

**Vernetzen,  
Schichten,  
Porosität.**

Panel 3:  
Vernetzen.

Perspektive  
Wissenschaft.

Prof. Sophie Wolfrum

Professorin für Städtebau und Regional-  
planung, TU München

Prof. Sophie Wolfrum ist Urbanistin und seit 2003 Professorin für Städtebau und Regionalplanung an der Technischen Universität München. Sie studierte Raumplanung an der TU Dortmund und sammelte anschließend Erfahrungen in der Planungspraxis in Tanzania und Deutschland. Seit 1989 besteht ihr Büro für Architektur und Städtebau mit Prof. Alban Janson in Karlsruhe, mit dem Sie zwei Mal den Deutschen Städtebaupreis gewann. Im Jahr 2015 publizierte sie den „Platzatlas“ und „Performative Urbanism“. Prof. Sophie Wolfrum ist seit 1991 als Fachjurorin in zahlreichen Preisgerichten sowie als wissenschaftliche Beraterin in Fachkommissionen tätig und Mitglied bei der SRL und DASL.

# Neue Stadtteile der Innenstadt. Einführung.

Die Altstädte vieler erfolgreicher Städte sind nach 25 bzw. 40 Jahren Stadtsanierung durchsaniiert und aufpoliert. Einige – zu denen München zählt – befinden sich hinter ihren historischen Fassaden in stetiger Transformation zu immer ertragreicheren Nutzungen. Ständig sieht man mehrere Baukräne über der Altstadt in Betrieb. Einzelhandel globaler Marken und seit einigen Jahren Wohnungen im obersten Marktsegment ersetzen sukzessive eine ältere, differenzierte Schicht von Nutzungen. Die öffentlichen Räume dort werden als touristische Orte geschätzt, deren Perimeter selten überschritten werden. Auch die Straßen Wiens, ähnlich wie die anderer als Weltkulturerbe ausgezeichnete Städte, sind um den Jahreswechsel herum voller Passanten, auch an Feiertagen, wenn die Geschäfte geschlossen sind, außerhalb des Rings ändert sich sofort das Bild. Ein Besucher Münchens geht noch bis zur Isar oder im Englischen Garten in den Biergarten am Chinesischen Turm, weiter kaum.

Auch in wohlhabenden Regionen erlebt man erstaunliche Brüche in Stadtbild und -struktur. Direkt neben dem Kern der Altstadt, die als „Gute Stube“ erscheint, findet man vernachlässigte Quartiere und öffentliche Räume, die von den breiten Straßenprofilen der Moderne beherrscht werden, wo Gehwege an den Rand gedrängt sind und der Aufenthalt unattraktiv wird. Wir befinden uns hier immer noch in der Innenstadt, am Rande der Kernstadt, in Bereichen, die in der Geschichte der Städte als Vorstädte, als „Bauch der Stadt“ oder als Infrastruktur-Areale dienen, von kleinen Versorgungseinrichtungen bis hin zu ausgedehnten Territorien. Schon seit den 1980er Jahren zeichnet sich ab, dass hier die Transformationsprozesse der Städte besonders intensiv sind, so dass hier Stadt-Bauen im großen Maßstab wieder zur Aufgabe wurde.

Der Strukturwandel in diesen Randbereichen der Kernstädte ist es, der neue Stadtteile der Innenstädte zu entwickeln erlaubt. Es gibt Konjunkturen solchen Strukturwandels, auf deren Genese die Stadtpolitik kaum einen Einfluss hat. Die Effekte überfällt sie nicht gerade aus heiterem Himmel, aber deren Antriebe gehorchen externer Logik. Auch der Zeitpunkt hängt meistens von dem betrieblichen Kalkül des Eigentümers der Grundstücke ab, denn in den seltensten Fällen gehören sie der Kommune. Auch der Staat als Eigentümer, die BIMA als Treuhänder in der BRD, handelt nach betriebswirtschaftlichen Kriterien und nicht im Sinne stadtentwicklungspolitischer Strategien. Jedoch können Städte die Chancen nutzen, insbesondere wenn große Territorien in zentraler Lage plötzlich zur Disposition stehen, und eine Konversion zu einem neuen Stadtteil möglich wird. Es heißt aber auch „den Tiger reiten“, wie die drei Berichte aus den Städten Bremen, Wien und Frankfurt zeigen.

Schlachthöfe, Viehhöfe, Großmärkte lagen einstmals innerhalb der Städte, in München ist es tatsächlich noch so. Nur der Viehhof wurde aufgegeben, da das Schlachtvieh heute mit LKWs über die Straßen und nicht mehr mit der Bahn angeliefert wird. Diese innerstädtische Brache wäre nun ein Filetstück für Wohnen, bliebe nicht der Schlachthof gegenüber noch die nächsten 15 Jahre in Betrieb. Zum Glück, sagen viele, denn es mag verhindern, dass auch hier hochpreisiges Wohnen ein Quartier völlig verändert. Schon der Parc de la Vilette aus den 1980ern hatte die Schließung eines großen Schlachthofes in Paris zum Hintergrund. Neue EU-Richtlinien beendeten Anfang der 1990er den Betrieb von vielen kleinen dezentralen kommunalen Schlachthöfen. Mit Les Halles in Paris begann dieser Prozess schon in den 1970ern.

Die Schwerindustrie hat insbesondere in Industrieregionen große Löcher in der Textur ihrer Städte hinterlassen, als sie große Areale komplett aufgab. Die IBA-Emscherpark, mit dem Strukturwandel des ganzen Ruhrgebiets konfrontiert, behalf sich angesichts der Dimension der Aufgabe mit einem perspektivischen Inkrementalismus, der erlaubte, punktuell, assoziativ, pragmatisch und auch provisorisch zu agieren. Einzelne innerstädtische Industrieflächen werden zugleich mit klassischer Masterplanung zu neuen Stadtteilen entwickelt, wie das Stahlwerk Hermannshütte in Dortmund Hörde zu Dortmund Phönix rund um einen neu angelegten See. Der Film „göttliche Lage“ von Ulrike Franke und Michael Loeken zeigt diese Transformation in seiner ganzen Zwiespältigkeit höchst anschaulich. Die Mall CentrO in Oberhausen, auf dem Areal der aufgegebenen Gutehoffnungshütte, liegt zwar außerhalb der angrenzenden Innenstadt mit dem Ziel eine Neue Mitte zu entwickeln. Der großflächige Einzelhandel dort hat jedoch einen durchschlagenden Effekt auf die alte Innenstadt Oberhausens, und sie wurde offensichtlich beschädigt. Die Marktstraße in Oberhausen wird heute von Nagelstudios, Handy-Läden oder Leerstand geprägt.

Gewerbe-Immobilien, die kleinräumiger strukturiert waren, lassen sich leichter in die städtische Struktur integrieren, zumal sie oft von der Kreativwirtschaft als beliebte Standorte entdeckt werden. Daraus entwickeln sich klassische Gentrifizierungs-Prozesse bestehender Quartiere, allerdings selten ganze neue Stadtteile, sondern eher kleine Subquartiere mit großem Potential.

Die Deutsche Bahn ist einer der entscheidendsten und entschiedensten Player in diesem Spiel. Nicht nur, weil sie seit mehr als 20 Jahren große innerstädtische Gleisflächen aufgibt, sondern weil sie diese mit einer ihrer Töchter aktiv und unter betriebswirtschaftlichen Kriterien entwickelt. Dies begann mit dem Umbau der Kopfbahnhöfe – auch wenn nur Stuttgarts

Bahnhof tatsächlich zum Durchgangsbahnhof umgebaut wird – und der Aufgabe zentrumsnaher Gleisvorfelder. Der Prozess nimmt seinen Lauf mit weiteren ausgedehnten Gleisarealen des Güterverkehrs, wie jüngst im südlichen Teil von Nürnberg, um nur ein Beispiel zu nennen. Der Umbau der Bahnhöfe in Wien läuft parallel zu den Projekten in Deutschland, nimmt aber hier besondere Ausmaße an, da sich auch die großräumigen territorialen Verflechtungen der Hauptstadt Wien völlig verändert haben. Der

# Neue Heimat Innenstadt: Schöner Wohnen

Wiener Hauptbahnhof wurde jüngst zum Durchgangsbahnhof umgebaut, und weite Gleisflächen arrondieren nun die angrenzenden Stadtteile.

In Hafenstädten eröffnet die Verlagerung von Häfen in tiefere Gewässer die große Chance, die Innenstädte zu erweitern. Hamburg verdoppelt so die Größe der City. Vor allem gelang es der Hansestadt durch eine kluge Vorbereitung der Planung, indem sie alle Grundstücke im Eigentum der Stadt hielt, immobilienwirtschaftliche Spekulation im Vorfeld zu unterbinden. Amsterdam, Rotterdam und Kopenhagen entwickeln seit langem erfolgreich ihre Wasserlagen zu attraktiven und begehrten Quartieren. Bremen beginnt gerade mit seiner Hafenkonzersion entlang der Weser, steht damit noch am Anfang, wenn man die Zeithorizonte dieser Projekte berücksichtigt, die jeweils Dekaden benötigen. Genua und Barcelona sind Beispiele für Mittelmeerstädte, die ihre alten Häfen in die Innenstadt integriert haben. Triest wäre das Beispiel einer Stadt, die noch nicht in der Lage war, ihre besonders große Chance zu nutzen. Dies zeigt aber auch, dass hier für die Zukunft noch sehr viel Potential zur Verfügung steht.

Die Verlagerung des innerstädtischen Flughafens in die Peripherie hat in München den neuen Stadtteil Riem und die Verlagerung der Messe ermöglicht, diese wieder machte Platz für ein Quartier inmitten der Stadt neben der Theresienwiese. In Wien liegt der neue Stadtteil Aspern, in Berlin die Konversion von Tegel am Rand der Stadt, sieht man aber die Städte in ihrer regionalen Verflechtung und Ausdehnung, dann liegen beide, auch in das U-Bahn-Netz eingebunden, immer noch im Territorium der Kernstadt. In den letzten Jahren war heiß umstritten, wie man mit dem void von Tempelhof inmitten der Stadt Berlin umgeht. Der Disput bezog in seiner Heftigkeit sogar die Randlagen ein, Zonen die sich ehemals vom Flugfeld abwendeten und jetzt das Potential der Vernetzung in sich tragen. Der Stadt Hamburg ist seinerzeit die Verlagerung des Flughafens nach Quickborn in die Region politisch missglückt, vielleicht wird der innerstädtische Flughafen dort eine Konversionsfläche der Zukunft werden.

Die Areale des Militärs zählen immer noch zu den ergiebigsten Quellen für Konversionen. Liegen auch die meisten weiter draußen in der Region verstreut, so ist auch die innerstädtische Kaserne keine Ausnahme. München z.B. profitiert außerordentlich von diesen Flächenpotentialen. Auch schon vor dem Fall des Eisernen Vorhangs entstanden das Olympiagelände auf dem Oberwiesenfeld, ein Teil des Kunstareals auf dem Gelände der ehemaligen Türkenkaserne nahe der Altstadt. Dann setzte der Abzug der Alliierten ein, gefolgt vom Umbau der Bundeswehr, der konkret vor Ort dann doch in den meisten Fällen als sehr plötzliche Entscheidung erlebt wurde. Kleinere Städte wie Ludwigsburg oder Zweibrücken, mit sehr vielen solcher Flächen, standen vor enormen Herausforderungen. Doch meist hochwillkommen, sind diese ehemaligen Kasernen in vielen Städten die entscheidende Flächenressource für neue Quartiere innerhalb der Textur der bestehenden Stadt.

Krankenhäuser lagen traditionell vor den Toren der Städte, bis sie im 19. Jahrhundert in die sich ausdehnenden Städte einwuchsen, zugleich erweitert und zu damals zeitgemäßen Klinikkomplexen ausgebaut wurden. Ziehen diese Kliniken heute wieder an den Stadtrand auf neue Entwicklungsflächen um, wie es aktuell in München geschieht (Auslagerung aus der südlichen Innenstadt ins Klinikum Großhadern nach Martinsried), dann werden die bestehenden gut integrierten und in die Textur der Stadt eingebundenen Flächen und Gebäude vom Immobilienmarkt gierig aufgesogen.

Wohnen ist der neue Treiber des Immobilienmarktes in den prosperierenden Städten. Wohnungen werden für gehobene Einkommensschichten gebaut und gekauft nach den Kriterien „Lage, Lage, Lage“. Wenig Innovation und keine soziale Agenda. Dieses hochpreisige Wohnen verdrängt in

innerstädtischen Lagen diverse Nutzungen und auch einfache preiswerte Wohnungen. Auch in den neuen Quartieren, denen ja diese Betrachtung vorrangig gilt, würden ohne steuernde Stadtplanung nur Luxuswohnungen entstehen. München hat zwar mit der SOBON (sozialorientierten Bodennutzung) ein Instrument geschaffen, um die soziale Durchmischung zu erzwingen, die bekannte „Münchner Mischung“. Aber die nötige Quantität an preiswerten Wohnungen wird bei weitem noch nicht erreicht. Die Wohnungsfrage steht wieder auf der politischen Agenda.

Was sollten wir von neuen Stadtteilen erwarten? All diese Konversionen bieten die Option, Stadt weiter zu bauen. Alle Qualitäten, die wir von Stadt erwarten, die wir an Städten lieben, möchten wir dort entwickeln, insbesondere Urbanität ermöglichen, die spezifischen Kulturen des Städtischen. Konstituierend für das Urbane ist ein bestimmter Typ von Ambivalenzen: Distanz und Nähe, Exklusion und Integration, Toleranz gegenüber Fremden und Vertrautheit der Heimat, Freiheit und Fürsorge, Heterogenität und Homogenität, Anonymität und Gemeinschaft. Das erfordert auf jeden Fall eine Diversität an Nutzungen, signifikante öffentliche Räume und eine Verflechtung mit der angrenzenden Stadt. Ich möchte diese Frage nicht aus einer sozialpolitischen, planerischen Perspektive beantworten, sondern aus einer explizit architektonischen Sicht. Denn Architektur fokussiert auf den gestaltenden Umgang mit Raum und stellt dafür ein Instrumentarium zur Verfügung. Die Architektur der Stadt ist für die Artikulation urbaner Räume zuständig, und zwar in allen Dimensionen, die räumlicher Erfahrung und Wahrnehmung zugänglich sind (Wolfrum; Alban 2016). Aus dem weiten Feld der Kompetenzen und des Repertoires von Architektur werden im Folgenden einige Elemente benannt, die für das Gelingen des Stadt-Weiter-Bauens elementar sind.

## Vernetzen

Auf der Weimarer Tagung hat Brigitte Jilka, Stadtbaudirektorin aus Wien, das treffende Wort „repassieren“ eingeführt. Wie eine wieder aufgenommene Laufmaschine soll ein neuer Stadtteil die angrenzenden Quartiere zusammenhäkeln. Der Entwurf für den neuen Stadtteil am Hauptbahnhof lässt diese Qualität erwarten. Dort wo früher die Bahngleise zweier Kopfbahnhöfe den Stadtkörper zerschnitten haben, könnte die Architektur der Stadt tatsächlich Stadtteile verbinden. Dem neuen Stadtteil Seestadt Aspern in Wien wird das nicht gelingen, es war nicht einmal Programm.



Von den angrenzenden Quartieren durch breite Grünstreifen getrennt – man denkt an den cordon sanitaire der Kolonialstädte – konzentriert sich alles nach innen auf den namensgebenden kleinen See. Man wollte den Nachbarn nicht zu nahe treten, Konflikte mit der Nachbarschaft vermeiden. Es gibt sicher Orte, bei denen eine Grünfläche, ein Park, so wie es in München Riem dem besonders schönen neuen Park gelingt, diese Aufgabe der Vernetzung übernehmen kann. Aber dann muss er auch selbst eine Prägnanz haben, eine Figur-Qualität in der Textur der Stadt.

# Komplexität und Schichten

Alle die genannten Orte haben ihre Historie und könnten Geschichte sichtbar machen, die auch wieder über lange Entwicklungen hinweg vielfältig ist. Architektur braucht kein theming, muss keine Geschichten erfinden, sondern findet in der Regel das Thema bereits in der Bauaufgabe selbst und in dem Ort angelegt. Diese Geschichte ist in das Territorium eingeschrieben. Relief und Vegetation, einzelne Gebäude sind Zeugen. Es erscheint zwar einfacher, erstmal reinen Tisch zu machen. Aber was wäre die Hafencity Hamburg ohne die Kais, die vielen Wasserlagen, die Speicherstadt als Scharnier zur City. Das Kreativquartier im München will die kulturelle Zwischennutzung in recht banalen Behausungen in die Neubebauung hinüberretten, eine einmalige Chance, die Tristesse monofunktionaler Wohnquartiere zu überwinden. Die Überseestadt in Bremen orientiert Neubauten an den großen Volumen der Lagergebäude. Die Wertschätzung des historischen Erbes muss man für die Städte Europas nicht mehr propagieren. Es gibt sogar außerhalb der Profession der Architektur in der Gesellschaft einen starken Trend zur Rekonstruktion vergangener Architekturen. Aber in den erwähnten Konversionsgebieten finden wir keine Schlösser, Fachwerkhäuser oder Renaissancegärten.

Die Spuren der Geschichte sind hier oft wenig spektakulär und erfordern Sorgfalt, genaues Hinsehen, Mühsal bei ihrem Erhalt, Entwurfskompetenz bei ihrer Transformation in einen neuen Zusammenhang. Komplexität, Historizität, Ungleichzeitigkeit sind Elemente des Urbanen, die in der deutschen Baunutzungsverordnung nicht vorkommen, da diese weiterhin in modernistischer Tradition alles fein säuberlich voneinander trennt. Diese Fehlsteuerung heutigen Planungsrechtes erzeugt einen typischen Mangel in den meisten der neuen Stadtteile.

# Porosität und Schwellen

Porosität ist ein entscheidendes räumlich-architektonisches Kriterium, das in eine Kultur der Schwellen einzuordnen ist. Schwellenräume sind sowohl Räume der Zäsur als auch Verbindungsräume und Räume der Kommunikation. Schwellen sind Räume des Übergangs, wir sind noch hier und schon dort, haben Anteil an beiden Sphären aber in verschiedenem Ausmaß, das sich mit jedem Schritt verschiebt. Gleichzeitig halten wir uns in einem eigenen Bezirk auf, wir sind nicht mehr hier und noch nicht dort. Solche Situationen haben performative Kraft, manchmal verunsichernd, manchmal erwünscht und gesucht. Vernetzung in der Stadt gelingt nur über Schwellenräume, die beiden Seiten zugehören. Wohnen in der dichten Stadt verlangt nach guten Zugängen, Vorzonen, Räumen des Eintretens, Annäherns und Verzögerns, ähnlich jener porösen Architektur, wie sie Walter Benjamin in der berühmten Reportage über Neapel beschrieb. Gerade im Wohnungsbau gibt es eine unverzeihliche Vernachlässigung dieser notwendigen Qualitäten. Benjamin beschrieb Porosität als urbanes Phänomen. „Porös wie dieses Gestein ist die Architektur. Bau und Aktion gehen in Höfen, Arkaden und Treppen ineinander über. In allem wahr man den Spielraum, der es befähigt, Schauplatz neuer unvorhergesehener Konstellationen zu werden. Man meidet das Definitive, Geprägte. Keine Situation erscheint so, wie sie ist, für immer gedacht, keine Gestalt behauptet ihr ‚so und nicht anders‘.“ (Benjamin et al 1925) Ash Armin und Nigel Thrift entwickeln diese Beobachtung weiter und generalisieren sie

für die Stadt: „(...) porosity is what allows the city to continually fashion and refashion itself.“ (Armin et al 2002) Bei ihnen liegt der Fokus auf dem Alltagshandeln der Menschen, wie es in der Reportage Benjamins lebendig wird. Aber Benjamin vermittelt auch eine ausgesprochene Wertschätzung der Architektur der Stadt Neapel: Alles geht ineinander über. Keine Gestalt ist eindeutig. Die Räume können Element der Stadt oder Teil der Häuser sein. „Alle teilen sich sie sich eine Unzahl simultan belebter Spielflächen. Balkon, Vorplatz, Fenster, Torweg, Treppe, Dach sind Schauplatz und Loge zugleich.“ (Benjamin et al 1991)

Porosität ist auf allen Maßstabsebenen relevant, auch über die Schwellenräume zwischen Gebäude und Stadtraum hinaus ist sie eine notwendigen Eigenschaft aller urbanen Räume. Mehrdeutigkeit und Ambivalenz ermöglichen die jeweilige Zuordnung zu ihren räumlichen Nachbarn. Porosität öffnet Schwellenräume zu den angrenzenden Stadträumen, ohne dass sie ihren jeweils eigenen Charakter aufgeben. Im Gegenteil, nur zwischen prägnanten Räumen eröffnet sich der notwendige Spielraum, in diesem Fall die Fähigkeit, der einen oder der anderen Sphäre zuzugehören. Richard Sennett strebt mit der porous city die Stadt der radikalen Durchmischung an, und fragt: Warum bauen wir diese nicht mehr? (Sennett 2015)

**Literatur**

Amin, Ash und Thrift, Nigel (2002): Cities. Reimagining the Urban. Polity Press, Malden, S.10.

Benjamin, Walter und Lacis, Asja (1925): Neapel. In: Rexroth, Tillmann (Hg.) (1991): Walter Benjamin, Gesammelte Schriften, Bd. IV–1. Suhrkamp Verlag, Frankfurt/M., S. 307–316, S.309.

Sennett, Richard (2015): The world wants more ‚porous‘ cities – so why we don't build them?

Wolfrum, Sophie und Janson, Alban (2016): Architektur der Stadt. Karl Krämer Verlag, Stuttgart.

<http://www.theguardian.com/cities/2015/nov/27/delhi-electronic-market-urbanist-dream> - Zugriff 30.01.2016