

Vortrag von Jörn Walter zum Wachstumsdämmerung Zum Symposium „Junge Impulse für NRW“ im neuen Baukunstarchiv am 07.11.18

Die Städte in Deutschland erleben zur Zeit einen Wachstumsschub, wie es ihn lange nicht mehr gegeben hat. Nicht alle, aber doch sehr viele. Und obwohl dieses Wachstum immer noch sehr moderat ausfällt, scheint es in der öffentlichen Wahrnehmung mit soviel Problemen behaftet zu sein, als wäre ein schwerer Sturm mit unabsehbaren Folgeüberschwemmungen heraufgezogen: Wohnungsnot, Mietpreisexplosion, Grünflächenexidus, unbezahlbare Infrastrukturbedarfe etc.. Dass es neue Herausforderungen mit dem Wachstum der Städte gibt, ist ebenso unbestritten wie es misslich bleibt, dass es weiterhin mit einer Entleerung des ländlichen Raumes einhergeht. Dass es aber auch ungeheure Chancen für eine überfällige Erneuerung unserer Städte eröffnet, kann ebenso wenig geleugnet werden. Allerdings kommt es – wie immer – darauf an, ob wir diesen Wachstumsschub strukturell und gestalterisch zugunsten unserer Städte zu nutzen wissen.

Eigentlich kann der deutsche Städtebau in den letzten zwanzig Jahren auf eine Erfolgsgeschichte zurückblicken, die unsere Städte in den Kernzonen räumlich geschlossener und atmosphärisch interessanter gemacht hat. Konsequente Sanierung und innere Verdichtung haben sich in den meisten Fällen ausgezahlt und die Stadtbilder durch eine selbstkritischere Architekturmoderne in aller Regel gewonnen. Und man lernte, dass Wachstum und Nachhaltigkeit kein Widerspruch sein müssen, wie auch die großen Stadtentwicklungsprojekte Hamburgs mit der *HafenCity*, dem *Sprung über die Elbe*, der *Neuen Mitte Altona* und *Stromaufwärts an Elbe und Bille* zeigen. Auch heute gibt es in den meisten Städten immer noch große Potenziale an Baulücken, untergenutzten Flächen und Konversionsgebieten zu mobilisieren. Sie mögen seltener in den inneren Kernen anzutreffen sein, aber an deren Rändern findet man sie in der inneren Peripherie, zwischen alten Gewerbe- und neuen Wohngebieten sowie entlang der Hauptverkehrsstraßen noch fast überall in erheblichem Ausmaß. Siedlungsfragmente aus abgebrochenen Entwicklungen, mehrgeschossige Gründerzeithäuser neben eingeschossigen Kleinsiedlungen, Wellblechhallen neben Fachwerkhäusern etc. hinterlassen hier fast überall beschämende Bilder, die in ihrer stadträumlichen Qualität durch den Wachstumsschub nur gewinnen können.

Dennoch nehmen die Widerstände gegen Nachverdichtung und Veränderung der gewohnten Umgebung ganz offenkundig zu. Das hat mit den sichtbar zunehmenden Bauaktivitäten zu tun, aber auch der widersprüchlichen Sättiertheit einer Mittelstandsgesellschaft, die Veränderung und Modernisierung mehr als Bedrohung denn als Chance empfindet. Und so lässt eine stärker gewordene Zivilgesellschaft die Sorge in der Politik wachsen, die Wohnungsnachfrage im Strudel von Dichtediskussionen und Nachbarschaftskonflikten nicht schnell genug lösen zu können. Auch aus Teilen der Wissenschaft mehren sich die Stimmen, man solle mehr in die Region schauen und in Hamburg strebt der NABU (!) sogar ein Volksbegehren zur Erhaltung sämtlicher Grünflächen in der Stadt an. Es ist, als wäre man in einen falschen Film geraten. Denn nicht nur im Vergleich mit vielen Großstädten in Europa und auf anderen Kontinenten reden wir in Deutschland über sehr moderate und niedrige Dichten sondern auch innerhalb unserer Städte gibt es meist erhebliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen. In Hamburg (23 E/ha bezogen auf die Gesamtfläche) liegen sie in rund 2/3 des besiedelten Gebietes nur bei bis zu 70 E/ha, während sie in den geschlossen bebauten Gebieten aus der Gründerzeit und den zwanziger Jahren bis zu 550 E/ha, z.T. sogar

darüberhinaus, erreichen. Und die letzteren sind die meist begehrtesten und häufig auch teuersten Wohngebiete der Stadt.

Hinzu kommt die innere Entdichtung durch Wohlstand und veränderte Haushalts- und Altersstrukturen, die mittlerweile selbst in den Großstädten zu einer durchschnittlichen Wohnfläche von 37 qm/E (Hamburg) bis 40 qm/E (München) geführt hat und Dichte in einem fundamental anderem Licht als während der sozial-hygienischen Debatten des beginnenden 20. Jahrhunderts erscheinen läßt. Neben vielen anderen statistischen Indikatoren für diese These kommt auf der städtebaulichen Ebene hinzu, dass wir in Europa im Gegensatz zu fast allen anderen Kontinenten, die eigentlich nur low-rise- und high-rise-Gebäude kennen, über einen großen Variantenreichtum an mid-rise-Typologien verfügen, die bei relativ hohen (nicht extremen) Dichten ein erstaunliches Maß an Individualisierung und Durchgrünung ermöglichen – ein Schlüsselmerkmal der europäischen Stadt. Es geht also darum, die Dichtediskussion in Abhängigkeit von den Maßen der jeweiligen Stadt und den zur Entwicklung anstehenden Orten weiterhin offensiv mit dem Ziel zu führen, dem Wachstum innerhalb der bestehenden Siedlungskulissen Priorität einzuräumen und nicht erneut allzu leichtfertig in die verbliebenen Landschafts- und Freiräume einzudringen.

Ganz zu vermeiden ist das vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums und der Wohnungsengpässe schon jetzt nicht mehr und sehr viele Städte haben wieder größere Stadterweiterungen in Angriff genommen – so auch Hamburg mit dem Stadtteil Oberbillwerder für bis zu 8.000 WE. Auch hier stellt sich das Thema der richtigen Dichte, denn weder die Großwohn- noch die Einfamiliensiedlungen geben hier nachahmenswerte Vorbilder ab. Das führt wie in der bebauten Stadt zu dem Thema, dass es mehr um die stadträumlichen Qualitäten als die Flächenkennziffern geht. Hier wieder Stadtteile mit lesbaren Hierarchien, Mittelpunkten, raumwirksamen Straßen und Wegeführungen, Plätzen und Parkanlagen sowie vielseitigen und abwechslungsreichen Architekturen zu komponieren, ist die Aufgabe. Wenn das gelänge, hätten auch in der Peripherie mittlere und punktuell höhere Dichten eine Chance, was der Flächenverbrauch in Deutschland nach wie vor zwingend gebietet. Sie stellen dennoch eine große Herausforderung dar, denn wenn für Mittelpunkte keine Rathäuser, Kirchen oder bedeutende Kultureinrichtungen mehr zur Verfügung stehen, wenn städtebauliche Dramaturgie mit Kostengunst nicht ohne weiteres vereinbar ist und wenn sich die Nachfrage nach individuellen städtischen Typologien auf die integrierten Lagen konzentriert, dann Bedarf es einer architektonischen Neubewertung von Schulen und anderen notwendigen Infrastruktureinrichtungen, flexibler einsetzbarer und trotzdem bezahlbarer Wohnungsangebote und der Gewinnung neuer Nutzergruppen für diese Gebiete. Vor allem aber bedarf es der Bekämpfung der größten Gefahr für die neuen Stadtteile, wieder in funktionalen und sozialen Monostrukturen steckenzubleiben.

Damit ist das eigentlich zentrale Thema angesprochen, denn es geht im Kern nicht um Quantitäten, sondern um Qualitäten. Wachstum und Schrumpfung sind keine Werte an sich. Hier liegt die eigentliche Herausforderung für die Stadtentwicklung, nämlich die Chancen des Wachstums in funktionaler und sozialer Hinsicht für durchmischtere, vielseitigere, innovativere und damit stabilere Quartiere und Stadtteile zu nutzen. Das gilt für die Neubaugebiete in der Peripherie ebenso wie für die Ergänzungen im Bestand, bei denen es heute meist um das schwierige monofunktionale und -soziale Erbe des 20. Jahrhunderts geht. Dieses schrittweise zu überwinden, Arbeiten und Wohnen wieder enger miteinander zu verflechten und mit Kultur-, Geschäfts-, Freizeit- und Erholungsnutzungen zu durchziehen, dafür bietet die aktuelle Wachstumsphase große Chancen. Ansatzpunkte sind der konsequente Drittelmix im Wohnungsbau mit weiteren

Ausdifferenzierungen in spezifische Nutzergruppen (Studenten, Ältere etc.) sowie besondere Eigentums- und Organisationsformen (Baugruppen, Genossenschaften), bezahlbare gewerbliche Raumangebote in den Erdgeschoss und kleinräumigen Nachbarschaften, stadträumlich und gebäudebezogen integrierte Lagen von öffentlichen und privaten Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten der Kindererziehung, Bildung, Kultur und des Sportes, Grundstücksausschreibungen, die nicht den Preis sondern die Inhalte zum Gegenstand des Wettbewerbes machen etc. So können wir lebendigeren Milieus und atmosphärisch interessanteren Orten in unseren Städten wieder näher kommen, woran es ihnen an vielen Stellen unabweisbar mangelt. Hamburg kann hier sowohl in einem Neubaugebiet wie der HafenCity als auch in Bestandsquartieren wie der Innenstadt, Bahrenfeld, Hoheluft, Barmbek, Bergedorf, Wilhelmsburg und Harburg auf einige Erfolge zurückblicken, die sich nicht von heute auf morgen, aber doch über die Jahre eingestellt haben oder noch einstellen werden. Allerdings braucht es für diesen Gewinn an urbaner Ausstrahlung – und da schließt sich der Kreis – gewisse Mindestdichten, die bei einer GFZ von 1,5 gerade mal beginnen.

Daran knüpft das andauernde Leiden über die vielen unerledigten Aufgaben zur Anpassung unserer urbanitätsabschnürenden baurechtlichen Vorschriften an. Immerhin ist mit der Einführung des *Urbanen Gebietes* ein erster Erfolg erzielt, der aber nicht darüber hinwegtäuschen kann, dass der Gesetzgeber in Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten – entgegen seiner inhaltlichen Proklamationen – rechtlich immer noch keine urbanen Dichten zulässig gemacht hat. Es geht aber auch um die z.T. völlig überholten Gebietstypen und Nutzungskataloge der BauNVO, die sich weit von den realen gegenseitigen Störungsgraden und Mischungswünschen entfernt haben. Das leidige Thema des zweigeteilten Lärmrechtes zwischen Verkehrs- und Gewerbelärm kommt hier noch erschwerend hinzu, dass der Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in den Städten unnötige Barrieren entgegenstellt und in absurder Manier den technischen Fortschritt beim passiven Lärmschutz ignoriert.

Und schaut man noch weiter in die digitale Zukunft mit den neuen Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten, so ist unverkennbar, dass der strukturelle Abbau von Wissensvorsprüngen durch asymmetrische Informationslagen zu einer Neujustierung der Machtverhältnisse zwischen den Akteuren der Stadt führen wird. Die Verlagerung von Mitwirkungs- und Entscheidungskompetenzen auf die Zivilgesellschaft ist in demokratisch verfassten Gesellschaften unaufhaltsam und die Politik hat und wird dem schrittweise durch Transparenzgesetze, Mediationsverfahren, Bürger- und Volksentscheide weiter Rechnung tragen. In der Folge ist im Hinblick auf die Durchschaubarkeit und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungsprozessen vieles zu den Instanzen und Institutionen der repräsentativen Demokratie neu auszutarieren, z.B. auch das in Deutschland dreigeteilte und völlig unterschiedlich ausgestaltete Verfahrensrecht bei Baugenehmigungen, Bauleitplanungen sowie Planfeststellungen, das dringend einer Revision, Anpassung und Vereinheitlichung unterzogen werden müsste. Es sollte generell auf einen zweistufigen Entscheidungsprozess mit grundsätzlichen und spezifischen Fragen abheben und gesellschaftlich-politische Einigungen in Mediationsverfahren wirksamer in die juristischen Entscheidungsstrukturen einbinden. Das betrifft schließlich auch die strukturell überholten Regularien für die Durchführung von Wettbewerben und die Vergabe von Planungsleistungen, die im Kern auf Anonymität und vertrauliche Entscheidungen setzen, und mit den berechtigten Transparenzansprüchen der Zivilgesellschaft nicht vereinbar sind.

Hier erweist sich der gesetzliche Überbau als dermaßen träge, dass er sich zwischenzeitlich nicht nur meilenweit von den gesellschaftlichen und materiellen

Realitäten in unseren Städten entfernt hat, sondern auch zunehmend droht, sich einer wünschenswerten urbanen Zukunft richtiggehend entgegenzustellen. Es ist nämlich im Zusammenhang mit der beschleunigten Digitalisierung und Globalisierung schon ein Problem, wenn wir unter dem Urbanitätsgesichtspunkt auf die durch das Internet geschwächte Rolle des Handels, auf die labiler gewordenen Strukturen unserer Arbeitsplätze im Gewerbe- und Dienstleistungssektor oder die anstehende Revolution im Verkehrsbereich nicht flexibel und zügig reagieren können. Zwar sind die unmittelbaren Auswirkungen der neuen IuK-Technologien auf die räumlich-physische Gestalt unserer Städte von wenig sichtbarer Natur, die mittelbaren auf urbane Lebensweisen und funktionale Strukturen aber von erheblicher Relevanz.

So haben sich die ursprünglichen Sorgen um einen in die Bedeutungslosigkeit abdriftenden öffentlichen Raum durch die Privatisierung öffentlicher Tätigkeiten (Einkaufen, Verwaltungs- und Bankvorgänge, Kommunikationsplattformen, Kinobesuche etc.) zwar nicht als begründet erwiesen und wurden durch die Erledigung höchst privater Gespräche und Aktivitäten im öffentlichen Raum mittels Smartphone ersetzt; dennoch hat die Durchdringung der Sphären von Privatheit und Öffentlichkeit ehemals klare Trennungen aufgehoben, stellt neue Anforderungen an die Freiraumplanung und führt an Knotenpunkten und in geschlossenen Räumen (z.B. in Verkehrsmitteln) zu neuen Konflikten und Regelungsbedarfen.

Die weithin sichtbarsten Veränderungen vollziehen sich gegenwärtig im Einzelhandel und bei Dienstleistungsangeboten, die schon heute durch e-commerce in vielen Branchen ernsthaft gefährdet sind und als maßgebliche Urbanitätstreiber und belebende Funktionen in den Erdgeschoßzonen immer weniger zur Verfügung stehen werden. Dies stellt Stadtplanung und Städtebau neben dem Wettbewerb der Betriebsformen vor große Herausforderungen, weshalb die Flexibilisierung der Baunutzungsverordnung und der Lärmvorschriften – ohne Minderung der Schutzniveaus – zugunsten gewerblicher Nutzungen und sozialer, sportlicher und sonstiger Infrastruktureinrichtungen so überfällig und notwendig zur Erhaltung und Neuentwicklung gemischt genutzter Gebiete ist.

Die positivsten Veränderungen durch die Digitalmoderne sind ohne Frage im Verkehrsbereich zu erwarten. Gepaart mit umweltfreundlicheren Antriebstechnologien, insbesondere der E-Mobilität, einer abnehmenden Bedeutung des Automobils als Statussymbol in der jüngeren Generation und insgesamt gesundheitsbewussteren Lebensstilen werden die neuen Technologien des Monitorings, der Überwachung und Steuerung, die jederzeit und überall gegebene aktuelle Informationsverfügbarkeit über Verkehrsangebote und -hindernisse, weiterentwickelte car-sharing- und bike-Systeme etc. zu einer deutlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen. Dies kann schon mittelfristig zu spürbaren Minderungen der Lärm- und Schadstoffbelastung und einer Bewegung vom Besitzen zum Benutzen in unseren Städten führen, die viele ideologisch-ritualisierte Verkehrsdebatten endgültig in die Akten des 20. Jahrhunderts verweist. Auch dafür wird man aber über die Begrifflichkeiten von Gemeingebrauch und Sondernutzung in unseren Gesetzen, über die Sinnhaftigkeit und Ausgestaltung von Stellplatzsatzungen etc. völlig neu nachdenken müssen.

Es braucht hier sehr viel mehr Entschlossenheit, sich den materiellen Neuerungen und Chancen des technologischen Wandels im Interesse einer wachsenden Urbanität zu öffnen und den Kräften gewohnheitsseeliger Beharrung entgegenzustellen. Leider sind diese auch in unseren eigenen Professionen sehr verbreitet. Kleine Korrekturen an unserem Bau-, Planungs-, Immissionsschutz- und Verfahrensrecht helfen nicht weiter, wenn wir den Wachstumsschub und das digitale Zeitalter für unsere Städte nutzbar

machen wollen. Es bedarf einer grundsätzlichen Revision! Klaus Staeck hat schon recht:
Nichts ist erledigt.