

**Nachkriegs-
moderne und
Innenstadt-
umbau.**

Panel 2:
Erneuern.

Perspektive
Wissenschaft.

Dr. Cordelia Polinna

Polinna Hauck Landscape + Urbanism |
Urban Catalyst ^{studio}

Dr. Cordelia Polinna ist Stadtforscherin und Mitbegründerin von Polinna Hauck Landscape + Urbanism. Sie promovierte 2007 zum Thema „Towards a London Renaissance“ und gründete 2008 das Büro Polinna Hauck Landscape + Urbanism. Cordelia Polinna war von 2011 bis 2013 Gastprofessorin für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin und 2012 bis 2014 im wissenschaftlichen Beirat für die Berlin Strategie „Stadtentwicklungskonzept 2030“. Seit 2014 ist sie Netzwerkpartnerin bei Urban Catalyst Studio.

Der Umgang
mit dem
Bestand der
Nachkriegs-
moderne in der
Innenstadt ist
ein sensibles
Thema

Die Transformation von bestehenden Stadtgebieten der Nachkriegsmoderne ist ein ganz zentrales Thema städtebaulicher Debatten innerhalb des breiten Themenkomplexes der „Bestandsentwicklung“. Die (städte-)baulichen Strukturen, die hier zu betrachten sind, sind äußerst vielfältig. Ikonenhafte Strukturen von bedeutsamen Architekten und Planern wie der Berliner Alexanderplatz oder das internationale Kongresszentrum ICC, innerstädtische Großsiedlungen wie an der Berliner Leipziger Straße oder „No-Name-Gebäude“, deren Qualitäten sich nicht auf den ersten Blick erschließen, gelangen ins Blickfeld, wenn Gestaltung und Nutzung nicht mehr zeitgemäß erscheinen, wenn sich das Umfeld verändert, wenn aus bautechnischen, kulturellen oder auch gesellschaftlichen Gründen Erneuerungs- oder Anpassungsbedarf entsteht. Dabei geht es nicht nur um die Umnutzung und -gestaltung von Einzelgebäuden, sondern ganzer von der Nachkriegsmoderne geprägter Quartiere. Für viele solcher innerstädtischen Bestandsquartiere müssen eine neue Rolle und eine neue städtebaulich-räumliche Ausprägung entwickelt werden, die auf heutige und zukünftige Anforderungen reagiert – auf eher pragmatische wie etwa hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit oder der Nutzungsvielfalt, aber auch in Bezug auf die Rolle, die sie innerhalb der Gesamtstadt und der Stadtregion einnehmen sollen.

Die oft großzügig gestalteten Ensembles der Nachkriegsmoderne stellen heute ein Raumpotenzial dar, eine große Chance angesichts der zunehmenden Flächenknappheit vor allem in den Innenstädten. In Städten, die im Zuge der „Reurbanisierung“ (Brake et al 2012) wachsen und deren Stadtentwicklung dem Leitbild „Innentwicklung vor Außenentwicklung“ folgt, müssen diese Raumpotenziale optimal aktiviert werden. Die Flächen bieten die Chance, Nutzungen und städtebauliche Strukturen so zu ergänzen, dass funktionale und städtebauliche Defizite ausgeglichen und in diesem Bestand ein nachhaltiges Leben und Arbeiten möglich wird.

Der Umgang mit dem Bestand der Nachkriegsmoderne in der Innenstadt ist ein sensibles Thema, denn die Räume hier stehen unter besonderer Beobachtung der Stadtbewohner und –besucher und auch der – internationalen – Fachöffentlichkeit. Die Gebiete müssen vielfältigen Ansprüchen gerecht werden – Repräsentation, Wettbewerbsfähigkeit in der Konkurrenz um Unternehmen und Touristen, als Wohnraum dienen, Geschichte sichtbar machen und deuten – um nur einige Aspekte zu nennen. Gleichzeitig sollen sie Orte für „Alle“ sein, nicht allein auf exklusiven, hochpreisigen Konsum ausgerichtet, nicht zur Hochsicherheitszone für die Regierung gemacht werden, sondern „Wohnzimmer“ der Stadtbewohner sein und Raum für Demonstrationen ebenso bieten wie für die Feier nach dem Fußballturnier.

In den folgenden acht Thesen sollen zentrale Gedanken zum Umgang mit der Nachkriegsmoderne in Innenstädten zugespitzt werden (Vgl. Bodenschatz et al 2012; 2013). Diese Thesen können auch eine Hintergrundfolie für die in den folgenden Beiträgen diskutierten Beispielstädte bilden und Anhaltspunkte bieten, in Bezug auf welche Aspekte die Beispiele miteinander verglichen werden können.

These 1

Die Qualifizierung des Bestandes ist eine zentrale Aufgabe des Städtebaus und ist eng mit einem Paradigmenwechsel in der Mobilität verknüpft!

Viele deutsche Städte wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch das private Automobil radikal verändert. Das war die Hochzeit der fossilen Energie, in der die Massenmobilität mit dem eigenen Automobil zu den zentralen Errungenschaften einer modernen Gesellschaft zählte. In dieser Epoche entstand ein städtebauliches Erbe, das Planer und Nutzer heute vor große Herausforderungen stellt – an den Stadträndern, aber gerade auch in den Innenstädten: Auto-Straßen, Über- und Unterführungen und Autoplätze sowie auf die Geschwindigkeit und Maßstäblichkeit des Autos ausgerichtete Großbauten, Siedlungen und Einzelhandelsstrukturen. In Ost wie in West wurden Stadtquartiere errichtet, die auf das Automobil als zentrales Fortbewegungsmittel ausgerichtet sind und die in ihren städtebaulichen Formen stark von diesem Verkehrsmittel geprägt werden. Heute – angesichts der wachsenden Notwendigkeit, die städtische Mobilität auf nachhaltige Verkehrsformen wie Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr auszurichten – müssen diese autogerechten Strukturen umgestaltet werden. Denn sie tragen u.a. dazu bei, dass Wege für Fußgänger lang, unsicher und beschwerlich sind, dass der Radverkehr trotz Zunahme am Modal Split zu wenig Platz hat und gefährlich ist oder dass öffentliche Räume durch Schadstoffe und Verkehrslärm belastet sind. Nur langsam setzt sich die Erkenntnis durch, dass es eine absolute Schlüsselaufgabe des Städtebaus ist, autogerechte Räume umzugestalten. Die Anpassung urbaner Räume an eine Mobilität, die nicht auf das private Automobil zentriert ist, ist eine Stellschraube, an der für eine nachhaltige Bestandsentwicklung gedreht werden sollte. Autogerecht geplante Plätze und Straßen sollten für eine postfossile Mobilität umgebaut werden.

Eine große Herausforderung im Rahmen des Umgangs mit der Nachkriegsmoderne stellen die öffentlichen Räume dar, die durch das Dogma der Trennung der Verkehrsarten und aufgrund der Überbewertung des Autoverkehrs entstanden sind. Im Zuge des Ausbaus der autogerechten Stadt wurden große Bereiche des öffentlichen Raumes als enorm aufgeweitete Verkehrsflächen dem Auto geopfert. In vielen Städten finden sich Beispiele für „Plätze“, die kaum als Stadtplatz bezeichnet werden können, die als Kreisverkehre oder Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen dienen, wie etwa der Innsbrucker Platz oder der Jakob-Kaiser-Platz in Berlin. Fußgängern und Radfahrern wird hier eine Statistenrolle zugewiesen, die Plätze sind nicht als Aufenthaltsräume gedacht.

These 2

***Die öffentlichen Räume spielen dabei eine Schlüsselrolle:
Der Umbau solcher autogerechten Straßen und Platzräume wird sich in
den kommenden Jahren zu einem wichtigen Aufgabenfeld für Planer
entwickeln.***

Öffentliche Räume, die einen sicheren und bequemen Fußgänger- und Fahrradverkehr und das barrierearme, schnelle und flexible Wechseln zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr ermöglichen, können postfossile Mobilität fördern und Anreize bieten, vom Auto auf nachhaltige Mobilitätsformen umzusteigen. Öffentliche Räume und Straßenräume sollten so gestaltet sein, dass Mobilität ohne Auto bequem, sicher und attraktiv ist. Gleichzeitig zeigen viele Studien, dass eine wirkungsvolle Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärmemissionen nur durch eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs möglich ist (Vgl. Greenpeace 2015). Die Gestaltung der öffentlichen Räume ist eine wichtige Grundlage für die Abkehr von einem Stadttypus, der auf autogerechte Mobilität ausgerichtet ist.

These 3

„Postfossiler Stadtbau“: Die Abkehr von der autogerechten Stadt setzt enorme Flächenpotenziale frei!

Diese Abkehr von der autogerechten Stadt bietet eine ganz enorme Chance – sie setzt nämlich große Flächenpotenziale frei. Vor allem in der äußeren Stadt, aber auch in den autogerecht gestalteten Teilen der inneren Stadt können durch eine neue Balance des Verkehrs zugunsten von Fußgängern und Radfahrern sowie des öffentlichen Nahverkehrs große Flächenpotenziale freigesetzt werden, die anders genutzt werden können – als zusätzliche Flächen für den Radverkehr, als öffentliche Räume, aber auch für die bauliche Nachverdichtung.

Wenn man sich die Impulse vor Augen ruft, die durch die Freisetzung von Flächen im Zuge der Deindustrialisierung ausgelöst wurden und die Zwischennutzungen, Konversionsprojekten, neue Parks etc. ermöglichten, und den Wandel, den dieser Stadtbau in vielen Städten ausgelöst hat, wird deutlich, welch großes Potenzial in der Abkehr von der autogerechten Stadt steckt. Durch diesen „postfossilen Stadtbau“ würden erneut gigantische Flächenpotenziale freigesetzt werden – die durch eine immobilienwirtschaftliche Vermarktung auch dazu beitragen könnten, die Umgestaltungsmaßnahmen zu refinanzieren. Daraus resultiert jedoch die Frage, für wen diese Flächen gestaltet und von wem sie zukünftig genutzt werden sollen. Wird öffentliche Verkehrsfläche umgewidmet, sollten die neuen Nutzungen ebenfalls öffentlich sein oder es sollte sichergestellt werden, dass die Öffentlichkeit auch langfristig von der Umnutzung profitiert.

These 4

Grundsätzlich sollte bei Ensembles und wichtigen Einzelbauten der Nachkriegsmoderne die Leitlinie „erhalten“ gelten!

Ensembles und Einzelgebäude, die in ihrer Epoche, in ihrem jeweiligen politischen und gesellschaftlichen Kontext als Modellvorhaben geplant waren, die das Ergebnis herausragender Planungen waren, sollten erhalten werden – auch wenn die Produktionsbedingungen aus heutiger Sicht

kontrovers zu beurteilen sind. Für derartige Quartiere eine richtige Balance aus Anpassung, Ergänzung, Nachverdichtung oder Überlagerung mit anderen bedeutsamen historischen Phasen zu finden, ist eine Herausforderung. Dass dies in der Vergangenheit oft nicht gelungen ist, zeigt etwa das Beispiel des Berliner „Ahornblatt“ von Ulrich Müther aus dem Jahr 1973, das ab dem Jahr 2000 abgerissen und durch Bauten zweifelhafter architektonischer und städtebaulicher Qualität ersetzt wurde.

These 5

Beim Umgang mit Gebäuden ist Flexibilität gefragt!

Zur autogerechten Stadt gehören nicht nur Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch Bauten, die heute in vielen Fällen als problematisch gelten. Beim Umgang mit diesen Bestandsgebäuden in den Innenstädten sind eine große Flexibilität und Erfindungsreichtum in Hinsicht auf planerische Vorgehensweisen, Aneignungsmöglichkeiten und die ökonomische Umsetzung notwendig. Oft wird es zu Situationen kommen, bei denen klassische Stadtplanung und klassische Projektentwicklungsmodelle allein scheitern würden. Hier besteht der Bedarf, unkonventionelle Entwicklungsperspektiven zu erproben, vielfältige, kooperative Akteurszusammenschlüsse zu wagen und neuartige ökonomische Trägerschaften und Finanzierungsmodelle zuzulassen. Temporäre Nutzungen, 1:1 Tests, künstlerische Inszenierungen und ganz allgemein Mut zur Innovation können dabei helfen, die Potenziale dieser Gebäude zu testen, mit den Strukturen zu experimentieren und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen – das zeigen Beispiele wie das South Bank Centre in London oder das Haus der Statistik in Berlin, für das ein Zusammenschluss von Initiativen aktuelle ein Umnutzungs- und Instandsetzungskonzept erarbeitet (Vgl. Haus der Statistik 2016).

These 6

Alle Chancen für eine funktionale und soziale Vielfalt sollten genutzt werden!

Viele Gebäude der Nachkriegsmoderne sind von einseitig ausgerichteten Nutzungsstrukturen gekennzeichnet, was auch die umliegenden Quartiere beeinflusst. Chancen für ein Nebeneinander von vielfältigen Nutzungen, sozialen Strukturen und somit Grundvoraussetzungen für das Entstehen

von Urbanität sind dort eingeschränkt. Solche monofunktionalen Gebäude – zumeist Wohn- oder Bürogebäude – sollten in ihrer sozialen und funktionalen Vielfalt erweitert werden. Für leer stehende Gebäude geht es darum, neue Nutzungen zu finden, die mit dem architektonischen und städtebaulichen Wert des Gebäudes kompatibel sind und das Nutzungsspektrum des Umfeldes sinnvoll ergänzen. Sofern die Gebäude baukulturell wichtige Zeugnisse einer städtebaugeschichtlichen Epoche sind oder besonders identitätsprägend wirken, sind innovative Konzepte zur Wiederbelebung und Neu-Inszenierung gefragt.

Zentrumsnahe Großwohnsiedlungen sind in Städten wie Berlin eine große Chance für eine Belebung der Innenstädte und für eine soziale Durchmischung, die nicht aufgegeben werden sollte. Gerade wenn sie sich in Eigentum kommunaler Wohnungsbaunternehmen befinden, besteht die Möglichkeit, bezahlbaren Wohnraum in der Innenstadt zu sichern und somit auch weniger finanzkräftigen Bevölkerungsgruppen zentrumsnahes Wohnen zu ermöglichen.

These 7

Es geht nicht nur darum, städtebauliche Strategien für den Umgang mit der Nachkriegsmoderne in den Innenstädten zu entwickeln, sondern es bedarf auch entsprechender Governancestrategien!

Die Fragen zum Umgang mit Bauten und Quartieren der Nachkriegsmoderne werden bereits breit diskutiert, zumeist allerdings sektoral voneinander getrennt. Unterschiedliche Fachkulturen oder Interessengruppen haben ihren jeweils eigenen Fokus: für viele Verkehrsplaner steht nach wie vor die Leistungsfähigkeit der Straßen im Vordergrund, Denkmalpfleger sehen primär den kulturellen Wert des Bauwerks, wohnungspolitische Initiativen die Mietenentwicklung und die soziale Zusammensetzung der Bewohnerschaft, Eigentümer denken an die Entwicklung der Rendite und die Instandhaltung etc. Dieses isolierte Denken zeigt sich nach wie vor an Hochschulen, bei den Fachverbänden und schließlich bei den Ressorts der öffentlichen Verwaltungen.

Meine These ist, dass es eine Zusammenführung der isolierten Disziplinen geben muss, um Lösungen für den Umgang mit Quartieren und Bauten der Nachkriegsmoderne entwickeln zu können. Darin liegt meiner Ansicht nach der Schlüssel, um ganz spezifische, neue Instrumente und Ansätze für die skizzierten Herausforderungen zu konzipieren.

These 8

Zivilgesellschaftliche Initiativen können dazu beitragen, den „postfossilen Stadtumbau“ voranzubringen!

Ein wichtiger Faktor für den Umgang mit Quartieren und Bauten der Nachkriegsmoderne ist, dass die Handlungsspielräume der öffentlichen Hand im Zuge geringer werdender finanzieller und personeller Ressourcen immer weiter abnehmen. Gleichzeitig nimmt der Einfluss privater Investoren, aber auch der Zivilgesellschaft zu. Die öffentliche Hand muss innerhalb dieser Konstellation ihre Rolle neu definieren, gleichzeitig braucht es endlich ein politisches Bekenntnis für eine Verkehrswende hin zur nachhaltigen Mobilität.

Vor allem aber wird deutlich, dass Transformationsprozesse wie der „postfossile Stadtumbau“ nur mit Hilfe der Zivilgesellschaft bewältigt werden können. Ein herausragendes Beispiel dafür ist die „Bürgerinitiative Bundesplatz“, die gemeinsam mit u.a. dem Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ein Projekt initiiert hat, das im Rahmen des Wettbewerbs Zukunftsstadt ausgezeichnet wurde (Vgl. Initiative Bundesplatz, Paradies Bundesplatz 2015). Der Bundesplatz ist ein fantastisches Beispiel dafür, wie mit einer hochprofessionell und konstruktiv arbeitenden Bürgerinitiative eine fachlich anspruchsvolle Vision für ein lebenswertes Quartier mit weniger Autoverkehr erarbeitet wurde – trotzdem das Gebiet massiv vom Autoverkehr in Form der Berliner Stadtautobahn, extrem aufgeweiteter Verkehrsflächen und einer Straßenunterführung aus den 1960er Jahren dominiert wird. Der Wandel hin zu einem auf nachhaltige Mobilität ausgerichteten Quartier wird von der lokalen Politik parteiübergreifend unterstützt. Hürden für die Umsetzung liegen eher in der Landespolitik und in komplexen Regelwerken wie der Straßenverkehrsordnung. Hier stößt die Bürgerinitiative – bislang – an ihre Grenzen und auch hier wird deutlich, dass es nicht nur städtebauliche Fragen sind, sondern verwaltungstechnische, die den Umgang mit den Nachkriegsmoderne bestimmen. Deutlich zeigt sich, dass die Regelwerke und Routinen nach und mit denen die Verwaltung arbeitet, eben auch auf die autogerechte Stadt ausgerichtet sind. Um die Mobilität in den Städten zu verändern und damit einen wichtigen Grundstein für den Umgang mit der Nachkriegsmoderne zu legen, bedarf es eines Paradigmenwechsels, der neben verkehrsplanerischen auch städtebauliche, politische, rechtliche und ökonomische Rahmenbedingungen verändert.

Literatur

Brake, Klaus und Herfert, Günter (2012) (Hg.): Reurbanisierung. Springer, Wiesbaden.

Einige Thesen basieren auf Vorarbeiten, die die Autorin mit verschiedenen Forschungspartnern vorlegt hat, vgl. v.a. Bodenschatz, Harald und Polinna, Cordelia (2012): Die Stadt der Nachkriegsjahrzehnte als Sanierungsfall von morgen - Das Beispiel Berlin. In: Raumplanung. Nr. 164, 05, Informationsskreis für Raumplanung (IfR) e.V. S. 34-39.; Bodenschatz, Harald; Hofmann, Aljoscha; Polinna, Cordelia (Hg.)(2013): Hauptstraßen der Großstadt - Vom Verkehrsraum zum Lebensraum. Berlin.

Greenpeace e.V. (2015): Im Kern gesund. In: www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/im_kern_gesund_20151202.pdf, abgerufen am 07.02.2016.

Haus der Statistik (2016): <https://hausderstatistik.wordpress.com/>, abgerufen am 07.02.2016.

Initiative Bundesplatz und Bundesplatz-Paradies (2015;2016): www.initiative-bundesplatz.de, aufgerufen am 07.02.2016; www.polinnahauck.de/urbanism/bundesplatz-paradies, aufgerufen am 07.02.2016.