Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung

DIE ALTE STADT

37. Jahrgang
Heft 4/2010
BAG - Verlag

Schwerpunkt:

Sanierung der Sanierung

herausgegeben von Theresia Gürtler Berger
und Johann Jessen

Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke,
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiss (Chefredakteur) -
Dr. Nina Ehresmann (Besprechungen)

Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, Institut für Soziologie - Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen, Geographisches Institut - Prof. Dr. Andreas Gestrich, Deutsches Historisches Institut, London - Prof. Theresia Gürtler Berger, Zürich - Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen - Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund - Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg - Prof. Dr. Joachim Schultis, Heidelberg - Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt, Institut für Geschichte - Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften
und Besprechungsexemplare werden an die Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: http://www.alte-stadt.de

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mitgliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:
jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:
Jahresabonnement EUR 85,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,- jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen des Abonnements können nur zum Ablauf eines Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redaktion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt eingegangen sein.

Verlag:
Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Silcherstraße 14, 71384 Weinstadt
Tel.: +49 (0) 7151/2766-45
Fax: +49 (0) 7151/2766-47
Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröffentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung online und offline. Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

Druck: Druckerei Willy Schäfer, Waiblingen

© 2010 BAG-Verlag, Weinstadt

Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-081-4

Sanierung der Sanierung

Herausgegeben von
Theresia Gürtler Berger und Johann Jessen

THERESIA GÜRTLER BERGER / JOHANN JESSEN, Editorial 289

ABHANDLUNGEN

UWE ALTROCK / HOLGER PIETSCHMANN, Langfristige Wirkungen der Städtebauförderung und erneuerter Sanierungsbedarf in historischen Altstädten 293

JULIUS MIHM, Neue Instrumente der Altstadtentwicklung in Schwäbisch Gmünd. Landesgartenschau 2014 und Impulse aus dem europäischen Projektnetzwerk für historische Innenstädte 307

CHRISTINE VON DER BURG, In die Jahre gekommen – Weiterentwicklung einer Fußgängerzone am Beispiel Idar-Oberstein. Ein Erfahrungsbericht 323

MARGIT BONACKER, Informelle Netzwerke und die Revitalisierung der Harburger Innenstadt in Hamburg 331

ANNETTE FRIEDRICH, „Zu attraktiv?" Die überbeanspruchte Altstadt von Heidelberg? 343

SONJA BEECK, Weniger ist Zukunft. Die Städte der IBA Stadtumbau 2010 als Modelle kluger Entwicklungsstrategien 357

STEPHANIE RUDEL, Die drei Sanierungen der Halberstädter Altstadt. Ein Erfahrungsbericht 369

ARMIN KELLER, Veränderte Förderlandschaft in der Stadterneuerung 379

JÜRGEN TIETZ, Zukunftsperspektive alte Stadt – zwischen Übernutzung und Unternutzung 385

FORUM

HANNES TANK, High-Tech-Parking. Lösungen für das Parken in der Europäischen Stadt 395

WOLFGANG WEISE, Erlebnis Denkmal. Grundschüler für Denkmale sensibilisieren 398

ROBERT KALTENBRUNNER, Alltag und schöner Schein. Über die geheimen Verbindungslinien von Stadt und Ästhetik, Teilhabe und Lebensstil – eine Sammelbesprechung 400

BESPRECHUNGEN

Ulrich Fischer, Stadtgeschichte im Zeichen der Eroberung. Englische Kolonialstädte in frühnormannischer Zeit 1066-1135 *(Immo Eberl)* 403

Marc von Der Höh, Erinnerungskultur und frühe Kommune. Formen und Funktionen des Umgangs mit der Vergangenheit im hochmittelalterlichen Pisa 1050-1150 *(Immo Eberl)* 404

Fabio crivellari / Patrick Oelze, Vom Kaiser zum Großherzog. Der Übergang von Konstanz an Baden 1806-1848 *(Martin Furtwängler)* 405

Axel Schildt / Dirk Schubert (Hrsg.) Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart *(Carola Hein)* 406

Arnold Bartetzky / Marc Schalenberg (Eds.), Urban Planning and the Pursuit of Happiness. European Variations on a Universal Theme. 18th-21st Centuries *(Clemens Zimmermann)* 408

Heinz Reif (Hrsg.) Berliner Villenleben. Die Inszenierung bürgerlicher Wohnwelten am grünen Rand der Stadt *(Johann Jessen)* 409

Anja Schwanhäusser, Kosmonauten des Underground. Ethnografie einer Berliner Szene *(Karoline Brombach)* 412

Umschlag:
Schwäbisch Gmünd. Blick vom geplanten Remspark auf die Alte Post.
Entwurf: P. W. Schmidt, Pforzheim 2010.

Editorial

Theresia Gürtler Berger /
Johann Jessen

Sanierung der Sanierung

Diese Ausgabe der Zeitschrift wird die letzte unter ihrem Namen „Die alte Stadt" sein, den sie seit den 1970er Jahren trägt und unter dem sie ihren Ruf als wichtiges und angesehenes Publikationsorgan gewonnen hat, in dem wissenschaftliche Beiträge zur Stadtforschung ebenso ihren Platz finden wie erfahrungsgesättigte Berichte aus der kommunalen Planungspraxis.

Ab Jahrgang 2011 wird sie unter dem neuen Namen „Forum Stadt", aber mit dem gleichen Untertitel „Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung" erscheinen. Auf ihrer Herbsttagung 2010 in Potsdam hat die Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt" die Feier ihres 50-jährigen Bestehens zum Anlass genommen, sich ihres Selbstverständnisses zu vergewissern und sich entsprechend den veränderten Anforderungen, die sich aus dem unverändert wichtigen Ziel der Erhaltung und Weiterentwicklung der historischen Stadtkerne ergeben, neu zu orientieren. Um dem auch nach außen Ausdruck zu verleihen, hat sich die Arbeitsgemeinschaft in „Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte" e.V. umbenannt und ihre Zeitschrift auch.

Obwohl keineswegs so von langer Hand geplant, ist es wohl doch nicht reiner Zufall, dass inhaltlicher Schwerpunkt des letzten Heftes unter dem altem Titel „Die alte Stadt" das Thema „Sanierung der Sanierung" ist. Denn es reflektiert ebenso eine Phase des Übergangs, der Bilanzierung und der Neuorientierung in der Stadterneuerung, ein Thema, das schon bei der Gründung der Zeitschrift Pate stand. Die Anfänge der städtebaulichen Erneuerung liegen inzwischen mehr als eine Generation zurück. Viele der vor Jahrzehnten sanierten Stadtkerne sind inzwischen zumindest in Teilen wieder erneuerungsbedürftig geworden. Neue Problemlagen sind hinzugekommen und nicht jede der damaligen Maßnahmen erzielte den gewünschten Effekt. In manchen Städten hat man bereits mit der Sanierung der Sanierung begonnen, andere bereiten sie vor. Die in diesem Heft versammelten Beiträge gehen überwiegend auf Vorträge zurück, die auf der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt" zum Thema „Sanierung der Sanierung" am 6. und 7. Mai 2010 in Limburg an der Lahn gehalten wurden.

Den Auftakt bildet ein Blick zurück. **Uwe Altrock** und **Holger Pietschmann** berichten über „Die langfristigen Wirkungen der Städtebauförderung in historischen Altstädten". Dabei können sie sich auf eine kürzlich abgeschlossene Studie stützen, die sie im Auftrag des Bundesbauministeriums durchgeführt haben. Empirische Grundlage bilden Fallstudien von insgesamt 27 Sanierungsmaßnahmen, die das gesamte Gebiets- und Gemeindegrößenspektrum der „klassischen" Städtebauförderung in den letzten Jahrzehnten abdecken. Der Beitrag konzentriert sich auf die zwölf Klein- und Mittelstädte im Untersuchungssample und zieht insgesamt ein positives Resümee. Die Sanierungsmaßnahmen hätten – wenngleich im Einzelfall mit jeweils unterschiedlicher Reichweite – maßgeblich dazu beigetragen, dass die Ortskerne in den vergangenen Jahrzehnten erfolgreich revitalisiert wurden. Hinzu gekommen seien Lerneffekte für die Verwaltung, z.B. im Umgang mit bürgernaher Planung, sowie auch Imageeffekte. Der Wert der Altstadtkerne konnte auch im Bewusstsein der Stadtbevölkerung fester verankert werden. Zu den Befunden der Studie zählte aber auch, dass die Sanierung sich als Daueraufgabe erwiesen habe.

Die aktuellen Problemlagen in den Altstädten haben sich deutlich aufgefächert, wie die in diesem Heft aufgenommenen Erfahrungsberichte aus der kommunalen Planungspraxis sehr deutlich zeigen. Manche Altstadtkerne weisen wieder die Funktionsschwächen auf, die durch die Sanierung für einige Jahrzehnte behoben worden waren, andere müssen sich neuen Problemlagen stellen, dritte leiden buchstäblich an überbordender Attraktivität, die sie nicht zuletzt durch die erfolgreiche Sanierung gewonnen haben. Manche Sanierungsmaßnahmen, die man vor Jahrzehnten für richtig und erforderlich hielt, werden heute bedauert. Dies gilt insbesondere für viele der seinerzeit gefundenen Verkehrslösungen.

Als ein Beispiel für eine sanierte Altstadt, deren Attraktivität sinkt und die einen neuerlichen Entwicklungsimpuls benötigt, wurde Schwäbisch-Gmünd vorgestellt. Baubürgermeister **Julius Mihm** stellt in seinem Beitrag detailliert die enormen Anstrengungen der Stadt dar, eine neue Dynamik zu erzeugen. Bemerkenswert ist vor allem der Ansatz, mit dem Instrument einer Landesgartenschau neue Impulse für die Entwicklung der Altstadt als Wohn- und Einzelhandelsstandort zu geben und den innerstädtischen Verkehr an einer neuralgischen Stelle neu zu ordnen.

In vielen Fußgängerzonen ist der „Lack" ab, die Krise der Kaufhäuser ist auch eine Krise der Altstadtkerne. **Christine von der Burg**, Leiterin des Stadtbauamts von Idar-Oberstein, berichtet über die Umgestaltung der „in die Jahre gekommenen" Fußgängerzone im Stadtteil Oberstein. Gestützt auf ein Stadtentwicklungskonzept hat die Stadt ein Bündel von Maßnahmen vorbereitet, um die als „zu lang" erfahrene Fußgängerzone zu gliedern und für Besucher und Bewohner attraktiver zu machen. Fördermittel erhofft man sich aus dem neuen Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortszentren".

Die Stabilisierung des Einzelhandels ist in vielen Altstädten ein zentrales Thema und zugleich eine der schwierigsten Aufgaben der „Sanierung der Sanierung", für die

es keine Standardrezepte geben kann. Das Bundesland Hamburg hat 2005 als erstes die gesetzlichen Grundlagen für die Einrichtung von „Business Improvement Districts" (BID) geschaffen. Einen Einblick in die Erfahrungen mit diesem Instrument in Hamburg-Harburg vermittelt **Margit Bonacker**, Geschäftsführerin der konsalt GmbH in Hamburg. Durch die Verpflichtung der Grundeigentümer auf ein im Dialog entwickeltes Aufwertungs-, Organisations- und Marketingkonzept und die enge Kooperation mit der Handelskammer Hamburg, der Stadtverwaltung und auch mit dem ECE Phoenix-Center soll die Harburger Innenstadt als Geschäftszentrum wieder konsolidiert werden. Das bisher Erreichte lässt hoffen, dass dies auch gelingen wird.

Die Heidelberger Altstadt als weltweit ausstrahlender Mythos der romantischen deutschen Stadt kann sich dagegen über mangelnden Zuspruch überhaupt nicht beklagen. Aber auch das wirft Probleme auf. Die Konflikte zwischen Wohnen, Universitätsbetrieb, Einzelhandel und Tourismus nehmen an Schärfe zu und beschäftigen wieder die Gemeindepolitik. Unter dem bezeichnenden Titel „Zu attraktiv? Die überbeanspruchte Altstadt" erläutert **Annette Friedrich**, Leiterin des Stadtplanungsamts, die Strategien der Stadt Heidelberg: einerseits deren Attraktivität durch die Aufwertung öffentlicher Räume und die Reorganisation des innerstädtischen Verkehrs weiter zu steigern und gleichzeitig die problematischen Folgen der hohen Nutzungsdichte und konkurrierenden Nutzungsansprüche im Dialog mit den allen Beteiligten zu dämpfen.

Ganz neuen Herausforderungen sehen sich die in den 1990er Jahren erfolgreich sanierten Altstadtkerne der schrumpfenden ostdeutschen Klein- und Mittelstädte gegenüber. Seit zehn Jahren schlägt der massive Arbeitsplatz-, Bevölkerungs- und Kaufkraftverlust auch auf die Funktionsfähigkeit dieser Stadt und ihrer Zentren durch. Die „Internationale Baustellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010", die im Herbst ihren Abschluss fand, war als Laboratorium für die Erprobung neuer lokaler Strategien und Konzepte für den Umgang mit „Schrumpfung" angelegt. **Sonja Beeck**, im Bauhaus Dessau verantwortlich für Organisation der Ausstellung, stellt einige der insgesamt 19 sachsen-anhaltinischen Ausstellungsstädte vor, jeweils unterschieden nach übergreifenden Merkmalen ihrer Strategien: Aktivierung durch Re-Programmierung, Rekultivierung der Stadt des 20. Jahrhunderts durch Neuformatierung und schließlich Anpassen der alten Bausubstanz an die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts.

Halberstadt ist eine der Ausstellungsstädte der „IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010". Das Motto für den IBA-Beitrag der Stadt Halberstadt lautet „Kultivierung der Leere". **Stephanie Rudel**, seit 20 Jahren für die Stadterneuerung verantwortliche Planerin, gibt zunächst einen Überblick über die äußerst wechselhafte Sanierungsgeschichte von Halberstadt vor und nach der Wende und stellt dann die zum Teil sehr unkonventionellen, gleichwohl sehr wirkungsvollen Aktionen und Eingriffe vor, die im Rahmen der IBA Stadtumbau entwickelt wurden. Sie sollen den Bürgern einen neuen Blick auf ihre Altstadt eröffnen und die Chancen der „Leere" nahe bringen.

Ein weiterer Themenschwerpunkt der Stadterneuerung wird die Sanierung des sanierten Baubestands werden. Manche Objektsanierung ist aus jetziger Sicht nicht fachgerecht ausgefallen. Eines der großen zukünftigen Probleme im Umgang mit dem historischen Baubestand bereiten zudem die steigenden energetischen Sanierungsanforderungen. Das einzelne Baudenkmal, aber auch das schutzwürdige Erscheinungsbild der Altstadt, gerät in Bedrängnis. Zwei öffentliche Belange, Denkmalschutz und Klimaschutz, stehen im Konflikt zueinander.

Aus der Perspektive eines Landesministeriums stellt **Armin Keller** von der Obersten Bayrischen Baubehörde die aktuelle „Förderlandschaft" vor. Neben der demnächst auslaufenden klassischen Städtebauförderung, die die Altstadtsanierung in ihren Anfängen getragen hat, sind auf Bundes- und Länderebene weitere Programme und Instrumente hinzugekommen. Zuletzt das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren", das auf zahlreiche ähnlich gerichtete Länderinitiativen aufsattelt. Demnächst wird der neue Bundesbauminister das Programm für „Klein- und Mittelstädte" auf den Weg bringen. Diese Spreizung der Förderprogramme und ihre grundsätzliche Befristung, die eine der Konsequenzen der Föderalismusreform ist, werden von Ländern und Kommunen vielfach kritisch beäugt, da die Programmvielfalt den Gemeinden einen enormen Verwaltungsaufwand aufbürden und jene mit geringer Verwaltungskraft deutlich überfordern würde. Deutlich wird auch, dass es starke Unterschiede in der Förderpraxis zwischen den Ländern gibt.

Schließlich entwirft **Jürgen Tietz**, Fachjournalist und Architekturkritiker aus Berlin, mit der Distanz des sympathisierenden, zugleich kritischen Beobachters bildhafte Zukunftszenarien unserer Altstädte zwischen „Verfall und Verkitschung". Damit die Altstädte als wertvolles kulturelles Erbe lebendige Gegenwart bleiben, so die zentrale Botschaft, müssten sie sich ändern können: Sie müssten sich den neuen Herausforderungen stellen, die aus dem Strukturwandel des Einzelhandels, den Anforderungen des Tourismus, dem demographischen Wandel und den ökologischen Notwendigkeiten erwachsen. Der damit verbundene nötige Ausgleich konkurrierender Ansprüche könne aber nur gelingen, wenn die alten Städte zu einer Aufgabe aller Bürger werden.

Die Vielfalt der Erfahrungen und Empfehlungen zeigt, dass es für die „Sanierung der Sanierung" kein festes Repertoire geben kann. Jede Stadt muss ihre eigenen Schwerpunkte setzen und ihren eigenen Weg finden. Klar wird auch: Die „Sanierung der Sanierung" ist eine unendliche Geschichte. Sie wird auch in Zukunft reichlich Stoff liefern für diese Zeitschrift, die ab kommendem Jahr unter ihrem neuen Namen „Forum Stadt. Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung" erscheinen wird.

Esslingen / Stuttgart / Zürich
November 2010

Uwe Altrock / Holger Pietschmann

Langfristige Wirkungen der Städtebauförderung und erneuerter Sanierungsbedarf in historischen Altstädten

1. Einführung

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen haben sich über die Jahrzehnte als flexibles Instrumentarium der Stadtentwicklung bewährt. Inzwischen stellt sich die Frage, ob in den ehemaligen Sanierungsgebieten nach der Zeit intensiver öffentlicher Förderung wieder „Normalität" eingekehrt ist. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung die Autoren damit beauftragt, in einer fallstudienbasierten Analyse Langzeitwirkungen der Sanierung herauszuarbeiten und zu überprüfen, wie Fördermaßnahmen in Zukunft noch effektiver gestaltet werden könnten. Der Beitrag fasst die wichtigsten Erkenntnisse dieses Forschungsprojekts zusammen, ergänzt um weitere Erfahrungen aus der ständigen Beobachtung von Städtebauförderungskommunen im Rahmen der Bundestransferstelle „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren", die die Autoren ebenfalls im Auftrag der BBSR betreiben.[1] Im Rahmen des Forschungsprojekts zu den Langzeitwirkungen der Sanierung wurden 27 kontrastierende Fallstudien durchgeführt, die ganz unterschiedlich gelagerte Sanierungsmaßnahmen in Groß-, Mittel- und Kleinstädten in allen 16 Bundesländern zum Gegenstand hatten. Berücksichtigt wurden auch erste Befunde aus einem Forschungsprojekt zur Erarbeitung von Evaluierungsgrundlagen für die Städtebauförderung, an dem die Verfasser beteiligt sind.

2. Langzeitwirkungen der Stadterneuerung

Zunächst bestätigte sich, wie leistungsfähig und flexibel Sanierungsmaßnahmen waren und sind. Sie wurden von den Ländern über die Förderrichtlinien und teilweise ergänzende Länderprogramme in die jeweilige Stadtpolitik eingebettet und auf die vorliegenden Schwerpunkte zugeschnitten. Kommunen mit sehr unterschiedlichen Stadtstrukturen haben sie auf eine Vielfalt von Stadtteiltypen und Aufgabenstellungen

1 Vgl.: www.aktivezentren.de; www.bbsr.bund.de

angewendet. Zahlenmäßig stand dabei die Erneuerung von mittel- und kleinstädtischen Altstadtkernen im Vordergrund. Die eher baulich ausgerichtete Sanierung wies ein breites Spektrum von Zielen auf. So standen in großstädtischen Quartieren neben der Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohngebäuden zur Stabilisierung der Wohnfunktion häufig soziale Ziele im Mittelpunkt. Dagegen konzentrierten sich mittel- und kleinstädtische Altstadtsanierungen neben dem baulichen Erhalt eher auf eine Erneuerung und Anpassung des Einzelhandels und des Verkehrs an heutige Bedürfnisse. Daneben wurde eine Reihe weiterer Ziele verfolgt, die dazu beitragen sollten, dass die Quartiere sowohl lebenswert für ihre Bewohner als auch ökonomisch wettbewerbsfähig werden. Dies gelang nicht zuletzt durch Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und der Freiflächen, zur Stärkung der sozialen Infrastruktur und von Gemeinbedarfseinrichtungen sowie zum städtebaulichen Denkmalschutz. Die Impulse für die Stadtentwicklung, die von der Sanierung ausgehen, waren äußerst vielfältig. Sie zeigten sich häufig bereits während des laufenden Verfahrens und erwiesen sich auch nach Abschluss recht stabil. In Frage gestellt wurde und wird der Sanierungserfolg insbesondere durch wirtschaftsstrukturell und demographisch bedingte Krisen. Dabei stellen sich im Übrigen häufig die in den 1970er Jahren geschaffenen Großstrukturen als besonders anfällig heraus.

Es lassen sich folgende Effekte, die von der Sanierung auf andere Gebiete ausgehen, unterscheiden: ökonomische, städtebauliche, funktionale und soziale Effekte, aber auch Imageeffekte, Ausstrahlungseffekte, etwa von Kultur- oder Gemeinweseneinrichtungen, und nicht zuletzt Lerneffekte innerhalb der Planung und Organisation, die für andere Sanierungsgebiete eine Bedeutung haben. Diese Sanierungseffekte stehen immer in Wechselwirkung mit übergeordneten räumlichen Trends wie zum Beispiel der Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen haben bei der Sicherung der Zukunftsfähigkeit von Innenstädten aller Größenordnungen eine zentrale Rolle gespielt. Insbesondere waren sie mit dafür verantwortlich, diese an die Herausforderungen einer automobilisierten, tertiärisierten und sozial sich ausdifferenzierenden Gesellschaft anzupassen. Damit haben sie auch einen wichtigen Grundstein für eine „Renaissance der Innenstädte" gelegt. Wesentliche städtebauliche Elemente der bis heute bewährten behutsamen Strategien sind dabei die erfolgreiche Nachnutzung von Nichtwohnbauten zur Sicherung der urbanen Vielfalt, ein qualitätsorientierter Umgang mit Freiflächen, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit sowie die Schaffung alternativer, vielfältiger Wohnangebote im Bestand und in sensibel eingefügten Neubauten. Dies hat die Attraktivität der innerstädtischen Wohnstandorte vielerorts nachhaltig gesichert.

Durch die Sanierungsmaßnahmen sind nicht nur Bauwirtschaft und das Handwerk gefördert worden. Wesentliche ökonomische Wirkungen für Sanierungsgemeinden wurden auch dadurch erzielt, dass der innerstädtische Einzelhandel stabilisiert und

	Baulicher Erhalt	Neubau	Wohnfunktion	Einzelhandel	Verkehr	Soziale Infrastruktur, Gemeinbedarf, Kultur	Grünflächen, Freiraum	Bauliche Gestaltung, Denkmalschutz	Ökonomische Ziele (Tourismus)	Soziale Ziele
Kleinstadt/Dorf										
Tönning	■		■	▪	■			▪	▪	
Esens	■	▪	■	■	■	▪		▪	■	
Seßlach	■		■			▪	▪	▪		
Bansin	■	▪			▪	▪	▪	■	■	
Mittelstadt/Altstadt										
Bad Oldesloe	■	■	▪	■	■	▪	▪	▪		
Neumarkt	■		▪	▪	■	■				▪
Schwäbisch Hall	■	▪	▪	▪	■	■	▪	■	▪	
Biberach	■	▪	▪	■	■	▪				
Hameln	■	▪	■	■	■			▪	▪	
Soest	■		■	▪	▪	▪	▪	■		
Idar-Oberstein	▪	■		■	■		▪		▪	
Schönebeck	■	▪	■	■	■		▪	■	■	
Gründerzeitliche Stadterneuerung										
Hamburg	■	▪	■	▪	■	▪	▪			■
Mannheim	■	■	■		▪	■	▪	▪		■
München	■	■	■		▪	■				■
Köln	■	▪	■		■	■				▪
Berlin Spandauer V.	■	▪	■	▪	▪	▪	■	■		■
Berlin Kurfürstenstr.	■	■	▪							■
Hannover	■	▪	■	▪	▪	■	▪	▪		■
Duisburg					■		■			
Freiburg	■	■	■		▪	▪			▪	■
Jena	■		■		▪		▪	■		■
Leipzig Connewitz	■	■	■			▪	■	■		■
Sonderfälle										
Bremen	■		■	▪	■	▪				▪
Neunkirchen	■	■		■	■	▪	▪	■		
Kleinmachnow	■		■					■		▪
Kassel	■	■	■		▪	■	▪			■

Großes Quadrat: zentrales Ziel, kleines Quadrat: wichtiges Ziel, weiß: weniger bedeutsam.
Quelle: Universität Kassel 2009

Tab. 1: Wichtige Ziele der Stadterneuerung in 27 untersuchten Maßnahmen der Städtebauförderung.

seine Attraktivität für Besucher gesteigert werden konnte und alternative Ökonomien im Dienstleistungssektor stimuliert wurden. Diese Wirkungen sind je nach Stadtgröße, Zahl und Qualität der Arbeitsplätze im Gebiet und wirtschaftlichem Umfeld sehr unterschiedlich ausgefallen, in keinem Fall aber zu unterschätzen. Je besser die Sanierungsmaßnahmen in gesamtstädtische Strategien eingebunden waren, desto tief greifender und dauerhafter waren auch die ökonomischen Effekte. Aber sie sind kein Selbstläufer. Gerade in jüngster Zeit sind viele Mittelstädte gezwungen, erneut auf krisenhafte Veränderungen im Einzelhandel zu reagieren, da auch ihre einst durch Sanierungsmaßnahmen stabilisierten Hauptgeschäftslagen von den Folgen des Strukturwandels erfasst werden.

Vor allem in Großstädten konnten die Sanierungsmaßnahmen auch wesentliche Beiträge zur *sozialen* Stabilisierung leisten. Insbesondere Strategien, die auf langfristige Belegungsbindungen und auf ein gemischtes Angebot an Wohnformen mit einer starken Bestandsorientierung gesetzt hatten, konnten hier Erfolge vorweisen. Allerdings zeigt sich in jüngster Zeit, dass nach Abschluss von Sanierungen die planungsrechtlichen Instrumente nicht mehr überall greifen, um Gentrifizierungstendenzen zu verhindern, die einigen Großstädten im Zuge der allgemein gestiegenen Attraktivität innerstädtischen Wohnens zu beobachten sind. Diese Verdrängungseffekte lassen sich aber nur eingeschränkt der Sanierungspolitik zurechnen, im Gegenteil, vielerorts hatte sie eher einen dämpfenden Effekt. Vermeintlich schon übermäßig aufgewertete Gebiete stellen sich bei genauerer Betrachtung als erstaunlich sozial gemischt heraus. Auf der anderen Seite konnten Gebiete mit besonders schlechtem Image durch die Sanierung oft nur teilweise stabilisiert werden. In Mittelstädten und weniger prominenten Lagen wird es insbesondere darauf ankommen, die Sanierung von Anfang an auf die Bedürfnisse zeitgemäßen Wohnens auszurichten und Angebote hierfür zu schaffen, um so die Attraktivität für unterschiedliche soziale Schichten zu sichern. Dort spielen Gentrifizierungstendenzen allgemein eine wesentlich geringere Rolle als in einigen wenigen prominenten großstädtischen Altbauquartieren.

Direkte ö*kologische* Wirkungen der Sanierung sind schwer nachzuweisen. Sie spielen bisher in den Bilanzen zur Sanierung eine untergeordnete Rolle. Indirekt haben gerade Sanierungsmaßnahmen erheblich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beigetragen: durch die große Zahl innerstädtischer Konversionen, die die Außenentwicklung abgeschwächt haben, und indem sie die Akzeptanz sehr verdichteter Wohnformen nicht nur bei den Bürgern, sondern auch den Akteuren der Stadtpolitik erhöht haben. Auch die Nutzungsmischung, die zumindest in einigen Sanierungsgebieten bewahrt oder neu geschaffen werden konnte, stützt die Entwicklung zu einer kompakten Stadtstruktur.

Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung der Sanierungen für das verfahrensbezogene Lernen der öffentlichen Verwaltung im Zusammenspiel mit Eigentümern und zivilgesellschaftlichen Akteuren. Hier wurden zahlreiche neue Kommunikations- und Beteiligungsstrategien sowie Organisations- und Betreiberformen entwickelt, erprobt

oder neu belebt, die sich bis heute als tragfähig erwiesen haben und inzwischen zum bewährten Repertoire der Gemeinden gehören.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Aufgabe der Sanierung nicht überholt ist. In den Städten besteht aus unterschiedlichen Gründen weiterhin Sanierungsbedarf. Im Zuge der Innenentwicklung wird die Sanierung vielmehr zur Daueraufgabe: je nach örtlicher Situation im kleineren Umfang als fortwährende Pflege der Bestände, als Bearbeitung noch nicht bewältigter Missstände, als Unterstützung bei der Schaffung neuer innerstädtischer Wohnangebote und bei der flexiblen Bearbeitung von neu auftretenden Missständen.

3. Erneuerter Sanierungsbedarf: Ursachen und Erscheinungsformen

In manchen Sanierungskommunen ist ein neuer Sanierungsbedarf festzustellen, der auf sehr unterschiedliche Ursachen zurückgeht und vielfältige Erscheinungsformen hat. Im Wesentlichen lassen sich vier Sanierungsanlässe unterscheiden. Erstens geht es um die neuerliche Abwertung von alten Stadtgebieten, die durch frühere Sanierungsmaßnahmen aus bestimmten Gründen nicht hinreichend stabilisiert werden konnten bzw. bei denen ein Alterungsprozess im Bestand nicht mehr durch Investitionen (vor allem) privater Eigentümer aufgefangen wird. Zweitens können neue Strukturveränderungen (demographischer Wandel, Strukturbrüche in der regionalen Wirtschaft) sanierte und unsanierte Stadtquartiere erfassen und destabilisieren. Drittens sind in Quartieren, in denen der Abschluss der Sanierung schon länger zurückliegt, die Sanierungsergebnisse früherer Perioden buchstäblich gealtert. Viertens lassen sich in manchen Stadtgebieten Folgeprobleme früherer Sanierungsmaßnahmen beobachten, sei es, dass Probleme, die die Sanierung nicht beseitigen konnte, nun immer drängender werden, oder sei es, dass die Sanierung die Attraktivität eines Gebiets entgegen die Absicht so sehr gesteigert hat, dass sich daraus neue vor allem soziale Probleme ergeben haben. Im Folgenden wird kurz auf diese vier Phänomene, die in unterschiedlichen Spielarten auftreten, eingegangen. Die geschilderten Erscheinungsformen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3.1. Neuerliche Abwertung I – Alterung von baulichen Strukturen:

Die Instandsetzung und Modernisierung baulicher Strukturen und das wieder hergestellte Vertrauen privater Investoren in Sanierungsquartieren sollten eigentlich eine neuerliche Abwertung vermeiden. Dies ist in vielen Quartieren auch gelungen. Allerdings konnte es vor allem dort, wo sich Aufwertungsmaßnahmen auf kleine Teilgebiete des baulichen Bestands beschränkten, über die Jahre dazu kommen, dass der Baubestand in den benachbarten Quartieren weiter verfiel und sich dort ein neuer Sanierungsbedarf aufbaute. Was hier nötig wird, ist im strengen Sinn keine „Sanierung der Sanierung", doch sind die Übergänge fließend, gerade dann, wenn die starke Konzentration

auf ein kleines Gebiet eine bewusste Entscheidung der früheren Sanierungspolitik war oder wenn sich eine Stadt aufgrund ihrer einstmaligen Bedeutung mit besonders großflächigen Altbaubeständen auseinandersetzen muss. Weiterhin lässt sich beobachten, dass auch Gebiete, in die schon früher erhebliche Sanierungsmittel geflossen sind, heute erhebliche Gebäudemängel aufweisen können, etwa weil die Mittel auf Maßnahmen in die Erschließung und in den öffentlichen Raum konzentriert wurden, die Umsetzungsbedingungen allgemein schwierig waren oder umfassende Nachkriegsbestände erstmalig sanierungsbedürftig werden und die bauliche Erneuerung der älteren Substanz nur schleppend vorangekommen war. Auch hier ist keine „Sanierung der Sanierung" gefragt, eher eine Fortsetzung der Sanierung von Gebieten, die nach wie vor städtebauliche Missstände aufweisen.

3.2. Neuerliche Abwertung II – Aufgabe städtebaulicher Strukturen:

Selbst in umfassend sanierten Gebieten kann es dazu kommen, dass früher tragfähige und nie in Frage gestellte Nutzungen erst lange nach der Sanierung aufgegeben werden, wodurch auch städtebauliche Strukturen – zum Beispiel in Form von Gewerbe- und Handelsbetrieben, die zur Zeit der Sanierung noch sehr vital waren, obsolet werden. Nicht selten werden stark verbaute Blockinnenbereiche hinterlassen, die zu veröden drohen, weil das Nachnutzungsinteresse fehlt, die zersplitterten Eigentumsverhältnisse im Block die Flächenmobilisierung erschweren oder es an Initiative und Ressourcen auf Seiten der Stadt und der privaten Eigentümer fehlt. Solche Betriebsschließungen können dann das erweiterte Umfeld negativ beeinflussen. Häufig werden diese punktuellen Ereignisse und schleichenden Prozesse zunächst kaum wahrgenommen. Ein erneuter Sanierungsbedarf wird erst konstatiert, wenn die Vitalitätsverluste in Teilbereichen des jeweiligen Quartiers unübersehbar werden und die Aufwertung von benachbarten Bereichen erschweren. Vor allem in Zeiten relativ entspannter Wohnungsmärkte und eines erweiterten Gewerbeflächenangebots außerhalb der Kernstädte zeigt sich schonungslos, dass vor allem Sonderbauten aus dieser Epoche schwer nachnutzbar sind und sich wegen ihres geringen architektonischen Wertes auch keinerlei Unterstützung für ihren Erhalt mobilisieren lässt. Nur wo die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen am Standort günstig sind, finden sich private Investoren, um solche schwierigen Brachen zu aktivieren. Dies ist aber in immer weniger Innenstädten gegeben – sieht man einmal von den zentraleren Lagen ab.

3.3. Entwertung trotz früherer Aufwertungsbemühungen I – Einzelhandelsstandorte:

Auch Quartiere, die durch Sanierung aufgewertet und nachhaltig stabilisiert wurden, sind nicht davor gefeit, dass sich die Rahmenbedingungen ihrer weiteren Entwicklung maßgeblich verändern. Dies gilt insbesondere für die Einzelhandelsfunktion von Altstädten, die nicht selten auf einen Kernbereich um die Haupteinkaufsstraße bzw. Fußgängerzone konzentriert ist. Der Strukturwandel im Einzelhandel und der auf der grü-

nen Wiese über lange Zeit ausgetragene Bürgermeisterwettbewerb, inzwischen vielfach abgelöst durch die Konkurrenz der Discounter in nicht integrierten Lagen, bringt inzwischen auch die vermeintlich „gesundgeschrumpfte 1a-Lage" der Innenstadt in Bedrängnis. Dies gilt umso mehr dann, wenn ihr Angebot nicht mehr attraktiv genug ist, um genügend Kaufkraft zu binden, und zudem ihre Erreichbarkeit vor allem für Kunden aus dem Umland schlecht ist.

Die lange erfolgreiche Standardstrategie der Sanierung vor allem in Klein- und Mittelstädten, zusätzliche Kaufkraft durch den Bau von Großstrukturen in Gestalt eines oder zweier Kaufhäuser in der City zu binden, wird heute durch die „Warenhauskrise" konterkariert. Sie führt vor allem in den Innenstädten dort zu ernsten Problemen, wo kleinere Wettbewerber mit untauglichen Mitteln versucht hatten, die Vertriebskonzepte der Marktführer zu kopieren, etwa mit Einkaufspassagen. Viele stehen heute leer und gefährden die Vitalität der Citylagen insgesamt. Auch der Bau neuer innerstädtischer Shopping-Center oder Passagen, als „Befreiungsschlag" gedacht, erweist sich als riskant. Sie verändern wegen ihres großen Flächenbedarfs, der notwendigen Investitionen in die Erschließung und weiterer Anpassungen das innerstädtische Standortgefüge über Jahrzehnte. Die Konsequenz kann weiterer Sanierungsbedarf sein, der darauf abzielt, abgewertete traditionelle Geschäftslagen wieder wettbewerbsfähig zu machen.[2]

3.4. Entwertung trotz früherer Aufwertungsbemühungen II – Wohnstandort:

In Zeiten entspannter Wohnungsmärkte und gewandelter Anforderungen an das innerstädtische Wohnen müssen die Wohnungen in den Sanierungsquartieren erneut an die veränderte Nachfrage und für neue Zielgruppen angepasst werden. Früher reichte die einfache Aufwertung (Beseitigung der bautechnischen Mängel. Sanierung der Fassaden, Einbau von Bädern, Sammelheizungen und Doppelfenstern etc.), um die Wohnungen erfolgreich auf dem Markt zu platzieren. Heute sind auch die seinerzeit modernisierten Bestände teilweise nicht mehr marktgängig (dies gilt insbesondere für Wohnungsbestände an hoch belasteten Standorten, zum Beispiel an Ausfallstraßen). Weitere Modernisierungen sind nötig: großzügigere Grundrisse und Ausstattungen, möglichst ein Zugang zu privaten Freiflächen. Wohnungsbestände in innerstädtischen Quartieren verlieren auch an Attraktivität, weil häufig die sozialen Infrastruktur- oder Versorgungseinrichtungen fehlen. Innenstadtbewohner mancher mittelgroßer Städte müssen teilweise den Stadtrand für ihren alltäglichen Einkauf aufsuchen. Hier müssen die Qualifizierung öffentlicher Infrastruktureinrichtungen, die Aufwertung privater Versorgungs- und Dienstleistungsangebote und die weitere Modernisierung der Wohnungsbestände eng miteinander verzahnt werden. Insbesondere wenn diese Quartiere auch für Familien mit Kindern attraktiv bleiben sollen, wird es notwendig sein, die bauliche Aufwertung der Bildungsinfrastruktur (Kinderbetreuungseinrichtungen,

2 Vgl. den Beitrag von M. Bonacker in diesem Heft.

Schulen) mit bildungspolitischen Maßnahmen auf der Quartiersebene (Schule als Quartiersmittelpunkt, integrierte Campuslösungen, attraktive und differenzierte Bildungsangebote in Schulen für alle Bevölkerungsgruppen, Förderung des Spracherwerbs von Migranten, Angebote zum lebenslangen Lernen usw.) zu verbinden.

3.5. Entwertung trotz früherer Aufwertungsbemühungen III – Verkehrsinfrastruktur:

Gerade Städte mit frühen Sanierungsmaßnahmen haben häufig einen beträchtlichen Teil ihrer Städtebaufördermittel für größere Verkehrsinfrastruktureinrichtungen wie Parkhäuser, Tiefgaragen und Straßentrassen verausgabt, die heute erhebliche Qualitätsdefizite aufweisen. Im Mittelpunkt stehen hier die Dauerkonflikte zwischen dem Bemühen, die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Einzelhandel zu steigern, und dem gleichzeitigen Bemühen, ihre Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher zu verbessern.

So ärgerlich es angesichts der beträchtlich „verbauten" Fördermittel ist, erscheint es in vielen Sanierungsgemeinden der ersten Stunde unausweichlich, erneut die innerstädtischen Verkehrswege umzubauen und die öffentlichen Räume umzugestalten. Bei der Suche nach Lösungen zeigt sich derzeit eine gewisse Unsicherheit: In manchen Städten werden Fußgängerzonen in Frage gestellt und die Innenstädte wieder stärker für den Autoverkehr geöffnet, in anderen die Verkehrsberuhigung dagegen noch weiter getrieben, so dass die Innenstadt eher vom Leben abgeschnürt erscheint. Zudem wird auch an weniger geeigneten Stellen mit Shared-Space-Konzepten experimentiert. Hier ein sinnvolles Maß und zugleich lokalpolitisch durchsetzbare Lösungen zu finden, wird vor Ort jeweils große Sensibilität erfordern. Allerdings sollte betont werden, dass ein grundsätzlicher Umbau des innerstädtischen Verkehrssystems nur in den relativ wenigen Städten erforderlich ist, in denen Durchbrüche, Hochstraßen und andere brachiale Eingriffe in die Stadtstruktur Kernelemente der Sanierung waren.

3.6. Entwertung trotz früherer Aufwertungsbemühungen IV – Kulturelle Infrastruktur:

Nicht in allen Sanierungsgemeinden war der Versuch erfolgreich, lebende Quartiere durch neue Kultureinrichtungen zu erzeugen. Vielfach wurden Museen eingerichtet oder erneuert, deren Konzepte nur geringen Zuspruch finden. Neu geschaffene Veranstaltungsstätten sind vielfach untergenutzt oder belasten die Stadt mit ihren hohen Betriebskosten. Andererseits sind etwa viele Quartiershäuser und Jugendzentren, die seinerzeit entstanden, nach wie vor unverzichtbarer, wertvoller Baustein des Zusammenlebens im Quartier, auch wenn sie in die Jahre gekommen sind und in ihrer „Müsli-Ästhetik" nicht mehr zeitgemäß erscheinen.

Gleichwohl sehen sich die meisten Gemeinden angesichts der kommunalen Finanzkrise gezwungen, auch ihre innerstädtische Kulturinfrastruktur zu überdenken. Dies muss keineswegs immer zur Ausdünnung und Verschlechterung des Angebots führen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass eine mit Augenmaß betriebene Anpassung von publikumsorientierten Einrichtungen die Akzeptanz und die Wirkung in der Stadt er-

Abb. 1: Inhabergeführte Kleinwarenhäuser kämpfen mit den Auswirkungen des fortschreitenden Strukturwandels – das Beispiel Soest.

Abb. 2: Ruhender Verkehr ist oftmals zu weit entfernt von den Innenstädten untergebracht oder führt wie hier in Neumarkt/Oberpfalz zu gestalterischen Mängeln.

höhen kann. Dies verlangt differenzierte Gesamtkonzepte städtischer Kulturpolitik. Schlichte Sparprogramme, die sich in der Schließung vermeintlich nicht mehr finanzierbarer Einrichtungen erschöpfen, wären jedenfalls keine sinnvolle Antwort.

3.7. Alterung I – Überholte Gestaltungsmerkmale:

Viele Städte müssen sich damit auseinandersetzen, dass das Erscheinungsbild ihrer öffentlichen Räume und Einrichtungen überholt ist. Dies führt nicht selten dazu, dass Attraktivitätsdefizite mit kosmetischen Maßnahmen behoben werden sollen: Fußgängerzonen, Plätze und Parks erhalten vielerorts ein Facelifting, auch öffentliche Bauten werden gestalterisch erneuert, wenn es die Finanzen erlauben. Dies kann im Einzelfall durchaus sinnvoll sein, da in der Tat ein unzeitgemäßes Erscheinungsbild zu den Attraktivitätsdefiziten beiträgt.

Problematisch ist es allerdings, wenn sich die Ansätze auf das Faceliftung beschränken und die strukturellen Ursachen für die krisenhafte Entwicklung insbesondere im innerstädtischen Einzelhandel ausgeblendet werden. Hier wird man nur durchschlagenden Erfolg haben, wenn man die Parzellenstruktur an die neuen Markterfordernisse anpasst, den baulichen Bestand in angrenzenden Blöcken weiterentwickelt und es gelingt, die privaten Eigentümer zu beteiligen, die häufig Widerstände leisten, aber ihrerseits an einer Attraktivitätssteigerung interessiert sein müssten.

3.8. Alterung II – Verschleiß von baulichen Investitionen:

Die wohl augenfälligste Herausforderung der „Sanierung der Sanierung" liegt wohl darin, sich dem Verschleiß der Sanierungsinvestitionen zu stellen, wobei zwischen drei Formen zu unterscheiden ist. Erstens, der normale Verschleiß von Stadtmobiliar: Geräte auf Kinderspielplätzen, Straßenmöbel und Parkbänke. Da vieles als Teil der Sanierung

Abb. 3: Holographiemuseum und Platzgestaltung in Esens.

Abb. 4: Nicht mehr zeitgemäße Platzgestaltung in Esens.

aufgestellt wurde und daher aus einer ähnlichen Zeit stammt, tritt jetzt auch der Erneuerungsbedarf wiederum konzentriert auf. Obwohl es eigentlich zur laufenden Unterhaltung öffentlicher Räume gehört, sehen sich viele Gemeinden, die unter Haushaltsproblemen leiden, heute nur noch mit Fördermitteln in der Lage, ihre Stadtmöblierung und öffentlichen Freiflächen zu erneuern. Dies spricht nicht gegen die früheren Sanierungsmaßnahmen, sondern verweist eher auf die aktuelle Dramatik der kommunalen Haushaltsprobleme und darauf, dass viele Gemeinden die Folgenkosten ihrer Investitionen in den öffentlichen Raum in ihrer Budgetplanung zu wenig berücksichtigen.

Zweitens, der normale Verschleiß von Hochbauten, die im Rahmen der Sanierung errichtet oder erneuert wurden: Hier ist davon auszugehen, dass die Alterungserscheinungen nicht mehr so konzentriert mit einem Modernisierungsrückstau zusammenfallen, als dass sich daraus eine neuerliche Intervention mit öffentlichen Fördermitteln begründen ließe. Es sind vor allem die Eigentümer gefordert, ihre Gebäude instand zu halten und weiter zu modernisieren. Drittens, der vorzeitige Verschleiß an Sanierungsbauten, der auf Bauschäden und Ausführungsmängel zurückgeht: Dieser kann unterschiedliche Ursachen haben, mangelnde Erfahrung mit bestimmten Bautechnologien zum Zeitpunkt Sanierung, aber auch mangelnde Erfahrung in der Pflege und Instandsetzung sanierter Bestände. Meist handelt es sich um Einzelfälle, die punktuelle, wenngleich durchaus aufwändige Eingriffe erfordern, die aber keine generellen quartiersbezogenen Attraktivitätsdefizite nach sich ziehen und aus denen sich in der Regel auch kein grundlegender neuerlicher Sanierungsbedarf ableiten lässt.

3.9. Alterung III – Infragestellung von Sanierungsergebnissen als Bausünden:

Im Zuge der Kahlschlagsanierung, Autoverkehrsorientierung und Konzentrationsprozesse im Einzelhandel sind in zahlreichen Sanierungsgebieten Vorhaben entstanden, die oft schon kurz nach Fertigstellung als „Bausünden" galten – weil sie den Maßstab der alten Stadt sprengten, weil ihre bauliche Gestalt und Materialität zu wenig Rücksicht

Abb. 5: Bliespromenade in Neunkirchen / Saarland.

Abb. 6: Leer stehendes Warenhaugebäude in Bad Oldesloe.

auf die Umgebung nahmen oder weil die Qualität der Bauausführung zu wünschen übrig ließ. Keineswegs alle, aber doch einige dieser „Bausünden" sind mit Sanierungsmitteln gefördert worden. In vielen Städten ist die Beseitigung oder allmähliche Anpassung dieser ungeliebten gebauten Zeugnisse der Nachkriegsmoderne an heutige Standards und Bedürfnisse eine „Herzenssache". Allerdings hat diese Aufgabe viele Gesichter und muss sich sehr unterschiedlichen Herausforderungen stellen. Vielfach bedarf es besonderer Gelegenheiten wie die Warenhauskrise, neue Normen zu energetischen Gebäudestandards oder eklatante Mängel im Bauzustand, damit sich die hohen Investitionen in den Abriss, den Umbau oder die Modernisierung dieser meist sehr sperrigen Strukturen überhaupt rechtfertigen lassen.

Zu den als „Bausünden" geltenden Großbauten gehören zum einen große Kaufhäuser, die oft in den Altstadtkernen inzwischen leer stehen, weil sich keine privaten Investoren für diese Einzelhandelsimmobilien finden lassen. Hier werden wohl neue Förderprogramme einspringen müssen. Ein anderer Typus von „Bausünde" sind Teile des sozialen Wohnungsbaus, der im Rahmen der Sanierung auf Abrissflächen errichtet wurde. Er weicht nur sehr zögerlich anderen Strukturen, in Teilen wird er im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen an heutige Anforderungen angepasst. Hier handelt es sich eigentlich nicht um eine „Sanierung der Sanierung", sondern um eine erste Erneuerung noch sehr junger Bestände, die einer ähnlichen Logik folgt wie die früheren Strategien zur „Nachbesserung" von Großsiedlungen. Schließlich gibt es „Bausünden" aus dieser Sanierungsepoche in Gestalt von Verkehrsbauten. Hier verfolgen einige Städte beachtliche Anstrengungen, um verkehrliche Großstrukturen besser in das städtische Gefüge zu integrieren und die Aufenthaltsqualität im Umfeld zu verbessern. Umfassende Rückbauten der Großstrukturen sind allerdings selten, weil sie sich inzwischen als verkehrstechnisch unentbehrlich oder mit vertretbarem Aufwand nicht ersetzbar erwiesen haben. Das gilt für Innenstadtringe ebenso wie für Parkhäuser, mögen beide auch gestalterisch zu wünschen übrig lassen.

3.10. Folgeprobleme I – Soziale Abwertung in sanierten Quartieren:

Dort, wo die Gemeinden ihre Innenstadtpolitik zu sehr auf die Stabilisierung des Einzelhandels konzentriert haben und wo sie nicht die Ausdünnung der wohnungsbezogenen privaten und öffentlichen Infrastrukturen verhindern konnten, verändert sich in den vernachlässigten Randbereichen von Altstädten oder in Innenstadtrandquartieren die Sozialstruktur der Bewohner und es konzentrieren sich dort neue soziale Problem- und Konfliktlagen. Insbesondere dann, wenn die Sanierung mangels wirtschaftlicher Potenz der Stadt nicht dazu geführt hat, dass die sanierten Quartiere deutlich aufblühen, ist mit einer solchen Entwicklung zu rechnen. Einige Kommunen haben erkannt, dass diese Probleme nicht mehr mit dem Repertoire der baulichen Erneuerung zu beheben sind und teilweise daraufhin versucht, der klassischen Stadterneuerung eine Maßnahme der „Sozialen Stadt" folgen zu lassen oder diese damit zu überlagern. Dies ist vor allem in Städten zu beobachten, die nicht auf ein starkes innenstadt-affines Klientel hoffen dürfen – etwa altindustriell geprägte Großstädte oder Klein- und Mittelstädte mit hohem Migranten- und ohne nennenswerten Studentenanteil.

3.11. Folgeprobleme II – Aufwertung und Verdrängung:

Es gibt auch den umgekehrten Fall einer unerwünscht starken Aufwertung sanierter Quartiere, der deutliche Verdrängungseffekte nach sich zieht. Auch daraus ließe sich ein Nachsteuerbedarf ableiten, den man im weiteren Sinn als „Sanierung der Sanierung" begreifen kann. Während das Phänomen der Gentrifizierung in der Stadtforschung und in den neuen urbanen Bewegungen gegenwärtig eine sehr hohe Aufmerksamkeit genießt, wird dies derzeit jedoch nur in wenigen Städten bewusst als Gefahr angesehen. Dem schleichenden Verlust der Ingredienzien einer vielfältigen Stadtgesellschaft, der mit dem sozialstrukturellen Wandel in den Quartieren verknüpft ist, stehen die meisten Städte ratlos gegenüber. Meist verweist die Stadtpolitik auf ihre Aufwertungserfolge oder darauf, dass ihr angesichts fehlender geeigneter Instrumente die Hände gebunden seien. Wege, die hier gegenzusteuern, werden – wenn überhaupt– häufig zu spät und wenig beherzt beschritten.

4. Folgerungen

Auch sanierte Quartiere entwickeln sich immer weiter. Es kann selbstverständlich nicht davon ausgegangen werden, dass allein durch eine einmalige Stabilisierung im Rahmen einer Sanierung das Auftreten neuerlicher Problemlagen für alle Zeit ausgeschlossen ist. Dabei überlagern sich vielgestaltige exogene und endogene Faktoren. Die Sanierungserfolge sind vor allem in solchen Städten gefährdet, wo attraktive Konkurrenzangebote des Einzelhandels in Stadtrandlagen oder in Nachbargemeinden entstanden sind, wo wirtschaftliche Stagnation und entspannte Wohnungsmärkte die Markt-

gängigkeit des Wohnungsbestandes in den sanierten Quartieren in Frage stellen, und schließlich auch wo die Sanierung nur ansatzweise gelungen ist.

Deutlich wurde, dass die „Sanierung der Sanierung" eine komplexe Aufgabe ist und weit mehr im Blick haben muss, als die aus der Mode gekommenen Gestaltungselemente aus der Frühphase der Städtebauförderung in den 1970er Jahren. Die Auffächerung der Städtebauförderprogramme und ihre Anpassung an die gewandelten Herausforderungen sind ein wichtiger Schritt, damit die Gemeinden sich dieser künftigen Aufgabe stellen können. Dabei können die aktuellen Programme zwei wesentliche Beiträge leisten, die nicht unterschätzt werden sollten. Erstens sind sie weiterhin darauf angelegt, durch das gezielte Zusammenwirken von öffentlicher Hand und anderen Akteuren bei der Lösung der sich stellenden Aufgaben Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit zentraler Quartiere in der Stadt zu schaffen und zu erhalten. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige private Investitionstätigkeit. Zweitens wird die Vergabe von Fördermitteln in immer stärkerem Maße mit der Erwartung an die Gemeinde verknüpft, ihre teilräumlichen Konzepte der Erneuerung in ein abgestimmtes integriertes Stadtentwicklungskonzept einzubetten. Dadurch kann zwar nicht garantiert, aber doch darauf hingewirkt werden, dass sich die verschiedenen kommunalplanerischen Strategien nicht über die Maßen wechselseitig konterkarieren und so die gewünschte Wirkung der Förderung in bestimmten Quartieren allein schon aus diesem Grunde verpufft.

Die Städtebauförderung hatte immer schon die Funktion, die strategische Aufwertung belasteter oder gefährdeter Stadtgebiete von politischen Einzelentscheidungen und dem wechselhaften Tagesgeschäft unabhängig zu machen und damit den Kommunen die mühsame und schwierige Aufwertung von Quartieren überhaupt erst zu ermöglichen. Trotz des ein wenig ernüchternden Beigeschmacks, der in der Formel von der „Sanierung der Sanierung" mitschwingt, sollten den Kommunen Fördermittel bereitgestellt werden, um auch diese Aufgabe erfolgreich durchführen zu können.

Die „Sanierung der Sanierung" folgt in diesem Sinne einem Verständnis von Bestandsentwicklung als zentraler Daueraufgabe der Stadtentwicklungen, die die Herausforderungen des wirtschaftlichen und demographischen Wandels ebenso aufnehmen muss wie die Imperative einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Dies wird manchmal eher vorbeugend geschehen, manchmal mit höchster Konzentration von Ressourcen auf akute Probleme, manchmal eher nachsorgend, in jedem Fall aber ohne davon auszugehen, dass städtische Bestandsquartiere sich künftig selbst überlassen werden könnten.

5. Ausblick

Für die Städte und Gemeinden wird es bekanntlich in Zukunft noch schwieriger, die Finanzierung der Sanierung sicher zu stellen. Einbußen bei Steuern und Abgaben auf der Einnahmeseite stehen den wachsenden Verpflichtungen und Aufgaben auf der Ausgabenseite entgegen. Gleichzeitig sind die Möglichkeiten der Kommunen, Fördermittel

von Bund und Ländern für die Sanierung einzuwerben, in den vergangenen Jahren geringer geworden und sie werden in der näheren Zukunft weiter schrumpfen. Das seit 1971 laufende Bund-Länder-Programm „Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen", das eine dauerhafte finanzielle Unterstützung für viele Kommunen darstellte, wird kurz- bis mittelfristig auslaufen. Durch die gemäß Art. 104 GG zeitlich befristete Ausgestaltung neuer Programme sind für die Städte und Gemeinden die Planung und Durchführung langfristig angelegter Maßnahmen ungleich schwieriger geworden. Auch die in der Vergangenheit von einzelnen Ländern zur weiteren Unterstützung der Kommunen aufgelegten Länderprogramme sind schon sehr stark reduziert worden und werden bald aufgrund der geplanten Schuldenbremse eher die Ausnahme sein. Zum alten Problem der Kommunen, ihren Eigenanteil für die Maßnahmen zu bestreiten, kommt nun auch das Problem einzelner Länder hinzu, ihren Finanzierungsanteil an den Bund-Länder-Programmen aufzubringen, was in Einzelfällen schon heute die Überlegung reifen lässt, einzelne Programme zeitweise auszusetzen.

Dies wird weit reichende Folgen für die Sanierungsstrategie und -organisation der Städte und Gemeinden haben. Künftig wird es erforderlich sein, die integrierten Konzepte auf die in den verhältnismäßig kurzen Programmlaufzeiten erreichbaren Sanierungsziele hin zu formulieren und angesichts der ungewissen Fördersummen unterschiedliche Finanzierungsszenarien zu Grunde zu legen. Die Einwerbung von Fördermitteln wird zunehmend komplexer. Die Vielzahl der Programme mit ihren spezifischen inhaltlichen Anforderungen erhöhen für alle beteiligten Akteure den Akquise- und Bewirtschaftungsaufwand. Die Gestaltungsspielräume für Einzelvorhaben innerhalb der Gesamtmaßnahme haben sich im Vergleich zum Programm „Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen" stark reduziert.

Neben der Akquise von Fördermitteln aus den Programmen der Städtebauförderung liegt perspektivisch das Hauptaugenmerk für die kommunalen Akteure auf der Einwerbung weiterer Mittel zur Erbringung des kommunalen Eigenanteils. Hier sind vor allem EU-Mittel zur Ko-Finanzierung wichtig, aber auch der Beteiligung privater Akteure kommt eine zunehmend größere Rolle zu. Hier sind die gesetzlichen und privaten Eigentümerinitiativen (Business Improvement Districts, Housing Improvement Districts, Eigentümerstandortgemeinschaften), aber auch der Verfügungsfonds zu nennen, der im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" im Jahr 2008 eingeführt wurde, nun aber auch für alle anderen Programme der Städtebauförderung eingesetzt werden kann.

Insgesamt bieten die Bund-Länder-Programme, trotz angekündigter Kürzungen im Bundeshaushalt, nach wie vor eine starke Finanzierungshilfe für die Sanierung der Städte und Gemeinden. Insbesondere die Programme „Städtebaulicher Denkmalschutz" und „Aktive Zentren" sowie das im laufenden Jahr 2010 neu aufgelegte Programm „Kleine Städte und Gemeinden" bieten für die Sanierung der historischen Stadtkerne auch auf Dauer eine wichtige Unterstützung.

Julius Mihm

Neue Instrumente der Altstadtentwicklung in Schwäbisch Gmünd

Landesgartenschau 2014 und Impulse aus dem europäischen Projektnetzwerk für historische Innenstädte

1. Voraussetzungen einer Stadt im mittleren Remstal

Schwäbisch Gmünd gehört zur Europäischen Metropolregion Stuttgart. Als Herz der Region Ostwürttemberg liegt es an der Rems zwischen Stuttgart und Aalen, dem Zentrum des Ostalbkreises. Die Stadt hat rund 60.000 Einwohner, mit in der letzten Dekade deutlich fallender Tendenz; 150.000 Einwohner gehören zum Einzugsgebiet und Wirtschaftsraum. Die historische Quellenlage weist Schwäbisch Gmünd als älteste Stauferstadt aus – gelegen im historischen Kernland der Staufer zwischen der Stammburg auf dem Hohenstaufen bei Göppingen, einem der drei Horizontberge Gmünds, und dem Kloster Lorch im unteren Remstal, der ersten Grablege des Herrschergeschlechts. Als einzige nach der Reformation katholisch gebliebene Freie Reichsstadt in Deutschland mit Jahrhunderte währender Devotionalienmanufaktur ist Schwäbisch Gmünd auch heute noch Gold- und Silberstadt, deren Gestaltungsgeist während des 19. und 20. Jahrhunderts einen wahren Kosmos der Metallverarbeitung, des Designs und der Oberflächenveredelung in Produktion, Lehre und Konzeption hervorgerufen hat; heute noch weist sie die höchste Dichte an Designbüros in Deutschland auf. Über die international geschätzte Hochschule für Gestaltung hinaus werden in Schwäbisch Gmünd Lehrer für das Land an der Pädagogischen Hochschule ausgebildet. Einen weiteren landesbedeutsamen Bildungsschwerpunkt bietet das hier jüngst eingerichtete Landesgymnasium für Hochbegabte, das mit der Konversion der Bismarck-Kaserne in die Innenstadt integriert werden konnte. Bedeutende Wirtschaftsunternehmen mit Sitz in Schwäbisch Gmünd sind die Weleda AG, der Gesundheitsdienstleister Barmer GEK sowie der Automobilzulieferer ZF Lenksysteme. Die Stadt hat durchschnittlich 6 % Arbeitslose.

Im Jahr 2012 steht in der alten Stauferstadt der historische Stadtkern im Mittelpunkt des 850-jährigen Stadtjubiläums. Dabei werden zwei Leitbauten der historischen Stadt herausragen: zum einen die romanische Johanneskirche neben dem Marktplatz aus dem frühen 13. Jahrhundert, in deren Angesicht noch die letzten staufischen Herrscher ihre Gebete verrichteten, zum anderen das Gmünder Münster, die größte Hallenkirche Süddeutschlands von Parler (um 1350), dessen Chor mit seinem Netzgewölbe für den Be-

Abb. 1: Schwäbisch-Gmünd – Ältester Kataster von 1783 überlagert mit aktueller Flurkarte.

ginn der Spätgotik in Deutschland steht. Dieses Münster ist nach dem Ulmer Münster die größte Kirche Schwabens und immer noch geistiges und kulturelles Zentrum der Stadt. Hörbar wird dies, wenn jedes Jahr im Sommer zwischen ihren riesigen Pfeilern die Werke des „Festival Europäische Kirchenmusik" erklingen.

Die Qualität der historischen Stadt spiegelt sich in der Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 7. Dezember 1983 wider, die die „Altstadt Schwäbisch Gmünd" als denkmalschutzwürdige Gesamtanlage in Baden-Württemberg ausweist. Diese Verordnung konnte nur deswegen erlassen werden, weil die Stadt nicht nur von Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs verschont blieb, sondern auch die Planungen in den 1960er und 1970er Jahren zur auto- und konsumgerechten Stadt mit Durchbrü-

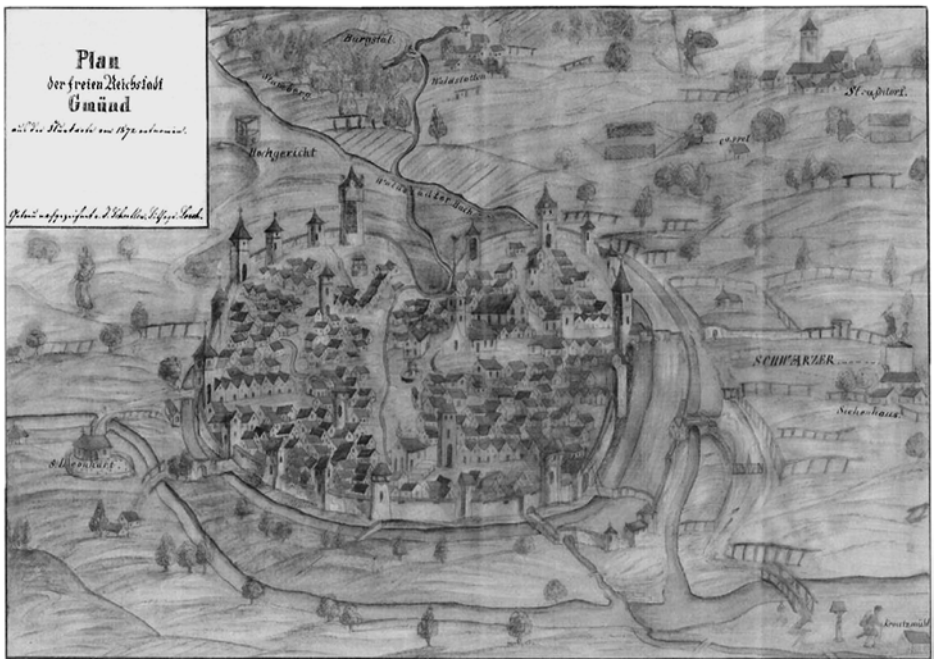


Abb. 2: Älteste Stadtansicht. Umzeichnung aus: Große Pirschkarte II von Balthasar Riecker, 1572; Blick vom Lindenfirst, dem Hausberg der Stadt, auf den Marktplatz; im Vordergrund die Rems; ganz rechts mit Zufluss des Josefsbachs das heutige Landesgartenschaugelände.

chen neuer Verkehrsschneisen und Kahlschlägen für Hochhausanlagen in den Schubladen geblieben sind.

Die mittelalterliche Gründungsstadt Schwäbisch Gmünd, ein Stadtgebiet von zunächst 16 ha Größe, das Ende des 12. und Anfang des 13. Jahrhunderts unter staufischer Ägide mit einem ersten Mauerring umwehrt wurde, zeichnet sich noch heute linsenförmig im Weichbild der Altstadt ab. Schon ein Jahrhundert später umfasste dann ein äußerer Mauerring die staufischen Vorstädte, die vor den Tortürmen entlang der anknüpfenden Überlandstraßen ins freie Vorfeld der Stadt gewachsen waren: Arentorturm, Kappeltorturm, Diebstorturm, Beinlestorturm und der Turm des inneren Bockstores fanden sich auf einmal innerhalb einer auf ungefähr 60 ha angewachsenen befestigten Stadtfläche. Dieses erweiterte Stadtgebiet hat seine grünen Lungen bis zur Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts nie verloren, so dass für Industrie und Gewerbe und auch für den Wohnungsbau bis in das 20. Jahrhundert hinein freie Entwicklungsflächen innerhalb der Altstadt vorhanden waren. In Abb. 1 zeigt der älteste Katasterplan von 1783 überlagert mit der aktuellen Flurkarte die Struktur der erweiterten mittelalterlichen Gründungsstadt, ihre Verwobenheit mit der heutigen Innenstadt und die großen

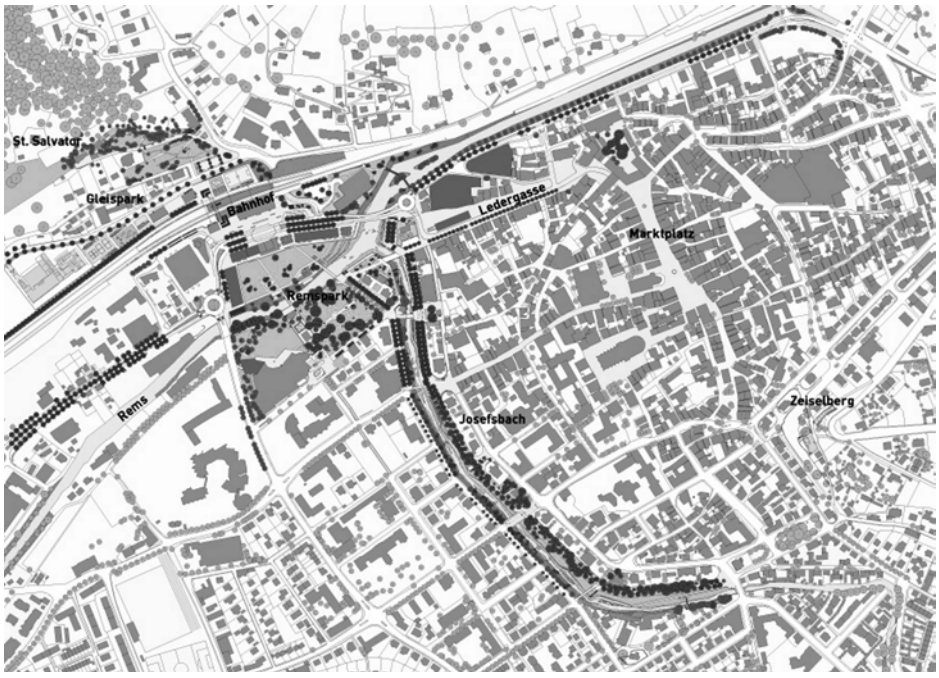


Abb. 3: Gesamtübersicht: Landesgartenschau und Altstadt; Planung: a24 Landschaft, Berlin, 2009.

Entwicklungspotentiale innerhalb des äußeren Mauerringes kurz vor Beginn der Industrialisierung. Der äußere Mauerring war seit dem frühen 16. Jahrhundert eindrucksvoll befestigt; die fünf inneren Tortürme wurden durch 18 äußere Türme ergänzt. Die älteste Stadtdarstellung, eine alte Jagdbezirkskarte von 1572, zeigt in perspektivischer Schrägaufsicht einen mit einer Vielzahl von schlanken Tor- und Wachttürmen bekrönten Stadtkörper: Ein wahrhaft „schwäbisches Manhattan" präsentierte sich dem um die letzte Windung der Rems biegenden Wanderer!

2. Zur gegenwärtigen Lage der Altstadt

Heute ist die Altstadt, die aufgrund ihrer Größe, Erschließung und topographischen Lage die Innenstadt dominiert, baulich durch und durch mit Zeugen aus großer historischer Zeit geprägt: Von den 950 Gebäuden sind ein Drittel (318) Denkmale, davon 71 eingetragene Kulturdenkmale mit besonderer Bedeutung. Die vielen Bauten der wirtschaftlich erfolgreichen Barockzeit geben neben den mittelalterlichen Baugestalten dabei der Stadt ihr besonderes Gesicht. Etwas über 7 % der Altstadtgebäude stehen in kommunaler Obhut.

Die Zentralitätsverluste durch die Kreisreform seit Anfang der 1970er Jahre und durch die sich in der Innenstadt zuspitzenden überregionalen Verkehrsprobleme im „Autobahnloch" der Region Ostwürttemberg und des Ostalbkreises haben die Stadt in ihrer Entwicklung zurückgeworfen. Die Zahl der Einwohner in der Altstadt ist zwischen 1994 und 2010 von 4.200 auf 3.600 gefallen. Dies beschreibt zwar durchaus eine landesweite Tendenz seit den 1970er Jahren, der Exodus aus der Altstadt ist in Schwäbisch Gmünd aber besonders dramatisch. Ähnliches gilt für die Konzentration von Einwohnern mit migrantischem Hintergrund in den Altstädten; diese findet sich auch anderswo, aber kaum so ausgeprägt wie in der Gmündener Altstadt: 37 % ihrer Bewohner sind Migranten und über 50 % haben einen Migrationshintergrund; in der Gesamtstadt sind dies nur 13 % bzw. 35 %. Aber selbst dies reicht nicht aus, um den für eine Stadt wie Schwäbisch Gmünd riesigen Altbaubestand zu füllen: 25 % aller Gebäude stehen teilweise (20 %) oder vollständig (5 %) leer. Obwohl zwischen 1977 und 2009 ungefähr 40 ha Altstadtfläche im Rahmen von Sanierungsgebieten mit rund 14 Mio. Euro Finanzhilfen erneuert wurden, konnten desolate Entwicklungen in der Altstadt nicht flächig abgebaut werden, sondern prägen immer noch verschiedene, insbesondere periphere Bereiche der ehemals staufischen Vorstädte.

3. Entwicklungsperspektiven: Stadtumbau und Landesgartenschau 2014

3.1. Mit der Landesgartenschau können wesentliche Probleme der Innenstadtentwicklung gelöst werden

Die städtebaulichen Missstände entlang der Innenstadtentrées Ost und West sowie vom Bahnhof bis in die Ledergasse hinein sind über Jahre weiter aus den Fugen geraten, noch einmal zugespitzt durch das lange Warten auf den notwendigen großen Wurf zur Neuordnung: Erst nach Eröffnung des Salvator-Tunnels für die B 29 im Jahr 2012 kann die Stadt ihr innerstädtisches Verkehrsnetz neu auf den reinen Ziel- und Quellverkehr ausrichten. Damit wird es gelingen, frei von Infrastrukturzwängen, neue Impulse in der städtebaulichen Entwicklung der Altstadt und in der weiteren Innenstadt zu setzen. Mit der Landesgartenschau 2014 in Kombination mit dem Stadtumbau Gamundia/Ledergasse wird es im Westen, von Stuttgart her kommend, ein völlig neu gebautes Stadtentrée zwischen Bahnhof und Altstadt geben. Durch den Abriss der bisherigen Bundesstraße und ihrer Brücken (über die Mündung des Josefsbachs in die Rems) und durch die Verlegung dieser Straße nach Norden und ihrer Gestaltung als innerstädtischer Boulevard über den Bahnhofsvorplatz entsteht ein vergrößertes Entwicklungsgebiet, das den bisherigen historischen Stadtgarten – die kleine Parkanlage eines Rokokoschlösschens vor den Mauern der Altstadt – zu einem innerstädtischen Park, dem Remspark, nach Norden aufweitet. Weitere, die Altstadt abtrennende Straßen entlang beider Ufer des Josefsbachs werden aufgegeben und in den Grünraum Grabenallee in-

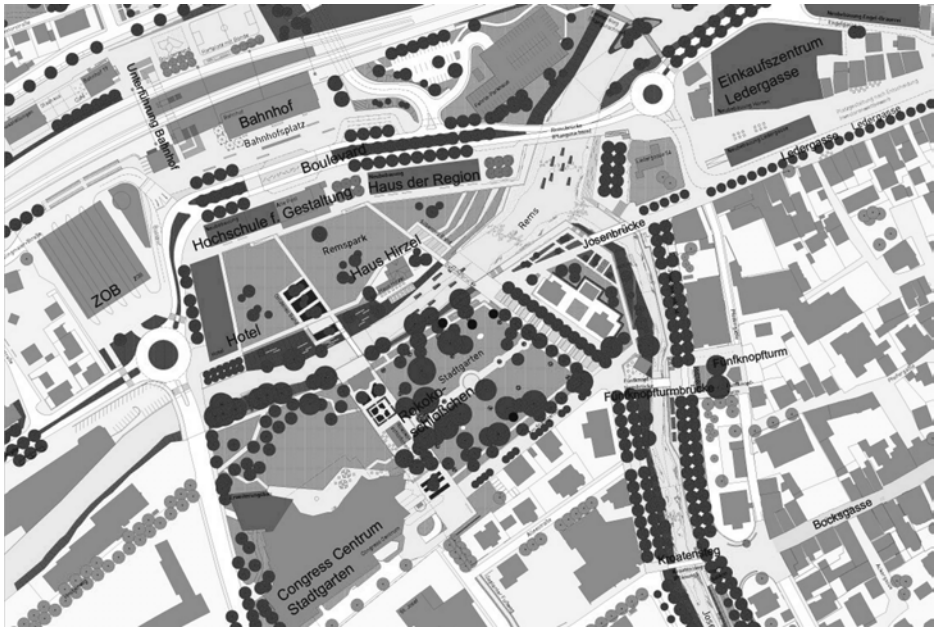


Abb. 4: Landesgartenschau Detail Remspark mit städtebaulichen Entwicklungsbereichen Gamundia und Ledergasse. Entwurf: a24 Landschaft, Berlin, 2009.

tegriert. Erst dadurch kann der Bürger unmittelbar den Kontrast zwischen Erholung im Grünen und pulsierendem Altstadtleben erfahren. Mit dem Boulevard entsteht eine baulich neu gefasste Stadtstraße, die erstmals auch den Bahnhof in direkter Achse zur Ledergasse mit dem Altstadtkörper verbindet.

In der Ledergasse kommen mit dem Umbau einer Horten-Kaufhausbrache zu einem neuen Einkaufszentrum ca. 5.000 Quadratmeter Verkaufsfläche hinzu; ergänzt um ein Parkhaus, das von außen direkt an die innerstädtische Ringstraße angebunden ist. In funktionaler Hinsicht bildet dieses Vorhaben den wichtigsten Magneten, um die regionale Zentralität der Stadt Schwäbisch Gmünd, die zu vergleichbaren Städten erhebliche Ausbaupotentiale aufweist, zu stärken.

Durch die Landesgartenschau wird ein Stadtumbau mit einer öffentlichen Gesamtinvestition von 66 Mio. Euro (ohne private Investitionen) realisiert, der Geldzuflüsse vielfältigster Fördertöpfe bündelt. Genannt seien: GVFG-Mittel zur Verlegung der ehemaligen innerörtlichen Bundesstraße, Städtebaufördermittel (Stadtumbau West) für Erwerb und Abriss von Altsubstanz, Landesgartenschaumittel zum Bau von Remspark und Josefsbach-Anlage sowie die Förderung ökologischer Gewässerbaumaßnahmen zur Höherlegung des Flussbettes von Rems und Josefsbach auf Grundlage eines Wasserrechtsverfahrens, wodurch das Wasser als Gestaltungselement inszeniert werden kann.

Abb. 5: Blick vom neuen Remspark auf die Alte Post. Neubauten (links Hotel, rechts Haus der Region (Büronutzung) als klassische europäische Parkrandbebauungen; Entwurf: P. W. Schmidt, Pforzheim, 2010.

3.2. Die Altstadt ist Teil des Landesgartenschaukonzepts

In der Altstadt werden sich die beiden nach Westen führenden Einkaufsachsen – Ledergasse und Bocksgasse – und die neue grüne Lunge Stadtgarten/Remspark osmotisch über das anliegende grüne Band des Josefsbachs (Grabenallee) zu einem Zirkel neuer kontrastierender Angebote verbinden. Mit der gerade begonnenen Sanierung des traditionellen Kulturzentrums „Prediger", einem ehemaligen Dominikanerkloster mit zwei Jahrhunderten Konversionsgeschichte an der Achse Bocksgasse kann auch der innerstädtisch bedeutsame kulturelle Schwerpunkt um Johanneskirche und Münster im Wechselspiel von Altstadt und grüner Lunge entscheidend aufgewertet werden.

Durch diese Impulse für Einzelhandel, Naherholung und Kultur werden letztlich auch die Voraussetzungen für den Wohnstandort Altstadt verbessert. So ist es ein weiteres Ziel, nahe zu den Freiflächen und Grünzügen, die durch die Landesgartenschau erweitert werden, hochwertige Standorte für das Wohnen zu entwickeln. Dort soll ein vielfältiges Wohnungsangebot geschaffen werden, das eine neue Bewohnerschaft in die Altstadt holt. Mit dem besonderen Etikett „Landesgartenschauwohnen" sollen die besonderen Qualitäten dieses innerstädtischen Wohnumfelds betont und in der Vermarktung präsentiert werden.

Mit diesem Bündel von Maßnahmen begegnet die Stadt den langjährigen und sich immer stärker zuspitzenden Entwicklungsproblemen des historischen Stadtkerns und verbindet damit weitreichende Erwartungen: Die Zahl der Bewohner wird wieder steigen; wirtschaftlich erfolgreiche Gmünder werden vermehrt bereit sein, in ihre Stadt zu investieren; Hausbesitzer, Händler und Gastronomen werden eine feste, langfristige Perspektive für ein qualifiziertes Engagement erhalten; die Aufmerksamkeit regionaler und überregionaler Investoren wird sich wieder auf die Stadt richten; Denkmalschutz

wird ein integriertes Qualifizierungsinstrument für die Hauseigentümer und ihre Architekten sein; das Angebot an Einzelhandel und Gewerbe wird nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ zunehmen; ein neuer guter Ruf der Stadt wird im Lande Gehör finden; Menschen unterschiedlicher Herkunft und mit unterschiedlichen wirtschaftlichen und sozialen Hintergründen werden wieder in der Altstadt gemeinsam ihren Platz finden. Zusammengefasst: Dem schleichenden Bedeutungs- und Zentralitätsverlust der Stadt wird Einhalt geboten und die negativen, auflösenden Energien des Rückgangs, des Mangels, des Hemmnisses, des Verlustes und der Trennung werden umgepolt.

3.3. Investorenwettbewerb Gamundia/Ledergasse

Integriert in die Planung der Landesgartenschau ist das Stadtumbauprojekt Gamundia/Ledergasse. Für das Terrain, das sich im städtischen Besitz befindet, hat die Stadt Schwäbisch Gmünd im Jahr 2008 einen Investorenwettbewerb europaweit ausgeschrieben und verhandelt zur Zeit abschließend mit zwei Investoren, um die Grundstücke an einen der beiden zu verkaufen: Das geforderte private Bauprogramm im Wert von 45 Mio. Euro reicht von einem Vier-Sterne-Hotel mit mindestens 200 Betten, das von der örtlichen Wirtschaft schon seit langem gewünscht wurde, über eine neue Dependance der Hochschule für Gestaltung und weitere Bildungseinrichtungen sowie Büros für Gebietskörperschaften wie z.B. den Sitz des Regionalverbandes Ostwürttemberg bis zum Einkaufszentrum im Bereich Ledergasse, von dessen Strahlkraft sich die Stadt eine große Aufwertung für ihre Zentralität erwartet.

Die planerischen Vorgaben für die Investoren wurden im Jahr 2009 nach der Wahl von Richard Arnold zum neuen Oberbürgermeister und des Autors zum neuen Baudezernenten sowie durch einen neu gewählten Stadtrat aufgrund in den Wahlkämpfen positionierter Themen noch einmal verändert: Ein bereits politisch geforderter zusätzlicher Tunnel für den verbleibenden Ziel- und Quellverkehr unter dem Landesgartenschaugelände konnte gerade noch abgewehrt und so massive Eingriffe in den zukünftigen Park verhindert werden; für die bis dahin strenge Geometrie („Knie“) der neuen Planstraße am Bahnhof wurde eine etwas gefälligere Form und eine eigenständigere Gestalt („Boulevard“) gefunden; auch wurde das alte, aber nicht denkmalgeschützte Postgebäude von 1910 gegenüber dem Empfangsgebäude des Bahnhofs, das ursprünglich fallen sollte, erhalten und in die städtebauliche Konzeption integriert. Damit wird einer der Postkarten-Ikonen im kollektiven Gmünder Musée Imaginaire Rechnung getragen (Abb. 6).

Um Grundlagen für die notwendige städtebauliche Integration des ursprünglich als Solitär konzipierten Postgebäudes zu gewinnen und damit die verbliebenen zwei Investoren für ihr finales Angebot städtebaulich auf das richtige Gleis zu setzen, hat die Stadt dem laufenden Investorenwettbewerb für den Bereich Gamundia ein städtebauliches Ideen- und Gestaltungsgutachten zwischengeschaltet. Sechs Büros (ohne die Ar-

Abb. 6: Postkartenmotiv der Reichspost um 1913 – eine Ikone des kollektiven Gedächtnisses der Stadt. Im Hintergrund das Empfangsgebäude der Reichsbahn.

chitekten der Investoren) haben für die Investoren insbesondere Vorgaben zur architektonischen Gestaltung der stadträumlich wirksamen Baukörper und ihrer Fassaden erarbeitet. Die Architekten mussten dabei ein schematisches Raumprogramm avisierter Nutzungen städtebaulich gliedern und gebäudetypologisch festlegen sowie Gestaltungsvorschläge bis hin zu detaillierten Prinzipien für die Ausgestaltung der Fassaden entwerfen. Die Arbeit des Pforzheimer Architekten P. W. Schmidt ging mit dem ersten Rang aus der anonymen Konkurrenz hervor. Seine Gestaltungslinie ist nun maßgebend für die weitere Entwurfsarbeit der Investoren (Abb. 7 u. 8). In seinem Entwurf sind die Durchwegungen stadträumlich mit quer gestellten Hochpunkten markiert, nur das Goldene Band des Remsparks wird durch eine hohe monumentale Halle des Hochschulgebäudes geführt (Bildmitte). Für die Platzwand als leitende Kante in die Altstadt sind klassische Klinkerfassaden vorgesehen, Traufhöhen und weiße Steinbänder sind Referenzen an die Alte Post.

Aus der Sicht der Planungspraxis lassen sich die widersprüchlichen Anforderungen an eine erfolgreiche Zukunft der Altstadt in einer Reihe von Fragen abbilden, für die Antworten gefunden werden müssen: Wie können Handelsflächen zwischen 1.000 und 2.000 qm Größe in den Altstadtkörper integriert werden? Wie können Neubauten aus Respekt vor der Tradition gestaltet werden? Wie können Einzelhandelslagen für den Individualverkehr besser erschlossen werden? Wie kann überhaupt die Orientierung in der Altstadt durch eine leichter verständliche, Schwerpunkte setzende Erschließung erhöht werden? Wo lassen sich neue Wohnungsangebote für „Pionierbewohner" schaffen, die zum sozialen Ausgleich beitragen?

Abb. 7: Blick vom Bahnhofsvorplatz auf die wichtigen Portale des neu geplanten Remsparks; Entwurf: P. W. Schmidt, Pforzheim 2010.

4. Neue Instrumente: Ausgewählte Innenstadt-Akteure erarbeiten ein vorstrukturiertes, aber in der Umsetzung offenes Handlungskonzept

Im Zuge der Vorbereitung des EU-Projekts „URBACT II – Historicenters.Net" und der Einpflanzung der geforderten Projektstruktur in die Arbeit der Verwaltung gab es verschiedene Impulse, die Entwicklungsarbeit für die Altstadt inhaltlich und organisatorisch neu aufzustellen. Insbesondere fehlten in Schwäbisch Gmünd eine bewusste formale Konzentration auf das (gesamte) Altstadtgebiet und das Zusammenwirken der dort entscheidenden Akteure: der Vertreter der Straßengemeinschaften der Händler und des Handels- und Gewerbevereins, der Repräsentanten der Hauseigentümer bzw. Vertreter des Haus- und Grundbesitzervereins, der bisher schon vorbildlich engagierter Investoren, der Immobilienmakler und Architekten sowie prominenter Bewohner, der Vertreter der dort wohnenden oder arbeitenden Migranten und anderer Interessenvertreter der Altstadt, z.B. der Senioren. Hinzu kommen Vertreter der Stadtverwaltung z.B. aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und Sicherheit und Ordnung. Mit der geforderten „Local Support Group" (LSG), die vor Ort unter dem Namen „Arbeitsgruppe Altstadt" eingerichtet wurde, wird das Anschauungswissen über den Lebenstakt der Altstadt für zukünftige Ziele, Strategien und Maßnahmen erschlossen und gebündelt.

Die Gruppe wird als Runde lokaler Experten der Verwaltung Sicherheit geben, notwendige Veränderungen richtig einzuschätzen. Sie wird als halböffentliches Forum – auch mit Pressebeiträgen zu ausgewählten Terminen – die Fragen zur Altstadtentwicklung in die Bürgerschaft hineintragen. Angesprochen ist dabei insbesondere die zwar kleine, aber wichtige Schicht der Mehrfacheigentümer, die nicht in der Arbeitsgruppe vertreten sein will. Dadurch sollen auch diejenigen Familien erreicht werden, denen

größere Teile der Altstadtliegenschaften gehören, die sich aber gern im Hintergrund halten und diskret agieren möchten. Die Arbeitsgruppe wird gemeinsam erkannte Ziele und erforderliche Maßnahmen über die ihr angehörenden Multiplikatoren nachdrücklich nach außen und innen vertreten und so auch dem Gemeinderat den Rücken für Entscheidungen gegen etwaige größere Widerstände stärken.

Die Arbeit der Gruppe konzentriert sich auf ein festgelegtes Gebiet, hier das Gebiet der Gesamtanlagenschutzverordnung, für das ein „Local Action Plan" (LAP) als Handlungsrahmen definiert ist. Dieser Plan wurde in seinen wesentlichen Problemstellungen, Zielen und ersten Maßnahmen in nur zwei vorbereitenden Sitzungen der Arbeitsgruppe umgehend definiert, um keine Zeit mit Analysen und Theoriedebatten zu verlieren, sondern unmittelbar die auf der Hand liegenden Herausforderungen praktisch angehen zu können. Dabei wurden alle Handlungsfelder der Kommunalpolitik einbezogen. Ein Planwerk im klassischen Sinne steht also eher am Ende des (erfolgreich) durchlaufenen Prozesses. Man kann sich den LAP am ehesten als einzelnen Baustein „Stadtteilentwicklungsplan Altstadt" eines umfassenden Stadtentwicklungskonzeptes vorstellen. Aus Sicht dieser Arbeitsgruppe geht es um zwei übergreifende Planungsziele: die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort und die Steigerung der Attraktivität als Einkaufsstandort. Vorgesehen sind hierfür verschiedene Maßnahmebündel, mit denen die allgemeinen Rahmenbedingungen nachhaltig verbessert werden sollen: Maßnahmen zur Erhöhung privater Investitionsbereitschaft vor allem im Einzelhandel, zur Bewahrung der historischen Stadt, zur Neunutzung der noch vorhandenen Brachflächen und nicht zuletzt – als wichtigster Entwicklungsimpuls – Maßnahmen zur integrierten Umsetzung der mit der Landesgartenschau verknüpften Vorhaben.

4.1. Planungsziel: Neues Wohnen in der alten Stadt möglich machen

Besonders für ältere Menschen, die auch in Schwäbisch Gmünd ein Interesse daran haben, in die Innenstadt oder in die Altstadt zurückzukehren, muss das Wohnungsangebot viel attraktiver gestaltet werden. Hierbei spielen auch die Qualität des Wohnumfeldes in der Altstadt, also des öffentlichen Raumes von Straßen, Plätzen und Parks, die Vielfalt der kulturellen Angebote und die Einkaufsmöglichkeiten vor der Haustür eine wesentliche Rolle. Insgesamt sollen der Freizeitwert und die Zentralität der Altstadt verbessert werden. Dafür ist auch ein intaktes Stadtbild entscheidend. Das harmonische Gefüge aus gepflegter alter und sensibel eingefügter neuer Bausubstanz und die Nähe von Grünanlagen tragen hierzu ebenso bei wie die einladende Gestaltung und umsichtige Pflege der öffentlichen Räume. Stadtbildpflege beginnt mit rücksichtsvollem und umsichtigem Städtebau, führt über in die harmonische Einfügung von Einzelarchitekturen in das Ensemble und kann mit Appellen an private Eigentümer enden, nach Beschädigungen ihrer Häuser durch Graffiti diese von ihren Hausfassaden umgehend zu entfernen.

Durch Wohnungsneubau soll die sozio-demographische Struktur der Altstadtbewohner zumindest dem innerstädtischen Durchschnitt angenähert werden; dies ist angesichts der hohen Zahl von Bewohnern mit Migrationshintergrund ein ehrgeiziges, aber vordringliches Ziel. Desweiteren geht es um die schwierige Aufgabe, die zahlreichen Grundeigentümer mit Migrationshintergrund in die Entwicklung der Altstadt einzubinden und für gemeinsame Ziele zu aktivieren. Hier sind aber die Hürden besonders hoch und die bisherigen Erfahrungen noch fragmentarisch und wenig ermutigend.

4.2. Planungsziel: Innenstadt als Einkaufsstandort aufwerten

Damit die Innenstadt für das Einkaufen interessanter wird, muss sie ihren Ruf in der Region erheblich aufwerten. Im Zuge der Planung und Umsetzung der Landesgartenschau hat sich das Investitionsklima schon deutlich verbessert. Die Nachfrage nach umnutzbaren Gebäuden, auch im Denkmalbestand, hat spürbar zugenommen. Marketingaktionen wie „Gmünd macht Mittwoch!" mit speziellen Angeboten in vielen Geschäften, Gastronomien und bei Dienstleistern sowie eine Aktion mit verbilligten City-Busfahrten wie dem „1-€-Ticket" und kostenlosem Parken am Sonnabend haben die Stadt innerhalb eines Jahres sprunghaft wieder ins Gespräch gebracht. Mit der Neuordnung des innerstädtischen Verkehrs werden die Einkaufsstandorte besser erreichbar und somit in den Köpfen der Menschen besser präsent sein. Ziel ist es, die vorhandenen Einzelhändler zu unterstützen und neue Einkaufsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Leitprojekt ist das neue Einkaufszentrum Ledergasse mit einem Frischemarkt von 2.000 qm Verkaufsfläche als Magnet.

4.3. Maßnahmen zur Förderung der Investitionsbereitschaft und Kooperation der Einzelhändler

Mit klareren strategischen Vorgaben, die aber Flexibilität im Detail gewähren, sollen die Rahmenbedingungen für private Investitionen verbessert werden. Sichere Standortperspektive, hohe Umfeldqualität, klare Erschließung und nicht zuletzt Angebote von Fördermitteln stehen dabei ganz oben auf der Wunschliste potentieller Investoren. Seitdem die lange Zeit diffuse Haltung der Stadt gegenüber ihrem Kern überwunden scheint, und diese inzwischen ihre klaren Vorstellungen für die Altstadt kundtut, gibt es eine steigende Bereitschaft unter den Einzelhändlern zu einem gemeinsamen Vorgehen und ein starkes Bedürfnis, untereinander solidarischer zu handeln. Die Stadtspitze verstärkt diesen Prozess, indem erstmals das bisher nur touristische Marketing zu einem Citymanagement erweitert wird. Mit schnell umsetzbaren Pilotprojekten sollen Fortschritte in der Altstadtentwicklung kurzfristig für jedermann sichtbar gemacht werden.

4.4. Maßnahme: Die geschichtlich geprägte Stadt bewahren

Der Denkmalschutz, der sich leider inzwischen in vielen Köpfen als Hürde oder Ballast festgesetzt hat, soll als Qualifizierungsinstrument in die nachhaltige Stadtentwicklungsplanung integriert werden. Hierzu wird insbesondere der Denkmalpflegerische Werteplan für die Gesamtanlage Schwäbisch Gmünd beitragen, den das Referat Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart aktuell vorgelegt hat. Dieser Plan entwickelt eine neue städtebauliche Perspektive auf den geschichtlich geprägten Charakter der Stadt, und er erschließt über eine elektronische Benutzeroberfläche (Abb. 8) erstmals denkmalrelevante Daten für eine breite Öffentlichkeit. Per Mausklick erhält man für jedes bedeutende Haus alle wesentlichen Informationen des Ortskernatlasses und des Großinventars Schwäbisch Gmünd. Neben den Kulturdenkmalen sind im Denkmalpflegerischen Werteplan auch alle anderen für das Stadtbild bedeutenden und aufgrund ihrer architektonischen Qualität erhaltenswerten Gebäude eingetragen. Hieraus ergibt sich ein Gesamtbild der Bedeutung und Wertigkeit städtebaulicher Ensembles, das es erlaubt, fundiert zwischen Bereichen stärkerer Protektion und Bereichen mit Veränderungspotentialen zu unterscheiden. Hier zeigen sich die Früchte der seinerzeit für die neuen Bundesländer geborenen Idee des städtebaulichen Denkmalschutzes. Sie könnte noch zu einer klassischen Stadtbildplanung als „Denkmalbegleitplan" ausgebaut werden, müsste dann aber stärker auch die Aufgaben und Funktionen der jeweiligen Quartiere im Sinne einer ganzheitlichen Stadtentwicklungskonzeption im Blick haben.

Die Hoffnung ist, dass in der Stadt Schwäbisch Gmünd die kulturelle Lücke zwischen der Sehnsucht der Bürger nach einem intakten historischen Stadtbild einerseits und dem Hader der Hauseigentümer wegen der zusätzlichen Aufwendungen für den Denkmalschutz andererseits überwunden werden kann. Immer noch fällt die Einsicht schwer, dass der aktuell wirtschaftlich notwendige Betriebstypus (insbesondere im Einzelhandel und in der Gastronomie) baulich-gestalterisch an den historischen Haustypus anzupassen ist und nicht umgekehrt. Der Blick auf das Ganze macht aber schnell klar: Die Betriebstypen kommen und gehen. Nur der Schatz historischer Bauensembles bleibt bestehen, und nur wenig Neues hält dem Urteil der Zeitläufte stand! Die jüngste Geschichte der Altstadt von Schwäbisch Gmünd lehrt: Immer wenn bei Neubauten die ortstypischen Maßstäbe gesprengt und die (Parzellen-)Struktur des Ortes negiert wurden, sind am wirtschaftlichen Kalkül orientierte Verschleißbauten entstanden, die nichts Bleibendes hinterlassen haben und heute vielfach ein städtebauliches Problem darstellen. Das kann im Einzelfall gelöst werden, wie im Stadtumbauprojekt Ledergasse, wo das neue Einkaufszentrum an Stelle eines alten, schon lange leer stehenden Horten-Kaufhauses in den Stadtkörper eingefügt und die historische Raumstruktur der Ledergasse im Sinne einer kritischen Rekonstruktion wiederhergestellt werden kann. Außerdem wird durch den neuen Komplex ein neuer klarer Altstadtauftakt von Westen markiert.

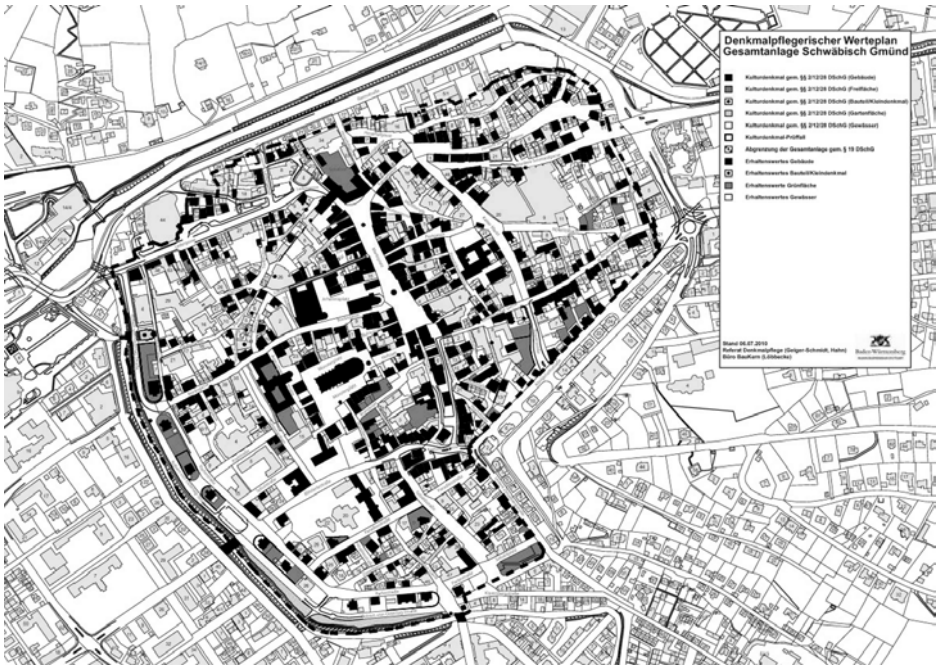


Abb. 8: Denkmalpflegerischer Werteplan für die Gesamtanlage Schwäbisch Gmünd; Entwurf: Referat Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, M. Hahn, Esslingen, 2010.

4.5. Maßnahme: Brachflächen entwickeln

Aufgrund der Größe und der besonderen Wirtschaftsgeschichte der Altstadt existieren dort immer noch industrielle Brachen. Von ihrer Neunutzung können starke Impulse für die Sanierung insbesondere der peripheren Quartiere ausgehen. Hierfür steht zum Beispiel das Projekt „Wohnen am Königsturm" auf dem Standort der alten Silberwarenfabrik Deyhle, wo die Verwaltung aktuell versucht, mit einem Investorenauswahlverfahren ein Gebiet von hohem stadthistorischem Rang gleichwohl marktgerecht zu entwickeln. Wegen der vielschichtigen historischen Bau- und Freiraumstrukturen gestaltet sich dies allerdings als sehr schwierig. Direkt neben dem sehr markanten Hochwachtturm Königsturm und um die ehemals Rechbergsche Fachwerkscheuer herum ergeben sich auf der Fläche des historischen Holzmagazins zwar Spielräume für eine parzellenübergreifende Bebauung. Es kommt aber einer wahren Nagelprobe im Sinne der angemessenen Integration des Denkmalschutzes gleich, einerseits die Anforderungen für die Gestaltung eines neuen Wohnquartiers – wo vorher keines war – zu erfüllen, und andererseits den Genius Loci dabei zum Sprechen zu bringen. Das Investorenauswahlverfahren ohne vorgeschalteten städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbe-

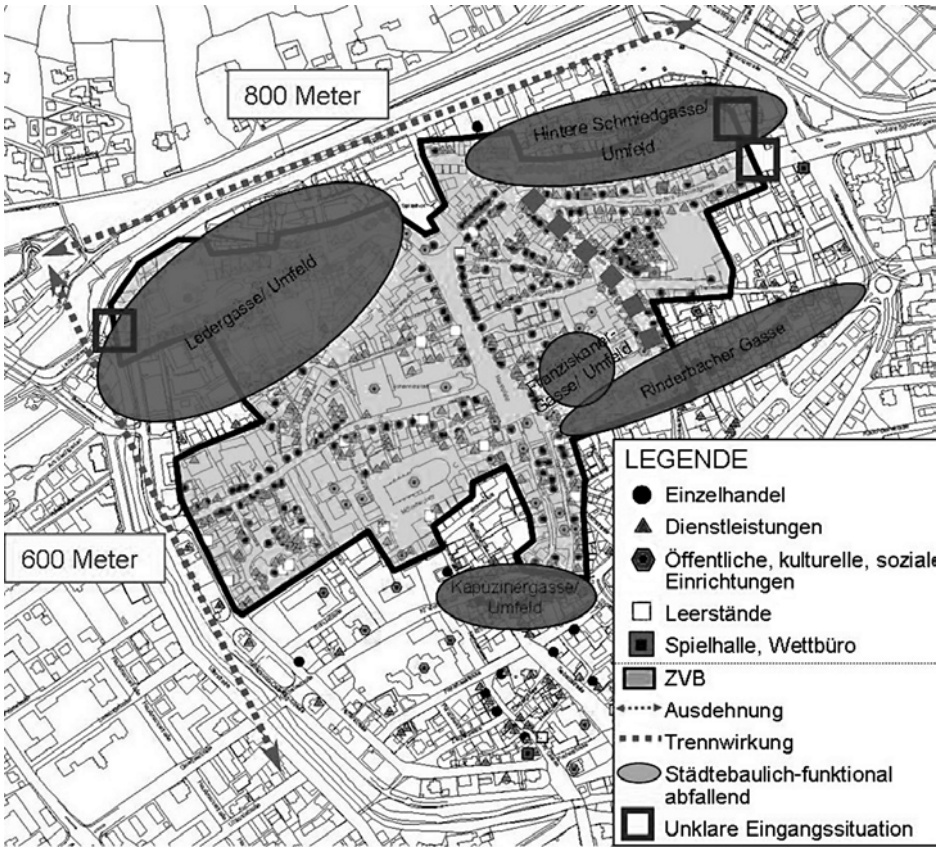


Abb. 9: Nutzungskonzept für die Altstadt. Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches und Bereiche mit städtebaulichen Defiziten; Planung: D. Acocella, Lörrach, 2010.

werb stößt hierbei an seine Grenzen, da von den Investoren Lösungen vorgelegt werden müssen, die marktgängig sind und der städtebaulichen Komplexität des Geländes gerecht werden sollen. Hier bedürfte es mehr als zweier Varianten, um den für die Stadt besten Vorschlag zu finden. Andererseits: Die anspruchsvollste Lösung nützt der Stadtentwicklung nichts, wenn sie niemand baut.

4.6. Maßnahme: Nachhaltige Entwicklungsplanungen umsetzen

Obwohl das Terrain der Landesgartenschau nicht bzw. nur zu einem sehr kleinen Teil zum Local-Action-Plan-Gebiet gehört, ist die Durchführung der Gartenschau eine Schlüsselmaßnahme, um vom Rand her wirkend, die Ziele des LAP zu erreichen. Zu

den unbestrittenen Entwicklungsplanungen gehören auch laufende Sanierungsgebiete, mit denen die Ziele der Landesgartenschau inner- und außerhalb der Altstadt finanziell unterstützt werden. Ein Verkehrskonzept für die Innenstadt auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes ordnet die Erschließung neu.

Wichtigster Baustein der Altstadtkonzeption ist aber das Nutzungskonzept. Es entstand fast beiläufig aus den Analysen und Materialien zu einer Vergnügungsstättenkonzeption – zunächst für die Altstadt, dann auch für die Gesamtstadt –, um Vergnügungsstätten in der Altstadt und in Gewerbelagen als städtebauliche Risikofaktoren eindämmen zu können. Die Gutachten wurden erarbeitet vom Büro Dr. Acocella, Lörrach. Erste Empfehlungen, den Handel auf den zentralen Versorgungsbereich zu begrenzen und aufzuwerten, um so andere Altstadtlagen zu Wohnungsschwerpunkten ausbauen zu können, werden diskutiert. Nach einer Testpräsentation durch den Gutachter in der Arbeitsgruppe Altstadt wurde das Thema erstmals der Öffentlichkeit in einem kulturellen Veranstaltungsformat „Soirée" präsentiert. Dadurch konnte insbesondere die wichtige Zielgruppe der Wirtschaftsakteure angesprochen werden. So hat das Thema auch die Öffentlichkeit erreicht und wird nicht mehr als eine ausschließlich fachlich zu diskutierende Angelegenheit gesehen. Auch der Gemeinderat will inzwischen mehr aus erster Hand erfahren. Dies kommt der Verwaltung entgegen, da sie auf Basis des Gutachtens kurzfristig auch Bebauungsplanbeschlüsse fassen möchte, um städtebauliche Missstände in der Altstadt, z.B. durch Vergnügungsstätten, einzudämmen.

Ziel ist es, die drei Perspektiven „Nutzungskonzept – Verkehrskonzept – Historischer Stadtcharakter" zu einem Ganzen zu führen, das von Bürgerschaft, Verwaltung und Gemeinderat gleichermaßen unterstützt wird und der Stadtentwicklung in ihrem aktuellen Aufbruch zu neuen Ufern mittel- bis langfristig einen verlässlichen Rahmen setzt.

Christine von der Burg

In die Jahre gekommen –

Weiterentwicklung einer Fußgängerzone am Beispiel Idar-Oberstein
Ein Erfahrungsbericht

1. Einleitung

Viele Fußgängerzonen sind in die Jahre gekommen, so dass inzwischen vielfach die Frage aufgeworfen wird: Brauchen wir überhaupt noch Fußgängerzonen? In vielen kleineren Städten werden Fußgängerzonen sogar zurückgebaut und für den Durchgangsverkehr sowie für Kurzparker geöffnet, weil man sich hierdurch eine Belebung der Innenstädte erhofft. Die Gründe für solche Maßnahmen sind leicht zu erfassen – die Innenstädte leiden unter der Konkurrenz der so genannten „Grünen Wiese", die besser mit dem Auto erreichbar ist und mit zahlreichen Stellplätzen „direkt vor der Ladentür" dem Kunden den Eindruck vermittelt, er könne fast in das Geschäft hineinfahren. Dieser Konkurrenz, die zudem mit großen Flächen und einem scheinbar noch größeren Angebot sowie mit Discountpreisen den Kunden lockt, versuchen die Fürsprecher der Innenstädte entgegen zu treten. Aber mit welchen Mitteln? Ist es der richtige Weg, in der Innenstadt ebenfalls große Einzelhandelsbetriebe anzusiedeln und den PKW-Verkehr wieder in die teilweise sehr engen alten Stadtkerne hinein zu lotsen? Hat es Aussicht auf Erfolg, in der kleinteiligen Innenstadt mit den gleichen Mitteln punkten zu wollen wie auf der Grünen Wiese? Erinnert dieser Ansatz nicht an den ungleichen Kampf zwischen David und Goliath? Wie bekannt, hat David Goliath nicht dadurch besiegt, dass er versuchte, die Vorzüge Goliaths nachzuahmen, sondern, indem er seine eigenen Stärken erkannt und genutzt hat.

Die Hauptaufgabe sollte es daher sein, die Stärken der Innenstädte herauszuarbeiten und zu nutzen, unabhängig davon, ob sie nun besondere architektonische Schätze beherbergen oder ob eine historisch bedingte Kleinteiligkeit und ein Rest an Individualität ihren Charme ausmachen. Die Verantwortlichen sollten lernen, die positiven Seiten der Innenstädte und deren einzigartige Atmosphäre zu erkennen, zu verstärken und das bereits vorhandene Potential behutsam weiter zu entwickeln. In dieser Perspektive wird derzeit in Idar-Oberstein versucht, die in den 1980er Jahren eingerichtete Fußgängerzone, einem Kernelement der damaligen Altstadterneuerung, mit Augenmaß zu erneuern.

Abb. 1:
Idar-Oberstein;
Straßenraum vor und nach
der Naheüberbauung.

2. Mit welchen Probleme werden die Planer konfrontiert?

Die Voraussetzung für die Einrichtung einer Fußgängerzone war die umstrittene Naheüberbauung als Entlastungsstraße, mit deren Realisierung nach langer Planungszeit und öffentlicher Diskussion in den frühen 1980er Jahren begonnen wurde. Ohne den Bau einer leistungsfähigen Umgehung, die sowohl den Binnen- als auch den Fernverkehr aufnehmen konnte, wäre der Verkehr in der Innenstadt von Oberstein ohne Zweifel kollabiert (vgl. Abb. 1).

Bei dem hohen und stetig wachsenden Verkehrsaufkommen in den ausgesprochen engen Straßen Obersteins hätte sich ein lebensfähiger Einzelhandel weder weiter entwickelt noch gehalten. Die Fußgänger stürzten zwar manchmal fast fluchtartig vor den luftverpestenden Autos in das eine oder andere Geschäft. Wenn sie konnten, mieden die Bürger aber diese schmutzige und laute Innenstadt. Tourismus, wie er heute für den Standort Idar-Oberstein bedeutend ist, hätte sich bei dieser „Aufenthaltsqualität" sicher nicht entwickeln können.

Nach der Naheüberbauung konnte erst Mitte der 1980er Jahre mit der Sanierung und dem Bau der Fußgängerzone begonnen werden. Jetzt, nach über 20 Jahren zeigen sich die ersten Verfallserscheinungen. Der Patient Fußgängerzone kränkelt! Der Verschleiß der Straßenbeläge und Einbauten ist dabei nur ein, wenn auch sehr sichtbares Symptom. Die funktionalen Störungen und damit verbundenen Leerstände von Geschäften sind wesentlich gravierender. Mit schneller Abhilfe, die auch einen langfristigen „Genesungserfolg" garantiert, war nicht zu rechnen. Nötig war eine gründliche Diagnose. Aus diesem Grunde wurden in Idar-Oberstein eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt, die klären sollten, „an was der Patient leidet und möglichst auch, warum der Pa-

tient erkrankt ist und welche Therapie helfen könnte". In Kürze sollen die ersten Maßnahmen zur Erzielung eines „Heilungserfolges" eingeleitet werden.

Begonnen wurde 2002 mit umfangreichen Bestandsaufnahmen, die die vorhandenen baulichen und gestalterischen Mängel sowie die wirtschaftlichen Veränderungen und Zwangspunkte mit den damit einhergehenden Problemen erfassten und bewerteten:

Im Rahmen des 2002 vorgelegten „Handelsgutachten Gesamtstadt" von Prof. Dr. Theis wurde neben zahlreichen anderen Daten auch das emotionale Verhältnis von Kunden und Geschäftsleuten zur Fußgängerzone abgefragt. Bereits darin wurde der Fußgängerzone von beiden Gruppen attestiert, dass sie unter „atmosphärischen Störungen" leide und durchweg nicht attraktiv genug sei.

Das auch auf die Gesamtstadt bezogene „Einzelhandelsgutachten mit Entwicklungskonzept" vom Büro Dr. Acocella aus dem Jahr 2005 stellte unter anderem eine Diskrepanz zwischen der hohen Bedeutung von Schmuck und Edelsteinen als Alleinstellungsmerkmal der Stadt und seiner tatsächlichen Präsenz in der Stadt fest. Viele der Edelsteinläden sind im Erscheinungsbild veraltet. Ihre Ausstattung, die Auslagen in den Schaufenstern und ihr „Gesicht" zum Straßenraum entsprechen kaum den Erwartungen, die man damit verbindet. Bemängelt wurde auch, dass auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes nur sehr eingeschränkt dem Image einer Edelsteinstadt entspräche.

Auf dem Einzelhandelsgutachten aufbauend wurden schließlich 2007/08 vom Büro Nachtrieb und Weigel ein „Stadtentwicklungskonzept" erarbeitet und eine Reihe von Handlungsschwerpunkten vorgeschlagen.

Die Konzepte zur Innenstadt entstanden unter breiter Beteiligung der städtischen Öffentlichkeit. Kommunalpolitiker, die Gruppe der Einzelhändler und andere Berufsgruppen, Verbände und Vereinigungen sowie zahlreiche interessierte Bürger verschafften sich ein möglichst umfassendes Bild vom Istzustand und legten Prioritäten fest, nach denen Handlungskonzepte erarbeitet werden sollten. Zudem konnten auf der Grundlage dieser Untersuchungen auch Entscheidungen für die Gesamtstadt bis hin zu Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung getroffen werden, die sich indirekt auch sehr stark auf die Innenstadtbereiche und den dortigen Einzelhandel auswirken. Im Jahre 2008/09 beantragte die Stadt auf Grundlage der vorliegenden Analysen und weiterer vorbereitender Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung die Aufnahme des Stadtteils Oberstein in das Programm „Aktive Stadtzentren". Das Fazit aus den zahlreichen Untersuchungen an dem „kränkelnden Patienten" ergibt eine umfassende Darstellung der „Krankheitssymptome" und ihrer Gründe, aber zum Glück auch „Therapieansätze":

2.1. Mängel in der Fußgängerzone durch Verschleiß

Es ist selbstverständlich, dass Straßen- bzw. Wegebeläge und die Möblierung 20 bis 30 Jahre nach der Einrichtung der Fußgängerzone Altersspuren aufweisen und erneuerungsbedürftig sind. Aber ist es mit einem Austausch aus dem Ersatzteillager, sozu-

sagen mit einer „Schönheits-OP", getan? Ist ein „Lifting" für Fußgängerzonen alleine durch neue Anstriche, Austausch von Bänken und Papierkörben ausreichend? In gewissem Umfang mag ein solcher Austausch sicher notwendig und sinnvoll sein. Auch gewinnt manche „übermöblierte" Fußgängerzone, wenn man sie „entrümpelt" und nicht jedes zerschlissene Stadtmöbel ersetzt. Allerdings ist der natürliche Alterungsprozess nicht das Hauptproblem der Fußgängerzone in Oberstein. Deshalb will sich die Stadt dort nicht allein auf eine reine Schönheitsoperation ohne tiefgreifende Änderungen beschränken.

2.2. Wechsel der Architekturmoden im öffentlichen Raum

Ein großes gestalterisches Problem vieler Fußgängerzonen ist die Architektursprache der 1960er und 1970er Jahre, die inzwischen besonders unzeitgemäß und überkommen wirkt. Dies gilt auch für die Fußgängerzone in Oberstein in ihrem „überfrachteten Einheitslook" jener Jahre. Hier zielt die Stadt darauf ab, für die Neugestaltung Formen, Materialien und Proportionen zu finden, die qualitätsvoll und werthaltig sind und kurzfristige Modeerscheinungen überleben. Dabei will sie sich auch an dem orientieren, was Natur und bauliche Umgebung über Jahrhunderte überliefert haben und sich auch in einer aktuellen Ausformung bewähren kann. Inzwischen wurde bereits damit begonnen, funktionslose und unproportionierte Möblierungen abzubauen oder zu ersetzen.

2.3. Strukturwandel im Einzelhandel

Das schwerwiegendste Problem in der Obersteiner Innenstadt rührt daher, dass sich die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel und die Konsumwünsche der Kunden verändert haben. Im Kontrast zu Vorstellungen von einem harmonischen historischen Stadtgefüge mit zahleichen kleinen Läden auf kleinen Parzellen, hatte sich auch die Stadtsanierungsplanung in Idar-Oberstein von dem damaligen übergreifenden Ziel leiten lassen, in der Innenstadt einen modernen Einzelhandelsmagneten zu platzieren. Auch bemühte sie sich, große zusammenhängende Freiflächen mitten in der Innenstadt zu schaffen – am besten in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Parkhaus – und Kundenströme durch die neu angelegte Fußgängerzone in die neuen Konsumtempel zu lenken. Damit sollte Kriterien der Wirtschaftlichkeit und den Anforderungen der Erreichbarkeit entsprochen werden. Allerdings ist dort heute von urbaner Atmosphäre und Baukultur keine Spur! Inzwischen hat die Krise der Kaufhäuser auch die Klein- und Mittelstädte erreicht, und die Wirtschaftlichkeit großer Geschäfte ist in manchen Kleinstädten nicht mehr gegeben. Was tun, wenn die Kunden ausbleiben? Lässt sich eine sinnvolle Folgenutzung finden? Für die Filialisten, die oft größere zusammenhängende Flächen an innerstädtischen Standorten suchen, sind diese Häuser oft wiederum zu groß. Ein Abriss wäre ein Drama, weil er ein riesiges Loch in eine ansonsten durch kleinteilige Strukturen geprägte Innenstadt reißen würde. Auch ist es sehr schwer, solche Baulücken sinnvoll und städtebaulich befriedigend zu schließen. Glücklich können

Abb. 2:
Probleme der Warenpräsentation und der Möblierung.

deshalb diejenigen Städte sein, die vor zwanzig Jahren den Standortanforderungen großer Kaufhausketten nicht blind gefolgt sind und somit ihre kleinteiligen Strukturen, ihr Ambiente und ihre Atmosphäre weitgehend erhalten konnten. Idar-Oberstein gehört zu den kleinen Mittelzentren, deren alte Stadtstrukturen zum größten Teil auch noch heute erkennbar sind, weil sie nicht der „Abrissbirne" zum Opfer fielen. Gleichwohl gibt es durchaus auch hier Bereiche, in denen eine raumbildende Abgrenzung fehlt und die städtebaulichen Proportionen zu wünschen lassen. In diesen „Unräumen" verliert sich der Fußgänger, ihm fehlt die Orientierung – und leider fegt auf solchen übergroßen Plätzen oder an hoch aufragenden Gebäudekanten schon mal ein heftiger Wind, der nicht gerade zum Verweilen einlädt.

2.4. Raumstrukturelle Mängel

Die Obersteiner Innenstadt besitzt im Verhältnis zum Einzelhandelsangebot eine ausgedehnte Längsachse und ihr fehlen so genannte „funktionale Trittsteine", die diesen Raum sinnvoll gliedern und den Aufenthalt abwechslungsreicher gestalten. Ein wenig wird dies dadurch ausgeglichen, dass der eine Bereich mehr dem Einzelhandel und der andere mehr den touristischen Edelstein- und Schmuck-Angeboten dient. Diese Längsachse, die durch die kaum zu überwindende parallel verlaufende Naheüberbauung noch betont wird, verhindert eine Ausweitung des Angebotes über einen bestimmten Bereich hinaus. Das Gehen ist ermüdend, ein Rundgang nicht möglich – und so macht der eine oder andere Kunde beizeiten kehrt. Gemildert wird dies zwar durch einen stark frequentierten Brunnen, doch fehlende Außengastronomie und der Mangel an attraktiven Geschäften in diesem Bereich lassen den großen Platz mit seiner uneinheitlichen Architektur wie eine Barriere wirken.

Abb. 3:
Hinterhoffassade als
Eingang zur Fußgängerzone.

2.5. Mangelhafte Einbindung der Innenstadt in die Gesamtstadt

Ein Mangel der Obersteiner Innenstadt sind fehlende Verknüpfungen der zentralen Zone mit der Umgebung. Die Innenstadt verhält sich zur parallel geführten Stadtautobahn Naheüberbauung visuell vollkommen abweisend, so dass es sehr leicht passieren kann, achtlos daran vorbei zu fahren. Fehlende Fassadengestaltungen, Durchbrüche und Anbindungen zur Fußgängerzone verhindern heute noch, dass Besucher auf die Innenstadt neugierig gemacht werden. Zudem fehlt eine Konzeption, wie die Innenstadt mit den angrenzenden Wohngebieten besser verzahnt werden und die Wege für Fußgänger und auch Autofahrer attraktiver gestaltet werden könnten. Diese engere Verknüpfung der City mit der Umgebung wäre auch deshalb wichtig, um einen besonderen Standortvorteil gegenüber dem Angebot auf der „Grünen Wiese" zu erzielen.

3. Was können die Planer tun?

Die Innenstädte mit ihren Fußgängerzonen sind neben ihrer Bedeutung für den Einzelhandel in der Regel ein Stück Stadtgeschichte, die es schon aus historischen und kulturellen Gründen zu erhalten gilt. Zudem verkörpern sie die Identität der Stadt als Ganzes und sollten daher die eigentliche Persönlichkeit einer Stadt widerspiegeln und dabei lebendig, interessant, aufgeschlossen, freundlich und entwicklungsfähig sein, ohne zu einem Museumsdorf für Touristen zu werden. Die Stadtplaner, Architekten und Entscheidungsträger in den Kommunen können sicherlich nicht für manche kaufmännischen Defizite im innerstädtischen Einzelhandel verantwortlich gemacht werden, aber sie können die Voraussetzungen für ein Ambiente schaffen, das als Grundlage für einen attraktiven Einzelhandelsstandort unabdingbar ist.

Die verschiedenen Untersuchungen in Idar-Oberstein haben wiederholt bestätigt, dass die Menschen immer noch die Innenstädte zum Einkaufen aufsuchen. Aber es

Abb. 4:
Attraktiver Marktplatz mit gastronomischem Angebot.

wird weniger der gezielte Einkauf getätigt, sondern es wird gebummelt, geschaut, Abwechslung und Anregung gesucht. Der Besuch in einem Café oder in anderen gastronomischen Betrieben ist ein weiterer wichtiger Aspekt, der den Aufenthalt zum Vergnügen macht, und zwar nicht nur für Touristen, sondern auch für die Bürger der Stadt oder ihre Besucher aus der unmittelbaren Umgebung.

Eine große Herausforderung der Innenstädte besteht darin, ihre eigenen Stärken zu erkennen. Trotz der Filialisierung in vielen Fußgängerzonen sollte es Ziel sein, etwas Einmaliges zu schaffen, das die Bürger und Touristen veranlasst, gerade diese Innenstadt aufzusuchen. Die Aufgabe kann deshalb nur heißen, die Menschen emotional dadurch anzusprechen, dass eine eigene Atmosphäre erhalten bzw. wieder geschaffen wird. Eine individuelle und behutsame Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes, die die besondere Qualität der baulichen Substanz aufnimmt, ist dabei von zentraler Bedeutung, damit Bürger und Händler sich mit „ihrer Stadt" identifizieren können.

Zudem versucht Idar-Oberstein mit weiteren Ansätzen, die funktionalen Störungen, die die Fußgängerzone belasten, zu beheben. Ein Baustein im Programm „Aktive Innenstadt" ist, das oberhalb der Stadt liegende Wohngebiet durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen aufzuwerten und attraktiver zu machen. Eine bessere Anbindung an die Fußgängerzone soll zudem dazu beitragen, dass die Bewohner des „Schlossbergs" die Innenstadt besser erreichen können und zum Einkauf in der City angeregt werden. Als weiterer Baustein ist die Anbindung der historisch und touristisch herausragenden Bauten und Grünanlagen an die Innenstadt geplant – unter anderem auch in Kombination mit der Einrichtung eines attraktiven Wanderweges („Traumschleife"). Auch dieses Projekt dient nicht nur dem Tourismus, sondern erhöht gleichzeitig den Naherholungswert der Stadt für die Anwohner. Weitere wichtige Planungen zur besseren Integration der Innenstadt in das gesamte Stadtgebiet gelten der engeren Anbindung der Innenstadt an den ÖPNV und den Bahnhof sowie dem Individualverkehr aus Richtung Naheüber-

bauung. Hinzu kommen die bereits erwähnte stärkere optische Ausrichtung der Kernstadt auf die Naheüberbauung und die Schaffung attraktiver Fußwege von den Wohngebieten beiderseits der Naheüberbauung in die Innenstadt.

Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die funktionalen Störungen in der Kernstadt zu beheben. Bis zur Umsetzung bedarf es im Rahmen des Projektes „Aktive Innenstadt" jedoch noch zahlreicher weiterer Arbeitsschritte. So sind die rechtlichen Grundlagen für eine bessere Gestaltung der Werbeanlagen an den Geschäftshäusern und der Sondernutzungsflächen zu überarbeiten. Ferner bemüht sich die Stadt ein Beleuchtungskonzept, um den Stadtraum auch in den dunklen Tageszeiten attraktiver zu machen, das Gefühl der Sicherheit zu erhöhen und möglichst gleichzeitig auch die Kosten für die Stadtbeleuchtung zu senken. Mit einigen Maßnahmen eher „kosmetischer Natur" wurde bereits begonnen: Stadtmöblierungen (Bänke, Abfallbehälter etc.) wurde ausgetauscht und abgebaut (Tonnenüberdachungen) und die touristische Wegweisung verbessert. Hierzu gehört auch die Überarbeitung des Gestaltungskonzepts für die Fußgängerzone, bei der die Stadt darauf abzielt, modisch-nutzlose Dekorationsvielfalt und Übermöblierung zu vermeiden und die notwendigen Einbauten zurückhaltend an der historischen Bausubstanz auszurichten.

Übergreifendes Ziel aller Verantwortlichen in Idar-Oberstein ist es, Monotonie in der Innenstadt abzubauen und Individualität zu fördern. Denn sie sehen die Chance der alten Innenstädte darin, mit ihrer Kleinteiligkeit und individuellen historischen Bausubstanz eine unverwechselbare Atmosphäre zu schaffen. Dies ist nur gemeinsam mit den Eigentümern und Geschäftsleuten zu erreichen. Nur dann kann eine Einkaufszone entstehen, die Abwechslung bietet und zum Verweilen einlädt: eine spannungsreiche Abfolge von Orten der Anregung und Entspannung, des Konsums und der Erholung, der Information und Zerstreuung – nicht nur für Kunden, sondern für Bürger jeden Alters. Ziel ist eine Innenstadt, die den Menschen das Gefühl gibt: Hier fühle ich mich wohl, hier verweile ich gern und kaufe auch gern ein! Wenn der Stadt Idar-Oberstein dies gelingt, so die Überzeugung der Beteiligten, könnten sich viele Leerstände in der Stadt schnell wieder füllen und die sich in die Jahre gekommene Fußgängerzone Idar-Obersteins wieder zum Guten entwickeln.

Margit Bonacker

Informelle Netzwerke und die Revitalisierung der Harburger Innenstadt in Hamburg

1. Der Standort Harburg

Die Harburger Innenstadt ist Oberzentrum des Bezirks Harburg, der einer der sieben Bezirke Hamburgs ist. Harburg war bis 2008, als Hamburg-Wilhelmsburg zum Bezirk Hamburg-Mitte im Zusammenhang mit der „Internationalen Bauausstellung Hamburg" eingegliedert wurde, der flächengrößte Bezirk Hamburgs. Heute leben dort rund 153.000 Menschen. Der Bezirk besteht aus 17 Stadtteilen, das Zentrum bildet der Stadtteil Hamburg-Harburg. Aufgrund seiner Geschichte und infolge der Trennung des Bezirks vom nördlichen „Hamburg" hat Harburg mit seinem Image als Industriestandort zu kämpfen. Vom Einzelhandel im südlichen Umland – insbesondere aus den Städten Lüneburg, Buxtehude und Stade sowie aus der Hamburger City – geht ein wachsender Konkurrenzdruck aus. Harburgs Binnenhafen gehört seit 2006 zum Projektgebiet der „Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg GmbH" und entwickelt sich dynamisch als Standort moderner High-Tech-Unternehmen und einer Mischung aus Wohnen, Arbeit und Freizeit, ist aber von der Innenstadt durch eine Bahnstrecke und eine vierspurige Straße abgetrennt, so dass die Harburger Innenstadt nur bedingt einen Nutzen aus den mit der IBA verbundenen Chancen ziehen konnte. Auch die 1978 gegründete Technische Universität Hamburg-Harburg ist im Stadtgebiet kaum sichtbar. Verknüpfungen mit der Innenstadt sind nur spärlich vorhanden.

2. Von der selbständigen Stadt zum Hamburger Bezirk

Keimzelle des heutigen Harburg ist die Horeburg, die 1140 erstmals erwähnt wurde. Harburg wurden im Jahr 1297 die Stadtrechte verliehen, nur etwa 100 Jahre nach dem benachbarten Hamburg.[1] Seine Blütezeit erlebte Harburg von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts unter den Herzögen von Braunschweig-Lüneburg. Von 1845 bis 1849 wurde der Harburger Hafen zum Seehafen ausgebaut und 1847 der Harburger Bahnhof mit der Eisenbahnverbindung Harburg-Celle-Hannover eröffnet. Nach dem Anschluss an den Deutschen Zollverein im Jahre 1854 begann der Ausbau der

1 Vgl. *E. Klessmann,* Geschichte der Stadt Hamburg, Hamburg 1981.

Großindustrie. 1866 wurde Harburg preußisch. „Oder gehen Sie nach Harburg, das ist die einzige Stadt, die neben Hannover eine Zukunft hat“, so notierte der Industrielle Heinrich Albert Oppermann noch im Jahr 1871.[2] Die Konkurrenz mit dem benachbarten Hamburg blieb allerdings bestehen, zumal Hamburg im Laufe der Jahrhunderte Ländereien um Harburg herum gekauft und Harburg damit quasi „umzingelt“ hatte.

Abb. 1: Harburg – heute einer von sieben Bezirken Hamburgs.

1927 wurde Harburg mit dem benachbarten Wilhelmburg zusammengeschlossen und so zu einer Großstadt mit 115.000 Einwohnern, allerdings nur für einen Zeitraum von zehn Jahren. Im Rahmen des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1937 verlor es seine Eigenständigkeit und wurde Teil Hamburgs. Der ursprüngliche mittelalterliche Stadtkern rund um den Hafen wurde durch die Bahnlinie vom restlichen Harburg getrennt. Für Fußgänger ist der Hafen heute nur über Brücken oder Tunnel erreichbar.

3. Niedergang des Geschäftszentrums Harburgs

Die seit den 1850er Jahren entstandene traditionelle Industriestadt Harburg wurde im letzten Jahrhundert zweimal hart getroffen. Nachdem die Innenstadt durch Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg schon massiv zerstört worden war, fielen in den 1970er Jahren verbliebene Reste gründerzeitlicher Architektur einer autogerechten Stadtplanung (Harburger Ring) zum Opfer – zu einem Zeitpunkt, als in anderen Teilen Deutschlands schon längst tiefgreifende Zweifel an dieser Form technokratischer Stadtplanung („Rettet unsere Städte jetzt“) geäußert wurden.

„Die neue Ära startete unspektakulär mit vielen Vorschusslorbeeren und Baggerarbeiten. Aber schon bald sollten die Harburger erkennen, wie aus den zunächst kleinen Löchern riesige Gruben wurden, die sich quer durch die vertraute und liebgewonnene Stadt fressen würden. Häuser wurden abgerissen, ganze Straßen verschwanden. Wege wurden abgeschnitten, Umleitungen geschaffen. Die Baugrube, auf deren Grund der S-Bahntunnel und die Bahnsteige betoniert wurden, glich einer riesigen Wunde.“[3]

2 Vgl. *IBA Hamburg GmbH (Hrsg.),* Denkmalwelt Harburger Binnenhafen, Hamburg 2008, S. 18.
3 *W. Becker/R. Busch/G. Szczepaniak*, Harburg von 1970 bis heute, Hamburg 2000, S. 60.

Abb. 2: Die Lüneburger Straße Mitte der 1970er Jahre (Foto: *G. Szczepaniak*)

Fragen der architektonischen Gestaltung wurden weitgehend ausgeblendet. Ohne diese Eingriffe vor 40 Jahren hätte Harburg heute eine gründerzeitliche Struktur wie die beliebten Quartiere Eimsbüttel, St. Georg und St. Pauli. Jahrzehntelang stand Harburg im Vergleich zu den Hamburger Stadtteilen nördlich der Elbe im stadtplanerischen Abseits.[4]

Die Lüneburger Straße war noch bis in die 1970er Jahre Harburgs „Einkaufsstraße Nummer 1" – allerdings als viel befahrene Hauptverkehrsader. Im Zuge der Sanierung Mitte der 1970er Jahre wurde sie zur Fußgängerzone umgebaut und Ende der 1990er Jahre mit rotem Pflaster, Bauminseln und einem in der Mitte verlaufenden Granitstreifen versehen. Über lange Zeit war die Lüneburger Straße „die" Einkaufsadresse der Harburger Bevölkerung und vieler Bewohner aus dem Umland. Dies änderte sich aber Mitte der 1990er Jahre, als die ersten Traditionshäuser aufgegeben wurden, sei es aus Altersgründen, fehlender Nachfolge oder aus wirtschaftlichen Gründen. Filialisten und Billiganbieter begannen zunehmend das Bild des Geschäftszentrums zu bestimmen.

Zur Stärkung der Innenstadtlage wurde 2001 am nördlichen Rand der Lüneburger Straße das Shopping-Center „Harburg Arcaden" mit rund 15.000qm Verkaufsfläche und 65 Geschäften gebaut und dabei geschickt in den vorhandenen Bestand eingebunden. Dafür musste allerdings das benachbarte Postgebäude abgerissen werden. Lediglich die historische Fassade blieb erhalten. Der Investor *mfi* verwendete viel Sorgfalt auf die originalgetreue Wiederherstellung des alten Gebäudes. So wurden wie im alten Gebäude Klinker und Sandstein verwendet, zusammen mit alten Gesimsabschlüssen und Schlusssteinen. Schließlich wurde das Gebäude durch einen alten Postturm ergänzt, der im Krieg zerstört worden war.

Aus heutiger Sicht ist nicht nachvollziehbar, wieso kurz danach die Entscheidung für ein zweites, weit größeres Einkaufscenter am Rande der Innenstadt fiel. Schon im September 2004 konnte es eröffnet werden. Auf dem Gelände befand sich vorher das Phoenix Werk, eine Reifenfabrik, die dem Bau des neuen ECE Einkaufscenters *Phoenix* weichen musste. Das neue Center mit rund 27.000 qm Verkaufsfläche, 110 Fachgeschäften und 1.600 kostenfreien Parkplätzen traf das traditionelle Geschäftszentrum rund um die Lüneburger Straße empfindlich. Der dort gerade mit Mühe gestoppte Downgrading-Prozess beschleunigte sich wieder. So wanderte beispielsweise die Thalia-Buchhandlung

4 Interview mit *Peter Koch*, ehemaliger Baudezernent Harburgs, 28.04.2010.

von der Lüneburger Straße in das Phoenix-Center ab. Die Immobilie an zentraler Stelle stand zunächst leer und wird heute von einem Second-Hand-Laden betrieben. Die Nordsee-Systemgastronomie zog ebenfalls von der Fußgängerzone ins Neue Center um und wurde durch einen Asia-Imbiss ersetzt; drei weitere Geschäfte mussten schließen.[5] Die zuvor von der Harburger Politik und Verwaltung geäußerte Hoffnung, durch das neue Center könne die gesamte Harburger Innenstadt profitieren, hatte sich nicht erfüllt. Im Gegenteil: Die Kritiker des Projekts, die auf negative Folgen für die Lüneburger Straße und ihr Umfeld verwiesen hatten, mussten sich bestätigt sehen.[6]

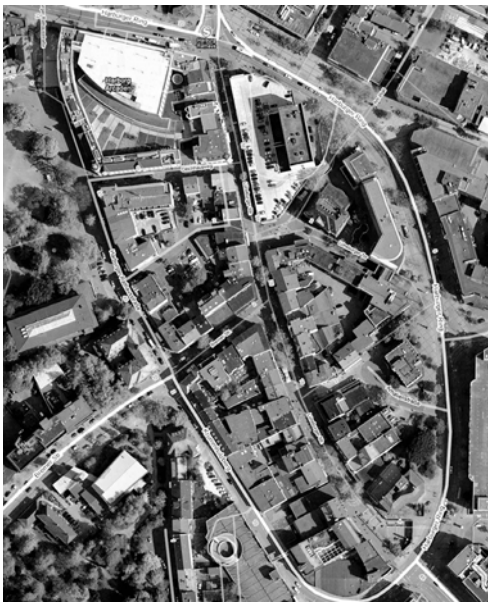


Abb. 3: Der Harburger Ring umschließt das Gebiet der Lüneburger Straße.

4. Der lange Weg zum Business Improvement District (BID)

Schon 2004, im Jahr der Eröffnung des Phoenix-Center, taten sich mehrere Grundeigentümer an der Lüneburger Straße angesichts der befürchteten negativen Entwicklung zusammen, um eine Gegenstrategie zu entwickeln. Das zu diesem Zeitpunkt gerade verabschiedete Hamburger Gesetz zur Stärkung von Einzelhandels- und Dienstleistungszentren (GSED)[7] bot in dieser Situation einen Hoffnungsschimmer. Auf der Grundlage des GSED ist es möglich, für einen bestimmten festgelegten Geschäftsbereich ein Maßnahmen- und Finanzierungskonzept zu entwickeln, das – wenn es von einer Mehrheit der betroffenen Grundeigentümer mitgetragen wird –, die Grundlage für ein förmliches Verfahren zur Festlegung eines Business Improvement District (BID)-Gebiets bzw. Innovationsbereichs bildet. In § 2, „Ziele und Aufgaben des GSED", heißt es: „Ziel der Schaffung eines Innovationsbereichs ist es, die Attraktivität eines Einzelhandels-,

5 *A. Gustafsson*, Strukturelle Merkmale innerstädtischer B- und C-Lagen. Vortrag auf der IHK-Tagung „Revitalisierung von 1b-Lagen" am 13.07.2006 in Hannover.

6 Auf die weiteren Hintergründe und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Einkaufscenter wird in diesem Beitrag nicht eingegangen.

7 Ähnliche Gesetze haben inzwischen Schleswig-Holstein, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und das Saarland.

Dienstleistungs- und Gewerbezentrums für Kunden, Besucher und Bewohner zu erhöhen und die Rahmenbedingungen für die in diesem Bereich niedergelassenen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zu verbessern, um die jeweiligen Standorte zu stärken."[8] Zur Umsetzung des Maßnahmenkonzepts wird ein Aufgabenträger eingesetzt. Auf der Grundlage der Einheitswerte und eines auf der Höhe des Finanzvolumens basierenden Hebesatzes werden die Abgaben von den Eigentümern des Innovationsbereichs festgelegt; diese werden dann über die Finanzbehörde eingezogen und an den Aufgabenträger weitergeleitet. Somit werden alle Grundeigentümer zahlende Mitglieder des Innovationsbereiches, auch wenn sie ursprünglich dagegen gestimmt haben. Die Möglichkeit des „Trittbrettfahrens", bei dem die Nicht-Zahler vom Engagement anderer profitieren, ist bei diesem Modell ausgeschlossen.

Als sich abzeichnete, dass es zum Bau eines außerhalb der Fußgängerzone liegenden großen Einkaufscenters kommen würde, entstand auf Anregung der Handelskammer Hamburg für die Lüneburger Straße eine BID-Initiative, an der rund 20 Grundeigentümer beteiligt waren. Auch die öffentliche Verwaltung war von Anfang an in die Diskussionen des Initiativkreises mit einbezogen, um die Abstimmung über Maßnahmen im Vorfeld zu erleichtern. Unter der Moderation eines externen Beraters wurden erste Ideen und Maßnahmevorschläge entwickelt. Auch wurden zwei Architekturbüros aufgefordert, bauliche Konzepte zur Erhöhung der Attraktivität der Fußgängerzone zu entwickeln. Diese Vorschläge wurden allerdings nicht weiter verfolgt, weil unter den Grundeigentümern über das erhebliche Investitionsvolumen keine Einigkeit erzielt werden konnte.

Zwei Jahre nach diesen ersten Überlegungen wurden als Aufgabenträger in Frage kommende Unternehmen angesprochen, die Erfahrungen mit Quartiersmanagement oder Sanierungsträgerschaften hatten. Schließlich wurde die *konsalt GmbH* ausgewählt. Dafür waren 15 % der Stimmen der betroffenen Grundeigentümer erforderlich. Im Jahre 2007 wurde der offizielle Antrag bei der zuständigen Behörde gestellt und knapp ein Jahr später das Handlungs- und Maßnahmenkonzept offiziell ausgelegt. Die Grundeigentümer hatten Gelegenheit, im Rahmen einer einmonatigen Frist Widerspruch einzulegen. Aufgrund der aktiven Gegenwerbung eines der ansässigen Grundeigentümer fiel der Antrag bei dieser ersten Auslegung durch, da deutlich mehr als 30 % der Grundeigentümer Gebrauch davon machten. Die Initiatoren und der Aufgabenträger *konsalt*, der bis dahin auf eigenes Risiko gearbeitet hatte, entschieden sich jedoch, nicht aufzugeben und einen zweiten Versuch zu wagen. Diese Möglichkeit einer zusätzlichen Erörterung sieht das Gesetz ausdrücklich vor, war aber zuvor noch bei keinem BID angewandt worden. In einer dramatischen Veranstaltung, zu der die Bezirksverwaltung alle Grundeigentümer offiziell eingeladen hatte, stießen die Befürworter und Gegner des Innovationsbereichs aufeinander, bis einer der Befürworter, ein über 90jähriger Grund-

8 Gesetz zur Stärkung von Einzelhandels- und Dienstleistungszentren vom Dezember 2004.

eigentümer und ehemaliger Ladeninhaber eines angesehenen Modegeschäfts, aufstand und mit klarer Stimme sagte: „Wenn wir jetzt nichts tun und die Flinte ins Korn werfen, wird die Lüneburger Straße endgültig verloren sein!" Dadurch beeindruckt folgten schließlich genügend Gegner den Argumenten der Befürworter und nahmen ihren Widerspruch zurück, so dass der Senat der Freien Hansestadt Hamburg auf der Grundlage einer Senatsdrucksache eine entsprechende Verordnung erlassen konnte und der Innovationsbereich Lüneburger Straße am 1. April 2009 offiziell eingerichtet wurde. Da das Instrumentarium für alle Beteiligten, angefangen von den Grundeigentümern über den Bezirk Harburg, die Handelskammer Hamburg und den Aufgabenträger zu diesem Zeitpunkt noch vergleichsweise neu war und es nur wenige konkrete Erfahrungen damit gegeben hatte,[9] gab es im Vorfeld noch einige Unwägbarkeiten und Unklarheiten in der konkreten Umsetzung, die aber dank des guten Willens aller Beteiligten schnell beseitigt werden konnten.

4.1. Das Maßnahmen- und Finanzierungskonzept für die Lüneburger Straße

Der Innovationsbereich Lüneburger Straße ist auf einen Zeitraum von drei Jahren angelegt. Das Budget umfasst 548.400 Euro, aus denen die Maßnahmen und die Tätigkeit des Aufgabenträgers bezahlt werden. Die zu zahlenden Abgaben der Grundeigentümer unterscheiden sich je nach Umfang des Maßnahmekonzepts und dem dadurch entstehenden Finanzierungsbedarf. So zahlt im Innovationsbereich Lüneburger Straße ein Grundeigentümer, dessen Einheitswert für die Immobilie bei 100.000 Euro liegt, aufgrund des Hebesatzes von 3,6 % für die drei Jahre Laufzeit 3.600 Euro – monatlich also 100 Euro. Die Umlagefähigkeit der BID-Abgabe auf die Betriebskosten der Mieter ist abhängig von der Gestaltung der Mietverträge. Die Abgabe kann in jedem Fall steuerlich geltend gemacht werden.

Kooperation, Management des öffentlichen Raums sowie Marketing und Events sind die drei Maßnahmeschwerpunkte im Innovationsbereich. In der Praxis verbergen sich dahinter ganz unterschiedliche Maßnahmen. So fällt unter den Maßnahmebereich *Kooperation* (Budget ca. 62.000 Euro) die Zusammenarbeit mit bereits agierenden Institutionen und Organisationen, vor allem mit der Aktionsgemeinschaft Harburg, im Kern ein Zusammenschluss örtlicher Einzelhändler. Aus dem Budget des BID etwa werden viermal im Jahr die verkaufsoffenen Sonntage unterstützt. Auch mit dem für die gesamte Innenstadt zuständigen Citymanagement gibt es eine intensive Kooperation, indem Räumlichkeiten gemeinsam genutzt und finanziert werden.

Im Maßnahmebereich *Management des öffentlichen Raums* (Budget ca. 123.000 Euro) werden die bereits erwähnten Baumscheiben regelmäßig neu bepflanzt, Graffiti von

9 Zeitlich vor der Lüneburger Straße waren in Hamburg die Innovationsbereiche Bergedorf, Neuer Wall und Wandsbek festgelegt worden. Diese Innovationsbereiche waren jedoch von ihren Voraussetzungen und Zielen sehr unterschiedlich, so dass eine Übertragung der Erfahrungen nur bedingt möglich war.

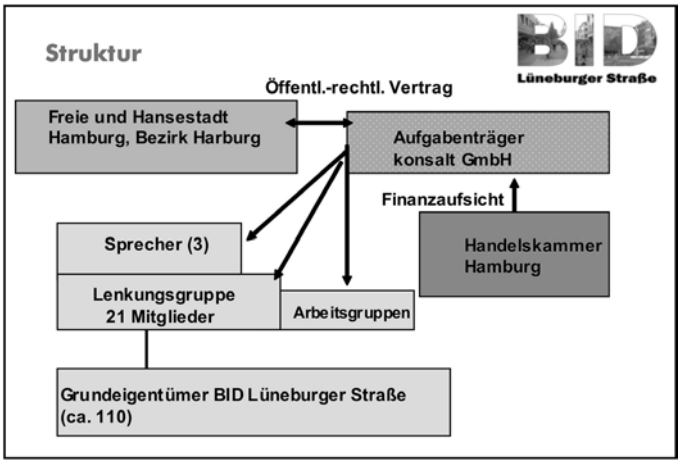


Abb. 4:
Die Struktur des Innovationsbereichs Lüneburger Straße.

den Wänden entfernt und die Lüneburger Straße und die weiteren zum BID gehörenden Straßenzüge regelmäßig grundgereinigt. Auch die neue Weihnachtsbeleuchtung im Jahr 2010 wird aus dem BID-Budget finanziert.

Im Bereich *Marketing und Events*, mit 148.900 Euro größter Anteil am BID-Budget, werden zum einen Image fördernde Aktionen durchgeführt – beispielsweise zum Valentinstag, zu Ostern oder zu Weihnachten –, zum anderen werden neue Veranstaltungsformate eingeführt, die auch über die Grenzen Harburgs ausstrahlen sollen. Der „1. Harburger Kunst- und Kultursommer" fand erstmals 2010 unter Beteiligung vieler Harburger Akteure aus der Kunst- und Kulturszene statt und soll künftig weitergeführt werden. Auch eine intensive Pressearbeit, ein einmal pro Monat erscheinender Newsletter sowie eine eigene Website gehören dazu.[10]

4.2. Kommunikation mit den Grundeigentümern als zentrales Element

Die Struktur des Innovationsbereichs ist weitgehend durch das „Gesetz zur Förderung von Einzelhandels- und Dienstleistungszentren" (GSED) vorgegeben. Der Aufgabenträger ist durch den öffentlich-rechtlichen Vertrag an die Freie und Hansestadt Hamburg gebunden und wird in seinen Ausgaben durch die Handelskammer Hamburg kontrolliert. Die Grundeigentümer sind in einer viermal jährlich tagenden Lenkungsgruppe repräsentiert. Weiter bestehen mehrere Arbeitsgruppen, die sich ebenfalls vierteljährlich treffen: die AG Öffentlicher Raum, Marketing, Branchenmix und nicht zuletzt die AG Finanzen, deren Aufgabe es ist, die Ausgaben des Aufgabenträgers gemeinsam mit der Handelskammer zu überprüfen. An diesen, vom Aufgaben-

10 Vgl.: www.bid-lueneburgerstrasse.de

träger moderierten Arbeitsgruppen beteiligen sich in der Regel etwa 15 interessierte Eigentümer.

Die Mitarbeit und das Engagement der Grundeigentümer sind zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit des Aufgabenträgers, weil dadurch wichtige Rückkopplungen entstehen. Viele Grundeigentümer sind zudem in die lokalen Netzwerke eingebunden und können somit an der Revitalisierung der Lüneburger Straße mitwirken.

4.3. Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung

Da in einem Innovationsbereich bzw. BID-Gebiet auch planungsrelevante Sachverhalte und damit kommunales Hoheitsrecht berührt werden – z.B. durch Maßnahmen im öffentlichen Raum –, sieht das hamburgische BID-Gesetz vor, dass der Aufgabenträger und die zuständige Verwaltung, in diesem Fall der Bezirk Harburg, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag miteinander schließen. In diesem Vertrag sind alle geplanten Maßnahmen, das genaue Gebiet und die dazugehörigen Flurstücke sowie die Finanzierungsplanung festgehalten. Darüber hinaus können auch weitere Sachverhalte geregelt werden, beispielsweise die spätere Übernahme von Straßenmobiliar durch die Stadt nach Ablauf eines BID oder die Pflege von Straßengrün, das durch das BID angepflanzt wurde.

In der alltäglichen Arbeit hat sich diese vertragliche Anbindung an die Verwaltung als sehr hilfreich erwiesen, da sie dem Aufgabenträger ermöglicht, unmittelbar auf die jeweiligen Verwaltungsstellen zuzugehen, insbesondere wenn es um die Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum geht. So hat im Fall der Lüneburger Straße eine intensive Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Stadt- und Landschaftsplanung darüber stattgefunden, wie die bereits vorhandenen Baumscheiben grundsätzlich attraktiver gestaltet werden könnten. Schließlich wurden zusätzlich kommunale Mittel eingesetzt, um neue Bäume anzupflanzen und weitere Bänke aufzustellen. Außerdem hat sich auch auf Seiten der Grundeigentümer im Verlauf des gesamten Prozesses die Einstellung zur Verwaltung deutlich geändert. Wurden zu Beginn oftmals erhebliche Ressentiments und Vorwürfe gegenüber der Verwaltung geäußert („Die machen ja doch was sie wollen" / „Die Stadt kümmert sich nicht um unsere Straße"), hat sich im Zuge der Diskussionen und nach Umsetzung der ersten Maßnahmen gezeigt, welche Vorteile die Einrichtung des Innovationsbereichs für die Grundeigentümer hat. Bei Verhandlungen mit der Stadtverwaltung oder mit Vertretern der Politik hat der Bereich in der Gesamtheit seiner insgesamt rund 120 Eigentümer mehr Einfluss und Gewicht als vorher („Das BID spricht mit einer Stimme"). Auch durch die vielen Möglichkeiten der Begegnung, die das BID schafft, zum Beispiel auf den Stadtteilevents oder bei den zweimal jährlich stattfindenden Runden Tischen über Immobilienthemen, zu denen auch Verwaltung und Politik eingeladen werden, ergeben sich weitere Ansätze zum Austausch und zur Kooperation.

Abb. 5:
Hohe Passantenfrequenz in der Lüneburger Straße (Foto: *konsalt*).

4.4. Erfolgreiche Präsenz in den Medien

Bei der Imagebildung einer Stadt oder einer Einkaufsstraße kommt den Medien eine entscheidende Rolle zu. Daher ist die Kommunikation mit den lokalen und überregionalen Medien ein weiterer wichtiger Baustein in der Arbeit des Aufgabenträgers. Seit Beginn des Innovationsbereichs wurde ein kontinuierlicher Kontakt mit den lokalen Pressevertretern gepflegt, beispielsweise über persönliche Einladungen zu Pressegesprächen oder den unterschiedlichen Events. Die noch anfänglich vorhandene Skepsis ist nach und nach einer kritisch-positiven Berichterstattung gewichen. Events wie der „1. Harburger Kunst- und Kultursommer" oder Aktionen wie die Bepflanzung der Beete in der Fußgängerzone werden von der Presse ebenso angekündigt und dokumentiert wie die Eröffnung eines neuen Ladengeschäfts.[11] Allerdings erreichen diese Presseberichte vorwiegend nur Hamburger südlich der Elbe. In Harburg erscheinen aufgrund seiner eigenständigen Geschichte zwei eigene Tageszeitungen, die ausschließlich lokal gelesen werden. Da auch die größte Hamburger Tageszeitung, das „Hamburger Abendblatt", in seiner Hauptausgabe nicht über Harburg berichtet, weil dies über die lokale Ausgabe der Harburger Rundschau erfolgt, ist es ein sehr mühsamer und langwieriger Prozess, Harburg auch in anderen Teilen Hamburgs präsent zu machen und dort dem nach wie vor überwiegend negativen Außenimage entgegen zu arbeiten.

4.5. Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel

Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren ist ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor. Da der Innovationsbereich auf drei Jahre zeitlich begrenzt eingerichtet ist, ist es vor allem wichtig, als Impulsgeber zu wirken und alle Maßnahmen und Projekte möglichst

11 *Harburger Rundschau*, Der Wandel braucht Geduld, 16.08.2010.

so anzulegen, dass sie auch dauerhaft funktionieren können.[12] Deshalb wurden bereits zu Beginn lokale Akteure angesprochen und vor allem Kontakte zu den Einzelhändlern und Gewerbetreibenden des Innovationsbereichs aufgebaut. Zwar existiert bislang unter ihnen keine Interessengemeinschaft, dennoch versucht der Aufgabenträger sie möglichst stark in die Arbeit einzubeziehen, sie an Aktionen zu beteiligen und ihre Eigeninitiative zu fördern. Allerdings gestaltet sich dies schwierig, da die Zahl der Inhaber geführten Geschäfte immer weiter zurückgeht und die Filialbetriebe wenig Interesse an lokalen Aktivitäten zeigen.

Auch zum ECE-Management des Phoenix-Centers, das nicht zum Innovationsbereich gehört, wurde durch Vermittlung der Handelskammer Hamburg Kontakt gesucht. Es konnte eine Reihe von Vereinbarungen getroffen werden. So stellte die ECE bereits 2008, also noch vor dem offiziellen Beginn des Innovationsbereichs, finanzielle Mittel für Fassadensanierungen in der Lüneburger Straße zur Verfügung. Diese Mittel wurden durch die Grundeigentümer aber nur zögerlich abgefragt. Mit dem offiziellen Beginn des Innovationsbereichs fanden regelmäßig Gespräche statt. So wurde eine bislang informelle Vereinbarung getroffen, dass das Vermietungsmanagement der ECE die Anwerbung attraktiver Einzelhandelsunternehmen unterstützt. Da hierfür die verfügbaren Immobilien aufgrund unzureichender Größe nicht den Ansprüchen potenzieller Mieter genügten, ist es allerdings bis August 2010 noch nicht zu einer erfolgreichen Vermittlung gekommen.

5. Fazit und Ausblick

Im September 2010 ist der „Innovationsbereich Lüneburger Straße" in der Mitte seines Weges angekommen. Noch bis Ende März 2012 wird das Maßnahmen- und Finanzierungskonzept umgesetzt. Das bisherige Fazit ist positiv. Das Image des Geschäftszentrums Lüneburger Straße verbessert sich in der Öffentlichkeit allmählich und zieht neugierige Besucher auch aus dem Umland an. Bislang sind es überwiegend „weiche" Faktoren, die diesen Imagewandel vorangebracht haben: eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren und Institutionen auf der einen und den zum Innovationsbereich zählenden Grundeigentümern und der öffentlichen Verwaltung auf der anderen Seite. Auch der öffentliche Raum in der Fußgängerzone kann sich inzwischen wieder sehen lassen. Erste neue Geschäfte mit attraktivem Angebot haben sich angesiedelt, und die glücklicherweise geringen Leerstände werden erfolgreich mit Kunstausstellungen bespielt. Dennoch haben die Lüneburger Straße und die beteiligten Grundeigentümer und Einzelhändler noch einen langen

12 Das Hamburger Gesetz sieht maximal fünf Jahre für die Laufzeit eines Innovationsbereich bzw. eines BID vor. Allerdings ist es möglich, ein Anschluss-BID zu bilden. Hierfür sieht das Finanzierungskonzept sogar ein entsprechendes Budget vor.

Weg vor sich, bis die Fußgängerzone wieder eine attraktive Einkaufsstraße werden wird. Es fehlen Magnetbetriebe und einschlägige Filialisten ebenso wie Erlebnisgastronomie. Erste Anzeichen eines Interesses von Maklerfirmen, Projektentwicklern und Distributionsleitern namhafter Einzelhandels- und Gastronomieunternehmen sind zu bemerken. Allerdings hat die Lüneburger Straße, ähnlich wie andere historische Ortskerne, das Problem, dass die Flächengrößen überwiegend nicht deren Anforderungen entsprechen. Um es zu lösen, müssten nebeneinander liegende Immobilien zusammengelegt und entsprechende Investitionen auf Seiten der Grundeigentümer getätigt werden. Die Bereitschaft und auch die Möglichkeit dazu ist aber nur sehr begrenzt vorhanden, da es sich überwiegend um ältere Grundeigentümer handelt, die in einer größeren Investition keine Perspektive für sich sehen und möglicherweise auch nicht über das entsprechende Kapital verfügen.

Neben der Flächenoptimierung sind weitere Strategien geplant. Dazu gehört die Erhöhung des Wohnanteils in der Fußgängerzone in bislang überwiegend durch Gewerbe genutzten Obergeschossen. Wohnangebote für Studierende der nahe gelegenen Technischen Universität Hamburg-Harburg könnten geschaffen werden. Eine weitere mittel- bis langfristige Strategie ist die Etablierung von Kunst und Kultur in der Innenstadt. Dazu wurden im Rahmen des BID bereits erste Konzepte realisiert. Ziel ist es, Kunst und Kultur auch im Branchenmix sichtbar zu machen, sei es durch Designangebote, Galerien oder ein Kulturcafé. Die Lüneburger Straße bietet gerade mit ihrer Kleinteiligkeit und der hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum viele Potenziale. Diese Strategien lassen sich jedoch nicht innerhalb von drei Jahren verwirklichen. Deshalb wird bereits auf Seiten der Verwaltung, des Aufgabenträgers und auch einzelner Grundeigentümer darüber nachgedacht, ein Anschluss-BID vorzubereiten, um den begonnenen Prozess zu verstetigen. Ob alle Grundeigentümer des Innovationsbereichs ein solches Anschluss-BID mittragen werden, wird sich im Laufe der kommenden Monate zeigen. Eines ist in diesem Zusammenhang sicher: Lokale Netzwerke und ein hohes Ausmaß an Kommunikation mit allen beteiligten Akteuren sind dafür Voraussetzung. Das Instrument des Business Improvement Districts bietet dafür eine gute Grundlage.

Annette Friedrich

»Zu attraktiv?«

Die überbeanspruchte Altstadt von Heidelberg?

Ohne Zweifel gehört Heidelberg zu den attraktiven alten Städten. Dies ist vor allem durch eine einzigartige Stadtansicht von großer Bildmächtigkeit begründet, aber auch durch Heidelbergs Tradition als europäische Stadt, deren urbane Stadträume und Strukturen ganz alltägliches Leben ermöglichen. Darüber hinaus lebt die Stadt mit einer herausragenden Tradition als Wissenschaftsstadt durch eine Universität von exzellentem Ruf und eine Vielzahl weiterer bedeutender Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Weltruhm hat Heidelberg durch beides erlangt: die Schönheit des Ortes und den lebendigen Geist der Wissenschaft – das eine ist ohne das andere nicht denkbar. Schön und geistreich – dies macht Heidelbergs Attraktivität aus. Ob die daraus gewonnene Anziehungskraft Erfolg in jeder Hinsicht verspricht, soll mit diesem Beitrag aufgrund aktueller Diskussionen nachgegangen werden.

Die von Stadt und Universität auf gemeinsamem Raum durchlebte Entwicklung speichert eine außergewöhnliche Geschichte. Nach vielen Gemeinsamkeiten werden wir aber auch zunehmend Zeugen getrennter Entwicklungsprozesse. Neue Orte für die Wissenschaft, mit denen Zukunft konnotiert ist, haben sich deutlich räumlich abgekoppelt. Der Standort Altstadt ist nur noch einer von vielen. Dadurch gewinnt der Tourismus eine noch größere Bedeutung für die Altstadt mit der Konsequenz, dass sie in der allgemeinen Wahrnehmung noch stärker durch ihre Historie definiert wird und die gegenwärtigen Interessen ihrer Bewohner nachrangiger erscheinen. Dies kann für die Fragen der Stadtentwicklung nicht ohne Konsequenzen bleiben.

Zwar muss sich Heidelberg mit ihren starken Ikonen wie Schloss und Altstadt ihrer identitätsstiftenden Mitte nicht ständig neu versichern. Dennoch steht vor allem jenseits der touristischen Erlebnisräume die Aufgabe, sowohl die typische Multifunktionalität als auch die Einzigartigkeit des Atmosphärischen nicht nur zu erhalten, sondern auch permanent neu zu kreieren. In beidem liegt ein großes Reservoir für die dauerhafte Attraktivität der Altstadt – allerdings nicht ohne Konfliktpotenzial. Die jüngsten Entwicklungen in der Heidelberger Altstadt zeigen, dass es sich lohnt, der Frage nachzugehen, ob es der Anziehungskraft auch zu viel werden kann und ob es selbst in einer attraktiven Stadt nicht auch Defizite gibt, die die Stadtqualitäten beeinträchtigen können.

1. Die Wurzeln der Attraktivität

Zur Klärung dieser Frage dient ein Blick in die über 800jährige Geschichte der Stadt, deren bauliche Entwicklung seit der Romantik in immer kürzeren Zeitabschnitten immer größere Ausmaße annahm: Ende des 17. Jahrhunderts wurde Heidelberg im Orléanschen Erbfolgekrieg fast völlig zerstört. Ihr Wiederaufbau erfolgte um 1700 mit traufständigen schlichten Barockfassaden auf mittelalterlichem Stadtgrundriss – während die Residenz 1720 an Mannheim ging. In baulicher Hinsicht gewann Heidelberg erst durch die Neuorganisation der Universität mit dem Aufbau von Medizin und Naturwissenschaften wieder an Bedeutung. Mit der beginnenden Industrialisierung und dem Bau der Eisenbahnlinie gingen markante Veränderungen in Stadtstruktur und Stadtbild einher. Die heute stadtbildprägenden Großbauten der Altstadt mit Jesuitenkirche, Alter Universität, dem Karlstor und öffentlichen Plätzen wie dem Universitätsplatz und dem Marktplatz sind Elemente der vergleichsweise jüngeren Stadt des 18. und 19. Jahrhunderts. Mit deren dynamischer baulicher Entwicklung hatte sich zwischen 1800 und 1900 auch die Einwohnerzahl verdoppelt. Erste Eingemeindungen wurden vollzogen. Ein lebhafter Fremdenverkehr setzte ein. Zahlreiche Hotels, die zwischen 1840 und 1870 entstanden, sprechen für die schon damals große Anziehungskraft der Stadt. Heidelberg setzte in der Zeit der Industrialisierung darauf, eine bevorzugte Wohnlage zu bieten und baute außerdem den Fremdenverkehr aus. Beide Entwicklungsstränge führten zur heute noch anhaltenden Attraktivität als Wohnstandort und Touristenziel. Beide Rollen sind auch tief im Selbstverständnis der Stadt verwurzelt. Knapp 100 Jahre später hatte sich das Stadtgebiet bereits vervielfacht. Auch der glückliche Zufall, im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört worden zu sein, brachte der Stadt einen enormen Zustrom von Wohnungssuchenden. So stieg die Einwohnerzahl zwischen 1939 und 1955 von 83.000 auf 125.000. Allein die dicht bebaute Altstadt nahm fast 6.000 neue Einwohner auf. So wurden die Wohnverhältnisse durch Überbauung der Höfe und Aufstockung immer schwieriger und ungesünder. Und dies machte die alte Stadt – ganz gegen ihre Tradition – ausgesprochen unattraktiv.

2. Die Altstadtsanierung

Der besondere Stellenwert, der das Wohnen für die Attraktivität Heidelbergs und ihr Selbstverständnis ausmacht, erklärt eine Vielzahl von Entwicklungsschüben und -bremsen in der Altstadt. Es ist heute kaum noch vorstellbar, dass die Heidelberger Altstadt vor 40 Jahren einer umfassenden Sanierung bedurfte, um ihr Erscheinungsbild, ihre Lebensqualität und ihre Zukunftsfähigkeit zu bewahren. Hinsichtlich ihrer Sozialstruktur hatte die Altstadt im Verhältnis zur Gesamtstadt einen hohen Ausländer- (7,8 %) und einen traditionell hohen Studentenanteil (17,9 %). Beachtlich war, dass 80 % der Bausubstanz bauliche Mängel zeigten und die Ausstattung als schlecht bewer-

tet wurde. Vor allem kritisiert wurden die „unmodernen" Wohnverhältnisse und die Verkehrsprobleme. Liest man die Untersuchungen zur Altstadtsanierung heute, entsteht der Eindruck, dass die für ihre Romantik gepriesene Altstadt zu einem Problemstadtteil geworden war. Dem wurde insbesondere mit der Umsetzung eines differenzierten Regenerierungsplans und eines Sozialrahmenplans begegnet, der es sich in erster Linie zur Aufgabe machte, „die Altstadt in ihrer Eigenart zu erhalten" und in zweiter Linie, „die Wohnqualität der Altstadt für ihre Bewohner zu sichern und wieder zu verbessern". Hierzu zählten vor allem gesunde Wohnverhältnisse, eine verbesserte Ausstattung mit Wohnfolgeeinrichtungen, die Beruhigung der Verkehrsverhältnisse und die Abwehr sonstiger Beeinträchtigungen. Erst die dritte Priorität galt der „Urbanität des Stadtteils, also der Sorge um die beizubehaltende Vielfalt der Aufgaben", und schließlich die vierte dem „Bemühen um eine Strukturverbesserung der nicht dem Wohnen dienenden Aufgabenbereiche". Völlig kongruent zu dieser Priorisierung war dann auch das Ziel des Sozialrahmenplans, vor allem junge Familien anzusiedeln und an die Altstadt zu binden. So wurde in den letzten vierzig Jahren die Sanierung von etwa 750 Wohnungen gefördert, und es wurden etwa 43,7 Mio. € für Modernisierungen und 21,5 Mio. € für Wohnumfeldverbesserung eingesetzt.

Diese klare Priorisierung der Wohnnutzung bestand mindestens bis in die 1990er Jahre und wurde erst mit der Erarbeitung eines Stadtteilrahmenplans für die Altstadt 2006 eingehender hinterfragt. Die Grundlagen hierfür waren sowohl die bereits 1996 erstellte Bestandsaufnahme mit Prognose und Bewertung als auch die aktuellen Probleme und Diskussionen. Durchaus überraschend war der Befund, dass sich wichtige Tendenzen und Probleme, die in den Untersuchungen der 1960er Jahre festgestellt worden waren, z.B. der deutliche Rückgang von Einzelhandelsbetrieben um ein Fünftel und von Dienstleistungen um ein Drittel, in den Studien fast vierzig Jahre später ganz ähnlich wiederfanden. Nicht ganz so überraschend war es, dass sich in der Zwischenzeit viele weitere Probleme angesammelt hatten.

3. Themenvielfalt in der Altstadt

Die Einführung in den Heidelberger Stadtentwicklungsplan präsentiert neu akzentuierte und breiter angelegte Themen für die Altstadt.[1] Beleuchtet man einige der Themen, hinter denen sich handfeste Probleme auftun etwas näher, dann haben sie sowohl

1 „Die Altstadt – das historische und urbane Zentrum", „Nutzungsvielfalt in der kompakten Stadt", „Druck auf den Wohnungsmarkt", „Sicherung der Arbeitsplätze und der Cityfunktion", „Charakter der Altstadt dauerhaft sichern", „Sanierung der Altstadt sichert Revitalisierung", „Neues Beleuchtungskonzept umsetzen", „Mit der Vision *Stadt am Fluss* der Altstadt eine neue Qualität geben", „Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels", „Forschung und Wissenschaft", „Tourismus in der Altstadt", „Mit der Straßenbahn in die Altstadt", „Breites Kultur- und Freizeitangebot", „Angebote für Kinder und Jugendliche erweitern", „Seniorinnen und Senioren sind gut versorgt", „Königsstuhl als Naherholungsbereich soll erhalten bleiben".

mit der hohen Attraktivität der Heidelberger Altstadt, aber auch mit ihrer in mancher Hinsicht mangelnden Anziehungskraft zu tun. Für die Lösung dieser Fragen ist die Suche nach einer ausgewogenen Berücksichtigung unterschiedlicher Ansprüche, die ein Nebeneinander nicht nur zulassen, sondern auch zu interessanten und lebensbereichernden Facetten der Altstadt beitragen, erfolgsentscheidend.

„Zu attraktiv" zu sein, das ist zum Beispiel nicht das Problem des *Einzelhandels* in der Heidelberger Altstadt. Im Gegenteil: Er ist nicht attraktiv genug und wird der Funktion der Stadt als Oberzentrum nicht gerecht. Um dieser Funktionsschwäche zu begegnen, empfahl 2006 ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Einzelhandelsgutachten der GMA zur Gesamtstadt, ein neues Einkaufszentrum mit 10.000 m² Verkaufsfläche in der Altstadt zu errichten. Dies löste eine verständliche, in ihrer Heftigkeit jedoch nicht unbedingt erwartete Diskussion über die Frage aus: Für wen soll die Altstadt attraktiv sein?

Für die Zukunft des Heidelberger Einzelhandels begann deshalb im Januar 2008 mit dem *Innenstadtforum Einzelhandel* ein wichtiger Prozess, denn dieses Forum war vor allem ein Bürgerbeteiligungsgremium. Bis zum Juli 2008 sollte es in mehreren Sitzungen eine konkrete Empfehlung an den Heidelberger Gemeinderat erarbeiten, wie der innerstädtische Einzelhandel gestärkt werden könnte. Seine Zusammensetzung musste deshalb die Vertretung einer großen Bandbreite von Interessen sichern.[2] Es lag sicher in dieser Breite begründet, dass sich nicht alle Mitglieder des Forums jeder erarbeiteten Einzelempfehlung anschließen konnten. Gleichwohl sind die Ergebnisse bemerkenswert, insbesondere deren Komplexität, räumliche Zielgerichtetheit und langfristige Perspektive. Am 23. Juli 2008 beschloss der Heidelberger Gemeinderat mit nur einer Gegenstimme die erarbeiteten Empfehlungen.

Auf das Problem der vielen, sich überlagernden Ansprüche an die Altstadt wurde im Hinblick auf die Einzelhandelsentwicklung mit zwei Ansätzen reagiert. Vorrangig geht es um einen qualitativen Ausbau des Einzelhandels. Dazu sollen kleinteilige Strukturen, kreative neue Konzepte, ein hochwertiger Branchenmix und eine an den Heidelberger Besonderheiten orientierte Profilbildung beitragen. Zum zweiten hat der Gedanke, dass Vielfalt zur besonderen Altstädter Lebensqualität gehört, seinen deutlichen Niederschlag in den Empfehlungen zum Erhalt der Funktionsmischung und Urbanität gefunden: Vermeidung einseitiger Beeinträchtigungen, Bewahrung der Wohnfunktion und Erhöhung der Wohnqualität, Erhalt kleinteiliger Handwerkerstrukturen und Dienstleistungsangebote. Der Einzelhandel ist ausdrücklich aufgefordert, Synergien mit anderen innerstädtischen Angeboten, wie Gastronomie, Kultur, Kunst und Tourismus zur eigenen Profilschärfung zu suchen.

2 Mit dabei waren: die Vertreter der Gemeinderatsfraktionen, der Bezirksbeiräte Altstadt und Bergheim, der Stadtteilvereine Altstadt und Bergheim, des Vereins Bürger für Heidelberg, der Initiative Lebendige Altstadt, der Verbände und Organisationen der Wirtschaft und des Einzelhandels, der Architektenkammer Heidelberg, des Verbandes der Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer Heidelberg und Umgebung sowie des Beirats zur Gesamtanlagenschutzsatzung.

Wie weit der vor zwei Jahren gefundene Konsens trägt, wird sich dann erweisen, wenn es um die sehr konkreten Fragen der baulichen Entwicklung des Einzelhandels geht und bestehende und neue Flächen mobilisiert werden müssen, um den gewünschten hochwertigen Textilanbieter als Magneten auch in der 1a-Lage platzieren zu können. Festzuhalten ist, dass das Innenstadtforum zum Einzelhandel einen Meilenstein für die Konfliktmoderation und -bewältigung in der Altstadt gesetzt hat, auch wenn dort nicht alle strittigen Fragen behandelt werden konnten. Die Altstadt erweist sich nach wie vor als attraktiv für viele Gruppen. Ob deren unterschiedliche Nutzungsvorstellungen künftig auch gleichzeitig reale Entwicklungsmöglichkeiten haben, wird zum konkreten Prüfstein der Integrationsfähigkeit des europäischen Stadtmodells werden.

4. Der Freiraum für Lebensqualität in der Altstadt

Die aktuelle Diskussion über notwendige städtebauliche Maßnahmen in der Altstadt hat sich auf eine Qualitätsverbesserung der öffentlichen Räume mit einer radikalen Hinwendung der Stadt an den Fluss und durch eine Aufwertung von Hauptstraße und Altstadtplätzen fokussiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass einige Projekte nicht nur der allgemeinen Stadtverschönerung oder der Lösung eines leidigen Verkehrsproblems dienen können, sondern auch ganz unmittelbar zur Verbesserung der Wohnumfeldsituation beitragen werden. Ganz besonders das Projekt einer Neckaruferpromenade mit Tunnel erweist sich bei näherer Betrachtung als effektives Programm, mit dem gleich mehrere Ziele erreicht werden: Die nördliche Altstadt wird erheblich vom Verkehr und dem damit einhergehenden Lärm entlastet, lokal konzentrierte Nutzungsüberlagerungen können entflochten werden und den Altstadtbewohnern kann durch neue Freiraumangebote ein spürbarer Zugewinn an Entfaltungsmöglichkeiten geboten werden. Die damit verbundenen städtebaulichen und stadtgestalterischen Veränderungen erlauben auch eine Neubewertung bestehender Nutzungskonflikte in der Altstadt. So können auf die Fragen des „Zuviel" an Gastronomie und des „Zuwenig" an Grünflächen neue Antworten gegeben werden. Darüber hinaus wird der Bau der Neckaruferpromenade zu einer Neubewertung der Lagen führen: Die Promenade verstärkt die Querbezüge zwischen Berg und Fluss, und es wird sich erweisen, dass die Altstadt auch für ihre Besucher attraktiver ist als es heute durch die auf die Hauptstraße konzentrierten Touristen- und Einkaufsströme erscheint.

5. Wohnen in der Altstadt

Die Hauptstraße als hoch frequentierte Fußgängerzone der Stadt und Hauptaufenthaltsort für Touristen und Gäste macht ein besonderes Heidelberger Problem sehr anschaulich: Sie ist attraktiv für die sie besuchenden 5.000 bis 6.000 Passanten je Stunde, aber unattraktiv für die Altstadtbewohner, weil es an Nahversorgung mangelt und

der Veranstaltungs- und Gastronomielärm häufig zu schwer hinnehmbaren Ausschweifungen führt. Deshalb stellte sich bei vielen Diskussionen die Frage: Wie attraktiv ist die Altstadt heute noch als Wohnstandort?

Der Blick zurück hatte gezeigt, dass Heidelberg traditionell ein attraktiver Wohnstandort ist – auch in der Altstadt und trotz überdurchschnittlich hoher Mieten. Laut qualifiziertem Mietspiegel von 2009 beträgt die durchschnittliche Miete in Heidelberg 7,63 €/m². Die Altstadt erhält noch einen Lagezuschlag von 38 %. Von 16 ausgewiesenen Lagen ist dies immerhin der vierthöchste Zuschlagswert. Ein zufällig im Internet ausgewähltes Beispiel für ein aktuelles Wohnungsangebot in der Altstadt sieht folgendermaßen aus: 115 m², 4 Zimmer, 1. Etage, renoviertes denkmalgeschütztes Gebäude, gute Ausstattung, Kaltmiete 1.500 €, Warmmiete 1.750 €, d.h. etwa 13 €/m². Hierin zeigen sich sehr anschaulich die Unterschiede zwischen der Altstadt und anderen, weniger attraktiven Wohnlagen in der Stadt. Diese werden auch bei Betrachtung der Bodenpreisentwicklung in der Altstadt deutlich. Die Bodenrichtwertkarte von 2009 hat als durchschnittlichen Lagewert der Grundstücke in der Kernaltstadt, die hochgradig dem Wohnen dient, einen Wert von 1.800 €/m² festgestellt. Dies ist das Zehnfache des Bodenrichtwerts für den Stadtteil Emmertsgrund, der auch im Mietspiegel den „Basiswert 0" für die Lagezuschläge vorgibt.

Die Altstadt ist also hochattraktiv für Grundstücks- und Wohnungseigentümer mit den entsprechenden Folgen für die Wohnungsmieter. Der immer noch sehr enge Wohnungsmarkt in Heidelberg, dessen jährlicher Neubaubedarf in der gesamten Stadt mehrere Hundert Wohnungen beträgt, kann derzeit noch befriedigt werden. Dies schlägt sich in den nachgefragten Stadtteilen wie der Altstadt besonders deutlich nieder, da hier die bauliche Entwicklung weitgehend abgeschlossen ist. Es ist aber mit großer Sicherheit davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit neue und bereits in Angriff genommene Potenziale verschiedener Konversionsflächen zur Entlastung des Wohnungsmarkts beitragen werden und bestehende Konflikte entschärfen können. Eine Besonderheit der Wohnsituation in der Altstadt wird aber auch dann noch bestehen bleiben: Sie wird sowohl ein Wohntransitraum zum Beispiel für Studierende sein und gleichzeitig als Ergebnis der Altstadtsanierung dauerhaftes Wohnen fest etabliert haben.

6. Tourismus und Gastronomie

Für das Problemverständnis vieler Altstadtkonflikte ist nicht nur das Nebeneinander von Kurz- und Langzeitbewohnern, sondern vor allem die große Zahl der Touristen und Gäste maßgeblich. 21 % von ihnen sind Kongress- und Tagungsgäste, 49 % Geschäftsreisende und 30 % Kultur-Städtetouristen. Die schätzungsweise 3,5 Mio. Tagestouristen jährlich zeugen ebenfalls von der Attraktivität der Stadt. Dies führt zu Nutzungsüberlagerungen und Konflikten, deren Lösung sich mit der Zeit immer schwieriger aushandeln lässt. Andererseits vermittelt die große Zahl der Bewohner in der Innenstadt den

Besuchern die Authentizität des Ortes und macht ihn damit für Touristen wiederum besonders attraktiv, denn ohne das Wohnen und die damit verbundenen Alltagsnutzungen läuft die Altstadt Gefahr, zu einem „Freiluftmuseum", oder gar zu einem ausdruckslosen Ort zu verkommen. Davor bewahrt die Stadt glücklicherweise ihre „symbiotische Parallelwelt" der Universität, die mit ihren zentralen Einrichtungen auch in Zukunft in der Altstadt präsent ist.

Für das Leben der Altstädter ist es inzwischen üblich, dass sich viele Versorgungsbereiche, insbesondere der Einzelhandel, auf Touristen und Besucher ausrichten. So werden spezielle Kauf- und Lieferdienstleistungen ausschließlich Touristen aus dem asiatischen Raum angeboten, was andere Besucher oder die Heidelberger von einem Besuch dieser Ladengeschäfte geradezu ausschließt. Wenn gleichzeitig die tägliche Versorgung der Bewohner viele Wünsche, vor allem zur Qualität des Angebots, offen lässt, dann gerät das Lebensgefühl der Altstadtbewohner in eine Schieflage. Das *Innenstadtforum Einzelhandel* hat deshalb auch zur Stärkung der Nahversorgung die Neuansiedlung eines größeren Einzelhandelsbetriebes in der südlichen Altstadt empfohlen.

Gleichwohl ist der Tourismus in Heidelberg und vornehmlich in der Altstadt traditionell ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor. Etwa 4.000 Arbeitsplätze in der Altstadt, neben dem Gastgewerbe auch im Einzelhandel, im Handwerk und der Kultur hängen mit dem hohen Besucheraufkommen von Touristen und Geschäftsreisenden zusammen. Um die räumliche Beanspruchung der Altstadt besser auszutarieren, erschließen sich die Heidelberger Gästeführer zunehmend neue, interessante Wege und Themen abseits der „Touristenpfade".

Überwiegender Anlass für die Alltagsstörungen der Bewohner sind jedoch nicht die vielen Gäste, die sich am Tag in der Altstadt aufhalten, sondern diejenigen Besucher, die sich vor allem in den Abend- und Nachtstunden in den Cafés, Bars und Kneipen aufhalten. Eine breit gefächerte Gastronomieszene macht Heidelberg für unterschiedliche Altersgruppen attraktiv, aber besonders für die jungen Partygänger aus dem engeren und weiteren Umland, die vor allem am Wochenende die Nacht in der Heidelberger Altstadt verbringen. Somit ist Heidelberg auch für die Gastronomiebranche interessant, doch ist auch dieser Markt begrenzt. Im Saldo von Neueröffnungen und Gewerbeabmeldungen ist die Zahl der Gastronomiebetriebe in der Stadt insgesamt sogar rückläufig. Allerdings spielt die Altstadt dabei – wie so oft – eine Sonderrolle. Mit der Liberalisierung des Gaststättenrechts im Rahmen des Gesetzes zur Umsetzung des Bürokratieabbaus, das in Baden-Württemberg seit 2005 in Kraft ist, kam es unter anderem zur Streichung der Gaststättenerlaubnis für alkoholfreie Getränke und Speisen. Das heißt, wer alkoholfreie Getränke, unentgeltliche Kostproben, zubereitete Speisen oder in Verbindung mit einem Beherbergungsbetrieb Getränke und zubereitete Speisen an Hausgäste verabreicht, benötigt keine Gaststättenerlaubnis. Es verwundert daher nicht, dass dies zu einer Erweiterung des Gaststättengewerbes geführt hat, die spürbar das Wohnumfeld belastet und zu ständigen Beschwerden aus der Nachbarschaft geführt hat.

Insbesondere um die ansässige Wohnbevölkerung vor dem nächtlichen Lärm der Besucher zu schützen, hat es sich der Gemeinderat im Gegenzug zum Ziel gesetzt, die Anzahl der Gastronomiebetriebe durch die Aufstellung von Bebauungsplänen radikal zu begrenzen. Denn die bis dahin praktizierte restriktive Auslegung der Verwaltungsvorschrift über Stellplätze und eine konsequente Anwendung der Wohnraumzweckentfremdungsverordnung und der bauordnungsrechtlichen Vorschriften durch die Genehmigungsbehörden konnten den Anstieg der Gastronomiebetriebe nicht verhindern. Allerdings ist auch das aktuelle Bauplanungsrecht mit dem Grundsatz eines ausgewogenen Interessensausgleichs offensichtlich nur schwer für die Verhinderung einzelner Missstände heranzuziehen. Immerhin fand sich nach langer öffentlicher Auseinandersetzung zwischen Befürwortern und Gegnern eine Lösung mit der Definition der besonderen „Heidelberger Mischung" durch ein Sondergebiet. Die Baunutzungsverordnung hat diese Definitionsmöglichkeit für diejenigen Gebiete eröffnet, die sich von den anderen Baugebieten, wie zum Beispiel den Wohngebieten oder Gewerbegebieten wesentlich unterscheiden. Meist werden darunter Kurgebiete, Ladengebiete, Gebiete für Einkaufszentren, Messen, Ausstellungen, Kongresse, Hochschulgebiete, Klinikgebiete oder auch Hafengebiete verstanden. Da diese Liste aber nur eine beispielhafte Aufzählung ist und der Gesetzgeber den Spielraum für Weiteres offen gehalten hat, ergab sich die Möglichkeit, ein spezifisches Sondergebiet für die Heidelberger Altstadt zu definieren. Wegen dieser Besonderheit waren hierfür jedoch aufwändige Untersuchungen und Gutachten erforderlich. So wurde beispielsweise eine Kartierung durchgeführt, bei der die Nutzungen in sämtlichen Gebäuden über alle Geschosse aufgenommen wurden. Dabei hat sich gezeigt, dass alle für ein historisch geprägtes Oberzentrum und eine Universitätsstadt mit touristischer Weltgeltung relevanten Nutzungen anzutreffen sind – mit einer Besonderheit: Im gesamten Gebiet dominiert die Wohnnutzung. Selbst in den Hauptgeschäftslagen sind ab dem ersten Obergeschoss überwiegend Wohnungen anzutreffen. Aus der Geschichte der Altstadtsanierung erklärt sich auch, wie es dazu kam.

Die quantitative Dominanz des Wohnens, ihre Durchgängigkeit und die enge Verzahnung mit Kernstadtnutzungen prägen die Altstadt Heidelbergs in besonderer Weise und führen zu einer ganz eigenen Gebietsatmosphäre. Umgekehrt beleben kleinere Dienstleister und Geschäfte die eindeutig wohndominierten Bereiche. Wesentlichen Anteil an der verträglichen Durchmischung hat die kleinteilige Strukturierung von Einzelhandel und Gastronomie, die sich aus der historischen Bausubstanz ableitet. In der Altstadt finden sich natürlich auch vielfältige kernstadttypische Einrichtungen. Allerdings liegen zum Beispiel die Heiliggeistkirche, die Universität und die Stadtverwaltung mit den größeren Bauten an der Hauptstraße, während sich die kleineren Kultur- und Sozialeinrichtungen meist innerhalb der Kernaltstadt verteilen. Entlang der Hauptstraße und im Umfeld der Alten Brücke, wo zahlreiche Hotels anzutreffen sind, ist der Anteil der Wohnnutzungen entsprechend geringer. Von den jährlich 3,5 Mio. Touristen sind ca. 520.000 Übernachtungsgäste.

Für den Heidelberger Diskussionsprozess spielten aber auch strukturelle Veränderungen im Gastronomiebereich eine Rolle. So breiten sich, wie in anderen Städten auch, das Imbisssegment sehr stark und das Gourmetsegment nur leicht aus – beide zu Lasten der „klassischen" Speiselokale. Im Ausgehverhalten werden „Einkaufen" und „Gastronomie" stärker miteinander kombiniert, und die Nachfrage nach Erlebnis- oder Themengastronomie steigt. Es ist auch zu beobachten, dass sich der „klassische" Kneipenbesuch in die späten Abend- bzw. frühen Morgenstunden und zunehmend auch ins Freie verlagert. Diese allgemeinen Entwicklungen greifen auch in der Heidelberger Altstadt, selbst wenn hier durch die beständige studentische und touristische Nachfrage eine höhere Kontinuität im Freizeitverhalten unterstellt werden kann.

Für den Erhalt oder sogar Ausbau eines qualitätvollen Einzelhandels in der Altstadt hat sich die höhere Wertschöpfung im gastronomischen Segment als sehr nachteilig erwiesen. Da Hauseigentümer leichter und besser an Gastronomiebetriebe vermieten können, kommt es zu einer Verdrängung von Einzelhandel und Wohnen. So ist – bei aller gebotenen Vorsicht gegenüber der Eindeutigkeit der Branchenzuordnung – in der Kernaltstadt eine beständige Zunahme von Gaststätten zu erkennen: Im Jahr 1987 gab es hier 87 Betriebe mit gastronomischer Ausrichtung. Im Jahr 1998 wurden im Gaststättenverzeichnis bereits 107 Betriebe aufgeführt. Die Gaststättenliste des Jahres 2006 führt 112 Betriebe mit einer Konzession zum Alkoholausschank auf. Die Nutzungskartierung vom März desselben Jahres ermittelte schon 120 Lokalitäten, deren äußere Erscheinung eine überwiegend gastronomische Nutzung erkennen lässt. Vor allem aber das veränderte Konsum- und Freizeitverhalten und die sich verschärfende Standortkonkurrenz führten zu quantitativen Verschiebungen zwischen Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben in der Altstadt. Durch verschiedene Maßnahmen („Heidelberger Weg", „Polizeiverordnung", „Aktion Gelbe Karte") sowie Aktivitäten zur „Sensibilisierung" der Altstadtbesucher konnte die Stadt in der Vergangenheit die Konflikte zwischen Gästen und Bewohnern bereits begrenzen. Ohne weitergehende Regelungen war jedoch zu befürchten, dass sich gastronomische Einrichtungen noch stärker ausbreiten und sich damit die Situation für das Wohnen und den Einzelhandel weiter verschlechtern würde.

7. Bauleitplanung für das „Sondergebiet Kernaltstadt"

Allerdings ist das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Altstadtakteuren ebenso groß wie ihr wechselseitiger Nutzen. Ebenso wie die Attraktivität des Wohnens in der Altstadt maßgeblich von der Vitalität, den vielfältigen Angeboten und der multikulturellen Atmosphäre bestimmt ist, so profitieren umgekehrt Tourismus, Gastronomie und Einzelhandel von der Atmosphäre, die nur von einer bewohnten und damit einer alltäglich belebten Altstadt ausgeht. Letztendlich suchen Altstadtbewohner und Altstadtbesucher das Gleiche: Dichte und Intensität, Öffentlichkeit und Authenti-

zität, geschichtliche Teilhabe und Verortung, Identität und Heimat bzw. Fremde. Das planerische Leitbild, das einem solchen Standort gerecht wird, die ökonomischen, sozialen und kulturellen Ansprüche ausreichend berücksichtigt sowie Raum für berechtigte Einzelinteressen bereit hält, liegt in der "lebendigen Altstadt". Somit waren mit der Bauleitplanung Regelungen zu treffen, durch die die Gebietsbalance gewahrt bleibt und einseitige gastronomische Entwicklungen unterbunden werden können, ohne jedoch Anpassungen und Neuerungen zu verhindern.

Oberzentrale Funktionen in Verbindung mit hohem Wohnanteil prägen die Heidelberger Kernaltstadt. Deshalb wurde ein *Sondergebiet Kernaltstadt* für den zentralen Bereich an der Hauptstraße mit folgenden zulässigen Nutzungen ausgewiesen: flächendeckend Wohnnutzung sowie Beherbergungsbetriebe, im Untergeschoss und im Erdgeschoss Einzelhandel, Dienstleistung und kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und öffentliche Einrichtungen sowie nicht störende Gewerbebetriebe. Ausnahmsweise können im Untergeschoss und im Erdgeschoss Gastronomiebetriebe untergebracht werden, wenn in den angrenzenden Grundstücken keine Gastronomie vorhanden ist. Ebenfalls nur ausnahmsweise dürfen im ersten Obergeschoss Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie und kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und öffentliche Einrichtungen sowie nicht störende Gewerbebetriebe untergebracht werden, wenn der Anteil des Wohnens an der Nutzfläche des Gebäudes über 50 % bleibt. Ab dem zweiten Obergeschoss sind auch im *Sondergebiet Kernaltstadt* ausschließlich Wohnungen und Beherbergungsbetriebe zulässig, damit die besonders hohe Durchmischung des Plangebietes mit Wohnnutzungen auch im zentralen Bereich der Heidelberger Altstadt zukünftig Bestand hat. In der Diskussion zum Bebauungsplanverfahren bestand die Übereinkunft, dass mögliche Konflikte, die sich daraus mit Anwohnern ergeben können, in einem begrenzten Bereich der Kernaltstadt zugunsten einer Entwicklungsoffenheit für neue Betriebe und Betriebsformen in Kauf genommen werden müssen, zumal das Erscheinungsbild der Hauptstraße auch für Laien einen "Kerngebietscharakter" aufweist und damit auch das höhere Störpotenzial offenkundig ist. Zugleich wurde den bestehenden Betrieben eine Entwicklungs- und Anpassungsmöglichkeit eingeräumt, damit sie auf künftige Anforderungen an zeitgemäße Betriebsstrukturen reagieren können.

Selbstverständlich sind in diesem *Sondergebiet Kernaltstadt* zum Schutz des hochwertigen Stadtraumes sowie der angrenzenden Wohnnutzungen auch Einzelhandelsbetriebe in Form von Sex-Shops, Ein-Euro-Shops und Postenwarenverkaufsläden sowie Gewerbebetriebe in Form von Wettbüros und Call-Shops generell für unzulässig erklärt worden, damit sie nicht durch ihr Erscheinungsbild oder ihre Zielgruppen das Niveau im Gebiet absenken und gar die traditionellen Nutzungen verdrängen können. Entsprechend den im *Innenstadtforum Einzelhandel* festgelegten Zielen soll der Bebauungsplan dazu beitragen, die Qualitätsanforderungen an die maßgeblichen Wirtschaftssegmente zu erhöhen. Dies dient im Übrigen auch dem Wohnen.

Die weiteren Altstadtbereiche südlich und nördlich der Hauptstraße sowie östlich und westlich der zur Alten Brücke führenden Steingasse sind als *Besondere Wohngebiete* eingestuft worden. Aufgrund der bereits überall vorhandenen Wohnnutzung und sonstiger Anlagen, die häufig in einem Kontext mit den Kernstadtnutzungen stehen, weisen sie eine besondere Eigenart auf, die hier erhalten und fortentwickelt werden soll. In vier unterschiedliche Zonen werden die Nutzungsmöglichkeiten von Schank- und Speisewirtschaften differenziert: vom vollständigen Ausschluss bis zur geringfügigen Bestandserweiterung.

8. „Pro Altstadt" – die öffentliche Diskussion geht weiter

Die Diskussionen über den „Lärm in der Altstadt" waren mit der Verabschiedung des Bebauungsplans erwartungsgemäß noch nicht beendet. Zahlreiche Bürger hatten es sich in Initiativen mit verschiedenen Schwerpunkten zur Aufgabe gemacht, kurzfristige und dauerhafte Lösungen für ihre speziellen Probleme durchzusetzen. Dabei kam „LINDA", einem Zusammenschluss mehrerer Heidelberger Bürgerinitiativen,[3] eine besondere Rolle als Wortführerin zu. 16 Forderungen mit folgenden Themen hatte „LINDA" im September 2009 an den Gemeinderat übergeben. Die Liste sei hier wiedergegeben, um die Breite und Tiefe des Forderungsspektrums zu verdeutlichen:

- Öffentliche Diskussion zum Thema „Gesamtkonzept Altstadt", Stadt- und Tourismusentwicklung unter Mitwirkung der Bevölkerung
- Gleichbehandlung der verschiedenen Interessen in der Altstadt und nicht einseitige Bevorzugung von Einzelhandel, Kommerz und Gastronomie
- Hohe Priorität für die Menschen, die in der Altstadt leben, wohnen und schlafen
- Der öffentliche Raum muss geschützt und erhalten und darf nicht weiter durch kommerzielle Veranstaltungen und Außenbewirtschaftung eingeengt werden
- Nachhaltigere Altstadtreinigung
- Streetworker, die auch nachts an den Brennpunkten moderieren
- Veröffentlichung der Anzahl der Gaststätten in der Altstadt, der Anzahl ihrer Sitzplätze im Innenraum und der Anzahl ihrer Sitzplätze außen sowie die Art ihrer Konzessionierung und das Ausmaß ihrer Außenbewirtschaftungsgenehmigung
- Veröffentlichung der nach Raum, Zeit, Sitzplätzen und umgebendem Wohnraum festgelegten Außenbewirtschaftungskapazitäten
- Prüfung der Nachbarschaftsverträglichkeit bei der Zulassung von Außenbewirtschaftung
- Veröffentlichung der genehmigungspflichtigen Events und Gaststättenkonzessionen in den letzten zehn Jahren; angemessene und transparente Lärmmessungen auch an den markanten Brennpunkten

3 „Wohnen in der Altstadt", „ILA", „BIEST", „Verein Alt Heidelberg", „Bürger für Heidelberg", „Kornmarkt" und „Heilige Dreikönige".

- ein funktionierendes Beschwerdemanagement bei Polizei und Stadtverwaltung
- ein nachts erreichbarer Ansprechpartner sowie die Offenlage valider Beschwerdestatistiken
- Abstimmung in den Zuständigkeiten zwischen Polizei und städtischen Ordnungskräften und Präsenz der Ordnungskräfte auch in den Zeiten von 0 bis 6 Uhr morgens
- Rückführung des Lärms aus den unterschiedlichen Lärmquellen auf die zulässigen Grenzwerte für Lärmimmissionen und die Durchsetzung der bereits bestehenden Rechte durch Polizei und Ordnungskräfte auch bei Sachbeschädigungen
- Offenlegung der Ergebnisse und der sich daraus ergebenden Maßnahmen
- Durchsetzung der bereits jetzt geltenden Regelungen

Was lag näher, als hier einen der bewährten Runden Tische einzuberufen, der unter dem Titel „Pro Altstadt" nicht nur die Bürgerinitiativen mit der Stadtverwaltung, sondern auch mit weiteren Interessensvertretern wie dem Studentenwerk Heidelberg, der Fachschaftskonferenz der Universität Heidelberg, dem Kinderbeauftragten der Altstadt, der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar, der DEHOGA Baden-Württemberg e.V., PRO Heidelberg e.V., den Gaststätten „Destille", „Sonderbar" und „Mels", den Mitgliedern des Bezirksbeirates Altstadt, den Mitgliedern des Jugendgemeinderates und der Polizeidirektion Heidelberg zusammenbrachte? Nach vier Sitzungen hatte der Runde Tisch im März 2010 ein großes Maßnahmenpaket zur Lösung der Probleme in der Altstadt geschnürt. Das Handlungskonzept umfasste 58 Punkte, die von der Stadt, der Polizei und den verschiedenen Interessengruppen eingebracht worden sind. Die Stadtverwaltung hat im Zuge des Diskussionsprozesses die Umsetzbarkeit der einzelnen Vorschläge geprüft und einen Zeitplan ausgearbeitet.

Die vielschichtigen Lösungsansätze lassen sich teils kurzfristig (wie die leicht überprüfbaren Lärmschutzauflagen in Konzessionen und Baugenehmigungen), teils erst mittelfristig (wie die Erarbeitung eines Konzeptes für Außengastronomie auf allen Altstadtstraßen) und teils nur langfristig (wie die Ausrichtung der der Gastronomieentwicklung auf mehr Qualität statt Quantität) umsetzen. Manche der Maßnahmen können von der Stadtverwaltung direkt verwirklicht werden, bei anderen ist die Stadt auf Kooperationspartner angewiesen. Bisweilen hängt die Realisierung auch von der Finanzierbarkeit ab (etwa einer Verstärkung des kommunalen Ordnungsdienstes) oder von rechtlichen Rahmenbedingungen (Begrenzung der Besucherzahl in Gaststätten oder Verpflichtung von Türstehern). Das Verbot von Flatrates und Mengenrabatten für Alkohol wiederum wird durch ein neues Landesgaststättengesetz vom März 2010 bereits ermöglicht.

Die unterschiedlichen Interessengruppen konnten erwartungsgemäß nicht allen Vorschlägen einhellig zustimmen – abweichende Positionen wurden im Handlungskonzept deshalb deutlich vermerkt und somit für den Gemeinderat transparent gemacht. Dies betrifft beispielsweise den Vorschlag, die Außenbewirtschaftung vor Gaststätten

zu begrenzen und die Idee, den Alkoholkonsum an bestimmten Brennpunkten im öffentlichen Raum zu verbieten. Gemeinsam erarbeitete der Runde Tisch auch Kriterien, um Störungen in der Altstadt künftig zu ermitteln und die Zahl der Beschwerden offen zu legen. Dazu zählen unter anderem ein Einsatztagebuch des Kommunalen Ordnungsdienstes sowie Lärmmessungen, die Ehrenamtliche der Bürgerinitiative „LINDA" vornehmen wollen. Außerdem wurde vereinbart, künftig regelmäßig gemeinsam die Wirkung des Maßnahmenpakets zu überprüfen.

Im Mai 2010 hat sich mit „HeiKo" (Heidelberg konstruktiv) eine weitere Initiative gegründet. „HeiKo"sieht sich als „Bündnis gegen den Maßnahmenkatalog des Runden Tischs „Pro Altstadt" und für konstruktive Lösungsansätze für die Altstadt". Bei „HeiKo" haben sich eine Reihe von verschiedenen Gruppen und Organisationen zusammengeschlossen, um gemeinsam eigene Lösungsvorschläge für die Probleme um Lärm, Dreck und Randale in der Altstadt zu entwickeln. Die Mitglieder von „HeiKo" wollen damit dem „restriktiven" Maßnahmenkatalog des Runden Tisches „Pro Altstadt" einen Ansatz entgegensetzen, der sich durch konstruktive Vorschläge und soziale Kontrolle statt durch Verbote und Beschränkungen auszeichnet.[4] Anlass für die Gründung der Initiative war die gemeinsame Auffassung der Beteiligten, dass in der Diskussion um die Zukunft der Altstadt bislang einseitig die Interessen der Anwohner Berücksichtigung gefunden hätten. „HeiKo" bezeichnet den Maßnahmenkatalog des Runden Tisches als repressiv, weil er darauf abziele, das Nachtleben als solches mit Verboten und begrenzenden Maßnahmen und Kollektivstrafen einzudämmen. Er wurde als nicht geeignet bewertet, um die Probleme der Altstadt im Kern zu lösen. „Der Katalog lässt alle dafür büßen, dass sich einige wenige falsch verhalten." Maßnahmen wie Verbote und Einschränkungen des Nachtlebens, zum Beispiel die Verlängerung der Sperrzeiten im Verhältnis zur Landesregelung, Alkoholverbote auf öffentlichen Plätzen und die Begrenzung von Besucherzahlen in Gaststätten würden die Interessen der Wirte und all derjenigen Altstadtbesucher ausblenden, die sich völlig friedlich verhalten und mit den Belästigungen nicht in Verbindung stehen. Die Initiatoren kommen deshalb zu dem Schluss, dass sich der Runde Tisch mit einer Analyse der Symptome eines gesellschaftlichen Problems begnügt hätte und sie auch effektiv zu beseitigen versucht, jedoch die eigentlichen Ursachen und die Interessen aller anderen Altstadtbesucher und der Gastronomen ausblendet. „HeiKo" fordert deshalb, den Wünschen und Bedürfnissen aller Beteiligter gerecht zu werden und erhebt die Forderung, tragfähige Kompromisse und verantwortungsvolle Ideen rund um die Probleme in der Altstadt zu entwickeln. Als Lösungsansatz wird vorgeschlagen, sich auf die ursprünglichen Forderungen nach der Beseitigung von Lärm, Dreck und Randale zu beschränken und statt auf Restriktionen auf

4 „HeiKo" wurde von den Bürgerinitiativen „Rettet Heidelberg" und FALK, dem Jugendgemeinderat, den Jungen Liberalen Heidelberg, der Jungen Union Heidelberg, der generation.hd und dem „Subkulturellen Fortschritt" gegründet.

ein verantwortungsvolles Problembewusstsein, Interessenausgleich und soziale Kontrolle zu setzen. Damit sind noch einmal neue Aspekte in die Diskussion des Runden Tisches eingeflossen und mit der Aufforderung des Gemeinderats an die Verwaltung nach Vorlage der Ergebnisse des Runden Tischs „Pro Altstadt" ein differenziertes Gesamtkonzept vorzulegen, geht die Diskussion um das Leben in der Altstadt in eine neue Runde.

9. Zwischenbilanz

Gewonnen wurde möglicherweise die Einsicht, dass sich die Stadt bei der weiteren Entwicklung der Altstadt nicht allein auf die Konfliktthemen von Bewohnern und Besuchern beschränken kann. So wichtig das Wohnen in der Altstadt auch ist, Heidelbergs Stadtprofil hat sich längst von dem eines bevorzugten Wohn- und Fremdenverkehrsorts des 19. Jahrhunderts zu dem einer Wissenschaftsstadt mit spezieller Nutzungsmischung und besonderem Flair weiterentwickelt. Als kleine, gut vernetzte Großstadt mit exzellenter Universität und einer Vielzahl herausragender Forschungseinrichtungen beweist sich in Heidelberg, dass wissensbasierte Ökonomien zu Recht als Antrieb der Stadtentwicklung gelten. Die Stadt kann ihren außergewöhnlichen Wissenschaftsclustern mit räumlicher Nähe und enger lokaler Vernetzung ganz besondere urbane Kompetenzen bieten – analog zum Vorbild ihrer historischen Altstadt als traditionellem Wissenschaftsstandort. Vor allem dort, aber auch in den noch zu entwickelnden Stadtteilen stehen das studentische und wissenschaftliche Heidelberg mit vielfältigen weiteren stadtprägenden Nutzungen in Wechselbeziehungen: mit Wohnheimen, Mensen, Gastronomiebetrieben, differenziertem Einzelhandel, Fachbuchhandlungen, Antiquariaten, kleinen Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben von der Fahrradwerkstatt bis zum Computer-Service, besonderen Übernachtungsangeboten, kleinen und großen Kultureinrichtungen und vielem mehr.

So allgegenwärtig die Wissenschaft in der Heidelberger Altstadt ist, so häufig wird sie auch als stadtbild- und stadtprofilprägendes Element übersehen. Gerade deshalb steht immer noch die Aufgabe, solche Räume zu schaffen, die vielfältiges Kommunizieren und Begegnen zwischen den in und von der Altstadt Lebenden ermöglichen. Bauliche und städtische Arrangements sollten Konflikte nicht nur meiden, sondern auch austragen helfen, gleichzeitig aber auch Innovationsprozesse fördern und neu entstehende kreative Milieus unterstützen. Dies kann einer bewohnten, lebendigen Wissenschaftsstadt nur gut tun.

Sonja Beeck

Weniger ist Zukunft

Die Städte der IBA Stadtumbau 2010 als Modelle kluger Entwicklungsstrategien

Die Internationale Bauausstellung (IBA)Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 machte in den acht Jahren ihrer Dauer ein ganzes Bundesland zum Labor für die Stadt von morgen.[1] Seit 1989 verlor dieses neue Bundesland etwa 17 % seiner Bevölkerung – und noch immer ist der Rückgang nicht gestoppt. Damit steht Sachsen-Anhalt für eine gesellschaftliche Gegenwart, die auch in anderen Ländern und insbesondere in einigen westlichen Bundesländern schon Realität ist, und für eine Zukunft, die vielen noch bevorsteht. Schrumpfungsprozesse und Bevölkerungsrückgang stellen Stadtentwicklung und -gestaltung vor ganz neue Herausforderungen. Nötig ist ein weit blickender Stadtumbau, der die Herausforderung des demografischen Wandels und die dadurch bedingten Folgen für die Städte und ihre finanzielle Ausstattung aufnimmt. An Methoden und Werkzeugen für diesen Stadtumbau wurde in Sachsen-Anhalt in den letzten Jahren intensiv gearbeitet.

1. Ausgangslage: Sanierter Leerstand

Sachsen-Anhalt ist geprägt von Prototypen der europäischen Stadt, die während der Industrialisierung stark überformt und während der DDR-Zeit arg vernachlässigt wurden. Und auch nach der Wende erlangten sie infolge der Suburbanisierung keine gute Startposition, obwohl der städtebauliche Denkmalschutz Großartiges leistete, um die städtebaulichen Werte zu erhalten und zu sichern. Der deutschen Politik war und ist das Bewahren und Wiederherstellen der Innenstädte viele Milliarden Euro wert gewesen, was im internationalen Vergleich eine fast einmalige Anstrengung sein dürfte. Dennoch kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, dass dieses hohe Interesse an der Wiederherstellung alter Stadtstrukturen in Deutschland fast schon wieder zu einer

1 Vgl. auch den umfangreichen Katalog zur Ausstellung „Weniger ist Zukunft. 19 Städte – 19 Themen: IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010“, hrsg. vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Berlin: Jovis 2010; weitere Informationen zu den Städten und den einzelnen Projekten bietet auch die Website: www.iba-stadtumbau.de

Ideologie bzw. zu einem reinen Selbstzweck geworden ist. Denn die Nachhaltigkeit vieler der von Staats wegen perfekt restaurierten Ensembles muss angesichts fortgesetztem Einwohnerverlust und flächenhafter Leerstände sanierter Bauten in Frage gestellt werden. Wenn die Sanierung aus selbstgenügsamem Interesse nicht zu einer Musealisierung von leeren Städten verkommen und die künftige Entwicklung dem Leitbild der europäischen Stadt entsprechen soll, dann muss genau an dem gearbeitet werden, was diese europäische Stadt seit Jahrhunderten in ihrem Kern ausmacht: an einer und mit einer lebendigen Stadtbürgerschaft. Deshalb reicht es bei der Wiederherstellung der Städte bzw. ihrer Gebäude nicht aus, allein darauf zu achten, dass alle Fassaden und Kubaturen ordnungsgemäß saniert und restauriert werden, sondern man muss sich vor dem Bauen zunächst über die zukünftige Nutzung und Funktion der Gebäude innerhalb der jeweiligen Stadtbürgerschaft Gedanken machen.

Die Frage also, was mit einem Gebäude geschieht, zu welchem Zweck es gebaut, erhalten oder umgebaut werden soll, ist eng mit der entscheidenden Frage verbunden, welche Stadt wir wollen, welche Prioritäten eine Stadt setzt und welche Programme für die Zukunft ausgewählt werden.

Während viele Städte in Ostdeutschland nach der Wende umfangreich restauriert wurden, zogen gleichzeitig große Teile der städtischen Bevölkerung in die Neubaugebiete vor der Stadt und bestätigten so den bundesdeutschen Trend der Suburbanisierung seit den 1960er Jahren. Parallel zu dieser „Kernstadtflucht" wanderten viele Bürger in die westlichen Bundesländer ab (im Durchschnitt ca. 14 % der Bevölkerung). Wie meist bei Migrationen gingen vor allem die Jungen und gut Ausgebildeten, so dass es den Innenstädten nicht nur an Bewohnern mangelte, sondern auch die nötige Kauf- wie kulturelle Kraft für eine urbane Atmosphäre verschwand. In Sachsen-Anhalt sind es gerade die meist vormodernen Kerne der Klein- und Mittelstädte, die unter diesen Auswirkungen des demografischen Wandels besonders gelitten haben. Diese Kerne bilden aber auf der anderen Seite, so eine der Hauptthesen der IBA Stadtumbau 2010, gerade das zukünftige „Kapital", mit dem die Städte wenn nicht wuchern so doch sorgfältig wirtschaften müssen, wenn sie als Städte überleben wollen. Deshalb wurden im Rahmen der IBA unterschiedliche Strategien der Stadtentwicklung unter den Bedingungen des demografischen Wandels bzw. der Schrumpfung verfolgt, um dem sanierten Leerstand entgegenzuwirken.

Die IBA Stadtumbau 2010 umfasste das ganze Bundesland Sachsen-Anhalt. Alle Städte des Landes waren im Jahr 2002 aufgerufen, sich mit profilbildenden Stadtentwicklungsideen bei der IBA zu bewerben. Von den insgesamt 44 Städten kristallisierten sich bis 2007 19 Städte als IBA Städte heraus. Die Landesregierung beauftragte die landeseigene Landesentwicklungsgesellschaft und die Stiftung Bauhaus Dessau mit der Durchführung. Diese beiden Organisationen betrieben mit einem Etat von 1 Mio. Euro gemeinsam das IBA Büro, welches die Projektentwicklung, die Öffentlichkeitsarbeit sowie den Wissenstransfer in die Städte organsierte. 200 Mio. Euro Gesamtetat

sind insgesamt in mehr als 100 Einzelprojekten eingesetzt worden. Dieser Etat setzte sich aus Fördergeldern der EU, des Bundes und des Landes, die durch die Kommunen jeweils kofinanziert wurden, zusammen. Prozesskontrolle und Qualitätssicherung erfolgten jährlich durch die Geschäftsführer des IBA-Büros, Vertretern der Ministerien und einem extra dafür einberufenen, von externen Experten bestellten Lenkungsausschuss. So konnten die Ergebnisse geprüft, Erfolge und Schwierigkeiten diskutiert und das Ziel für das folgende Jahr kontinuierlich festgelegt werden. Seit 2002 geben diese Erfahrungen wichtige Hinweise für allgemeinere Überlegungen zur Weiterentwicklung von historischer Bausubstanz. Zu den wichtigsten Befunden der IBA Stadtumbau gehört die Einsicht, dass das Verwalten und Verhandeln der schwindenden Ressourcen in einem komplexen Abwärtssog zu neuen Techniken in der Stadtplanung, zu neuen Bildern von Stadt, zu anderen Akteuren und zu einem anderen Verständnis der Europäischen Stadt führt. Im Folgenden soll anhand von drei thematischen Strategien und jeweils exemplarischer Städte die Arbeitsweise der IBA Stadtumbau 2010 erläutert werden.

2. Aktivierung durch Re-Programmierung

Spätestens 2003 war allen aufmerksamen Beobachtern klar, dass der oftmals unter Denkmalschutz stehende Immobilienbestand der sachsen-anhaltischen Kernstädte nicht ausreichend ausgelastet ist. Der Niedergang des inhabergeführten Einzelhandels, die in Teilen marode Bausubstanz in den Altstädten oder die schnell als Parkplätze genutzten Abrissgrundstücke sind auch heute noch klare Anzeichen für das Fehlen von Nutzungsdruck in diesen Gebieten. Das übliche System städtebaulicher Entwicklung mit größeren Investoren als Partnern funktioniert hier nicht mehr. Dies erfordert ein Umdenken in der Stadtplanung: Vor dem eigentlichen Abriss/Umbau/Neubau muss eine intensive Phase zur Findung neuer Programme bzw. Inhalte für die betroffenen Gebäude oder Flächen geschaltet werden; zugleich müssen geeignete Akteure als Träger der neuen Inhalte gefunden und beteiligt werden. Innerhalb der IBA Stadtumbau 2010 ist dieses Konzept beispielhaft in der Lutherstadt Wittenberg und in Bernburg gelungen.

2.1. Wittenberg

In der Lutherstadt Wittenberg haben sich im Rahmen der IBA die lokalen Bildungsinstitutionen zu einem außeruniversitären Bildungsnetzwerk „Campus Wittenberg“ zusammengeschlossen. Es ist ein loser Zusammenschluss von verschiedenen Bildungsinstitutionen in Form eines Vereins. Mit einer gemeinsamen Website und einem jährlich besser aufeinander abgestimmten Bildungsangebot versuchen der Verein seinem Namen und die Stadt Wittenberg ihrer jahrhundertealten Tradition gerecht zu werden. Das Spektrum reicht von einer Malereiklasse in den Cranachhöfen über die gymnasialen

Schulen der Stadt zur evangelischen Akademie, der theologischen Forschung im Predigerseminar und der Stiftung Luthergedenkstätten. Ziel der Vernetzung ist die Werbung von Gästen, von so genannten „temporären Bewohnern". In Zeiten des demografischen Wandels ist der Tagestourist genauso willkommen wie der drei Monate forschende Melanchthonexperte. Diese Gäste bringen Leben und Kaufkraft, sie bringen Themen und Interesse und rekonstruieren dadurch immer auch einen Teil der verlorenen Identität der ehemals berühmten Universitätsstadt. Insbesondere aber erzeugen die temporären Bewohner eine Nachfrage nach Räumen. Mehrere Denkmale konnten unter der Dachmarke Campus Wittenberg in Nutzung genommen werden und stehen nun als direkte oder flankierende Orte zur Verfügung. Die Jugendherberge am Schloss, das Boardinghaus für amerikanische Luthertouristen wie auch die neue Cranach-Herberge sind Orte der Gastlichkeit. Des Weiteren sind sowohl ein neues Konferenzzentrum wie auch ein neues Museum im Entstehen.

2.2. Bernburg

In der Stadt Bernburg dient das Thema Bildung ebenfalls als Motor für die städtebauliche Entwicklung, verfolgt aber einen anderen Ansatz als die Lutherstadt Wittenberg. So wird hier zunächst an einer zukunftsfähigen Grundlage für die ortsansässige städtische Gesellschaft gearbeitet. Vor dem Hintergrund erschreckender Schulabschlussquoten – die Quote der so genannten Schulabbrecher betrug 1999 17 % – entschied man sich, neben der Entwicklung spezieller Schulprofile auch zu einer räumlichen Konzentrierung der Schulzweige im Zentrum der Stadt. Einerseits werden die Schulen in dem neuen Schulkomplex Campus Technicus zusammengefasst und ziehen in ehemals leerstehende, nun für den Schulbetrieb speziell sanierte Gebäude der Kernstadt um. Zum anderen entstehen für alle Schulen ein gemeinsames Versorgungs- und Aufenthaltsgebäude sowie eine gemeinsam genutzte Mensa, die demgemäß den Anforderungen einer Ganztagsschule entspricht. Um den Campus Technicus, eine Sekundarschule mit dem Fokus auf praxisorientiertes Lernen, hat sich ein ganzes Netzwerk von Bildungseinrichtungen gesponnen. Das städtische Theater, die Bibliothek, die Kirche aber auch die ebenfalls baulich neu beheimatete Musikschule flankieren den neuen Schulkomplex räumlich wie inhaltlich.

Gerade die Konzentration auf die personelle Zukunft ihrer Stadt, auf den Nachwuchs, hat die Bernburger derart mobilisiert, dass in der Stadt mittlerweile eine ganz besondere Aufbruchsstimmung herrscht. Insbesondere die Unternehmen vor Ort sind wichtige Akteure bei der Realisierung dieses ambitionierten Projektes, gilt doch der Facharbeitermangel im Osten der Republik als ein nicht geringer Grund für die verhaltene Ansiedlungspolitik von Unternehmen mit derartigem Mitarbeiterprofil. Bildung, das zeigen die Beispiele Wittenberg im Allgemeinen und Bernburg im Speziellen, ist eine notwendige Bedingung für die Europäische Stadt, wenn sie als Stadtbürgergesellschaft Bestand haben will und soll.

3. Rekultivierung der Stadt des 20. Jahrhunderts durch Neuformatierung

Sachsen-Anhalt ist nicht nur ein Schatzkästlein von Klein- und Mittelstädten mit meist vormodernen Stadtkernen, sondern überdies auch ein Land der Moderne. Die Chemiekombinate in Bitterfeld und Wolfen haben die Stadt und das Land genauso geprägt, wie die Junkers-Werke zum Ansehen der Stadt Dessau beigetragen haben. Die Industrievergangenheit des Landes hat aber auf der anderen Seite durch die Bombardierung der Industrieanlagen während des Zweiten Weltkriegs sowie durch die massive De-Industrialisierung nach der Wende zugleich ein schwieriges Erbe hinterlassen. So ist inzwischen der Stadtkörper von Dessau-Roßlau viel zu groß für die noch vorhandene Einwohnerzahl; außerdem fehlt ihr eine historische Mitte und die vorhandenen Infrastrukturen passen nicht mehr. Nachdem die alte ökonomische Basis unwiederbringlich ausgelöscht wurde, sucht die Stadt eine neue eigene Identität. Hier musste die IBA Stadtumbau 2010 für die Stadtentwicklung ein ganz neues Terrain betreten. In einem solchen Kontext taugt die Rekonstruktion der alten Stadtbilder nicht mehr. Es muss ein Anschluss an das räumlich und sozial Vorhandene gefunden und dieses mit den Bürgern der Stadt neu interpretiert werden. Diese Transformationen bedürfen viel Zeit, sie können nur in kleinen Schritten nachhaltig integriert und gemeinsam vollzogen werden.

3.1. Dessau-Roßlau

Die Stadt Dessau startete mit diesen, ganz anderen Voraussetzungen in die IBA. Anders als in den meisten anderen IBA-Städten ist von dem historischen Zentrum der Stadt nach starken Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg wenig übriggeblieben. Zudem ist durch die Vernachlässigung der historischen Bausubstanz während der DDR-Zeit und in Folge einer sprichwörtlich einschneidenden De-Industralisierung nach der Wende von der vormalig starken Industrieregion im Allgemeinen und der Stadt im Besonderen kaum noch etwas zu sehen. Hinzu kommt seit 1989 ein dramatischer Bevölkerungsrückgang von ehemals 100.000 Einwohnern auf 88.000 Einwohner heute. Für die kommenden fünfzig Jahre wird eine weitere Schrumpfung in gleichem Umfang prognostiziert. Angesichts dieser Zahlen wird sich die Stadtstruktur in Dessau auch weiter stark „ausdünnen". Mit dem IBA-Thema „Urbane Inseln und landschaftliche Kerne" wurde daraufhin in Dessau ein konsequentes Konzept für die „Kontraktion" des Stadtkörpers entwickelt. Die Umsetzung dieses Konzeptes erfordert zwei parallele Arbeitsstränge. Zum einen müssen die durch Abriss neu entstehenden Freiräume zu einer Stadtlandschaft entwickelt und zum anderen die verbliebenen Quartiere als urbane Kerne gestärkt werden. Zur Herstellung der Landschaften ist der Abriss in bestimmten Zonen konzentriert worden. Die unterschiedlichen Abrissgrundstücke wachsen sukzessive zu einem Landschaftszug zusammen, der sich räumlich wie auch ästhetisch nahtlos an das nahegelegene Vorbild, das Dessau-Wörlitzer Gartenreich anschließt. Die Weite mit Wiesen, erkennbaren Horizontkanten und gut gesetzten Blickpunkten sind ästhetische Merkmale

Abb. 1:
Neue Orientierung auf alten Brachen: Roter Faden in Dessau-Roßlau; Foto: IBA Büro GbR, *D. Ritzau*, 2007.

des Gartenreichs, die nun so in die Stadt geholt werden. Gerade die Verknüpfung mit dem Gartenreich ist für die Bürger Dessaus, wie in vielen begleitenden Bürgergesprächen ermittelt wurde, ein positiv besetztes Bild. In all den Jahren der IBA legte die Stadt Dessau-Roßlau besonderen Wert auf die Vermittlung und stetige Kommunikation dieses zunächst einschneidenden Prozesses. So sind die beiden wichtigsten Projekte der IBA in Dessau, der ROTE FADEN und „400 qm Dessau", Kommunikations- und Stadtentwicklungsprojekte zugleich. Als ein Asphaltband und eben Rad- oder Fußgängerweg erschließt der ROTE FADEN die zukünftigen Landschaftszonen.

Dort, wo der Weg noch nicht ausgebaut ist, weisen rote Fahnen den zukünftigen Weg und erlauben einen Blick auf die kommende landschaftliche Topographie. Entlang des Weges können alle Bürger nun sehr direkt erleben, wie sich die Stadt verändert. Dabei werden neue Routen eingeübt. Abkürzungen führen durch Bereiche mit Perspektiven, die vielen bisher kaum bekannt waren. Die 90 ha neuer Landschaft in diesem ersten großen Entwicklungsabschnitt stellt die Stadt naturgemäß vor die grundlegende Frage, wie diese in Zukunft bewirtschaftet bzw. gepflegt werden soll. Neben der pflegeleichten Grundstruktur als Sukzessionswiesen hat die Stadt Dessau mit der ortsansässigen Stiftung Bauhaus die Idee entwickelt, Patenschaften für bestimmte Flächen auszuloben. Die Bürger Dessaus haben seitdem die Möglichkeit, jeweils 400 qm in Pflege zu nehmen. Per Gestattungsvertrag können sie ein Quadrat von 20 m x 20 m erhalten, um dort eine Gestaltungs- oder Nutzungsidee zu realisieren. Mittlerweile sind rund 20 so genannter Claims an sehr unterschiedliche Gruppen – vom Imkerverein bis zum Stammtisch von Wirtschaftsjunioren und dem Multikulturellen Zentrum Dessau – vergeben worden.

4. Anpassen der alten Bausubstanz an die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts

Im achtjährigen Prozess der IBA wurde mehr und mehr deutlich, dass perspektivisch nur noch die vormodernen Kerne der Städte die stabilen Knoten im Netz der Siedlungsstruktur sein werden. Der ländliche Raum dünnt noch weiter aus, sodass ein selbstbestimmtes Leben in diesen oft schon einsam gewordenen Räumen aufgrund fehlender oder unzureichender Infrastruktur immer schwieriger wird: Einkaufen, Mobilität, soziale Kontakte, Schulen, Arbeit, kulturelles Leben sind nicht mehr im gewohnten und nötigen Maße aufrecht zu erhalten. Ganz gegenläufig zu den frühen 1990er Jahren ziehen immer mehr ältere Mitbürger in die Stadt, und manch junge Familie hat den günstigen Bau eines Eigenheims auf dem Dorf schon bereut.

Der demografische Wandel und die sukzessive energetische Umstellung alter Bausubstanz erfordern eine Anpassung der städtischen Infrastrukturen und Dienstleistungslandschaft. Nun geht es darum, die vorhandenen großen Infrastrukturen der Städte so intelligent anzupassen und flexibel auszugestalten, dass sie älteren Menschen lange ein selbständiges Leben ermöglichen. Für eine komfortable nahräumliche Mobilität bieten die kompakten vormodernen Stadtstrukturen gute Voraussetzungen. Dabei wird es in Zukunft nicht nur um die Barrierefreiheit gehen, die inzwischen selbstverständlicher Baustandard ist, sondern vielmehr um die Anpassung der Baustrukturen an die veränderten Mobilitätsdistanzen, an das langsamere Tempo und an die spezifischen Gewohnheiten älterer Menschen. Hierzu gehören immer auch die Ermöglichung von Kommunikation und somit die Stabilisierung sozialer Netzwerke, die Qualifizierung der öffentlichen Grünräume, ein kleinteiliges fußläufig erreichbares Netz von Einkaufsmöglichkeiten und eine preiswerte Energieversorgung.

4.1. Aschersleben

Die Stadt Aschersleben zeigt einen sehr klaren und dennoch experimentellen Beitrag zur IBA Stadtumbau. Das Stadtentwicklungskonzept und das städtische Leitbild sehen zum einen eine konsequente Schrumpfung von außen nach innen vor und zum anderen ein integriertes Handeln in den Feldern Wirtschaftsförderung, Schul- und Bildungsentwicklung und Stadtumbau. Aschersleben hat in den letzten Jahren an den Rändern viel Bausubstanz abgerissen und die Innenstadt baulich und durch die Rückansiedlung von ehemals peripheren Funktionen gestärkt. Begleitend unterstützt wurden diese Maßnahmen durch die kommunale Wohnungsbaugesellschaft, die ebenfalls mit Abriss von Bauten in städtischer Randlage und Neubauten bzw. Umbauten in zentraler Lage diese Strategie verfolgte. Das wichtigste Projekt war der Umbau einer stark befahrenen Ringstraße, die nahe am Zentrum ganz Aschersleben durchzieht. In dieser Straße, die täglich von 17.000 PKW und LKW durchfahren wird, wohnten kaum noch Menschen. Die Häuser waren grau, die Atmosphäre vor allem nachts gespenstisch und die Ortsdurchfahrt insgesamt keine gute Visitenkarte für die Stadt. Aschersleben galt vielen auch des-

halb als hässlichste Stadt in Sachsen-Anhalt. Dass sie die älteste Stadt des Landes mit einem wunderbaren Altstadtkern ist, blieb vielen lange verborgen. Im Rahmen der IBA Stadtumbau 2010 wurde mit drei sich ergänzenden Strategien an der Konversion dieses problematischen Raums entlang der Ortsdurchfahrt gearbeitet.

4.1.1. Der strategische Neubau

Direkt an der Durchfahrt inmitten der Stadt stand das Gebäude der ehemaligen Optima Kartonagenfabrik jahrelang dem Verfall preisgegeben. Der graue Koloss galt als der Schandfleck der Stadt, eine geeignete Nachnutzung war nicht in Sicht. Im Zuge der IBA wurde die Schulentwicklung eines der drei wichtigen Themen in Aschersleben. Um die Stadt auch sozial nachhaltig zu stabilisieren, sind gute Schulen und gute Ausbildung entscheidend. Das ehemalige Fabrikgelände und die dazugehörigen Villen wurden in den letzten Jahren zum Schulcampus Bestehornpark entwickelt. Der leerstehende Hauptbau wurde durch einen schwungvollen Seitenflügel nach dem Entwurf der Architekten Lederer Ragnarsdóttir Oei aus Stuttgart komplettiert, so dass seit diesem Jahr nicht nur eine Grundschule und eine Hauptschule, sondern auch eine Schule für Krankenpflege den zentralen Schulcampus beleben.

4.1.2. Die kluge Konversion

Durch das Freiräumen und geschickte Bebauen des ehemaligen Optimageländes, durch die Öffnung des überbauten Laufes des Flusses Eine und durch das Einbeziehen zweier historischer Parks konnte in Aschersleben eine attraktive, fließende Stadtlandschaft erschlossen werden. Sie ermöglicht kurze Wegeverbindungen und trägt maßgeblich zur Stabilisierung des Immobilienmarktes in der historischen Altstadt bei. Mit dem konsequent umgesetzten Konzept einer innerstädtischen Landesgartenschau ist es zusätzlich gelungen, die neu erschlossenen Flächen sehr anspruchsvoll zu gestalten und spätestens seit 2010 für viele tausend Gäste mit dem Vorurteil aufzuräumen, Aschersleben sei eine hässliche, graue Stadt.

4.1.3. Kunst als Kommunikations- und Entwicklungsstrategie

Für die Durchfahrtsstraße entwickelte die Stadt im Rahmen der IBA eine weitere ebenso konsequente wie innovative Strategie. Zum einen wurde die leerstehende Randbebauung abgerissen und auf den frei gewordenen Grundstücken u.a. Supermärkte angesiedelt. Dies stärkte maßgeblich die historische Innenstadt, denn gerade mit Blick auf eine älter werdende Gesellschaft ist eine zu Fuß gut erreichbare Einkaufsinfrastruktur für die dauerhafte Belebung der Altstadt sehr wichtig. Zum anderen eröffnete in Aschersleben 2007 die erste DRIVE THRU Gallery in Deutschland. Sukzessive entwickelten sich Plattformen für wechselnde Kunstausstellungen oder singuläre Werke verschiedener Künstler in leerstehenden Häusern oder Brachen. In einer Serie von öffentlichen Veranstaltungen wurden zahlreiche Kunstwerke aus ihrer figurativen Dimension

Abb. 2:
Künstliche Wege durch eine alte Stadt: Die DRIVE THRU Gallery in Aschersleben; Foto: IBA Büro GbR, *D. Ritzau*, 2007.

in die performative überführt. Jugendliche und Kinder waren intensiv an der Entwicklung der DRIVE THRU Gallery beteiligt. Dies verband sich auf das Beste mit der ersten Strategie: Stärkung der Bildungsinfrastruktur.

In der Zusammenschau ist Aschersleben durch die Projekte der IBA Stadtumbau 2010 zu einer anderen Stadt geworden. Heiter, bunt und lebendig erscheint sie und gibt einen Hinweis darauf, dass die mehr als tausend Jahre alten, wertvollen Städte immer weiter gebaut werden können. Neue inhaltliche Programme können interessante Brüche setzen, Erstarrungen lösen und die Stadtgesellschaft beleben.

4.2. Eisleben

In der Lutherstadt Eisleben gelingt dieses in ähnlich vorbildlicher Art und Weise. Von Anfang an leistete sich die Stadt eine externe Moderation und gestaltete eine verbindliche Kultur der Projektentwicklung aus dem Prozess heraus. Eine Kultur des Nachdenkens über die großen Ziele – wie im konzeptionellen Stadtumbauplan mit integrierter Denkmalpflege festgeschrieben – fand genauso Einzug in die Planungsroutine wie die jährlichen Konzeptworkshops, die den Grundstein für zügige und erfolgreiche Projektentwicklung legten. Eisleben schaffte es, die an den jeweiligen Maßnahmen beteiligten Akteure, sei es die Stiftung als Bauherr oder die Denkmalpflegebehörden, die Wohnungsgesellschaft oder den privaten Verein an einen Tisch zu bringen und über Inhalte und Verfahren zu einem verbindlichen Konsens zu gelangen. So rückte die noch brüchige Altstadt Eislebens Stück für Stück wieder ins Gespräch und ins Be-

Abb. 3: Behutsame Erneuerung in altem Baubestand: Das Ensemble Luthergeburtshaus in Eisleben; Foto: IBA Büro GbR, D. Ritzau, 2007.

wusstsein der Bürger. Unter anderem wurde ein quer durch Eisleben führender Lutherweg gestaltet. Themen aus dem Denken und Wirken Luthers werden auf brachliegenden Grundstücken als Zwischennutzung inszeniert und mit der Modernisierung und Neugestaltung von authentischen Lutherorten kombiniert. Im Rahmen der IBA Stadtumbau 2010 wurden und werden sowohl das Sterbehaus als auch das Geburtshaus Martin Luthers sowie seine Taufkirche St. Petri und Pauli restauriert. Das 2007 fertig gestellte Ensemble um das Luthergeburtshaus demonstriert dabei sehr deutlich, wie gut ein zeitgenössischer Neubau sich in die historische Bausubstanz einfügen kann. Es wirkt wie ein passgenaues Implantat und ersetzt mit Wissen um den topologischen Kontext und Funktion ein fehlendes historisches Teil durch moderne Technologie. Erst durch die gelungene Ergänzung erwächst aus einer vormals desolaten Situation neues Leben. Der Entwurf des Architekten Jörg Springer erfüllt eine dienende Funktion, indem er die vorgefundene Struktur fortschreibt und zugleich eine eigene ästhetische Position forumuliert.

5. Fazit

Für das Handeln aller, die mit Stadtentwicklung zu tun haben, sei es beruflich oder als Bürger einer Stadt, geben die Lernprozesse im Rahmen der IBA einen deutlichen Fingerzeig für das, was sich im Planungshandeln langsam verändert: In Zukunft gilt es, viel selbstbewusster mit offenen Prozessen umzugehen. Planung in Schrumpfungskontexten wird nicht mehr über viele Jahre voraus zu berechnen sein. Die Transformationsprozesse sind verunsichernd, schmerzhaft, politisch schwer kommunizierbar, dynamisch und komplex und brauchen deshalb trotz allem eine sichere Prozesssteuerung, die in kleinen Intervallen Entwicklungsziele und Projekte den Rahmenbedingungen anpasst und zeitlich wie räumlich passgenau vorgeht. Die komplexen Prozesse werden nicht mehr allein aus dem Bürgermeisterbüro und aus dem Planungsamt gesteuert werden können. Eine kluge Stadtentwicklung wird in Zukunft unterschiedliche Akteure integrieren, plant ressortübergreifend und sieht Kooperationen nicht mehr als bloße Kommunikationsexperimente, sondern als große Chancen an. Denn gemeinsam, ob interkommunal oder partnerschaftlich, ist oft mehr Kraft zu entfalten und werden Risiken minimiert. Die entstehenden Synergien schleusen neue Kraft ins System. In Zukunft ist die Verantwortung für und die Investition in die Stadt auf mehr und breitere Schultern zu verteilen. Ohne das Engagement der Bürger für das Gemeinwesen wird vieles nicht möglich sein. Man wird sehen, inwieweit sich das Städtische als Kapitalstock für Geld und Immobilien auch und gerade privater Investoren erweist und überdies sich weiter als Ort etabliert, an dem die sozialen und kulturellen Pfründe jedes Einzelnen und aller gemeinsam zur Entwicklung der Kommune intensiver genutzt werden. Dies bedeutet auch kein sprichwörtlich gewordenes Outsourcing von Verantwortung, sondern eine kluge Beteiligung aller Bürger. Mit dieser offensichtlich notwendigen Beteiligung der Bürger hat die IBA Stadtumbau 2010 das Rad der Stadtentwicklung nicht neu erfunden. Die europäischen Städte haben sich in ihren Blütezeiten immer schon an diese Rezepte gehalten.

Mit der IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt ist deutlich geworden, dass man sich von der Idee der reinen Rekonstruktion, also der Wiederherstellung des Bildes der Altstadt, verabschieden sollte. Die Herkunft widerspricht eben nicht zwangsläufig der Zukunft, schon gar nicht, wenn die Herkunft – wie häufig der Fall – der einzige Kapitalstock ist, den diese Städte in Reserve haben. Die Rekonstruktionsdebatte der letzten Jahre hat durch die immerwährende Forderung nach dem Bild der alten Stadt den wesentlichen Aspekt der Stadt als Lebens- und Funktionsraum verdeckt. Zu dauerhaft lebendigen und ökonomisch wie infrastrukturell vernünftigen Stadtstrukturen wird man nur gelangen, wenn die historischen Gebäude sinnvoll aktiviert bzw. genutzt werden. Im Rahmen der IBA hat sich gezeigt, dass bei der Suche nach Inhalten möglicherweise alte Traditionen und Ideen gute Hinweise für aktuelle Programme geben. In Quedlinburg wurde beispielsweise die Idee einer „Science Center Pflanze" aus dem Erbe der histo-

rischen Saatzucht entwickelt; in Köthen waren die Forschungen Samuel Hahnemanns das Initial für eine neue Beheimatung der Homöopathie; und wie bereits erwähnt wurde in der Lutherstadt Wittenberg die akademische Theologie entscheidend für die Sammlung der Akteure aus den dortigen Bildungsinstitutionen.

Gerade die über Jahrhunderte gewachsene europäische Stadt steht den zeitgenössischen Belangen nicht im Wege, sondern bietet durch ihre verdichtete Struktur vor allem den älteren Bürgern kurze Wege und flexibel nutzbare Infrastrukturen. Die aktivierende Sanierung der alten Bürgerstadt schließt aber auf der anderen Seite auch nicht aus, dass mit Hilfe von zeitgenössischer Architektur die Stadtstruktur ergänzt, erweitert und auch verschönert wird. So macht auch die kooperative, kluge und konstruktive Abstimmung mit der Denkmalpflege über die Grenzen und Modalitäten des Umbaus und der Anpassung der Bausubstanz einen besonderen Sinn. Sie hat grundlegende Fragen zum zukünftigen Umgang mit denkmalgeschützten Ensembles aufgeworfen und zeigt die überraschend gute Vereinbarkeit von Denkmalsubstanz mit zeitgenössischen Lebensformen. Städtebaulich integrierende Aktivierungsstrategie ist demnach das Stichwort, worunter sich etwa demografische Aufgaben des altersgerechten Wohnens mit bauhistorischen Herausforderungen der angemessenen Sanierung verbinden lassen.

Frei nach Hölderlin zeigt sich hier einmal mehr: „Wo aber Gefahr ist, wächst das Rettende auch." Nicht im schön anzuschauenden Museum allein liegt die Zukunft der Städte in Zeiten des demografischen Wandels, sondern in der aktiven Gestaltung der alten Stadt für junge Bürger. Deshalb sollten ideologische Positionen „Für neu – Gegen alt" und „Für Rekonstruktion – Gegen Neubau" bewusst vermieden werden. Eine integrierende, prozessorientierte Planungskultur, die vor allem die privaten Eigentümer stützt und die alte Denkmalsubstanz wieder als Investition attraktiv macht, bildet die Zukunft. Dies erfordert ein hohes Maß an Kommunikations- und Managementqualitäten von Stadtplanern und Architekten. Dann aber kann vielleicht gelten, was im tüchtigen Rom einstmals der Satiriker Juvenal etwas anders formulierte: „Municipium sanum in corpore sano".

Stephanie Rudel

Die drei Sanierungen der Halberstädter Altstadt

Ein Erfahrungsbericht

Der Titel des Beitrags könnte den Eindruck erwecken, dass die Sanierung der Halberstädter Altstadt bzw. Innenstadt nach nunmehr drei Abschnitten all ihre Ziele erreicht hat, getreu dem Motto: „Aller guten Dinge sind drei!" Halberstadt hat eine wechselhafte Geschichte von Wachstum, Zerstörung, Wiederaufbau, Vernachlässigung und erneutem Aufschwung durchlebt, und ähnlich wechselhaft ist die Sanierungsgeschichte. Allein nach der Wende 1989 lassen sich drei Etappen ausmachen, in denen sich die Stadterneuerung jeweils vor neue Herausforderungen gestellt sah, die entsprechend angepasste Strategien erforderten. Patentrezepte, um die Probleme zu lösen, konnte es nicht geben.

Die erste Stadtsanierung in Halberstadt nach der Wende begann schon 1990 mit der Aufnahme in das Förderprogramm „Modellvorhaben der städtebaulichen Erneuerung". In diesem Kontext kristallisierte sich als zweite Sanierungsetappe der Wiederaufbau des Halberstädter Stadtzentrums im Jahre 1998 heraus – ein entscheidender Schritt, um das Herzstück der Stadt wieder zu beleben. Etwa seit der Jahrtausendwende sah sich die Stadt vor einer neuen, nun dritten Herausforderung der Stadterneuerung, ausgelöst durch den demographischen Wandel. Wie in vielen anderen Städten Ostdeutschlands musste auch Halberstadt seine Stadtentwicklung neu justieren. Das Land Sachsen-Anhalt reagierte 2002 schon früh darauf mit der Ausrichtung der „Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010". Ihr Ziel war, Lösungsansätze für die Innenstadtentwicklung in schrumpfenden Städten zu finden.[1] Halberstadt ist eine der 19 Städte der IBA Stadtumbau 2010, die sich modellhaft mit der Problematik der schrumpfenden Stadt auseinandersetzten.

1. Zur Stadtgeschichte Halberstadts

Halberstadt wurde 804 von Karl dem Großen gegründet, der seinen Bischofssitz vom damaligen benachbarten Osterwieck nach Halberstadt auf die Domburg verlegte. Halberstadt war seit dem frühen Mittelalter wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt im nördlichen Harzvorland. Begünstigt wurde die Entwicklung auch durch die vor-

1 Vgl. den Beitrag von Sonja Beeck in diesem Heft.

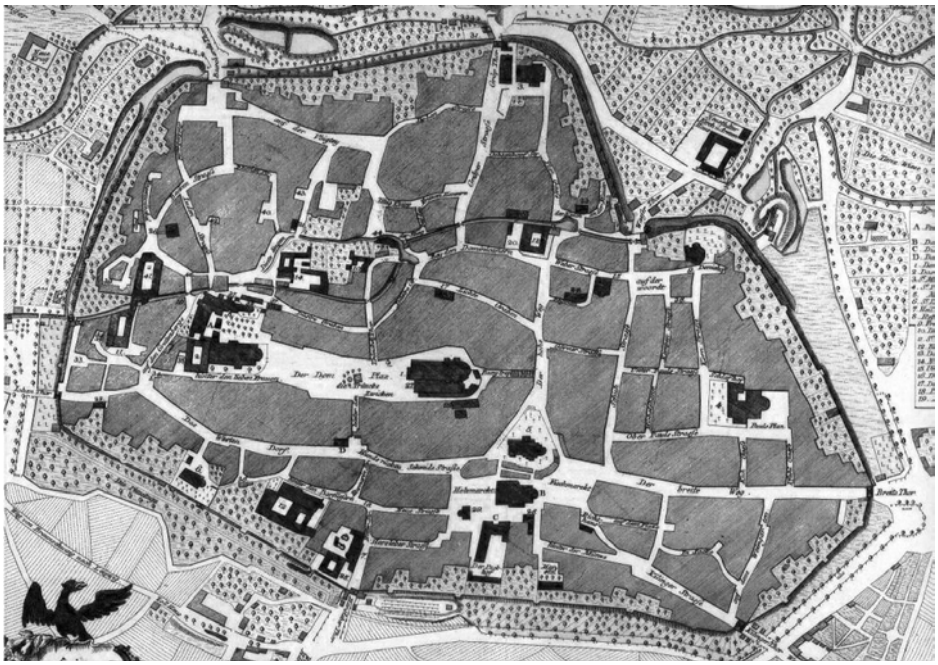


Abb. 1: Halberstadt – Stadtplan von 1784 *(Stadtarchiv Halberstadt)*.

teilhafte geografische Lage am Kreuzungspunkt zweier wichtiger Handelsstraßen – in Nord-Südrichtung von Bremen und Hamburg nach Halle und in Ost-West-Richtung von Magdeburg nach Köln.

Die Stadt gliederte sich im Mittelalter in drei Bereiche: die Domburg als Sitz der klerikalen Macht, die Voigtei als Gerichtsbezirk des Bischofs und Sitz der Handwerker sowie der Bereich um die Martinikirche. Hier befand sich das Zentrum des Bürgertums, geprägt von prächtigen Handelshäusern. Die Stadt zählte einst zu den schönsten Fachwerkstädten Norddeutschlands.

Der Domplatz, eingerahmt von den Kurien der Domherren auf der Nordseite, vom Dom auf der Ostseite und von der Liebfrauenkirche und dem bischöflichen Palast, dem Petershof auf der Westseite, gehört mit zu den schönsten Plätzen unserer Stadt.

Am 8. April 1945 wurde die Stadt durch einen sinnlosen Bombenangriff zu 80 % zerstört. Von 1.605 Fachwerkhäusern fielen 676 der Kriegszerstörung zum Opfer. Der Wiederaufbau der Altstadt stand nach dem Zweiten Weltkrieg im Zeichen des Wohnungsbaus. Heute finden sich dort Wohnungen aus allen Bauepochen der DDR. Bis 1989 wurden überdies 489 historische Bauten abgerissen, um für den Wohnungsneubau Platz zu machen. Noch in den späten 1980er Jahren wurden historische Straßenzüge, die den Bombenhagel überstanden hatten, niedergelegt und durch Wohnungsbau in so genann-

Abb. 2: Die zerstörte Altstadt von Halberstadt 1945 *(Stadtarchiv Halberstadt).*

ter altstadtgerechter Plattenbauweise ersetzt, die sich von den Bauten auf der grünen Wiese durch kleinteiligere Raster sowie modifizierte Dachformen unterschieden. Die Vernachlässigung der historischen Altstadt und die rüde Abrissstrategie war auch in Halberstadt einer der zentralen Anlässe für den Bürgerprotest 1989.

2. Erste Sanierungsetappe: Modellstadt Halberstadt

Mit Beginn des förmlichen Sanierungsverfahrens im Jahre 1991 waren von dem einstigen Bestand an Fachwerkhäusern nur noch 440 vorhanden, die sich allesamt in einem sehr schlechten baulichen Zustand befanden. Das engere, durch den Bombenangriff vom 8. April 1945 völlig zerstörte Stadtzentrum war dabei auf einer Fläche von ca. 6 ha unbebaut geblieben. In diesem Zusammenhang war es ein Glücksumstand für Halberstadt, dass die Stadt im April 1990 in den neuen Bundesländern als Vertreterin des zukünftigen Landes Sachsen-Anhalt in den Verband der fünf Modellstädte für Stadtsanierung aufgenommen wurde. Die vier anderen Modellstädte waren Weimar, Meißen, Stralsund und Brandenburg. Obwohl mit Quedlinburg oder Wernigerode reizvolle Fachwerkstädte in unmittelbarer Nachbarschaft liegen, fiel die Wahl auf Halberstadt, weil infolge der Kriegszerstörungen und der starken Vernachlässigung der historischen

Abb. 3a, b: Halberstadt. Gröperstraße in den 1980er Jahren vor dem Abriss der Altbausubstanz und heute mit „altstadtgerechtem" Plattenbau *(Stadtarchiv Halberstadt).*

Substanz zu DDR-Zeiten die Herausforderung gerade hier besonders hoch war. Der Altstadt fehlte damals wahrlich alles, was eine lebendige Stadt ausmacht: Zentralität und Urbanität. Modellhaft war zu zeigen, wie selbst ein so stark geschädigter Stadtorganismus wieder gesunden kann. Für Halberstadt bot das Modellstadtprogramm die einmalige Chance, den Verfall zu stoppen und mit einer behutsamen Stadtsanierung zu beginnen.

Mit Unterstützung des damaligen Sanierungsträgers, der Niedersächsischen Landesentwicklungsgesellschaft NILEG, wurde zunächst ein Untersuchungsgebiet von 176 ha und später ein Sanierungsgebiet von 91 ha festgelegt.[2] Die kritische bauliche Situation zwang die Verwaltung zu einer für Halberstadt eigenen Vorgehensweise. Es wurden vier Kernziele verfolgt. Das *erste* Ziel war die Rettung der noch verbliebenen wertvollen Fachwerksubstanz. Im Zuge von Sicherungsmaßnahmen wurden Dächer und Fassaden dichtgemacht und konstruktive Bauteile abgestützt. Dies geschah aus Zeitgründen nicht selten ohne Rücksprache und Einverständniserklärung der Eigentümer, die sich oftmals erst nach langwierigen Suchaktionen auffinden ließen. Das *zweite* Ziel bestand in der Erneuerung der technischen Infrastruktur. Die Straßen, Wege und Plätze in der Altstadt wurden ausgebaut und neu gestaltet. Die ersten 25 Mio. DM Fördermittel wurden buchstäblich „vergraben". Das *dritte* Ziel war die Sanierung von Einzelbauten. Hier ging es zunächst darum, die Bürger zu aktivieren, wieder in der Altstadt zu wohnen. Durch den planmäßigen Leerzug ganzer Straßenzüge in der Altstadt bis 1990 schien das Wohnen dort nicht mehr attraktiv zu sein. Die Anwohner identifizierten sich nicht mehr mit ih-

2 Ausführlicher zum damaligen Städtebaulichen Denkmalschutz in Sachsen-Anhalt und zur ersten Etappe der Stadterneuerung in Halberstadt vgl. auch *H.-H. Schauer*, Städtebaulicher Denkmalschutz in Sachsen-Anhalt, in: *Bundesministerium für Raumordung, Bauwesen und Städtebau/Deutsche Stiftung Denkmalschutz* (Hrsg.), Alte Städte – Neue Chancen. Städtebaulicher Denkmalschutz. Mit Beispielen aus den östlichen Ländern der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1996, S. 397-413 und *A. Behr/H. Wetzel*, Strategien ausgewählter Städte und Gemeinden zur behutsamen Stadterneuerung, in: ebda., S. 572-575.

Abb. 4:
Protest gegen Abrisse der historischen Bausubstanz 1989 in Halberstadt *(Photostudio Mahlke Halberstadt).*

rem Wohnstandort. Hier ist es vor allem engagierten Bürgern zu verdanken, die sich in Vereinen wie „Reko statt Abriss" zusammenfanden und einen nicht unwesentlichen Beitrag dazu geleistet haben, dass die Altstadt wieder als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen wurde und wird.

Unterstützt wurde dieses Bemühen mit einer städtischen Förderrichtlinie, die aus heutiger Sicht traumhafte Konditionen bot: 40 % Zuschuss und 45 % Darlehen mit einem Zinssatz von 2 %. All das entfaltete eine immense Anschubwirkung: 1 DM Fördermittel zog 5 DM privater Investition nach sich. Durch die Kriegszerstörungen und die Abbrüche während der DDR-Zeit war die Altstadt bzw. Innenstadt Halberstadts von zahlreichen Brachen und Baulücken geprägt. Die Neubebauung der leeren Flächen war das *vierte* Kernziel der Stadtsanierung. Mit einer Gestaltungssatzung wurde dabei versucht, auf eine moderne, zeitgemäße Architektur hinzuwirken, die nicht kopiert, sondern ergänzt und sich einfügt. Das Modellstadt-Programm lief 1994 aus, und die Stadt wurde in die laufende Städtebauförderung übernommen, welche ab 1996 durch die Aufnahme in das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz" ergänzt wurde.

3. Zweite Sanierungsetappe: das neue Stadtzentrum

Die Wiederbebauung des Stadtzentrums war eine der schwierigsten Aufgaben im Rahmen des Sanierungsprozesses und eines der übergreifenden Ziele der Sanierung, welche die zweite Hälfte der 1990er Jahre prägte.[3] Während sich vor der Zerstörung der Holzmarkt mit dem Rathaus als städtebauliches Kleinod präsentierte, wurde der Stadtkern nach dem Bombenangriff im Zweiten Weltkrieg auf einer Fläche von 1,1 km x 1,3 km völlig ausradiert und mit ihm auch der Holzmarkt und der hinter dem Rathaus liegende Fischmarkt. Bis 1990 blieb eine ca. 6 ha große Fläche um beide Märkte unbebaut.

3 Vgl. ausführlicher zum Projekt Neues Stadtzentrum Halberstadt: *Stadt Halberstadt* (Hrsg.), Die neue Mitte von Halberstadt, Halberstadt 2002.

Abb. 5: Halberstadt – Holzmarkt um 1900 (Stadtarchiv Halberstadt).

Abb. 6: Halberstadt – Holzmarkt um 1989 (Stadtarchiv Halberstadt).

Es bestand große Übereinkunft darüber, dass die Stadt ihre Mitte wieder erhalten und hier das Herz der Stadt schlagen sollte. Obwohl noch nicht feststand, wann das Zentrum wieder bebaut werden konnte, wurde schon 1991 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Dabei galt es, inbesondere die Doppelplatzsituation der beiden Märkte Holzmarkt und Fischmarkt mit dem Rathaus als Bindeglied wiederherzustellen. Die eigentliche Qualität des Siegerentwurfs lag darin, dass historische Baufluchten von Gebäuden in neuer Formensprache wieder aufgenommen wurden. Im heute sehr homogen wirkenden Bauensemble ist nicht ablesbar, dass das gesamte Zentrumsensemble in einer unglaublich kurzen Bauzeit von nur zwei Jahren errichtet worden ist. Bevor jedoch die Planungen der Architekten umgesetzt werden konnten, waren langwierige Verhandlungen mit Investoren nötig. Überdies wurden archäologische Grabungen auf einer Gesamtfläche von 8.000 qm durchgeführt.

Bei der Kostendeckung für die Grabungen, die in der Regel ja nicht gerade investitionsfördernd sind, kam das besondere Städtebaurecht zu Hilfe. Da sich der Bereich des Stadtzentrums im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet befand, wurden städtische Liegenschaften zum Endwert an Investoren verkauft und der damit abgeschöpfte Ausgleichsbetrag direkt zur Finanzierung der archäologischen Arbeiten umgesetzt. Eine erste Investorengemeinschaft, bestehend aus Halberstädter Kaufleuten, legte im Juni 1996 den ersten Grundstein für den Bau. Am 3. September 1998 wurde das neue Stadtzentrum unter großer Anteilnahme der Halberstädter mit einem sprichwörtlichen „Feuerwerk der Freude“ eröffnet.

Glanzlicht bleibt aber nach wie vor das Rathaus, das beide Plätze verbindet und auf historischen Grundmauern in moderner Formensprache errichtet wurde. Noch vorhanden und zugänglich sind die historischen Kellergewölbe. Unverkennbar sind auch die historischen Zutaten, die Ausdruck eines starken Bürgerwillens in Halberstadt sind. So wurde die Ratslaube zu großen Teilen aus Spenden finanziert. Die Kopie der Westfassade erinnert an den untergegangenen Vorgängerbau und zeigt sich deut-

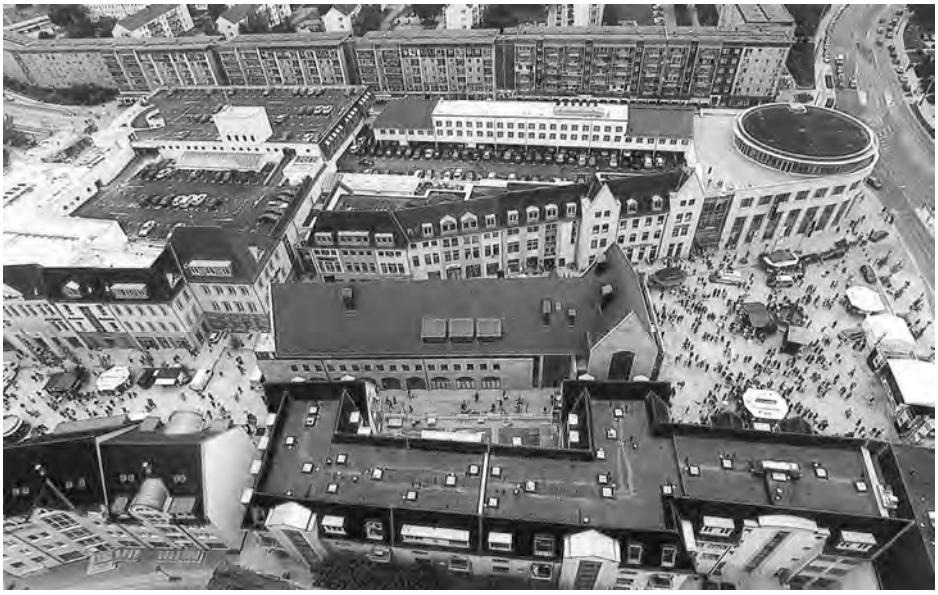


Abb. 7: Das Neue Stadtzentrum von Halberstadt – Fischmarkt und Holzmarkt im September 1998 *(Stadt Halberstadt)*.

lich als historische Reminiszenz, da sie von dem Neubau durch eine Glasspange getrennt wird.

Trotz aller Freude und Euphorie über das neue Stadtzentrum sind daraus inzwischen auch Probleme erwachsen. Mit Beginn der Sanierungsarbeiten hatten sich Teile der noch erhaltenen Altstadt zu einem „Ersatzzentrum" entwickelt. Nun aber folgten die Gewerbetreibenden den Kundenströmen, die sich zum neuen Zentrum verlagerten. Daher droht die Gefahr, dass all jene Altstadtteile erneut veröden. Bedingt durch den demographischen Wandel und die aktuelle wirtschaftliche Situation kommt noch hinzu, dass die Stadt weiterhin an Einwohnern und damit an Kaufkraft verliert. Daher besteht kein Nutzungsdruck auf die innerstädtischen Bereiche. Ein weiteres Problem stellt auch die fehlende Verbindung zwischen dem Neuen Zentrum und der Altstadt dar. Es müssen attraktive Stadträume geschaffen werden, um die Besucherströme entsprechend zu lenken. Daher geht es in Zukunft zum einen darum, die öffentlichen Räume umzugestalten und an die veränderten Nutzungsstrukturen anzupassen. Zum anderen ist es wichtig, das Zielspektrum der Stadterneuerung zu erweitern und langfristig einen Imagewandel herbeizuführen. Es kann nicht mehr allein um die Erhaltung historischer Bausubstanz und die Schaffung attraktiver Wohn- und Geschäftsbereiche gehen, sondern es müssen neue Konzepte und Programme entwickelt und vorhandene kreative Ansätze erkannt und unterstützt werden.

Abb. 8:
Kunst- und Kulturzentrum Voigtei 48
(Stadt Halberstadt).

Ein Beispiel hierfür ist die geplante Umnutzung eines im Herzen der Altstadt erhaltenen alten *Fachwerk-Vierseitenhofes* „Voigtei 48" zu einem Kunst- und Kulturzentrum. Es werden Ausstellungen und Lesungen veranstaltet sowie Workshops abgehalten; ferner bietet es Ateliers, Werkstätten und Studios für „Kreative".

4. Dritte Sanierungsetappe: IBA Stadtumbau 2010

Die dritte Etappe der Sanierung in Halberstadt ist eng verknüpft mit der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau 2010 des Landes Sachsen-Anhalt, die im Jahre 2002 auf den Weg gebracht wurde, um die bisherigen Strategien der Stadterneuerung angesichts des demographischen Wandels und der andauernden ökonomischen Krise in dem Bundesland zu überdenken und neue ungewöhnliche Lösungsansätze zu suchen. Sie stellt sich den Problemen der schrumpfenden Stadt, will zugleich aber auch die Chancen ausloten, die sich dabei bieten. Stadtumbau soll eben nicht nur als Abrissprogramm für leer stehende Wohnungen verstanden werden. Vielmehr geht es darum, kreativ die Potentiale zu nutzen, die solche Stradträume – frei von Nutzungsdruck – bieten. An der IBA 2010 beteiligen sich 19 Städte im Land Sachsen-Anhalt. Dabei setzt sich jede Stadt mit einem für sie charakteristischen Problemfeld auseinander.

In Halberstadt wurden im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost 2.088 Wohnungen abgerissen. Die Bevölkerung schrumpfte von 46.851 im Jahr 1989 auf 38.531 im Jahr 2009. Dadurch war die äußere Hülle der Stadt für die Bedürfnisse und Anforderungen der Bürger zu groß geworden. Daher stellt sich Halberstadt im Rahmen der IBA dieser Problematik mit dem Thema „Kultivierung der

Abb. 9: Vorlesepicknick auf dem Abtshof *(Stadt Halberstadt).*

Leere".[4] Dieses erwies sich für Halberstadt „wie auf den Leib geschneidert", sind es doch gerade die durch Kriegszerstörungen und Abbrüche entstandenen Brachen, die bis heute – als wahre „Unorte" – den Stadtorganismus prägen. Zunächst war es wichtig, ein allgemeines Umdenken „einzuläuten". Der negative Beigeschmack, der der Leere als „Verlust" anhaftet, sollte sich umkehren in „Chance und Entwicklungspotential". Dazu wurde in Halberstadt versucht, diesen recht theoretischen Ansatz auf einem „Trainingspfad des Sehens" verständlich zu machen und so die Wahrnehmung der Bürger zu schärfen. Es wurden acht Orte in der Stadt ausgewählt, die jeweils eine unterschiedliche Qualität von Leere aufwiesen. Mit Aktionen, in die die Bürger einbezogen wurden, sollten die einzelnen Orte neu erfahren werden. So wurde auf dem Abtshof, einer ungeordneten, unaufgeräumten Stadtbrache inmitten der Altstadt, zu einem *Vorlesepicknick* geladen. Dabei galt es, das Interesse der Halberstädter für diese „Rumpelkammer" ihrer Stadt überhaupt zu wecken und das Flächenpotential des Abtshofes sichtbar zu machen. Dazu wurden alle Autos vom Platz verbannt und ein Raster mit Hilfe von Kreidewagen aufgebracht. Anschließend wurde der Platz mit Baulampen ins rechte Licht gerückt, somit eine „Bühne" für Vorleser und Schauspieler geschaffen und zu einem Vorlesepicknick aufgerufen, zu dem die Verpflegung selbst mitgebracht werden sollte. Diese Aktion war ein Erfolg, und der zuvor unbeachtete Platz rückte in den Fokus des Bürgerinteresses. Inzwischen beginnt ein privater Investor das Areal mit Wohnungen zu bebauen.

Der noch jungen Tradition des Picknicks folgend wurde im Sommer 2008 ein *Filmpicknick* auf dem Heinrich-Heine-Platz am Rande der Innenstadt, einem weiteren Ort des „Trainingspfads des Sehens", veranstaltet. Die Halberstädter fanden Gefallen daran, Plätze zu besetzen und so folgte als Abschluss und Höhepunkt der Picknicktradition auf dem Domplatz, der „guten Stube" von Halberstadt, ein *Klangpicknick,* das den Domplatz akustisch in seiner Weite erlebbar machte: Glockengeläut, Klangschalen und Bläsergruppen füllten den Platz und ließen in einem wechselseitigen Spiel die Besucher die

4 Ausführlicher zum Konzept der „Kultivierung der Leere" der IBA Stadtumbau 2010 in Halberstadt siehe: *Stadt Halberstadt* (Hrsg.), Halberstadt – Entdecke die Leere. Halberstadt 2010; außerdem: *Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt* (Hrsg.), Internationale Bauausstellung Stadtumbau 2010 Sachsen-Anhalt – Halberstadt. Kultivierung der Leere, Magdeburg 2010 und *M. Peschken/IBA Büro GbR* (Hrsg.), Ästhetik der Leere, Dessau 2007.

Abb. 10:
„Sehring" am Domhang
(Stadt Halberstadt).

Dimensionen des Platzes spüren. Trotz des leeren Platzes kam nicht das Gefühl von Leere und Verlust auf; es kehrte sich um in ein Gefühl der Freiheit und der Ruhe. Schließlich fanden Halberstädter Gefallen daran, Plätze in der Stadt zu besetzen und zu erleben. Im Sommer 2008 folgte das *Filmpicknick* auf dem Heinrich-Heine-Platz am Rande der Innenstadt, einem weiteren Ort des Trainingspfads des Sehens.

Ein Beispiel für neue Denkansätze ist auch die Aktion „Sehbrücke" am Domhang, einer Schnittstelle zwischen Stadtzentrum und Altstadt. Eine breite Verkehrsader trennt beide Bereiche und bildet eine nahezu unüberwindbare Barriere. Durch die künstlerische Aktion wurde versucht, die Trennung optisch und gedanklich zu überbrücken, insbesondere da der einstmals dicht bebaute Domhang heute den freien Blick auf den Dom zulässt. Mit der Installation eines „Sehringes" und einer stilisierten Silhouette auf der gegenüberliegenden Seite, der Martinikirche, wird ein Eindruck der früheren Domhangbebauung vermittelt. Noch im Rahmenplan für die Innenstadt aus dem Jahr 1993 war vorgesehen, den früheren Zustand einer dichten Hangbebauung wieder herzustellen. Angesichts der aktuellen demographischen Entwicklungen zeichnet sich jedoch ab, dass selbst langfristig der Bedarf für diese Bebauung fehlen wird. Somit geht es vielmehr darum, an dieser Stelle innerstädtische Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Parallel zu der Neupräsentation des Halberstädter Domschatzes wurde der Domhang daher als hochwertiger grüner Freiraum neu gestaltet. Der Dom präsentiert sich den Besuchern seit Ende April 2010 somit wie auf einem grünen Tablett, und es konnten Synergieeffekte erzeugt werden, die sich auch in steigenden Besucherzahlen ablesen lassen.

Im Rahmen der Strategien zur IBA Stadtumbau 2010 können keine allgemeingültigen Lösungen entwickeln werden. Weiterführend könnten aber die methodischen Ansätze sein, die sich gleich einem „Werkzeugkasten" auch in anderen schrumpfenden Städten anwenden lassen. Mit den speziell in Halberstadt entwickelten methodischen Konzepten befasste sich auch die Abschlussausstellung „Entdecke die Leere" in der ehemaligen „Städtischen Badeanstalt".

Armin Keller

Veränderte Förderlandschaft in der Stadterneuerung

1. Ausgangslage

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und die Städtebauförderung als Gemeinschaftsaufgaben von Bund, Ländern und Gemeinden sind seit ihrem Beginn eng miteinander verbundene, integrierte und integrierende städtebauliche und strukturpolitische Prozesse. Die Vorteile und das Alleinstellungsmerkmal einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zeigen sich vor allem in der engen Abstimmung zwischen Handlungsfeldern, Planungskonzeptionen, Organisationsformen, rechtlichen Grundlagen und der Förderung. Nach Michael Krautzberger besteht bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses sogar die Verpflichtung, die Vorschriften des Besonderen Städtebaurechts, früher des Städtebauförderungsgesetzes, die Paragraphen 136 und folgende anzuwenden.[1] Diese frühen Grundsätze haben auch heute in der Förderlandschaft der Stadterneuerung nichts an Aktualität verloren.

Die Umwandlung von innerörtlichen Flächen- und Baustrukturen aufgrund von veränderten Lebensbedürfnissen ist so alt wie die Geschichte menschlicher Zivilisation in städtischen Kulturen. Immer wieder waren die Menschen gezwungen, das Vorhandene in den Siedlungen für einen neuen Lebensbedarf umzugestalten. Das ist nicht anders als zu jener Zeit, da man sich in ehemaligen römischen Militärlagern neu einrichtete, wie z.B. das heutige Regensburg im „castra regina". Seit der Industrialisierung wurde Stadtentwicklung mit Wachstum gleichgesetzt. Auch in den ersten Jahrzehnten der Städtebauförderung dominierte das Wachstum, wenngleich das Augenmerk schon damals vor allem auf das Wachstum nach Innen gerichtet war. Bereits 1976 hat Hellmut Richter festgestellt, dass gegenüber dem bisherigen wachstumsorientierten Städtebau die städtebauliche Erneuerung in komplexe Strukturen und in vielfältige öffentliche und private Interessen eingreift: „Um diese Aufgabe zu bewältigen, bedurfte es nicht nur neuer gesetzlicher Regelungen und organisatorischer Hilfen, sondern vor allem auch der öffentlichen Förderung."[2]

1 *M. Krautzberger*, in „Städtebauförderungsrecht", Kommentar und Handbuch, München 2006.
2 *P. Molodovsky/H. Richter*, in „Städtebauförderung in Bayern", 01.07.1987 (Loseblattsammlung).

2. Veränderungen der Förderlandschaft

Die städtebauliche Erneuerung und damit deren Förderung auf eine Behebung städtebaulicher Missstände zu beschränken, greift heute deutlich zu kurz. Natürlich zählen etwa die Sicherung erhaltenswerter Gebäude und historischer Ensembles sowie die Aufwertung und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen nach wie vor zu den „Kerngeschäften" der Sanierung und damit auch der Städtebauförderung. Auch wird die finanzielle Unterstützung der Städte und Gemeinden des ländlichen Raums, die z.B. im Freistaat Bayern mit einem Förderanteil bei über 70 % deutlich höher liegt als der Bevölkerungsanteil, in den Flächenländern weiterhin vorrangig erfolgen. Aber die Herausforderungen für die Städtebauförderung haben in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. So waren nach der Öffnung des Eisernen Vorhangs die städtebaulichen Folgen, die sich aufgrund der Strukturreformen der Bundeswehr und der alliierten Streitkräfte ergeben haben, in diesem Umfang nicht zu erwarten. Eine Entwicklung, die durch die aktuellen Überlegungen der Bundesregierung über eine neuerliche Strukturreform der Streitkräfte noch nicht abgeschlossen ist.

Zudem machte die zunehmende soziale Polarisierung in manchen Stadtquartieren es erforderlich, neben der herkömmlichen Förderung von Altstädten auch städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände in „Stadt- und Ortsteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf", so eine Bezeichnung aus dem Jahr 1999, einzuleiten. Glücklicherweise kam ein Übergreifen der nächtelangen, gewalttätigen Unruhen im Herbst 2005 in den französischen Vororten hierzulande kaum zustande – vielleicht gerade wegen der Präventionsmaßnahmen des Programms „Soziale Stadt". Die Integration aller Bevölkerungsgruppen bleibt folglich eine Daueraufgabe auch in der Stadterneuerung.

Und schließlich stehen zahlreiche Städte und Gemeinden aufgrund demografischer und wirtschaftstruktureller Veränderungen vor dem Problem, sich mit einer langfristig zurückgehenden Nachfrage und Schrumpfung in der Stadt- und Ortsentwicklung auseinandersetzen zu müssen. Im Vordergrund stehen nun nicht mehr die aufgrund eines konkreten Bedarfs nachgefragten Flächen und Gebäude, sondern oft sind diese selbst Angebote für eine noch zu findende Nutzung, für die ein Markt erst noch geschaffen werden muss. Gerade hier stellt sich die Notwendigkeit eines verstärkten überörtlichen und interkommunalen Handelns.

Nachdem die größte Herausforderung und das größte Einsparpotential beim Gebäudebestand liegen, war es nur folgerichtig, dass Energieeffizienz und Klimaschutz zu Querschnittsaufgaben in der Städtebauförderung wurden. Die Stadtquartiere sind nach wie vor insbesondere den Bedürfnissen von Familien und älteren Menschen anzupassen, z.B. durch eine barrierefreie Wohnumfeldgestaltung.

In den Innenstädten und Ortszentren drohen vielen zentralen Versorgungsbereichen Funktionsverluste. Diese Gebiete sind als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben zu sichern und zu entwickeln.

Das im Jahr 2004 unter § 171b Absatz 2 neu in das Baugesetzbuch eingefügte Städtebauliche Entwicklungskonzept bietet, gegebenenfalls zusammen mit den vorbereitenden Untersuchungen, eine geeignete integrierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage für die genannten Aufgabenstellungen und damit auch für alle Programme bzw. Programmsäulen der Städtebauförderung.

Es scheiden sich aber die Geister, ob es aufgrund der vielfältigen neuen und alten Aufgaben der beständigen Auflegung neuer Städtebauförderungsprogramme bedarf, oder ob es ausreicht, lediglich die Schwerpunkte neu zu definieren. Während die einen mit nunmehr sechs Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramme – hinzu kommen noch Modellvorhaben, landeseigene Programme und die EU-Förderschiene – eine erhöhte Problemorientierung und damit Profilierung erhoffen, befürchten andere eher einen Profilverlust wegen der Zersplitterung der Städtebauförderung, so dass die eingeführte Marke „Städtebauförderung" gegenüber den Teilaspekten verloren gehen könnte. Die Programmvielfalt hat allerdings zur Folge, dass sich der Verwaltungsaufwand für die damit befassten Stellen deutlich erhöht hat. Viele Bundesländer, wie auch Bayern, versuchen demgegenüber den Vollzug der Förderung mit einheitlichen Städtebauförderungsrichtlinien für die Kommunen zu erleichtern. Für die zukünftige Stadterneuerung wird es entscheidend sein, ob und wie noch stärker als bisher Kooperationsformen entwickelt werden können, damit die Zusammenarbeit der Gemeinden untereinander verstärkt und die Privaten für eine Mitwirkung an der städtebaulichen Erneuerung gewonnen werden können.

3. Intrakommunale Kooperationsformen

Natürlich war und ist die städtebauliche Erneuerung schon seit 1971 ohne die Zusammenarbeit von Privaten und Gemeinden nicht erfolgreich zu bewältigen. Private Modernisierungsmaßnahmen dienen als gute Beispiele, wobei aus Geboten Vereinbarungen wurden. Eine Weiterentwicklung der Städtebauförderung sind z.B. die kommunalen Förderprogramme, an denen Gemeinden und Staat (Land und ggf. Bund) gleichermaßen finanziell beteiligt sind. Sie eignen sich vor allem für Sanierungsmaßnahmen im geringeren Umfang, etwa Fassadeninstandsetzungen, Hofgestaltungen oder Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Die Gemeinde nimmt auch hier eine Schlüsselstellung ein. Sie beschließt das Förderprogramm und legt die Höhe der Pauschalförderung fest.

In diesem Rahmen haben sich weitere intelligente Modelle vor Ort entwickelt, so etwa ein Altstadtfonds in Schongau/Oberbayern. Nach dem Motto „lieber Kapital in der Region investieren als mit unsicheren Geldanlagen Steuerschlupflöcher in Übersee suchen", haben sich dort schon Anfang dieses Jahrtausends Bauherren später Eigentümergemeinschaften mit in der Regel zwölf Gesellschaftern gebildet. Nach der Abstimmung der jeweiligen Nutzungsvorstellungen wird nach einem geeigneten, meist leer stehen-

Abb. 1: Schongauer Altstadtfonds, Arztpraxis in einer früheren Werkstatt; Planung und Umbau: Dipl.-Ing. L. Achmüller, Schongau (Foto: *A. Keller*).

den Haus Ausschau gehalten, das saniert oder umgebaut wird. Die Bauherrengemeinschaft ist eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über Eigenkapital und Kredite. Nur die unrentierlichen Kosten – also die Kosten, die sich insbesondere durch Miet- und Pachteinnahmen nicht refinanzieren – werden zum Teil mit Finanzhilfen der Städtebauförderung getragen. Besondere Aspekte für die privaten Investitionen sind die erhöhten Abschreibungsmöglichkeiten für Gebäude, die in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet liegen und für die Baudenkmale selbst. Der Erfolg gibt dieser Initiative Recht, denn die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber überregionalen Anlageprodukten ist trotz Zeiten der Globalisierung gegeben: Unternehmen konnten vor Ort gesichert und neue angesiedelt werden, neue Arbeitsplätze wurden geschaffen und die Attraktivität der Altstädte erhöht.

Andererseits hat es natürlich wenig Sinn, Geld und Arbeit in ein Gebäude zu stecken, wenn die Zukunft des Umfelds und des Quartiers noch ungeklärt ist. Der strukturellen Aufwertung der Gebiete kommt daher eine große Bedeutung zu. Die Neugestaltungen der öffentlichen Räume oder die Qualitätsverbesserungen innerörtlicher Geschäftsstraßen sind klassische Kooperationsaufgaben, die nur im partnerschaftlichen Miteinander erfolgreich gelöst werden können. Schließlich muss es auch im Interesse der privaten Eigentümer sein, die Werthaltigkeit ihrer Grundstücke auf Dauer zu sichern oder zu verbessern. Vor allem die Wohnungswirtschaft hat für die Stadtrendite bereits einiges getan, und Bauinvestoren entdecken die Vorteile eines Quartiersmanagements. Ideal ist – und dies hat das bayerische Modellvorhaben „Leben findet

Abb. 2: o.l.: Städtebauförderung in Bayern, Modellvorhaben „Leben findet Innenstadt".

Abb. 3: o.r.: Die Fußgängerzone in Passau; Planung: G. Schmidt, Architekt, Passau / B. Franz, Landschaftsarchitektin, Passau (Quelle: City Marketing Passau e.V.).

Abb. 4: u.l.: Stadtumbau Frammersbach/Unterfranken – die neue Mitte um die Dorflinde; Planung: Büro für Städtebau und Architektur Dr. Holl, Würzburg (Foto: Architekten).

Abb. 5: u.r.: Städtebauförderung als Impulsgeber für den ländlichen Raum: Schönsee / Oberpfalz, Umbau und Umnutzung des ehemaligen Kommunbrauhauses zum Bayerisch-Böhmischen Zentrum; Planung: Brückner & Brückner Architekten, Tirschenreuth (Foto: *P. Manev*).

Innenstadt" gezeigt –ein kooperatives Miteinander von öffentlicher Hand und Privaten auf freiwilliger Basis. Zur stärkeren Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen wurden in den Gemeinden in der Regel so genannte „Verfügungsfonds" eingerichtet, die sich bis zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden und mindestens 50 % aus Mitteln von privaten Standortgemeinschaften finanzieren. Über deren Einsatz entscheidet ein lokales Gremium, z.B. der Stadt- oder Gemeinderat. Die gesammelten Finanzmittel kommen sowohl investiven als auch nichtinvestiven Maßnahmen zu Gute. Beispielhaft ist die Einbindung und finanzielle Beteiligung der Eigentümer bei der Neuordnung der Fußgängerzone in Passau. Die Neugestaltung erfolgte in Kooperation zwischen öffentlicher und privater Hand. Bei der Ludwigstraße

Abb. 6:
Dingolfing / Niederbayern: Museum für Stadt- und Industriegeschichte im ehemaligen Herzogkasten; Planung: Architekturbüro Franz Bast, Straubing (Foto: Architekten).

waren 24, bei der Großen Klingergasse 13 Hauseigentümer beteiligt und trugen jeweils 50 % der Investitionen.

Gewerbetreibende und Dienstleister sind als Partner der Kommunen mehr denn je gefordert, an einer strukturellen Aufwertung der Quartiere und der Stärkung der Nutzungsvielfalt mitzuwirken. Akteure sind jedoch nicht nur Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe sowie die Kommunen, sondern auch Wohnungsunternehmen, die Gastronomie, die Immobilieneigentümer und Mieter und Pächter. Die erzielten Erträge kommen letztendlich der Wirtschaft und der Gemeinschaft gleichermaßen zu Gute, von der Verbesserung des Standorts und der Imageerhöhung des Quartiers bis hin zur Prävention, z.B. gegenüber Vandalismus. Eine höhere Bewertung des Standorts kann, das hat das genannte Modellprojekt gezeigt, auch zu höheren Bonitäten und damit zu günstigeren Finanzierungskonditionen der örtlichen Investitionen durch die Kreditinstitute führen.

4. Fazit

Die Städtebauförderung verbindet konzeptionell und baulich die Grundgedanken einer nachhaltigen Entwicklung. Deren Programmstrukturen geben beispielhaft die drei Säulen der Nachhaltigkeit wieder: die ökonomische, ökologische und soziale Dimension einschließlich deren Wechselwirkungen. Baulich wirkt sich das beispielsweise in der Schaffung der notwendigen Daseinsvorsorge aus, der Anpassung von sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie der Schaffung von sicheren und attraktiven öffentlichen Räumen. Die Innenentwicklung, der sparsame Umgang mit Flächen, Klimaschutz und Energieeffizienz im Gebäudebestand sind die notwendigen Voraussetzungen einer zukunftsfähigen Entwicklung in Deutschland.

Jürgen Tietz

Zukunftsperspektive alte Stadt – zwischen Übernutzung und Unternutzung

Seit Jahren erfreuen sich alte Städte einer wachsenden Beliebtheit – sowohl als Wohnorte, aber oft auch als Ziel für Touristen. Daher benötigen alte Städte auch eine besondere Aufmerksamkeit bei der Bewahrung ihres historischen Baubestandes und ganz eigene, behutsame Wege bei Sanierung und Erneuerung. Oft genug ist es nur gegen massive Widerstände möglich, das Alte in der historischen Stadt möglichst originalgetreu zu bewahren. Um dies zu erreichen, gilt es die Achtsamkeit der unterschiedlichen Akteure in diesen Städten stets auf ein Neues für die Werte des erhaltenen Erbes zu schärfen und so zur dauerhaften Erhaltung städtischer Strukturen und ihrer kostbaren historischen Architektur beizutragen. Da ist es unverzichtbar, wenn historische Städte über ein Netzwerk als Informations- und Diskussionsplattform untereinander verfügen wie es die Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt" bietet. Notwendig ist dies sowohl zum internen Austausch als auch, um die öffentliche Aufmerksamkeit für Fragen und Themen der alten Stadt zu erhöhen. Es trägt dazu bei, die herausragenden kulturellen und gesellschaftlichen, aber auch politischen und ökonomischen Werte zu vermitteln, die durch die historischen Stadtensembles verkörpert werden. Ziel muss es dabei sein, die Denkmale der Städte als historisch bedeutende Dokumente auch für die kommende Generation zu bewahren und so zugleich dazu beizutragen, dass zahlreiche Menschen ihre unmittelbare Lebensumwelt jeden Tag neu als lebenswert erfahren. Mit der alten Stadt wird für viele Menschen „Heimat" bewahrt und dieser Heimat zugleich eine Zukunftsperspektive eröffnet.

Bereits im Titel der Tagung „Sanierung der Sanierung"[1] wird deutlich, dass das Thema der alten Stadt in all ihren Ausprägungen und Zeitschichten – trotz vieler bisher erzielter Erfolge – keineswegs abgeschlossen ist. Städte sind keine statischen Zustandsbestimmungen. Vielmehr sind sie in einen permanenten Entwicklungsprozess eingebettet. Dieser Prozess verläuft mal dynamischer, mal langsamer. Dies wird durch zahlreiche Faktoren mitbestimmt; manche hängen von den jeweiligen Orten und ihren spezi-

1 Der vorliegende Beitrag beruht auf einem Vortrag des Verfassers auf der Internationalen Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft „Die alte Stadt" zum Thema „Sanierung der Sanierung" vom 6.-9. Mai 2010 in Limburg an der Lahn.

fischen Bedingungen ab sowie von den Akteuren, die vor Ort an den Prozessen beteiligt sind, andere sind allgemeinerer Natur, denen sich kaum eine Stadt zu entziehen vermag. Diese Faktoren sind so komplex, vielschichtig und in sich widersprüchlich, dass sie kaum unter einen Hut zu passen scheinen und für die Bürger gelegentlich nur noch schwer zu vermitteln sind. Manchmal bringt man sie auf den ersten Blick vielleicht gar nicht mit der Zukunft alter Städte in Verbindung, denn sie tragen Namen wie Finanzkrise, Steuerreform oder Energiesparverordnung.

1. Altstadt 2020 – zwei Szenarien

Die Zukunft jeder historischen Stadt beginnt zwar heute. Doch ich möchte diesmal etwas weiter nach vorn schauen und lade Sie daher zu einem gemeinsamen Ausflug in das Jahr 2020 ein, in die schöne Stadt X, einer gerade auch bei ausländischen Touristen beliebten Destination:

Am 24. April 2020 ist Sayokato Kobe aus Tokio zu ihrem ersten Deutschlandaufenthalt in Frankfurt am Main gelandet. Von dort erfolgte ihr Transfer mit der individuell betreuten Reisegruppe nach X. Dort wohnt sie in einem im regionalen Stil gehaltenen Hotel mit malerischem Blick auf die Altstadt und die umgebende Bergkulisse. Anstelle der heute üblichen Zimmerkarte erhält Sayokato Kobe ein Armband mit einem historischen Motiv aus X ausgehändigt. Sie wird gebeten, dieses Armband in den kommenden zwei Tagen ihres Aufenthaltes stets zu tragen. Denn das Armband gewährt ihr nicht nur Zugang zu ihrem Hotelzimmer, zu Sauna, Wellnessbereich und Fitnessarealen des Hotels, sondern auch in die Altstadt von X. In einem Pilotprojekt war X nämlich 2015 als erste historische Altstadt Deutschlands mit dem von Siemens entwickelten City-Scan-System ausgestattet worden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten (die Scanner konnten die Armbanddaten nicht lesen, wenn sie in der kalten Jahreszeit unter einem Jacken- oder Pulloverärmel versteckt waren), erwies sich City-Scan als Volltreffer.
Aber wie funktioniert City-Scan? In Sayokato Kobes Armband befindet sich ein multifunktionaler Onlinechip. Mit ihm wird der Zugang in die Altstadt durch ein System von Mautstationen – wie wir es der Einfachheit halber nennen wollen – gesteuert. Da Sayokato Kobe in Tokio das etwas kostspieligere Premium-Package für ihre Reise gebucht hat, wird ihr nicht jeder Besuch der komplett autofreien Altstadt gesondert durch City-Scan abgerechnet, sondern sie besitzt den Vorteil, für die Dauer ihres Aufenthaltes die Altstadt frei betreten zu dürfen. Mit eingeschlossen ist dabei eine Fotogenehmigung, die sonst pro Bild 50 Cent beträgt und ebenfalls direkt über City-Scan erfasst und abgerechnet wird. Lediglich für den Besuch der besonderen Sehenswürdigkeiten, denen die Stadt den Eintrag in die Welterbeliste verdankt, fallen für Sayokato Kobe zusätzliche Gebühren an. Dies gilt etwa für einen Besuch der Marktkirche, aber auch für die Inszenierung historischer Ereignisse aus der Geschichte von X. Auch die Museumseintritte werden von

City-Scan digital erfasst und online weitergeleitet. Besonders erfolgreich ist City-Scan jedoch, weil der innerstädtische Einzelhandel ebenfalls an das City-Scan System angeschlossen ist. Entsprechend ihrer jeweiligen bei der Buchung festgelegten Nutzerprofile halten die Geschäfte spezifische, auf die Touristen ausgerichtete Angebote bereit. Das ermöglicht ein bequemes und ungestörtes bargeldloses Shopping-Erlebnis in anheimelnder Atmosphäre. Dank dieses unkomplizierten Einkaufsmodells ist es X gelungen, die Umsätze des Einzelhandels auf das Niveau der Landeshauptstadt zu heben. Natürlich ist auch die innerstädtische Gastronomie an das City-Scan System angeschlossen. Über die kombinierte Mikrotechnologie, die in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege nahezu zerstörungsfrei in die historischen Bauten eingefügt werden konnte, sorgt die Videoüberwachung der Innenstadt zudem dafür, dass es nahezu keine Kriminalität gibt. Selbst alkoholisierte Touristen können mit Hilfe dieses Systems zielgenau und zeitnah durch den City-Scan Security-Service aus der Altstadt entfernt werden.

Doch natürlich muss man nicht wie Sayokato Kobe das Premium-Package buchen. Gerade bei Tagungen und Konferenzen sind die reduzierten Innenstadt-Einheiten beliebt. Sie erlauben Altstadtbesuche für die Dauer von zweieinhalb, fünf oder siebeneinhalb Stunden – je nach Buchung. *Upgrades* sind jederzeit möglich. Nach Ablauf der Besuchszeit wird der Tourist durch sehr angenehme, leichte Stromstöße darauf aufmerksam gemacht, dass seine Besuchszeit in der Altstadt abgelaufen ist. Er hat nun die Möglichkeit, innerhalb der nächsten 15 Minuten bei einem der City-Scanner eine Besuchsverlängerung zu erwerben, oder er sollte den Innenstadtbereich verlassen. Denn ein unerlaubter Aufenthalt wird teuer: Er wird mit vierfachen Gebühren in Rechnung gestellt.

Zwar galt das City-Scan-System in den Anschaffungskosten zunächst als relativ kostenintensiv und schien sich daher auf den ersten Blick nur für wirkliche Top-Destinationen zu lohnen. Doch dank seines Innovationspotentials rechnet es sich inzwischen auch für kleinere alte Städte mit geringerer Touristendichte. Ab einem „Tourifaktor" von 2,5 (2,5 Besucher pro Quadratmeter Altstadtfläche pro Minute) übernimmt Siemens Installations- und Betriebskosten des Systems. Die Denkmal- und Hausbesitzer in X partizipieren übrigens an diesem optimierten Stadtmanagementsystem durch höhere Mieten und eine optimale Auslastungsquote in Restaurants, Geschäften und Hotels. Es ist eine win-win-Situation für alle Beteiligten, da zudem der Zugang zu der zuvor teilweise völlig von Touristen überlaufenen Stadt nunmehr deutlich besser reguliert werden kann.

Natürlich kann das City-Scan-System nicht in allen Städten im Jahr 2020 funktionieren. Denn neben jenen historischen Städten, in denen der Tourismus boomt, gibt es leider auch zahlreiche alte Städte in den zunehmend strukturschwachen Gebieten. Dabei handelt es sich häufig um ehemalige Industrieregionen, die nach rasantem Wachstum im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert seit dem Beginn des 21. Jahrhunderts aufgrund von De-Industrialisierung und demographischer Entwicklung einen massiven und sich beschleunigenden Schrumpfungsprozess durchlaufen. Als Folge der dramatischen Staatsverschuldung in Deutschland und fehlender Finanzmittel musste gegen-

gesteuert werden. So war es nicht mehr möglich, die bis zur Jahrtausendwende gewohnte Infrastruktur in Stadt und Land aufrecht zu erhalten; dies betraf den Zustand des Straßen- und Bahnnetzes ebenso wie die Versorgung von Kranken und Senioren. Als Konsequenz wurde im Nachgang zur „IBA Perspektive Schrumpfung 2015" ein Drei-Stufen-Modell entwickelt, das die schrumpfenden Städte je nach Schrumpfungsintensität in drei Gruppen A, B und C gliedert.

In Städten mit dem Schrumpfungsgrad A (bis 10 % Prozent der Bevölkerungsverlust pro zehn Jahre) werden die restlichen städtebaulichen Förderungsinstrumente von Bund und Ländern gebündelt. Infrastrukturmaßnahmen, Wirtschaftsförderung, aber auch Wohnumfeldverbesserungen sollen hier eine langfristige Erhaltung der zumeist alten Städte ermöglichen. Dabei wird den historischen Innenstadt-Ensembles eine große Bedeutung als positiv besetzte Standortfaktoren beigemessen.

Städte mit dem Schrumpfungsgrad B (von 10 bis 15 % Bevölkerungsverlust pro zehn Jahre) unterliegen einem Shrinking-Monitoring. In diesen Städten werden zudem gezielt Schrumpfungsmaßnahmen im Stadtumfeld durchgeführt, die aus dem „Europäischen-Schrumpfungs-Fonds" finanziert werden: Dazu gehört ein konsequenter Rückbau von einstigen Eigenheimsiedlungen, den so genannten „Wildschweinsiedlungen" sowie von Stadterweiterungen der Nachkriegszeit. Ferner werden ehemalige Gewerbegebiete restrukturiert, darunter auch solche, die noch in den Jahren nach 2010 überhaupt erst ausgewiesen worden waren. Gelingt durch dieses Gegensteuern eine Konzentration auf die Innenstadt, können die Städte in die Kategorie mit Schrumpfungsgrad A aufsteigen. Gelingt es nicht, gehören sie zu den Städten mit Schrumpfungsgrad C (über 15 % Bevölkerungsverlust pro zehn Jahre).

In diesen Orten mit Schrumpfungsgrad C, in denen die alten Städte und damit ihr baukulturelles Erbe häufig bereits seit Jahrzehnten einem Leerstands- und Verfallsprozess ausgesetzt sind, erfolgt im Rahmen eines Mehrstufenplans eine Strukturreform. Die verbliebenen Bewohner werden umgesiedelt und die Städte endgültig aufgegeben – jedoch nicht, bevor das Denkmaldokumentationszentrum „Alte Stadt" die baulichen Strukturen und Restbestände dokumentiert hat. Historische Bauwerke, die als besonders wertvoll erachtet werden, werden durch das „Denkmal Transferprogramm" des „Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz" in andere, möglichst räumlich nahe liegende Städte überführt. Dort werden sie in Baulücken des Stadtensembles eingefügt oder ersetzen Bauten der Nachkriegsmoderne. Da dies nicht für alle Denkmale möglich ist, werden weitere historische Altstadtensembles entweder in das Ausland vermietet oder verkauft, vornehmlich in die BRIC-Staaten, die Schwellenländer Brasilien, Russland, Indien und China. Aber auch in Korea, Japan und in den USA herrscht großes Interesse an den europäischen Stadtensembles, allerdings sind die USA anders als die ostasiatischen Länder angesichts der dramatischen Abwertung des US-Dollars in Folge des Staatsbankrotts während Barack Obamas zweiter Amtszeit als Präsident der USA leider nicht zahlungskräftig genug, die Ensembles aus *good old Europe* auch zu bezahlen.

Für den Etat der Bundesrepublik bieten die Gelder aus dem „Denkmal Distribution Fonds" DDF, der von einem prominenten Entwickler von Einkaufscentern gemanagt wird, eine doppelte Chance. Zum einen fallen für die ins Ausland verkauften bzw. vermieteten Städte keine Infrastrukturkosten mehr an, zum anderen können die so generierten Einnahmen komplett in den Aufbau von Anlagen erneuerbarer Energien investiert werden, die auf den ehemaligen Stadtgrundrissen entstanden sind. Damit hat sich Deutschland als ökonomisch führende Nation bei Wind-, Wasser- und Solarenergie etabliert und eine doppelte Gewinnsituation geschaffen. Dank einer ausgeklügelten Vertragsgestaltung durch das Bundesjustizministerium ist es übrigens gelungen, die denkmalgerechte Instandhaltung der alten deutschen Städte im Ausland bis zum Jahr 2100 vertraglich zu gewährleisten, einschließlich eines Rückkaufsrechtes.

Soweit die beiden Zukunftsszenarien, die bei näherer Betrachtung gar nicht so utopisch klingen. Sollten sie Wirklichkeit werden, würden sie gleichwohl Extrementwicklungen darstellen, die schon heute so fern nicht sind: Der vom Bund geförderte Abriss von Neubausiedlungen der 1960er Jahre in Ost und West ist längst Realität. Gelegentlich wird auch heute schon eine Kirche Huckepack genommen und umgesetzt, wenn sie im Wege steht. Wann wird die Aufgabe ganzer historischer Altstädte, die nicht mehr gebraucht werden, auf uns zukommen? Aber auch die touristische Übernutzung historischer Altstädte zwischen Heidelberg, Rothenburg und Regensburg ist längst Alltag. Böte da nicht unser City-Scan-System tatsächlich eine wünschenswerte Lösung? Die Basis für beide Szenarien – *best case* und *worst case* – ist längst in der Gegenwart angelegt – egal wie ihre Ausformung im Detail in den nächsten 20 Jahren aussehen wird.

2. Bilanz und Zukunftsperspektiven

„Das Klima für die Alte Stadt ist rauer geworden", wie Harald Bodenschatz und Hans Schultheiß in ihrem Nachruf auf August Gebeßler in der Zeitschrift „Die alte Stadt" geschrieben haben: „Die große Übereinkunft zur Bewahrung der alten Stadt, die sich nach der Ära der altstadtfeindlichen Kahlschlagsanierung mit Hilfe des großartigen Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 gefestigt hatte, ist wieder, zunehmend seit den 1990er Jahren, brüchig geworden. In Gesellschaft und Politik werden durch den steigenden Druck auf die Städte im Kontext einer neoliberalen Globalisierung die Versuchungen größer, zugunsten von fragwürdigen Investitionen wichtige Bausteine des historischen Erbes preis zu geben."[2]

Welche Auswege aus dieser Gefährdung der alten Städte bieten sich an? Kann es angesichts der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen, die jede einzelne Stadt kenn-

2 *H. Bodenschatz / H. Schultheiß*, Abschied von August Gebeßler, in: Die alte Stadt 36. Jg. (1/2009), S. 9.

zeichnen, überhaupt allgemein verbindliche Handlungsstrategien für den künftigen Umgang und die künftige Entwicklung alter Städte geben? Fordert nicht vielmehr jede Stadt aufgrund ihrer Einzigartigkeit und ihrer spezifischen Rahmenbedingungen einen ganz eigenen, individuellen Weg? Oder stehen wir angesichts einer globalisierten Welt vielmehr vor grundsätzlichen Herausforderungen, denen sich jede Stadt mit denkmalgeschützter historischer Bausubstanz zu stellen hat?

Das Stichwort von der „Sanierung der Sanierung", Thema dieser Tagung, zeugt davon, dass Städte einem permanenten Veränderungs- und Entwicklungsprozess unterworfen sind. Die sich wandelnden ökonomischen, ökologischen, politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen können sich schnell unmittelbar in Veränderungen des denkmalgeschützten Bestands der Städte niederschlagen. Denn der Wind der Gegenwart bläst nicht nur den alten Städten heftig entgegen, sondern auch den einzelnen Denkmalen. Denkmalzerstörung klappt dabei in jeder politischen Farbenlehre, wie etwa der Blick in das Bundesland Brandenburg lehrt, wo kurzerhand in Großbeeren und Bad Liebenwerda zwei Stadtbild prägende Denkmale gegen das fachliche Votum der Denkmalpflege auf Ministeriumsbeschluss zum Abriss frei gegeben wurden.

Angesichts solcher Entwicklungen stellen sich zwei einfache Fragen: Was ist in den vergangenen Jahren falsch gelaufen? Was kann und muss besser werden? Die erfolgreiche Sanierung und Aufwertung etlicher Innenstädte seit dem Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 und nach 1990 im Osten Deutschlands, hat offenbar mancherorts zu einer nicht ganz unverständlichen Sättigung auf kommunaler und politischer Ebene geführt, getreu dem Motto: Das hätten wir nun erfolgreich hinter uns. Doch der Anspruch an die Städte, aber auch an das Leben im Denkmal wandelt sich weiter. Unter der sanierten Oberfläche zeigen sich die normalen Abnutzungsspuren und neue Anforderungen, wie etwa die der energetischen Aufrüstung von Gebäuden. Um den politischen Frontalangriffen in den Zeiten verknappender Finanzen etwas entgegen setzen zu können, wird es nicht mehr ausreichen, auf die in Inventaren und Denkmallisten festgeschriebenen historischen Werte von Denkmalen zu verweisen. Denkmalschutzgesetze lassen sich ändern. Politische Mehrheiten finden sich dafür notfalls ganz schnell. Selbst geschützte Denkmale mit einer herausragenden städtebaulichen Bedeutung lassen sich im Dissensfall recht zügig entsorgen, das Gebot der „wirtschaftlichen Zumutbarkeit" lässt da manchen Interpretationsspielraum.

Was bleibt außer Resignation? Die substanzbasierte Bildwissenschaft Denkmalpflege sollte sich auf das besinnen, was sie am allerbesten kann: offen und unvoreingenommen durch die eigene Stadt gehen und überprüfen, ob das (Leit-)Bild, das wir uns von der Stadt (und ihren Zielen) machen, noch stimmt, und die daraus gewonnenen Erkenntnisse öffentlich machen. Welche Defizite sind vorhanden - und welche Potentiale? Beides gilt es vorurteilsfrei zu benennen und zu bearbeiten. Denn eines ist klar: Das entscheidende Pfund, mit dem nicht nur alte Städte wuchern können, sind in erster Linie sie selbst – mit ihren Bürgern!

2.1. Zukunftsperspektive Einzelhandel:

Hier sind die Verschiebungen in den letzten 35 Jahren nicht anders als dramatisch zu bezeichnen. Der regionale Einzelhandel ist nahezu flächendeckend gegen Filialisten ausgetauscht worden. Zwar tragen innerstädtische Einkaufszentren zu einer Wiederbelebung der Innenstädte bei. Doch aufgrund ihrer Flächenausdehnung von über 15.000 bis 20.000 qm Verkaufsflächen aufwärts erweisen sie sich oft als gleichermaßen denkmal- wie stadtfeindlich. Darüber hinaus tragen sie durch ihre Sogwirkung zur völligen Umwertung von städtischen Lagen bei. Sind die großen Mall-Entwickler erst einmal in der Stadt, ist es an der Zeit, sich bereits heute Gedanken über die Nachnutzung der Areale in den kommenden 15 Jahren zu machen. Nur dort, wo eine gut organisierte Stadtplanung Hand in Hand mit den politisch Verantwortlichen, dem städtischen Einzelhandel, der Denkmalpflege und der Bürgerschaft auftritt und starke Konzepte für die Stadtentwicklung zur Hand hat, noch bevor die großen Centerentwickler anklopfen, kann diese Entwicklung kanalisiert werden.

2.2. Zukunftsperspektive Tourismus:

Im Mai 1990 notierte der niederländische Schriftsteller Cees Noteboom in seinem Buch „Berlin 1989/2009":

> *„Quedlinburg, Stolberg, ein Deutschland der Ansichtskarten. Irgendjemand wird es neu anstreichen, und dann können die Autobusse kommen, einige Ortschaften wurden schon vor Jahrhunderten für den Tourismus gebaut – Fachwerkhäuser, Wappen in den Mauern, fressgierige Kassen. Wer in solchen Städten wohnt, muss irreversible Macken davon tragen, er gehört zur Ausstattung, wird ein Statist, seine verkaufte Seele geistert durch tausende anonymer Fotos in Alben in Tokio, St. Louis, Düsseldorf, die Bevölkerung lebt von der Nostalgie der anderen: So stellt man sich Geschichte vor, so hat sich Vergangenheit zu benehmen. Ich fahre hinein und hinaus, davon angetan und verärgert, das Pittoreske der anderen, das Museale lebender Menschen – unerträglich."*[3]

Tatsächlich ist die Balance zwischen dem Wohnen in historischen Stadtkernen und ihrer touristischen Nutzung und Bespielung ein mühsames Unterfangen. Kann ein Venedig-Effekt für manche deutsche touristische Hochburg noch verhindert werden? Oder wird der (touristische) Erfolg mancher alten Städte zu deren größtem Feind? Tragen denkmalpflegerische Premium-Marken wie der Welterbestatus nicht dazu bei, noch mehr Tourismusindustrie zu generieren, die wiederum zur Ab-, Um- und Entnutzung der Stadtdenkmale und damit zu deren Entwertung und letztendlichem Verlust beitragen? Bevor Venedig einst in den Fluten der Adria untergehen wird, wird es zwar noch eine gewisse Zeit ökonomisch überlebensfähig sein. Aber ist es jenseits der Suche nach den Spuren von Commissario Brunetti und den dazugehörigen Themenführungen und Eventmenues noch wirklich lebenswert? Hier wird nur ein äußerst strenges Regelkor-

3 *C. Nooteboom*, Berlin 1989/2009, Frankfurt a.M. 2009, S. 216.

sett dem touristischen Overkill vorbeugen können, das den Wohnanteil in der Altstadt ebenso im Blick hat wie die Einzelhandelsstruktur, das Bürgerangebot von der Bücherei bis zum Spielplatz, die Verkehrslenkung aber auch den Umfang der Veranstaltungen. Sonst amüsieren sich einige alte Städte demnächst vermutlich zu Tode. City-Scan lässt grüßen.

2.3. Zukunftsperspektive Wohnen:

Das Thema Wohnen ist mitentscheidend für die künftige Lebens- und Gestaltqualität in den (historischen) Stadtzentren. In einer alternden Gesellschaft gilt es, vielfältige Antworten für das Wohnen in den Innenstädten zu formulieren. Das Luxusloft mit malerischem Blick über die Dachlandschaft im Welterbestatus reicht da nicht aus. Vielmehr muss das Angebot vom Wohnen für Familien mit Kindern (einschließlich des Rahmenangebotes der wohnortnahen Kita und Schule, der Bibliothek und des Spielplatzes) bis zum seniorengerechten Wohnen in der Stadt reichen. Wenn „Architektur" „Erinnerung" ist, wie der Schweizer Architekt Quintus Miller nahe legt, dann bedeutet das auch, diese Erinnerung in allen Lebensaltern und für alle Lebensalter lebendig zu halten. Nur dann nämlich bleibt auch Stadt lebendig.

2.4. Zukunftsperspektive Energie:

An das Thema Wohnen knüpft ganz unmittelbar das aktuelle Thema der energetischen Optimierung des Denkmalbestandes an. Einerseits ist die energetische Gebäudesanierung ökologisch und ökonomisch geboten, andererseits kann es bei Baudenkmalen kein Vorgehen nach „Schema F" geben. Nur passgenaue Konzepte, die auf die jeweiligen Besonderheiten des Baus eingehen, können weiter helfen.[4] Inzwischen gibt es eine Reihe vorbildlicher Gebäudesanierungen, weitere innovative Ansätze gilt es zu entwickeln und zu erforschen. Manchmal ist unser Anspruchsdenken zu hinterfragen und stattdessen einfach eine zweite dicke Jacke an kalten Tagen überzuziehen. Deshalb ist auch die grundsätzliche Frage nach der Nachhaltigkeit von Denkmalen zu stellen. Die historische Dimension eines Denkmals, sein emotionaler und sein Geschichtswert sind ebenfalls Teil der Ressource Denkmal. Daher sollte ein Denkmal nicht durch politische Beschlüsse in Frage gestellt werden können, nur weil es etwa einer Einkaufsmall im Wege steht oder einem Solardächerprogramm unterworfen wird. Hier wird man zu einer komplexeren Ermittlung der Energiebilanz kommen müssen, die den besonderen Beitrag der historischen Bausubstanz zur nachhaltigen Entwicklung einer Stadt im Blick hat.

2.5. Zukunftsperspektive Schrumpfung:

Schrumpfung ist vielleicht die dramatischste Herausforderung unter den Zukunftsperspektiven. Die IBA Stadtumbau 2010 Sachsen-Anhalt hat versucht, dazu in den

4 Vgl. den Beitrag von G. Pfeifer in diesem Heft.

letzten Jahren Antworten zu liefern. Nicht alle überzeugen. Am schlüssigsten ist das Konzept, mit den Bürgern zu arbeiten, partizipatorisch vorzugehen, um zu stiften, was am ehesten überdauern kann: Identifikation. Aber kann das in allen Landstrichen mit ihren perforierten Denkmallandschaften ausreichen, wenn es nicht nur darum geht, jahrhundertealte Stadtstrukturen und Baudenkmale zu bewahren, sondern auch die notwendigen Infrastrukturen? Stößt dieses Konzept nicht auf prinzipielle Grenzen, wenn es etwa für ältere Menschen zum Sicherheitsrisiko wird, in ihrer schrumpfenden historischen Stadt wohnen zu bleiben, weil der Weg zum Arzt oder gar ins nächste Krankenhaus im Falle einer Krankheit oder eines Unfalls schon lebensgefährlich weit wird? In dieser Perspektive sind mit der Schrumpfung auch große Gefahren verbunden, gerade für historische Städte – so reich ihr Erbe, so spannend ihre Geschichte, so schön ihre Denkmale auch sein mögen.

3. Stadtdiskurs – mit den Bürgern

Man kann und sollte an vielen Orten in der Welt Inspiration für seine Stadt sammeln und zu sich mit nach Hause nehmen – doch am Ende des Tages gilt: Jede Stadt ist immer sie selbst. Nur von dieser Basis aus wird es möglich, Zukunftsperspektiven für eine Stadt zu entwickeln. Daher ist es meines Erachtens für die Akteure vor Ort wichtig, sich stets wieder neu zu vergewissern, was die Stadt für einen selbst bedeutet, was man von ihr will und von ihr erwarten kann und wie dies vorausschauend umzusetzen ist. Am besten funktionieren würde dies vermutlich mit einer Art ständiger Qualitätskontrolle, die die Entwicklung des Stadtbildes, allfälliger Baumaßnahmen, aber auch des Einzelhandels und der Baudenkmale im Blick hat. Zugegeben, das ist ein Stück Utopie. Doch warum sollten nicht kooperierende Denkmal- und Gestaltungsbeiräte diese Aufgabe einer Qualitätskontrolle wahrnehmen?

Dieser Stadtdiskurs verlangt Engagement und Kompetenz und kann langfristig nur dann funktionieren, wenn er gemeinsam mit den Bürgern und Bewohnern der Stadt durchgeführt und als Teil eines generationenübergreifenden Bildungs- und Vermittlungsauftrags vor Ort verstanden wird – jenseits jeder kurzfristigen touristischen und ökonomischen Erfolgsausbeute. Städte waren von jeher eine bürgerschaftliche Aufgabe. Das gilt für ihre Entstehung ebenso wie für ihre Erhaltung und ihren Weiterbau. Ohne dieses bürgerschaftliche Engagement, ohne das Bewusstsein für einen Ort und seine Qualitäten wird es kaum eine positive Entwicklung alter Städte jenseits von Einkaufsveranstaltungen oder kurzfristiger Stadtinszenierungen entlang des *mainstream* geben. Die Bürger sind die Stadt. Die Stadt kann so auch zum Testfeld für unsere Demokratie werden. Denn in den Städten Heimat zu schaffen bedeutet nicht nur, die Orte und ihre vorhandenen Denkmale zu bewundern. Heimat bedeutet auch, diesen Ort aktiv zu bewahren und für die Zukunft zu gestalten. Heimat ist mehr als Folklore. Sie bedeutet das aktive Aneignen und Weiterentwickeln des Vorhandenen.

Um das vorhandene Engagement der Bürger für ihre (alte) Stadt nicht ins Leere laufen zu lassen, bedarf es auch der notwendigen Instrumentarien. Dazu gehört eine stärkere Verankerung der Partizipation in der Stadtplanung, um die regionalen Kräfte in einer globalisierten Welt zu stärken. Dazu gehört ferner die Möglichkeit, gegen denkmalfeindliche Entscheidungen auch juristisch vorgehen zu können – ganz im Sinne etwa des Heimatschutzes in der Schweiz, der die Option des Rekurses besitzt. In Deutschland ist daher ernsthaft die Frage des Verbandsklagerechtes in Bezug auf den Denkmalschutz zu diskutieren, so schwer dies politisch auch durchzusetzen sein wird.

Mit der „Charta von Leipzig" wurde vor einigen Jahren ein Leitbild politisch etabliert, mit dem sich weiter in den politischen Raum hinein arbeiten lassen sollte. Die in den vergangenen Jahren viel beschworene „Renaissance der Städte" bietet neben manchen Herausforderungen und Gefahren vor allem auch phantastische Chancen, gerade auch bei der anstehenden „Sanierung der Sanierung". Dies gilt allerdings nur dann, wenn ein positives Diskursklima rund um die Stadt entsteht. Städtebau und Denkmale sind öffentliche Themen, die beide öffentlich diskutiert gehören. Der Diskursprozess hat sich in Zeiten des Internets deutlich verändert und auch denkmalrelevante Themen werden schneller und mit größerer Breitenstreuung kommuniziert. Dies enthebt Fachleute wie Stadtplaner, Architekten oder Denkmalschützer nicht ihrer detaillierten und möglichst forschenden Arbeit und es entlässt auch Investoren nicht aus ihrer Verantwortung. Es kann aber zu transparenteren Prozessen beitragen, die zudem wieder neue Öffentlichkeit und neues Engagement für die alte Stadt und deren Entwicklung generieren kann – ganz im Sinne sowohl der Bewohner als auch der Denkmalsubstanz, die die materielle Identität der Stadt ausmacht.

Die Dynamik von Übernutzung auf der einen Seite und die Lähmung durch Schrumpfung auf der anderen Seite, werden in manchen alten Städten nur schwer zu beherrschen sein. Hier wird ein Gegensteuern vermutlich teuer, vielleicht sogar zu teuer. Mit ihrem sehnsuchtsvoll verklärten Blick zurück auf die „große Übereinkunft zur Bewahrung der alten Stadt, die sich nach der Ära der altstadtfeindlichen Kahlschlagsanierung mit Hilfe des großartigen Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 gefestigt hatte", stehen Harald Bodenschatz und Hans Schultheiß bekanntlich nicht allein unter denen, denen die alte Stadt am Herzen liegt.[5] Die Erinnerung an 1975 lässt manche Augen glänzen. Warum also nicht den Stier bei den Hörnern packen und das bürgerschaftliche Denkmalengagement bündeln? Warum nicht die rückwärtsgewandte Perspektive endlich umdrehen? Warum nicht die historischen Städte mit öffentlicher Denkmalunterstützung in einer sich international immer stärker vernetzenden Welt zum Motor des Erfolges in der Zukunft machen? Es ist an der Zeit, gerade auch im Interesse der alten Städte, das „Europäische Denkmalschutzjahr 2025" als Zukunftsperspektive in Angriff zu nehmen.

5 *H. Bodenschatz/H. Schultheiß* (s. A 2), S. 9.

Forum

Hannes Tank

High-Tech-Parking

Lösungen für das Parken in der Europäischen Stadt

Charakteristika der automatisierten Parksysteme

Bei der Lagerung der verschiedensten Güter hat sich das automatisierte Hochregallager schon vor geraumer Zeit weitgehend durchgesetzt. Die Übertragung dieser Idee auf das Abstellen von Automobilen ist einleuchtend. Warum sollten Autos bei teurem bzw. knappem Boden nicht so platzsparend wie nur möglich aufbewahrt werden?

Damit könnten die für Parkhäuser und Tiefgaragen charakteristischen Wendeflächen, Rampen für Ein- und Ausfahrten, Be- und Entlüftungsanlagen sowie Personenaufzüge und Beleuchtungssysteme entfallen. Gelöst wäre auch das Sicherheitsproblem für Benutzer und Fahrzeug; ebenso würde der bedeutende Abgasausstoß bei den Fahr- und Wendemanövern vermieden. Der Energieverbrauch für die vertikale und horizontale Bewegung der Fahrzeuge in einem Aufzug ist relativ bescheiden und hält sich in der Regel unterhalb des Verbrauchs bei einem „persönlichen" Abstell- und Abholvorgang. Nicht ganz so gering sind, ähnlich wie bei einem Personenaufzug, die anfallenden Wartungskosten für die Lagerungsautomatik.

Edgar Salin, in Basel wirkender Ökonom und Historiker, hatte in den 1960er Jahren auf einer Tagung des Deutschen Städtetages auf die „elegante Lösung" der Tiefgarage hingewiesen. Er vertrat damals bereits die zutreffende Ansicht, dass es nur auf diese Art und Weise möglich sei, die sperrige Masse der Fahrzeuge verträglich für die Stadt unterzubringen. Viele Städte, so auch Dresden, Köln oder Bonn, bemühen sich, diesen Weg zu gehen. Allerdings sind der klassischen Tiefgarage in den Städten oft technische, bauliche und ökonomische Grenzen gesetzt. Die bereits erwähnten aufwendigen Einrichtungen wie Rampen oder Wendeflächen lohnen sich nur, wenn große Anlagen realisiert werden und ausreichend große Grundstücke zur Verfügung stehen. Dies aber ist gerade in Stadtzentren und Stadtteilzentren aus zahlreichen Gründen oft nicht mehr der Fall. Automatisierte Parksysteme hingegen können auch in Form kleinerer Anlagen realisiert werden. Durch die verbesserte Nutzung der horizontalen und vertikalen Dimension sparen sie bis zu 75 % an Raum. Damit ergibt sich eine ganz erhebliche Reduktion der Kosten für die Kubatur bzw. das Bauwerk, was gerade bei Tiefgaragen von Bedeutung ist.

Umsetzungspotentiale in West- und Ostdeutschland

Anwendungsmöglichkeiten für diese Innovation im Bereich des Parkens gibt es vor allem in und nahe den Stadt- und Stadtteilzentren. Ebenso gibt es verdichtete Alt- und Neubaugebiete, die nicht mit einer ausreichenden Zahl von Park- bzw. Garagenplätzen ausgestattet sind. In Frage kämen auch Mischgebiete mit

Wohn- und Gewerbenutzung sowie die Sanierungs- und Erneuerungsgebiete. Unterschiede wären dabei für West- und Ostdeutschland festzuhalten, die im Folgenden kurz angesprochen werden.

In Ostdeutschland wurden Parkhäuser und Tiefgaragen bis 1990 nur in ganz geringer Zahl verwirklicht. Gerade in den Zentren der kleinen, mittleren und großen Städte, oft von historischer Bausubstanz geprägt, muss mit besonderer Behutsamkeit gebaut und erneuert werden. Neben den „klassischen" Tiefgaragen bei leicht erschließbaren Flächen wären hier moderne automatisierte Anlagen sinnvoll. Sie könnten einen wesentlichen Beitrag leisten, die Stadt- und Stadtteilzentren attraktiver und zugänglicher zu machen. Diese leiden, wie inzwischen allgemein bekannt, oft an schwerwiegenden Aushöhlungs- und Verödungserscheinungen. Vor allem wegen des Fehlens einschränkender Vorschriften und wegen der vielen nicht geklärten Fälle beim Bodeneigentum ist ein Übermaß an Fachmärkten, Verbrauchermärkten und Einkaufszentren um die Städte herum entstanden. Anwendungsmöglichkeiten bestehen ferner für die dichtbesiedelten Altbaugebiete, die in vielen Städten Ostdeutschlands zu finden sind sowie für die hoch verdichteten, in der 1970er und 1980er Jahren errichteten Neubaugebiete und Wohnsiedlungen mit ihren oft weitläufigen Garagenhöfen. Chaotische Parksituationen, zudem überlagert von Diebstahl und Vandalismus, könnten nachhaltig verbessert werden. Diesen Siedlungen würde neue Attraktivität verliehen und einem Abgleiten in Slum- oder Ghetto-Verhältnisse vorbeugen.

In den Städten Westdeutschlands wird das „Recycling" von Parkhäusern, die sich oft in günstigen Zentrumslagen befinden, von besonderer Bedeutung sein. Die Umnutzung dieser oft öden Anlagen ermöglicht neue Ansiedlungen mit interessanten und belebenden Funktionen. Wichtig sind auch moderne, platzsparende Garagen in verdichteten Altbaugebieten, vor allem aus der Gründerzeit, weil hier ein eklatantes Missverhältnis zwischen Einwohnerzahl, Motorisierungsgrad und verfügbaren Parkplätzen besteht. Oft sind die Straßen so zugeparkt, dass Feuerwehr- oder Rettungsfahrzeuge nicht zum Ziel kommen. Zur Schonung der Gärten wären vor allem Anlagen von bescheidener Größe unter Straßen und Plätzen sinnvoll. In den Neubaugebieten bzw. Großwohnsiedlungen in Westdeutschland sind die Verhältnisse in der Regel nicht so angespannt, weil hier in den 1970er und 1980er Jahren bereits konventionelle Tiefgaragen angelegt worden sind.

Zum Stand und zur Eignung des automatisierten Parkens

Automatisierung ist nicht „per se" gut und förderungswürdig. Beim Parken in den Städten bringt sie jedoch viele günstige Effekte. Bemerkenswert ist, dass man sie in Deutschland nur zögerlich nutzt, was sowohl an Politik und Planung als auch an Investoren und Nutzern liegen dürfte. Die Hersteller der Parksysteme freuen sich, dass sie ihre Produkte in viele Länder verkaufen, klagen aber über den schleppenden Absatz im eigenen Land. Zahlreiche Anlagen, bisweilen mit über 1.000 Stellplätzen, sind in Japan, Indien und China sowie in arabischen und europäischen Städten (u.a. Barcelona, Madrid und Budapest) zu finden.

Schon lange gibt es in Paris in den exklusiven Wohngebieten um den Arc de Triomphe klassische Tiefgaragen unter den Straßen, sogar mit Servicestationen. Inmitten von Düsseldorf ist bereits 1960 ein automatisiertes Parkhaus eröffnet worden, das besonders bei Frauen und Besitzern wertvoller Wagen beliebt ist. Eine interessante Lösung gibt es seit einigen Jahren in München: Unter der Donnersbergstraße befinden sich in vier Geschossen 284 Abstellplätze für Anwohner. Aber auch in kleineren Städten finden sich automatisierte Parkhäuser. So gibt es in Tübingen Anlagen am Lorettoplatz und im Französischen Viertel. Im Freiburger Stadtteil Vauban ist am Rand der autofreien Zone eine automatisierte Anlage in Ergänzung zum „Solarparkhaus" vorgesehen.

Automatisierte Parkhäuser oder Tiefgaragen sind in der Regel nicht empfehlenswert, wenn nach dem Parken ein umfangreicher Ladevorgang erforderlich wird. Das heißt: Verbrauchermärkte oder Baumärkte kommen für diese Lösung kaum in Frage.

Koppelungsmöglichkeiten und Synergieeffekte

Auf die Möglichkeiten, kleine und große Garagen unter Straßen, Wegen oder Plätzen für Wohnquartiere oder städtische Zentren anzulegen, ist hingewiesen worden. Das mag sich zunächst aus finanziellen Gründen etwas utopisch anhören. Berücksichtigt man jedoch, dass in weiten Bereichen der Städte eine Erneuerung des Kanal- und Leitungsnetzes verbunden mit dem Bau von Stauräumen oder Rückhaltebecken erforderlich ist, erscheinen solche Projekte in anderem Licht. Koppelungs- bzw. Synergieeffekte können zu bedeutenden Einsparungen bei den Bauarbeiten führen. Die nicht einfache Abstimmung solcher Arbeiten ist allerdings nicht zu verkennen. Vorstellbar wird, gerade bei klassischen oder automatisierten Tiefgaragen unter einem Straßenzug, die gleichzeitige Anlage eines Leitungskollektors, der dem „Chaos" der Leitungen ein Ende setzt, vor allem aber Reparaturen und Änderungen ohne umständliche und kostspielige Aufbrüche möglich macht.

Eine derartige Kombination von linearer Tiefgarage mit Leitungskollektoren (Wasser, Abwasser, Strom-, Telefon- bzw. Multimediakabel, sowie Nah- und Fernwärme) ist bislang wohl noch nicht realisiert worden. Die Finanzierung erscheint möglich, wenn die Stadt Dauernutzungsrechte, ähnlich wie bei konventionellen Tiefgaragen, einräumen würde.

In attraktiven, dicht bebauten Wohngebieten besteht eine Bereitschaft, hohe Summen für eigene Abstellplätze zu zahlen. Die sicher recht schwierige Planung und Umsetzung könnte im Rahmen von Public-Private-Partnership mit Hilfe von Projektentwicklern bzw. ihrer Gesellschaften gelingen, die mit der Lösung komplexer baulicher Aufgaben vertraut sind.

Gefahren und ihre Abwendung

Fast scheint es, als sei insbesondere mit der automatisierten Tiefgarage in kubischer, vertikaler oder linearer Form der Stein der Weisen gefunden. Eine Reihe von Vorteilen lässt sich realisieren, ohne dass die Kosten dieser Lösung, gerade in zentralen Lagen, über die Kosten der klassischen Tiefgarage hinausgehen – in besonderen Fällen auch wesentlich darunter liegen können. Gefährliche Effekte und Folgeeffekte drohen allerdings bei nicht sachgemäßem Vorgehen in anderen Bereichen. Geht der Bau solcher Anlagen, die sich am Markt allmählich durchsetzen werden, ohne Abstimmungen und Auflagen vor sich, so ist zu befürchten, dass es zu einer weiteren Belastung des städtischen Straßennetzes kommt. Zugleich können die nun wieder steigenden Fahrgastzahlen des öffentlichen Nahverkehrs einen Einbruch erfahren. Das wäre natürlich nicht zu verantworten, und so sollte auch sichergestellt werden, dass Fußgänger ebenso wie der Bus- und Bahnverkehr tatsächlich Vorrang erhalten. In diesem Zusammenhang könnte auch die Einführung einer innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h weiter verfolgt werden, was Ausnahmen auf Durchgangsstraßen nicht ausschließt.

Ausblick

Der Bau moderner Parksysteme, vor allem in Form von Tiefgaragen, könnte ein Beitrag sein, die Folgen und Ursachen einer exzessiven und ausgeuferten Motorisierung allmählich abzubauen. Nach einem beispiellosen Motorisierungsrausch muss der Verkehr eine angemessene, dienende Funktion einnehmen. Auch beginnt sich die Einsicht durchzusetzen, dass die Nutzung von Straßenraum ein adäquates Entgelt erfordert.

Mit steigendem Lebensstandard steigen die Flächen- und Raumansprüche von Wirtschaft und Bevölkerung ständig. Soll es nicht zu einer weiteren Wohn- und Gewerbezersiedlung des städtischen Umlandes kommen, die zwangsläufig höheres Verkehrsaufkommen nach sich

zieht, ist es erforderlich, Flächen und Räume in den Städten selbst zu erschließen. Nicht mehr benötigte Kasernen- und Militärareale, alte Industrie- und Gewerbegebiete, nicht betriebsnotwendige Flächen der Bahn oder zur Überbauung geeignete Gleisfelder und Straßenbänder ermöglichen Bauprojekte verschiedenster Art. Hier haben die Kommunen in der Planung noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Auch sollten sie ihren bedeutenden eigenen Grundbesitz auch immer wieder unter dem Gesichtspunkt überprüfen, ob nicht alternative Nutzungen in Frage kommen.

Die Bewältigung der Probleme beim fließenden und ruhenden Verkehr ist ohne Zweifel eine gewaltige Aufgabe, vor allem deshalb, weil die Europäische Union und die Bundesregierung allmählich beginnen, Rahmenbedingungen zu setzen (z.B. Anlastung der „Social-Costs" beim Verursacher). Trotzdem können und müssen die Kommunen handeln. Einige Möglichkeiten sind hier angesprochen worden. Eine weitere Möglichkeit wäre die Citylogistik bzw. der Ausbau von Güterverkehrszentren, die für eine adäquate Versorgung der städtischen Zentren sorgen. Im nationalen und internationalen Wettbewerb um Bewohner, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen werden sich die Städte bzw. Stadtregionen durchsetzen, die über allgemeine Attraktivität und eine leistungsfähige Infrastruktur verfügen. Wichtig wird dabei die Bewältigung der leidigen Verkehrsprobleme sein. Moderne Parksysteme im Untergrund sind ein Beitrag für nachhaltige Lösungen. Die Städte sollten ihre Politik und ihre Planung darauf einstellen.

Wolfgang Weise

Erlebnis Denkmal

Grundschüler für Denkmale sensibilisieren

Das bayerische Kultusministerium hat das Buch „Erlebnis Denkmal" herausgebracht, in dem dargestellt wird, wie man Schüler der dritten Grundschulklasse für Denkmale begeistern kann. Ein 14-seitiger Grundlagenteil stellt dar, wie man mit fächerübergreifendem Projektunterricht dazu ermuntert, Heimatkunde auf dem Schulweg bzw. vor Ort zu erforschen.

Denkmalerfahrene Architekten, Restauratoren und Kunsthistoriker stellen als Fachleute die Denkmale vor Ort dar, führen die Schüler durch eines dieser Denkmale und lassen es erkunden und berichten, was beim Erhalt eines Denkmals zu beachten ist. Die Schüler lernen Fachleute als Persönlichkeiten kennen, die sich mit ganzer Kraft für Denkmale einsetzen.

Nach dem Grundlagenteil folgt ein 120-seitiger Praxisteil, in dem 14+2 Projekte ausführlich dargestellt werden. Die Schüler haben sich in Iphofen und Simbach am Inn mit Wohnbauten beschäftigt, in Augsburg und Wasserburg mit Kirchen, in Nürnberg und Volkach mit öffentlichen Gebäuden wie einer Schule und dem Umbau einer Barockscheune zu einem Museum, in Vilseck und in Friedberg mit Burg und Schloss und in Regensburg mit der Steinernen Brücke sowie in Landshut mit dem gotischen Küchenkamin und in Bayreuth

mit der Umnutzung der ehemaligen Kreuzbräu für innerstädtisches Wohnen. Außerdem untersuchten sie die Hesperidengärten in Nürnberg und in Bamberg das Ensemble des Kaulbergplatzes sowie in Dorfen das Ensemble der dortigen Altstadt mit ihren verschiedenen Plätzen und dem Straßenkreuz. Die Schüler in Landshut haben einen Kinderführer durch den dortigen Residenzbau erarbeitet und die Schüler in Titting zu den dortigen Jura-Häusern mit ihren Kalkplatten-Dächern.

Im Anhang werden auf 50 Seiten ein Lied, eine Urkunde und ein Denkmalforscher-Ausweis vorgestellt, sowie ein Lernzirkel (Stationentraining) zum Denkmal mit 10 Stationen, der überall verwendbar ist und mit weiteren Stationen mit örtlichem Bezug vervollständigt werden kann. Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat einen ausführlichen Bilderbogen durch die bayerische Hauslandschaft beigesteuert, der auch im Internet verfügbar ist und kontinuierlich erweitert werden soll. Außerdem sind die über 90 Projekte aufgeführt, die in Bayern bereits durchgeführt worden sind. Über 60 Schulen werden von über 60 Fachleuten, hauptsächlich Architekten, betreut. Das Buch „Erlebnis Denkmal“ wurde an alle 2.800 bayerischen Grundschulen verteilt, und wir hoffen, dass auch in diesem Schuljahr wieder 20-30 neue Schulen dazukommen werden, die wiederum von weiteren Fachleuten betreut werden.

Über den aktuellen Stand des Projekts kann man sich unter www.denkmalschulen.de informieren; dort sind auch weitere Kontaktmöglichkeiten genannt. Im Schuljahr 2009/2010 fanden auch in Baden-Württemberg schon 13

Projekte statt. Im laufenden Schuljahr kommt vermutlich die doppelte Anzahl an neuen Projekten dazu. Informationen bietet die Internetseite www.denkmalpflege-bw.de (Service/Bildung/Denkmalschutz und Schule).

Dieser Bericht soll auch dazu dienen, weitere historische Städte für dieses Projekt zu gewinnen. In Bundesländern, in denen das Projekt noch nicht etabliert ist, könnte Pionierarbeit geleistet werden. Das erwähnte Buch gibt dazu viele Hilfen. Für Kontakt und Rückfragen steht außerdem der Autor zur Verfügung (Email: info@denkmalschulen.de).

Robert Kaltenbrunner

Alltag und schöner Schein

Über die geheimen Verbindungslinien von Stadt und Ästhetik, Teilhabe und Lebensstil – eine Sammelbesprechung

Frank Eckardt, *Die komplexe Stadt. Orientierung im urbanen Labyrinth, Wiesbaden: VS Verlag 2009, 231 S., € 39,30.*

Jörn Köppler, *Sinn und Krise moderner Architektur. Zeitgenössisches Bauen zwischen Schönheitserfahrung und Rationalitätsglauben, Bielefeld: transcript-Verlag 2010, 300 S., € 29,80.*

Jürg Sulzer (Hrsg.), *Stadtgestalten. Visionen, Allianzen, Wege, Berlin: Jovis 2009, zahlr. Abb., 176 S., € 24,80.*

Helmut Berking/Martina Löw (Hrsg.), *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Bd. 1), Frankfurt a.M.: Campus Verlag 2009, 335 S., € 34,90.*

Wie das urbane Gewebe, so sei, formulierte Claude Lévi-Strauss, „auch das soziale und kulturelle Gewebe durch und durch löchrig. Man musste sich nur ein Loch aussuchen und hindurchschlüpfen, wenn man wie Alice hinter die Spiegel gelangen wollte, wo man eine verzauberte, unwirklich scheinende Welt finden konnte." Was der Ethnologe schon vor mehr als zwanzig Jahren zu sehen glaubte, als sich die postmoderne Stadt soeben anschickte, den öffentlichen Raum in ihrem Zentrum zu privatisieren, indem er musealisiert und von der Unterhaltungsindustrie kommerzialisiert wurde, das hat sich längst als gesellschaftliche Tendenz etabliert.

Doch was hieße es, wenn die Stadt für den Bewohner das gleiche bedeutet, was die Ornithologie für die Vögel ist? Wenn die Bevölkerung nur müde und seltsam unberührt zur Kenntnis nimmt, wie ihre Stadtzentren auf einen nachindustriellen Kurs getrimmt werden? Wenn der Begriff „Gestalt" zwar behauptet, dass das Ganze mehr sei als die Summe seiner Teile, aber verschweigt, dass die Addition der Teile zu diesem Ganzen nicht naturwüchsig ist, sondern ein gesellschaftlicher Akt? Auf solche Fragen eine Antwort zu finden, hängt von der persönlichen Werthaltung ab und ist wohl stets ambivalent eingefärbt. Immerhin bieten sie Anlass, über das Wechselverhältnis von Gesellschaft und gebauter Umwelt nachzudenken. Einige Neuerscheinungen geben dem nun zusätzliche Nahrung. Was sie bei aller Unterschiedlichkeit vereint, das ist ihr Anspruch, Räume und Häuser nicht bloß als unbelebtes Etwas, sondern als Substrat übergeordneter Zusammenhänge wahrzunehmen.

Freilich wird es dann schnell unübersichtlich – was *Frank Eckhardt* schon in seinem Titel

deutlich macht. Ihm ist es darum zu tun, Theoriebestände aufzuspüren, die sich ansatzweise mit der Komplexität des Urbanen beschäftigen und die entsprechend ausbaufähig sind. Die bisherige Stadt(geschichts)forschung jedenfalls genügt seinen Ansprüchen nicht, fuße sie doch auf einem relativ einfachen Stadtbegriff, in dem die vielschichtigen Wechselverhältnisse von Kultur-, Gesellschafts- und Naturgeschichte nicht zum Tragen kämen. Beispielsweise sagt ein Gebäude oder Ensemble noch „nichts über ihren früheren Sinn- und Nutzungszusammenhang und noch viel weniger über die Bedeutung für den heutigen Betrachter und Benutzer. Aus Kirchen werden Parkhäuser und Diskotheken, die Pyramiden wurden jahrhundertelang als Teppichlager benutzt. Dennoch ist die gebaute Stadt nicht beliebig lesbar und kann zugleich „an sich nicht wahrgenommen werden." Dafür und deshalb brauche es „Imagination"; sie führe gewissermaßen zu einer komplexen Ordnung, indem sie einerseits für das wirkliche Leben Orientierungspunkte biete, und andererseits eine Reflexion realer Vorgänge darstelle. Eckardt sucht nach einem transdiziplinären Zugang, will jenen Zustand überwinden, in der die einzelnen Wissenschaften bei Beibehaltung ihrer eigenen Logik sich austauschen. Stadt offenbart sich ihm als eine besondere Konfiguration von Geschichtlichem und Gegenwärtigem, von gebauter Umwelt und dem daraus entstehenden Sozialen – aber auch von der Gestaltungskraft des Räumlichen. Gleichwohl, und nicht zu Unrecht, bemängelt er, dass die Architektur der Unsicherheit und Entfremdung des modernen Lebens keinen alternativen Entwurf entgegenstellt.

Wirft dieser Befund die Frage nach den latenten Konfliktdimensionen zwischen Architektur und Benutzern auf, so sucht *Jörn Köppeler* nach einem verbindlichen Sinngehalt, der von der heutigen Baukunst ausgeht und in die moderne Gesellschaft hineinwirkt. Recht fündig wird er nicht. Weil der Mensch nicht einmal schlüssig seine gesellschaftliche Grundhaltung normativ begründen könne, wie solle er da architektonische Werke von allgemeiner Bedeutung entwerfen können? Sein Rezept, sich deshalb erneut auf die Avantgarde von vor hundert Jahren zu beziehen, hängt seltsam beziehungslos im Raum: „Denn dass es sich angesichts der weitgehenden Lebensferne und Sinnfremdheit des zeitgenössischen Bauens lohnte, wieder anzuknüpfen an diesen Architekturgedanken einer geistig-ästhetischen Moderne, begründet sich darin, dass in diesem Gedanken die Möglichkeit von Wahrheit, Sinn selbst also geborgen ist." Köppeler beklagt die „bodenlos wirklichkeitsfremden Diskurse" und betreibt doch selbst einen solchen.

Überhaupt, was bringen diese Reflexionen? Mag das Erscheinungsbild der Städte auch unbefriedigend sein, das Leben selbst ist es ja nicht unbedingt. Hat doch heute etwa der typisch urbane Mix aus unsanierten Gründerzeit-Häusern und durchgestylten Restaurants, aus leeren Lagerhallen und abgefahrenen Szenetreffs, Graffiti-geschmückten Bauzäunen, exklusiven Boutiquen, aus zugemüllten Brachen und experimentellen Underground-Lokalitäten den richtigen „Vibe" für alles, was „cool" und bei Kasse ist. Wäre deshalb nicht das abstrakte, aus dem Typus hergeleitete Verständnis der Stadt durch ein konkretes, von den Spuren des Alltages gezeichnetes zu ersetzen? So simpel ist die Sache nicht, wie *Jürg Sulzers* Sammelband deutlich macht. Kultur stammt von dem Lateinischen „cultura": Sorge um etwas. Eben dies ist hier der Beweggrund. Wie geht man etwa damit um, wenn die Strukturen des urbanen Lebens in Design-Laboratorien und Architektenbüros entwickelt werden, statt sich aus der Nutzung des öffentlichen Raums zu ergeben? Seit einiger Zeit zeichnen sich, darauf weist Jacqueline Burckhardt hin, Tendenzen ab, die dem begegnen. Im Unterschied zu den so genannten „drop sculptures" – auf sich selbstbezogene, autonome, im Stadtraum aufgestellte Arbeiten – entwickelt sich eine künstlerische Praxis, die den (Stadt)Raum konzeptuell integriert. Was also wäre dann Stadtgestaltung? „Vielleicht könnte man sagen, dass es sich um eine ästhetische Le-

bens- oder Alltagswissenschaft handelt, der es darum zu tun ist, die Bewegung des Urbanen im Gefüge von lebensweltlichen, psychischen, sozialen und politischen Faktoren gleichzeitig situativ zu bestimmen und für das Handeln im Unbestimmten zu öffnen." (Christopher Dell)

Nun gibt es augenscheinlich kein Problem, welches nicht schon an und in den Städten imaginiert worden wäre. Die aktuelle Perspektivenvielfalt aber verdeckt ihr einheitsstiftendes Fundament. Denn immer ist es die „Stadt", die für etwas anderes – etwa Gesellschaft, Moderne, Kapitalismus – steht. Die Autoren nehmen dieses Dilemma einer Stadtforschung, die sich für die konkreten Konstellationen in einer Stadt nicht interessiert, zum Anlass, um eine dezidierte Gegenposition zu formulieren. So erfreulich wie ertragreich ist das schon deshalb, weil die „Stadt der Soziologen für gewöhnlich ein unsinnlicher Ort ist, eine Stadt, die man nicht hört, nicht riecht, nicht schmeckt, genau genommen ein Nicht-Ort" (Rolf Lindner). Der Schlüsselbegriff für dieses Unterfangen findet sich bereits im Titel, den die Mitherausgeberin *Martina Löw* maßgeblich geprägt hat. Mit „Eigenlogik" meint sie, dass die Struktur einer Stadt sich auf deren Bewohner auswirkt, die Stadt sich so gewissermaßen in die Körper ihrer Bewohner einschreibt.

Es geht um jene dialektische Beziehung, in der die gesellschaftliche Wirklichkeit nicht nur Ausdruck des Sozialen, sondern auch des

Physischen ist und vice versa. Und das macht ja auch die Eigenlogik von Städten aus: Sie sind nicht nur der Handlungsrahmen, innerhalb dessen man agiert, sondern diese Vorgänge konstituieren Wirklichkeit; und diese Realität wiederum bringt den Akteur mit seinem Bewusstsein hervor, seinen Möglichkeiten und Chancen, seinen Dispositionen und Bedürfnissen. Zwar könne die „Stadt als tektonische Realität" nicht Geschichten erzählen, „sondern nur die Bedingungen verkörpern, unter denen sie ablaufen" (Gerd Held) – die aber sind prägend genug. Dass eine lokale Biersorte in Köln sehr viel mehr stolze Identifikation herzustellen vermag als etwa in Frankurt; dass Melancholie oder Optimismus damit zusammenhängen, ob die Bürger einer Stadt aktiv an deren Gestaltung teilhaben; dass die „love parade" in Berlin anders funktioniert als in Dortmund oder Essen: Geahnt haben wir das zwar schon, aber bezeugt hat es bislang niemand.

Besprechungen

Ulrich Fischer, *Stadtgeschichte im Zeichen der Eroberung. Englische Kathedralstädte in frühnormannischer Zeit 1066-1135 (Städteforschung Reihe A: Darstellungen, Bd. 72) Köln: Böhlau 2009, 23 Abb., 19 Pläne, 1 Tabelle, XIII / 583 S., € 64,90.*

Die vorliegende Dissertation wurde im Wintersemester 2002/2003 an der Universität Münster abgeschlossen. Der Verfasser hat dem Werk als erstes Kapitel eine umfassende Einführung vorausgestellt. Er weist dort auf die Veränderungen hin, die z.B. Durham, Winchester und Norwich als Kathedralstädte in frühnormannischer Zeit erlebten. Nicht nur wachsende Bevölkerung, sondern auch große Bauprogramme in sakraler und profaner Architektur prägten die Städte um. Die zentrale Rolle der Kathedralstädte wird vom Verfasser hinterfragt. Sein Untersuchungsraum ist das heutige England und die beiden Kirchenprovinzen Canterbury und York in der Zeit von etwa 1066-1135. Nach Würdigung der Quellenlage spricht der Verfasser den Forschungsstand an, der trotz der zahlreichen Veränderungen in den Kathedralstädten nicht umfangreich ist. Er will in seiner Arbeit die bauliche Entwicklung der Städte als Quelle der sozial- und mentalitätsmäßigen Einordnung der frühnormannischen Periode behandeln. Dabei wird der Verfügungs- und Gestaltungsraum eine Rolle spielen, ebenso die Architektur und der Habitus der Städte. Im zweiten Kapitel seiner Arbeit stellt der Verfasser die Bischofssitze in der angelsächsischen Zeit vor. Die Sakralbaukultur dieser Zeit hatte eine deutlich kleinere Dimension als die spätere romanische, die sich in der frühnormannischen Zeit durchsetzte. Aus der Zurückhaltung ergab sich ein deutlich homogenerer Stadtgrundriss. Die ländlichen Kathedralen waren zwar deutlich dominierender, doch war ihre Umgebung ländlich geprägt. Im dritten Kapitel wendet sich der Verfasser den „normannischen Profanbauten" von Burgen und Residenzen zu, wobei er eine Reihe von Städten behandelt. Das vierte Kapitel ist dem Verlegungen von Bischofssitzen im normannischen England gewidmet. Abschließend stellt er die Resultate für Bischöfe und Kirchen sowie die urbane Landschaft dar. Die Verlegungen haben das Bischofsamt auch in England zu einem urbanen Amt gemacht und die Bischöfe stärker als bisher in das Geschehen der Stadt einbezogen. Das fünfte Kapitel behandelt die normannischen Dom- und Abteikirchen in englischen Kathedralstädten. Der Verfasser ordnet diese in drei Gruppen ein: 1. Baubeginn bis 1087 mit Canterbury, Lincoln, Rochester, Sarum, Chichester, York Kathedrale, Winchester und Ely; 2. Baubeginn bis 1100 mit York St. Maria Abteikirche, Durham, London, Bath, Norwich und Chester; 3. Baubeginn nach 1100 Sarum, Hereford, Winchester, Hyde Abbey und Exeter. Überall setzte sich der monumentale romanische Sakralbau durch, der die künftige bauliche Struktur der Kathedralen Englands prägte. Das nächste Kapitel ist der Raumordnung gewidmet – wobei zuerst Infrastrukturmaßnahmen betrachtet werden, wie Märkte und Messen, Brücken, Vorstädte, Mauern und die Sakraltopographie – und der geistlichen Infrastruktur mit dem Wandel nach 1066. Hier werden die Burgstädte wie Norwich, Hereford, Thetford und Durham betrachtet und ebenso die Umgrenzung und Ausgrenzung in Bath, die Kathedralbezirke in angelsächsischer und normannischer Zeit sowie die Herrschaftstopographie am Beispiel der Ausweitungen der Sakral- oder Residenzbezirke in normannischer Zeit und die räumlichen Beziehungsgeflechte

in englischen Kathedralstädten. Das siebte Kapitel ist der Schlussbetrachtung der Arbeit gewidmet. Das Verständnis von Stadt hat sich nach 1066 in England gewandelt. Dabei wurden die Kathedralstädte zu besonderen Beispielen für diesen Wandel, obwohl dieser auch unterschiedlich war. Die Kathedralstädte des normannischen England zwischen 1066 und 1135 sprachen Französisch. Der Band ist ein wichtiges Ergebnis für die Stadttopographie und damit auch den Denkmalschutz. Die Stadtpläne stellen die Kathedralstädte 1066 und 1135 gegenüber, was den Wandel überaus deutlich nachweist. Ein umfangreiches Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein Index der Personen- und Ortsnamen schließen die überaus erfreuliche Arbeit ab.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

Marc von der Höh, *Einnerungskultur und frühe Kommune. Formen und Funktionen des Umgangs mit der Vergangenheit im hochmittelalterlichen Pisa 1050-1150 (Hallische Beiträge zur Geschichte des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, Bd. 3), Berlin: Akademie Verlag 2006, 57 Abb., 529 S., € 69,90.*

Die vorliegende Untersuchung wurde als Dissertation an der Universität Halle-Wittenberg 2003/2004 abgeschlossen. Der Verfasser hat in seiner Einleitung die bisherige Forschung vorgestellt, dazu geht er auf die Anfänge der kommunalen Erinnerungskultur in Italien ein, zeigt den Zusammenhang zwischen Erinnerungskultur und Kommune auf und ebenso die Struktur städtischer Kommunikationsräume. Die eigentliche Untersuchung zerfällt in zwei Abschnitte. Der erste widmet sich der „frühen kommunalen Geschichtsschreibung", wobei sich die beiden Unterabschnitte mit den „Erinnerungsbeständen" und mit den „Deutungen des Erinnerten" befassen. Im ersten Unterabschnitt greift der Teil A die Pisaner Annalistik auf, wobei die einzelnen Werke, aber auch die annalistische Inschrift der Domfassade, vorgestellt werden. Die Entstehung der Pisaner Annalen des 11. Jahrhunderts wird umfassend behandelt und der Zusammenhang der frühen Annalen mit der Stadtgeschichte ausführlich erörtert. Der Teil B widmet sich der Geschichtsschreibung mit dem Carmen in victoriam Pisanorum und dem Liber Maiorichinus sowie den Inschriften in der Stadt. Die Teile C und D greifen die Gesta triumphalia per Pisanos facta und die Sammlungen des Guido auf. Der letzte Teil E gibt die Ergebnisse und erste Interpretationen der Befunde. Im zweiten Unterabschnitt „Deutung des Erinnerten" behandelt der Verfasser in zwei Teilen A und B die Geschichtsdichtung ihrer Bedeutung im Geschichtsbild und die Geschichtstheologie ausgehend von der Entstehungszeit und den Autoren. Im Teil C fasst er die Ergebnisse zusammen. Der zweite Abschnitt der Arbeit „Geschichte im Stadtraum – Die Stadt als Erinnerungsraum" gibt eine Darstellung in insgesamt sechs Unterabschnitten. Die erste „Vorüberlegungen" gehen den Überlieferungssträngen und der Methodik der Entstehung der Monumente und den Trägern der Erinnerungskultur nach. Der zweite behandelt den Komplex der Porta Aurea mit den Inschriften. Der dritte Unterabschnitt widmet sich der Kirche San Sisto, der vierte dem Komplex des Domplatzes, der fünfte behandelt die Inschriften im kommunalen Kontext von Pisa, der sechste und letzte die nicht schriftlichen Monumente im Stadtraum. Die Ergebnisse werden vom Verfasser zusammengefasst. Er hat in seiner Arbeit, die in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts scheinbar aus dem Nichts heraus entstehenden umfangreichen Quellen zur Stadtgeschichte zusammengetragen und dabei auch die Auseinandersetzung mit der städtischen Geschichte in Inschriften, Votivstiftungen, Trophäen aus den Kämpfen mit den Sarazenen und die antiken Spolien aufgegriffen und in seine Interpretation mit einbezogen. Die Stadt wird für den Verfasser zu einem Erinnerungsraum. Die Voraussetzung und Funk-

tion der unterschiedlichen Formen im Kontext der frühkommunalen Phase der Stadtgeschichte kann der Verfasser vielfach herstellen. Über Pisa hinaus entwickelte er aber neue mathematische Zugänge und Erkenntnisse über die frühe kommunale Erinnerungskultur. Der Verfasser hat eine umfassende Arbeit über die Entwicklung der städtischen Historiographie in Italien an einem sehr guten Beispiel vorgelegt. Es wäre von großer Bedeutung, wenn in nicht all zu ferner Zeit vergleichbare Untersuchungen auch zur Historiographie deutscher Städte unter Einbeziehung der historischen Inschriften erscheinen würden.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

Fabio Crivellari/Patrick Oelze, *Vom Kaiser zum Großherzog. Der Übergang von Konstanz an Baden 1806-1848, Konstanz: UVK-Verlag 2007, 154 S., € 19,90.*

Im Jahr 2006 jährte sich zum 200. Mal der Untergang des Heiligen römischen Reiches deutscher Nation. Aus diesem Anlass erschienen zahlreiche Monographien, Tagungsbände und Ausstellungskataloge, die das Thema der Auflösung des Alten Reiches und der sich daraus ergebenden Entwicklungen in Deutschland aufarbeiteten und würdigten. Der fundamentale Wandel der Staatenwelt in Deutschland und Europa, die Übernahme des von Frankreich ausgreifenden Modells des modernen Staates in Deutschland und die sich daraus ergebenden Änderungen in Verfassung, Recht und Gesellschaft wurden in vielfältiger Weise beleuchtet. Fast schon verständlicherweise blieb die Perspektive hierbei jedoch meist auf das Reichsgebiet als Ganzes oder doch auf die aus ihm hervorgegangenen neuen souveränen Staaten mittlerer Größe konzentriert, die vom Untergang des Alten Reiches profitiert hatten. Lokale Studien hingegen waren eher die Ausnahme. Für die Stadt Konstanz liegt nun jedoch eine Untersuchung vor, die sich vor allem unter dem Gesichtspunkt des Wandels der Identität der betroffenen Stadtbürger den Auswirkungen der großen Umwälzungen Anfang des 19. Jahrhunderts nähert. Die ehemalige Freie Reichsstadt Konstanz, die seit 1548 unter österreichischer Herrschaft stand, wurde mit dem Preßburger Frieden Ende 1805 dem späteren Großherzogtum Baden zugeschlagen. Vor der Folie des Identitätswandels in der Stadt beim Übergang von der Freien Reichsstadt zu einer österreichischen Landstadt, werden in der vorliegenden Arbeit die Umwälzungen Anfang des 19. Jahrhunderts thematisiert.

Mit Baden hatte man in Konstanz 1806 zunächst wenig im Sinn. Gewohnt an die lange Zugehörigkeit zu Österreich, hing man eher an den alten Verhältnissen: teils aus Tradition, teils aufgrund des doch relativ erträglichen österreichischen Regiments. In den ersten Jahren der badischen Herrschaft verschärfte sich diese Distanz durch die Belastungen, die von Seiten des badischen Staates den neuen Untertanen aufgebürdet wurden, um den eigenen Bündnisverpflichtungen gegenüber dem Frankreich Napoleons zu genügen. Diese Distanz zeigte sich nicht zuletzt an der durchaus verbreiteten Sympathie für die Aufständischen gegen die bayerische und napoleonische Herrschaft in Vorarlberg und Tirol, die 1809 auch kurz die Stadt Konstanz besetzt hielten. Wie sich dies im Laufe eines Jahrhunderts so grundlegend wandeln konnte, dass man in Konstanz 1906 Baden dann nicht mehr nur angehörte, sondern „badisch wurde" (S. 145), zeigt dieses quellennah erarbeitete Buch.

Dabei arbeiten die Autoren heraus, dass Konstanz durch die vereinheitlichenden Tendenzen des modernen Staates einerseits immer mehr in größere Zusammenhänge eingebunden wurde, andererseits seine Bürger durch die badische Verfassung 1818 und die neue Gemeindeordnung von 1831 für die damalige Zeit durchaus weitreichende Partizipations- und Gestaltungsrechte erhielten. Durch das daraus resultierende bürgerschaftliche und politische Engage-

ment in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts integrierte sich Konstanz trotz diverser Differenzen und Frakturen wie der Revolution von 1848/49 gleichsam selbst in den Staat (S. 117). In der zweiten Hälfte des Saeculums kam Baden unter der Herrschaft von Großherzog Friedrich I. diesen Bestrebungen durch eine liberale Politik noch entgegen. Wie sehr man in Konstanz um 1900 Teil des Großherzogtums und des 1871 gegründeten Deutschen Reiches geworden war, wird anhand der verschiedenen Feierlichkeiten des Jahres 1906 aufgezeigt. Diese umfassten sowohl Jubiläumsveranstaltungen des Übergangs an Baden 100 Jahre zuvor, aber auch die Geburtstagsfeier des altehrwürdigen Großherzogs, dessen Goldene Hochzeit mit Luise, der Tante des regierenden Kaisers etc. Gerade im Kontrast zu den zuvor beschriebenen Feiern beim Übergang von Österreich an Baden 1806 wird eben aber deutlich, dass diese Feste nicht nur eine Huldigung an das Herrscherhaus und den Staat darstellten, sondern auch das Repräsentationsbedürfnis der Feiernden befriedigen mussten und somit Ausdruck der Integration des Bürgertums in den Staat waren. Gleichzeitig offenbart sich bei diesen Veranstaltungen eine emotionale Bindung der Bürger an den Staat und den diesen repräsentierenden Großherzog, die das 18. Jahrhundert so noch nicht gekannt hatte. Nun war die Staatsangehörigkeit zu einem wesentlichen Moment der Identität geworden. Zu Recht verweisen die Autoren daher darauf, dass kollektive Identitäten keine natürlichen Zustände sind, sondern historisch wandelbare Konstruktionen.

Diese Abläufe am Beispiel der Stadt Konstanz plausibel, gekonnt und gut lesbar aufgezeigt zu haben, ist das große Verdienst dieser guten Arbeit. Einige kleine sachliche Ungenauigkeiten (so wird z.B. die Stadt Ettenheim als vorderösterreichisch bezeichnet (S. 45), sie war jedoch vor ihrem Übergang an Baden im Besitz der Fürstbischöfe von Straßburg) fallen dagegen nicht sehr ins Gewicht.

Martin Furtwängler, Karlsruhe

Axel Schildt / Dirk Schubert *(Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund: Informationskreis für Raumplanung 2008, 256 S., € 21,-.*

Seit 2007 lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten, und nach einer UN Schätzung wird es bis 2030 mehr als 5 Milliarden Stadtbewohner geben. Besonders in Asien und Afrika wachsen Städte rapide. China hat die Zuwanderung von ländlichen Gebieten auf klein- und mittelgroße Städte gelenkt, von denen viele schon jetzt mehrere Millionen Einwohner haben und größer sind als die meisten europäischen Städte, von denen viele ein vergleichbares Wachstum im 19. Jahrhundert erlebt haben. Um Platz für die wachsende Bevölkerung und die neuen städtischen Funktionen zu schaffen, wurden in Städten wie Wien, Paris, oder Berlin Stadtmauern abgerissen und vormals landwirtschaftliche Gebiete zur Bebauung freigegeben. Dort setzten lokale Eliten ihre Macht und finanziellen Ressourcen zum Umbau der Stadt ein, während Spezialisten Pläne für Stadtumbau oder -erweiterung entwarfen. Auf Phasen des Wachstums folgten jedoch auch regelmäßig Perioden der Schrumpfung. Veränderte politische, wirtschaftliche und soziale Bedingungen wirken sich oftmals direkt auf Städte aus. So hat zum Beispiel der Fall der Berliner Mauer in den 1990er Jahren zu Krisen städtischer Wirtschaft, zur Zunahme von Individualverkehr, zum Verfall von Industriegebieten, zur Verödung von Stadtkernen und zum Häuserleerstand geführt.

Die Herausgeber dieses Buches, das auf einer Tagung von 2005 basiert, haben es sich daher zum Ziel gesetzt, städtische Entwicklungen und planerische Herangehensweisen unter den Perspektiven von Wachstum und Schrumpfung neu zu erschließen. Wie die Herausgeber in der Einleitung ausführen (S. 10), müssen diverse Faktoren betrachtet werden, um die Begriffe angemessen untersuchen zu können. So kann sich

Wachstum auf die Bevölkerungszahl, die Ausdehnung des städtischen Raumes oder die wirtschaftliche Bedeutung beziehen. Eine Metropolregion könnte also wachsen, aber gleichzeitig an Bevölkerung oder an Lebensqualität verlieren. Es gilt, neben den quantitativen auch qualitative Aspekte des Wachstums und der Schrumpfung zu untersuchen, wie es auch Frank Betker in seinem Beitrag zu „Rostock und Halle" anspricht (S. 132-33).

Das Buch hat den Anspruch, eine interdisziplinäre bzw. transdisziplinäre Methodik zu verwenden und bringt dementsprechend literarische Texte mit planerischen und architektonischen Untersuchungen zusammen. So präsentiert Harald Bodenschatz zum Auftakt des Buches einen Text von Victor Hugo, der 1842 publiziert wurde, und sich mit Wachstum und Schrumpfung in Mannheim und Worms befasst. Hugos Text kommentiert auch das Stadtwachstum von Paris, in Europa die wachsende Stadt par excellence, die schon im 19. Jahrhundert über die fünfte Stadtmauer hinausgewachsen war (S. 22). Die Eingriffe Haussmanns haben im 19. Jahrhundert zwar das Pariser Stadtbild verändert und die Funktionalität der Innenstadt verbessert, Versuche das Wachstum der französischen Hauptstadt zu regulieren oder gar zu kontrollieren und auf kleinere Städte abzulenken sind jedoch wenig erfolgreich gewesen. Die Dominanz von Paris hat das Wachstum anderer französischer Städte über Jahrhunderte verhindert, wie Jean-François Gravier in seiner Schrift „Paris et le désert français" (Paris und die französische Wüste) bereits 1947 zum Ausdruck brachte. Die Schwierigkeit, einer bestehenden Stadt neue und nachhaltige Strukturen zu geben, sieht man auch an den vom französischen Präsidenten eingeleiteten gegenwärtigen Bemühungen, den Großraum Paris neu zu strukturieren.

Im Rahmen der historischen Fallstudien, die den Hauptteil des Buches ausmachen, verfolgen die Autoren eine Vielzahl von Themen. So untersucht Carsten Benke die unterschiedlichen Entwicklungsvoraussetzungen von Städten und insbesondere die Verkehrsanbindung. War es im 19. Jahrhundert der Anschluß an Bahnlinien, so ist es heute die Nähe zur Autobahn, zum Hafen oder zum Flughafen, die sich auf die wirtschaftliche Vorherrschaft einer Stadt und deren Attraktivität für Migranten auswirkt. Das Thema der Zuwanderung ist von besonderem Interesse für die Frage des Wachstums und Ursula von Petz verweist in ihrem Beitrag zur Ruhr auf einen Radiobericht über die „moderne Völkerwanderung" (S. 61). Christian Hepner bringt einen weiteren Ansatz in die Diskussion ein, indem er Fragen von innerurbanem Wachstum und Schrumpfung am Beispiel von Garbsen diskutiert.

Das Buch wirft eine Reihe relevanter Fragen auf, z.B. ob und wie bestehende historische Strukturen, Denk- und Handelsformen (p. 11), die Präferenzen lokaler Eliten und konkrete stadtplanerische Strategien Wachstums- und Schrumpfungsprozesse beeinflussen. Dieses Thema wird exemplifiziert durch diverse Fallbeispiele aus den alten und neuen Bundesländern sowie dem Ausland. Axel Schildts Beitrag zu Hamburg und zum planerischen Leitbild der „wachsenden Stadt" führt die Fallstudien an. Die letzten zwei Teile des Buches erkunden internationale Beispiele. Unter anderem erörtert Barbara Schönig die zivilgesellschaftliche Planung von Chicago und Dirk Schubert untersucht London, eine Stadt, in der Suburbanisierung traditionell als positiv angesehen wurde. Axel Priebs Analyse des Kopenhagener Fingerplans von 1947 weist auf die Möglichkeit hin, dass ein robustes Planungskonzept sich in Zeiten des Wachstums und der Stagnation gleichermaßen behaupten kann (S. 225), und dass planerisches Eingreifen Stadtwachstum wenn auch nicht unbedingt bewirken, so doch lenken kann. Andere Beiträge beschäftigen sich mit historischen und gegenwärtigen Fragen der Stadtentwicklung in Minsk, Shanghai, und Lagos, wobei Themen des Wachstums und seiner planerischen Kontrolle im Vordergrund stehen.

Die Fragen, die diesem Buch zugrunde liegen, sind von globalem Interesse und die Bei-

spiele sind geschickt gewählt, so dass sie Einblick in die historischen Stadtentwicklungen in Deutschland und in anderen Teilen der Welt geben. Über die im Buch enthaltenen Studien hinaus, könnten andere Fallstudien Antworten zur selektiven Steuerbarkeit von Wachstum und Schrumpfung geben. Hier sei nur das Beispiel von Tokio genannt, wo Dezentralisierungsbemühungen und der Bau von Infrastrukturverbindungen in abgelegene Regionen zu weiterer Zentralisierung in der japanischen Hauptstadt geführt haben, da nun auch weiter abgelegene Gebiete in einer Tagesreise zu erreichen sind. Über die direkt angesprochenen Themen wirft das Buch viele Fragen auf, die den Leser zu weiteren Forschungen insbesondere im globalen Kontext anregen können. So wäre eine globale Untersuchung der Zusammenhänge von Stadtwachstum und Schrumpfung besonders interessant.

Carola Hein, Bryn Mawr / USA

Arnold Bartetzky / Marc Schalenberg *(Eds.), Urban Planning and the Pursuit of Happiness. European Variations on a Universal Theme (18th-21st Centuries), Berlin: Jovis 2009, 24 farb. und 50 s/w Abb., 224 S., € 28,-.*

Der gehaltvolle und gut gestaltete, mit präzisen Abbildungen ausgestattete Sammelband verfolgt das mit der Moderne hervortretende Leitmotiv des „Glücks" in der Stadtplanung. Man kann dieses Motiv teils umschreiben als Wohlfahrt der Gemeinschaft der Stadtbewohner, teils als Wohlergehen – Ordnung und Gesundheit sollen über die Stadt produziert werden. Hierbei sind verschiedene Grundkonzepte von Glück im urbanistischen Kontext festzustellen. Diesen Konzepten, überwiegend auch ihren Realisierungen und Brechungen, geht der Band nach.

Das älteste Leitbild war das der „Glückseligkeit", es ist bekanntlich im Absolutismus zu verorten und ihm entsprachen im Bereich der Urbanistik strenge stadträumliche Muster und Formen. Die Herstellung von Gesundheit und die Erziehung der Bürger im Zeichen herzustellender „Gemütsruhe" waren die Ziele von Johann Peter Willebrands (1719-1786), dessen Werk „Grundriss einer schönen Stadt" von Mascha Bisping vorgestellt wird.

Ein Jahrhundert später trat mit Protagonisten wie Julius Fauche und Reinhard Baumeister ein „dynamisches" und auf Flexibilität bedachtes Stadtplanungskonzept hervor, das politisch liberal verfasst war und stark auf technische Mittel setzte. Die Planer versuchten, obwohl sie die Auswüchse privatwirtschaftlicher Stadtentwicklung bekämpften, einen Rahmen für private Gestaltungsspielräume zu setzen, gerade weil sie nicht normativ über „Glück" verfügen wollten (Christa Kamleithner). Sándor Békési zeigt analog am Beispiel Wiens, wie die sonst als antimodern etikettierte Heimatschutzbewegung eine eigene, balancierte Vorstellung von Stadtwohnen und Stadtreform entwickelte, wobei allerdings offen bleibt, ob es hier eine Vorstellung „künftigen" Glücks gab.

Im 20. Jahrhundert entwickelten sich im sozialistischen Städtebau hoch dynamische und autoritäre, überstark politisierte und utopisch aufgeladene, explizite Beglückungskonzepte. Kommentatoren wie André Gide (1936) bemerkten die im Namen des allgemeinen Glücks durchgesetzten Kollektivierungstendenzen des Lebens und Denkens in einer nur noch als öffentlichen Raum konzipierten Stadt (Marina Dmitrieva). Unzweifelhaft finden sich in diesem Kontext enthusiastisch vertretene, große Visionen, über Architektur das Aufgehen des Individuums im kollektivierten Sozialraum zu organisieren (Jacek Friedrich über Stadtplanung in Warschau nach 1945). Ebenso gehören die Geschichte der Kollektivierung und Industrialisierung der Landwirtschaft und die Versuche seit der Stalin-Ära, das ländliche Leben zu urbanisieren, eng zusammen. Wie sich bei Mart Kalm über Estland zeigt, geschah dies dort unter vergleichsweise angenehmen Bedingungen.

Die markanten – und immer wieder mit „Freude“ und „Glück“ der Einwohner legitimierten – Industriestadtkonzepte im Sozialismus wurden vielfach in sehr reduzierter, schematischer Form realisiert (Ana Kladnik über „Happy Living in a New Socialist Town“). Diese Städte gehören heute gleichwohl zum europäischen Kanon der Städtebaugeschichte. Die „Neuen Städte“ des Sozialismus um 1960/70 weisen wiederum eine enge Verwandtschaft mit dem westeuropäischen, sozialreformerischen, „organischen“ Funktionalismus auf. Dies zeigt sich bei Clarisse Lauras vehementen Versuchen, Bewohner der (teils von Le Corbusier gebauten) Mustersiedlung Firminy-Vert von einem idealen „sauberen“ Lebensstil zu überzeugen.

Schließlich wird dem Marktmodell der Stadtentwicklung nachgegangen, das individuelle „pursuit of happiness“ verspricht. Ein suburbanes Modellprojekt der Siedlung Casalpalocco (1955-1980) stellt Bruno Bonomo vor. Die Baugesellschaft evozierte mit der Betonung von Luxus, Jugendlichkeit, Lebensstil und Gesundheit die Glücksvorstellungen künftiger Käufer und der Erwerb eines Hauses sollte ein „acquisto felice“ sein. Wie die beiden Herausgeber in ihrer Einleitung feststellen, sei der heutige kommerzielle Städtebau völlig utopiefrei. Pragmatismus und der Realisierung individuellen Wohllebens herrschten vor, Tendenzen der Segregation und der Privatisierung verstärkten sich. Jacek Gadecki und Christian Smigiel unterstreichen dies am Beispiel von „Gated Communities“ in Südosteuropa. Aber auch schon sehr frühe marktliberale Bauprojekte beruhten auf einer Strategie sozialer Segregation. Deswegen erwiesen sie sich dann allerdings als empfindlich gegen „Störungen“ durch den Zuzug unerwünschter Bewohner (Mohsen Aboutorabi und Andreas Wesener zu Birmingham im 18. Jahrhundert).

So nimmt der Band eine europäische Perspektive ein, er präsentiert bislang eher unbekannte Beispiele. Die Autorinnen und Autoren kommen aus den Bereichen der Stadt- und Sozialgeschichte, der Kulturwissenschaften, Architekturtheorie, Kunstgeschichte und Stadtplanung. Die jugendliche Vielfalt hindert aber nicht die Orientierung an einem gemeinsamen Beschreibungsstandard, bei dem immer wieder sehr erhellend dem Hauptthema nachgegangen wurde.

Clemens Zimmermann, Saarbrücken

Heinz Reif *(Hrsg.), Berliner Villenleben. Die Inszenierung bürgerlicher Wohnwelten am grünen Rand der Stadt um 1900 (Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin, Bd. 2), Berlin: Gebr. Mann Verlag 2008, 100 SW u. 16 Farbabb., 400 S., € 39,-.*

Von Julius Posener, dem der Sammelband gewidmet und dessen Verständnis von Architekturgeschichte als Sozialgeschichte er auch verpflichtet ist, stammt der in der Einleitung zum Buch gleichsam als Motto zitierte Satz „Wenn Hegemann Berlin die größte Mietskasernenstadt genannt hat, so hätte er es auch die größte Villenstadt der Welt nennen dürfen“. (9) Der Buchtitel „Berliner Villenleben“ ist mit Bedacht gewählt, denn er steht für den umfassenden Anspruch der Publikation, die Bau-, Stadt-, Kultur- und Sozialgeschichte der „größten Villenstadt“ in allen wesentlichen Dimensionen auszuleuchten. Um es vorweg zu sagen: Diesem Anspruch wird das von *Heinz Reif* in Zusammenarbeit mit *Moritz Feichtinger* sorgfältig edierte und ansprechend aufgemachte Buch mit seinen insgesamt 17 Einzelbeiträgen von Geschichtswissenschaftlern und historisch arbeitenden Sozialwissenschaftlern, Planern und Architekten eindrucksvoll gerecht.

Das Buch gliedert sich in drei übergreifende Abschnitte. Die Beiträge im einführenden Teil „Rahmenbedingungen und Akteure des bürgerlichen ‚Zugs nach Westen‘“ behandeln die sozialen, technischen und ökonomischen Voraussetzungen für die Entstehung der Berliner „Villenvororte“ und „Landhauskolonien“ von

1860 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs. Mit ihrer sozialen Basis, der Berliner Wirtschaftselite im Kaiserreich, den „Thiergarten-Männern", beschäftigt sich *Christof Biggeleben*. Er untermauert mit detaillierten Zahlen zu den politischen Orientierungen der Führungskräfte – damals zur Hälfte jüdischen Glaubens bzw. jüdischer Herkunft –, der Berliner Industrie, des Bankenwesens und der Kaufmannschaft die Ergebnisse der jüngeren Bürgertumsforschung, wonach keineswegs von einer „Feudalisierung des Bürgertums" im Kaiserreich gesprochen werden könne, sondern dass sie in Übereinstimmung mit ihren unmittelbaren wirtschaftlichen Interessen am Freihandel und ihrer internationalen Orientierung in ihrer großen Mehrheit dem Linksliberalismus verbunden war.

Dieter Radicke zeichnet am dankbaren Beispiel Berlin für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts den zwar bekannten, aber hier detailliert ablesbaren Zusammenhang zwischen Suburbanisierung und dem Fortschritt in der Verkehrstechnik nach. Deutlich wird, wie im Einzelnen verwickelt und in sich widersprüchlich die Wechselbeziehungen waren zwischen der ungeordneten Siedlungsentwicklung wie der planmäßigen Errichtung der Villenkolonien um Haltepunkte einerseits und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in seinen verschiedenen Etappen andererseits – vom Pferd-Omnibus ab 1847, über die Pferde-Eisenbahn, die Eisenbahn, die Stadtbahn, die elektrische Straßenbahn bis hin zur Untergrundbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Gezielt mit den Terraingesellschaften, die nach 1900 die zentralen Akteure der Suburbanisierung in Berlin waren, befasst sich der Beitrag von *Christoph Bernhardt*. Sie repräsentieren nach der ersten um 1870 und der zweiten um 1890 die dritte sog. „Gründerzeit" in der Kaiserzeit. Darin führt der Autor an ausgewählten Beispielen aus, dass entgegen der landläufigen Auffassung die Terraingesellschaften nicht schon mit dem Ende des Ersten Weltkriegs ihre Bedeutung verloren hatten, sondern in Berlin bis weit in die 1920er Jahre mit Erfolg auf dem Berliner Immobilienmarkt agierten. Erst mit der Weltwirtschaftskrise, und endgültig nach der so genannten Machtübernahme durch die Nationalsozialisten im Jahre 1933, war ihr Schicksal besiegelt.

In einem ebenfalls sehr instruktiven und grundlegenden Beitrag stellt *Celina Kress* die prägenden Architekten der Berliner Villenkolonien vor, wobei sie vier Generationen für den Zeitraum von den 1840er Jahren bis zum Ende des Kaiserreichs identifiziert. Dies reicht von dem Schinkel-Schüler Friedrich Hitzig (1811-1881), der maßgeblich die Wohnhausarchitektur im Tiergartenviertel prägte, über Martin Gropius (1824-1880) und Hermann Ende (1829-1907) bis hin zu Hermann Muthesius (1861-1927) mit seinen an englischen Vorbildern orientierten Villen in Nikolassee und Wannsee. An ausgewählten Architektenpersönlichkeiten und ihren Villenentwürfen illustriert sie den Wandel im Verständnis der Bauaufgabe, der auch die sich stets ändernden Erwartungen der äußerst anspruchsvollen Bauherrenschaft mit ihren entfalteten Repräsentationsbedürfnissen spiegelt. Desweiteren verortet sie das für die Architekten durchaus auch einträgliche Baugeschehen an der damaligen städtischen Peripherie in der übergeordneten Architekturdebatte.

Unter dem sprechenden Titel „Suburbanes Mosaik – Berliner Villensiedlungen zwischen Stadtnähe, innerstädtischer Überformung und Westdrift" versammelt der zweite Teil des Buches die durchweg sehr gut lesbaren Porträts der bedeutendsten Villenkolonien, und zwar in der zeitlichen Reihenfolge ihrer Entstehung. Diese Einzeldarstellungen der vermeintlich vertrauten, doch in vielfacher Hinsicht noch unbekannten Siedlungserweiterungen bilden den Kern des Buches. Vorgestellt werden das Tiergartenviertel (*Heinz Reif*), Grunewald (*Karl-Heinz Metzger*), Lichterfelde *(Thomas Wolfes)*, das Westend (*Dorothea Zöbl*), Nikolassee (*Felix Escher*) und schließlich, nicht der Westdrift folgend, die Gartenstadt Frohnau im Norden Berlins (*Harald Bodenschatz in Zusammenarbeit mit Carsten Benke*). Nicht alle Beiträge

sind gleich ausführlich und grundlegend, in ihrer Summe ergeben sie aber ein sehr anschauliches und detailliertes Gesamtbild von der Politik- und Planungsgeschichte, der Sozial- und Kulturgeschichte sowie der Städtebau- und Architekturgeschichte der Berliner Vorortgründungen des 19. Jahrhunderts.

Mit ausgewählten Aspekten des „Villenleben(s) in Suburbia" beschäftigt sich der dritte Teil des Buches. *Dietrich Worbs* nimmt sich in zwei Beiträgen der Bauaufgabe Villa als Gebäudetypus und Architekturform an. Im ersten Beitrag macht er an den Zuschnitten, Grundrissen, Fassadengestaltungen und Materialien von vier Berliner Westend-Villen aus unterschiedlichen Epochen anschaulich, wie die Baustile über den beobachteten Zeitraum von 60 Jahren wechseln: vom „spätklassizistischen Landhaus" der Anfänge über die „neobarocke historistische Villa" nach der Reichsgründung und dem „reformorientierten Jugendstil-Landhaus" der Jahrhundertwende bis zum repräsentativen Haus der „gemäßigten Moderne" der Weimarer Republik. Aus Sicht der Denkmalpflege beleuchtet er in seinem zweiten, etwas kursorisch gehaltenen Beitrag an ausgewählten Bauten den unterschiedlichen, keineswegs immer respektvollen späteren Umgang mit den Villen und Landhäusern zwischen Abriss und denkmalgerechter Wiederherstellung, zwischen Umbau, Umnutzung und Musealisierung. Hier hätte man sich einen etwas umfassenderen Überblick über die Probleme und Erfolge des Denkmalschutzes der letzten Jahrzehnte in den Berliner Villenkolonien gewünscht.

Unter Rekurs auf den Großstadtsoziologen Simmel geht *Gerd Kuhn* in einer inspirierenden Analyse dem Zusammenhang zwischen dem Distinktionsbedürfnis der gehobenen bürgerlichen Schichten, ihrem modernen Wohnalltag und der wachsenden Technisierung ihrer Haushalte nach. Hinter den historistischen Fassaden der Prunkvillen hatte dank neuester Haustechnik (Gas- und Stromanschluss, Zentralheizungen und voll ausgestattete Bäder mit fließend warm Wasser, Telefon etc.) ein vorher nicht gekannter Wohnkomfort Einzug gehalten, der einer Anekdote zufolge sogar den Kaiser neidisch werden ließ, der es aber vor allem erlaubte, so Kuhn, die feinen Unterschiede innerhalb der eigenen Schicht „durch zeitgemäße Distinktionsmuster" zu kultivieren.

Jan Andreas May spürt im Detail den wohnkulturellen Vorstellungen sowie Motiv-, Interessens- und Bedürfnislagen der begüterten Wirtschafts-, Politik- und Kulturelite nach, die sich ihre Villen im Berliner Westen bauen ließ. Dies gelingt durch die Auswertung von Biographien sowie von zeitgenössischen so genannten Gesellschaftsblättern, in denen der Leserschaft seinerzeit drei Bauherrenfamilien und ihre Villen als Avantgarde gehobener Wohnkultur in Wort und Bild präsentiert wurden. Zum Wohnen gehörte neben dem großen Haus ebenfalls ein großer Garten, der allerdings über die Jahrzehnte als Folge engerer Parzellierungen immer kleiner ausfiel. Die Gestaltung des Gartens stand in seiner Bedeutung für die Bauherren der des Hauses keineswegs nach.

Reinald Eckert gibt einen instruktiven Überblick über die „Gartenkunst in den Berliner Villenkolonien" und zeigt, wie mit dem Villen-Landhausbau auch der neue Berufstand des Gartenarchitekten entstand. Zwei abschließende Beiträge, die nur in mittelbarem Bezug zum „Berliner Villenleben" stehen, runden das Buch ab. *Habbo Knoch* stellt die Architektur und soziale Funktion der „Grand Hotels im wilhelminischen Berlin" vor, die um die Jahrhundertwende nach den gleichwohl nie erreichten Londoner und Pariser Vorbildern gebaut wurden, und *Hans-Christian Bresgott* skizziert eindrücklich die Entstehung und Expansion des Seebads Heringsdorf an der Ostsee als eine exterritoriale Berliner Villenkolonie, oder, wie es seinerzeit salopp hieß, als „Badewanne von Berlin".

Das Buch ist weit mehr als eine großartige Berlinensie, die jeder, der die Stadt liebt, kennen sollte. Es ist ihm zu wünschen, dass es zum Vorbild und Prototyp von Publikationsprojekten in vergleichbaren Städten wird, denn bis heute, darauf verweist der Herausgeber in seiner

Einleitung zurecht, ist die bau- und architekturgeschichtliche Auseinandersetzung mit diesem Ausschnitt moderner Stadtentwicklung vielerorts noch ein Desiderat.

Johann Jessen, Stuttgart

Anja Schwanhäusser, *Kosmonauten des Underground. Ethnografie einer Berliner Szene, Frankfurt / New York: Campus Verlag 2010, 333 Seiten, € 34,90.*

In ihrem Buch „Kosmonauten des Underground. Ethnografie einer Berliner Szene" beschreibt Anja Schwanhäußer den Berliner „Techno-Underground". Zwischen 2003 und 2006 schleuste sich die Ethnologin in die Berliner Szene ein, die seit den 1990er Jahren an wechselnden „besetzten" *locations* „illegale" Parties durchführt. Die Autorin nutzte die wissenschaftlichen Methoden, mit denen klassischerweise Naturvölker erforscht werden (teilnehmende Beobachtung, Feldtagebuch, Interviews, Fotografie), um dem Stil, der Raumästhetik und den subkulturellen Orientierungen der Szeneakteure auf den Grund zu gehen. Eine gleichzeitig vergnügliche und anstrengende Aufgabe – die zu erforschenden Parties dauerten oft bis zum Nachmittag des Folgetags.

Schwanhäußer identifiziert die von der hedonistisch orientierten Szene praktizierte Raumaneignung als „Ausstieg auf Zeit": Der Tag gehört der Lohnarbeit oder einer sonstigen Beschäftigung, nachts wird an inspirierenden Orten gefeiert. Statt Ideologie und linker Besetzerideale – obgleich diese in der Szene auch aufscheinen – wird der gemeinsame *spirit* in *Temporären Autonomen Zonen* zelebriert. Die *locations* werden größtenteils nicht wirklich illegal besetzt, sondern „gescoutet", die Zwischennutzung verhandelt und von Projektentwicklern sogar gezielt als vermarktungsfördernde Maßnahme einkalkuliert. Undergroundig ist und bleibt aber das oft historisch aufgeladene Flair der *locations:* Vom Kohlenkeller bis zur Abhörstation der Amerikaner auf dem Teufelsberg, vom ehemaligen Kinderheim bis zur Fleischerei sind sie in dieser Ausprägung, Masse und Verfügbarkeit wohl nur in dem „transitorischen Ort" Berlin zu finden.

Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt aber auf der Beschreibung des Szene-Netzwerks, das sich aus Schlüssel-Akteuren mit Sozialisierung in der Hamburger und Berliner Hausbesetzer-Szene, Sub-Gruppierungen wie den Party-Collectives Pyonen, Goldmund oder Muh-Bar und einer großen Traube szeneaffiner Personen (den so genannten „hi-and-bye relationships") zusammensetzt. Einige Akteure, wie z.B. das Start Up Sensatonics, das in einer mobilen Bar Kräutercocktails anbietet, haben es geschafft, heute von ihren Freizeitaktivitäten leben zu können.

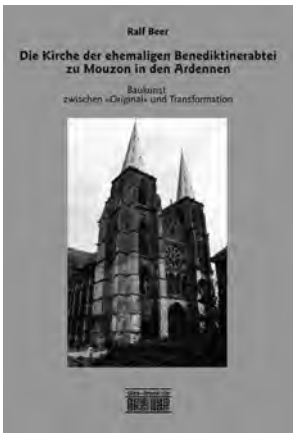
Schwanhäußer hat sich der kniffligen Aufgabe gestellt, mit Hilfe wissenschaftlicher Methoden eine Szene zu beschreiben, die sich nicht kategorisieren und verorten lassen will: „Techno-Underground" ist ein Hilfsbegriff, den die Akteure selbst nicht verwenden würden. Auf 333 Seiten gelingt es ihr, ihre Befunde aus dem Feld in den theoretischen Diskurs der „Cultural Studies" um Subkulturen einzuordnen. Leider wird dem Leser Bourdieus Konzept des „neuen Kleinbürgertums", dem die Berliner Szene zugeordnet wird, erst am Ende des Buches, also nach den Kapiteln mit den Ergebnissen der Feldforschung, erläutert.

Das Buch ist, auch in den theoretischen Teilen, in einer angenehm verständlichen Sprache verfasst. Die detailreiche Beschreibung der *locations* und ihrer Inszenierung fesselt den Leser. Umso bedauerlicher ist es, dass die wenigen Abbildungen nur sehr klein abgedruckt wurden. Die Schilderungen im Feldtagebuch und die kulturwissenschaftliche Deutung von Party-Randszenen haben hohen Unterhaltungswert. Fast schließt man im Verlauf der Lektüre die beobachteten und interviewten Protagonisten der Szene ins Herz. Man ahnt aber auch, wie

leicht die Forscherin durch persönliche Verstrickung (wie dem Aufbau von Freundschaften mit Szeneakteuren) ihrer wissenschaftlichen Objektivität beraubt wurde – Befangenheit ist der Hauptvorwurf von Kritikern der teilnehmenden Beobachtung. Schwierig auch, wenn man als Wissenschaftler ausschließlich auf Selbstauskünfte der Untersuchungsobjekte angewiesen ist. So ist zwar klar, dass sich die Szeneprotagonisten einer klassischen Mittelschichtsbiographie verweigern. Inwieweit sie aber nicht auch ihre soziale Herkunft durch Mittel der Selbst-Stilisierung (z.B. als Cowboy und Underdog) und Mythologisierungen (Hausbesetzer) verschleiern, muss fraglich bleiben. Schwanhäußer hat diesen Widerspruch erkannt und widmet ein ganzes Theoriekapitel der Frage, ob man Subkulturen schichtspezifisch betrachten sollte oder nicht.

Das Buch reißt viele spannende Themen an, die Anknüpfungspunkte für weitergehende Forschungen unterschiedlicher Disziplinen bieten. Fragen könnten beispielsweise sein: Welche Arten von *locations* lassen sich klassifizieren und welche Rolle spielen Lage und Städtebau dabei? Inwieweit ist die Szeneausprägung dem Kosmos Berlin geschuldet und lässt sich nicht auf andere Städte übertragen? Wie vollzieht sich eigentlich der Szeneausstieg; was passiert mit den Protagonisten und ihrem zeitintensiven Partyleben, wenn sie in die Familienphase eintreten?

Karoline Brombach, Stuttgart



Die Kirche der ehemaligen Benediktinerabtei zu Mouzon in den Ardennen

Baukunst
zwischen „Original“ und Transformation
von Ralf Beer

Ein Ziel der Arbeit ist es, die kunstgeschichtliche Position der Abteikirche von Mouzon innerhalb einer Gruppe frühgotischer, viergeschossiger Emporenkirchen zu klären, zu der unter anderen die Kathedralen von Noyon und Laon sowie die Abteikirche Saint Remi in Reims zählen. Die Abteikirche von Mouzon wurde etwa zwischen 1195 und 1245 in frühgotischer Formensprache errichtet.

Auf der Basis eines gründlichen Literatur- und Quellenstudiums und intensiver baugeschichtlicher Untersuchungen vor Ort entwirft der Autor eine detaillierte Bauchronologie durch alle Jahrhunderte. Zahlreiche kriegerische Ereignisse, aber auch Brände und Naturereignisse haben immer wieder Umbau- und Restaurierungsmaßnahmen notwendig gemacht; ihren Spuren zeichnet der Autor nach.

Ein weiteres Anliegen ist die Verdeutlichung der Kontinuität denkmalpflegerischer Problemstellungen vom Mittelalter bis zur Gegenwart.
Die Analyse der über Jahrhunderte entwickelten Restaurierungsansätze dürfte auch der heutigen Denkmalpflege nützlich sein, um optimale Lösungen zur Erhaltung unserer Kulturdenkmale zu erarbeiten.

517 Seiten, 454 Abb.
32,- Euro

ISBN 978-3-86705-109-5

Bestellbar in jeder
guten Buchhandlung
oder direkt beim Verlag

BAG
Archäologie
&
Geschichte

Verlag Bernhard Albert Greiner • Olgastr. 13 • 73630 Remshalden
http://www.bag-verlag.de/shop • Tel: 07151-2766-45 • Fax: 07151-2766-47

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung

Inhaltsverzeichnis 37. Jahrgang 2010

Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke,
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

Hans Schultheiss (Chefredakteur) -
Dr. Nina Ehresmann (Besprechungen)

Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin, Institut für Soziologie - Prof. Dr. Dietrich Denecke, Universität Göttingen, Geographisches Institut - Prof. Dr. Andreas Gestrich, Deutsches Historisches Institut, London - Prof. Theresia Gürtler Berger, Zürich - Prof. Dr. Tilman Harlander, Universität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen - Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut - Prof. Dr. Ursula von Petz, Universität Dortmund - Volker Roscher, Architektur Centrum Hamburg - Prof. Dr. Joachim Schultis, Heidelberg - Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt, Institut für Geschichte - Prof. Dr. Holger Sonnabend, Universität Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften
und Besprechungsexemplare werden an die Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512 - 3242, Fax: 0711 - 3512 - 2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: http://www.alte - stadt.de

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mitgliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:
jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:
Jahresabonnement EUR 85,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,- jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt, zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen des Abonnements können nur zum Ablauf eines Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redaktion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt eingegangen sein.

Verlag:
Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Silcherstraße 14, 71384 Weinstadt
Tel.: +49 (0) 7151/2766-45
Fax: +49 (0) 7151/2766-47
Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion angebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen Publikationen veröffentlicht werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden.

© 2010 BAG-Verlag, Weinstadt

Printed in Germany. ISSN 0170 - 9364

THEMENHEFTE

Neues Altstadtwohnen, Heft 1/2010,
hrsg. von HARALD BODENSCHATZ und TILMAN HARLANDER ..... 3 ff.
Neue Informations- und Kommunikationstechnologien, Heft 2/2010,
hrsg. von CLAUS-C. WIEGANDT ..... 107 ff.
Sanierung der Sanierung, Heft 4/2010,
hrsg. von THERESIA GÜRTLER BERGER und TILMAN HARLANDER.. 289 ff.

ABHANDLUNGEN

ALTROCK, UWE/PIETSCHMANN, HOLGER, Langfristige Wirkungen der Städtebauförderung und erneuerter Sanierungsbedarf in historischen Altstädten 293

BEECK, SONJA, Weniger ist Zukunft. Die Städte der IBA Stadtumbau 2010 als Modelle kluger Entwicklungsstrategien 357

BONACKER, MARGIT, Informelle Netzwerke und die Revitalisierung der Harburger Innenstadt in Hamburg..... 331

DENZER, MARIKA, Neues Stadtwohnen in Landau in der Pfalz 29

FORSTER, STEFAN, Neue Qualitäten des Stadtwohnens durch Transformation 57

FREYDORF, CHRISTOPH / HENNINGS, WERNER, Die mittelalterliche Stadt: „organisch gewachsen" oder „geometrisch geplant"? 203

FRIEDRICH, ANNETTE, „Zu attraktiv?" Die überbeanspruchte Altstadt von Heidelberg 343

GÖRGL, PETER, Neues Wohnen in „altem" Gewand – Der Wohnpark Fontana bei Wien 63

GREIFFENHAGEN, SYLVIA, Altstadtwohnen – neu betrachtet 79

HANEKOP, HEIDEMARIE, Mobiles Internet und lokaler Raum: Alltag zwischen lokaler Präsenz und „Always Online" 135

HATZELHOFFER, LENA / LOBECK, MICHAEL / MÜLLER, WOLFGANG / WIEGAND, CLAUS-C., Wandel in Friedrichshafen – von der Stadt des Zeppelin zur T-City 147

HESSE, MARKUS, Raum und Zeit: neue Muster des aktionsräumlichen Handelns..... 123

KALTENBRUNNER, ROBERT, Ein exponierter Auftritt. Seit 160 Jahren spielen Weltausstellungen eine gewichtige Rolle in der Stadtentwicklung – aber welche?..... 257

KELLER, ARMIN, Veränderte Förderlandschaft in der Stadterneuerung 379
KLAMT, JOHANN-CHRISTIAN, Wohnen in spätmittelalterlichen Stadtdarstellungen 7
KNÖLL, MARTIN, Die hygienisierte Stadt. Von der Wahl passender Abflussrohre und dem Eintritt in einen Morgenpromenadenverein bis hin zur Teilnahme an postmodernen Health-Games 221
MIHM, JULIUS, Neue Instrumente der Altstadtentwicklung in Schwäbisch Gmünd. Landesgartenschau 2014 und Impulse aus dem europäischen Projektnetz für historische Innenstädte 307
PANTLE, ULRICH, Stadt als betagte Spektakelpotenziermaschine. Vorne Stadt hinten Dorf. Von unvereinbaren Darstellungen kindlicher Lebenswelten in Fibeln 237
RUDEL, STEPHANIE, Die drei Sanierungen der Halberstädter Altstadt. Ein Erfahrungsbericht 369
RUSCH, GEBHARD, Mediale Infrastrukturen 163
SCHMITZ, STEPHAN, Urbanität 2.0 – Zur Entwicklung des Städtischen im Zeitalter zunehmender Virtualität 111
SOEHLKE, CORD, Stadt bauen mit privaten Baugemeinschaften – Die Tübinger Südstadtentwicklung 19
TIETZ, JÜRGEN, Zukunftsperspektive alte Stadt – zwischen Übernutzung und Unternutzung 385
VON DER BURG, CHRISTINE, In die Jahre gekommen – Weiterentwicklung einer Fußgängerzone am Beispiel Idar-Oberstein. Ein Erfahrungsbericht 323
WENZEL, EIKO, Wohnen in Flensburg – Strategien und Konzepte 43

FORUM

MARTIN, DIETER J., Neuerscheinungen zu Denkmalschutz und Denkmalpflege 92
JESSEN, JOHANN, Tagungsbericht: „Historische Ensembles als städtebauliche Projekte". Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft die Alte Stadt 2009 98
BRICHETTI, KATHARINIA, Berlin: Globalisierungsfalle und Protestbewegung Mediaspree 178
KONTER, ERICH, „Die Praxis der Idee Europa" – Brücken schlagen. Literaturbericht 185
DURTH, WERNER, Moderation des Wiederaufbaus. Zum Leben und Werk von Hans Schwippert 268

BRENNER, JÁNOS, Parlamentssitz und Stadtentwicklung. Zur Geschichte des ungarischen Parlamentsgebäudes in Budapest 272

GÜRTLER BERGER, THERESIA / JESSEN, JOHANN, Tagungsbericht: Sanierung der Sanierung. Internationale Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt vom 6.-8. Mai 2010 in Limburg an der Lahn 276

TANK, HANNES, High-Tech-Parking. Lösungen für das Parken in der Europäischen Stadt 395

WEISE, WOLFGANG, Erlebnis Denkmal. Grundschüler für Denkmale sensibilisieren 398

KALTENBRUNNER, ROBERT, Alltag und schöner Schein. Über die Verbindungslinien von Stadt und Ästhetik, Teilhabe und Lebensstil – Eine Sammelbesprechung 400

BESPRECHUNGEN

Bartetzky, Arnold/Schalenberg, Marc (Eds.), Urban Planning an the Pursuit of Happiness. European Variations on a Universal Theme 18th-21st Centuries *(Clemens Zimmermann)* 408

Benl, Rudolf, Das Stadtarchiv Erfurt *(Ulman Weiss)* 282

Crivellare, Fabio/Oelze, Patrick, Vom Kaiser zum Großherzog, Der Übergang von Konstanz an Baden 1806-1848 *(Martin Furtwängler)* 405

Felten, Franz J. (Hrsg.), Städtebünde – Städtetage im Wandel der Geschichte *(Immo Eberl)* 283

Fischer, Ulrich, Stadtgeschichte im Zeichen der Eroberung. Englische Kolonialstädte in frühnormannischer Zeit 1066-1235 *(Immo Eberl)* 403

Irsigler, franz / Pauly, michael, Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa *(Immo Eberl)* 190

Herrbach,Ernst / Morath-Vogel, Wolfram (Hrsg.), Zwischen Avantgarde und Anpassung. Der Erfurter Kunstverein. Eine Dokumentation 1886-1945 *(Ulman Weiß)* 195

Herwig, Wolfram (Hrsg.), Quellen zur Salzburger Frühgeschichte *(Immo Eberl)* 398

Kappel, kai, Memento 1945?: Kirchenbau aus Kriegsruinen und Trümmersteinen in den Westzonen und in der Bundesrepublik Deutschland *(Georg Mörsch)* 102

Kastorff-Viehmann, Renate, Meilensteine der Architektur. Baugeschichte nach Personen, Bauten und Epochen *(Sigrid Auberg-Watzlawik)* 285

Kowalewski, maryanne, Medieval Towns *(Hiram Kümper)* 103

Mayershofer, Ingrid, Bevölkerung und Militär in Bamberg 1860-1923 *(Thomas Götz)* ... 192

Meyer, Werner, Da verfiele Basel überall. Das Basler Erdbeben von 1356 *(Immo Eberl)* ... 101

Pietsch, Jani, „Ich besaß einen Garten in Schöneiche in Berlin". Das verwaltete Verschwinden jüdischer Nachbarn und ihre schwierige Rückkehr *(Stefan Hörner)* ... 194

Reif, Heinz (Hrsg), Berliner Villenleben. Die Inszenierung bürgerlicher Wohnwelten am grünen Rand der Stadt *(Johann Jessen)* ... 409

Schildt, Axel/Schubert/Dirk, Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart *(Carola Hein)* ... 406

Schwanhäusser, Anja, Kosmonauten des Underground. Ethnografie einer Berliner Szene *(Karoline Brombach)* ... 412

Starke, Holger (Hrsg.), Geschichte der Stadt Dresden, Band 3 *(Immo Eberl)* ... 284

Studt, Birgit, Haus- und Familienbücher in der städtischen Gesellschaft des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit *(Immo Eberl)* ... 191

von der Höh, Marc, Erinnerungskultur und frühe Kommune. Formen und Funktionen des Umgangs mit der Vergangenheit im hochmittelalterlichen Pisa *(Immo Eberl)* ... 282

Warnke, Stefanie, Stein gegen Stein: Architektur und Medien im geteilten Berlin 1950-1970 *(Christian Holl)* ... 196

Wittek, Gudrun, concordia magna. Der Magedeburger Stadtfrieden vom 21. Januar 1947 *(Immo Eberl)* ... 397