« sagen, nach einem halben Jahr? – einfach lernen, selbstbewusster und größer zu denken. Und die Vertikalität, die ich am Anfang empfohlen habe, ist auch deswegen gut, weil – Sie wissen ja – je höher man steht, desto mehr sieht man, und je mehr man sieht, umso mehr besteht auch die Chance, dass man angesehen wird. Und dieses »angesehen werden« im doppelten Sinne, also sichtbar sein und wertgeschätzt zu werden, und zwar für etwas, was spezifisch entwickelt wurde, ist es, was diese Stadt braucht. – **Vielen Dank!**

PROF. DR. ILSE HELBRECHT

Humboldt-Universität zu Berlin

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie sehr herzlich. Wenn man die Innenstadt für die Zukunft entwickeln will, ist es gut, sich zu vergewissern, was die Rolle des Zentrums der Stadt eigentlich ist. Der französische Philosoph Henri Lefèbvre hat hierzu grundlegende Überlegungen angestellt. Er zeigt, dass man mindestens drei verschiedene Stadtzentrenbegriffe unterscheiden kann und dementsprechend auch drei verschiedene Funktionen von Stadtzentren. Diese drei Funktionen und Bedeutungen des Stadtzentrums haben sich im Laufe der Geschichte herausgebildet und überlagert.

1) Bei der Gründung der europäischen Stadt, der Polis im antiken Griechenland, war das Stadtzentrum bestimmt von der politischen Gemeinschaft der Stadt. Die Agora, der Ort, an dem die Bürger und Bürgerinnen zusammenkamen, um die attische Demokratie zu leben, bildete das Stadtzentrum. Genauso hat in der römischen Stadt das Forum Romanum, an dem auch der Senat liegt, eine wichtige Rolle gespielt als Ort der Öffentlichkeit und politischen Willensbildung.

2) Im Mittelalter kommt die zweite dominante Funktion hinzu, die sich wie eine zweite Sedimentschicht über die Innenstädte gelegt hat: das ist die Funktion des Handels. Die Stadt als Ort des Austausches, als Marktplatz, als Handelsort ist das, was die merkantile Stadt seit dem Mittelalter prägt.

3) Die dritte Schicht von Bedeutungen und Funktionen hat mit dem Einsetzen der Industriegesellschaft die Gestalt unserer Innenstädte überformt. Neue Verkehrsinfrastrukturen des Massentransports wie etwa Bahnhöfe haben Stadtzentren erschlossen. Der mittelalterliche Marktplatz wurde industriell überformt, und die Verdrängung des Wohnens aus den Städten fand in starkem Maß statt. Mit der Charta von Athen fand die organische Funktionsmischung des Mittelalters ein Ende, und die moderne Stadtgestaltung der Funktionstrennung setzte ein. Wenn man jetzt im Zuge der Suche nach einer Programmatik für Hannover 2020 nach vorne blickt, stellt sich die spannende Frage: Was wird die nächste Phase sein? Was wird die postindustrielle Prägung der Innenstadt sein? Was kommt nach der Industriegesellschaft, der merkantilen Stadt und nach der politischen Stadt? Was alles haben wir noch zu erwarten an Neuem in den nächsten Jahrzehnten, und was wird die nächste Phase sein, die sie prägt?

Bevor ich dazu komme, einen solchen Blick nach vorne zu wagen, möchte ich mit Ihnen noch einmal einen Gedanken durchdenken zu der Frage, was eine Stadtmitte ausmacht. Das Stadtzentrum ist – bleibt man bei der Argumentation Henri Lefèbvres – durch zwei Prinzipien gekennzeichnet.

- Das eine Prinzip ist die Dichte. Im Stadtzentrum herrscht Zentralität als Dichte, als räumliche Ballung von bestimmten Funktionen. Das können politische Funktionen sein, das können aber genauso gut kulturelle oder wirtschaftliche sein.
- Neben diesem Ort der höchsten Dichte in der Stadt ist das Stadtzentrum zweitens etwas qualitativ ganz anderes. Die Stadt ist so etwas wie ein Drama, ein Ort des höchsten Dramas der Stadt. Das heißt, im Stadtzentrum verbindet sich auch dramaturgisch die Mitte der Stadt, vom Gefühlten her, vom Leben, von der Emotionalität her und auch von den Sehnsüchten der Menschen.

Henri Lefèbvre sagt auch, die Stadt an sich, die Innenstadt hätte die Funktion im Stadtgefüge immer aufgrund dieser Ballung in mathematischer wie dramatischer Form, dass sie eine »transforming form« sei, also eine Form, die transformiert. Weil sich in der Mitte so vieles Verschiedenes trifft, findet eine Art Verwandlung statt im Stadtzentrum. Auf heute bezogen lautet dann die aktuelle Frage: Was muss heute unter den Bedingungen einer postindustriellen Gesellschaft durch mathematische Dichte und dramatische Dichte in der Stadt verwandelt werden? Welche neuen gesellschaftlichen Funktionen und Bedeutungen bedürfen der Verdichtung und Verwandlung durch die Stadtmitte als »transforming form«? Was ist noch jenseits von Einzelhandel denkbar in der Stadtmitte?

Die Antworten auf diese Fragen ist der Versuch eines Blickes in die Zukunft – bzw. in Spuren der Zukunft, die sich jetzt schon in der Gegenwart finden lassen. Ich vermute, dass wir hierbei vor allem eine zentrale Wende erleben werden. Ich glaube, dass der Mensch wieder in den Mittelpunkt Stadt kommt und dass wir eine dreifache Renaissance erleben. Wir erleben sicherlich so etwas wie eine urbane Renaissance und im Zuge dessen derzeit in vielen Städten auch eine Renaissance der Innenstädte. Wir erleben auch wieder eine sanfte Zuwanderung in allen großen deutschen Städten. Urbanität erlebt eine Art Wiederkehr in einer postindustriellen Zeit, in der die Industrie die Innenstädte verlassen hat. Als Folge von Industrie- und Kasernenbrachen kommen neue Nutzergruppen, neue Funktionen, neue Ansprüche in die Stadt. Wir erleben so etwas wie eine Reurbanisierung und Renaissance des Städtischen. Vereinfacht sind es zwei Faktoren, die diese Renaissance der Innenstädte tragen.



Das Eine ist die Wiederkehr des Faktors Mensch im Wirtschaftsgeschehen. Wir leben in der Wissensgesellschaft, in einer Volkswirtschaft, die entschieden davon getrieben und befeuert wird, dass die nächste Innovation – ob Produktinnovation oder Verfahrensinnovation – der Motor ist, der die Wirtschaft treibt. Wissen ist zum Wertschöpfungsfaktor Nummer Eins geworden. Die Innovationskraft von Firmen und Betrieben wie von Branchen ist in einer globalisierten Ökonomie der entscheidende Wettbewerbsvorteil. Damit rückt für die meisten Unternehmen und Betriebe, die an dieser Wissensökonomie teilhaben, diejenige Ressource in den Mittelpunkt, die Wissen schafft, also der Mensch. Der Faktor Mensch, ökonomisch nüchtern als Humankapital bezeichnet, wird in das Zentrum von Wirtschaftsprozessen gesetzt, da die meisten Branchen darauf angewiesen sind, hoch qualifizierte Arbeitskräfte zu haben. Dieser Run auf die Hochqualifizierten, der Kampf um die klügsten Köpfe oder der Wettbewerb um die Talente ist etwas, was heutige Wirtschaftsprozesse antreibt. Und damit ist es für die Wirtschaft im Kampf um die klügsten Köpfe ganz entscheidend, auch durch eine Standortpolitik zu überzeugen, die in der Lage ist, hoch qualifizierte Arbeitskräfte an sich zu binden. Betriebe, Branchen und auch Standorte und Städte, genauso wie Hannover, sind schon längst in einen Kampf um die klügsten Köpfe eingetreten, weil dieses die Hauptressource ist, die Innovationen sichert. Und Innovation sichert heutzutage Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum.

Zweitens rücken soziale Prozesse den Menschen als Individuum wieder neu in den Blickpunkt. Spätestens seit den 1980er Jahren reden Soziologen von der Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile, von einer Entgrenzung der sozialen Schichten und von der Aufhebung der Klassengrenzen. Wir sind heute zunehmend eine individualisierte Gesellschaft, in der auf den Schultern eines jeden Einzelnen viele Entscheidungen ruhen. Menschen müssen ihre eigenen Wege finden. Wir müssen uns eigene Sinngebungen oder Identitäten schaffen. Das Individuum ist heute ganz anders auf sich gestellt und wird ganz anders gefordert, seinen eigenen Lebensstil zu definieren, weil das, was die Eltern gemacht haben, nicht mehr notwendig ein Vorbild ist, sondern viele Lebensstile und -formen heute möglich sind. Und so kommt in zweifacher Weise Spannung in die Bewegung, von der Wissensökonomie her kommt das schöpferische Potenzial des Menschen unter dem nüchternen Aspekt des Humankapitals ganz neu in den Blickpunkt. Und auf der Leiter der sozialen Lebenslagen haben wir unter dem Stichwort Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile auch die Notwendigkeit, dass der einzelne Mensch gefordert ist, selbstständig Antworten zu finden auf Fragen, die er sich vorgibt.

Will man also nach der antiken Stadt (der Polis), der merkantilen Stadt, der industriellen Stadt fragen, was eine neue Art von Bedürfnissen sein könnte, die die Innenstadt heute und in Zukunft befriedigen muss? Was ist eine neue Art von Zentralität, die wir suchen und gestalten müssen? Dann, glaube ich, ist es eine Art von Zentralität, die den Menschen in seinem schöpferischen Vermögen in den Mittelpunkt stellt. Für Menschen, die auf der Suche sind, ist nichts anderes attraktiver als andere Menschen. Das Prinzip der Ballung und Dichte in mathematischer wie auch dramatischer Form wird wieder ein Hauptstandortvorteil der Innenstädte der Zukunft werden.

Aus ökonomischer Perspektive geht es darum, Hochqualifizierte, in sozialer oder kultureller Perspektive selbstständig suchende Individuen in die Stadt anzuziehen und sie dort zu halten. Über mindestens drei Aufgaben könnte man nachdenken: Was mache ich mit meiner Innenstadt? Wo gehe ich hin? Was soll ich tun? Und ich glaube eines ist klar: Die Innenstadt darf kein Shopping Center werden.

Eine perfekt geplante Innenstadt mit einer perfekt gemanagten Fußgängerzone, die genauso gut funktioniert wie ein Shopping Center mit erwartbaren Ladenöffnungszeiten, einem erwartbaren Branchen-Mix, einem bekannten Einkaufsflair usw. ist das Gegenteil von dem, was schöpferische Menschen anzieht. Wir brauchen solche Shopping Center, weil sie hochprofessionell und serviceorientiert sind. Aber sie können nicht der Leitfaden zur Gestaltung der Innenstadt sein.

Wenn es wirklich sowohl in der Wirtschaft wie im Privatleben und im sozialen Leben darum geht, dass wir an unsere eigenen schöpferischen Potenziale herankommen, dann muss man einsehen, dass vor der Innovation die Devianz steht. Die Devianzforschung in der Soziologie oder Psychologie ist die Beschäftigung mit abweichendem Verhalten. Was heute abweichendes Verhalten ist, kann morgen die Innovation sein. Das heißt, Innenstädte müssen unbedingt die Devianz als Möglichkeit in sich tragen und spannungsgeladen sein, weil nur dann Innovation per se möglich ist. Das heißt, Devianz tolerieren, vielfältige Strukturen zu haben, wird ein unglaublicher Wert an sich.



Ein zweiter wichtiger Punkt ist der Wandel des öffentlichen Raumes. Wir haben das Bild einer alten Urbanität. Es ist aber in den letzten hundert, zweihundert Jahren etwas ganz Entscheidendes passiert. Noch in der industriellen Stadt im 18., 19. und frühen 20. Jahrhundert hatten die Menschen jede Menge guter Gründe, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. Transportmittel waren viel rarer gesät, das Auto kaum verbreitet. Die Wohnverhältnisse waren gedrängt, und es gab kaum private Rückzugsräume. Auf den Straßen fand ein Großteil von dem Leben statt, das wir heute in den Privaträumen haben. Es gab Straßenhändler, die dort ihren Handel trieben, und viel mehr Gewerbe auf der Straße. Der öffentliche Raum im 18., 19. und frühen 20. Jahrhundert war belebt, weil es eine Reihe von Funktionen gab, die man immer auf der Straße erledigen musste – alternativlos. Es gab keine anderen Orte dafür. Heute ist die Situation eine ganz andere. Viele Funktionen des öffentlichen Raumes sind in private Räume oder in das Internet abgewandert. Heute findet eigentlich das meiste Alltagsleben nicht mehr im öffentlichen Raum statt: Ich gehe zum Einkaufen ins Shopping Center. Die Wohnungen sind so groß geworden, dass man darin private Feste feiern kann. Und ich gehe zum Arbeiten in mein Büro. Ich sitze an meinem Schreibtisch und muss nicht mehr raus. Das Internet bietet mir viele Informationen und Kontaktmöglichkeiten, die ehemals auf Straßen und Plätzen befriedigt wurden. Kurzum: die öffentlichen Räume sind leerer geworden, weil sie funktionslos geworden sind. Um öffentlichen Räumen in den Innenstädten wieder eine Funktion zu geben, müssen wir von der neuen Voraussetzung ausgehen, dass sich niemand mehr im öffentlichen Raum zum Arbeiten oder Einkaufen aufhalten muss, und wir müssen sie so gestalten, dass Menschen dort freiwillig hingehen.

Und der dritte wesentliche Aspekt wird die Frage der Qualität von Städtebau und Architektur sein. Lewis Mumford hat einmal gesagt, die Stadt sei »a theatre for social action«, ein Theater, in dem soziales Handeln möglich ist. Es ist das Bühnenbild, das dieses Theater liefert, die Szenerie, die Lichtverhältnisse, all das ein Teil des Schauspiels, ganz wichtig für diesen dramatischen, dramaturgischen Aspekt der Innenstädte. Herauszufinden, welche Atmosphären und physische Qualitäten der Umwelt wir haben, erhoffen und brauchen, wird ein wichtiger Aspekt sein.

Was bedeutet all dieses für »Hannover City 2020«? Als ersten Schritt würde ich in Hannover zu den folgenden drei Aspekten empirische Studien machen und mich fragen:

- Wie vielfältig ist die Innenstadt zurzeit? Welche Bevölkerungsgruppen nutzen sie im Moment und an welchen Orten? Und wer fehlt eigentlich im Moment als Nutzergruppe der Innenstadt? Wo ist die Devianz in der hannoverschen Innenstadt möglich? Wo können Leute etwas tun, was die Mehrheit der Stadtbevölkerung im Moment für unmöglich hält, aber es trotzdem toleriert wird, weil es morgen die Innovation sein könnte.
- Ich würde zweitens die öffentlichen Räume sehr genau untersuchen. Was passiert dort? Was passiert dort nicht? Was ist immerhin möglich? Was fehlt?
- Und ich würde mir drittens städtebauliche Qualitäten anschauen. Welche Atmosphären sind vorhanden und werden bedient? Welche sind denkbar? Welche fehlen?

Das sind drei, aus meiner Sicht, sehr nahe liegende Handlungsfelder – es gibt natürlich noch mehr –, um den Faktor Mensch im Mittelpunkt zu haben. Denn ich glaube, der Mensch mit seinen schöpferischen Möglichkeiten anzuziehen, ihn in die Städte zu bringen, das wird wesentlich sein, um auch als Gesamtstadt erfolgreich zu sein. Die Innenstadt ist und bleibt nach wie vor die Visitenkarte für Hannover insgesamt. **Herzlichen Dank!**

BERND MEYER

Verbandsdirektor vdw in Niedersachsen und Bremen e. V.



Guten Abend, meine Damen und Herren! Wenn ich über das Wohnen heute in den Innenstädten etwas sagen soll, so habe ich mir ein sehr positives, optimistisches Motto vorgenommen. »Stadtwohnen hat wieder Konjunktur«, so heißt die Überschrift. Und als wir uns mit mehreren Kollegen vorbereitet haben auf den heutigen Abend, fiel uns natürlich das Sprichwort von Tucholsky ein. Was wäre eigentlich das Ideal? Und vielleicht ahnen Sie gleich an den ersten zwei Worten, wie das Ideal aussehen könnte. Es ist nicht Tucholskys Ideal, wie Sie schnell erkennen werden, sondern es ist ein Herunterzoomen dieses Ideals auf Hannover. Aber Sie wissen natürlich, dieses ist ein Ideal, das wir bisher in keiner Weise erreicht haben. Denn die Realität der städtebaulichen Entwicklung sieht anders aus. Ich würde an dieser Stelle mit der Charta von Athen beginnen, die 1933 eigentlich eine der Grundaussagen gewesen ist für die städtebauliche Entwicklung, nämlich Funktionstrennung in den Städten zu realisieren. Und so sieht ja auch im Wesentlichen die Innenstadt heute von Hannover aus. Das sind nämlich die Elemente, die die Innenstadt von Hannover prägen. Und um bei der Charta von Athen weiterzugehen, sie hat getrennte Stadtbestandteile aufgeführt: Wohnstandorte, Gewerbestandorte, Industriestandorte und hat an der Peripherie Satellitenstädte im Grünen prognostiziert. Und wenn es keine Satellitenstädte sind, so sind es doch häufig eigenständige Stadtteile. Und ich will aus meiner beruflichen und politischen Erfahrung sagen: mir machen – und das nur in Klammern – die älteren Stadtteile des sozialen Wohnungsbaus, die nach dem Kriege entstanden sind, in ihrer gesamten Entwicklung ganz große Sorgen. Wir werden uns in der Stadtpolitik neben der Frage der Innenstadt gerade auch um diese Stadtteile kümmern müssen, wenn es uns ein wesentliches Anliegen sein soll, die Städte insgesamt lebenswert zu halten.

Die Diskussion über die Charta von Athen hat ja dazu geführt, dass im vergangenen Jahr – in der Öffentlichkeit, finde ich, gar nicht genug publiziert – die Leipzig-Charta unter den EU-Staaten entwickelt worden ist, übrigens unter dem deutschen Ratsvorsitz. Das ist im Grunde genommen das, was eben auch bei beiden Referaten durchklang, was wir erreichen müssen, nämlich eine wesentlich stärkere Vermischung. Wir müssen sehr intensiv darauf hinarbeiten, dass wir eine Gesamtverantwortung für die Stadt haben, dass Stadtplanung das Ergebnis eines öffentlichen Prozesses ist – wie heute Abend – und dass die Integration benachteiligter Stadtteile wichtig ist. Dieses sind die allgemeinen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen, um die europäische Stadt nachhaltig in Zukunft positiv zu entwickeln.

Wir haben in den vergangenen 15, 20 Jahren eine sehr starke Suburbanisierung gehabt, die natürlich auf der Basis der Charta von Athen, die aber insbesondere auch von den Leitbildern Wohnen im Eigentum und Wohnen im Grünen geprägt war. Und dieser Wunsch in Richtung Eigentum hat natürlich dazu geführt, dass viele aus den Städten ausgewandert sind, insbesondere auch gerade die jungen Familien. Diese Entwicklung wurde gefördert durch hohe Grundstückspreise in den Städten, durch zu geringe Baulandausweisung, auch in vielen Fällen durch ein störendes Umfeld. Die Suburbanisierung – das darf man an dieser Stelle auch nicht vergessen zu erwähnen – wurde auch staatlich gefördert, u. a. durch die Pendler-Pauschale. Ich begreife übrigens aus stadtentwicklungspolitischer Sicht überhaupt nicht, wie man heute wieder landauf, landab, allerdings kontrovers, über die Pendler-Pauschale diskutiert.

Heute merken diejenigen, die nach draußen gegangen sind, dass sie dort auch eine Reihe von Problemen haben, im Bereich der Infrastruktur – die zum Teil schon wieder abgebaut wird, weil natürlich auch die Familien älter geworden sind und die jungen Leute wieder weggegangen sind –, weil sie lange Wege zum Arbeitsplatz haben, weil sie enorme Kosten der privaten Infrastruktur und Immobilität haben. Diese Erkenntnis führt dazu, dass wir glauben, ans Ende der Suburbanisierung zu kommen. Da gibt es aber noch einige Fragezeichen, weil man sich natürlich nicht ganz sicher sein kann, ob diese Entwicklung tatsächlich eintritt. Allerdings, die Voraussetzungen dafür sind schon relativ stark. Denn wir haben einen demographischen Wandel zu verzeichnen: Wir werden weniger, wir werden älter, wir werden bunter, wir haben bei den Lebensstilen eine sehr deutliche Individualisierung bzw. Singularisierung und wir haben sehr differenzierte Wohnwünsche.

An dieser Stelle will ich erwähnen, dass wir in der Wohnungswirtschaft natürlich die Entwicklung der qualitativen Nachfrage sehr intensiv beobachten. Und ich kann an dieser Stelle nur sagen: Das ist ein Thema für sich! Aber es ist wirklich seit einigen Jahren sehr deutlich zu beobachten, dass die Wohnwünsche sich immer stärker individualisieren. Unser großes Problem übrigens kommt von den Wohnungsangeboten, von den Beständen her, dass wir für diese Individualisierung häufig gar nicht die richtigen Angebote, die richtigen Wohnungsbestände haben – eine große Herausforderung an die Wohnungswirtschaft.

Wir haben andere Beziehungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, und durch diese kritische, ganz kurze Bestandsaufnahme ergibt sich, dass wir eine »neue Lust auf Stadt« haben. Ich fand diesen Begriff, der von Opaschowski geprägt worden ist, sehr einprägsam, habe ihn deswegen auch hier gewählt und möchte ihn ganz bewusst herausstellen. Es gibt eine neue Lust auf Stadt, und es gibt ein paar Kriterien, die ich eben auch kurz erwähnt habe, die dazu führen, eine neue Lust auf Stadt zu wecken.

Die Frage ist natürlich, wenn es um das Wohnen geht: Wer ist eigentlich eine urbane Zielgruppe für das Wohnen in der Stadt, für das Wohnen in der Innenstadt? Wobei ich an dieser Stelle ganz deutlich sagen will: Ich spreche nicht von City-Wohnen, sondern ich habe den Kreis noch etwas weiter gezogen. Ich habe nicht gewagt, auf einer Karte von Hannover einen Kreis zu ziehen, um zu sagen: Das ist Stadt. Deswegen sage ich bewusst Stadtwohnen, meine damit aber durchaus innerstädtisches Wohnen. Ich zeige das nachher noch an zwei, drei Beispielen.

Junge-Starter-Haushalte haben ein riesiges Interesse, in die Innenstädte zu gehen. Sie interessieren sich weniger für die Wohnung, sie interessieren sich ganz stark für das Wohnungsumfeld, für das urbane Leben in vielfältiger Form. Ein- und Zwei-Personen-Haushalte werden in den nächsten Jahrzehnten die größte Nachfragergruppe, und gerade junge Leute wollen im Wesentlichen nicht draußen im Grünen wohnen. Und wenn beide berufstätig sind, haben sie auch qualitative Vorstellungen, die wir versuchen müssen, durch Stadtwohnen zu befriedigen.

Dann gibt es die – man mag es immer gar nicht so nennen, und ich finde diese Begriffe schrecklich – »Empty nester«. Deshalb habe ich bewusst dahinter geschrieben: »Die Kinder sind aus dem Haus.« Viele von ihnen haben eine relativ gute Vermögenssituation und würden gerne wieder zurück in die Stadt gehen. Andere sind an ihre bisherige Immobilie gebunden, die sie draußen im Grünen haben. Das ist das große Problem, und dieses Problem werden wir auch nicht lösen können. Diese Zielgruppe ist außerordentlich aktiv und interessiert sich auch für gemeinschaftliches Wohnen im Alter. Die Wohnungswirtschaft hat bei weitem noch nicht ausreichend Angebote und wird in diesem Bereich noch viel nachlegen müssen.

Ich habe als urbane Zielgruppe die Familie mit Kindern mit einem kleinen Fragezeichen versehen. Ich finde, auch beim Stadtwohnen gehört die Familie mit Kindern selbstverständlich dazu, weise nur darauf hin, dass wir dann natürlich insbesondere auch auf das Wohnen der Kinder und auf ihre Umfeldsituation achten müssen. Deswegen habe ich an dieser Stelle bewusst an das Stichwort Quartiersentwicklung gedacht. Es kann nicht angehen, nur in einzelnen Häusern irgendetwas zu realisieren. Wenn man als politische Zielvorstellung »Wohnen von Familien im innerstädtischen Bereich« realisieren will, dann muss man das quartiersmäßig planen bezüglich der Freiflächen, der öffentlichen Flächen, der teilöffentlichen Flächen, des Verkehrs, der Spielmöglichkeiten etc. Dieses, angefangen als strategische Stadtentwicklung, kann mit Sicherheit dazu führen, dass auch die Familien im innerstädtischen Bereich ein adäquates Angebot finden.

Eine Umfrage aus Bremen, durchgeführt vom Senat im Jahre 2008, bestätigt, was ich eben gesagt habe. Die GEWOS ist mit der Befragung beauftragt worden: Wo möchtet ihr wohnen, wo wollt ihr eure Wohnwünsche realisieren? Und bei den Ergebnissen sehen Sie, der Zug geht eindeutig in Richtung Innenstadt, aber auch in Richtung hoch qualifizierter Außenbereiche. Das gilt auch für Bremen. Wieder das Leben der Stadt genießen zu können, ist auch bei dieser Umfrage eindeutig der große Wunsch in der Bevölkerung.

Hieraus ergibt sich jetzt natürlich die Frage: Wie realisiere ich denn nun in der Stadt die Lust auf Stadt? Als jemand, der auch viele Jahre Stadtentwicklungspolitik gemacht hat, muss ich insbesondere darauf hinweisen, dass Politik und Verwaltung und auch andere Gruppen innerhalb der Stadt dieses als ein aktives stadtentwicklungspolitisches Ziel aufnehmen müssen. Dazu gehört Umbau, dazu gehört der Rückbau mit Umnutzung, dazu gehört die Revitalisierung von Brachen, dazu gehört Flächenmanagement.

Ich will an dieser Stelle sagen: Es gibt in der Stadt keine jungfräuliche Fläche mehr. Es gibt in der Stadt nur Flächen, die mit irgendetwas belastet sind. Und deswegen ist es schwierig, Stadtentwicklung, Stadtplanung durchzusetzen. Dieses ist eine sehr komplexe Herausforderung. Wenn ich als Zielvorstellung Wohnen im innerstädtischen Bereich realisieren will, muss ich mich mit diesen Themen auseinandersetzen. Und ich muss ggf. – und jetzt wird es wieder kritisch – bei Nutzungskonkurrenzen zu Gunsten des Wohnens entscheiden.

Wir haben, meine Damen und Herren, natürlich in der Situation der innerstädtischen Bereiche eine sehr hohe Konkurrenz von verschiedenen Nutzungen. Und wir haben auch eine erhebliche Renditekonkurrenz. Das ist natürlich der entscheidende Punkt: Bin ich als Stadt bereit, mich auch gegen eine höhere Rendite zu entscheiden, um in bestimmten Bereichen Wohnen realisieren zu können? Dieses sind ganz kritische Zielkonflikte, die man bewältigen muss, wenn man Wohnen stärker realisieren will, sonst wird das Thema eine reine Floskel bleiben. Und man müsste versuchen, natürlich das Wohnen sozial zu mischen. Auch dieses ist eine schwierige Herausforderung, wo man dann gegebenenfalls auch über Förderprogramme reden muss, was man eigentlich gar nicht mehr in den Mund nehmen mag. Nur wer will, dass auch eine soziale Schichtung im Bereich der inneren Stadt realisiert wird, muss über diese Frage nachdenken und städtische Grundstücke für das Wohnen anbieten. Ich füge an dieser Stelle in Klammern noch einmal hinzu: Es gibt sicher noch Nutzungen auf städtischen Grundstücken, die man wegnehmen kann, um dort stattdessen Wohnen zu realisieren. Dabei sollte man z. B. über alternative Angebote, über Wettbewerbe aus dem Bereich der Wohnungswirtschaft und von Investoren nachdenken, um dann Lösungen zu bekommen, die sowohl vom Wohnen, also von der sozialpolitischen Situation her, als auch von der architektonischen, städtebaulichen Situation optimal sind und insgesamt das Image für innerstädtisches Wohnen fördern. Ich denke, da sind wir uns einig.

Ein ganz wichtiger Aspekt ist für mich die Frage: Wo begrenze ich eigentlich Innenstadt beim Wohnen? Und ich komme wieder auf das Stichwort Stadtwohnen. Lasst uns über Wege reden! Wann erreiche ich wo etwas? Deswegen stehen in den Plänen Wegezeiten. Ich sage, lasst uns das Stadtwohnen fördern, wo Wegebeziehungen auch im Rahmen der Freizeit ganz locker zu machen sind. Dieses ist für uns Stadtwohnen, dieses ist innerstädtisches Wohnen.

Eine der schönsten Anlagen im innerstädtischen Bereich, die ich kenne, ist die verträumte Anlage der GBH im Goldenen Winkel, gerade jetzt wieder mit einer überregionalen Auszeichnung belobigt worden.

Ein hervorragendes Beispiel ist die Ostland, eine Genossenschaft, die eine Brachfläche mit Eigentumsmaßnahmen im Lindener Bereich reaktiviert hat, aber auch mit Mietwohnungen, Wohnen im Alter, gemeinschaftliches Wohnen im Alter und Wohnen mit Betreuung im Alter. Ein hervorragendes Beispiel. Und Sie sehen, auch hier ist die Innenstadt sehr schnell zu erreichen und ein kulturelles Angebot zu Fuß in zwei Minuten.

Sie kennen das Beispiel Vasati von Gartenheim. Unter Ihnen sitzt ein Bewohner, der mir vorhin noch einmal sagte, eine ganz hervorragende Lage, ich bin so schnell am Maschsee, ich bin so schnell in der Innenstadt. Dies ist aus meiner Sicht, so sagte er vorhin zu mir, innerstädtisches Wohnen. Ich denke, das ist auch richtig gesehen an der Hildesheimer Straße.

QArtis: ein ganz wichtiger, neuer, qualitativ hochwertiger Akzent in der Südstadt. Auch hier sehen Sie an den Wegebeziehungen, dies ist städtisches Wohnen aus unserer Sicht. Eine hervorragende Wohnanlage zum Eigentum und zur Miete.

Und ich schließe mit dem Spar- und Bauverein am Brüggemannhof: eine ganz alte Anlage, modernisiert. Auch hier sind die Wegebeziehungen so, dass man schnell innerstädtische Aktivitäten, Kulturangebote, Einkaufsangebote, Begegnungsangebote diverser Art nutzen kann.

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluss. Es ist nicht alles ideal, das ist völlig klar, und es gibt das eine oder andere, was man auch relativieren muss. Aber eines, denke ich, ist völlig klar: Es lohnt sich wirklich, auf der Grundlage der demographischen Entwicklung, auf der Grundlage unserer Ansichten für die zukünftige Entwicklung der Stadt gerade auch das Wohnen im innerstädtischen Bereich zu fördern. Und ich hoffe, ich habe dazu ein paar Ansätze beitragen können, warum aus unserer Sicht dieses ein ganz wichtiger Akzent ist. **Vielen Dank!**

DER BLICK VON AUSSEN

Prof. Dr. Elisabeth Merk

Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München

Franz Eberhard a. D.

Direktor des Amtes für Städtebau, Stadt Zürich

Prof. Jörn Walter

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

Martin zur Nedden

Stadtbaurat der Stadt Leipzig

12. November 2008

Sprengel Museum Hannover

PROF. DR. ELISABETH MERK

Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München



Erfahrungen aus der Landeshauptstadt München

Sehr geehrter Herr Bodemann, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich freue mich, dass Sie mich zu diesem interessanten Thema eingeladen haben.

Die europäische Stadt mit einem Fokus auf die Innenstadt weiter zu entwickeln ist ein gemeinsames Anliegen vieler deutscher Städte. Anhand der Münchner Erfahrung soll hier Gelegenheit zur Reflexion gegeben werden. Vielleicht gleich vorneweg: Die Perspektive München, das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt München und auch das Innenstadtentwicklungskonzept ist unter meiner Vorgängerin Christiane Thalgott entstanden. Und das Schöne ist, dass ich mit den Ergebnissen gut weiterarbeiten kann und noch schöner ist es, dass wir noch wahnsinnig viel zu tun haben.

München ist eine rasant wachsende Stadt, was gleichzeitig ein Problem darstellt. Dennoch, sie gehört zu den Gewinnerinnen unter dem Gesichtspunkt des demographischen Entwicklungsszenarios. Wir haben bis 2030 Prognosen, die Stabilität und leichten Anstieg verzeichnen. Jedoch müssen wir uns in München ganz besonders mit den qualitativen Problemen des sozio-demographischen Wandels auseinandersetzen. Auch in München wird die Stadtgesellschaft älter, sie wird zum Teil reicher, aber zum großen Teil auch ärmer. Weniger finanzielle Ressourcen stehen zur Verfügung, und das bedeutet in einer Stadt mit extrem hohem Bodenpreisniveau ein großes soziales Problem. Wir müssen uns daher der Herausforderung stellen, Wohnen für die breite Mitte der Stadtgesellschaft finanzierbar zu halten. Wir wollen die Mitte der Gesellschaft in der Stadt behalten, und München hat dafür ehrgeizige Programme aufgelegt. Das Wohnungsprogramm »Wohnen in München IV« hat 625 Mio. Euro für den Zeitraum von 5 Jahren als reine Eigenmittel der Stadt zur Verfügung gestellt, um geförderten Wohnungsbau zu finanzieren. Das Ganze wird noch komplementär durch Fördermittel von Bund und Land finanziert. Damit gehören wir zu den wenigen Städten in Deutschland, die in diesen Größenordnungen geförderten Wohnungsbau betreiben müssen und wollen. Dies stellt auch unter dem Gesichtspunkt der Ökologie sowie dem energetischen Stadtbau eine ganz besonders große Aufgabe dar. Die 625 Mio. Euro werden nicht ausreichen, die Bestandssanierung durchzuführen. Ich habe den Auftrag vom Stadtrat, 7.000 Wohnungen jährlich zu realisieren. In Halle war der Auftrag genau andersherum, nämlich ca. 8.000 Wohnungen jährlich abzureißen, ohne dass es jemand merkt.

Und ebenso wie Schrumpfungsszenarien gehen Wachstumsszenarien ganz stark mit einem Umbruch der Stadt einher. München setzt sich sehr intensiv als Stadtgesellschaft, aber auch im Sinne von Planungskultur mit der Problematik von Stadtgestalt und Nachverdichtung auseinander: Sie wissen vielleicht, dass in München die Frage der Hochhausentwicklung zum Stichwort »Nachverdichtung in der Innenstadt« ein sehr stark umstrittenes Thema ist. Wir haben ein Konzept, das uns mögliche Hochhausstandorte ausweist, aber noch keine Vereinbarung darüber, wie ein gestalterisches Konzept dazu aussehen könnte. Gleichermäßen beschäftigt uns in München die Frage der Parzellierung: Wie sieht sie aus, die Parzelle des 21. Jahrhunderts, mit der wir die Stadt, vor allen Dingen die Innenstadt weiterbauen wollen? Das beschäftigt uns in großem Umfang gerade auf den großen Stadtentwicklungsflächen, die wir entlang der Bahnachse zur Verfügung haben, bei denen direkt die Innenstadt tangiert ist, und ebenso bei der Nachverdichtung der Kasernenflächen, die das große Flächenpotenzial innerhalb der Münchner Innenstadt für die weitere Entwicklung darstellen.

Die tradierten Bilder der europäischen Stadt sind gut, man bezieht sich darauf. Dennoch brauchen wir neue, authentische Bilder für die Weiterentwicklung der Stadt. Und wir müssen uns Gedanken über die Grundlagen machen: Finanzierbarkeit, Boden und Parzelle. Gerade vor dem Hintergrund der internationalen Bankenkrise ist diese Fragestellung aktueller denn je. Unsere Grundvorstellungen, wie wir die Stadt entwickeln und gestalten wollen, bezieht sich auf dieses tradierte Bild, aber unsere Umsetzungswelten sind weit davon entfernt und agieren mit ganz anderen Mechanismen und Methoden. Ein kleiner Rückblick: der »Staffelbauplan« von Theodor Fischer – ein sehr kluger Stadtentwicklungsplan, der über die Nachkriegszeit hinaus die Stadtgestaltung München bestimmt hat. Bis 1972 galt dieser als Grundlage der Stadterweiterung. Das setzt Maßstäbe – das muss einem als Stadtbaurätin erst einmal gelingen, einen Stadtentwicklungsplan anzufertigen, der über einen so langen Zeitraum eine tragfähige Perspektive ermöglicht.

Auch in München spielte die starke Kriegszerstörung eine große Rolle. München hat sich nach dem Krieg sehr schnell entschlossen, die Grundstruktur der Stadt beizubehalten und die Stadt im alten



Grundriss wieder aufzubauen. Die Altstadt von München ist ein denkmalgeschütztes Altstadt-Ensemble, wengleich es wieder aufgebaut wurde. Das ist heute von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Innenstadt, denn wir stellen fest, dass mit den funktionalen Anpassungswünschen und Nutzungsänderungen etc. große Veränderungen gerade in der Parzellenstruktur auf der Tagesordnung stehen. Und es wird von entscheidender Bedeutung für die weitere Qualität der Innenstadt sein, wie wir damit umgehen. Wir erarbeiten derzeit mit der TU München eine Kartierung, um über die denkmalgelisteten Gebäude hinaus eine Vorstellung zu bekommen, was eigentlich an Qualität der Wiederaufbauzeit vorhanden ist. Bereits 1946 unter Stadtbaurat Karl Meifinger wurde ein Masterplan für den Wiederaufbau vorgelegt, in dem die bessere Verkehrserschließung der Altstadt eine zentrale Rolle spielte. Genau an dieser Stelle kann man in der Innenstadt die Brüche festmachen sowie die Nahtstellen erkennen, wo die Zerstörung nicht komplett überwunden werden konnte. Und das sind jene Bereiche, in denen heute Interventionen stattfinden, um durch Stadtreparatur neue Qualitäten in die bestehende Stadt einzufügen.

Der Stadt München ist es gut gelungen, sich immer wieder auf ihre Traditionen zu beziehen. Dennoch stellt sich für jede Generation die Frage neu. Was möchte man von der existierenden Stadt behalten und bewahren? Wie verändert sich die Perspektive der Denkmalpflege in dem sich verändernden Blick der Generationen? Für München wurde 1963 ein Stadtentwicklungsplan verabschiedet, der dann weiter überführt werden konnte in den heutigen, gültigen Stadtentwicklungsplan. 1963 wurde er angelegt und 1972 kam er mit den Olympischen Spielen zu seiner vollen Geltung. Auf dieser Basis konnte das Infrastruktursystem erneuert werden mit einer großen U-Bahn Linie, es wurden die polyzentrische Grundstruktur der Stadt festgelegt und Stadterweiterungsgebiete ausgewiesen, an denen wir heute vor allem im Westen der Stadt noch arbeiten.

Bislang hatte München Glück, es konnte immer wachsen, wengleich der Stadtgrundriss, bezogen auf die Bevölkerungszahlen, relativ enge Grenzen hat. Dennoch geraten wir an die kritische Grenze – 44 Prozent der Fläche der Stadt sind derzeit für Freiraum, wie öffentliche und grüne Räume, reserviert. Wir wollen, dass diese Qualität auch bei der weiteren Nachverdichtung erhalten bleibt. Und wir setzen uns mit der Umsetzung in einem Projekt auseinander, das wir »Langfristige Siedlungsentwicklung der Stadt München« nennen. Wir wollen und müssen es im Weiteren innerhalb der Europäischen Metropolregion München abstimmen, denn die Herausforderungen, die sich aus dem Wachstum ergeben, die die Stadt München innerhalb ihrer Stadtgrenzen zu diskutieren hat, gelten gleichermaßen auch für das Umland, das nicht nur einen Speckgürtel darstellt, sondern extrem saturiert ist und ebenfalls an seine Grenzen stößt. Die positiven Wachstumsszenarien bis 2030 beziehen sich auf das Umland ebenso wie auf die Region.

Die strategischen Handlungsfelder der »Perspektive München« als drittes, ab 1994 unter Stadtbaurätin Prof. Christiane Thalgotf ins Leben gerufene Stadtentwicklungskonzept, setzt auf vier Hauptschwerpunkte. Zum einen das Thema »ökologische Stabilität und Ressourceneffizienz«, das aus meiner Sicht vor allen Dingen eine Fragestellung von Mobilität ist. Wir haben in München eine Reihe ungelöster Infrastrukturthemen. Dies gilt für die Nachqualifizierung des bestehenden Systems bezüglich der Zentrallerschließungsäste in der Innenstadt sowie für die unbefriedigende Anbindung an den Flughafen – es sei erinnert an die Transrapid-Debatte. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept hat sich zum Ziel gesetzt, zu einer stärkeren Mobilitätsvernetzung in der Region beizutragen. Das Leitbild der »Perspektive Mün-

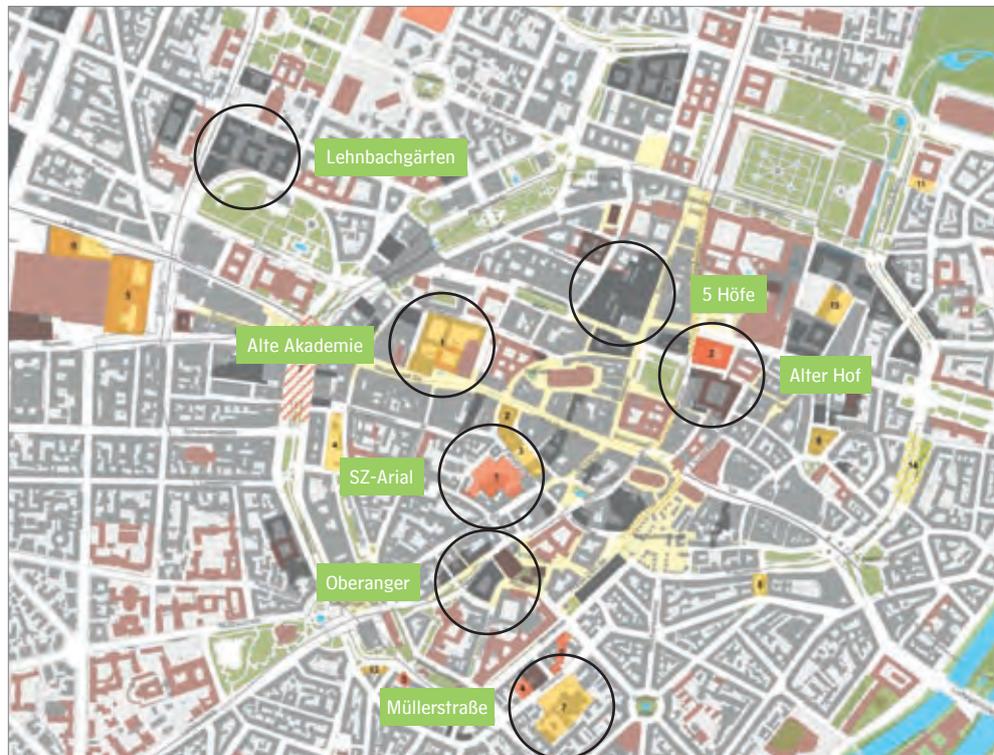


Abb.
Innenstadt München,
aktuelle Projekte

chen« ist »kompakt, urban, grün«, und es will Balance halten. Das gilt z. B. für die soziale und kulturelle Integration – ca. 25 Prozent Bürger haben Migrationshintergrund – und wir müssen ganz stark auf Bildung setzen, wenn uns diese Balance gelingen soll. Schon heute liegen 44 Prozent der Arbeitsplätze in der Stadt erfreulicherweise im Bereich der Wissensökonomie. Dabei müssen wir uns fragen: Für wen bauen wir in der Stadt die Wohnungen, von denen wir ständig sprechen? Hier ist das Thema der räumlichen Qualität, der Stadtbaukultur und damit der Stadtgestalt und Denkmalpflege aufgerufen.

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes »Perspektive München« gibt es verschiedene Leitlinien, die weiter entwickelt werden. Einige liegen schon als Konzept vor, andere werden derzeit, wie z. B. das Thema Bildung, öffentlich diskutiert. Das Innenstadtkonzept, das unter Frau Prof. Thalgotter erarbeitet wurde, durfte ich dann vorlegen. Ich glaube, auch dies ist vielleicht ein Beispiel dafür, dass wir als Stadtbauräte immer in einer langen Zeitschiene arbeiten. An dem Stadtentwicklungsplan aus meinem Geburtsjahr 1963, darf ich immer noch hinknabbern, und ich stelle mir natürlich die Frage, welche Zeitschiene darf ich abschließen, an der dann andere knabbern dürfen?

Der öffentliche Raum ist gerade im Zentrum der Stadt von sehr hoher Bedeutung. Das gilt vor allem für die dem Wohnen zugeordneten Freiräume. Nach dem 2. Weltkrieg lebten 14.000 Menschen im Bereich der Altstadt, in den 80er Jahren nur noch ca. die Hälfte. Deshalb hat der Stadtrat in den 90er Jahren den Beschluss gefasst, dass bei Umnutzungen und Neubauprojekten ein Anteil von 30 Prozent für Wohnen vorzuhalten ist. Es versteht sich, dass es sich dabei im Kern der Münchner Altstadt eher um das Hochpreissegment handelt. Aber so gelang es, diesen Abwärtstrend zu stoppen. Zum Wohnen gehören aber ebenfalls Grün- und Freiflächen, die soziale Infrastruktur sowie Nahversorgungsangebote, die insbesondere in der Innenstadt vorhanden sein sollten.

Öffentliche Einrichtungen gehören in die Stadt. Wir erleben es an vielen Stellen, dass öffentliche Institutionen, die öffentliche Hand, abwandern und die Grundstücke als Kerngebiet vermarkten möchten. Wir versuchen, einen Nachdruck darauf zu legen, dass universitäre Nutzungen in der Stadt bleiben.

Eines der schönsten Projekte der vergangenen 10 Jahre ist der Neubau des jüdischen Zentrums und der Synagoge im Herzen der Stadt, das dieses Jahr ja auch den Städtebaupreis bekommen hat. Wo findet Spiritualität in der Stadt einen Ort? Was sind die Orte der Integration? Dies ist ein wichtiges Thema

für die Innenstadtentwicklung. Das Thema der Moschee haben wir noch nicht gelöst. Es ist ein großes, strittiges Thema, wie und wo eine Moschee in München sichtbar werden darf. Wir haben natürlich viele Moscheen, aber noch keine, die wirklich im Stadtbild, in der Stadtgestalt wirksam wird.

Das Zusammenleben spielt daher eine wichtige Rolle für die Stadt insgesamt, gerade in der Innenstadt wird dies deutlich. Über 50 Prozent der Münchner Bürgerinnen und Bürger leben als Singles, mit ansteigender Tendenz. Somit ist klar, dass wir uns mit Wohnformen auseinandersetzen müssen, die Single-Leben attraktiv machen, unter der Prämisse, dass »Single« nicht unbedingt jung, erfolgreich und mit hohen Finanzmitteln ausgestattet bedeutet. Gerade die qualitative Thematik des demographischen Wandels wird uns in Zukunft intensiv beschäftigen.

Die Renaturierung der Isar ist vielleicht ein besonderes Münchner Thema, denn der Fluss, der gegenwärtig vielleicht nicht so prominent wie Rhein oder Donau in der Stadt vertreten ist, macht sich als einzigartiger Naturraum, der unter Naturschutz und Landschaftsschutz steht, im Herzen der Altstadt bemerkbar. Es gibt ein ehrgeiziges Renaturierungsprojekt, das mittlerweile sichtbar und erkennbar ist und großen Anklang bei der Bevölkerung und in Fachkreisen findet. Auf der anderen Seite müssen wir diese Entwicklung ständig verteidigen. Es vergeht kaum ein Monat, in dem wir nicht Anfragen haben, den Naturraum der Isar für kommerzielle Nutzungen freizugeben. Das ist in den Sommermonaten eine stehende Welle für Surfer und in den Wintermonaten kommen dann Schneehütten, Skizirkuszauber hinzu. Glücklicherweise gibt es für die Verteidigung dieses Naturraums in der Stadt eine klare politische Haltung, die es ermöglicht, derartige Anfragen konsequent zurück zu weisen.

Es gibt eine Fülle von hervorragenden Projekten in der Innenstadt, die zum Teil schon realisiert sind, wie die Projekte »Fünf Höfe« und »Lenbachgärten. Die »Lenbachgärten«, am Hauptbahnhof und am alten Botanischen Garten gelegen, ist eine hochpreisige Angelegenheit, was einerseits das Luxuswohnen in der Innenstadt, aber auf der anderen Seite die architektonische Gestaltung thematisiert. Wie soll man an solchen prominenten Stellen mit entsprechender Architektursprache reagieren?

Das Projekt der »Fünf Höfe« steht exemplarisch für die Aufwertung der Innenstadt. Ein ganzes Viertel im Herzen der Altstadt war zuvor nicht zugänglich und hat nun in einer hervorragenden, architektonischen Ausformulierung von Herzog & de Meuron eine ganz andere Durchlässigkeit und Öffentlichkeit gewonnen.

Ein weiteres Projekt, das ich geerbt habe, ist das Quartier des ehemaligen Süddeutschen Verlags, als Wettbewerb von Meili, Peter Architekten gewonnen, das sich gerade in der Realisierungsphase befindet. Ein hervorragendes Projekt, das aber dennoch sehr kritische Diskussionen aufwarf, weil ein hervorragender Bau aus den 60er Jahren, den man aus meiner Sicht hätte erhalten sollen, vom Abriss betroffen war. Die Denkmalpflege, seit 1994 in mehreren Prozessen einbezogen, hat immer wieder versichert: ‚Nein, es ist kein Denkmal, die Epoche ist nicht abgeschlossen, und wir können es nicht unter Denkmalschutz stellen.‘ Kaum war die dreijährige Planungsphase beendet und das Projekt nahm konkrete Gestalt an, gab es einen Aufschrei in der Stadtgesellschaft – München ist eine sehr begabte Stadt, was stadtgestalterische Auseinandersetzungen angeht. Kaum gab es also öffentliche Resonanz, hat das Landesamt für Denkmalpflege das Gebäude posthum unter Denkmalschutz gestellt, was natürlich die Arbeit nicht gerade erleichtert hat. Ich stelle mich sehr gerne auf die Seite der Denkmalpflege, aber es sollte ein aktiver Prozess von beiden Seiten sein.

Ein sehr interessantes Projekt ist das seit über 15 Jahren leer stehende ehemalige Heizkraftwerk in der Müllerstraße – nun »The Seven«, das von Léon, Wohlhage, Wernik Architekten im Wettbewerb entschieden wurde. Der ehemalige Kraftwerksturm soll als Rohbau erhalten und zu Wohnungen umgebaut werden. Das sind natürlich teure Wohnungen. Was trägt so ein Projekt zur Innenstadtentwicklung bei?

Bei fast allen diesen Projekten geht es nicht allein darum, Dienstleistung und Wohnen miteinander zu verzahnen, sondern in der Regel kommt eine größere Fläche für Freiraumqualität und die Durchlässigkeit für die existierenden Stadtquartiere hinzu und in diesem Falle auch soziale Infrastruktur wie Kita sowie Nahversorgung im Quartier.

Wir verfügen über ein beschränktes Bauflächenpotenzial. Es bezieht sich ganz stark auf die Kasernenflächen und die Bahnflächen, und diese weitere Nachverdichtung ist sozusagen unser Hauptthema. Wie können wir einerseits Flächenkreislaufprozesse in der richtigen Form gestalten? Das Beispiel der Theresienhöhe, das in Verknüpfung mit Messe- und Flughafenverlagerung wirklich eine beispielhafte Kette bildet, war dafür ein hervorragendes Projekt, andererseits ein in sich schlüssiges Projekt. Auf dem

Gesamtgelände an der Theresienhöhe konnten über 30 Prozent geförderte Wohnungen realisiert werden – obwohl das Areal direkt oberhalb des Wiesn-Geländes des Oktoberfestes, also in einer zentralen, hochpreisigen Lage in der Stadt liegt. Dies ist beispielgebend, an so einer herausgehobenen Stelle in der Stadt nicht nur Wohnungen einzufordern, sondern eben auch geförderte Wohnungen zu realisieren. Es funktioniert sehr gut. Die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN), die von den Planungsbegünstigten eine Beteiligung an den durch die Planung ausgelösten Kosten, wie z.B. Grünflächen, soziale und verkehrliche Infrastruktur, aber eben auch einen Anteil von 30 Prozent der Wohnbauflächen für geförderten Wohnungsbau abverlangt, hat dazu einen positiven Beitrag geleistet.

Also, es dreht sich alles um die Kunst, die Dinge sinnvoll zusammen zu bringen. Die Nutzungsmischung, also die Vorgabe »kompakt, urban, grün« ist an der Theresienhöhe in der Umsetzung sehr gelungen. Die Architektur wurde von unterschiedlichen Büros auf der Grundlage des Masterplanes vom Büro Steidle in einer hohen Dichte ausgeführt, die davon profitiert, dass in dem Areal mit dem Bavariapark und dem Freigelände des Oktoberfestes einfach eine Großzügigkeit existiert. Dass der Bebauungsplan im Hinblick auf Lärmemissionen besonders kritisch war, versteht sich von selbst.

Am Ende möchte ich noch einmal auf das Thema der Stadtgestaltung zurückkommen. Bei all diesen Projekten ist die zentrale Frage, wie wir die langfristige Siedlungsentwicklung möglichst stadtgestalterisch in die bestehende Stadt integrieren können. Es gibt in München eine lange Tradition von Beteiligungsprozessen, die schon Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel in den 70er Jahren eingeführt hat. Seit 30 Jahren finanziert die Stadt ein Münchner Forum, das Beteiligungsprozesse zu allen wichtigen Münchner Schwerpunktthemen sozusagen informell organisiert. Ich denke, es ist ein sehr wichtiger Dialog, der manchmal kritisch ist, manchmal ist er unangenehm, manchmal ist er mühsam, aber er ist in jedem Falle lehrreich.

Wir müssen als Zukunftsaufgabe eine harte Auseinandersetzung darum führen, wie wir die Qualitäten aus den 50er, 60er und 70er Jahren unter den Schwierigkeiten von Nutzungsänderungen, funktionalen Defiziten, energetischen Problemen überführen können. Unter dem Aspekt der energetischen Probleme kann man fast jedes Gebäude aus dieser Zeit tot machen, das darf nicht sein. Ich glaube, Stadtentwicklung ist immer dann erfolgreich, wenn sie nicht einen Aspekt in den Vordergrund stellt.

Eine der Kernaufgaben, die ich jetzt für meine nächsten Jahre sehe, besteht darin, ein räumliches und gestalterisches Leitbild von München zu entwickeln. Hinter uns liegt eine sehr erfolgreiche Phase von hervorragenden Einzelprojekten, und es ist an der Zeit, das wieder stärker in einer Gesamtschau zusammen zu führen. Wir haben die »Perspektive München« als integriertes Stadtentwicklungskonzept auch evaluiert und wollen es in diesem Jahr fortschreiben. Das räumliche, gestalterische Leitbild muss sich sowohl nach innen mit den Fragen der Transformation und der Nachkriegsmoderne auseinandersetzen, aber gleichermaßen den Schritt nach außen in die Region wagen, in die europäische Metropolregion München. Meine Überzeugung ist es, dass die Qualitäten der europäischen Stadt sich in der Strukturqualität, in der Architekturqualität und in der Qualität der Partizipationsprozesse bemerkbar machen, aber vor allen Dingen in der Fähigkeit zur kulturellen Kommunikation in der Stadtgesellschaft liegen.

Ich wünsche Hannover viel Glück bei diesem Dialogprozess. Dass er vermutlich lange dauern wird, können Sie daran sehen, dass ich fast ausschließlich Münchner Projekte vorstellen durfte, die andere vor mir auf den Weg gebracht haben. – **Danke schön!**

FRANZ EBERHARD

Direktor des Amtes für Städtebau a. D.
Stadt Zürich

Der Blick von außen – Impulsgeber Stadt Zürich

Sehr verehrter Herr Bodemann, meine verehrten Damen und Herren! Ich danke für den Impuls, den ich bekommen habe, um einen Impuls aus Zürich zu geben. Nachdem ich die Presseberichte von Hannover bekommen und mir die Pläne angeschaut habe, habe ich den Mitarbeitern die Frage gestellt: Wo stehen wir eigentlich in der Innenstadt? Daraus hat sich ein freier Workshop ergeben und gewissermaßen ist daraus ein Hannoverscher Impuls für einen – ad hoc, sag ich mal – Handlungsplan entstanden. Er sieht ungefähr so aus und umfasst mehrere Fokusgebiete, auf die ich heute Abend näher eingehen möchte (Abb. Seite 45). Zürich hat heute ca. 400.000, die Region etwa 1,5 Mio. Einwohner. Unsere letzten 10 Jahre waren sehr durch die Transformation von den Industriegebieten Zürich West, Letzi und Zürich Nord bestimmt. Gleichzeitig haben wir versucht, diese durchaus spezielle Art des Arbeitens auch auf die Innenstadt betreffende Fragen und auf kleinere Projekte anzuwenden.

Ich zeige Ihnen die Fokusgebiete in der Anlehnung an unsere Arbeitsweise und das heißt theoretisch gleichzeitig mit Areal, mit Beteiligungen und dann aber auch mit ganz konkreten architektonischen Beratungen. Das Zusammenspiel, das ist ja eigentlich auch das Spannende. Wenn ich auf Ihre Frage eingehe, Herr Bodemann, wie wir beteiligen, dann lautet die Antwort: Sehr unterschiedlich. Im Fokusgebiet Hochschulgebiet waren es im Wesentlichen die wichtigen Institutionen aus dem Kantonsspital, dann all die Bildungsinstitute, Kunsteinrichtungen, Grundeigentümer, aber auch Nutzer. Im Stadtraum HB waren es eigentlich nur die SBB, die Schweizer Bundesbahn, und die Post. In Letzi ist es ein ganzes Quartier. Und in Zürich West waren es beispielsweise 70 Grundeigentümer. Die Prozesse sind ähnlich, aber natürlich immer an die Situation angepasst, und sie münden in kreative Prozesse. In der Regel sind etwa 40 Personen beteiligt, und es bedeutet auch, dass immer eine kreative Situation entstehen muss. Dies gelingt, wenn von außen, von Teams, Vorschläge geboten und diese als Medium benutzt werden, um Fragen zu stellen und dann die Planungen weiter zu entwickeln. Das haben wir schon an verschiedenen Orten durchgespielt, und es ist jetzt unsere Art, Projekte zu entwickeln. Ich versuche jetzt, Einflüsse, die zurzeit die Innenstadt beeinflussen, aufzuzeigen.

Das Hochschulquartier mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule und der Universität ist eines der Fokusgebiete. Für dieses Gebiet haben wir herausgefunden, dass es doch eigentlich ganz gut wäre, wenn das 21. Jahrhundert hier auch etwas bauen dürfte. Und bei näherer Betrachtung trifft dies auch für alle die Beteiligten zu: es ist ja nicht nur der Rektor dieser Institute, sondern eben auch all die anderen Menschen, es ist auch der Kanton dabei, die Stadt, und wir haben das initiiert. In diesem Fall habe ich die Moderation selber gemacht. Beim Bahnhof hat mir Karl Fingerhut geholfen, dort hatte ich zu viele Aktien im Betrieb.

In der Zwischenzeit ist der Masterplan Entwicklungsplanung Hochschulgebiet Zentrum genehmigt und das von allen Parlamenten, also Kanton, Stadt und Bund. Er hat jetzt Gültigkeit mit einer Reserve von 150.000 qm Geschossfläche, eine gute Vorratsfläche in diesem Areal, wo man vorher immer gemeint hat, es sei nichts mehr möglich. Natürlich mit einigen denkmalpflegerischen Knacknüssen, das ist klar, leider geht es sonst nicht. Und weil es ja ein sehr wichtiges Gebiet ist, einfach weil da Infrastruktur ist, die Stadt ist in der Nähe, es gibt Studenten, die machen Belebung, usw. Das ist ein ganz wichtiger Motor gewesen, um das auch städtebaulich in eine Form zu bringen.

Der Masterplan definiert die Möglichkeit eines dritten «Kronenbaus» auf der Hochschulkante, eines Kunsthaus-Neubaus am Heimplatz sowie die Realisierung urbaner Freiräume und eine stärkere Vernetzung der Frei- und Grünräume. Die Rämistraße dient als Rückgrat der Bildungs- und Kulturmeile. In der Zwischenzeit haben wir Wettbewerbe für ein Institutsgebäude und für die Erweiterung des Kunsthauses durchgeführt. Der Wettbewerb für die Erweiterung des Kunsthauses ist letzten Freitag von David Chipperfield entschieden worden.

Übrigens arbeiten wir immer mit Modellen, wie hier auch, das ist ganz wichtig. Erfolgreich haben wir festgestellt, dass in punkto Städtebau ganz viel Interesse besteht. Wir haben einmal versucht und auch erreicht, dass – das war vor etwa fünf Jahren, ganz am Anfang dieses Planes – die gesamte Regierung und der gesamte Stadtrat alle persönlich vor dem Modell gestanden haben. Und siehe da, die Diskussion ist anders gelaufen, als wenn man am grünen Tisch mit Papieren arbeitet. Der ehemalige Stadtraum HB, ein Gebiet neben dem Hauptbahnhof, mit Anlagen von SBB und Post belegt, soll als Europaallee zu



einem neuen Quartier umgewandelt werden. Von der Bedeutung her sind es etwa 500.000 qm Bruttogeschossfläche. Hier haben wir auch mit Teams gearbeitet, haben einen Masterplan entwickelt, der von Kees Christiaanse (KCAP, Rotterdam) weiterentwickelt wurde. Wir haben drei Teams genommen, wiederum in einem Verfahren und dazwischen – weil Sie ja das interessiert – haben wir hier Echoräume eingerichtet. Echoräume heißt, wir haben neben den schon etwa 40 Beteiligten noch etwa 40 oder 60 Leute aus verschiedenen Gruppierungen eingeladen.

Und noch etwas: Hier wurde wieder ein Gestaltungsplan erarbeitet, dem das Parlament zugestimmt hat. Dann gab es eine Initiative, ein Referendum, bei dem die ganze Stadt abstimmen musste, ob sie das Ungetüm wollen oder nicht. Man lernt ja immer als Planer. Wir haben hier gedacht, wir sind jetzt mal klug, wir machen jetzt ein etwas zu großes Volumen, weil wir den Prozess begleiten und dann die beste Lösung suchen können. Und ich sag das, weil sich immer auch die Frage stellt: Wie geht man mit öffentlichen Meinungen um? Wie kann man in dieser Gratwanderung zwischen zu viel und zu wenig Mitbestimmung, hier einen Entwicklungsprozess in Gang bringen, der eben nicht mit einem Projekt beginnt, sondern mit einer Idee? Und dann natürlich mit einem Beirat und mit dem Baukollegium. Es heißt aber eben auch, dass eine Qualitätssicherung über die Achse sichergestellt werden muss. Es genügt nicht, ein schönes Bild zu malen und sich zurückzusetzen und zu denken: Ah, das geht dann schon.

Es geht bei diesen Planungen um die Entwicklung eines ganz neuen Stadtteils. Es entstehen hier eine ganz neue Verbindung, neue Plätze, die dann wiederum zu einem Quartier führen und wieder eingebunden werden ins Quartier. Die große Herausforderung war, einen Anteil von 40 Prozent Wohnen festzulegen – so war die politische Diskussion im Parlament. Das ist die Schwierigkeit von Entwicklungsplanern, wir machen gewissermaßen die Regeln mit Investoren, die wir überzeugen müssen. Dann kann das Parlament kommen und sagen: Ihr habt schon gemeint, es sei gut, aber wir möchten da etwas anderes. Und die haben dann im parlamentarischen Verfahren die Wohnungsanteile noch höher gesetzt. Diese Vorgabe war ziemlich schwierig. Es gibt trotzdem gute Lösungen, wo im oberen Teil wirklich auch ein Charakter von Wohnen möglich ist, auch ablesbar und unten dann der Geschäftsteil ist. Wichtig sind auch die Vorschriften, dass die Erdgeschoss Überhöhe haben müssen, und nur kommerziell genutzt werden dürfen. Also, wir haben für Wohnen und kommerzielle Nutzungen ganz klare Bestimmungen gehabt. Für den öffentlichen Raum haben wir einen internationalen Wettbewerb verlangt, der von Rotzler Krebs Landschaftsarchitekten (Winterthur) gewonnen wurde. Ein ganz wichtiges gesamtstädtisches Thema ist die »Räumliche Entwicklungs-Strategie«, bei dem es um die Frage der Hochhäuser, Verdichtung und um die Frage, was das Stadtbild prägt. Es ist sehr wichtig, dass die Körpererfassung der Topographie und des Stadtgefüges von Flughafen bis Nordstadt, – einerseits Landschaftsfreiraum, Landmarks, Hochhäuser und die innere Logik der öffentlichen Räume – dass wir das in einem Zusammenhang bringen.

Wir arbeiten mit Fokusgebieten, weil wir für die Zukunft, für die Entwicklungsstrategie, überlegen müssen: Wie viel verdichten ist überhaupt sinnvoll in diesen typischen Quartieren, um dann für die ganze Stadt und für die Zusammenhänge Beziehungen herzustellen? Dabei ist ja die politische Diskussion bei uns sehr stark. Man muss immer wieder sehr viel aufpassen – was ja gut ist! Auch das haben wir jetzt versucht, da sind wir zurzeit dran, auch in den Planung-Teams, die eigentlich sehr frei sind – und das ist auch wichtig bei diesen Workshops: die erste Phase, mit wenig Randbedingungen, weil man sonst die guten Ideen hinaus schaukelt. Aber wir haben dann noch 2 bis 3 Workshops, um das zu steuern, zu moderieren. Und damit man ein verbindliches Ziel untereinander erreichen kann.

Durch eine Erneuerung der Autobahn, die hier durchgegangen ist, entsteht eine Neuorientierung und die Frage heißt jetzt: Bauen wir gezielt Hochhäuser? Hochhäuser stadtfähig zu machen, das ist bei unserer Hochhausdiskussion jetzt ein Wort, das kreiert wurde. Gibt es einzelne, wie z. B. homöopathische 40m-Hochhäuser, ist das gut? Kann man das programmfertig machen? Und kann man diese Überlegungen danach auf die anderen Gebiete umlegen?

Etwas Interessantes für jede Diskussion könnte die Bedeutungsform des öffentlichen Raums sein. Wir haben vor zwei Jahren im Rahmen einer größeren Arbeit diese Stadträume im Rahmen eines »Bedeutungsplans« in unterschiedliche Hierarchien eingeteilt, weil das Einfluss auf die Wettbewerbe, auf die Qualität, auf die Standards und auf die Finanzen hat.

Für den öffentlichen Auftritt war das für uns eine ganz wichtige Arbeit. Wir haben nämlich gemerkt, dass in öffentlichen Räumen bei Neubaugebieten das aus unserer Sicht viel einfacher ist. Sobald es aber

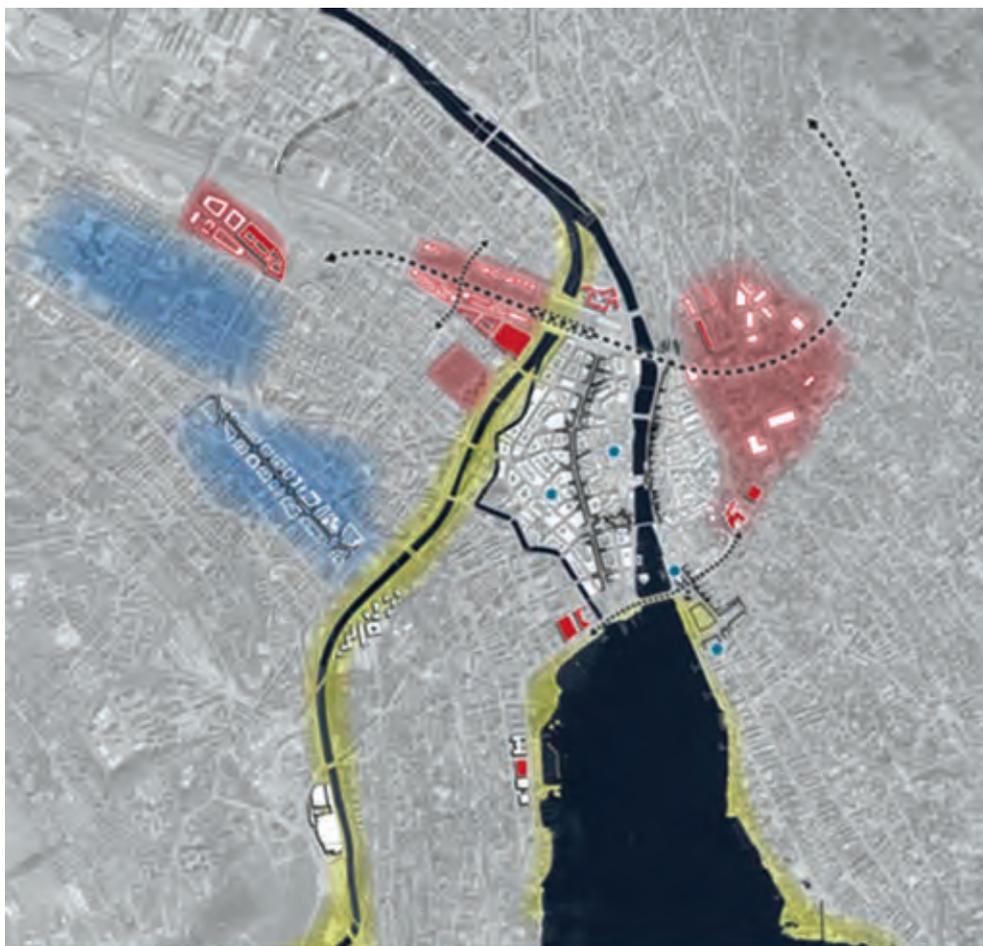


Abb.
Fokusgebiete in Zürich

in bestehenden Quartieren ist, dann meint jeder, er müsse sich noch profilieren im öffentlichen Raum, und am Schluss gibt es keine guten öffentlichen Räume mehr. Wir haben den Plan in etwa 2 bis 3 Jahren in drei Stufen erstellt. Eine Stufe war ein externes internationales Gutachten über die Qualität unserer Plätze. Zweitens: Mit den Politikern haben wir Begehungen von Plätzen durchgeführt. Und drittens haben wir einen Unternehmensberater beauftragt, die Abläufe in der Stadt bis zur Exekutive zu untersuchen. Es wurde festgestellt, dass man die zuständigen Kommissionen und auch die Delegationen verändern muss. Und jetzt haben wir das zusammengefasst: nur eine statt drei Delegationen sowie eine stadträumliche verkehrsmäßige Zusammenführung.

Nun noch einige Einzelbeispiele von Aufwertungen und Umbauten, die die sinnliche, die haptische Qualität des Stadtraums verbessert haben, wie die Neugestaltung des Limatquais, die Neugestaltung des Sechsläutenplatz an der Oper als den wichtigsten Platz Zürichs oder die Aufwertung historischer Bausubstanz am Beispiel »Haus Bellevue«, ein ehemaliges Hotel, das unter Denkmalschutz steht.

Wir haben in den letzten Jahren zusammen mit den Kantonen Visionen für das ganze Seeufer für die Entwicklung der nächsten 20 Jahre entwickelt. Das »Leitbild Seebecken« in Verbindung mit einem Aktionsplan bezieht nicht nur die Innenstadt und dynamische Gebiete, sondern auch die Außenquartiere mit ein.

Eine weitere bedeutende Arbeit ist der »Plan Lumière«, also die Stadt in der Nacht erleben. Er umfasst das Stadtzentrum und den Limmat, das Seeufer, den Schanzengraben, den Sihl, den unteren Limmat, die Eisenbahnlinien, die Tal querende Brücken, die Quartierzentren und die Entwicklungsgebiete. Vielleicht das noch einmal zum Schluss, es ist eben der Hannoversche ad hoc-Plan. **Ich danke Ihnen recht herzlich.**

PROF. JÖRN WALTER

Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt
Hamburg



Entwicklung der Hamburger Innenstadt

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nachdem wir über zwei Städte schon viel gehört haben, will ich noch auf einige Aspekte der Stadt Hamburg eingehen, die sowohl Besonderheiten, aber auch Verwandtschaften aufzeigen. Jede Stadt muss ihre eigene Lösung, ihren eigenen Weg finden.

Die Besonderheit, die wir im Augenblick haben und die uns in unserer Innenstadtentwicklung sehr stark beschäftigt, ist die Hafencity-Entwicklung. Das ist eine historisch ungewöhnliche und auch relativ einzigartige Situation, wie es sie nicht nur in Deutschland, sondern wahrscheinlich auch weit darüber hinaus, nur sehr selten gibt. Es handelt sich um eine sehr große Konversionsfläche im Zentrum der Stadt von etwa 40 Prozent der heutigen Innenstadtgröße, was ja nicht wenig ist. Das ist schon ein großes und relativ ungewöhnliches Unterfangen.

Hamburg hat zu Beginn des 20. Jahrhunderts das sehr explizite Ziel gehabt, Großstadt zu werden. Unter diesem Thema hat Hamburg schon vor dem 2. Weltkrieg mancherlei an historischer Bausubstanz in der Innenstadt abgerissen. Vornehmlich unsere Gängeviertel, weshalb Hamburg schon zum Zeitpunkt des 2. Weltkrieges eine Stadt war, die nur noch relativ wenig Wohnen in der Innenstadt hatte. Heute leben innerhalb des Wallrings in Hamburg gerade mal 14.000 Seelen.

Nun zu unserem Innenstadtkonzept: Was bedeutet es eigentlich, wenn man eine Innenstadt um 40 Prozent erweitert? Und wie macht man das in städtebaulicher und funktionaler Hinsicht? Aber vor allem, und das hat jetzt mit der heutigen, bis zur Speicherstadt reichenden alten Innenstadt zu tun, die Frage: Wie orientiert man eigentlich eine Stadt um? Denn mit der Gründung des Freihafens im Jahre 1888 ist in Hamburg das interessante Phänomen aufgetreten, dass auf einmal die Stadt im Süden mit dem Zollzaun eine tatsächlich vorhandene Grenze hatte. Seit diesem Zeitpunkt, vor mittlerweile über 120 Jahren, hat sich Hamburg hauptsächlich in Ost-West-Richtung entwickelt. Wer heute aufmerksam durch die Stadt



Abb. 1
Innenstadtkonzept
mit Hafencity

geht, vermag sich das auch an wenigen Situationen klarzumachen. Wenn man z. B. vom Rathausmarkt zur Hafencity oder zur Speicherstadt will, kommt man durch die berühmten Twieten in Hamburg. Sie zählten bis 1888 zu den belebtesten Zonen dieser Stadt und sind in den vergangenen 120 Jahren zu absolut toten, vernachlässigten Gegenden und im Grunde gar nicht mehr in der Wahrnehmung der Stadtöffentlichkeit befindlichen Räumen geworden. Also ist die Entwicklung dieser Wegeverbindungen unser großes, übergeordnetes, räumliches Thema.



Abb.2
Innenstadt mit Hafencity
Siedlungsstruktur

Hinsichtlich dieses Innenstadtkonzeptes beschäftigten uns natürlich auch bauliche und inhaltliche Fragen. Auf einige dieser typischen baulichen Fragen will ich kurz anhand weniger Beispiele eingehen, weil sie vielleicht auch für Hannover nicht ganz irrelevant sind. Ein Beispiel ist die berühmte »Spiegelinse«, also diese zwei Hochhäuser, Kallmorgen-Bauten, südlich des Kontorhausviertels gelegen. Wie integrieren wir solche Typologien wieder in die Stadt? Wollen wir sie integrieren, oder sollen sie weiterhin als Solitäre in einer an sich sonst geschlossenen Bebauung stehen? Und weiter, wie finanzieren wir die Sanierung solcher Häuser. Denn das klimagerechte Umbauen der Immobilien aus dieser Zeit der späten 50er bzw. der frühen 60er Jahre ist heute ein kostenträchtiges Unterfangen. Und wer sie wirklich unter Schutz stellen will, muss wissen, dass es in aller Regel nur dann geht, wenn man eine zusätzliche, ergänzende Bebauung zulässt. Es ist die einzige Möglichkeit, und das ist sozusagen die historische Thematik, mit der unsere Generation zu tun hat, Werte zu schaffen, die es erlauben, solche Gebäude denkmalgerecht zu sanieren.

Es gibt natürlich auch andere Fälle, wo wir die offensichtliche Chance haben, durch Umbau neue Nutzungen zu integrieren. Ein solches Beispiel ist die direkt gegenüber der Speicherstadt gelegene Katharinenkirche. Hier befindet sich eine Schule aus den 50er Jahren, die zur Sanierung anstand. Diesen Standort haben wir zugunsten einer neuen Schule in der Hafencity aufgeben, weil wir dort langfristig mehr Bewohner haben werden und die Schule somit richtiger liegt. Wir nutzen das, um das Wohnen in der Stadt mit einem kleinen Quartier in Ergänzung zum Cremonviertel zu ergänzen.

Ein drittes Beispiel für städtebauliche Situationen, die man heilen kann und, so glaube ich jedenfalls, heilen muss, ist der berühmt-berüchtigte Deichtorknoten, der direkt hinter dem Eisenbahndamm liegt, wenn man nach Hamburg über die Amsinckstraße hineinkommt. Er ist einer der verkehrsbelastetsten Knoten, die wir in der Innenstadt überhaupt haben. Neben den Deichtorhallen an der Eisenbahnlinie stehen an diesem Knoten unsere sogenannten City-Hochhäuser, Gebäude, bei denen der Denkmalschutz ebenfalls für eine Erhaltung plädiert. Ich habe aber hin und wieder auch mal das Bedürfnis zu fragen: Lohnt es sich, für einen unbrauchbaren Grundriss und einen städtebaulichen Irrweg die ganzen Sanierungsaufwendungen zu betreiben? Oder ist es besser, einen städtebaulichen Schaden vielleicht einmal zu beseitigen. Es gibt in der Baugeschichte eben auch Irrwege und Fehlentscheidungen, die man korrigieren sollte, wenn man kann.

Das Wohnthema beschäftigt uns in der Innenstadt natürlich sehr. Es ist in Wahrheit ein schwieriger, zumindest in Hamburg sehr langfristiger Prozess, und auch dort müssen wir uns ehrlich die Karten legen. Es funktioniert in Wahrheit nur, wenn Sie entweder zusätzliche Geschossfläche durch Aufstocken oder andere Maßnahmen zulassen – ich werde später auch auf den gestalterischen Gesichtspunkt noch eingehen – oder aber in der Lage sind, das durch aktive, öffentliche Förderung stark zu subventionieren. Wenn man das nicht kann, müssen wir die Chance des Umbaus nutzen, um die Flächen mit Neubauten zu ergänzen, die wir dann sehr stark auf das Wohnen ausrichten können. Aber es heißt eben in Wahrheit auch, dass wir Auseinandersetzungen führen müssen, weil wir in aller Regel über Verdichtung an diesen Orten reden. Nicht jeder Umbau wird in der Bevölkerung als Verbesserung empfunden. Diesen Konflikt muss man sich verdeutlichen und einen jeweils angemessenen Weg dazu finden. Das führt zu den langen Diskussionen und schwierigen Kompromissen, die wir überall in den Städten haben, bis wir von der ersten Idee bis zu einer realisierbaren Lösung kommen.

Klar, unser größtes Potenzial für den Wohnungsbau in der Innenstadt ist die Hafencity, die ich an dieser Stelle unter dem Gesichtspunkt ansprechen will, mit welcher Typologie von Haus, also Körnung, wir weiterbauen sollen. Und ich denke, das sind Aspekte, die hier auch von Frau Merk, Herrn zur Nedden

und Herrn Bodemann genannt worden sind, nämlich die wichtige Frage: Knüpfen wir jetzt eigentlich wieder, ähnlich wie wir das in der Nachkriegszeit gemacht haben, an die großen Geschosswohnungsbau-typologien an, oder aber geht der Markt in dieser Zeit nicht in eine andere Richtung? Müssen wir wieder individueller bauen? Nicht unter einem vornehmlich gestalterischen, sondern inhaltlichen Gesichtspunkt. Wir haben es mit einem Markt zu tun, in dem wir nicht mehr vornehmlich über die soziale Wohnraum-versorgung, also Belegungsrechte, die Bevölkerung lenken können, sondern auf dem wir uns in einer Konkurrenz zu vielen anderen Standorten in den Städten befinden. In diesem Wettbewerb müssen wir auf einem privat organisierten Markt bestehen, auf dem die Menschen Wahlmöglichkeiten haben.

Ein anderes Thema, das ich in diesen Kontext ansprechen möchte, ist die Chance zur Nachverdichtung durch Aufstockung. Man muss ehrlicherweise zugeben, dass in der Wiederaufbauphase unter knappen Mitteln manchmal das städtebauliche Potenzial nicht ausgeschöpft wurde. Das ist ein gestalterisches Thema, bei dem man sich sehr konkret mit der Stadt und ihrer Geschichte auseinandersetzen muss. Ich bekenne mich ganz offen zur Auffassung, dass wir an vielen Stellen in Hamburg anstelle einer 4 bis 5-geschossigen Bebauung eine bis zu 7-geschossigen gut vertragen könnten. Wir jedenfalls versuchen und tun das, trotz der Diskussionen, die damit verbunden sind.

Zum Handel möchte ich zwei Beispiele und Themenfelder ansprechen. Das Eine ist, dass wir in Ham-burg, ähnlich wie auch in vielen anderen Städten, praktisch seit den 80er Jahren keinen nennenswerten Zuwachs mehr an Verkaufsfläche in der Innenstadt gehabt haben. Der letzte große Schub war in Hamburg das Passagenviertel, das Anfang der 80er entstanden ist. Seitdem haben wir eine ziemliche Stagnation zu verzeichnen. Gewachsen ist aber der Handel in vielen Randbezirken, nicht ganz so dramatisch und so weit draußen wie in Leipzig, aber doch signifikant. Kurzum, die Innenstadt hat an Bedeutung, relativer Bedeutung verloren. Das größte Projekt, dem entgegen zu wirken, ist natürlich die HafenCity, mit dem expliziten Ziel, dort City und nicht Vorstadt zu bauen. Der Handel soll in einem relativ großen Bereich von 40.000 qm etabliert werden und zwar mit der Idee, keine Mall zu bauen. Es gibt daher die Auflage, dass erdgeschossig alles und nur punktuell weitere Geschosse mit Handel belegt werden muss bzw. darf. Die oberen Geschosse sind durch andere Nutzungen zu füllen, sei es Büro, sei es Wohnen. Es ist jetzt im Bau, ich bin gespannt, wie es funktionieren wird. Das ist verbunden mit der Botschaft, dass der Handel wieder zu etwas anderen Typologien kommen muss. Wir müssen neue Wege finden im Umgang mit der Krise, in der sich die Betriebsform Kaufhaus befindet. Und wir werden es nicht allein mit kleinteiligen inhabergeführten Läden schaffen, aber es ist vielleicht auch nicht die einzige Zukunft, mit innerstä-dtischen Einkaufszentren weiterzuarbeiten. Man muss darüber hinausgehen und wieder zu normalen Straßenräumen in der Handelsentwicklung kommen.

Damit in Verbindung steht ein anderes Instrument, das sich bei uns mittlerweile als relativ erfolgreich herausgestellt hat, die »Business-Improvement-Districts«. Dabei steht die Frage im Vordergrund: Wie lässt sich eigentlich der inhabergeführte Einzelhandel in den Städten retten? Und die These ist: Wenn es nicht dem inhabergeführten Einzelhandel gelingt, sich gemeinsam mit den Grundeigentümern so zu organisieren und zusammenzuschließen in traditionellen Straßenzügen, dass er zu vergleichbaren Qua-litäten, Abwechslungsreichtum usw. kommt, wie es der organisierte Einzelhandel in den Malls tut, dann wird es auch nicht gelingen, diese aus vielen anderen Gründen in einer kritischen Situation befindliche Betriebsform dauerhaft zu retten. Über die Rückgänge muss ich hier nicht reden, die kennen Sie, und die werden in Hannover nicht viel anders sein als in Hamburg. Kurzum, dieses Instrument des »Business-Improvement-Districts«, das zunächst einmal sehr stark auf die öffentlichen Räume, auf ihre Finanzierung in der Herstellung, in der Erneuerung, aber auch in der Unterhaltung abzielt, sollte sich zum Management der Einkaufslage (Ladenzusammensetzung usw.) fortentwickeln. Diesen Gedanken zu pflegen, das ist eine gemeinsame Verantwortung von Wirtschaft und Stadt. Wenn das nicht gelingt, dann glaube ich, sieht es sehr schlecht aus. Denn auch in Hamburg dürfen wir keinen Hehl daraus machen, dass es mühsam war und immer wieder mühsam ist, mal einen Platz, einen wichtigen oder bedeutenden Ort tatsächlich neu herzurichten. Und selbst den Jungfernstieg, der nicht zu den unprominenten und unwichtigen Orten in Hamburg gehört, würde es in der erneuerten Form nicht geben, wenn es nicht ein starkes, privates Engagement für den Umbau gegeben hätte.

Der öffentliche Raum ist für uns in den Städten generell ein großes Thema, weil die Thematik der Aufenthaltsqualität, der Lebensqualität, der Frage der Identität der Bürger mit ihrer Stadt, sich nun



mal, an den zentralen Zonen der Städte, an den Innenstädten festmacht. Das sind die Aushängeschilder nicht nur für die Besucher, sondern auch für uns selber, wo wir alle unsere Freunde, unsere Verwandten hinführen, wenn wir sie zu Besuch haben und natürlich auch mit Stolz etwas zeigen – hier das Rathaus, die NordLB oder aber einen so schönen Bahnhofsvorplatz, der ja mittlerweile zu den Besten gehört, die wir in Deutschland überhaupt haben.

Als letztes eine Anmerkung zu bedeutenden Einrichtungen in der Stadt. Auch darum geht es, wenn wir an die Erneuerung unserer Städte denken. Das ist ja auch schon in den anderen Beiträgen hervorgehoben worden. In Hamburg ist das mit der HafenCity und der Philharmonie verbunden. Und bei allem Leid, was wir finanziell mit der Elbphilharmonie durchmachen müssen, wird es am Ende – daran habe ich überhaupt keinen Zweifel – natürlich ein Aushängeschild sein. Ein Aushängeschild, das Identität bringt, die Menschen stolz auf ihre Stadt macht und von dem wir am Ende vielleicht auch sagen können: Nicht nur unsere Urgroßväter und -mütter, sondern auch wir haben etwas beigetragen, worauf unsere Kinder und Kindeskinde stolz sein können. – **Dankeschön**

MARTIN ZUR NEDDEN

Stadtbaurat der Stadt Leipzig



Aspekte der Leipziger Innenstadtentwicklung

Man kann die Entwicklung von Leipzig nur vor dem Hintergrund der Historie einordnen: und muss sich hierbei vergegenwärtigen, dass Leipzig im Jahre 1913 die viertgrößte Stadt im damaligen Deutschen Kaiserreich war. Nach Berlin, Hamburg und Köln rangierte Leipzig mit ca. 740.000 Einwohnern. Ein allmählicher Rückgang setzte zunächst im Dritten Reich ein, als man die, u.a. aufgrund der Leipziger Handelstradition, zahlreiche Bevölkerungsgruppe der Juden vertrieb und vernichtete. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte erst aufgrund der Zugehörigkeit zur »Zone« und später zur DDR die Westwanderung ein. Ein Abwärtstrend in der Bevölkerungsentwicklung setzte sich kontinuierlich bis Mitte der 1990er Jahre fort. Nach der Wende 1989 war bei der Bevölkerungszahl noch einmal ein Bruch zu verzeichnen: Die erneute Wanderung nach Westen, die im Wesentlichen durch den Verlust der Arbeitsplätze hervorgerufen wurde. Von 100.000 Arbeitsplätzen im Industriesektor gingen innerhalb von drei Jahren 90.000 verloren. Diese Dinge haben auch die Innenstadtentwicklung der letzten 20 Jahre maßgeblich geprägt.

Geprägt hat sie aber auch der Umstand, dass seit Mitte der 1990er Jahre wieder eine positive Bevölkerungsentwicklung verzeichnet werden kann. Ein Zuwachs ist zunächst aufgrund von Eingemeindungen eingetreten. Inzwischen wächst Leipzig nicht mehr durch Eingemeindungen, sondern aufgrund eines positiven Wanderungssaldos und hat über 500.000, nämlich 511.000 Einwohner. Die Prognosen gehen davon aus, dass bis 2020/2025 die Zahl von ca. 530.000 Einwohnern erreicht sein wird.

Die Leipziger Innenstadt ist trotz dieser Wechselfälle in ihrer historischen Konfiguration, die geprägt ist von einer ganz enormen Kompaktheit, in ihren Grundzügen erhalten geblieben. Diese Innenstadt hat Ausmaße von 600 x 800 m, das ist m.E. für eine Stadt von, wie gesagt, ursprünglich über 700.000, heute über 500.000 Einwohner schon etwas Besonderes. Wenn man sich vor Augen führt, dass in dieser kompakten Innenstadt alle Funktionen und dazu noch die Messe stattfanden, die schon um 1800 eine »europäische Messe« war, dann wird deutlich, was hier an Urbanität vorhanden war und heute ist.

Um 1989, zur Zeit der friedlichen Revolution, wird diese Innenstadt nun einem – man kann schon sagen – mörderischen Konkurrenzkampf ausgesetzt, indem aufgrund der Kapitulation der Regionalplanung, wie fast überall in den neuen Bundesländern, rings um Leipzig riesige, nicht integrierte Zentren entstanden. Das Größte ist der »Saale Park« jenseits der Landesgrenze in Sachsen-Anhalt mit ca. 70.000 qm



Abb.
Leipziger Innenstadt

Verkaufsfläche. Diesen konnte Leipzig in der Innenstadt nur gerade einmal 50.000 qm entgegensetzen. Diese Riesenmaschinen waren natürlich erst einmal der große Attraktor für die Bevölkerung. Hier war es schick, hier konnte man sich aufhalten, hier bekam man alles. Mit dem Resultat, dass die Kaufkraft abgezogen wurde, zumal die historische Bausubstanz, Leipzig war im Krieg zwar auch zerstört, aber nur zu 25 Prozent in der Innenstadt, von der DDR systematisch dem Verfall Preis gegeben worden war.

Das historische Erbe wurde zur Disposition gestellt, und der noch in der ganz engen Parzellenstruktur vorhandene historische Grundriss verlor dadurch nach und nach an Gesicht. Wenn die DDR noch 10 Jahre länger existiert hätte, wäre wohl von den historischen Strukturen der Innenstadt Leipzigs nicht mehr viel übrig geblieben. Allerdings hat es auch in der DDR unterschiedliche Phasen gegeben. Nach dem Zweiten Weltkrieg war ursprünglich beabsichtigt, die Stadt im Wesentlichen wieder auf dem alten Grundriss aufzubauen. Man hat den einen oder anderen Verkehrsweg etwas verbreitert, wie z. B. in der Nord-Süd-Verbindung, aber sich ansonsten durchaus am historischen Stadtgrundriss orientiert. Erst in den 1960er Jahren, als der Schwenk zur Moderne kam, hat man in Teilen davon Abstand genommen und Überformungen vorgenommen – z. B. mit der Schaffung des Sachsenplatzes und der Schaffung eines Platzes vor der Thomaskirche. Hier wurde der Ansatz verfolgt, die Grundsätze der Moderne umzusetzen.

Aber auch schon in der DDR setzte, allerdings nicht in der staatlichen oder staatlich gelenkten Architektur, sondern bei freien Büros eine Gegenbewegung ein, die erstmals in einem Wettbewerb zur Innenstadtentwicklung in den 1980er Jahren sichtbaren Ausdruck fand. Die zweitprämierte Arbeit versuchte gerade solche Lücken wie den Sachsenplatz oder die Lücke vor der Thomaskirche zu schließen. Diese Arbeit folgte also nicht der staatlich favorisierten Richtung, und sie gab Anlass zu Diskussionen. Gerade auch das Thema des Verfalls der historischen Bausubstanz, der Umgang mit Architektur, war ein Aspekt, der durchaus bei den Oktoberdemonstrationen in Leipzig eine Rolle gespielt hat. Es gab damals, so wurde mir berichtet, auf den Wänden ein Motto: »Ruinen schaffen ohne Waffen«. Das zeigt die Verbitterung über die Zustände, wie sie in der Innenstadt, aber nicht nur in der Innenstadt, sondern insgesamt in der von der Gründerzeit geprägten Stadt herrschten.

1989 gab es eine Reihe von Baulücken, teilweise, allerdings die wenigsten, vom Krieg gerissen, teilweise durch Verfall oder Abriss. Trotz Überformungen in den 1960er Jahren sind wesentliche Elemente sowohl baulich als auch vom Grundriss in der Innenstadt erhalten geblieben. Niels Gormsen hat als erster Stadtbaurat nach der friedlichen Revolution sehr früh Konzepte entwickelt und auch begonnen sie umzusetzen. Das wurde von Engelbert Lütke Daldrup fortgesetzt, und auch jetzt wird dieses Ziel weiter verfolgt.

Insofern wurde an den Ideen der späten 1980er Jahre angeknüpft. Diese haben in einem Bebauungsplan, der 1997 beschlossen wurde und der wieder ganz wesentlich den historischen Stadtgrundriss zur Grundlage hatte, einen sichtbaren Ausdruck gefunden. Innerhalb des Plans gibt es drei weiße Flecken, Felder der besonders intensiven Diskussionen. Einmal der schon jetzt mehrfach erwähnte Sachsenplatz und zweitens der auch schon mehrfach erwähnte Bereich vor der Thomaskirche. Auf dem Sachsenplatz war das Museum der bildenden Künste schon in der Diskussion. An der Thomaskirche ist man letztendlich dazu übergegangen, den Bereich freizulassen, u. a. um den Blick auf die Thomaskirche zur Geltung zu bringen. Im Wesentlichen wurde aber wieder der historische Stadtgrundriss der baulichen Entwicklung zugrunde gelegt. Ebenso wichtig war eine Festsetzung, die, wie natürlich die anderen auch, nach wie vor verfolgt wird: Bei Neubauprojekten muss mindestens 20 Prozent der Bruttogeschossfläche dem Wohnen dienen, um auch in dieser Hinsicht die Multifunktionalität der Innenstadt zu fördern.

Auf den Sachsenplatz hatte ich schon kurz hingewiesen. Er war vielen Leipzigern ans Herz gewachsen. Nach intensiven Standortuntersuchungen hat man sich letztendlich für die Errichtung des Museumsbaus an diesem Platz entschieden. Damit liegt ein weiterer wichtiger, kultureller Punkt direkt in der Kerninnensstadt, was sowohl für die Leipziger als natürlich auch für die Touristen einen Anziehungspunkt darstellt. Das Museum trägt damit auch zur Belebung wesentlich bei, zur Attraktion, zur Multifunktionalität. Der Kubus des Museums wird nach und nach durch vier so genannte Museumswinkel ergänzt. In einem Winkel ist das »Stadtgeschichtliche Museum« untergebracht, in anderen wieder die Mischung Wohnen, Dienstleistung und Einzelhandel. Für den südöstlichen Winkel wurde jetzt gerade ein Wettbewerb abgeschlossen. Vier renommierte Büros werden hier jetzt Wohngebäude errichten – Kohl/Krier, Hilmer/Sattler, Spengler/Wiescholek und Fuchshuber. Es wird bei allen Projekten in der Innenstadt mindestens eine Mehrfachbeauftragung oder ein Wettbewerb durchgeführt. Ein weiteres wichtiges Projekt und eine

wichtige Einrichtung ist die Universität. Sie feiert im nächsten Jahr ihr 600-jähriges Bestehen. Das war vor einigen Jahren Anlass, den Komplex am Augustusplatz, der aus den 1960er Jahren stammt, in großen Teilen zur Disposition zu stellen, weil er u.a. auch unter der Thematik Asbest nicht mehr wirtschaftlich nutzbar war. Jetzt wird im rückwärtigen Bereich ein Projekt vom Münsteraner Büro Behet Bondzio Lin realisiert und am Augustusplatz selbst, also einer der prominenten Stellen dieses Gebäudekomplexes und der Innenstadt, von dem holländischen Architekturbüro van Egeraat. Es wäre eine eigene Geschichte, die Entstehung dieses Entwurfes und letztendlich auch dieses Gesamtkomplexes zu erläutern. Der sehr markante Mittelteil ist ein Anklang an die Paulinerkirche, die Ende der 60er Jahre in einem, wie man wirklich sagen muss, barbarischen Akt von der DDR gesprengt worden war. Sie war voll funktionsfähig und auch in Funktion, aber wahrscheinlich wurde sie gerade deswegen gesprengt. Einige wünschten natürlich, sie wieder aufzubauen, insbesondere nachdem in Dresden die Frauenkirche im Aufbau begriffen war. Das Ergebnis dieser Diskussion ist, dass der Neubau einige Elemente aufnimmt, aber sie in einer heutigen Architektursprache weiterentwickelt. Im nächsten Jahr soll die Eröffnung zusammen mit der 600-Jahr-Feier stattfinden. Für die Innenstadt ist es von zentraler Bedeutung, dass die Universität mit wesentlichen Institutionen in der Innenstadt liegt.

Zentrale Funktion hat neben dem Wohnen, neben der Universität, neben der Kultur – mit dem Museum der bildenden Künste, dem Opernhaus und dem Gewandhaus – natürlich der Einzelhandel. Nach dem Tief Anfang der 1990er Jahre mit ca. 50.000 qm Verkaufsfläche ist ab ca. Mitte der 1990er Jahre eine Investitionswelle in Gang gekommen, wesentlich ausgelöst durch den Umbau des Leipziger Hauptbahnhofes mit einem integrierten ECE-Center. Es wurde zu recht sehr viel diskutiert, und es war auch keine einfache Entscheidung, aber man muss rückblickend sagen, es war eine richtige Entscheidung. Karstadt und Kaufhof haben neu im Süden gebaut, und auch die Leipzig sehr prägenden Passagen, die ein sehr markantes Element der Leipziger Innenstadt sind und ein zweites Wegesystem neben dem ganz öffentlichen Raum darstellen, wurden nach und nach wieder erneuert.

Die Investitionen im Süden führten dazu, dass im Norden Attraktivitätsprobleme entstanden, obwohl hier traditionell zu DDR-Zeiten eigentlich der sehr viel stärkere Pol gewesen war. Dieses drückte sich auch in Fußgängerfrequenzen aus: Insgesamt gab es ab Ende der 1990er Jahre einen Anstieg, auch eine für Leipzig wichtige Zunahme der Kaufkraftbindung, aber gerade im nördlichen Bereich war die Entwicklung von Stagnation und teilweise Rückgang gekennzeichnet. Nach intensiven Diskussionen und auch nicht ganz leichten Herzens wurde entschieden, dass im Norden ein vorhandenes Kaufhaus, das Konsument-Warenhaus, das schon vor dem Ersten Weltkrieg als Kaufhaus dort eingerichtet war, zu den vorhandenen 15.000 qm um weitere 12.000 qm Verkaufsfläche erweitert werden kann. Aus dem Wettbewerb ist das Büro Grüntuch Ernst aus Berlin als Sieger hervorgegangen. Ziel und Vorgabe bei dem Wettbewerb war es, einen Baukörper zu schaffen, der sich in das städtische Umfeld integriert. Der also die Höhen der gründerzeitlichen Bebauung aufnimmt und auch zumindest Anklänge an die Parzellenstruktur der Gründerzeit aufweist. Gefordert war auch eine multifunktionale Nutzung. Neben der Funktion Einkaufen werden auch Flächen für Kultur, für eine Kindertagesstätte und auch für Wohnen vorgesehen. Es war allerdings nicht ganz einfach, bei dem Investor die Bereitschaft hierfür zu wecken.

Der Entwurf nimmt den historischen Stadtgrundriss wieder auf, es sind damit im Grunde genommen zwei Objekte: In dem Bebauungsplan und einem städtebaulichem Vertrag sind sehr detaillierte Festsetzungen und Regelungen getroffen worden. Es gibt nicht nur die für solche innerstädtischen Einkaufszentren typischen zwei Zugänge, sondern es werden acht Zugänge entstehen. Es wurde auch geregelt, dass Läden und Gastronomie zu den angrenzenden Straßen geöffnet werden müssen und dass im Inneren nicht der typische Mallcharakter entsteht, sondern dass in Anlehnung an die Passagentradiation in Leipzig hier ein Stück Stadt gebaut wird. Die Außenfassaden setzen sich auch im Inneren fort. Es werden also »einzelne Gebäude« gebaut, die dann überdacht sind. Es besteht die Erwartung, dass mit diesen begleitenden Regelungen tatsächlich erreicht wird, dieses Objekt mit einer hohen Bruttogeschossfläche sowohl funktional als auch gestalterisch in den Stadtorganismus zu integrieren und gleichzeitig den erwarteten Impuls für den nördlichen Teil der Innenstadt zu geben. Angesichts der Kompaktheit der Innenstadt ist eine volle Funktionsfähigkeit der gesamten Innenstadt von zentraler Bedeutung.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Stadtentwicklung, und damit auch der Innenstadtentwicklung, ist der Umgang mit dem öffentlichen Raum. Auch hier hat Leipzig schon sehr früh angefangen, sich Gedan-

ken über die Abfolge der Straßen und Plätze, deren Gestaltung und Materialität zu machen. Ziel ist es, einerseits an die Historie anzuknüpfen, andererseits durchaus moderne Elemente mit einzubauen und auf diese Weise einen hochwertigen öffentlichen Raum zu schaffen, verbunden mit der Hoffnung, dass diese Gestaltelemente lange ihre Qualität bewahren.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage der Beleuchtung von Bedeutung. Dabei geht es nicht darum, »Festtagsbeleuchtung« zu schaffen, sondern durchaus auf »Normalmaß« zu bleiben. Die Maßnahmen basieren auf einem Masterplan »Beleuchtung«, der Ende der 1990er Jahre entwickelt worden ist und weitergeführt wird, in dem Bestreben, die »Überbeleuchtung« gerade der Innenstadt möglichst zu vermeiden. Auch das ist nicht immer ganz einfach – bis hin zu Diskussionen über Werbung –, aber bisher noch einigermaßen gelungen.

Zur Innenstadtentwicklung gehört auch das Thema »Verkehr«. Beim öffentlichen Verkehr ist das wichtigste Projekt im Moment der so genannte City Tunnel. Leipzig hat traditionell einen Kopfbahnhof und nach 100-jähriger »Planung« wird nun der Hauptbahnhof mit dem Bayrischen Bahnhof im Süden verbunden. Es ist also, wie oft auch in überörtlichen Zeitungen zu lesen ist, keine U-Bahn und keine Stadtbahn, die gebaut wird, sondern es ist ein Tunnel für S-Bahn, Regional- und Fernverkehr. Er wird für Leipzig und die Region mehrere positive Aspekte haben. Zum einen wird in der Region Leipzig die Fahrzeit im S-Bahnnetz um bis 20 Minuten verkürzt. Das sind Quantensprünge. Es wird aber auch, und das weiß Leipzig natürlich besonders zu schätzen, auch die Erreichbarkeit der Innenstadt aus der Region erheblich aufgewertet. Es entstehen drei Stationen direkt in der Innenstadt: »Markt«, den das Hannoveraner Büro Kellner/Schleich/Wunderling gestalten, dann »Wilhelm-Leuschner-Platz« und »Hauptbahnhof«.

Darüber hinaus wird das Stadtbahnprogramm weiter umgesetzt. Die Innenstadt ist so auch innerhalb der Stadt im öffentlichen Nahverkehr schnell zu erreichen. Das Konzept ist etwa zur Hälfte realisiert.

Aber Thema ist auch der Verkehr in der Innenstadt selbst. Aufgrund der Multifunktionalität und der historischen Entwicklung besteht im Hinblick auf den Individualverkehr das Problem, dass die Erreichbarkeit vieler Grundstücke gesichert werden muss, andererseits sollen zentrale Bereiche vom Autoverkehr möglichst frei sein und dies möglichst ohne zu viele technische Einbauten. Es hat ein erstes Konzept Ende der 1990er Jahre gegeben, das vor kurzem fortgeschrieben wurde. U.a. werden Quartiere mit so genannten »rückführenden Schleifen« gebildet, um auch die letzten Durchfahrtsmöglichkeiten insbesondere in der Nord-Süd-Richtung zu unterbinden und damit einen weiteren Sprung im Hinblick auf die Reduzierung des Individualverkehrs in der Innenstadt zu erreichen. Das ist auch deswegen möglich, weil von dem die Innenstadt umgebenden Verkehrsring ca. 6.000 Stellplätze in Parkgaragen direkt erreichbar sind, sodass man den reinen Kundenverkehr aus der Innenstadt heraushalten kann.



Selbstverständlich spielt auch der Radverkehr im Rahmen dieses Innenstadtverkehrskonzeptes eine wichtige Rolle: Leipzig hat einen Anteil des Radverkehrs von über 13 Prozent am Gesamtverkehr. Hier hat es intensive Diskussionen gegeben, insbesondere hinsichtlich der Zulässigkeit des Radverkehrs in der eigentlichen Fußgängerzone, die in Ost-West und Nord-Süd-Richtung verläuft. Es gibt jetzt, wie wir hoffen eine salomonische Lösung: Von 20 bis 11 Uhr ist das Fahrradfahren zulässig, und in den Hauptzeiten soll es nicht zulässig sein. Parallelrouten ermöglichen trotzdem die Durchquerung der Innenstadt.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind Kinder in der Innenstadt. Er hat in der Vergangenheit eine allerdings eher untergeordnete Rolle gespielt. In einem mehrstufigen Prozess wurden zunächst Möglichkeitsräume erarbeitet, die dann zunächst intensiv mit Bürgern insgesamt und dann auch mit Kindern diskutiert wurden. Die ersten Projekte sind unter Beteiligung von Kinder-Jurys ausgewählt worden und sollen nun umgesetzt werden. Für Planer sind die Ergebnisse eines solchen Prozesses nicht immer so ganz einfach, weil nicht alle Vorstellungen von Kindern mit den Vorstellungen einer perfekt gestalteten Innenstadt korrespondieren. Es wurde aber bei den ersten Projekten zumindest ein Weg gefunden, der sowohl planerischen Ansprüchen als auch insbesondere, und das ist vor allem sehr wichtig, den Spielbedürfnissen der Kinder gerecht wird. Erste Bausteine sind realisiert, z. B ein Spieltag, um deutlich zu machen, dass die Leipziger Innenstadt auch ein Raum ist, wo Kinder interessante Möglichkeiten für sich finden.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Leipziger Innenstadt trotz schwieriger Rahmenbedingungen wieder ihrer historischen Bedeutung im Wesentlichen gerecht wird. In baulicher Hinsicht verbindet sie überkommenes Erbe mit heutiger Formensprache. In funktionaler Hinsicht ist sie ein Ort vielfältiger Aktivitäten von Bewohnern, Beschäftigten und Studenten sowie Besuchern. Ungeachtet dessen ist es unstrittig, dass sicher noch eine Reihe neuer Herausforderungen zu bestehen sind. Man muss sicher weiter sehr genau aufpassen und gerade die Veränderungen im Einzelhandel sehr genau im Auge behalten. Zu diesem Punkt sei nur die Zukunft der Warenhäuser genannt, die natürlich für eine Innenstadt wie Leipzig von besonderer Bedeutung sind. Aber es besteht aufgrund des in den letzten Jahren Erreichten, **Anlass für einen gewissen Optimismus.**

BAUKULTUR VOR ORT

Nachkriegsmoderne
weiterdenken

Dr. Sid Auffarth

Hannover

Prof. Dr. Christian Farenholtz

Hamburg

10. Dezember 2008

Sprengel Museum Hannover

DR. SID AUFFARTH

Hannover



Weiterdenken der Nachkriegsmoderne ...

... heißt zunächst beschreiben, was denn Nachkriegsmoderne überhaupt ist. Und inwieweit sie den Neuaufbau von Hannover, vorzugsweise die Innenstadt, prägte. Erst dann ist ein Weiterdenken möglich. Und so ist der folgende Beitrag auch aufgebaut: Er beginnt mit der Frage, was ist Nachkriegsmoderne im Städtebau, wo findet sie sich in Hannover, und wie gehen wir damit um.

In einem Vortrag der Reihe Hannover City 2020 würdigte der Bauhistoriker Werner Durth die Leistungen Rudolf Hillebrechts, der seit 1948 als Stadtbaurat den Neuaufbau der Stadt Hannover lenkte. Hannover wurde damals zum viel bewunderten Vorbild des Wiederaufbaus. Durth beschrieb die Lage der Menschen in den kriegszerstörten Städten, berichtete von ihren Hoffnungen und erläuterte, wie sich daraus Leitbilder für den Wiederaufbau herausbildeten. Das Folgende knüpft dort an, wo der Beitrag von Werner Durth endete, nämlich bei den städtebaulichen Leitbildern der Wiederaufbauzeit. Auch wenn der Philosoph Theodor W. Adorno aus dem Wort Leitbild einen leicht militärischen Klang heraushörte und es der konservativ-restaurativen Kulturkritik zuordnete, kann das für die Stadtplanung der Wiederaufbauzeit nur bedingt gelten. Die Planung wollte und musste sich vom Leiten, Führen und Verführen von Menschen deutlich absetzen, sich entnazifizieren, auch wenn gängige Planungsziele aus der NS-Zeit unter anderer Überschrift beibehalten wurden, die meistens dem angelsächsischen und US-amerikanischen Städtebau entstammten. Die Leitbilder dienten der Verständigung unter Planern und mit der Öffentlichkeit und brachten kompliziert-komplexe Zusammenhänge auf eine kurze Formel. Sie hießen damals Funktions-trennung, die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Nachbarschaftsidee, Stadtlandschaft, autogerechte oder auch organische Stadt – wobei sich in der Umsetzung eine moderne von einer traditionsgebundenen Richtung unterscheiden lässt. An dieser Stelle erscheint es sinnvoll, darauf hinzuweisen, dass der damalige Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht ausdrücklich den Begriff Wiederaufbau für Hannover ablehnte, er sprach vom Neuaufbau. Womit sich auch die Frage erübrigt, ob die Planung Hannovers eher modern oder traditionalistisch erfolgte. Unwiderrprochen wurde Hannover damals zum Vorbild der modernen Stadtplanung. Die Zeitschrift Der Spiegel sprach 1959 über die Aufbauleistung anerkennend vom Wunder von Hannover.

Da gibt es zunächst das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Dessen Grundgedanke war es, die einst dicht bebaute, lichtlose und steinerne Stadt in Siedlungszellen oder Quartiere zu gliedern, deren Bewohner sich in Nachbarschaften basisdemokratisch organisieren und die politische Erneuerung des jungen Deutschlands begründen sollten. Zellendemokratie nannte dies Theanolte Bähnisch, seit 1946 erste Regierungspräsidentin für Hannover und damit erste Frau in diesem Amt überhaupt. Eine Siedlungszelle entsprach dabei etwa einem der damals 41 hannoverschen Stadtteile mit durchschnittlich 10.000 Einwohnern. Die Auflockerung der Stadt war mit verschämten Blick auf den Luftschutz der Versuch, durch Grünzüge die Gliederung im Stadtkörper erfahrbar zu machen. In das wohnbegleitende Grün wurden dann Schulen sowie Spiel- und Sportanlagen eingebettet. Für die Innenstadt ist als herausragendes Beispiel die Freilegung des Leineufers zu nennen, das als Verkehrszug im Grünen die Landschaften der südlichen Leineaue über Maschsee, Maschpark, Königsworther Platz und Georgengarten mit der mittleren Leineaue bis Marienwerder verbindet. Darüber hinaus wurde die Innenstadt mit den zum Parkieren ausgewiesenen Plätzen Köbelinger Markt und Marstall aufgelockert. Verkehrs- und Kundenströme wurden in offene Räume gelenkt, die gern auch als fließender Raum charakterisiert wurden. Die Vorliebe der NS-Planer für monumentale Achsen wurde nun in organisch ausschwingenden Verkehrs- und Grünbändern gemildert. Mit dem Leitbild der Stadtlandschaft kehrte die Natur in die Stadt zurück, denn in der Hinwendung zum Natürlichen, zum Organischen glaubten sich die Planer frei von jeder Ideologie.

Schließlich war da noch das Leitbild der autogerechten Stadt, das zum Schlagwort wurde und dem 1959 erschienenen Buch von Hans Bernhard Reichow auch den Titel gab. Zur Erläuterung wird hier das Verkehrsmodell für Hannover vorgestellt, das der Spiegel 1959 als Radsystem abbildete: Der neu geschaffene Innenstadtring mit Leibnizufer im Südwesten und Raschplatztangente im Norden umgürtete als Radnabe die City, die flächenmäßig um das Dreifache erweitert wurde – auch um Hochhäuser zu verhindern –, Ausfallstraßen erschienen als Speichen, während die Schnellwege einschließlich der Autobahn A2 im Norden als Radkranz das weiträumige Umfahren der Stadt gewährleisteten. Ein Konzept, das bis heute funktioniert, jedoch mit seinen Verkehrsschneisen tief in den Stadtkörper einschneidet.

Rudolf Hillebrecht hat sich immer dagegen verwahrt, dass die autogerechte Stadt für den Neuaufbau Hannovers höchste Priorität gehabt habe. Er sah im Verkehr nur das Mittel zum Zweck, die wirtschaftliche Bedeutung der Innenstadt zu stärken, indem er sie bestmöglich für den Verkehr erschloss. Er wollte vermeiden, dass die Innenstadt wie in den USA zu einem Slum verkam, während die Einkaufsmärkte an den Ausfallstraßen boomten. Da aber das Bodenrecht keinen Zugriff auf privaten Grund und Boden vorsah, blieb den Planern vorderhand nur die Planung des Verkehrs, die auch die Fußgänger mit einbezog. Sie dominierten in der Innenstadt als Kunden der Kaufhäuser und Geschäfte oder als Besucher der kulturellen Einrichtungen wie Theater, Oper, Kino. Wichtigste Bestandteile des Verkehrskonzepts waren der südliche Cityring mit Friedrichswall und Leibnizufer sowie die erst 1965 fertig gestellte nördliche Raschplatztangente – heute Hamburger- und Berliner Allee. Wobei vor allem der Trasse am Leineufer besondere Bedeutung zukam. Sie war nicht nur das erste Teilstück, sondern indem sie die Georgstraße vom Durchgangsverkehr entlastete, die damit zur »echten Längsachse der Innenstadt« werden konnte, wurde sie zu einem modernen Autoboulevard aufgewertet, der das Neue Rathaus, das Regierungsviertel und Konzernzentralen miteinander verband. Damals allerdings kam auf 70 Einwohner ein Pkw, während die Aufbauplanung weitsichtig von 10 Einwohnern pro Pkw ausging – einem Verhältnis, das der Verkehrsdichte von Paris und Zürich vor dem Krieg entsprach, aber bereits 1960 erreicht wurde. Heute teilen sich zwei Einwohner, ob Baby oder Greis, einen Pkw. Damit wird jede Straße zur Belastung der Anlieger.

Durch die Neuanlage des hundert Meter breiten Verkehrsraums Leibnizufer sollte der mittelalterliche Stadtmauerverlauf am Hohen Ufer wieder freigelegt werden. Zitat 1952: »Die Altstadt in ihrer ganzen geschlossenen Körperlichkeit, man möchte sagen, in ihrer mittelalterlichen Verslossenheit fest aneinandergefügt Bauten, mit dem Beginenturm als einem abweisenden Bollwerk und mit den über diesen geschlossenen Ring massiver Bauten hoch hinausragenden Kirchtürmen, wird hier noch einmal in ihrer ursprünglichen Wirkung sichtbar wie wohl kaum noch ein zweites Mal in unseren Großstädten, in denen die alte Stadt im Laufe der Zeit ihre einprägsame Form verlor.« Ein Experte urteilte damals über das Leibnizufer, es sei ein »hervorragendes Beispiel einer neuzeitlichen Gestaltung im Sinne des frei-rhythmischen Ordnungsprinzips. An einem bewegt geführten Grünzug werden die einzelnen Neubauten (der Calenberger Neustadt) freikörperlich aufgestellt und in einer einheitlichen Komposition zueinandergefügt.« An die räumlichen Abmessungen der neuen Platzanlagen müsse man sich insbesondere bei den neuen Verkehrsturbinen am Steintor und am Aegi erst gewöhnen, »mancher Laie – so heißt es in der ersten Denkschrift von 1949 über die Innenstadt – wird von der Gestaltlosigkeit unserer Verkehrsplätze überrascht, ja unangenehm berührt sein. Hier trifft uns tatsächlich etwas ganz Neues entgegen und die Aufgabe der künstlerischen Gestaltung steht uns noch bevor.« Doch ist die darin beklagte Gestaltlosigkeit des Steintorplatzes selbst nach Herausnahme von Stadtbahn und Verkehrskreisel geblieben. Das weite, leicht abfallende Halbrund verbreitet seit seiner Umgestaltung von 1984 Unwirtlichkeit, verlockt nur bei den Pavillons am Gänseliesel zu längerem Aufenthalt, verärgert aber meist Fußgänger und Radler beim Überqueren der Münzstraße in die Lange Laube.

In der Zusammenfassung bleibt festzuhalten: Die notwendig gewordene Modernisierung der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg ist charakterisiert einmal durch das konsequent verfolgte Leitbild der autogerechten Stadt, das sich bis heute in einer Folge von weiten, schwingenden Verkehrsräumen darstellt und im Bild vom fließenden Raum anschaulich wird. Das zweite Leitbild, das der gegliederten und aufgelockerten Stadt, wird in der strikten Trennung der Innenstadt von den angrenzenden Stadtteilen wahrgenommen, markiert durch den Cityring. Mit dem Durchstoß der neuen Verkehrszüge wurde zugleich das Stadtgefüge aufgelockert, das darüber hinaus durch das verkehrsbegründete Freilegen der weiten Platzanlagen am Steintor und Aegi oder am Köbelinger Markt und Marstall aufgebrochen wurde. Das dritte Leitbild, die Funktionstrennung gemäß der Charta von Athen, in der den vier Nutzungsarten Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr eigene Stadtbereiche zugewiesen wurden, ist weniger folgenreich umgesetzt worden. Sie zeigt sich nur in einer Schwerpunktbildung von Hotels am Bahnhof, Banken am Georgsplatz und Warenhäusern rund ums Kröpcke. Wohnungen entstanden danach vorzugsweise in der Altstadt, ihre Anzahl wurde jedoch gegenüber dem Vorkriegsbestand drastisch auf 15 Prozent reduziert.

Der Neuaufbau von Hannover bescherte der Stadt bis heute einen weitgehend reibungslosen Verkehrsfluss, weite, offene Räume, eine konsumfreundliche Innenstadt mit einem dichten Netz von

Geschäften in meist sachlicher Rasterarchitektur, die von vielen kaum wahrgenommen wird, und wenn, findet sie wenig Gefallen. Wer würde schon Karl Kraus zustimmen, als er sagte: »Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.« Den heutigen Städter verlangt es nach Urbanität, nach einer lebendigen Stadt – denn mit den Worten eines anderen Wieners, Robert Musil, bestehen die großen Städte nicht nur aus störungsfreien Funktionsabläufen, sondern aus »Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgehen, Nichtschritthalten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander.« Oder mit anderen Worten aus Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit und Ungleichwertigkeit – in der sozialen aber auch in der baulichen Wirklichkeit.

Was heißt das für Hannover, deren bombengeschädigte Identität sich auch aus Bauten und Räumen des Neuaufbaus zusammensetzt? An den drei Themen Verkehr, Wohnen und öffentlicher Raum lassen sich mögliche Wege aufzeigen, die eher der Kontinuität des Weiterdenkens verpflichtet sind als einem bedingungslosen Neuanfang.

Zunächst das Erbe der autogerechten Stadt am Beispiel des Cityrings. Wenn die vom Tempolimit kaum gebremsten Autos die kreuzungsfreien Autobahnen und Schnellstraßen verlassen und in den urbanen Raum eintauchen, müssen sie damit rechnen, gestört zu werden. Andere, weniger schnelle Fortbewegungsarten wie die von Fußgängern und Radlern überlagern, überschneiden kleinteilig ihre Spur. Der Verkehrsfluss wird in der Stadt zunehmend durch Ampeln und Zebrastreifen gebrochen, wird entschleunigt – und das ist gut so, wenn es die Anbindung der Wohnquartiere an die Stadtmitte verbessern hilft. Die Chancen, den Cityring zu überqueren, sind stellenweise bereits verbessert worden – beispielsweise von der Marstallbrücke zum Wissenschaftsministerium, während den Besuchern des Neuen Rathauses, vom Kubus oder der Volkshochschule kommend, noch immer nur ein Tunnel zur Verfügung steht. Wenn für Kauflands Autokunden nach kurzer Fahrstrecke auf der Hamburger Allee eine Ampelanlage installiert werden kann, während anderswo Fußgänger und Radler nach längerem Warten frustriert bei Rot die Straße überqueren, muss es möglich sein, dass der vom Autoverkehr geprägte Cityring kleinteilig auch für Passanten unterbrochen wird. Das autogerechte, lineare System sollte zu einem stärker vernetzten weiterentwickelt werden. Um die Fließgeschwindigkeit zu bremsen, könnten einzelne Streckenabschnitte unterschiedlich gestaltet werden. Doch sollte der fließende Raum, wie er sich charakteristisch im Ausschwingen der Lavesallee am Waterlooplatz zeigt, nicht zugebaut werden. Rudolf Hillebrecht rühmte das Prinzip des Schwingens: »Wenn Sie mit dem Auto oder auch mit dem Fahrrad in einer geschwungenen Trasse fahren oder auch zu Fuß gehen, dann verschieben sich plötzlich diese drei Punkte (Waterloosäule, Leineschloss und Turm der Marktkirche), und es gibt Überschneidungen: mal ist die Kirche links von der Waterloosäule, mal ist sie rechts; und umgekehrt ganz genau so. Dieses Schwingen habe ich als ein Gefühl unserer Zeit empfunden.« Das besondere Potenzial der weiten Verkehrsräume liegt in den immensen Flächenreserven, die im Zuge des Neuaufbaus in den Besitz der Stadt kamen. Sie könnten heute anders, urbaner eingerichtet werden.

Zweitens das Erbe der Funktionstrennung am Beispiel Wohnen. Wenn es um die belebte Stadt geht, taucht immer das Zauberwort vom Wohnen in der Innenstadt auf, das der abendlichen Entleerung der Straßen gegensteuern könnte. Was in den Wohnquartieren richtig ist, muss aber für die City nicht richtig sein. In der Komplexbebauung des Ihmezentrums beispielsweise gibt es 806 Wohnungen, in denen knapp 1.800 Menschen leben. Ist das Ihmezentrum deswegen lebendig? Die Zahl der etwa eintausend innerstädtischen Wohnungen sollten vorzugsweise im Bereich der Altstadt erhöht werden. Wohnbauten auf den Flächen neben dem Historischen Museum am Hohen Ufer und des Köbelinger Marktes würden die bestehenden Wohnanlagen an der Kreuzkirche oder an der Aegidienkirche gut ergänzen, wobei jedoch die Traufhöhe die der angrenzenden Bebauung nicht überschreiten sollte. Und warum hätten auf dem Dach der neuen Ernst-August-Galerie anstelle von Autostellplätzen nicht Wohnungen gebaut werden können? Es wäre immerhin ein Zeichen gewesen ...

Und drittens das Erbe des fließenden Raumes am Beispiel des öffentlichen Raumes. Ein Charakteristikum des Neuaufbaus war die Aufweitung des Straßenraumes, die sich entschieden von den Korridorstraßen des 19. Jahrhunderts absetzte, aber damit auch auf deren Vielfalt und Differenz verzichtete. Der hannoversche Gartendirektor Julius Trip hatte um 1900 die Platzfolge vom Bahnhof über die Oper, Georgs-



Abb.
Innenstadtplan Hannover
1945/1957

platz, Aegidientor, Maschpark und Friederikenplatz am Leineschloss als eine Kette festlicher Räume entwickelt. Nicht gleichartig, sondern mit je eigenem Charakter. Und auf diese Folge von Raumsequenzen wies ein Architekt bei einer Führung im Pariser Quartier St. Germain hin. Rund um das Carrefour de Buci gebe es alle 200 Metern einen Platz oder eine Straßenkreuzung mit einem Café, einem Restaurant, die zum Bleiben verleiten. Und so habe sich eine Folge aus Wegen und Knoten zu einem dichten kommunikativen Netz herausgebildet. Auf Hannovers Innenstadt übertragen, lassen sich auch hier Orte der Ruhe von Bewegungsräumen unterscheiden. Die Kette reicht vom Ernst-August-Platz über den Kröpcke, Platz der Weltausstellung, Marktkirchenplatz, Holzmarkt bis hin zum Neustädter Markt, die allerdings aufgrund der Aufweitung eher als ein fließender Raum erfahren wird. Dieser homogene Raum bietet wenig Anreize für eine erlebnisreiche kulturelle und soziale Aneignung. Er unterstützt kaum seine kulturpolitische Aufgabe als Bühne der Inszenierung öffentlichen Lebens, als soziale Werkstatt mit Begegnungen und Kontakten und als Ort der Identifizierung mit der Stadt als Heimat. Noch in den sechziger Jahren stellte sich der konkrete Alltag in der City anders dar. Als Hanns Adrian sich für Straßencafés in Hannover einsetzte, antwortete sein Stadtbaurat: »Junger Mann, in Hannover sitzt man nicht auf der Straße. Da ist es zu kalt!«

Es gibt zu denken, dass der von vielen Hannoveranern gern besuchte Ballhofplatz erst 1936 angelegt wurde. In seinen Maßen bildet er einen eher mittelalterlich anmutenden, geschlossenen Raum, während

die Georgstraße, verstärkt durch ihren Alleecharakter, Durchgangsraum ist, wo doch stellenweise Orte der Begegnung sein sollten – wie Henri Lefébvre forderte: »Auf der Straße, der Bühne des Augenblicks, bin ich Schauspiel und Zuschauer zugleich, zuweilen auch Akteur. Hier ist Bewegung; die Straße ist der Schmelzriegel, der das Stadtleben erst schafft und ohne den nichts wäre als Trennung, gewollte und erstarrte Isolierung.« Wenn eben der Platzraum am Ballhof und sein altstädtisches Umfeld positiv herausgestellt wurde, dann nicht, um eine Rekonstruktion des historischen Stadtraums zu befürworten, nein, es geht darum, das Alltagsleben in der Innenstadt vielfältig anzureichern, indem Gelegenheiten zum Verweilen geschaffen werden, die im Akzentuieren einzelner Orte sowie in deren spielerischer Benutzung liegen. Als Beispiele des Weiterdenkens der Nachkriegsmoderne mögen zwei heute wenig einladende Orte erhalten, die erst in dieser Zeit entstanden sind: den Marstall und den Platz der Göttinger Sieben. Parkplatz der eine, der mit ein wenig Phantasie zu neuem Leben erweckt werden könnte, Schmuckplatz der andere, dessen räumliche Weite eingeengt werden müsste.

Zwischen dem Rotlichtviertel und der Wohnoase an der Kreuzkirche erstreckt sich der hauptsächlich von Parkplatzsuchenden umfahrene Platz Am Marstall. Von Baumreihen gesäumt und kleinteilig gepflastert verbindet er fast unerkannt die Georgstraße mit dem Hohen Ufer. In der Länge misst er 240 Meter und ist damit genau so lang, aber etwas weniger breit wie die quirilige Piazza Navona in Rom. Allerdings stehen am Marstall keine raumbherrschenden Bauwerke von Borromini oder Bernini, und rekonstruieren sollte man sie hier auch nicht, aber Aussichten auf ein reicheres, vielfältiges Leben bietet der Platzraum ohne Autos allemal. Der Stadtbaukünstler Camillo Sitte gab 1889 zu bedenken, »so wie es möblierte Zimmer und auch leere gibt, so könnte man von eingerichteten und noch uneingerichteten Plätzen reden, die Hauptbedingung dazu ist aber beim Platz sowie beim Zimmer die Geschlossenheit des Raumes.« Das hätte er auch vom Marstall sagen können. Wir sollten über eine neue »Möblierung« nachdenken.

Genauso hätte er sich zum Platz der Göttinger Sieben äußern können: »In künstlerischer Beziehung ist ein bloß unverbauter Fleck noch kein Stadtplatz.« Als 1964 die alte Flusswasserkunst abgerissen wurde, plante die Bauverwaltung, die entstandene Leerstelle mit einem Obelisk zu besetzen, der gegenüber dem Wirtschaftsministerium den Eingang zur Innenstadt markieren sollte. Es blieb bei einer Fotomontage. Und auch spätere Versuche, den Platz zu einem lebendigen Forum am Landtag zu machen, scheiterten. Weder das stufenweise Absenken des Platzes und Anlegen eines Baumrasters, weder die temporäre Aufstellung des Ernst-August-Denkmal, der Plan für ein springendes Ross oder die Bodini-Installation des zivilen Ungehorsams, noch der Oesterlensche Wasserfall konnten einen Stadtplatz daraus machen. Aktuelle Diskussionen befassen sich nun wieder mit Um- und Neubauten, kaum aber mit dem Raum. Ein Stadtplatz verlangt nach räumlicher Fassung, die mit einem Bau an der Stelle der alten Flusswasserkunst Konturen bekäme – aber gewiss nicht als Rekonstruktion, sondern als ein sachlich-moderner Baukörper in der Art des Brückenhauses am Mainufer der Stadt Frankfurt. Dann jedoch darf der alte Plenarsaal nicht abgerissen werden, sondern sollte in Anlehnung an das Wettbewerbsergebnis von 2002 behutsam heutigen Anforderungen von Aus- und Einsichten und Tageslicht angepasst werden. Wenn dabei die Fassade zum Platz hin offener wird, könnte daraus ein beidseitig gefasster Vorplatz des Landtages werden.

Als Resümee bleibt: Es gilt im fließenden Raum der Stadt Stopps einzulegen, »gestalterische Räume bereitzustellen, in denen notwendige Realerfahrungen im kulturellen und zwischenmenschlichen Bereich zwischen den im Alltag getrennten Gruppen gemacht werden können.« (Thomas Sieverts)

PROF. DR. CHRISTIAN FARENHOLTZ

Hamburg

Maßstäbe der Baukultur – Bericht eines Zeitzeugen

Ein Zeitzeuge berichtet. Das ist ein subjektiver Blick auf die Nachkriegsmoderne, ein Bericht der abhängig ist von der persönlichen Geschichte des Berichterstatters – es ist also mein Blick. Ein solcher Bericht über eine Vergangenheit, hier über die Zeit von 1955 bis 1965, formuliert im Jahre 2008 ist überdies – fast unvermeidbar – verfälscht. Ich biete keine wissenschaftliche Analyse, sondern persönlich Gefärbtes, denn ich bin nicht Wissenschaftler, sondern war immer Praktiker. Meinen Bericht teile ich in drei große Abschnitte.

Erstens: Wer ist der Berichtende? Die berufliche Vita. Zweitens: Was waren die mir damals offenbar wichtigen Einflüsse und was waren – beispielhaft dargestellt – meine eigenen Beiträge. Drittens: Welche nach wie vor gültigen Thesen leite ich daraus ab?

1. Meine berufliche Vita in Stichworten: Ich bin verheiratet und habe fünf Kinder. 1923 in Magdeburg geboren, war ich 1933 zehn und 1945 bei Kriegsende zweiundzwanzig Jahre alt. Ich bin also in der Nazi-Zeit erzogen worden. Mein Studium absolvierte ich nach dem Kriege an der Hochschule in Braunschweig bei den Professoren Friedrich Wilhelm Kraemer und Johannes Göderitz. (Nebenbei: Wir hatten damals Lehm- und Ziegelbau in der Ausbildung, aber nicht aus ökologischen Gründen, sondern weil es keine Steine gab.) Der erste Job: Zwei Jahre Stadtplanung in Lübeck. Anschließend zwei Jahre Tätigkeit als Industriearchitekt in Goslar, dort plante ich Werkshallen, Werkwohnungen und ein Kesselhaus. Von 1954 an arbeitete ich zehn Jahre lang im Landesplanungsamt Hamburg, schließlich als stellvertretender Leiter des Amtes. Die fünfziger Jahre – das war die Zeit der Beseitigung der Wohnungsnot. Dieser Wohnungsbau der Nachkriegsmoderne ist die größte Leistung der jungen Bundesrepublik überhaupt. Hamburg baute damals jährlich ca. 25.000 Wohnungen, also Wohnungen für 75.000 Menschen. 1965 wurde ich in Stuttgart als politischer Beamter dort unter anderem eine neue Form der freiwilligen Bodenordnung, um den ins Stocken geratenen sozialen Wohnungsbau wieder in Gang zu bringen. Für den Bundestag haben wir zur Vorbereitung der Gesetzgebung das »Planspiel Städtebauförderungsgesetz« veranstaltet. Ab 1973, wieder in Hamburg, leitete ich das Forschungsinstitut GEWOS (Gesellschaft für Wohn- und Siedlungswesen). Danach habe ich schließlich an der neu gegründeten Technischen Universität Hamburg-Harburg den Studiengang Städtebau-Stadtplanung mit aufgebaut.

2. Was war (und ist) für mich modern? Ein Definitionsversuch: Modern ist für mich das für morgen Wichtige, Richtige und Schöne heute! Einflussreich für mich als Architekt war Professor Kraemer. Das war eine Schule für klares, funktionales Denken. Einflussreich für mich als Stadtplaner war die Lehre von Professor Göderitz. Göderitz war ehemals Mitstreiter von Bruno Taut in Magdeburg und dort bis 1933 Stadtbaurat. Von den Nazis abgesetzt, ging er 1945 als Stadtbaurat nach Braunschweig und wurde Professor an der dortigen Technischen Hochschule. Göderitz führte uns, auch durch die Vermittlung historischer Fakten, in das eigentliche Stadtplanungs-Denken ein. Er gab uns Hinweise auf die Bedeutung des Bodenrechts, vor allem aber erläuterte er die großstädtischen Wohnverhältnisse der Zeit vor 1914. Sie waren für ihn der Auslöser der Wohnungsreformen und somit letztlich für die neuzeitliche Stadtplanung. Göderitz verwies dazu auf Rudolf Eberstadts »Handbuch des Wohnungswesens« aus dem Jahr 1909. Zur



Beschreibung jener Zustände vor dem Ersten Weltkrieg zitiere ich hier keine Zahlen und keine Statistiken, sondern ein – allerdings wesentlich gekürztes – Gedicht, das alles sagt, was uns damals empörte und umtrieb:

»Die Städte aber wollen nur das Ihre
und reißen alles mit in ihren Lauf.
Wie hohles Holz zerbrechen sie die Tiere
und brauchen viele Völker brennend auf.
Und ihre Menschen dienen in Kulturen
und fallen tief aus Gleichgewicht und Maß, [...]]
Es ist, als ob ein Trug sie täglich öffte,
sie können gar nicht mehr sie selber sein;
das Geld wächst an, hat alle ihre Kräfte
und ist wie Ostwind groß, und sie sind klein [...]]
Und deine Armen leiden unter diesen
und sind von allem, was sie schauen, schwer
und glühen frierend wie in Fieberkrisen
und gehn, aus jeder Wohnung ausgewiesen,
wie fremde Tote in der Nacht umher; [...]]
Und gibt es einen Mund zu ihrem Schutze,
so mach ihn mündig und bewege ihn.«
Rainer Maria Rilke, »Stundenbuch« (1903)

Göderitz bezeichnete – mit vollem Recht – das Bodenrecht als entscheidende Grundlage der Stadtentwicklung. Auch dazu ein historisches Zitat: »Der erste, der ein Stück Land einzäunte und sich vermaß zu sagen: das gehört mir, und Leute fand, die einfältig genug waren, es zu glauben, war der wahre Gründer dieser bürgerlichen Gesellschaft. Hütet euch, diesen Betrüger anzuhören!« Das formulierte Jean Jacques Rousseau fünfundzwanzig Jahre vor Beginn der Französischen Revolution. Göderitz war Mitverfasser der viel diskutierten Schrift »Die gegliederte und aufgelockerte Stadt«. Er machte uns die Grundsätze dieses bedeutenden Textes verständlich. Dieser Ansatz wird heute – meist von Nichtlesern – verkannt und zu Unrecht verdammt.

Als letzten einflussreichen Punkt möchte ich erwähnen, dass Göderitz den Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher (1869 bis 1947, in Hamburg von 1909 bis 1933 tätig) sehr verehrte. Von Schumacher sei ein höchst bemerkenswertes Zitat aus dem Jahre 1945 angeführt: »Wir kamen aus einer Zeit, deren Kulturzustand bemessen wurde nach der besten Leistung, die sie auf dem Gebiet des Wohnwesens aufweisen konnte [...] Wir gehen in eine Zeit, deren Kulturzustand bemessen werden wird nach der schlechtesten Wohnung, die sie entstehen lässt.« Neben Göderitz war für meinen Werdegang Doktor Georg Münter prägend, der damalige Stadtbaurat in Lübeck. In Lübeck hatte ich meinen ersten Job – Münter war mein erster Chef. Meine Aufgabe im Planungsamt betraf die Planungen beim Wiederaufbau der historischen Innenstadt und für die Neubaugebiete am Stadtrand. Dazu zwei Zahlen: Vorgeschrieben war damals ein Autostellplatz für sechzehn Wohnungen. Mein Monatseinkommen als Diplomingenieur betrug fünfhundert D-Mark. Ich habe von Münter viel gelernt. Unser Gesprächsthema war immer wieder der Zusammenhang zwischen der Ökonomie einer Stadt und ihrer Gestalt, die Veränderung der Stadtgestalt durch ökonomische Prozesse. Münter war ein hochgebildeter Marxist – das machte für mich die Gespräche mit ihm besonders spannend. Er schenkte mir – wohl gemerkt zehn Jahre vor der Kulturrevolution – Mao Tse-tungs Buch »Reden an die Künstler«. Münter ging später in die DDR und wurde in Dresden Professor für Architekturtheorie.

Reale Informationen, etwa aus dem Ausland, die für meine damalige Arbeit wichtig waren, fand ich hauptsächlich in den Fachzeitschriften. Einige Namen und Objekte, die mir (noch heute) besonders wichtig in Erinnerung sind: Zunächst aus Dänemark: Arne Jacobsens Siedlung Klampenborg – vorbildlicher Wohnungsbau –, sein Rathaus in Rødovre – schlackenlose Klarheit der Architektur – und schließlich sein Holzstuhl »Ameise« – als Sinnbild einfachen und schönen Wohnens (auf diesen Stühlen saß auch meine Familie um den großen Esstisch). Als Beispiel aus den Niederlanden erwähne ich Jaap Bakemas

Planung für den Rotterdamer Alexanderpolder. Das war für mich ein Vorbild für eine funktionsgerecht ausgewogene Wohnanlage. Dann Beispiele aus Schweden: Das lebendige Stadtquartier Vällingby der Architekten Backstrom & Reinius, besonders aber beschäftigte mich die Planungsgeschichte für das Rathaus Göteborg des genialen Architekten Gunnar Asplund.

Für Deutschland nenne ich fünf Namen und Objekte, von denen jedes für eine Vielzahl anderer steht. Jedes für sich könnte Thema eines eigenständigen Aufsatzes sein. Als positive Leistungen bewunderte und bewundere ich das Werk von Hans Scharoun, etwa seine Planung für die Berliner Siemensstadt und den Entwurf für die Berliner Philharmonie. Die Interbau Berlin 1957 im Hansaviertel bot uns einen anregenden Überblick über die Leistungen der Elite der internationalen Architekten: »moderner«, also auch politischer Städtebau – ein eindrucksvolles Contra zur Ostberliner Stalinallee.

Ich nenne besonders gern Hans Döllgast und seinen Entwurf für den Wiederaufbau der Alten Pinakothek in München. Das war und ist für mich ein besonders schönes Beispiel für die ehrliche Rekonstruktion einer im Kriege schwer beschädigten Architektur. Als städtebauliche Lüge und als bekämpfenswerte Entscheidung galt mir, galt vielen von uns, der Wiederaufbau des Prinzipalmarktes im westfälischen Münster und das Zentrum von Freudenstadt. Wir sahen beide Projekte als falsche Botschaft: »Lasst uns den Krieg vergessen.«

Natürlich wollte auch ich selbst »modern« sein. Meine »Moderne«, mein Begriff von moderner Baukultur, war und ist die Utopie »Die soziale Stadt«. Die soziale Stadt ist für mich aber nicht ein konkretes, irgendwie abgeschlossenes, zwei- oder drei-dimensionales Plan- oder Raumbild, wie es die historischen Utopisten uns überliefert haben, also nicht Thomas Morus' »Utopia«, Tommaso Campanellas »Sonnensstaat«, Robert Owens »New Lanark« oder das Familistère in Guise, auch nicht Tony Garnier und auch nicht Le Corbusier.

Für mich ist die soziale Stadt nicht ein festes Gebilde, sondern ein Ziel, auf das ich hinarbeite. Ich versuche, mit jedem Arbeitsschritt als Planer die Kriterien meiner Entscheidung im Blick auf dieses Ziel neu zu definieren. Das Soziale ist so eine – stets auch Kompromisse provozierende – Messlatte meiner Arbeit. Es ist eine generelle Maxime, die auf das als unerreichbar Erkannte, eben auf die Utopie »Soziale Stadt« zielt.

3. Fünf Thesen zu den Aufgaben von Baukultur: Erstens: Ich habe in Hamburg bei Werner Hebebrand gearbeitet. Hebebrand war nach 1930 mit Ernst May als Stadtplaner in Moskau. Unsere Diskussionsthemen waren die Offenheit im Team und das Gespräch mit dem Bürger.

These 1: Architekt und Stadtplaner gestalten mit dem Bauherrn, dem Investor und dem Bürger gemeinsam ihre Stadt. Bauherr und Bürger müssen die Gestaltung verstehen und mitfragen. Dies ist die Aufgabe von Baukultur. Zweitens: Der Plan »neualtona«, Werner Hebebrand und Ernst May, also die öffentliche Hand und das gewerkschaftseigene Unternehmen »Neue Heimat«, konzipierten gemeinsam dieses Projekt, an dem ich maßgeblich mitarbeiten durfte. Es war eine selbstverständliche, fruchtbare Partnerschaft von Stadt und Investor, eine Form der Zusammenarbeit, die jüngst als »Public-Private-Partnership« (PPP) neu erfunden wurde. Hamburg, besonders unser Büro »neualtona«, war damals ein gesuchtes Pilgerziel praktisch aller deutschen Studenten- und Planer-Exkursionen. Ein zentraler Grünraum – das sollte die Mitte des neuen Quartiers sein, Kommunikationsachse mit Schule und Kirche, für freies Treffen zu Gespräch und Aktion. Wir betrachteten nicht das Ladenzentrum und den Konsum, sondern diesen besonders schönen und funktionstüchtigen Raum als Identifikationsort der Bürger unserer neuen, modernen Stadt. Das aber blieb Wunschtraum. Es war eine Illusion. Der Grünzug trennt heute, statt zu verbinden. Das ganze Konzept wurde überdies nicht dauerhaft begleitet, wie es bei jeder solchen Neuentwicklung erforderlich wäre. Es ist heute geradezu sträflich vernachlässigt.

These 2: Jedes Quartier, besonders aber jedes moderne neue Quartier, muss in seiner Entwicklung technisch, funktional, ökologisch und gestalterisch, auch investiv dauerhaft qualifiziert begleitet werden, sonst geht es vor die Hunde. Auch das ist Baukultur. Drittens: Stichwort Baunutzungsverordnung. Ich war für das Land Hamburg an den Beratungen von Bundesregierung und Bundesrat in Bonn beteiligt, als es um Konzeption und Ausformulierung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) ging. Mit der »GFZ«, der »Geschossflächenzahl«, sollte damals das Höchstmaß der Ausnutzbarkeit eines Grundstücks festgelegt werden. An die Stelle des Streits über Nutzungsmaximierung sollte dadurch eine vom Nutzungsgeschacher unbelastete Diskussion über Gestaltqualität möglich werden. Sie steht der Bodenspekulation im

Wege. Die BauNVO hatte somit ursprünglich eine bedeutende bodenrechtspolitische und eine baukulturelle Funktion. Diese Funktionen hat sie heute praktisch eingebüßt, sie ist nurmehr plantechisches Handwerkszeug.

These 3: Ein rechtliches Handwerkszeug, das qualifizierte Architektur erleichtert, ist notwendig. Die Arbeit mit diesem Handwerkszeug ist dann Aufgabe von Architekten und Planern, nur so können sie auch als Künstler gestalten. Die Politik definiere die generellen Vorgaben dieser Arbeit! Ein derartiges Verständnis der Aufgabenteilung zwischen Politik und Planung ist die Basis rationaler Baukultur.

Viertens: Städtebau ist künstlerisches Gestalten. Zu meiner künstlerischen Vorstellung gehört beispielsweise der offene, nicht einfältige, sondern viel-fältige Raum. Als Gegensatzpaar aus der Baugeschichte sei die Piazza vor dem Petersdom in Rom mit der anschließenden Via della Conciliazione in ihrer extremen Axialität genannt, und das bewegte Ensemble in Pisa, das räumliche Zusammenspiel von Dom, Baptisterium, Campanile und Campo Santo.

Aus meiner eigenen Arbeit sei als Beispiel die Planung der City Nord in Hamburg benannt. Wir entwickelten zur Darstellung des städtebaulichen Konzeptes ein Strukturmodell. Die tatsächliche Form der späteren Gebäude kannten wir ja noch nicht, so konnten wir nur versuchen, dieses ungewöhnliche Projekt plastisch-abstrakt darzustellen. Das Modell zeigt also nur Baumassen in einer ausgewogenen idealtypischen Verteilung – schön sollte unser Modell auch sein.

Hebebrand ließ mich unser Konzept bei der Zusammenkunft der CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) in Otterlo 1959 vorstellen. Für die internationalen Fachleute, die sich dort versammelten, versuchte ich den politischen Hintergrund unserer Arbeitsmethode deutlich zu machen. Bei meiner Präsentation stellte ich dazu als Bilder nebeneinander: Das »Hochhaus als Stadt« – die totale Utopie des Architekten Frank Lloyd Wright, Manhattan als Bild einer fast absoluten Nutzungs- und Gestaltungsfreiheit im Hochkapitalismus; daneben die Planung des zentralen Platzes in Magdeburg – totale Planung von Stadt, von Bauten und letztlich von Menschen in der Diktatur. Dagegen stellte ich unser Konzept für den »administration park« der Hamburger City Nord: fixiert sind hier nur der öffentliche Raum (die Erschließung und das Grün) sowie die Art und das Maß der baulichen Nutzung. Bauherr und Architekt bestimmen selbstverantwortlich die optimale Lösung für Funktion und Gestalt ihres Hauses. Es bildet sich so ein eigenwillig neues, lebendiges Straßen-, Raum- und Stadt-Bild. Ich bin der Auffassung, dass wir hier eine wirklich moderne Planungsmethodik entwickelt haben, die auch heute noch Kriterien zur Lösung städtebaulicher Aufgaben liefern kann.

Der öffentliche Raum ist öffentliches Eigentum. Ungestalt – oft Ergebnis von Maximierung der Nutzung – ist ein enteignender Eingriff in dieses, unser Eigentum, ein Eingriff in unser Recht auf eine gestaltete Umwelt. Auch da beweist sich Baukultur.

Fünftens: Dichtung und bildende Kunst trugen meine Arbeit und die Arbeit vieler meiner Kollegen. Für uns hatte nicht nur das fachlich Gelernte Geltung, nicht nur Funktionalismus, nicht das Schielen auf Rendite und Gewinnmaximierung. Ich trage hier aus meiner Sicht Namen zusammen, die mir wichtig waren – natürlich würde jeder andere hier andere Beispiele nennen. Das Folgende ist also eine rein subjektive, keineswegs vollständige Auswahl:

Mich faszinierte Ossip Zadkines Skulptur »Die zerstörte Stadt« (1953) in Rotterdam: Aufschrei der Zerstörung. Da war der Künstler und Freund Max Hermann Mahlmann, war der Holländer Theo van Doesburg: Konstruktion zur gestalteten Ordnung. Paul Klee: für mich ordnende Gestaltung der Phantasie. Und Oskar Schlemmer zeigt immer wieder Menschen und Tanz. Mit Paul Hindemiths Kinderoper »Wir bauen eine Stadt« haben wir – Jürgen Dahlhaus, Lothar Juckel, Uli Zech und ich – vor etwa 50 Jahren das Stadtgespräch »Städtebauseminar« initiiert.

These 5: Baukultur ist und war auch in unserer Nachkriegsmoderne eben mehr als Architektur und Städtebau, mehr als »BBauG«, »PPP«, »Öko« und »Stadtmarketing«. Am Ende will ich alles von mir bisher Gesagte – mein Bemühen um Moderne, um Handwerkszeug, um Wissenschaft und Kunst – radikal relativieren. Ich zitiere zum Abschluss einen Satz aus Walter Benjamins 1928 erschienenem Buch »Einbahnstraße«: »Ein höchst verworrenes Quartier, ein Straßennetz, das jahrelang von mir gemieden wurde, ward mir mit einem Schlage übersichtlich, als eines Tages ein geliebter Mensch dort einzog. Es war als sei in seinem Fenster ein Scheinwerfer aufgestellt und zerlege die Gegend mit Lichtbüscheln.« Und bei Rosa Luxemburg heißt es: »Das Menschliche entscheidet«. **So verstehe ich Baukultur.**

DIE LEBENDIGE STADT

Jürgen Eppinger

Stadtplaner, 1990–2000 Planungsgruppe Weltausstellung

Mentor Hannover City 2020 +

27. April 2009

Sprengel Museum Hannover

JÜRGEN EPPINGER

Stadtplaner, 1990–2000 Planungsgruppe

Weltausstellung

Mentor Hannover City 2020+



Erkenntnisse aus Stadtrundgängen und Vorgesprächen

Als ehrenamtliche Mentoren des Stadtentwicklungsprozesses »Hannover City 2020« haben wir im August des vergangenen Jahres einen Bericht zu inhaltlichen Fragen, zu denkbaren Handlungsfeldern, Handlungsorten und Verfahrensverbesserungen vorgelegt.

Dieser Bericht war das Ergebnis von

- Gesprächen mit Akteuren aus der Innenstadt
- ausgedehnten Ortsbegehungen
- Gesprächen mit Stadtbaurat Bodemann und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Wir sind zu der Auffassung gekommen, dass es – unter Wahrung der verbliebenen historischen Substanz und der vorhandenen Stärken – erhebliche Potenziale für Verbesserungen der urbanen Qualitäten gibt. Andererseits ist uns aber auch bewusst, dass Verbesserungen nur im engen Zusammenwirken von privaten und öffentlichen Akteuren konzipiert, geplant und realisiert werden können. Während die private Seite vorzugsweise ihre Interessen berücksichtigt sehen will, hat die Stadt dabei die klassische Aufgabe, die Innenstadt zu einem für alle attraktiven Ort zu gestalten. »Wohlfühlqualität« ist ein berechtigtes Ziel und Ausdruck des Gemeinwohls.

Städtebauliche Schwächen

Als Ergebnis unserer Aktivitäten haben wir eine Reihe von städtebaulichen Schwächen in der hannoverschen Innenstadt herausgefunden und benannt. Wichtig dabei ist uns: Es geht uns dabei nicht vordergründig um Kritik (oder gar um die Klärung von Schuldfragen). Wir glauben, sich Defizite bewusst zu machen, kann – wenn sie als Chancen begriffen werden – Ansatz für Handeln sein.

Wo sehen wir also solche Defizite? Wir sehen sie in den folgenden zehn Punkten.

- Der nach dem Krieg realisierte und als vorbildliche Verkehrsplanung gerühmte Innenstadtring trennt die City an vielen Stellen von den benachbarten Stadtteilen. Besonders deutlich wird dies an den Übergängen zur Calenberger Neustadt, Nordstadt, List oder Südstadt.
- Die Innenstadt umfasst Quartiere mit charakteristischen Funktionen. Sie stehen aber oft als Einkaufsviertel, Bankenviertel, Medientviertel oder Regierungsviertel beziehungslos nebeneinander. Oft fehlt es an qualitätvollen öffentlichen Räumen als verbindenden Elementen.
- Viele wichtige Elemente der Stadtgeschichte und der Stadtlandschaft werden nicht als Herausstellungsmerkmale und Identifikationselemente genutzt. Beispiele dafür sind Regierungsviertel oder Leibnizufer/Hohes Ufer. Dass die Stadt »an der Leine« liegt und diesem Umstand Entstehung (und Namen) verdankt, ist wenig spürbar.
- Die Innenstadt ist in weiten Bereichen einseitig auf die Einkaufsfunktion ausgerichtet. Dieser Umstand macht nach Ladenschluss weite Bereiche uninteressant.
- Das System der öffentlichen Räume und Plätze ist erst in Ansätzen (Bahnhofsvorplatz, Operndreieck, Niki-de-Saint-Phalle-Promenade, Platz der Weltausstellung) attraktiv. Eine durchgehend pflegliche Behandlung ist nicht erkennbar. So werden Köbelinger Markt oder Marstall als Parkplätze genutzt, wichtige Plätze wie Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz, Kröpcke, Markt oder Tramplatz werden kaum »bespielt«.
- Die »Festivalisierung« nimmt zunehmend belastende und unkoordinierte Formen an. Thematische Schwerpunkte oder Jahreszyklen sind kaum zu erkennen.
- Es gibt ausgesprochene »Unorte« mit schlechter Aufenthaltsqualität. Stadträume wie Raschplatz, Nikolaifriedhof, Cinemaxx/Hauptgüterbahnhof oder Leineufer gehören dazu.
- In der Innenstadt gibt es zu wenig attraktiven Wohnraum. Die Wohninseln in der Innenstadt (Kreuzkirchenviertel, Lange Laube, Warmbüchenviertel) erreichen nicht solche Einwohnerzahlen, für die bestimmte Aktivitäten oder die Vorhaltung von Infrastruktur sinnvoll werden.
- Hinsichtlich der ökologischen Qualitäten gibt es Defizite, die sowohl die Bausubstanz (Materialien) und die Energiebilanzen als auch die Belastungen durch Verkehr und Lärm betreffen.



- Viele Großbauten von Banken, Versicherungen, Regierung oder Kaufhäusern sind so gestaltet, dass ihre Erdgeschosse keinen Beitrag zur Attraktivität von Straßen- und Platzräumen leisten. Das liegt zunehmend auch daran, dass aus Bauherren mit örtlichen Bindungen zunehmend Investoren mit geringer Bindung zu lokalen Traditionen und geringen Kenntnissen örtlicher Planungs- und Baukultur werden.

Chancen für städtebauliche Verbesserungen

Aus solchen Defiziten haben wir erste Ziele und Leitvorstellungen für planerisches Handeln abgeleitet.

- Unter angemessener Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse sollte die Trennwirkung des Cityrings minimiert werden. Verkehrszählungen lassen den Schluss zu, dass es an vielen Stellen Spielraum zur Reduzierung der Verkehrsflächen gibt.
- Wo Stadtquartiere auseinander fallen, muss über Aufwertungen der verbindenden Räume nachgedacht werden. Hierzu gehören auch Themen wie »Kunst im öffentlichen Raum« oder die Steigerung der Attraktivität charakteristischer Grünflächen (z. B. des Leineufers oder die historischen Friedhöfe).
- Ein umfassendes Konzept für den Umgang mit der Leine (Grünflächen, Wege, Gastronomie) kann die Bedeutung von Wasserflächen für die Innenstadt neu bewusst machen.
- Es ist dringend erforderlich, in der Innenstadt Wohnraum anzubieten, der für junge Erwachsene und Familien attraktiv ist.
- Die Verkehrsplanung muss die Erschließung der Innenstadt und die Möglichkeiten des Parkens im öffentlichen Raum und in den Parkgaragen überprüfen.
- Das historische Raumgefüge und wichtige Bauten aus allen Entwicklungsphasen der Stadt können besser im Stadtbild in Szene gesetzt werden.
- Zur Abrundung der Verkehrsplanung der Innenstadt gehört die Stadtbahn-Linie D. Ihre Realisierung würde vor allem der Raumqualität von Kurt-Schumacher-Straße/Steintor/Goethestraße zu Gute kommen.
- Für den Gesamteindruck und die »Wohlfühlqualität« der Stadt ist es auch bedeutsam, Rücksicht auf Stadtsilhouette und Höhenentwicklung zu nehmen. Hochhäuser sollten Ausnahmen bleiben und städtebaulich begründet werden.
- Die Innenstadtplanung muss darauf hinarbeiten, dass vorhandene kulturelle Potenziale und Aktivitäten (Kirchen, Konzerte, Zirkus, Tanz, Theater, Märkte, Jugendeinrichtungen und Sport), auch in der Öffentlichkeit stattfinden können. Die zeitlich begrenzte Nutzung öffentlicher Räume für kulturelle Nutzungen sollte gefördert werden. Auf der anderen Seite bedarf die kommerzielle »Festivalisierung« der Innenstadt dringend einer ordnenden Hand.
- Planungs- und Baukultur erfordern auf städtebauliche Qualitäten hin orientierte Verfahren. Wettbewerbe, Beteiligungsverfahren und die öffentlich nachvollziehbare Suche nach neuen Qualitäten sind solche Qualitätsstrategien. Städtebauliche Planungen sollten darauf hinarbeiten, dass Erdgeschossnutzungen Beiträge zur Nutzungsvielfalt, Aufenthaltsqualität und Sicherheit öffentlicher Räume leisten.

Themen und Orte für städtebauliche Interventionen

Um die konkrete Auseinandersetzung mit Themen und Orten, die Schwerpunkt des Prozesses »Hannover City 2020« in Gang zu bringen, haben wir versucht, möglichst konkret solche Themen und Orte zu benennen, von denen wir positive Impulse erwarten.

- Innenstadtübergreifende Planungen und Strategien
 - (1) Dichte-, Höhen- und Nutzungskonzept
 - (2) Struktur, Funktion und Gestalt öffentlicher Räume
 - (3) Qualitätsstrategien für Städtebau und Architektur
 - (4) Planungs- und Kommunikationskultur

- Rolle und Funktion der Innenstadt – Öffentliche und private Ansprüche
 - (1) Landeshauptstadt
 - (2) Zentrum für Stadt und Region
 - (3) Nutzungsvielfalt und Nutzungsmischung
 - (4) Stadträume der Nachkriegszeit

- Vorschläge für räumliche Planungs- und Entwicklungsschwerpunkte
 - (1) Innenstadtring – Straßenraum und Stadtteilübergänge
 - (2) Leibnizufer – Stadtraum zwischen Altstadt und Calenberger Neustadt
 - (3) Altstadt/Leine/Hohes Ufer/Markt / Marstall
 - (4) Landtag und Regierungsviertel um Friederikenplatz und Waterlooplatz
 - (5) Friedrichswall/Rathaus/Maschsee
 - (6) Raschplatz/Weißekreuzplatz
 - (7) Stadteingang Nord – »Niemandland« am ehemaligen Hauptgüterbahnhof
 - (8) Steintorplatz – Stadtraum oder Baufläche
 - (9) Wohnen – der Umgang mit den innerstädtischen »Wohninseln« und die Entwicklung neuer Wohngebiete

Bau- und Planungskultur

Wir sind uns bewusst, dass durchgreifende Verbesserungen nur im engen Zusammenwirken von privaten und öffentlichen Akteuren konzipiert, geplant und realisiert werden können. Das ist besonders deshalb wichtig, weil Voraussetzung für die Umsetzung anspruchsvoller städtebaulicher Planungen die Mitwirkung vieler Akteure ist.

Baukultur ist auch Verfahrenskultur. Bei Stadtbaukultur geht es nicht zuletzt um Orientierung und um Konsensfindung für städtebauliche Planungen und für Einzelprojekte. Es geht auch um Strategien, also den Umgang mit Akteuren, Ressourcen, Veränderungen und Zeit zur Erreichung der städtebaulichen Ziele. Städtebauliche Planungen sind deshalb zunächst auch keine Bauplanungen. Sie sind Orientierungspläne, die solche Ziele und Qualitäten illustrieren, die über lange Zeiträume verfolgen und Messlatte für Projekte sein sollen.

Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern deshalb Aktivitäten in den folgenden Bereichen:

- Erarbeitung von städtebaulichen Leitplänen für die Innenstadt und ihre Teilbereiche, in denen Ziele, Qualitäten und Entwicklungsspielräume festgeschrieben werden
- Bereitstellung ausreichender Planungskapazität für die Ausarbeitung und Verfolgung städtebaulicher Planungen
- Überprüfung der Effektivität der gegenwärtigen Planungs- und Realisierungsprozesse
- Verfahren zur Beteiligung und zur Konsensbildung über die Ziele und Realisierungsprozesse städtebaulicher Planungen
- Einsatz von Wettbewerben oder vergleichbaren Qualität fördernden Verfahren sowohl für städtebauliche Planungen wie für die Einzelprojekte
- Behandlung wichtiger Projekte in allen Planungs- und Realisierungsphasen sowohl in Fachgremien wie vor der Stadtöffentlichkeit.

DIE SCHÖNE STADT

Hans Werner Dannowski
Stadtsuperintendent i.R.
Mentor Hannover City 2020 +

22. Juni 2009
Sprengel Museum Hannover

HANS WERNER DANNOWSKI

Stadtsuperintendent i. R.

Mentor Hannover City 2020 +



Gesellschaftspolitische und ästhetische Grundsätze zur Entwicklung der Innenstadt

Man wird es einem überzeugten Hannoveraner, dessen frühere Heimat weit im Osten lag, nicht verargen, wenn ihm bei dem Thema »Schöne Stadt« zuerst eine Anekdote aus seiner Kindheit einfällt. Da kommt die kleine Gerda zum ersten Mal aus ihrem verschlafenen Landstädtchen in die Weltstadt Königsberg, die Stadt Kants und Hamanns. Erlebt mit aufgerissenen Augen die Stadt auf den sieben Hügeln, die Menge der Menschen, das Schloss, die Straßenbahn, den großen Hafen, den Dom auf der Pregelinsel. Wieder zu Hause angekommen, wird sie gefragt, wie es ihr gefallen habe. Ihr Kommentar ist ein einziger schlichter Satz: »Gerdauen is doch scheener!« Die Frage, ob Hannover eine schöne Stadt ist, würden die Hannoveranerin und Hannoveraner am liebsten vermeiden. So macht es jedenfalls den Eindruck. Es genügt anscheinend die pure Existenz. Aber ich kann Ihnen versichern: Man darf die Frage stellen! Ja, man muss es sogar. Und dies nicht nur, weil es auch andere und vielleicht schönere Städte gibt, in deren Reigen Hannover seinen Platz finden und behaupten muss. Nein, es geht im Kern der Dinge nicht um den viel zitierten Wettbewerb der Städte und wer in ihm die Nase vorne haben könnte. Es geht um die Menschen, die in diesen Städten leben. Der Mensch ist das Wesen, das Schönheit braucht und will. Proportion und Harmonie, der sinnhaft – vor allem mit den Augen – aufnehmende und ordnende Geist des Menschen: Das sind die Elemente, aus denen sich die Schönheit formt. Und da die Schönheit ein ordnungsstiftendes, ein schöpferisches Prinzip ist, geht ihre Erfahrung Hand in Hand mit der Kraft des Selbstbewusstseins, die sich als Zuspruch und als Lebenszuversicht erlebt. Vielleicht hängt der Mangel an Selbstbewusstsein, den man in Hannover immer wieder einmal beklagt, mit dem fehlenden Mut zusammen, zur Schönheit der eigenen Stadt Ja zu sagen?!

Aber nun kommen wir aus einer Zeit, in der der »schöne Mensch« seine politische Ohnmacht, sogar seine grässliche Fratze gezeigt hat, und in der von den schönen Städten für eine Weile nur noch die Trümmer übrig blieben. Vor dem unvorsichtigen Gebrauch des Begriffs der Schönheit so gewarnt, sollten wir zwei Konnotationen unbedingt zu vermeiden suchen.

Auf der einen Seite ist die Selbstbezüglichkeit des Schönen offenbar ins Leere gelaufen. »Was aber schön ist, selig scheint es in ihm selbst«, konnte der Theologe Eduard Mörike noch dichten. Und Immanuel Kants so stringente Ableitung, dass das Wohlgefallen am Angenehmen zwar mit Interesse verbunden sei, da jeder eben gerne angenehm leben möchte. Dass das Schöne aber der Ausdruck eines »interesselosen Wohlgefallens« sei und Schönheit »die Form der Zweckmäßigkeit eines Gegenstandes sei, sofern sie ohne Vorstellung eines Zweckes an ihm wahrgenommen wird«, kann ich nicht nur wegen meines Unbehagens an den Paradoxien nicht mehr teilen. Denn die Geschichte ist seit Kant weitergegangen, hat die Schönheit mit der Wahrheit identifiziert, die Kunst zur Religion werden lassen.

L'art pour l'art, die Selbstbezüglichkeit des Schönen als Ausdruck einer inhärenten Wahrheit beraubt die Beurteilung des Schönen aller Kriterien und öffnet Türen, die besser geschlossen bleiben sollten.

Andererseits ist die Entleerung der Erfahrung von Schönheit sicher für unsere Gegenwart und für die Gestaltung unserer Stadtlandschaften die größere Versuchung. »Ästhetisierung der Stadtgestalt« nennt man das wohl, und Ästhetisierung als »Verhübschung«, als Oberflächenglanz ist die Verleugnung und Verdrängung der sozialen und gesellschaftlichen Brüche, von denen alle unsere Städte durchzogen sind. Moderne Städte sind gespaltene Städte, und die Polarisierungen der Städte in öffentlich und privat, arm und reich, heimisch und fremd, religiös und areligiös, alt und jung dürfen vom äußerlichen Glanz der Fassaden nicht geleugnet und zugedeckt werden.

Dies alles lässt sich in der inhaltlichen Bestimmung dessen, was eine »schöne Stadt« sei, kaum noch fassen. Und so begnüge ich mich mit einem relativ formalen Rahmen und sage: Eine schöne Stadt ist für mich die Stadt, die ein sinnliches Selbstbild, das die Erinnerung und die Disparität dieser Stadt einschließt, klar und deutlich nach außen und innen hin erkennbar werden lässt und dieses Selbstbild den Stadtbewohnern und den Besuchern visuell und emotional mitteilt.

Soweit mein erster Teil. Aber nun spüre ich, wie längst ein Verdacht in Ihnen hochgestiegen ist. Der Verdacht nämlich, der Redner wolle sich mit einigen allgemeinen Bemerkungen zur Schönheit nur um die Antwort auf die Frage herumdrücken, ob Hannover denn nun eine schöne Stadt ist oder nicht. Ich denke, dass dieser Verdacht nicht unbegründet ist. Man kann sich mit einer klaren Antwort ja auch nur

zwischen alle Stühle setzen. Und so weiß ich mir auch nicht anders zu helfen, als dass ich meine Ambivalenz in dieser Frage vor Ihnen ausbreite und versichere, dass mein »Ja« zum »schönen Hannover« voller innerer Überzeugung und mein »Nein« voller Hoffnung auf Veränderung ist.

Ist Hannover eine schöne Stadt? Das Pro soll in 5 Punkten entfaltet werden.

1. Hannover ist für mich die Stadt einer weltoffenen Bescheidenheit. Das ist einfach schön. Nehmen Sie als Beispiel nur den Bahnhof und den Bahnhofsvorplatz. Ein Kulturkritiker einer überregionalen Zeitung, der ständig von Stadt zu Stadt reist, hat unseren Bahnhof als eine ziemlich singuläre Erscheinungsform eines »Lebensraumes« eben eines Lebensraumes der Hannoveraner beschrieben. Ein Teil der Hannoveraner, meinte er, leben anscheinend ständig auf dem Bahnhof. Nicht, als ob sie dauernd wegfahren wollten. Sondern eine Potenzialität von Weltoffenheit drückt sich darin aus. Dann tritt man hinaus auf den Bahnhofsvorplatz und steht auf einem weiten und gut gerahmten Platz mit Ausblick. In den sich auch, wie ich meine, die vielgeschmähte Architektur der Ernst-August-Galerie gut einfügt. Ich habe Gelegenheit gehabt, die zur gleichen Zeit entstandene Galerie »MyZeit« in Frankfurt zu studieren. Das ist dort der weitaus interessantere Bau, ein Glasarm schießt steil in die Höhe, in dem sich das daneben liegende Hochhaus spiegelt und bricht. Aber die Ladeninhaber klagen: Es regnet noch immer durch, die Bauarbeiten nehmen kein Ende, und die Besucherströme sind nicht immer dort, wo man sie haben möchte. Die weltoffene Bescheidenheit hat offensichtlich den längeren Atem, und das ist gut. Eine Bescheidenheit, die beispielsweise manchmal kaum mehr ahnen lässt, dass Hannover über Jahrzehnte hin Gastgeberin unzähliger Messen ist. Die für die EXPO 2000 erst einmal eine lange Anlaufzeit braucht, um dann doch noch ein grandioses Fest der Völker zu feiern. Eine Kraft, die sich aber offenbar unmittelbar einem geistigen Ereignis wie dem Deutschen Evangelischen Kirchentag mitteilt, der nicht nur in Hannover seinen Gründungsort, sondern auch eine besondere Inspirationsquelle sieht, und so oft nach Hannover kommt wie – gleichauf mit Berlin – in keine andere deutsche Stadt.

2. Das unterirdische Verkehrsnetz der U-Bahn ist nicht nur eine hocheffiziente Verbindungslinie in die City hinein, sondern verbindet auch konsequent die verschiedenen Plätze der Innenstadt. Das Netz der Plätze, das Platzbewusstsein steigt hier sozusagen von unten nach oben. Wenn das auch von oben nach unten steigen würde, wäre es perfekt.

3. Hannover hat anerkannter Weise einmalige Verzahnungsmöglichkeiten von gebauter City mit hineinragenden Landschaftsräumen (Leineregion, Maschteich, Maschsee, Georgengarten, Herrenhausen, Ihmeregion). Ich kenne keine Stadt, die derart günstige Voraussetzungen von weiten, integrierten Stadtlandschaften hätte. Das ist einfach schön. Fragt sich natürlich, was man daraus macht.

4. Die Innenstadt Hannovers bietet eine Fülle von reizvollen und überraschenden Blickbeziehungen, die Geschichte und geformte Gestalt im Sinne der Eröffnung von Möglichkeitsräumen erschließen. Es ist schon so, dass man nicht zu diesen Blickorten zielgerichtet hingeführt würde. Aber Hannover ist die ideale Stadt als Herausforderung für den absichtslosen, aber aufmerksamen Flaneur. Nur einige Beispiele: Der Blick auf den Turm der Marktkirche von der Kramerstraße und von der Köbelinger Straße aus. Der Blick von der Brücke an der Schlossstraße am Leineschloss und an der Leine entlang zum Wangenheim-Palais. Der Blick von der Brühlstraße auf die Oper. Der Blick von der Rathauskuppel auf die City und zur anderen Seite auf den Maschsee. Der Photostandort auf der Brücke des Maschparks hin zur Rückseite des Rathauses. Fast beliebig wäre das fortzusetzen. Hannover ist eine Stadt des Blicks, das ist schön.

5. Dieser Punkt ist für mich von besonderer Wichtigkeit. Das multikulturelle Gesicht der Stadt und die problematische Sozialgestalt der Stadt ist in Hannover nicht aus dem Zentrum herausgedrängt. Ja, es bekommt seine unterschiedlichen Akzente sogar im Verlauf einer einzigen Straße, der Straße des Stadtpatrons und des Drachenbezwingers. Schauen Sie sich den Kreuzungspunkt von Georgstraße und Bahnhofstraße an. Das ist ein Dauertreffpunkt von Einzelnen und von Gruppen der unterschiedlichsten Konvenienz, und alle stehen mit dem Gesicht zu der breiten Bahnhofstraße samt Niki-Promenade mit dem eindrucksvollen Abschluss des modernisierten Bahnhofsgebäudes von Hubert Stier.

Ein Beispiel für eine weitreichende kollektive Erinnerung ist dieses geheime Zentrum dieser Stadt, Ausdruck einer gemeinsam bewohnten Vergangenheit und Gegenwart. Dazu gehört auch das Nebeneinander des bürgerlichen Kröpcke-Cafés mit den Gruppen, die sich an der Kröpcke-Uhr versammeln. Dieses Merkmal einer integrierten Stadtgestalt darf nicht angetastet werden, auch nicht durch eine Neugestaltung des Steintorplatzes, die bestimmte Gruppen und Schichten vertreiben könnte. Die Gestalt



einer spannungsreichen Verschiedenheit mitten im Zentrum der Stadt ist eines der kostbaren Pfunde, mit dem Hannover wuchern kann.

Aber nun brauchte es die Anstrengungen um den Prozess »Hannover City 2020« nicht zu geben, wenn das Zögern in den Antworten, ob Hannover eine schöne Stadt sei, nur ein rhetorischer Trick wäre. Wenn die Ambivalenz nur eine vorgetäuschte wäre. Das spüren wir doch wohl alle: In der Antwort auf die Frage, ob Hannover eine schöne Stadt sei, gesellt sich sofort zum Ja das Nein, zum Pro das Contra. Und wenn ich diese Punkte nur in knappe Andeutungen fasse, dann hat das lediglich den Hintergrund, dass wir an der möglichen Veränderbarkeit der City Hannovers von der ersten Minute unseres Zusammenwirkens an arbeiten.

1. Die City Hannovers ist voller Barrikaden. Dies betrifft nicht nur die Abspaltung der angrenzenden Stadtteile durch den Innenstadtring. Dies betrifft nicht weniger gravierend die Zugangsprobleme zur westlichen City, in die viele der Tagesbesucher überhaupt nicht erst kommen, wie die Zugänge zum Rathaus, zur »Museumsmeile«, zum Maschsee. Man versuche einmal, einem Fremden den Weg vom Hauptbahnhof zum Sprengel Museum zu erklären, man wird sein blaues Wunder erleben.

2. Mit wachsender Ungeduld warte ich auf eine Profilierung der innerstädtischen Plätze. Nicht jede Freifläche ist ein Platz, habe ich gelernt, und Hannover hat vielleicht sogar ein Zuviel an Fläche. Umso mehr braucht Hannover ein Netz thematisch bestimmter öffentlicher Räume, die wirklich Plätze sind. Um den Wechsel von Verdichtung und Weite, von Einatmen und Ausatmen erlebbar werden zu lassen. Ist das nun eine Freifläche oder ein Platz: Einen für mich geradezu entsetzlichen Ort wie den Marstallplatz empfinde ich als einen Schandfleck der City von Hannover.

3. Eine Reihe von kleinen Verschiebungen erschwert das Funktionieren des »kulturellen Gedächtnisses«, aus dem sich ein Teil der Schönheit einer Stadt entwickelt. Das Europahaus verkürzt den Blick auf die Marktkirche vom Bahnhof aus. Die Kurt-Schumacher-Straße läuft nicht, wie früher die Nordmannstraße, auf das Anzeigerhochhaus zu, hebt es in seiner markanten Gestalt heraus, sondern geht auf ein unansehnliches Gebäude der Sparkasse Hannover, das daneben steht. Der Blick auf das Rathaus ist ein Lückenphänomen, aber kein Panoramablick. Nicht alles lässt sich verändern. Aber Stadtplanung ist für die Silhouette einer Stadt verantwortlich, und gerade hier können wir an die Aufbauarbeit von Rudolf Hillebrecht anknüpfen und sie weiterentwickeln.

4. Völlig zu Recht gehören die Probleme der neuen Anbindung der angrenzenden Stadtteile und die Entwicklung neuer Wohnungsangebote in der City, speziell am Köbelinger Markt, zu dem Schwerpunkt von Hannover City 2020. Darüber hinaus wird die Neugestaltung des ganzen Leinebezirks eine Herausforderung unserer Phantasie von ganz besonderem Umfang sein. Von der Bedeutung des Wassers für eine Stadt hat man in Hannover schon einmal mehr gewusst! Und wenn man Anregungen dafür braucht, dann schaue man einmal in Peter Ackroyds neues Buch über die »Themse« hinein. Flüsse seien »liquid history« heißt es dort. Traumfugen, die größer sind als die Zeiten und die Gegenwart.

Ist Hannover eine schöne Stadt? Wägen Sie also das Pro und Contra gegeneinander ab. Jeder wird dabei natürlich seine und ihre eigene Antwort auf diese Frage haben. Für mich verbindet sich dabei, im Sinne Kants, das Angenehme mit dem Schönen. Weil ich mit meiner Familie gerne in Hannover lebe, ist diese Stadt auch schön – oder ist es umgekehrt? So oder so: Hannover ist für mich eine Stadt der oft auf den ersten Blick erkennbaren, aber doch auch häufig eine Stadt der verborgenen Schönheiten. Hannover kann schöner werden: Das ist das *Ceterum censeo*, mit dem wir drei Mentoren unsere Arbeit begonnen haben und auch gerne fortsetzen wollen.

DIE AKTIVE STADT

Prof. Rolf Wernstedt

Niedersächsischer Kultusminister a. D.

Präsident des Niedersächsischen Landtags a. D.

Mentor Hannover City 2020 +

9. September 2009

Sprenkel Museum Hannover

PROF. ROLF WERNSTEDT

Niedersächsischer Kultusminister a. D.

Präsident des Niedersächsischen Landtags a. D.

Mentor Hannover City 2020 +



Partner für die Entwicklung der Innenstadt

Im Rahmen des Projektes Hannover City 2020 können Überlegungen zu einer aktiven Stadt nur bedeuten, die bisher in den Foren und Vorbereitungsgesprächen erarbeiteten und diskutierten Zielvorstellungen für die weitere Stadtentwicklung Hannovers zu benennen und diese zur Grundlage für weitere Diskussionen und Entscheidungsprozesse für alle Akteure zu machen. Das betrifft sowohl die Akteure der »Hardware« (Immobilienwirtschaft, Eigentümer, Planungsbevollmächtigte usw.) als auch der »Software« (Kultur-aspekte, Eventplanungen und -organisationen, Bespielung öffentlicher Räume usw.).

Die Zielaspekte müssen in einem regelmäßigen Verständigungsprozess gesichert, überprüft und ggf. angepasst werden. Ihre Berücksichtigung bedeutet, dass jede Einzelmaßnahme im Horizont der Gesamtvorstellungen als integrierte Perspektive bewusst sein sollte und gesehen werden muss. Dies ist keine lästige Begleitmusik, sondern eine demokratische Denk- und Handlungsweise, deren Nutzen mehr umfasst als kurzfristige Kosten-Nutzenberechnungen. Bisher im Prozess Hannover City 2020 erkennbar gewordene Ansprüche, die Bestandteil von Leitvorstellungen sein können und sollen, sind:

1. Ökonomische Prosperität und ihre städtebaulichen Gesichtspunkte sind unverzichtbare Stadtentwicklungsfaktoren. Immobilienwirtschaft und Liegenschaftsverwaltung, Einzelhandel oder andere Gewerbe müssen daran interessiert werden und bleiben, dass ihre ökonomischen Interessen auf die Allgemeinheit bezogene Komponenten haben, die sich auch im Zusammenspiel von Funktionalität und sichtbarer Gestalt des Stadtbildes wiederfinden sollten. Wirtschaftliche und baukulturelle Interessen gehören zusammen.
2. Ermöglichung von mehr Wohnvielfalt und ihre Einbindung in die Stadtquartiere (Konsens in allen bisherigen Diskussionen).
3. Wie ein cantus firmus zog sich durch alle Begegnungen der Wunsch, dass der architektonische Reiz einer Stadt nicht vernachlässigt werden darf. Anspruchsvolle und gefällige Architektur müssen sich nicht ausschließen. Einheitsarchitektur von Wladiwostok bis Paris gibt es genug. Die Schönheit einer Stadt kann ohne diesen Punkt nicht erblühen. Ein misslungenes Beispiel ist offenbar der vorgesehene Umbau des Centers am Kröpcke.
4. Keine moderne Stadt kann sich entwickeln ohne die Balance zwischen Verkehrsgünstigkeit und Verkehrsbelästigung.
5. Auch unausgesprochen besteht Einigkeit in dem Wunsch, dass künstlerische Anregungsvielfalt und kulturell-sportliche Dynamik sicht- und erlebbar sein sollen. Dies bezieht sich u. a. auf die Zusammenarbeit der Museen, Open-Air-Veranstaltungen auf verschiedenen Plätzen, Hannovers Kunst im öffentlichen Raum mit Vorbildcharakter/Entwicklungspotential, Perspektivwechsel der Museen usw.
6. Es gehört zum Selbstverständnis einer europäischen Stadt, dass die Bewahrung, Sichtbarmachung und evtl. Rekonstruktion historischer Gebäude und Orte beachtet wird. In Hannover sind es z. B. Nikolaikapelle, Lavesachsen, Wasser, Innenstadtfriedhöfe.
7. Eine Stadt sollte ein gewisses Maß an Repräsentations- und Inszenierungsfähigkeit besitzen. Beispiele hierfür sind Platzdenominationen, Blicke auf die Stadt von den Freiflächen aus usw.
8. Gerade Hannover hat immer viel Wert auf seine Umweltgerechtigkeit und landschaftsräumliche Gestaltung gelegt. Die Diskussion um die »Stadt der Gärten« oder »Stadt als Garten« ist noch nicht zu Ende. Wichtige Fragen in diesem Kontext sind, muss das Verständnis von Natur und Urbanität als Kulturlandschaft neu gedacht werden; entstehen dadurch evtl. neue Interventionsräume?
9. In Hannover ist die Präsentation und Integrationskraft unterschiedlicher kultureller und ethnischer Einflüsse in der Innenstadt noch unzureichend, wie man am Steintorviertel sehen kann.
10. Die Stadt sollte ihre Fähigkeit zur Interaktivität verstärken. Fragen sind hier, wie aktiviert man verschiedene Ethnien; wer kann sich realistischer Weise längerfristig oder bei Projekten aktivieren lassen?
11. Über das Nachtleben ist kaum gesprochen worden. Aber was ist eine lebendige und aktive Stadt nachts über das Geschehen im Rotlichtviertel hinaus?
12. Ein Dauerthema war und wird immer das angemessene Verhältnis von öffentlichen und privaten Räumen sein. Dies betrifft u. a. die Gestaltung von Straßen und Plätzen wie Lange Laube, Bahnhofsvorplatz, Platz der Weltausstellung EXPO 2000, Raschplatz und Opernplatz.

13. Hannover im Jahre 2020 und darüber hinaus sollte sich durch den Respekt verschiedener Nutzer der Innenstadt – Einkäufer, Touristen, Kinder, Behinderte, Flaneure, Wohnbevölkerung, Ältere, Arbeitende und Dienstleistende usw. – zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten auszeichnen. Man muss wissen, dass eine Innenstadt nie ein völlig konfliktfreier Raum sein kann. Dazu sind die sozialen und kulturellen Spannungen zu groß. Aber das Wissen um die Verschiedenartigkeit der Erwartungen und der Nutzung der Innenstadt fördert Friedfertigkeit. Ein paradigmatischer Konflikt zwischen Schönheit und Lebensgefühl ist nach Fertigstellung des Areals südlich der Oper zwischen den jugendlichen Skatern und den anderen Nutzern zu besichtigen.

Wohlfühlqualität hat vielgestaltige und manchmal auch flüchtige Anlässe. Die Stadt ist der Ort des Sehens und Gesehenwerdens, der materiellen und der lebendigen Seiten. In einer Stadt muss man das Geschenk des Ansehens anbieten und auch genießen können. Die Wahrnehmung des Glücks des Augenblicks ist in der Stadt intensiver als irgendwo. Die Innenstadt ist die Repräsentanz der Gesamtstadt.

Es ist davon auszugehen, dass die Prozesse der Stadtentwicklung vielfältiger geworden sind. Die verantwortliche Kommunalpolitik mit ihrer politischen Repräsentanz – Rat und Oberbürgermeister - und ihrer Fach- und Planungskompetenz – Dezernate, Baudezernat und nachgeordnete Behörden wie Denkmalschutz usw. – bleibt im Rahmen der Landes- und Bundesgesetze die erste, weil einzige demokratisch legitimierte Instanz jeder Stadtentwicklung. Sie muss sich aber darauf einstellen, dass sich jeweils lokal spezifische Akteurskonstellationen und Kooperationsstrukturen etablieren. Insofern wird sie je nach Konstellation verschiedene Rollen einnehmen, mal als Ermöglicherin, mal als Reguliererin, mal als Impulsgeberin, mal als Investorin, mal als Unternehmerin, mal als Mediatorin, mal als Kommunikatorin oder als Vorschriftengeberin. Eine aktive Stadt ist eine interaktive und lebendige Stadt. Alle möglichen Akteure haben die Aufgabe, die Entwicklung der Innenstadt insgesamt im Blick zu haben. Es reicht für eine aktive Stadt nicht aus, wenn die Akteure nur die eigenen spezifischen und möglicherweise legitimen Interessen vertreten. Eine aktive Stadt nimmt die Interdependenzen von Einzelentwicklungen in ihren Bezügen wahr. Zum Beispiel hat ECE den Einzelhandel motiviert, aktiv zu werden. Eine aktive Stadt ist damit eine kommunizierende Stadt, die in vernetzten Strukturen lebt und ihr Aktivierungspotential immer neu bestimmt.

Für die weitere Entwicklung dieses Prozesses muss man die Akteure identifizieren. In unserem Prozess Hannover City 2020 haben sehr viele organisierte und unorganisierte Akteure mitdiskutiert, Vorschläge eingebracht und Anregungen gegeben. Alle diejenigen, die sich eingebracht haben, werden weiter gebraucht. Darüber hinaus muss man wissen, dass es in einer Großstadt auch informelle Strukturen gibt, die sich nur zeitweise oder örtlich begrenzt zu Wort melden. Die Jugend- und die Kulturszenen sind ein solches nicht geformtes Potential, das zu einer Stadtgesellschaft dazugehört. Manchmal stellt sich erst später heraus, dass in ihnen viel Zukünftiges steckt.

Bei Betrachtung der Kulturszenen, die sich um den Pavillon herum formieren oder in Linden lebendig sind, kann man dies sehen. Ob es Chancen gibt, davon in der Innenstadt zu profitieren, ist zu sehen. Aber auch feine Strukturen, wie sie bei der Modernisierung der Luisenstraße und -passage oder bei der Etablierung der Quartiersinitiativen zum Ausdruck kommen, sind zu erwähnen. Es kommt darauf an,

- ihre Interessen zu verstehen,
- ihr Engagement zu stimulieren,
- die Interdependenzen zu beschreiben und bewusst zu machen,
- ihr Interesse an der Weiterentwicklung zu verstetigen,
- ihre Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit glaubwürdig zu organisieren,
- Ermutigungen zu öffentlichen Meinungsäußerungen, Vorschlägen und Interventionen zu leisten,
- Formen zu entwickeln, in denen über die Diskussion, die Interessenbekundung, die Informationsverarbeitung und die Akzeptanz von gefundenen Lösungen eine Realisierung von Projekten betrieben werden kann.

Die Organisierung eines solchen Prozesses ist nicht einfach. Man muss auch die Demokratie nicht neu erfinden. Ob für komplexe Strukturen und Anforderungen aber schon alle Möglichkeiten bedacht worden sind, ist eine immer wieder neu zu stellende Frage.

Hannover City 2020 hat mit seinen mehrgestaltigen Akzenten, u. a. der Benennung von Mentoren und Stadtrundgänge zur Identifizierung von Schwachstellen und Interventionsorten, einer Mentorenanalyse,



öffentlichen Foren, der Beauftragung von Architekten- und Stadtplanungskompetenz, Beteiligungs- und Gesprächen, öffentlichen moderierten Präsentationen, der Wettbewerbsvorbereitung und -durchführung etc. neue Elemente eingeführt und zu einem respektablen Zwischenstand geführt.

Gleichwohl bleiben einige offene Fragen: Die Mitarbeit des gesamten Dezernententeams ist verbesserungswürdig. Ein solcher Prozess muss Sache aller Dezernate sein und werden. Alle Diskussionen haben gezeigt, dass Wirtschaftsbelange, Umweltgesichtspunkte, soziale Fragen, kulturelle Entwicklung unmittelbar tangiert sind. Diese Gesichtspunkte frühzeitig einzubeziehen, würde im Übrigen mögliche spätere Konflikte wie aktuell am Ballhof vermindern. Ein solch aufwändiger Prozess, wie es die zeitliche Perspektive 2020 anzeigt, ist nur dann nachhaltig erfolgreich, wenn die Stadt dies mit einer gewissen finanziellen Stetigkeit begleitet. Ob dies eine feste Etatsumme oder ein Liegenschaftsfonds oder andere Formen revolvierender Finanzgenerierung sind, mag noch diskutiert werden.

Für eine Landeshauptstadt, die sich in ihren Gebäuden wesentlich in oder am Rande der Innenstadt zeigt, wäre eine kontinuierliche und auch aktive Rolle des Landes wünschenswert. Die Debatte um den Neu- oder Umbau des Landtages macht das ebenso deutlich wie die zögerliche Handhabung der weiteren Perspektive von Staatskanzlei und Waterlooplatz.

Im Kern geht es um die Frage, ob es im Interesse der Weiterentwicklung der Stadt erweiterte demokratische Beratungsrechte geben kann und wie man ein solches Mitwirkungsrecht so gestaltet und ermutigt, dass nicht nur geredet, sondern auch qualitativ gedacht und gehandelt werden kann. Überzeugende städtebauliche Pläne erleichtern schon aufgrund ihrer Qualität die Realisierung der mit ihnen verbundenen Ziele. Ihre Verankerung in den Köpfen möglichst vieler Akteure ist daher ein wichtiges Ziel der weiteren Stadtentwicklung. Dieser Ansatz wird umso wichtiger, wenn die Leitfunktion öffentlicher Investitionen immer seltener eingesetzt werden kann. Sichere Rahmenbedingungen sind für die privaten Akteure wichtig, um die öffentliche Verantwortung der Stadtentwicklung umzusetzen und sichtbar zu machen. Dies setzt voraus, dass sich die verschiedenen Dezernate der Stadtverwaltung in diesen Prozess einbringen. Die Zuständigkeit ist fachlich begründet, die Verantwortung allgemein.



Landeshauptstadt

Hannover

Der Oberbürgermeister

Baudezernat

in Zusammenarbeit mit der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Büro Oberbürgermeister

Das Urheber- und Verlagsrecht einschließlich der Mikroverfilmung sind vorbehalten. Dieses gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen sowie gegenüber sonstigem gewerblichen Verwerten. Verwertungen jeglicher Art bedürfen der Genehmigung durch die Landeshauptstadt Hannover.

Redaktion	Hanne Lahde-Fiedler, Dr. Reinhard Wolf
Umschlagfotos	Karl Johaentges
Fotos	Ralf Kirchhof, Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation, 2008/2009 (Seiten 7, 8, 17, 21, 24, 28, 33, 39, 49, 53, 61 unten, 67, 71, 75) Klaus-Christian Schulze-Schlichtegroll, Axel Springer AG (Seite 61 oben)
Abbildungen	Archiv GTA TU Darmstadt (Seiten 9, 11–15) Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Seite 40), Stadt Zürich, Amt für Städtebau (Seite 45) Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Seiten 46, 47) Stadt Leipzig, Henry Pfeifer, Prof Luftbild.de (Seite 50) Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation (Seite 59)
Gestaltung	Karin Dohle, Braunschweig
Druck	BWH GmbH Hannover Gedruckt auf 100% Recyclingpapier
Stand	Mai 2010, Auflage 5.000
Weitere Informationen	Landeshauptstadt Hannover Fachbereich Planen und Stadtentwicklung Rudolf-Hillebrecht-Platz 1 30159 Hannover
Telefon	0511 168 46464/46465
E-Mail	city.2020@hannover-stadt.de
Internet	www.hannover.de www.hannovercity-2020.de

