

## Stadt 4.0 – Fata Morgana oder Lösung?





# Stadt 4.0 – Fata Morgana oder Lösung

Dokumentation zum Internationalen Architektenkongress der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen  
(30. Mai bis 3. Juni 2018, Rotterdam)

# Impressum

## **Herausgeber**

Architektenkammer Nordrhein-Westfalen

## **Redaktion**

Dr. Frank Maier-Solgg, Melanie Brans, Christof Rose

## **Grafik, Layout und Satz**

Fortmann.Rohleder Grafik.Design, Dortmund

## **Druck**

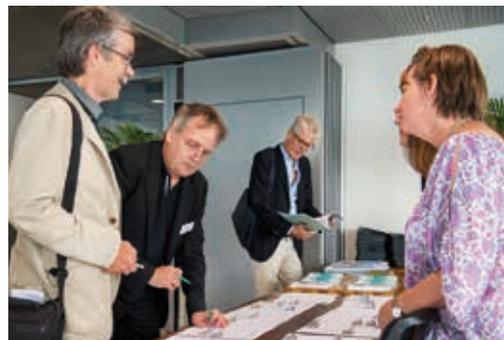
TANNHÄUSER MEDIA GmbH, Düsseldorf

## **Redaktioneller Hinweis**

Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen setzt sich für die Gleichstellung von Mann und Frau ein. Sie erachtet es als wichtig, diese Haltung auch in der bewussten Verwendung von Sprache zum Ausdruck zu bringen. Die Architektenkammer achtet deshalb in allen Veröffentlichungen darauf, dass z. B. bei der Nennung von Berufsbezeichnungen nicht allein die maskuline Form verwendet wird. Nach Möglichkeit wird immer wieder im Laufe des Textes auch die feminine Form genannt. Im Interesse der Leserinnen und Leser dieser Publikation werden dem Textfluss und einer guten Lesbarkeit höchste Priorität eingeräumt.

# Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| <b>Einstieg</b>  |    |
| Ernst Uhing  |    |
| Stadt 4.0 – Fata Morgana oder Lösung   | 7  |
| <b>Politik</b>   |    |
| Ina Scharrenbach   |    |
| Baukultur schafft Lebensqualität und<br>ist Wirtschaftsmotor für Nordrhein-Westfalen           | 11 |
| <b>Stadt als soziales Gefüge</b>   |    |
| Prof. Dr. Armin Nassehi  |    |
| Stadt – Heimat des Fremden   | 14 |
| Prof. Adolf Winkelmann   |    |
| Die Tauben über den Dächern der Stadt –<br>eine wahre Geschichte                               | 18 |
| <b>Wachstum der Stadt</b>  |    |
| Rajeev Kathpalia   |    |
| Wasser, indische Tradition und<br>moderne Stadtentwicklung (Interview)                         | 22 |
| Prof. Dr. Fritz Neumeyer   |    |
| Die Textur der Stadt:<br>Feinkörnigkeit und Mischung als kultureller Schatz                    | 26 |
| <b>Stadt der Zukunft</b>   |    |
| Dr. Patrik Schumacher  |    |
| Globale Architektur und räumliche Kommunikation  | 34 |
| <b>Identität für die Stadt</b>   |    |
| Michiel Riedijk  |    |
| Ornament and Identity  | 38 |
| Mattijs van Ruijven  |    |
| The structural change of Rotterdam<br>within the agglomeration of the Rhein-Maas-Schelde-Delta | 42 |
| <b>Stadt der Moderne</b>   |    |
| Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Werner Durth  |    |
| Zerstörung als Chance? –<br>Leitbilder im Städtebau  | 46 |
| Simone Gorosics  |    |
| Mein Rotterdam (Interview)   | 54 |
| <b>Stadt als zivilisatorisches Projekt</b>   |    |
| Prof. Dr. Harald Welzer  |    |
| Die zukunftsfähige Gesellschaft und die Stadt  | 58 |
| Frank Goosen   |    |
| Oh 40, du! (Gedicht)   | 62 |
| <b>Ideen für die Stadt</b>   |    |
| Ulrike Herrmann  |    |
| Vom Anfang und Ende des Kapitalismus –<br>Was Architekten über die Wirtschaft wissen sollten   | 64 |
| Dr. Axel Friedrich   |    |
| Wir brauchen ein Reframing. Die Neuordnung der Mobilität                                       | 68 |
| Prof. Kees Christiaanse  |    |
| Inversion und Subtraktion im Städtebau   | 70 |
| <b>Vitae</b>   | 74 |
| <b>Bild- und Literaturverzeichnis</b>  | 76 |



### Stadt 4.0 – Fata Morgana oder Lösung

Ernst Uhing  
Präsident der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen



Hartelijk welkom, welcome, herzlich willkommen zum „Internationalen Architektenkongress der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen“, herzlich willkommen in Rotterdam und damit herzlich willkommen in einer der architektonisch und städtebaulich spannendsten Städte Europas! Mich freut es einmal mehr, dass Sie so zahlreich unserer Einladung zum Architektenkongress gefolgt sind, einem Kongress, der auch in diesem Jahr nicht weniger als den Anspruch hat, Ihnen neue und ungewohnte Sichtweisen und Ideen zu präsentieren und so Ihren fachlichen und persönlichen Horizont zu erweitern. Ich bin mir angesichts unseres Programms, unserer hochrangigen Referentinnen und Referenten und nicht zuletzt aufgrund unserer Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicher, dass wir diesem Anspruch auch 2018 absolut gerecht werden.

Wir sind in diesem Jahr zu Gast in einer Stadt, die in Folge des 2. Weltkrieges in Trümmern lag. Rotterdam hat nach dem 2. Weltkrieg aus der Not eine Tugend gemacht und sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte architektonisch als „Metropole der Moderne“ neu erfunden – die zahlreichen Bauten internationaler, nationaler und insbesondere lokaler Stararchitekten belegen dies eindrücklich. Dies ist aber selbstverständlich nicht der einzige Grund für die Wahl Rotterdams als Veranstaltungsort des diesjährigen Architektenkongresses – die anwesenden „Wiederholungstäter“ wissen dies. Wie bereits vor vier Jahren in Venedig sucht der Kongress auch in diesem Jahr die Nähe zur internationalen Architektur-Szene. Letztere gibt sich im Rahmen der ab morgen beginnenden achten „Internationalen Architekturbiennale“ hier in Rotterdam die Ehre. Und es freut mich, dass wir im Rahmen von Vorträgen und Exkursionen einen vertiefenden Einblick in das diesjährige Biennale-Programm erhalten werden.

Vom früheren Bürgermeister der US-amerikanischen Stadt Denver, Wellington E. Webb, stammt das denkwürdige Zitat: „Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der Weltreiche, das 20. Jahrhundert das Zeitalter der Nationalstaaten und das 21. Jahrhundert wird das Zeitalter der Städte sein.“ Heute, im Jahr 2018, gibt es keinen Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussage. Städte sind die zentralen Lebensräume unserer Gesellschaft geworden. Mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung lebt mittlerweile in Städten. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2050 etwa 80 Prozent der Weltbevölkerung in urbanen Agglomerationen leben werden.

Dieser Trend zur Verstädterung ist global feststellbar und scheint insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern unumkehrbar. Aber auch vor Europa macht diese Entwicklung nicht halt. Hier, wo die Urbanisierung aus historischen Gründen schon weiter fortgeschritten ist, setzt sich dieser Trend – allerdings verlangsamt – ebenfalls fort. Die ökonomischen, ökologischen, sozialen, aber auch die infrastrukturellen Herausforderungen der Verstädterung sind immens!

Städte sind daher heute mehr denn je gezwungen, als eigenständige politische Akteure aktiv zu werden, um mit zum Teil großem Pragmatismus die Lebensumwelt ihrer Einwohner nachhaltig zu gestalten – ein überaus gelungenes Beispiel für eine solche Herangehensweise bildet im Übrigen die Stadt Rotterdam, wie wir in den kommenden zweieinhalb Tagen sehen und hören werden.

Tatsache ist, dass sich Städte angesichts globaler Megatrends wie der Urbanisierung, der Digitalisierung, der Energiewende oder der Migration mit massiven Herausforderungen konfrontiert sehen. Diese Megatrends werden unweigerlich auf der Ebene der Stadt als dem zentralen Lebensraum unserer Gesellschaft entschieden. Städte stehen damit vor komplexen Transformationsprozessen! Tatsache ist aber auch, dass die Gestaltung der aus den Megatrends resultierenden Herausforderungen zugleich enorme Chancen für den Lebens- und Wirtschaftsraum „Stadt“ bietet – bestes Beispiel dafür ist das Thema „Digitalisierung“.

Das Thema „Digitalisierung“ ist heute in der Tat omnipräsent. Die Auswirkungen der Digitalisierung auf das Arbeits- und Berufsleben, auf Bildung, Erziehung, Mobilität und auf die Freizeit sind schon jetzt immens – und die Digitalisierung – mit all ihrer Ausprägung – macht selbstverständlich auch vor den Städten nicht halt. Schlagworte wie „Stadt 4.0“ oder „Smart Cities“ umreißen diese

Entwicklung. Schon jetzt zeigt sich, dass der digitale Wandel beispielsweise massive Auswirkungen auf das bisherige Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten und die Organisation dieser Bereiche im städtischen Kontext hat. Arbeitsleistungen können, unterstützt durch moderne Informations- und Kommunikationstechnologien, zunehmend völlig ortsunabhängig erbracht werden. Die bisherige räumliche Trennung zwischen Arbeiten und Wohnen wird so zunehmend aufgehoben, die daraus resultierenden Folgewirkungen für die weitere Entwicklung von Stadtstrukturen und den Verkehr sind erheblich!

Doch wie gestalten Städte den digitalen Wandel und was ist zu tun? Kann das allseits gelobte Leitbild der europäischen Stadt angesichts dieser Veränderungen nach wie vor gelten? Ist das – fast schon ins Sakrale erhobene – Prinzip der Funktionstrennung noch zeitgemäß, welches das

Bild der heutigen Stadt bestimmt, angesichts einer sich verändernden Stadtgesellschaft und neuer Arbeitsformen sowie scheinbar unaufhörlich wachsender Verkehrsströme? Müssen wir angesichts der weiteren Digitalisierung unseres Lebens nicht neue Formen für Arbeitswelten und für unsere Mobilität erfinden? Bietet das Schlagwort von der „Stadt 4.0“ ein geeignetes Leitbild, um den Bürgerinnen und Bürgern eine lebenswerte Umwelt und ein gebautes Stück Heimat zu geben – oder bleibt die Zukunftsstadt auf absehbare Zeit doch nur eine Vision?

Es sind genau diese und zahlreiche andere Fragen, denen wir in den kommenden beiden Kongresstagen intensiv nachgehen wollen. Ich bin mir sicher, dass wir mit Hilfe unserer hochkarätigen Referentinnen und Referenten aus den unterschiedlichsten Fachdisziplinen einmal mehr eine Vielzahl fundierter Antworten erhalten werden. Und ich bin mir auch sicher, dass wir darüber hinaus vielfältige Impulse für eine lebendige Diskussion so oder so erhalten werden.

Für einen ersten dieser Impulse, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich an dieser Stelle selbst schon einmal sorgen. Sie alle wissen, dass die Baunutzungsverordnung (BauNVO) bis heute dem Leitbild der Charta von Athen folgt, mit einer gegliederten und aufgelockerten Stadt bei einer Entflechtung städtischer Funktionsbereiche. Dadurch lassen sich allerdings die geänderten Wohn- und Arbeitsverhältnisse in unserer Gesellschaft nicht mehr hinreichend abbilden. Die Architektenkammer NRW ist der Auffassung, dass nach nahezu einhundert Jahren funktionaler Trennung Wohnen und Arbeiten wieder zusammenrücken müssen! Dazu müssen wir uns allerdings endlich

**„Städte sind daher heute mehr denn je gezwungen, als eigenständige politische Akteure aktiv zu werden, um mit zum Teil großem Pragmatismus die Lebensumwelt ihrer Einwohner nachhaltig zu gestalten.“**

von den Korsettstangen der Nutzungsentflechtung lösen! Möglicherweise ist die strikte Nutzungstrennung künftig in Gänze hinfällig, möglicherweise muss sie aber zumindest revidiert oder wesentlich großzügiger gestaltet werden. Ein kleiner, aber wichtiger und richtiger Schritt war Anfang 2017 die Erfindung des „Urbanen Gebietes“ in der Baunutzungsverordnung, welches nun mehr Nähe zwischen Wohnen und Arbeiten zulässt. Der Spielraum bei der Nutzungsgemischten Ausgestaltung der modernen Stadt hat sich damit endlich erhöht!

Lassen Sie mich aber nun zu den eigentlichen Protagonisten dieses Architektenkongresses kommen. Sie, liebe Referentinnen und Referenten, sind es, die mit Ihren interdisziplinären Beiträgen und Ihren Denkanstößen das Besondere, ja das Einmalige, dieses Kongresses ausmachen. Dafür möchte ich Ihnen an dieser Stelle schon einmal danken!

Mein Dank gilt insbesondere der nordrhein-westfälischen Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung, Ina Scharrenbach, die gleich im Anschluss zu uns sprechen wird. Liebe Frau Ministerin Scharrenbach, herzlich willkommen bei Ihrem ersten Architektenkongress der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen. Schön, dass Sie Ihre Teilnahme möglich gemacht haben und schön, dass Sie mit Ihrer Anwesenheit die Tradition Ihrer Amtsvorgänger weiterführen! Ich freue mich auf Ihren „nordrhein-westfälischen Denkanstoß“!

Wir alle haben registriert, dass der indische Architekt Balkrishna Doshi Anfang März mit dem Pritzker-Preis 2018 ausgezeichnet worden ist. Es ist mir daher eine ganz besondere Freude und Ehre, dass wir mit dem Architekten und Stadtplaner Rajeev Kathpalia nicht nur einen Büro-Partner, sondern auch gleichzeitig den Schwiegersohn von Balkrishna Doshi in unseren Reihen begrüßen dürfen. Lieber Herr Kathpalia, herzlich willkommen in Rotterdam, schön, dass Sie die Reise aus dem indischen Ahmedabad auf sich genommen haben, um heute zu uns zu sprechen. Ich freue mich auf Ihre Ausführungen!

Beim Stichwort Pritzker-Preis komme ich zu einem weiteren Redner, auf dessen Beitrag ich mich nicht minder freue. Im Namen der Architektenkammer NRW darf ich Herrn Dr. Patrik Schumacher, Chef von Zaha Hadid Architects, herzlichst beim „Architektenkongress 2018“ begrüßen und willkommen heißen. Lieber Herr Dr. Schumacher, schön, dass Sie heute unser Gast sind!

Beginnen werden wir unseren Kongress, meine sehr verehrten Damen und Herren, mit einem Grußwort des stellvertretenden Bürgermeisters für Stadtentwicklung und Integration der Stadt Rotterdam,

Herrn Robert Simons. Lieber Herr Simons, im Namen der Architektenkammer NRW heiße ich Sie sehr herzlich willkommen beim diesjährigen Architektenkongress. Es freut mich, dass ein Vertreter der Stadt Rotterdam unseren Kongress beehrt.

Der Humanist Erasmus von Rotterdam hat einmal gesagt: „Eine große Stadt bedeutet große Einsamkeit“. So sehr ich das Werk von Erasmus von Rotterdam schätze, muss ich an dieser Stelle sagen, dass mir dieser Ausspruch zu negativ ist. Lassen Sie ihn uns daher in den kommenden Tagen widerlegen, überzeugen wir ihn vom Gegenteil!

Ich wünsche uns daher allen einen erfolgreichen „Architektenkongress 2018“ fernab unseres Alltags, mit interessanten Vorträgen und lebendigen Diskussionen. Genießen Sie die kommenden Tage, nutzen Sie einmal mehr das interdisziplinäre Kongressformat für einen intensiven fachlichen und persönlichen Austausch.





## Baukultur schafft Lebensqualität und ist Wirtschaftsmotor für Nordrhein-Westfalen

Ina Scharrenbach

Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Es ist unbestritten: Die gebaute Umwelt hat wesentlichen Einfluss auf uns Menschen, auf Tiere und Natur, denn die meiste Zeit unseres Lebens verbringen wir in Gebäuden oder zwischen Gebautem. Und deshalb hat die Baukultur neben ihrer gestalterischen Bedeutung auch ganz praktische Auswirkungen auf uns, unser Wohlbefinden, unsere physische und psychische Gesundheit.

Die Baukultur muss Antworten geben auf die aktuellen Fragestellungen bei der demografischen Entwicklung, bei Raumnutzung und Energie. Ihren Ausdruck findet die Baukultur im Umgang mit vorhandenen urbanen und ländlichen Siedlungsstrukturen, mit technischer und sozialer Infrastruktur. Es geht dabei immer um einen verantwortungsvollen und ressourcenschonenden Einsatz von Grund und Boden sowie von Rohstoffen und Energie. Angefangen bei ersten Projektüberlegungen muss auf allen Ebenen des Bauens und Gestaltens Qualität das entscheidende Kriterium sein.

Die Baukultur hat aber nicht nur Auswirkungen auf unsere Lebensqualität, sondern sie schafft und sichert zukunftsfähige Arbeitsplätze und ist ein wesentlicher Motor für die wirtschaftliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. Dafür braucht es aber auch geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen.

### Die Europäische Stadt ist ein historisch gewachsener Begegnungsraum

Unser Fundus an Baukultur liegt in der europäischen Stadt. Unsere Städte sind keine Städte vom Reißbrett, wie wir sie zum Beispiel aus den USA kennen. Unsere europäischen Innenstadtkerne sind historisch gewachsen und seit Jahrhunderten von Handel und Wandel geprägt. Sie waren immer Orte der Begegnung. Das sollen sie auch bleiben. Nicht umsonst lautet das deutsche Motto des Europäischen Kulturerbe-Jahres 2018 „Entdecke, was uns verbindet“. Für uns als Ministerium

für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung ist dieses Motto Antrieb und Motor. Wir wollen wiederentdecken, was die Menschen im Jahr 2018 und darüber hinaus miteinander verbindet.

Das Kulturerbe-Jahr stellt uns im Zusammenhang mit der europäischen Stadt Fragen: Was sind denn eigentlich die historisch und gegenwärtig kennzeichnenden Elemente der europäischen Stadt? Was macht die europäische Stadt im 21. Jahrhundert aus? Und wie reagieren wir auf Ausdünnung und Verdichtung, auf kulturelle Vielfalt, auf Migrationsbewegungen und den demografischen Wandel? – Mit diesen Fragen setzen wir uns als Landesregierung Nordrhein-Westfalen auseinander, denn: Unsere Städte sollen offen, liebens- und lebenswert sein, sie sollen allen Menschen eine Heimat bieten, Jung und Alt, Alteingesessenen und Neuhinzugekommenen. Die Baupolitik steht dabei immer in einem Spannungsfeld der unterschiedlichen Interessen. Sie muss einen Ausgleich finden zwischen den individuellen Lebensqualitäten auf der einen Seite und den gesamtgesellschaftlichen Anforderungen auf der anderen Seite.

#### **Stadt 4.0: Nur Drohnen, keine Menschen?**

Eine der wichtigsten Herausforderungen für die Stadt 4.0 ist die Mobilität. Was passiert, wenn zukünftig alle Autos autonom fahren? Gibt es dann keine Staus mehr, weil alle gleich fahren? Man sieht bei diesen Planungen gar keine Fahrräder und Fußgänger mehr auf den Straßen. Die Bestellungen aus dem Internet werden einem per Drohne, per Fallschirm oder womit auch immer zugeschickt. Der stationäre Handel hört auf zu existieren. In allen Szenarien, die mir bislang präsentiert wurden, fehlen immer die Menschen. Das ist nicht die Stadt 4.0, wie ich sie mir vorstelle. So geht der Charakter der europäischen Stadt verloren. So verschwindet, was Architekten über viele Jahrhunderte hindurch an verschiedenen und einzigartigen Baustilen geschaffen und womit sie unser historisch-kulturelles Erbe geprägt haben.

#### **Leben und Arbeiten müssen wieder zusammen gedacht werden**

Die Staus in unseren Städten und Ballungsregionen sind eine Folge davon, dass Wohnen und Arbeiten in den letzten Jahrzehnten immer mehr auseinandergefallen sind. Die Menschen wohnen nicht mehr da, wo sie arbeiten. Wenn wir das umkehren wollen, müssen wir nicht nur wieder mehr bauen, sondern so bauen, dass vielfältige Nutzungsräume und -möglichkeiten entstehen. Dafür müssen wir in Nordrhein-Westfalen die vielen Brachflächen reaktivieren und auch mit Wohnungen bebauen. Dafür muss der Bund die Rahmenbedingungen schaffen. Am Ende wird uns nur gemeinsam – dem Bund und den 16 Bundesländern – gelingen, was wir uns vorgenommen haben: nämlich bis Ende 2021 1,5 Millionen neue Wohnungen zu bauen – sowohl frei als auch öffentlich finanziert.



In Nordrhein-Westfalen haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass dieser Bedarf gedeckt werden kann. Nordrhein-Westfalen wird mit seiner neuen Bauordnung Vorreiter für neues und schnelleres Bauen in Deutschland sein. In unserem Gesetzentwurf haben wir dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ bereits Rechnung getragen. Mit Erleichterungen für Ausbau und Aufstockung sowie der Orientierung an der Musterbauverordnung beim Thema Abstandsflächen werden wir vor allem den Wohnungsmarkt in den Ballungsregionen entlasten. Es kann enger und dichter gebaut werden, damit werden Räume besser genutzt.

#### **Zukunftsthemen: Mobilität und Energie**

Wir wollen die europäische Stadt als kulturelles Erbe für die nächsten Generationen erhalten und weiterentwickeln. Dabei werden wir uns außer mit der Mobilität aber auch mit energetischen Fragen auseinandersetzen müssen. Das Thema Energie-Einspar-Verordnung (EnEV) ist heiß umkämpft, und ich habe mich in der Koalitionsarbeitsgruppe auf Bundesebene sehr dafür eingesetzt, dass die EnEV 2016 bleibt. Aber: Wir legen Wert darauf, die energetischen Voraussetzungen für Gebäude-

technologie offen weiterzuentwickeln. Diese Offenheit brauchen wir, damit weiter geforscht wird und damit in den Neubauten auch neue Technologien Einzug halten.

Natürlich müssen wir in diesem Zusammenhang auch über die Bestandssanierung sprechen. Die Wohnungsbestände in Nordrhein-Westfalen stammen zu über 50 Prozent aus den Jahren ab 1949. Und neben der Frage, wie wir diese Bestände barrierearm und zum Teil barrierefrei umgestalten können, ist eine zweite zentrale Frage, wie wir in den Beständen Energie einsparen können. Hier stellen sich dann auch ganz praktische Fragen. Denken wir zum Beispiel an den ganzen Bereich der Elektromobilität. Es reicht ja nicht, dass wir Elektromobilität fördern wollen und dazu Vorgaben für die Stellplätze in den Gesetzentwurf schreiben, wenn in vielen Fällen die Stromzuleitungen zu den geplanten Wohnbauten fehlen.

### Baulandentwicklung im Spannungsfeld von Wohnbedürfnissen und Flächenverbrauch

Die nächste Frage ist die der Baulandentwicklung. Hier befinden wir uns stets im Spannungsfeld zwischen einem ressourcenschonenden Umgang mit Grund und Boden und den Wohnbedürfnissen der Menschen. Es gibt in Nordrhein-Westfalen sehr viele Flächen, die der öffentlichen Hand gehören, darunter militärische Flächen, Brachflächen und Flächen in der Obhut der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft. Hier gilt es – auch von Seiten des Bundes – zu prüfen, auf welchen Flächen welche Bebauung möglich sein kann. Wahrscheinlich werden nicht alle dieser vielen Grundstücke für Industrie, Gewerbe und Wohnen nutzbar sein. Diese Flächen liegen oft wie offene Wunden in den Herzen der Innenstädte. Bisweilen scheint es einfacher, auf bisher freien Flächen zu bauen, als eine Brachfläche zu sanieren.

Aber natürlich wollen wir auch das Bauen auf Freiflächen ermöglichen. Mit den neuen Änderungen im Landesentwicklungsplan erhalten Städte und Gemeinden die Möglichkeit, neues Entwicklungspotenzial zu erschließen. Es muss nicht jede kleine Gemeinde mit weniger als 2.000 Einwohnerinnen und Einwohnern expandieren. Aber wenn es die Nachfrage gibt, wenn Regionen z.B. mit dem Zuzug von jungen Familien oder durch die Ansiedlung von Gewerbe wachsen können, dann sollen sie das jetzt auch dürfen.

### Initiative „Zukunft. Innenstadt. Nordrhein-Westfalen“ plant für morgen

Unsere Innenstädte und Dorfkerne stehen vor vielfältigen Herausforderungen. Die Erwartungen der Menschen an Wohnen, Kultur und die Aufenthaltsqualität werden andere. Die neuen Online-Angebote haben das Einkaufserleben und den Handel, der unsere Städte viele Jahrzehnte geprägt hat, sehr verändert. Und doch bin ich sicher, dass wir auch weiterhin Zentren brauchen, die die Versorgungssicherheit der Menschen gewährleisten und die Begegnung fördern. Mit der Initiative „Zukunft. Innenstadt. Nordrhein-Westfalen“ wollen wir zusammen mit den Netzwerken und Arbeitsgemeinschaften, den kommunalen Spitzenverbänden, dem Verband der Wohnungswirtschaft, dem Handelsverband und weiteren Partnern diese Veränderungen aktiv gestalten.

Der zusammengesetzte Begriff „Bau-Kultur“ umfasst ja nicht nur das Bauen, es geht um mehr als gestalterische Aspekte. Die vielfältigen Aufgabenstellungen, vor denen wir stehen, können wir nur gemeinsam angehen: Politik zusammen mit allen, die am Bau beteiligt sind. Bei den Beratungen über die Bauordnung ist das meines Erachtens bereits vorbildlich gelungen. Ich hoffe, dass wir diesen Prozess gemeinsam weiter vorantreiben und eine Antwort auf die Frage finden: Wie können wir die europäische Stadt der Zukunft gestalten? Und zwar aus unserem heutigen Wissen heraus und im Vertrauen auf unsere heutigen Fähigkeiten.



### Stadt – Heimat des Fremden

Prof. Dr. Armin Nassehi  
Lehrstuhl für Soziologie, Institut für Soziologie,  
Ludwig-Maximilians-Universität, München



Das Thema, das mir in der Formulierung „Heimat des Fremden“ gestellt wurde, hört sich auf den ersten Blick so an, als gehe es dabei um die Frage, wie Fremde in Städten ankommen. Dies ist nicht mein Thema, würde man damit doch unterschreiben, dass das Fremde in Städten gleichsam konstitutiv ist. Dennoch – die beiden Begriffe Fremdheit und Heimat miteinander zu kombinieren, erscheint kühn, insofern wir mit dem Begriff der Heimat, der ja heute wieder Konjunktur hat, das Vertraute und Eigene meinen.

Soziologisch formuliert, ist Heimat dort, wo uns niemand fragt: „Was machst denn du hier?“ Städte sind aber nun Orte, in denen wir völlig unabhängig von diesen Fragen der Migration sehr häufig danach gefragt werden: „Was machst du denn hier?“ Der Grund ist klar. Wir leben in Städten, d.h. in einer Sozialstruktur, in der von vorneherein nicht klar ist, was wir warum und wie eigentlich machen. Eine Utopie wie die Stadt 4.0. mit ihren geschönten Bildern, in denen in der Tat selten Menschen vorkommen, gibt vor, es gäbe eine Möglichkeit, das Gesamte so zu gestalten, dass die unterschiedlichen Teile eindeutig zusammenpassen. In solchen Utopien liegt übrigens die Gemeinsamkeit von Sozialtechnologien und Stadtplanern: nämlich in der Vorstellung einer Stadt, die von einem Zentrum aus gesteuert wird, welches alles miteinander koordiniert. Es ist offenkundig, dass es sich hierbei um eine Utopie handelt, denn in der realen Welt passen die Dinge offenbar nicht so eindeutig zusammen.

„Fremdheit“ und „Heimat“ sind gegensätzliche Begriffe. Diese Gegensätzlichkeit besteht darin, dass Städte in der Spannung leben, Heimat sein zu wollen, ohne dass die Bewohner so etwas wie eine eindeutige Gemeinschaft bilden müssen. Der Heimatbegriff meint nicht mehr, dass wir alle Brüder und Schwestern sein müssen, sondern die mit dem Heimatbegriff verbundene interessante

Frage ist die, ob wir uns in einer Struktur heimisch fühlen können, in der wir hauptsächlich Fremden begegnen.

Der Begriff des Fremden hat eine längere soziologische Geschichte. Die klassische Soziologie des Fremden, die mit Namen wie Georg Simmel, Alfred Schütz oder Robert Park verbunden ist und sehr stark mit den Migrationserfahrungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu tun hatte (übrigens auch mit der Erfahrung der Juden, die das Dazugehören wie das Nicht-Dazugehören erlebten), diese Figur des Fremden wurde so konzipiert, als gäbe es eine gewissermaßen vertraute Struktur, in die der Fremde von außen hinzutritt. Dieses Bild gibt jedoch die heutige Situation nicht vollständig wider. Es trifft nur partiell im Hinblick auf Migrations- bzw. Flüchtlingsbewegungen zu.

Um die heutige Situation vollständig zu beschreiben, will ich in vier Schritten vorgehen. Ich werde Ihnen zunächst die Sozialform „Stadt“ aus soziologischer Perspektive zu beschreiben versuchen, werde dann Städte als Laboratorien gesellschaftlicher Entwicklung beschreiben, komme dann zum Begriff der „Fremdheit“ und werde zum Schluss die These aufstellen, dass die Lösung der Fragen in diesem Zusammen in einer Urbanität besteht, die vor allem ein Habitus ist.

## Die Stadt – soziologisch

Was ist eine Stadt? Soziologisch ist aufschlussreich, dass es für die Stadt eigentlich keinen Begriff gibt. Weder ist die Stadt als System noch als Organisation noch als Gemeinschaft zu begreifen. Was sind dann Städte? Vielleicht kann man sie von zwei anderen Sozialformen der europäischen Geschichte unterscheiden, nämlich vom Dorf und vom Kloster. Das Dorf beruht auf Anwesenheit. D.h., dörfliche Strukturen sind dadurch geprägt, dass diejenigen, die dort etwas tun, wissen, was der andere tut und dadurch wechselseitig soziale Kontrolle ausüben, ohne diese Kontrolle zu thematisieren. Dörfer brauchen keine Geschichte, insofern hier die immer gleichen Vornamen sich durch die Jahre durchhalten. Wenn sich jemand dafür bzw. für Einzelpersonen interessierte, kann man in den Matrikeln der Kirchengemeinden nachsehen, wie alt Menschen geworden sind. Diese Homogenität über die Zeit ist ein Hinweis darauf, dass die Struktur relativ klar ist. Fast niemand muss sich dort entscheiden, was er tut, weil bereits entschieden ist, was getan werden muss.

Das Kloster ist ein großer Protest gegen das Dorf. Während das Dorf soziologisch ein Interaktionssystem ist, in dem man in Echtzeit durch Anwesenheit aufeinander bezogen ist, ist ein Kloster eine Art von Organisation. Hier sind Handlungen dadurch koordiniert, dass man vorher definiert, was überhaupt getan wird und wer was zu tun hat. Es gibt eine relativ klare Struktur. Das Kloster ist die geheime Utopie von Stadtplanern. Viele der Utopien der Stadt 4.0 setzen sich eigentlich mit einer Art

von Klosterzellen auseinander und wollen zum Beispiel dafür sorgen, dass Arbeit – davon ist heute schon mehrfach die Rede gewesen –, aber auch die Segmente Wohnen, Transport, Mobilität usw. generatives Verhalten sind und sich einem Muster fügen. Was wir kennen, ist ein Muster der klassischen Industriegesellschaft, in welcher eine Struktur entstanden ist, die niemand vorher kannte.

Die Stadt – dies ist der dritte Punkt – ist eine Struktur, in der eine riskante Gleichzeitigkeit von Unterschiedlichem stattfindet. Die wichtigsten Bauwerke in europäischen Städten – Rathaus, Kirche, Schule, Markplatz, Bordell – funktionieren nur, weil es die Stadtmauer gibt. Die Stadtmauer war im Prinzip eine Art Risikomanagement. Man hat kontrolliert, wer und was rein- und rauskommt. Weil man nicht vollständig kontrollieren konnte, was innerhalb dessen selbst stattfindet, hat eine Gleichzeitigkeit von Unterschiedlichem zu einer Dynamik geführt, die nicht mehr zentral steuerbar war.

Woraus besteht diese Dynamik? Sie hat zwei unterschiedliche Formen. Die eine ist eine funktionale Form, die andere ist eine soziale Form. Die funktionale Form und ihr Aufeinandertreffen kennen Sie als Stadtplaner und Architekten. Als Soziologe sind es die Funktionen der Gesellschaft – Ökonomisches, Religiöses, Wissenschaftliches, Politisches, Kulturelles, Künstlerisches. Moderne Gesellschaften zeichnen sich genau dadurch aus, dass man diese unterschiedlichen Funktionen unterscheiden kann, sie nicht aufeinander abbildbar sind und trotzdem gemeinsam eine Struktur der Gesellschaft hervorbringen. Das Zusammenagieren aller dieser unterschiedlichen Funktionen findet gewissermaßen innerhalb der Stadtmauer statt und erzeugt eine Dynamik, die wir Stadt nennen. Einen anderen soziologischen Begriff haben wir nicht.

Wenn Sie sich die Stadttheorien oder Stadtdystopien zu Beginn des 20. Jahrhunderts ansehen, dann stoßen Sie auf Formulierungen wie, die Stadt mache „wurzellos“, sie sei „dem Kosmischen abgestorben“, mache „natürliche Unterschiede zwischen den Menschengruppen unsichtbar“ oder „vereinzele Individuen“. Dies sind Sätze von Oswald Spengler, Wilhelm Heinrich Riehl, Werner Sombart und Ferdinand Tönnies. Solche kritischen Sätze reagieren auf das Problem, dass Städte Orte sind, an denen tatsächlich zusammen überleben muss, was eigentlich nicht zusammengehört. Hierbei entsteht eine Dynamik, von der wiederum einzelne Funktionen profitieren, indem sie sich gegen Andere durchsetzen. Wissenschaftlicher Fortschritt, religiöse Dynamik, ökonomische Potenz, politische Repräsentationsmöglichkeit – all dies ist in Städten entstanden und zwar nur in Städten. Und der Hinweis darauf, dass die Zukunft der Gesellschaft sich in den Städten zeigen wird, ist ein Hinweis darauf, dass das Grundproblem die erwähnte Nicht-Koordinierbarkeit des Unterschiedlichen ist. Diese macht im eigentlichen Sinn Stadt aus: Die Gleichzeitigkeit von Unterschiedlichem. Die Gleichzeitigkeit schließt übrigens oftmals Kausalität aus. Kausalität würde ja heißen, wir tun jetzt dies, und dann geschieht das.

## Die Stadt als Laboratorium der Gesellschaft.

Die moderne Gesellschaft ist, wenn wir sie strukturell beschreiben wollen, ein differenziertes System, das man mit soziologisch schwierigen Begriffen beschreiben kann. Ich verwende daher eine Metapher aus der Informatik: die der verteilten Intelligenz. D.h., es gibt kein Zentrum mehr, von dem alle Peripherien eindeutig gesteuert werden, sondern die unterschiedlichen Peripheriegeräte besitzen ihre eigenen Rechnerkapazitäten.

Auch die moderne Gesellschaft besitzt kein Steuerungszentrum mehr. Das Interessante ist, dass auch in Städten kein Steuerungszentrum existiert, weshalb man die Stadt auch als Laboratorium bezeichnen kann. – Als Laboratorium der Moderne, in dem versucht wird, unterschiedliche Funktionen jeweils in Echtzeit zu ordnen. Offensichtlich ist dies ein Thema gerade für die Stadtplanung. Hier sind Fragen zu entscheiden wie die, ob Funktionen räumlich getrennt werden sollen oder nicht, wer darüber entscheiden soll, wie die einzelnen Projektvorschläge dann zu finanzieren sind und schließlich, welche Auswirkungen die Entscheidungen auf zukünftige Generationen haben werden. Darin liegt eine der Besonderheiten des Architektenberufs, dass Architekten in der Gegenwart über Dinge zu entscheiden haben, die über ihr eigenes Leben hinausgehen.

## Fremdheit

Wenn es so schwierig ist, diese Funktionen aufeinander zu beziehen, wie beziehen sich dann die Menschen aufeinander? Ich nehme den Heimatbegriff wieder auf. Das Interessante ist, dass die Stadt die Heimat für Fremde werden kann. Für diejenigen, die in der Gesellschaft fremd sind – zum Beispiel Migranten oder Menschen aus agrarischen Strukturen – sind Städte eigentlich ein guter Ort, um anzukommen. Meinen Studenten in München versuche ich immer zu erklären, was eigentlich passiert, wenn sie über den Marienplatz gehen. Der Marienplatz in München ist wahrscheinlich einer der sichersten Orte der Welt, dennoch werden sie hier natürlich auf viele Menschen treffen, die ihnen fremd sind.

Die Situation zeigt, wie in Städten Handlungskoordination stattfindet; eine Handlungskoordination zwischen Menschen, die voneinander nicht mehr wissen als dass sie auch da sind. Und diese Koordination funktioniert. Das heißt, wir gehen aneinander vorbei und wir finden den anderen nicht bedrohlich – nicht obwohl, sondern weil wir ihn nicht kennen. Auch für die Migrationsdebatte ist dieser Befund interessant. Migranten, sofern sie an dunklerer Hautfarbe, mangelhaftem Deutsch, Kopftüchern oder Ähnlichem erkennbar sind, sind eigentlich weniger fremd als diejenigen, die immer schon da sind. Weniger fremd heißt: „Ich erkenne etwas.“ Das ist sozusagen eine Information, die wir normalerweise in Rahmen städtischer Handlungskoordination nicht haben. Das Interessante

ist, dass Städte dann gut funktionieren, wenn wir auf viele Informationen von anderen verzichten können. Man könnte sagen, die Friedlichkeit und Urbanität von Städten zeichnet sich dadurch aus, dass eine Handlungskoordination zwischen Fremden dadurch stattfindet, dass man auf die meisten Informationen, die man über jemanden haben muss, auch verzichten kann. Wir brauchen keine Handlungsinformationen mehr, um uns mit jemandem zu koordinieren, der im Straßenverkehr teilnimmt, der in die U-Bahn steigt oder von dem wir ein Brötchen kaufen.

Wann fühle ich mich in einer Stadt heimisch? Heimat, um es zu wiederholen, heißt, auf eine besondere Legitimation für sein HIER SEIN verzichten zu können. Wenn ich in ein Geschäft gehe, um etwas zu kaufen, werde ich allein danach beurteilt, ob ich zahlen kann. Dies ist eine zivilisatorisch schwierige Voraussetzung. Es gab Gesellschaften, da reichte es nicht aus, zahlen zu können, sondern es kamen noch Faktoren wie z.B. die Konfession hinzu. Die Frage ist, ob Handlungskoordinationen sich an Funktionen festmachen, die für das Städtische relevant sind.

Erasmus von Rotterdam – dieser Hinweis darf hier nicht fehlen – war jemand, der als Humanist für Toleranz stand, auch zum Beispiel für Toleranz zwischen den Konfessionen. Er war einer der ersten, die gesagt haben, wir müssen Toleranz den unterschiedlichen Religionen gegenüber haben – vor allem im städtischen Kontext. Er hat aber theologisch geschrieben, toleranzia sei etwas, das nicht von Gott gewollt sein könne, weil Toleranz wörtlich „dulden“ bedeute. Ich kann nur dulden, was ich ablehne. Erasmus hat außerdem von Konkordanz gesprochen. Konkordanz würde bedeuten, dass das Unterschiedliche als Unterschiedliches funktionieren kann.

Soziologisch ist es interessant zu untersuchen, welche Bedingungen gegeben sein müssen, damit wir das Unterschiedliche in den Städten tatsächlich aushalten können, gerade auch das ethnisch wie auch das milieumäßig Unterschiedliche. Dazu gehört auch das Aushalten sozialer Ungleichheit. Erst in den Städten wird soziale Ungleichheit überhaupt sichtbar. Es ist ein Zeichen von Zivilisation, innerhalb einer Struktur unterschiedliche Milieus und unterschiedliche Einkommensmilieus auszuhalten. Dies wird heute, wie Sie wissen, auch architektonisch explizit voneinander getrennt. Die Antwort auf die Frage, wie man diese Unterschiede aushalten kann, lautet: Urbanität entwickeln.

## Urbanität

Urbanität heißt, einen Habitus zu haben, der es uns erlaubt, das Andere aushalten zu können. Ein Beispiel: die Demokratie. Die Demokratie ist nicht nur die Idee, dass die Mehrheit auf das Richtige kommt. Das Mehrheitsprinzip ist für die Demokratie gar nicht das Entscheidende. Die Mehrheit kann auch irren. Das Interessante an der Demokratie ist nicht die Mehrheit, sondern die Minder-

heit, die aushält und für legitim hält, was die Mehrheit entschieden hat. Das gelingt nur – und das ist entscheidend – wenn Urbanität existiert, d.h., wenn wir aushalten können, dass es für jedes Problem auch eine andere legitime Lösung geben kann, dass es unterschiedliche Lebensformen und unterschiedliche politische Modelle gibt und dass wir auch unterschiedlich ökonomisch handeln können. Was Lebensformen betrifft, so können Minderheiten-Lebensformen nur in urbanen Strukturen existieren. Ethnische Abweichungen und sexuelle Unterschiede sind eigentlich nur in urbanen Strukturen möglich. Urbanität meint das bürgerliche Privileg, in Ruhe gelassen werden zu können. In diesem Sinn kann ich nur empfehlen, nach New York zu fliegen und mit der U-Bahn zu fahren. An Homogenität gewohnte Zentraleuropäer werden dort die spannende Erfahrung machen, dass man Differenz und Gelassenheit miteinander kombinieren kann. Das ist Urbanität.

Anderes Beispiel: Sie sitzen in einem ICE-Waggon an einem Vierertisch und koordinieren die Handlungen, wenn Sie auf die Toilette müssen, d.h., Sie wollen raus, ohne zu kommunizieren. Stellen Sie sich vor, Sie würden handeln, wie man in Familien oder in Dörfern handelt. Sie würden in den ICE-Waggon gehen und erst einmal jedem die Hand geben, sich vorstellen, „Guten Tag“ sagen und erzählen, dass Sie nach Rotterdam fahren. Das wird nicht funktionieren. Urban ist, darauf verzichten zu können, genau das zu tun. Und die spannende Frage ist die, welche stadtplanerischen, ökonomischen und politischen Bedingungen dafür gegeben sein müssen.

Stadtplanerische Bedingungen werden auf jeden Fall solche sein, Vielfalt zu ermöglichen, und zwar sowohl Funktionsvielfalt als auch soziale Vielfalt. Mit Vielfalt meine ich, anzuerkennen, dass städtische Lebensformen sich nicht wie Gemeinschaften konstituieren. Der Hinweis darauf, dass die Zukunft der Weltgesellschaft eine städtische Zukunft sein wird, beschreibt hier das Problem, da er darauf zielt, dass er sich noch am Modell des Nationalstaats orientiert, der in der Lage war, Unterschiedlichkeit durch eine Art künstliche Gemeinsamkeit zu überformen. Das funktioniert für Nationalstaaten; im städtischen Raum ist es schwieriger. Deshalb waren die Städte auch immer die Orte, die gegen die Homogenität der Nationalstaaten opponiert haben, auch gegen die Homogenität von Lebensformen. Die heutige Stadtplanung muss also vielleicht vom 20. Jahrhundert lernen, welche Voraussetzungen in der klassischen Industriegesellschaft gegeben waren, damit Arbeiten, Leben und Milieudifferenzierung gemeinsam funktioniert haben.

Eric Hobsbawm, der britische Historiker, hat diese Zeit das „goldene Zeitalter der Moderne“ genannt. Eine Zeit, in der der Industriekapitalismus interessanterweise eine ökonomische Kontinuität hergestellt hat, die mit den Kontinuitätsbedingungen des individuellen Lebens kompatibel war. Man brauchte eine

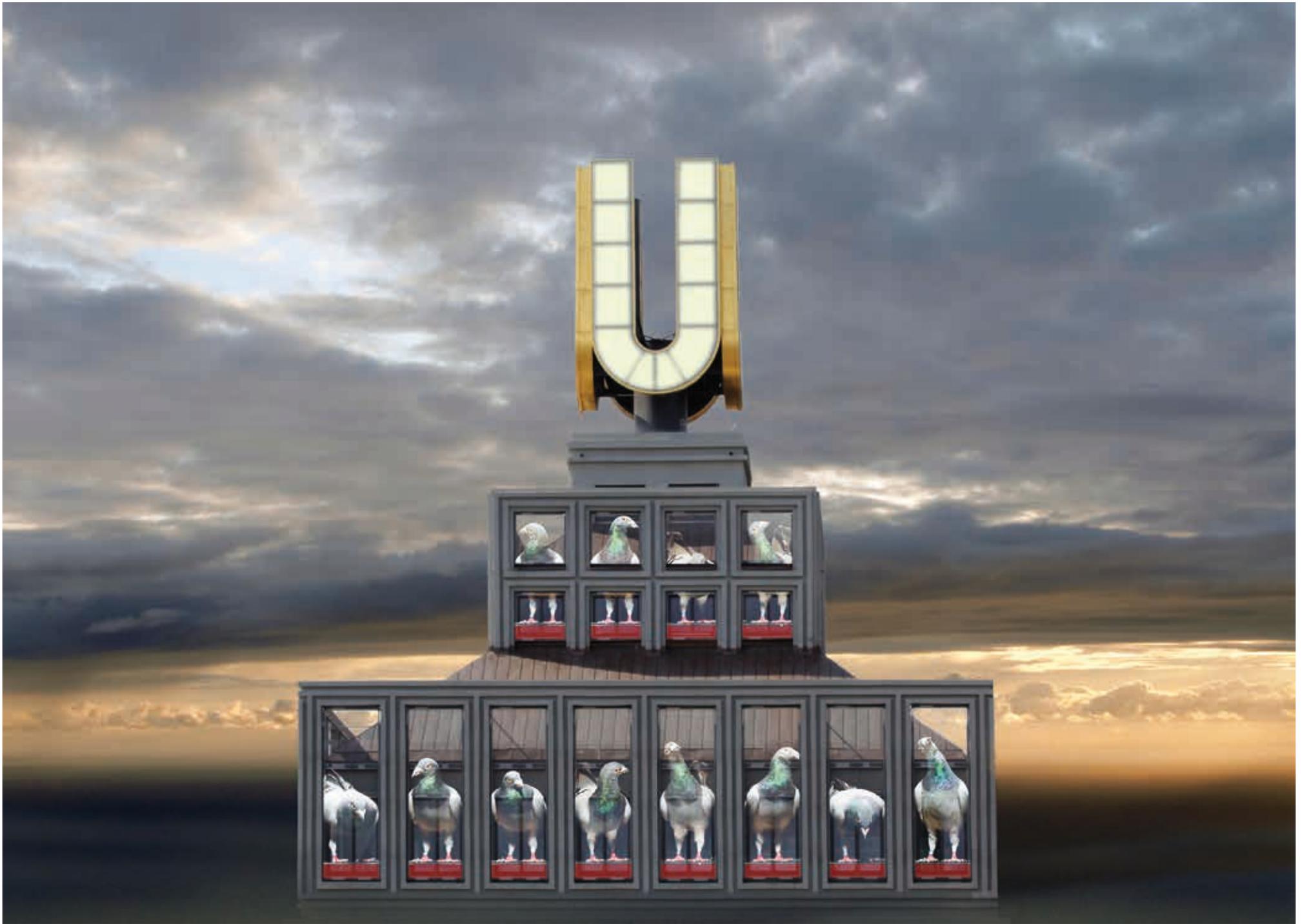
Form von Arbeit wie auch eine Form von Investitionen, die von der Zeitstruktur dem ähnlich war, was individuelle Lebensverläufe brauchen, um in einem ganzen Leben zu funktionieren. Dazu passten übrigens auch entsprechende Familienformen und dazu passten bestimmte Formen von Bildungskarrieren.

Momentan fehlt uns ein solches Modell. Die Frage der Stadt 4.0 ist für mich nicht die Frage, wie man die unterschiedlichen städtischen Funktionen sozusagen rechnergestützt löst, sondern die Stadt 4.0 stellt die Frage, wie die Tatsache der Veränderung von Arbeit, die eindeutig diskontinuierlicher sein wird als sie im 20. Jahrhundert war, in die notwendige Kontinuität der räumlichen Anordnung der unterschiedlichen Funktionen zu bringen ist. Dazu gehört übrigens auch die ökonomische Kontinuität. Warum konnte man Leuten Einfamilienhäuser verkaufen? Weil es möglich war, Kredite zu verleihen, die 30 Jahre liefen. Das war die eigentliche Bedingung. Das Einfamilienhaus, wie wir es als die Utopie der Familie schlechthin kannten, war nur möglich gewesen, weil es Kredite mit einer Laufzeit von 30 Jahren gab. Sie werden heute keine Banken mehr finden, die solche Kredite anbieten. Dies ist stadtplanerisch von großer Relevanz.

Die politische Bedingung besteht tatsächlich darin, dass wir auch hier Kontinuitäten herstellen müssen. Diese Gesellschaft ist so komplex geworden, dass es offenbar immer weniger gelingt, politische Konflikte zu institutionalisieren. Was ist das für eine tolle Zeit gewesen, als man noch genau unterscheiden konnte, was eine sozialdemokratische und was eine konservative Lösung gewesen ist. Können Sie das heute noch auf irgendeinem Politikfeld unterscheiden? Der Populismus ist ein Ergebnis der Schwäche des politischen Systems, keine eindeutigen Sätze mehr sagen zu können.

Was folgt daraus für den Stadtplaner? Sie kennen das Thema Partizipation. Man denkt, Partizipation würde alle Probleme lösen, aber sie produziert neue Probleme. Denken Sie an die Frage einer Umnutzung von Strukturen. Aber was heißt das eigentlich? Denken Sie an die Frage, dass wir zurzeit demografisch nicht genau wissen, wie sich Städte entwickeln werden. Auch Ihr Job ist eigentlich nicht einfacher geworden. Eine Konsequenz daraus: Wenn man das Politische und das Stadtplanerische zusammendenkt, dann liegt die intellektuelle Herausforderung darin, mit der Erkenntnis zurechtzukommen, dass die moderne Gesellschaft, wie wir sie kennen, in allen möglichen Zusammenhängen tatsächlich an ihr Ende kommt. Noch vor 20 Jahren hätte man den Satz, der am Anfang dieser Tagung gleichsam als Motto formuliert wurde, dass die Zukunft der Gesellschaft sich in den Städten ereignen wird, andersrum gesagt. Die Zukunft der Städte wird sich in den Gesellschaften zeigen. Aber das gilt tatsächlich nicht mehr, zumal die Städte selbst nicht mehr die Struktur haben, wie man sie von Nationalstaaten kennt.

„Der Populismus ist ein Ergebnis der Schwäche des politischen Systems, keine eindeutigen Sätze mehr sagen zu können.“



### Die Tauben über den Dächern der Stadt – eine wahre Geschichte

Prof. Adolf Winkelmann  
Filmmacher



Wenn man, wie ich, die Entwicklung der Bewegtbildmedien seit Jahrzehnten beobachtet, fragt man sich, warum man im heutigen „Digitalien“ immer weiter neuen Wein in alte Schläuche gießen soll, anstatt mit künstlerischen Strategien zu untersuchen, was die neuen, digitalen Bilder jenseits von Kino und TV zu leisten in der Lage sind? So hätte ich ganz von selbst auf die Idee mit dem Dortmunder U kommen können. Das Projekt U-Turm-Bilderuhr war eigentlich nicht meine Idee. Ich wurde sozusagen hineingeschubst.

#### Das U und seine Geschichte

Die Geschichte dieses alles überragenden Buchstabens beginnt 1926. In jenem Jahr wird in Dortmund ein bemerkenswertes Gebäude errichtet: das Kellereihochhaus der Union-Brauerei. Was für ein Wort: „Kellerei-Hochhaus“! Ein in die Höhe gebauter Keller, eigentlich ein riesiger Kühlschrank, das erste Hochhaus der Region – alles überragend. 1927 ist es fertig. Eine Burg, umgeben von Bergbau und Stahlindustrie, in der ab sofort Bier gebraut wird. Im 2. Weltkrieg wird das Gebäude im Gegensatz zu seiner Umgebung nur wenig zerstört und schnell wieder in Betrieb genommen.

1968, 41 Jahre nach der Fertigstellung des Gebäudes, hat man in Dortmund dann die Idee, eine riesige Leuchtreklame auf das Gebäude zu setzen, die ihm seitdem seinen Namen gibt: Vier U's, für jede Himmelsrichtung eins, neun Meter hoch, blattvergoldet.

Die Unionbrauerei hatte jedoch nicht lange Spaß mit ihrem goldenen U. Mit dem Zechensterben stagnierte auch der Bierkonsum; immer weniger durstige Bergleute, immer mehr Versicherungsangestellte, die wenn schon Bier, dann Premium-Pils aus dem Sauerland tranken. In den 1990er Jahren war es vorbei. Die ehemals größte Brauerei Europas war am Ende – und in Dortmund stand ein ungenutztes Brauhaus rum.

Projekt U-Turm-Bilderuhr: Seit 2010  
ist diese Installation des Künstlers  
Adolf Winkelmann an der Dachkronen  
des Dortmunder Wahrzeichens zu  
sehen. Die Videokunst ist auf Tag und  
Stunde angepasst und immer mit einer  
Aussage verbunden.

(Abb.: Prof. Adolf Winkelmann)

## Der Auftakt: Telefonat mit dem Kulturstaatssekretär

Im November 2007 erreichte mich ein Anruf aus der Staatskanzlei in Düsseldorf. Der Kultur-Staatssekretär persönlich fragte ohne Umschweife: „Herr Winkelmann, fällt Ihnen etwas zum Dortmunder U ein?“ – Mir fiel natürlich nichts ein. Gar nichts. Ich fragte ihn: „Wie kommen Sie auf mich? Die Stadt will da soviel ich weiß ein Kulturzentrum bauen. – Ich aber bin Filmemacher.“ Er: „Es geht um ein Zentrum für Kunst, Kultur und Kreativität und nicht nur das. Rund um das „U“ will die Stadt Kreativ-Industrie ansiedeln. Das „U“ soll Magnet und Leuchtturm werden für die Kreativen. Das „Dortmunder U“ braucht ein Gesicht. Sie machen Film. Lenin hat gesagt, der Film sei die Summe aller Künste. Bemühen Sie doch mal Ihre Phantasie!“

Verdutzt wie ich war antwortete ich: „Zum Dortmunder U fällt mir eigentlich nur eine Frage ein: Ich frage mich seit fünfzig Jahren, warum diese Brauerei so merkwürdig aussieht. Das Dach ist umbaut mit so etwas wie einer Krone, dreifach gestuft mit Pfeiler- und Balkenkolonaden, die im jeweils oberen Bereich als offene Brüstung frei vor den Pultdächern stehen. Was hat das mit der Zweckbestimmung des Gebäudes als Gär- und Lagerhaus zu tun? Haben die Bauarbeiter aus Versehen zu viel Beton angerührt und deshalb diese Kolonnaden-Krone um das Dach gebaut?“

„Fragen stellen kann ich selber, ich brauche Antworten!“, so der Kulturstaatssekretär.

## Erste Schritte

Ich hatte keinen Plan, setzte mich an den Computer und fing an, mit Bildern des Gebäudes zu spielen.

Ich habe das Dach zur Stufenpyramide gemacht oder habe es komplett verspiegelt; nichts führte zu einem brauchbaren Ergebnis und der Anrufer ließ nicht locker. Er schlug ein Treffen vor. Im Café Reichard am Kölner Dom. Dort sagte ich ihm dann: „Ich möchte über den Dächern der Stadt Dortmund Tauben ansiedeln!“ Er sah mich lange an und antwortete: „Aha! Tauben! Im Kohlepott! Das ist ja eine ganz neue Idee!“ Ich sagte: „Sieben Meter große Brieftauben und nur aus Licht!“ Dann überreichte ich ihm eine Skizze.

„Ich will rund um den Turm Filme spielen. Es soll aussehen wie ein transparenter Schleier aus Licht, integriert in die architektonische Struktur der Dachkrone des Turms, schwerelos, unstofflich, transparent. Er sah sich die Skizze an und fragte dann: „Können Sie das denn?“ Da man die wenigen Gelegenheiten, die sich bieten, ergreifen soll, antwortet ich mit einem klaren „Ja“.

„Ja, klar! Filme kann man projizieren oder mit einem selbstleuchtenden Medium wiedergeben, große Flatscreens einbauen. Es gibt Medienfassaden. Denken Sie an New York, Times Square oder London, Piccadilly Circus.“ – „Keine Werbung“, war sein Einwand, „ansonsten finde ich die Idee gut! Die Botschaft, schon aus der Ferne erkennbar, wäre: Das Dortmunder U beherbergt die Welt der Phantasie, der Kunst, der Kreativität. Bauen Sie einen Leuchtturm! Ich unterstütze die Idee!“

## Probleme über Probleme

Ich besuchte Firmen, die Medienfassaden herstellen, fand einen Fachingenieur, der eigentlich auf Messepräsentationen und Events spezialisiert war. Schnell wurde klar, dass die Technik, die wir brauchten, nicht von der Stange erhältlich ist. Wir brauchten LED's, die so hell sind, dass die Bilder auch bei Tag gut sichtbar wären; die Bildwände müssten aber dennoch durchsichtig sein und Licht hereinlassen, denn hinter den Bildern würden die Fenster des riesigen Veranstaltungsraums sein, von wo man die Aussicht genießen will.

Die Umweltschützer lehnten den LED-Plan ab, weil ich die Stadt mit Licht verschmutzen wollte. Die Vogelschützer wollten den vom Aussterben bedrohten Turmfalken wiederhaben, der wegen der Bauarbeiten geflüchtet war, und der für den Umbau des Turms zuständige Architekt fand das Ganze absurd. Er brachte vor, ihm sei vom Denkmalamt unmissverständlich signalisiert worden, dass es nicht genehmigungsfähig sei, die ornamentale Wucht der Betonfassade mit Lichteffekten, gleich welcher Art, zu verschandeln. Schon gar nicht mit Millionen kleiner Lämpchen.

Ich ließ mich nicht entmutigen und erklärte gebetsmühlenartig den Plan: Alle Fensterlöcher zusammengenommen ergeben ca. 625 qm Bildfläche, bei einem Betrachtungsabstand von hundert Metern braucht man ca. ein bis zwei Millionen LED's. Das Auge soll ja eine homogene Bildfläche und keine Pixelstruktur sehen. Dazu die passende Elektronik, die jeder einzelnen LED 25 Mal in der Sekunde sagt, wie hell sie leuchten soll. Diese Elektronik war dann das Problem. Wir brauchten einige Kubikmeter Raum, um die Elektronik unterzubringen, und zwar in der Nähe der LED's. Jetzt hatte der Architekt seinen Trumpf, diesen Raum wollte er uns nicht geben. Es war alles verplant, nirgendwo war Platz, nicht im Fußboden, oder in einer Dachschräge. Das Projekt war gescheitert. – Bis ich mir beim Klettern auf dem Dach diese Kolonnaden näher ansah. Sie erinnern irgendwie an ein Film-Set, an Kulissenbauten. Was von außen wie ein kompakter Pfeiler aussieht, ist innen, also zur straßenabgewandten Seite hin, hohl.

## Eine Lösung

Jede Menge Platz, jedenfalls ein idealer Ort für unsere Elektronik-Schränke. Ich sah mir die Hohlräume genauer an und fand in jedem der Hohlräume deutliche Reste von Stromkabeln und Befestigungspunkten. 1926 entworfen, 1927 gebaut. Was hat Emil Moog, der Architekt des Kellereihochhauses, mit dem Strom hier oben gewollt? Es gibt nur eine Erklärung. Er hat das Dach beleuchtet. Hier oben war Licht! Wie mag das ausgesehen haben?

So muss die Brauerei 1927 bei Nacht ausgesehen haben. Emil Moog hat das Dach aus dem Inneren der Pfeiler mit nicht blendendem Flutlicht beleuchtet, denn die Pfeiler selbst verstecken die Lampen. So erscheint das grün oxydierte Kupferdach wie ein Juwel in seiner Fassung. Und es erklärt sich auch die Gestaltung der Betonteile der Dachkrone. Die plastische Durchformung sorgt für zusätzlichen Schattenwurf. Lichtarchitektur also. Vergleichbar mit den Hochhäusern in New York, das Empire-State-Building (1932) zum Beispiel, natürlich nicht so hoch, aber genauso beleuchtet. Und dann fand ich im Archiv des Industriemuseums eine kleine vergessene Abbildung: das Brauereigebäude als Lichtskulptur, da stand nirgendwo „Union Brauerei“ dran, diese Dachkrone selbst war das Logo der Brauerei.

Vielleicht war es wirklich das Ziel des Architekten Emil Moog, das Hochhaus als Signet der Brauerei zu bauen. Wenn ich damals gefragt wurde, was ich denn zum Beispiel mit der Turminstallation machen will, habe ich übermütig geantwortet: „Wenn erstmal die Tauben da oben leben, werde ich Bier in die Brauerei schütten.“ Und auf die Frage, wie denn und wohin? antwortete ich: „Bis oben hin voll.“

Im April 2010 wurden unsere Steuerschränke wirklich in den Nischen der Kolonnaden versteckt, genau da, wo Emil Moog seine Scheinwerfer hatte. Und dann wurden 6000 LED-Lamellen jede mit drei Schrauben befestigt. Das Ganze wegen des Denkmalschutzes so, dass man es wieder entfernen könnte und die Beton-Fassade ihre ornamentale Wucht zurückbekäme. Wegen der beanstandeten Lichtemissionen setzen wir Sensoren auf das Dach, die bei schwindendem Tageslicht die Helligkeit der Anlage auf neun Prozent der Tagesleistung herunter fahren. Wir haben es tatsächlich geschafft!

## Geschafft: Die Tauben zur Mittagszeit

Seit acht Jahren schweben jetzt die Lichtbilder über der Stadt. Menschen machen Umwege, um am U vorbeizufahren, freuen sich, wenn die Ampel rot ist und ihnen Zeit zum Schauen schenkt. Dortmund hat ein neues Wahrzeichen: Die U-Turm-Bilderuhr, nur vor Ort, in Dortmund zu haben. Und nur mit den eigenen Augen zu sehen. Denn keine Reproduktion und kein Film ist in der Lage, zu zeigen, wie gebaute Realität verschmilzt mit flüchtigen Bildern aus Licht. Das Programm beginnt



links: So muss die Brauerei 1927 bei Nacht ausgesehen haben, Abb.: Prof. Adolf Winkelmann.  
unten: Das Kellerei-Hochhaus – eine Burg, umgeben von Bergbau und Stahlindustrie, Postkarte 1930



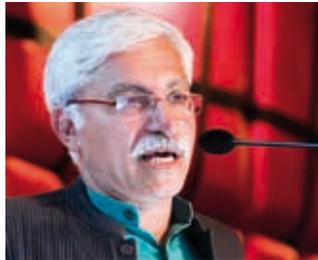
morgens um sechs und endet um Mitternacht. Jeder Tag hat sein eigenes Motiv, das heißt, ein einziger Clip läuft im Loop immer und immer wieder. Zu jeder vollen Stunde erscheinen die Tauben, werktags die Brieftauben und sonntags die weißen.

Seit Jahren nistet ein Turmfalkenpaar unter den Bildern. Schon 2012 hatten sie zum ersten Mal Junge. Und was macht die Stadt mit ihrem neuen, weltweit einzigartigen Leuchtturm? Sie setzt natürlich alles daran, ihn zu verstecken. Insbesondere die wichtigste Sichtachse, von der Kreuzung Rheinische Straße/Hiltropwall, der Blick auf die Schokoladenseite des Gebäudes, muss weg. Das klingt verrückt, ist aber im Verwaltungsdenken hochintelligent. Der Plan ist ja, den U-Turm zum Mittelpunkt eines Kreativ-Quartiers zu machen. Deshalb werden rund um das U herum vielgeschossige Krankenkassengebäude errichtet. Denn in der Verwaltung weiß man genau: Kreative siedeln nur dort, wo ihre Krankenkassen fußläufig erreichbar sind.



# Wasser, indische Tradition und moderne Stadtentwicklung

Interview mit Rajeev Kathpalia  
Vastushilpa Consultants, Ahmedabad (Indien)



Gebäude der FLAME-University  
in Pune (West-Indien), deren  
24 Hektar großer Campus vom  
Büro Vastushilpa Consultants  
geplant wurde.

„Vastushilpa Consultants“ ist eines der führenden indischen Architekturbüros der Gegenwart. In diesem Jahr wurde das Büro unter der Leitung von Balkrishna Doshi für das „hohe Maß an Verantwortung und das Bestreben, durch qualitativ hochwertige und authentische Architektur zum Wohle seines Landes beizutragen“ mit dem renommierten Pritzker-Preis ausgezeichnet.

**AKNW:** Mr. Kathpalia, können Sie uns etwas über Ihr Architekturbüro, seine Geschichte und Arbeitsschwerpunkte erzählen?

Kathpalia: Balkrishna Doshi hat das Büro bereits 1955 gegründet. Er war, wie Sie vielleicht wissen, stark von Le Corbusier beeinflusst, mit dem er in Chandigarh und Ahmedabad arbeiten durfte. Der Gedanke, indische Tradition und westliche Moderne zusammenzubringen, war ihm damals schon nicht fremd. Ich arbeite seit den 1990er Jahren mit ihm. Im Laufe der Zeit entwickelte sich sein Büro zu einem modernen Architekturbüro. Es wird derzeit von fünf Partnern – Mr. Doshi, seiner Tochter, seiner Enkeltochter, deren Ehemann (ein deutscher Architekt) und mir – geleitet. Momentan haben wir circa 70 Mitarbeiter, die in den unterschiedlichen Architekturbereichen für uns tätig sind. Der Pritzker-Preis gilt vor allem Mr. Doshi, aber auch unserem gesamten Büro für eine Vielzahl an Projekten. Vor allem sind zu erwähnen „Aranya Low Cost Housing“ in Indore (der Aga-Khan-Award-Gewinner in 1996) und „ATIRA-Low Cost Housing“ in Ahmedabad. Aus mehr als 100 Projekten aus den letzten Jahren würde ich ganz besonders Mr. Doshis eigene Architektur- und Design-Schule hervorheben, die „Ahmedabad School of Architecture“. Die Schule wurde in den 1960er Jahren gegründet und existiert noch immer. Zusammenfassend würde ich die Mischung aus sozialem Engagement und Bildungsarbeit als identitätsstiftend für „Vastushilpa Consultants“ bezeichnen.



Gedenkstätte „Smitri Van“ im indischen Jaipur. 2001 starben hier 10.000 Menschen infolge eines großen Erdbebens. Wasser-Reservoire dienen hier der Wasserbewirtschaftung und fungieren zugleich als Orte der Stille für Hinterbliebene.

**AKNW:** In Rotterdam haben Sie mehrere große Universitätsprojekte erwähnt. Was ist die Kernidee in diesen Stadtprojekten?

Kathpalia: Die Projektentwicklungen reichen etwa zehn Jahre zurück. Als generellen Hintergrund sollte man erwähnen, dass die indische Regierung die Urbanisierung des Landes voranbringen will. Derzeit leben lediglich 34 Prozent der indischen Bevölkerung in Städten. Zugleich aber soll dieser Prozess nicht unkontrolliert verlaufen, sondern gelenkt werden. Alle indischen Städte, Großstädte ebenso wie Kleinstädte und auch Dörfer, benötigen ein Mehr an Infrastruktur – und zwar im physischen wie im sozialen Sinne.

Unser Büro hat in den vergangenen Jahren eigene Schwerpunkte in der Stadtentwicklung erarbeitet. Die Planung von Universitäten und Campus-Strukturen gehört dazu. Die Hauptidee dahinter ist aber immer, diese mit bereits bestehenden Umgebungen und Nachbarschaften zu verbinden, wobei der Fokus dabei auf landschaftlicher Einbindung und nachhaltiger Planung liegt.

**AKNW:** Welche Projekte sind das insbesondere? Und schränkt dieser Fokus auf den Bau von Universitäten nicht ein?

Kathpalia: Unter den Universitätsprojekten, die wir geplant haben, waren die „Flame University“, „IIM Udaipur“, die „Nalanda Universität“ und die „Raksha Shakti Universität“. Bei allen sind wir in der Planung unterschiedlichen topografischen und klimatischen Bedingungen begegnet. In Indien herrscht fast überall Wassermangel. Also mussten diese neuen Siedlungen alle auf ähnliche Weise mit dem Thema Wassergewinnung, -aufbereitung und -einsparung umgehen. Aufgrund langer Trockenperioden gibt es in Indien fast keinen Fluss, der das ganze Jahr über Wasser führt. Für Wasser sorgt der Monsun. Eine Lösung für dieses Dilemma ist die Anlage von Seen im Zentrum der neuen Stadtentwicklungsprojekte.

**AKNW:** Nalanda ist die neueste dieser Universitätsstädte. Wie können Sie den Entstehungsprozess und vor allem die Einbindung in vorhandene Strukturen beschreiben?

Kathpalia: Nalanda zum Beispiel ist ein ca. 184 Hektar großer Campus für 7000 Menschen. Drei Funktionen teilen sich den vorhandenen Raum: Lehren, Lernen und Forschen in den akademischen Einrichtungen, Wohnen in den Studierenden- und Personalwohnungen und – und das ist ein wichtiger Teil, weil er der Wirtschaftsmotor der Region ist – die Landwirtschaft! Nach dem Vorbild historischer Siedlungen wurde im Zentrum des Campus ein künstlicher See geschaffen, der sich aus Regenwasserkanälen speist. Das Hauptthema der Campusplanung aber ist seine Durchlässigkeit. Der Plan versucht bestehende Verbindungen zwischen umliegenden Dörfern zu akzentuieren.

**AKNW:** Der See dient auch der Kühlung ...

Kathpalia: Ja, der Campus ist gitterförmig geplant, so kann die kühle Brise vom See maximal wirken. Zusätzlich bestehen mehr als siebzig Prozent des Planungsgebietes aus öffentlichem Raum oder sind unbebaut und landschaftlich gestaltet. Gemeinsam tragen diese Flächen dazu bei, bei Regen die Grundwasserreservoire aufzufüllen.

Unser Vorschlag zielte darauf ab, 100 Prozent des auf dem Campus genutzten Wassers zu recyceln. Der See hilft, die Luft zu kühlen. Ausgewählte Pflanzenarten helfen, die Luft zu reinigen. Es kommen Trockenzugkühltürme zum Einsatz, die ein von der Umgebung unabhängiges Mikroklima für den Campus schaffen, das im Durchschnitt 25 Grad beträgt. Und Photovoltaik-Anlagen auf dem See produzieren nicht nur Strom, sondern verringern zugleich die Verdunstung des wertvollen Wassers.

**AKNW:** Die Nalanda Universität liegt in der Nähe der antiken Ruinen der berühmten historischen Stätte Nalanda, eines buddhistischen Klosters und Bildungszentrums aus dem 5. Jahrhundert. In wie fern greift Ihre Planung auf diese Tradition zurück?

Kathpalia: In der Tat waren wir uns in unserem Plan für die neue Nalanda-Universität dieses Vermächtnisses sehr bewusst. Die Gebäude des Campus sind zum Beispiel so angeordnet, dass zwischen ihnen viel Freiraum bleibt. Es entstehen Terrassen, Veranden, Galerien – öffentliche und

halböffentliche Räume unterschiedlicher Art, die neben ihren klimatischen Vorteilen auch der Kommunikation zwischen den Menschen dienen. Ein wichtiges Element der indischen und islamischen Architekturtradition.

**AKNW:** Also war die Idee dahinter, die zwischenmenschliche Kommunikation mittels Architektur zu unterstützen?

**Kathpalia:** Ja, es ist eine Architektur, die den Menschen und ihren grundlegenden Bedürfnissen und Wünschen dient. Dahinter steht die Idee, dass das Leben nicht mechanisch verläuft. Das Leben ist auch zum Genießen da! Nur da, wo man sich länger aufhält, kann man sich heimisch fühlen. Und um sich heimisch zu fühlen, muss man die Chance haben, mit anderen Menschen zu kommunizieren. Das Leben kann nicht komplett durchgeplant werden. Manche Sachen passieren einfach – und irgendwie müssen wir das mit unserer Architektur unterstützen.

**AKNW:** Wasser spielte auch eine zentrale Rolle bei einem Ihrer bekanntesten Projekte, der Gedenkstätte „Smitri Van“.

**Kathpalia:** Das Zentrum des verheerenden Erdbeben von Bhuj, das im Jahr 2001 über 10.000 Menschen getötet hat, lag in einer sehr trockenen und hügeligen Landschaft. Das mussten wir berücksichtigen, als wir gebeten wurden, einen „Wald der Erinnerung“ zu planen. Für jedes Erdbebenopfer sollte in „Smitri Van“ ein Baum gepflanzt werden. Insgesamt 13.805 an der Zahl. Unser Konzept war, den Wald mit Wasser zu versorgen, indem acht über die Hügel verteilte runde Reservoirs den Regen auffangen, das Wasser allmählich versickern lassen und so die Bäume unterirdisch bewässert werden. Diese Anlagen dienen auch als Orte der Erinnerung für Hinterbliebene, die hierherkommen, um derer zu gedenken, die sie verloren haben.

In „Smitri Van“ wurden inzwischen über 86 verschiedene Pflanzenarten identifiziert, die wiederum Vögel und Insekten anziehen, mit dem Ergebnis, dass das Ökosystem hier stark bereichert wird.

Diese Gedenkstätte steht für Erinnerung aber auch für Erneuerung und – ähnlich wie unsere Universitätsstädte – auch für die Zukunft.

**AKNW:** Mr. Kathpalia, wir danken für das Gespräch.

Nalanda University in Bihar, im Norden Indiens. Hier bauten Vastushilpa Consultants einen neuen Campus mit dem Ziel, diesen in die Natur einzubetten und zugleich Freiflächen für Begegnung und Kommunikation zuzulassen.



### Die Textur der Stadt: Feinkörnigkeit und Mischung als kultureller Schatz

Prof. Dr. Fritz Neumeyer  
Lehrstuhl für Architekturtheorie an der  
Technischen Universität Berlin



Ein in sich zusammenhängendes Gewebe aus Baukörpern und baulich gefassten öffentlichen Räumen kennzeichnet die europäische Stadt. Die Ingredienzien, welche die europäische Stadt zu einer lebenswerten Stadt machen, lassen sich durchaus benennen: kleinteilige Parzellierung, gemischte Nutzungen, individuelle Gestaltung der Häuser, bauliche Fassung und sorgfältige Gestaltung des öffentlichen Raumes. Eine intakte Infrastruktur gehört selbstverständlich dazu. Das Ganze in eine Bebauungsform gegossen, in der Häuser sich als Nachbarn aneinanderreihen und eine Textur bilden, die als kontinuierliche Bebauung mit ihren Oberflächen den öffentlichen Raum der Straßen und Plätze begrenzt.

Hinzu kommt, dass die Stadt als Bauform nicht wie ein Neubauquartier nach einem festen Plan als Ganzes in kurzer Zeit entstanden ist, sondern ihre Existenz einem permanenten Bauprozess verdankt, der Jahrhunderte, mitunter Jahrtausende umfasst. Häuser wurden ersetzt, alte gegen neue ausgetauscht, mitunter wurden auch ganze Quartiere neu wiederaufgebaut, planvolle Stadterweiterungen traten hinzu. Diesem permanenten Prozess der Erneuerung und Modifikation, des Um- und Weiterbauens verdankt die Stadt als Zeugnis der Geschichte wesentlich ihre bauliche Vielfalt und ihre architektonische Attraktivität. Bauten und Stadträume aus unterschiedlichen historischen Epochen vermischen sich in der Stadttexur, unterschiedliche Stile kollidieren, Bebauungsformen überlagern sich, Brüche und Kollisionen finden statt; und doch findet alles irgendwie zueinander. Homogenität und Heterogenität sind in der europäischen Stadt auf eine selbstverständliche Art und Weise miteinander verknüpft – ein städtebauliches Phänomen, das im Baugeschehen der letzten hundert Jahre nicht gerade häufig anzutreffen ist.

## Stadt als Ort des Entstehens unserer Zivilisation

Die europäische Stadt ist in ihrer städtebaulichen und sozialen Form Ablagerung von Geschichte, kollektiver und individueller, und als solche repräsentiert sie einen kulturellen Schatz, der als Erfahrungsspeicher unsere Vorstellung von einer lebenswerten Stadt bis in die Gegenwart maßgeblich geprägt hat. Stadt ist Ablagerung von gelebtem Leben, oder – so Hugo von Hofmannsthal – eine „Landschaft(,) aus lauter Leben gebaut.“<sup>1</sup> In ihr ist das kulturelle Gedächtnis der menschlichen Gesellschaft gespeichert, denn sie ist der Ort des Entstehens unserer Zivilisation.

Die Stadt hält uns in der Dichte und Vielfalt ihrer Lebensformen (= Feinkörnigkeit) einen Spiegel vor, mit vielen Möglichkeiten sich darin selbst zu erkennen. Vielleicht ist dies auch der Grund dafür, dass uns Städte ohne Hinterlassenschaften der Geschichte wenig attraktiv erscheinen. Es fehlt ihnen an sinnlichen Spuren von gelebtem Leben, an der Begegnung mit der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, die zu einer lebendigen europäischen Stadt als Ort des Austauschs materieller und geistiger Güter gehört und zur kulturellen Identität beiträgt.

Kleinteilige Parzellierung, individuelle Gestaltung der Häuser, baulich gefasster, gestalteter öffentlicher Raum und die Dichte und Vielfalt gemischter Nutzungen, diese Ingredienzien sind als städtische Phänomene geschichtliche Produkte, die als Faktoren städtischen Lebens immer noch hochgeschätzt werden. Sie unter heutigen Bedingungen im Städtebau einzulösen, bringt allerdings erhebliche Schwierigkeiten mit sich, vor allem dann, wenn sie wirtschaftlichen Zielsetzungen im Wege stehen. Gerade in diesen Tagen wird das letzte, in den 1950er Jahren erbaute Boulevard-Theater am Kurfürstendamm in Berlin abgerissen, weil es den geplanten Verkaufsflächen des Investors (einem Netzwerk von Offshore-Firmen) im Wege steht. Dass das Theater im Kellergeschoß gnädiger Weise neu erstehen darf, ist das Ergebnis eines langen und zähen politischen Ringens mit dem Investor um einen Kompromiss.

Wenn Gewinnmaximierung der bestimmende Faktor wird, führt das in Bezug auf Nutzungsvielfalt und Durchmischung in der Regel zu wenig ermutigenden Ergebnissen. Die Kultur zieht gegenüber dem Kommerz immer den Kürzeren. Vor allem dann, wenn die Politik ihre Macht über die Städte an Großinvestoren abgibt. Der wirtschaftliche Druck hat insbesondere durch die in den letzten Jahrzehnten astronomisch gestiegenen Bodenpreise in den Städten und die damit verbundene finanzielle Spekulation erheblich zugenommen und steht der Implementierung von gemischter baulicher Nutzung und sozialer Vielfalt entschieden entgegen.

„Denn die Stadt als einen kulturellen Schatz zu begreifen und als eine Ressource für das gesellschaftliche Leben weiterzuentwickeln, haben die Architekten im 20. Jahrhundert weitgehend verlernt.“

## Wege der Moderne: Aufgelockerte und durchgrünte Stadt

Aber es sind auch die Architekten selbst, die hier in die Verantwortung zu nehmen sind. Denn die Stadt, diese „kostbarste kollektive Erfindung der Zivilisation“ (Lewis Mumford) als einen kulturellen Schatz zu begreifen und als eine Ressource für das gesellschaftliche Leben schöpferisch weiterzuentwickeln, haben die Architekten im 20. Jahrhundert weitgehend verlernt. Das nimmt nicht Wunder, denn die Auflockerung und Durchgrünung der Stadt, ihre Ent-Städterung, gehörten zum Selbstverständnis des modernen Architekten und zur Programmatik der funktionalistischen Stadtplanung seit ihren Anfängen. „Siedlungsbau“ und „Auflockerung“, wenn nicht gar „Auflösung“ der Stadt waren die Maximen einer Moderne, die im 20. Jahrhundert eine verhängnisvolle Epoche der Zersiedelung und Ent-Urbanisierung herbeigeführt haben; sie reicht von der Gartenstadt, den vermeintlich rationalen Bebauungsformen des Zeilenbaus über den Siedlungsbrei der Nachkriegsjahrzehnte bis hin zum großflächigen Abriss historischer Stadtquartiere und zu der zukunftsverheißenden Umsiedlung ihrer Bewohner in Schlafstädte am Stadtrand, deren Großwohnanlagen allen traditionellen Bebauungsformen den Rücken kehren.

Nach 1945 war diese Politik durch die in unserem Land allzu verständliche Obsession motiviert, alles zu beseitigen, was die Erinnerung an das Geschehen zwischen 1933 und 1945 wachhalten konnte; sie wurde gespeist von der Hoffnung, auf der Tabula rasa eine neue, bessere Welt aufzubauen, eine Welt, wie sie in den städtebaulichen und architektonischen Experimenten der Weimarer Republik greifbar vor Augen geführt wurde. Im Bauwirtschafts-Funktionalismus der 1960er/70er Jahre mündet diese Fortschrittsfrömmigkeit dann im Zeichen der autogerechten Stadt in die massive Zerstörung historischer städtischer Substanz.

Die Protagonisten der modernen Stadt des 20. Jahrhunderts haben das Verhältnis zwischen Bauten und Räumen, zwischen privaten und öffentlichen Räumen grundsätzlich ändern wollen. Sie haben sich vom geschlossenen, kleinteilig bebauten Blocksystem mit gemischter Nutzung und der Hierarchie der öffentlichen Wege und Räume verabschiedet und die kompakte städtische Textur durch eine aufgelockerte Bebauungsweise ersetzt. Das Ergebnis dieses Paradigmenwechsels ist allgegenwärtig präsent. An die Stelle mit Leben gefüllter öffentlicher Räume und einer Vielfalt von Bauten und Nutzungen ist mit der funktionalen Zonierung mehrheitlich die Monotonie verödeteter offener Räume und ubiquitärer, gesichtsloser Bauten getreten. Der Verlust des Stadtraumes ist das niederschmetternde Ergebnis moderner Stadtplanung, das seit den 1960er Jahren von Kritikern diagnostiziert wurde. (Heide Berndt, 1967)

Hans Paul Bahrdt, der von dem Zusammenhang zwischen dem sozialen Leben der Stadt und ihrer Gestalt überzeugt war, wandte sich schon 1956 gegen die zeitgenössisch propagierte „organische“, die „gegliederte und aufgelockerte“ oder die „verkehrsgerechte“ Stadt. Dies seien „Wunschträume“ von einem im Grunde stadtfreundlichen Programm, dass eine Stadt so wenig Stadt sein solle wie möglich. Für Bahrdt kam die Auflösung der Großstädte einer „Selbstverstümmelung“ gleich und er forderte die „Re-Urbanisierung der Großstadt“ als Ziel des Städtebaus von morgen.

Dass die europäische Stadt bis ins 20. Jahrhundert hinein in ihrer Vielgestaltigkeit und Individualität exemplarisch Urbanität verkörpert hat, ist allerdings nicht nur der Feinkörnigkeit und Durchmischung von Bauten, Nutzungen und der Überlagerung von Zeitschichten geschuldet, sondern gleichermaßen der Besonderheit ihrer baulichen Struktur, der Textur der Stadt.

### Textur der Stadt

Den gravierenden Wesensunterschied zwischen der traditionellen und der modernen Stadt hat Colin Rowe in „Collage City“ 1978 in der Gegenüberstellung der Schwarzpläne der Stadt Parma und der Stadt Saint-Dié von Le Corbusier für jedermann nachvollziehbar anschaulich gemacht.

Dieser Unterschied offenbart sich bereits auf den ersten Blick im komplementären Verhältnis von Schwarz und Weiß, von Masse und Leere, denn die alte Stadt zeigt einen fast komplett schwarzen Grund, während der Grund in der neuen Stadt weiß ist. Die verhängnisvolle Umkehrung der Verhältnisse tritt im Figur-Grund-Phänomen zutage: In der traditionellen Stadt gibt es eine kontinuierliche Baumasse; die einzelnen Häuser verschmelzen zu einer in sich gegliederten, relativ homogenen Masse als Textur. Die alte Stadt erscheint als ein schwarzer Körper, nicht als eine irgendwie geartete disparate Ansammlung von Objekten. In diese Textur sind Raumkörper hineingeschnitten, die figürlich lesbar sind. Auch einzelne freigestellte Baukörper, in der Regel öffentliche Bauten, wie etwa Kirchen, zeichnen sich als Figuren vom Grund ab.

Im Schwarzplan der modernen Le-Corbusier-Stadt läßt sich allenfalls in einigen geometrischen Baukörpern ansatzweise noch Figürlichkeit ausmachen. Der Raum selbst bleibt als weißer Grund hingegen völlig ohne jede erkennbare eigene Gestalt. Von einer Dialektik zwischen den Gegensätzen Baukörper und Raumkörper, oder Objekt und Textur, kann hier keine Rede mehr sein. Die „Krise des Objektes“, von der Rowe spricht, besteht in der Hauptsache darin, dass das moderne, objektfixierte Bauen nur noch „space occupier“, aber keine „space definer“ mehr produziert: also nur Bauten, die als Objekte den Raum lediglich besetzen und nur „im“ Raum stehen, die aber weder in

der Lage sind, eine zusammenhängende Baumasse als Textur zu bilden, noch die Kraft haben, den Raum um sich herum auch gestalterisch zu definieren.

Folglich gibt es in der modernen Stadt der Objekte viel leeren Raum, aber nicht mehr das, was man einen durch kontinuierliche Bebauung gefassten öffentlichen Platz und eine Straße nennen kann. Die Dialektik von Baukörper und Raumkörper, von der die Matrix der europäischen Stadt bestimmt ist, wird zugunsten eines locker bebauten Kontinuums außer Kraft gesetzt. Damit findet eine entscheidende Veränderung statt: Die Moderne verwandelt die Stadt von einem System der Räume in einer kontinuierlichen Baumasse in ein System der Objekte in einer kontinuierlichen Raumleere.

Im modernen offenen, auch fließend genannten Raum verschwindet der öffentliche Raum als solcher: als positiv bestimmter, unmittelbar erkennbarer, von Häusern und deren Fassaden gesäumter und gefasster Stadtraum, der als Gefäß des öffentlichen Lebens wahrgenommen werden kann. Walter Benjamin hat einmal von der Stadt gefordert, man müsse in ihr im Inneren wie im Äußeren „wohnen“ können. Gemäß dieser Logik bezeichnet er auch die Straße als die „Wohnung des Kollektivs“. Dieses Gefühl, im öffentlichen Raum „zu wohnen“ – sich aufgehoben zu fühlen, also verweilen zu wollen und zu können –, ist ein wesentlicher Aspekt der Anziehungskraft urbaner Räume und von großem Einfluss auf das, was wir Aufenthaltsqualität nennen.

Feinkörnigkeit und Durchmischung sind das Lebenselixier des öffentlichen Raumes. Sie gehören zur Straße und die Straße gehört zu ihnen. Es sind Elemente, die nicht nur wegen einer dichten und differenzierten Angebotsstruktur ihren praktischen und sozialen Wert im Sinne der Erzeugung des Straßenlebens haben, sondern darüber hinaus auch einen ästhetischen Mehrwert erzeugen.

Denn auch zum atmosphärischen Wert, zur Aufenthaltsqualität, tragen sie wesentlich bei. Nicht allein, weil sie die Begegnung mit einer Vielzahl anderer Menschen und das daraus resultierende Schauspiel des Sehens und Gesehenwerdens befördern; auch die bauliche Vielfalt trägt als Erscheinung zum Ausdruck spürbarer Lebendigkeit im Stadtbild bei. Von dem Eindruck, eine abstufungsreiche, fein gegliederte, räumliche Welt zu betreten, hängt auch unser Gefühl ab, an einem „genauen“ Ort zu sein; einem Ort, der durch die Individualität und den Zusammenhalt seiner Bauten Identität erhält; einem Ort, der uns selbst auch zu seinem räumlichen Bestandteil macht, indem er uns zum Verweilen einlädt; der uns, mit anderen Worten, das Gefühl gibt, an einen Ort gekommen zu sein, der uns selbst entspricht.

„Wenn man Stadt denkt“ – so Louis Kahn 1964 im Gespräch mit Studenten – „beschwört man ein Reich aus Räumen; denn die Stadt ist wie eine Schatztruhe voller Räume.“<sup>42</sup> Diesen kulturellen

Reichtum der Räume hat der moderne Städtebau des 20. Jahrhunderts zugunsten des offenen Raumkontinuums verschenkt. Denn die Verwandlung der physischen Textur der Stadt von einem in sich gegliederten, zusammenhängenden Körper in ein mechanisch aufgelockertes Feld mehr oder weniger autonomer großmaßstäblicher Objekte hat den öffentlichen Raum als primäres System der Stadt außer Kraft gesetzt. Das muss wohl auch jenen Architekten als Ahnung gedämmert haben, die in die Pläne von Neubauvierteln Sehnsuchts-Begriffe wie „Piazzetta“ oder „Plaza“ hineingeschrieben haben.

Der moderne Architekt hat die existierende historische Stadt und ihre Struktur allzu lange nur als Hintergrund und Kontrastfolie für seine Interventionen betrachtet. Bauten, die rücksichtslos ihrer eigenen Logik folgen, haben sich in den Innenstädten breitgemacht und durch ihre Anknüpfungsverweigerung zur Fragmentierung der städtischen Textur beigetragen. Eine lebendige und intakte Stadt – das muss man betonen – verträgt Brüche in Bauformen und im Maßstab; Feinkörnigkeit bedeutet keinesfalls, alles auf einen handlichen Maßstab zu verkleinern oder die monotone Wiederholung desselben Moduls zu propagieren, sondern den Lebensrhythmus im Stadtbild abzubilden, zu dem Vielfalt, aber auch Einheitlichkeit gehören.

Brüche und Maßstabssprünge gibt es in jeder historisch gewachsenen Stadt und sie stellen durchaus eine Bereicherung dar, wenn daraus ein dialogisches oder komplementäres Spannungsverhältnis zur Textur entsteht. Alle Bauten von öffentlicher Bedeutung, seien es Kirchen, Rathäuser, Markthallen o.ä., haben sich von der kleinteiligen Wohnbebauung abgesetzt. Heute sind es in der Regel private Großprojekte, die dieses Alleinstellungsmerkmal als Status für sich beanspruchen. Ob und wieweit solche kontrastierenden Interventionen, von denen die Haltbarkeit der Textur buchstäblich auf eine Zerreißprobe gestellt wird, von der Stadttextur noch verdaut werden können, hängt allerdings sehr stark davon ab, ob sie die Ausnahme bleiben oder zur Regel werden. Wenn wir Feinkörnigkeit fordern, so meinen wir damit eine Stärkung, nicht aber die weitere Schwächung der Textur.

Als ich kürzlich in Turin von der Aussichtsplattform der Mole Antonelliana den Blick auf die Stadt genossen habe, fiel mir ein typisches Exemplar jener Megastrukturen aus den späten 1960er Jahren ins Auge, das als Großobjekt den Maßstab der Stadt-Textur sprengt, als Einzelwesen aber deren Intaktheit nicht gefährdet. Dass dieser gegenüber seinem Umfeld wenig einfühlsame Riegel ausgerechnet den Namen Palazzo Nuovo trägt und für die Facolta Umanistica der Turiner Universität erbaut wurde, habe ich erst später bemerkt.

Feinkörnigkeit ist weniger eine Frage absoluter Größe als eine Frage der Maßstäblichkeit, also des Verhaltens und des Verhältnisses in Bezug zum städtischen Kontext. Dabei geht es um ein balan-

ciertes Verhältnis zwischen Kontextualität und Autonomie. Hierbei liegt es in der Hand des Architekten und seines städtebaulichen Bewusstseins, ob er einem objektfixierten, autonomen Baukörper den Vorzug gibt oder durch dessen Relativierung und Integration in die Textur zur Stärkung der städtischen Substanz beiträgt; ob sein Bau also Teil eines größeren Ganzen wird, anstatt dieses zu fragmentieren.

Dabei ist die entscheidende Frage, ob Modernität in der Architektursprache sich allein durch eine Ästhetik der Anknüpfungsverweigerung und des Kontrastes, oder aber nicht auch durch eine Ästhetik der Eingebundenheit unter Beweis stellen lässt. Colin Rowe hat mit seiner Gegenüberstellung vom Palazzo Borghese und Palazzo Farnese diese beiden unterschiedlichen Modelle anschaulich dargestellt.

[Blick auf die Altstadt von Turin mit dem Palazzo Nuovo der Turiner Universität \(Baujahr 1968\)](#)





Gelungenes Beispiel für die Integration eines Neubauobjektes in vorhandene historische Strukturen: die Breitestraße 11/12 in der Altstadt von Quedlinburg (Architektur: qbatur Planungsgenossenschaft, Quedlinburg)

Und er hat mit der nicht minder schlagkräftigen Gegenüberstellung der Unité d' Habitation und der Uffizien deutlich gemacht, was den Unterschied zwischen einem objektfixierten Bau ausmacht, der als Körper frei im Raum steht, und einem Bau, der als Raumkörper ein Stück Stadtextur bildet. Rowe hat übrigens sein Ideal der Collage in der Gleichzeitigkeit gesehen, im Sowohl-als-auch, nämlich in einer konzeptuellen Strategie, in der ein Baukörper seine Selbstständigkeit als modernes Objekt behauptet, zugleich aber auch ein Stück Textur bildet und dadurch zur baulichen und räumlichen Entwicklung der Stadt beiträgt.

### Historisches Vorbild: Berliner Kiez

Feinkörnigkeit und Mischung sind als historische Produkte in der europäischen Stadt vorrangig Eigenschaften der TEXTUR. Feinkörnigkeit und Mischung erfahren wir vornehmlich als Parzellierung in der Erdgeschosszone in der horizontalen Logik des Nebeneinanders von Bauten am Straßenraum und im Hintereinander der Tiefe des Grundstücks. Aber auch in der geschossweisen Nutzungsmi-

schung in vertikaler Logik sind uns diese Faktoren geläufig. Die berühmte Berliner Mietskasernen, die sich aus dem Bürgerhaus entwickelt hat, war, so wie sie James Hobrecht Mitte des 19. Jahrhunderts erdacht hat, bewusst als Typus der sozialen Mischung konzipiert. Entsprechend der Größe und Lage der Wohnungen in Vorder- und Hinterhaus waren die Mieten gestaffelt und bedienten einen breiten sozialen Querschnitt der Bewohner. Inzwischen ist dieses Berliner Mietshaus des 19. Jahrhunderts, zu dem Läden oder Büroflächen im Erdgeschoss, Wohnungen in den Obergeschossen, mitunter auch Kleingewerbe im Hinterhof gehören, wegen seiner großstädtischen Vielfalt und Mischung eine auf dem Markt hochbegehrte Wohnadresse.

Man muss daran erinnern, dass trotz der Anstrengungen, der alten Stadt mit Großsiedlungen am Stadtrand eine neue entgegenzusetzen, wie dies in Berlin mit dem Märkischen Viertel und Gropiusstadt geschah, die Mietskasernenstadt als Lebensraum von ihren Bewohnern verteidigt wurde; nicht allein wegen der erschwinglichen Mieten, sondern auch wegen der im Kiez anzutreffenden, Halt versprechenden sozialen Anziehungskräfte innerstädtischer Urbanität. Die berühmte „Kreuzberger Mischung“ wurde seit den 1970er Jahren zum Inbegriff einer städtischen Lebensqualität, zu der das öffentliche Leben auf der Straße, Cafés, Kneipen und Restaurants, kulturelle Einrichtungen und andere Nachbarschafts-Treffpunkte gehören.

Die seit Jahrzehnten kontinuierlich gestiegene Wertschätzung historisch gewachsener städtischer Lebensräume ist die zwangsläufige Folge der modernistischen Ent-Traditionalisierung und Stadtzerstörung. Heute stehen Quartiere – wie man sie aus der vormodernen Stadt kennt – mit allem, was man zum Leben braucht, als Wohnstandorte hoch im Kurs. Feinkörnigkeit und Mischung sind Standortqualitäten, die zu den zukunftsweisenden Standards für nachhaltigen Städtebau zählen, dessen Zielsetzung, wie sie z. B. die Hamburger Hafencity sich gestellt hat, darin besteht, „eine kompakte, durchmischte und dichtbebaute Stadtstruktur“ sowie „eine hohe Qualität der öffentlichen Räume“ bei offener Bauweise zu verwirklichen.

Eine „feinkörnige, vertikale und horizontale Mischung der kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzungen“ soll – so die Hamburger Initiatoren – die Voraussetzungen für wirtschaftliche und soziale Diversität schaffen, um aus „Nähe und Nachbarschaft soziale, ökonomische und ökologische Synergien“ entstehen zu lassen.

### Neuentdeckung: Stadt als Wohnort

In den letzten Jahrzehnten wurde die Stadt als Wohnort neu entdeckt, auch und gerade von jungen Familien. Das „urbane Leben“ bietet die Perspektive einer Lebenswelt für Eltern und Kinder. Im

Gegensatz zu der von den Soziologen aufgestellten These, die europäische Stadt verliere ihre gesellschaftliche Basis, hat sie diese teilweise neu gewonnen. So ist etwa der Zusammenschluss von jungen Familien zu „Baugruppen“, die als Bauherrn-Kollektiv eigene städtische Wohnhäuser mit Folgeeinrichtungen errichten, eine stadtbürgerliche Initiative, in der Feinkörnigkeit und Mischung weiterleben. Der rasante Anstieg der Bodenpreise, aber auch der Baukosten, hat solche Initiativen, in denen die lokale Zugehörigkeit im Sinne bürgerlicher Teilhabe an der Stadt und ihrem öffentlichen und kulturellen Leben auch zu einer emotional und ästhetisch begründeten neuen Identifikation ihrer Bewohner und Benutzer geführt hat, inzwischen leider weitestgehend ausgebremst.

Die europäische Stadt hat nicht nur als Ressource einer neuen stadtbürgerlichen Identifikation eine kleine Renaissance erlebt, ihr wird auch ökologisch durchaus Zukunftspotential zugetraut. Dass die kompakte – und nicht die moderne aufgelockerte – Siedlungs-Stadt das ökologisch sinnvolle Stadtmodell der Energieoptimierung und intelligenten Ressourcennutzung ist, darin sind sich inzwischen alle einig.

Akzeptiert man den Block in seiner feinkörnigen Parzellierung und Mischung von Funktionen als urbanen Mikrokosmos und städtebauliche Einheit, so stellt sich auch die Beziehung zwischen Bau und Block wieder als architektonisches Thema, und damit auch der Konflikt zwischen Objekt und Textur. Dabei ist es entschieden leichter, ein Gebäude als autonomes architektonisches Objekt in die Blockstruktur zu integrieren, ohne dass es seine Identität einbüßt, als umgekehrt dem städtischen Block als integrativer Einheit zu architektonischer Individualität zu verhelfen.

Ich will mit zwei Berliner Beispielen auf Lösungsansätze für diese Problematik verweisen: Hans Kollhoffs Hochhaus am Potsdamer Platz demonstriert souverän, wie ein Hochhaus durch einen nach stadträumlichen Gesichtspunkten gegliederten und gestaffelten Baukörper zur städtebaulichen „Skulptur“ werden kann, also zugleich autonom wie auch kontextuell ist. Was die architektonische Interpretation des städtischen Blockes betrifft, so hat der italienische Architekt Aldo Rossi in Berlin an der Charlottenstraße ein bemerkenswertes Beispiel gegeben.

oben: Zimmerstraße 68 und 69 sowie Charlottenstraße 16/17/18 in Berlin –  
in den Jahren 1994 bis 1996 nach Entwürfen des Architekten Aldo Rossi gebaut.

unten: Das gegenüberliegende Gebäude – eine andere Interpretation.



Hier handelt es sich um die Bebauung eines ganzen städtischen Blocks durch einen Bauherrn und einen Architekten. Rossi zeigt uns, dass zwischen dem Block als städtebaulicher Form und der architektonischen Form ein struktureller Unterschied bestehen sollte. Andernfalls entsteht ein einziges großes, homogenes Gebäude in Blockgröße, in dem rasch die Monotonie der abstrakten Form und das Schematische regieren. Diesen Gesichtspunkt haben die Architekten des Rossi schräg gegenüberliegenden Baublocks vernachlässigt.

Hier entstand ein einziges Gebäude in den Dimensionen des halben Baublocks, gehalten in abstrakt-moderner Formensprache, dessen ungegliederter, anonymer Ausdruck keine städtische Atmosphäre zu generieren vermag.

Rossi hat den Block im Sinne des Embellissement als Addition von Häusern mit individueller Physiognomie künstlerisch interpretiert und damit das Problem der „Bigness“ entschärft. Die Blockbebau-



Großprojekt in Münsters Altstadt: Die Münster-Arkaden (Architektur: Kleihues + Kleihues, Berlin)

ung erscheint als eine Stadt im Kleinen und zeigt bei aller Typik dennoch ein individuelles Gesicht, dessen Ausdruck durch Vielfalt und auch Widerspruch gekennzeichnet ist.

## Gefährdungen

Feinkörnigkeit und Mischung sind als kulturelles Erbe vor allem durch Großprojekte gefährdet, von denen in der Regel der besondere lokale funktionale und soziale urbane Mix und das Straßenleben beseitigt werden. Vor allem bereitet die Bodenspekulation diesen städtischen Ingredienzien das Ende. Dass Wohnraum in innerstädtischen Lagen selbst für besser Verdienende nicht mehr bezahlbar ist, sollte die Politik endlich dazu bewegen, wirksame Instrumente gegen diesen Verdrängungswettbewerb zu entwickeln.

Als begehrte Standortqualitäten werden Feinkörnigkeit und Mischung leider aber auch selbst zum Motor der ökonomischen Aufwertung innerstädtischer Quartiere und beflügeln das Phänomen der Gentrifizierung und sozialen Entmischung. In Berlin werden inzwischen ganze Häuserblocks als Spekulationsobjekte aufgekauft. Nach deren Luxus-Modernisierung und nomineller Nobilitierung (mein Nachbarhaus trägt jetzt den Namen „Palais Wieland“!) können die Mieten selbst nicht mehr vom gehobenen Bürgertum bezahlt werden, was dem Verschwinden der Mittelstandsgesellschaft in der Stadt gleichkommt.

Die Frage der Machtstrukturen, nämlich inwieweit die Stadt noch ihren Bewohnern gehört, wird zu einer brennenden Frage, die über den kulturellen Umgang mit der Stadt entscheidet. Denn wenn die Politik sich nicht die Frage stellt, wie man verdichteten, bezahlbaren Wohnraum schafft und so das alte, lebendige Durcheinander verschiedener sozialer Schichten wieder ins Innere der Stadt bringt, bewegen wir uns auf eine Zukunft zu, in der, wie es Niklas Maak kürzlich in der FAZ treffend auf den Punkt gebracht hat, „die Stadt, wenn man sie den reinen Kräften des Markts überlässt, sich selbst als Zivilisationsmodell abschafft.“ (FAZ 12.5.2018, Nr. 109, S. 11)

Angesichts dieser Marktmechanismen sind vor allem ein architektonisches Bewusstsein und eine Städtebaupolitik gefordert, die nicht weiter nur zur Verstädterung und Urbanisierung beitragen, sondern die tatsächlich in der Lage sind, „Stadt“ zu bauen und „Urbanität“ hervorzubringen. Denn Feinkörnigkeit und Mischung sind als kultureller Schatz der europäischen Stadt umso mehr eine knappe und auch dadurch wirtschaftlich begehrte Ressource geworden, als die Moderne des 20. Jahrhunderts zwar auf der Seite der Architektur Mustergültiges geleistet, aber keinen nennenswer-

ten qualitativsten Städtebau hervorgebracht hat, der es vermocht hätte, über die Eliminierung der als rückständig und überholt verachteten traditionellen Stadt hinaus eine adäquate neue Stadt als urbane Alternative zu schaffen.

Der gegenwärtige Boom der Städte deutet darauf hin, dass die Zukunft nicht dem aus der Architektur und der wirklichen Stadt und ihrer Gemeinschaft entlassenen globalen Nomaden gehört, der mit anderen Menschen fast nur noch im virtuellen Raum kommuniziert und für den das Internet als öffentlicher Raum völlig genügt. Im Gegenteil, weil die modernen Medien ein hohes Maß an Ortsunabhängigkeit möglich machen, wird die Freiheit der Wahl des Ortes in neuem Maße real, und damit auch der Wettbewerb um jene Städte zunehmen, die interessant und lebenswert erscheinen.

Wer in Europa Stadt sagt, sagt Geschichte, und wer Geschichte sagt, sagt auch Wandel. Und was Letzteres betrifft, so hat die europäische Stadt im Laufe ihrer Geschichte ihre Anpassungsfähigkeit an gewandelte Lebensgewohnheiten unter Beweis gestellt. Und wir leben nicht nur mit der Geschichte, wie es EN Rogers einmal so treffend ausdrückte, sondern in der Geschichte.

Stadt braucht Erinnerung – aber auch Wandel, wenn sie nicht zum Museum ihrer selbst werden will. Auch Erinnerung kann Wandel stimulieren. Und angesichts des dramatischen Mangels an bezahlbaren Wohnungen muss man heute daran erinnern, dass die europäische Stadt als „Stadt für alle“ und als Wohnung der Gemeinschaft ihre kulturelle Existenzform gewonnen hat und nicht als eine kommerzielle Architektur-Ausstellung oder als begehrtes Anlage-Depot oder als Ort für gelegentliche Shoppingtouren und Restaurantbesuche.

Auch stünde uns die Erinnerung an traditionelle soziale Qualitäten nicht schlecht an, wie sie die Stadt als Ort der Zivilisierung des Menschen hervorgebracht hat: den Sinn für Zusammenhalt, Gemeinschaftssinn, Civil-Courage.

Erinnerung wird nur dann wieder lebendig, wenn sie mit einem kontinuierlichen Interesse an den aktuellen Problemen des Alltagslebens der Gegenwart unmittelbar verbunden ist. Kleinteilige Parzellierung, individuelle Gestaltung der Häuser, baulich gefasster, gestalteter öffentlicher Raum und ein dichtes Angebot gemischter Nutzungen, diese Ingredienzien einer lebenswerten Stadt sind – wie ich eingangs gesagt habe – als städtische Phänomene geschichtliche Produkte, die als Faktoren städtischen Lebens immer noch hochgeschätzt werden.

Eine Nebenbemerkung: Der moderne Irrtum von der Tradition als Einbahnstraße bedient sich in Fällen historischer Wertschätzung gerne des Nostalgie-Vorwurfs, wenn nicht gar der Retro-Keule und übersieht, dass wir nur aus der Gegenwart heraus das Vergangene betrachten und Aktuelles im Alten finden können; alles Historische ist immer ein vom Jetzt infiziertes Historisches. „You can't predict the past!“ ist daher eine ebenso zutreffende Redewendung, wie jenes „You can't predict the future“. Das Aktuelle kann im Vergangenen immer nur aus dem eigenen Zeitgefühl gesehen und erkannt werden. Dasselbe gilt aber auch für das Vorstellen von Zukunft: es findet, wie alles Denken und Vorstellen, gleichgültig, ob es sich in der Zeitachse vor- oder zurückbewegt, unentrinnbar in der Gegenwart statt.

„Wer in Europa Stadt sagt, sagt Geschichte, und wer Geschichte sagt, sagt auch Wandel.“

Die europäische Stadtkultur ist aus einer gesellschaftlichen Haltung hervorgegangen, in der Gemeinnutz und Eigennutz sich zum wechselseitigen Vorteil dialektisch ergänzen. So hat es schon der Florentiner Leon Battista Alberti vor fast 600 Jahren gesehen, wenn er das Haus der Privatmanes als Schmuck der Straße und umgekehrt die Straße als Schmuck des Hauses betrachtete. Die Zukunft der europäischen Stadt wird, so sieht es heute aus, zu einem großen Teil davon abhängen, ob die Planungspolitik dieses Gleichgewicht des Komplementären gegen die zunehmende Privatisierung der Stadt verteidigen will und kann.



# Globale Architektur und räumliche Kommunikation

Dr. Patrik Schumacher  
Zaha Hadid Architects, London



„Räumliche Kommunikation ist die Kernaufgabe von Architektur.“ – Was Patrik Schumacher unter dieser Aufgabendefinition genau versteht, entwickelte er in seinem Rotterdamer Vortrag in einer „tour d’horizon“ durch die weltweiten Projekte des Büros Zaha Hadid Architects – auch unter spezieller Berücksichtigung der europäischen Stadthistorie.

### Ordnung schaffen

Räumliche Kommunikation, nach Schumacher die Kernkompetenz des Architekten, bedeute im Hinblick auf Stadtplanung heute vor allem eines: „Ordnung zu schaffen und die Lesbarkeit unübersichtlicher zersiedelter Räume herzustellen.“ Was ist Ordnung? Nach Schumacher: „A place for everything and everything in its place“

### Ordnung als Lesbarkeit:

Ordnung in diesem Sinne sei erforderlich, damit die „Interaktionsdynamiken funktionieren“, welche die heutige globale Gesellschaft kennzeichnen. „Social order requires spatial order“. „Architecture is responsible for social functionality – not for technical functioning, which is the responsibility of engineering.“

Aus Schumachers Sicht sei die heutige Aufgabe von Architektur, Räume zu schaffen, die die Lebens- bzw. Arbeitsweise einer mobilen und kommunikationsintensiven Gesellschaft widerspiegeln. Historisch gesehen, besitzt dieses Bild der Stadt nicht mehr die Züge der Stadt des 19. Jahrhunderts oder einer ihrer Nachbildungen in Form kleinteiliger Strukturen. Schumacher: „Die Gebäudetypologie des 19. Jahrhunderts ist obsolet“.

Vision für einen Bauherrn:

So könnten nach einem

Entwurf des Büros Zaha

Hadid Architects „grandiose

Räume in der zukünftigen

Stadt“ aussehen.



### Stadtentwicklung: Von der „Mute City“ über die „Noisy City“ zur „Eloquent City“

Die Architektur, die wir stattdessen brauchen, müsse andere Strukturen abbilden: Sie müsse den Schritt schaffen von der seriellen Stadt („mute city“) der 1960er und 1970er Jahre mit ihren monotonen Zeilenbauten (welche wiederum den industriellen Arbeitsweisen entsprächen) über die unübersichtliche, unstrukturierte Stadt („noisy city“) der letzten Jahrzehnte (insbesondere der 1980er Jahre, als Stadtplanung und modern urbanism sich weitgehend aufgelöst hätten) hin zu einer sprechenden und insofern geordneten Stadt („eloquent city“). Es ist der Schritt eines „innovativen Updatings des sozialen Lebens“, das von technologischen Entwicklungen angetrieben, in einer Stadt mit geordnetem Collagencharakter seine Bestimmung finde. Es ist die Stadt, die die Mitte hält zwischen „Monotonie“ und „Chaos“.

### Architektur der Zukunft

In der Stadt der Zukunft hat die Architektur die städtebauliche Funktion, „eine kohärente Durchdringung von Stadträumen“ zu leisten. Das Büro Zaha Hadid werde vor allem für Bauprojekte ausgewählt, bei denen „prägnante Figuren“ in die Stadt integriert werden sollen, die auch funktional die Komplexität der gesellschaftlichen Strukturen beantworteten. Dies gelte für Projekte wie Flughäfen, Kulturzentren, Universitätsgebäude, Museen und nicht zuletzt Bürogebäude, welche in ihrer inneren Struktur – etwa Türme mit offenen Atrien – eine architektonische Antwort auf eine „Vertausendfachung der Kommunikation“ leisteten.

Architektur dieser Art spiegele in ihrer räumlichen Konzeption einen sozialen Zustand wider, der die Vielstimmigkeit der Gesellschaft in Form grandioser Räume lesbar macht. Dabei, so Schumacher, seien alle Elemente der Architektur parametrisch gestaltbar („parametrically malleable“).

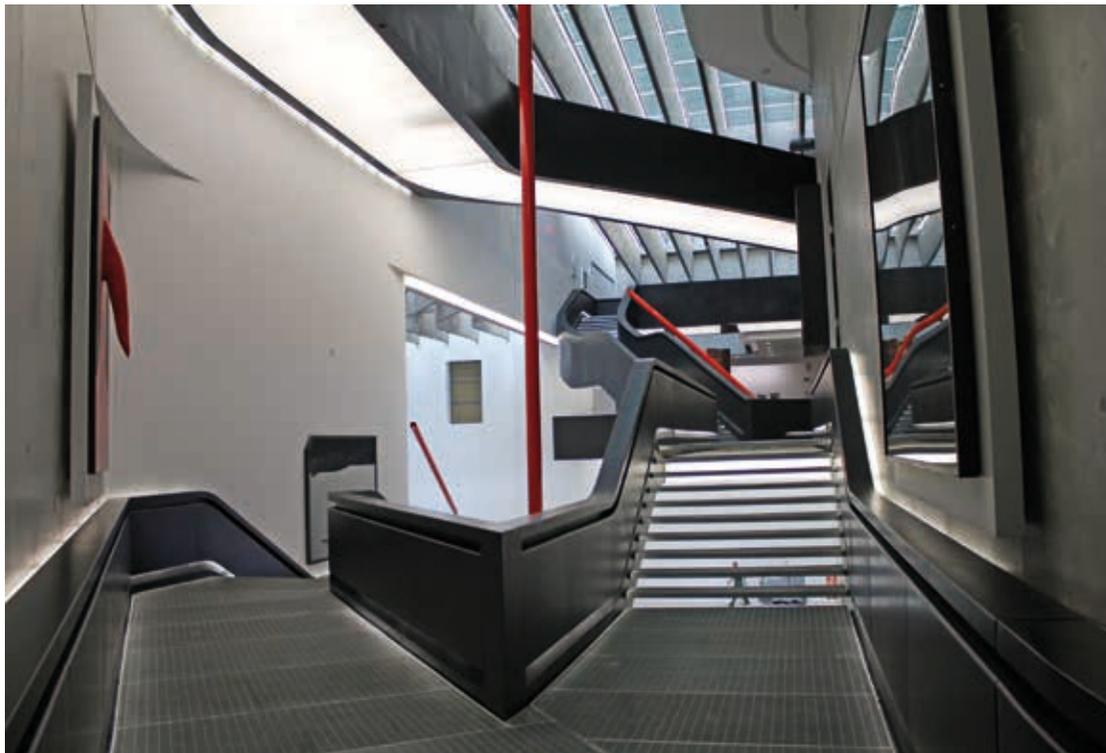
### Conclusion

„Instead of the industrial city we must build the urban super brain for the knowledge society.“

Prägnante Figuren in der Stadt von Zaha Hadid Architects:

Campus der Wirtschaftsuniversität Wien (oben) und

MAXXI Museum für zeitgenössische Kunst, Rom (unten).





Visualisierungen aus der  
„Stadt der Zukunft“:  
architektonische Großkörper  
mit fließenden Formen  
(Zaha Hadid Architects)





## Ornament and Identity

Michiel Riedijk  
NEUTELINGS RIEDIJK ARCHITECTS, Rotterdam



„We need an architecture that clearly belongs to a local context.“ Michiel Riedijk vom Rotterdamer Büro Neutelings Riedijk Architects unterstrich in seinem Werkvortrag die Notwendigkeit einer Architektur, an der man lokale Bezüge ablesen könne, um so mehr, als die gegenwärtige Architektur in zunehmendem Maße von globaler Homogenität gekennzeichnet sei. In der knappen historischen Einleitung betonte Riedijk, dass wir heute gut daran täten, die Tradition der sogenannten weißen Moderne mit ihrem Ornamentverbot langsam zu verabschieden. Nicht Funktionalität gelte es zum Ausdruck zu bringen. In Anlehnung an die Modernitätsthesen des polnisch-britischen Soziologen und Philosophen Zygmunt Bauman („Liquid Modernity“) gelte es – auch durch Designfaktoren wie das Ornament – eine Gegenposition gegen den reduktionistischen Ansatz der klassischen Moderne aufzubauen. (Bauman hatte in seinen Arbeiten u.a. einen Zusammenhang zwischen der Moderne und den Totalitarismen des 20. Jahrhunderts gesehen) – wobei diese Position in gesellschaftlicher Hinsicht auch gegen „relentless market forces“ und eine Gesellschaft, die von ökonomischen Ängsten gekennzeichnet sei. Erst vor kurzem hat Michiel Riedijk seine Thesen in einem Buch mit dem gleichlautenden Titel „Ornament and Identity“ ausführlich dargestellt.

### Shipping & Transport College, Rotterdam

Vom Charakter zumindest einer der Bauten des Büros Neutelings Riedijk Architects konnten die Teilnehmer des Architektenkongresses sich intensiver überzeugen, fand dieser doch im Shipping & Transport College im Rotterdamer Hafen statt. Dieses direkt am Hafen gelegene internationale Wissenszentrum für die Schifffahrts- und Transportbranche hatte das Büro 2005 entworfen. Auffallend ist die schachbrettartige, aus blauen und grauen Paneelen bestehende Fassade und der siebzig Meter hohe, weit überkragende Turm. Die Erschließung des Gebäudes erfolgt über Rolltreppen, die die Besucher von der Eingangshalle über die verschiedenen gestapelten Schulhöfe bis zur

Ort des Internationalen Architektenkongresses 2018 der Architektenkammer NRW: Das Shipping & Transport College Rotterdam  
(Architektur: Neutelings Riedijk Architects, Rotterdam)

Identität durch den Einsatz von  
Fassaden-Dekor beim Culture-  
haus Rozet, Arnheim, (oben)  
und durch Farbe beim National  
Institute for Sound and Vision,  
Hilversum, (unten).  
Architektur: Neutelings  
Riedijk Architects



Turmspitze bringen. Das Gebäude, so Riedijk, sollte vor allem eines, nämlich „naval feelings“ hervorrufen. Dieser Absicht dienen die auf den Tischen der Mensa aufgedruckten Schifffahrtskarten, auf besonders originelle Weise aber auch die Ausgestaltung des Kongresssaals an der Turmspitze; seine Wände sind mit den quadratischen roten Kissens von Hunderten von Lebensrettungswesten verkleidet. Eine ausgedehnte Dachterrasse bietet den Studierenden nicht zuletzt eine beeindruckende Aussicht über die Rotterdamer Häfen.

### Culturehaus Rozet, Arnheim

Das Culturehaus Rozet in Arnheim, das städtische Bibliothek, Kulturgutzentrum, Kunstbetrieb und Volksuniversität an einem zentralen Ort der Stadt vereint, ist als eine Verlängerung der Route durch die Innenstadt entworfen worden, die das Gebäude vom Grund bis auf das Dach hinauf und in den Keller hinunter als quasi öffentlicher Weg durchkreuzt. Der Verknüpfung von Innen und Außen dient darüber hinaus auch der „Dekor“ der stark gegliederten Fassade, die in Zusammenarbeit mit lokalen Künstlern entwickelt wurde. Sie besteht aus hellen, sandfarbenen, vertikal angeordneten Betonelementen, die mit Reliefs und Rosetten verziert sind, die ornamental über alle Flächen – auch im Inneren des Gebäudes – verteilt sind. Die Rosette soll als identitätsstiftendes Einheits-Emblem für die verschiedenen, vor Ort versammelten Kultureinrichtungen fungieren.

### National Institute for Sound and Vision, Hilversum

Das National Institute for Sound and Vision, ein kompakter Archiv- und Museumskomplex mit sechs unterirdischen und sechs oberirdischen Geschossen und einem riesigen hellen Atrium, betont seine Identität vor allem durch den Einsatz von Farbe. Hierzu wurde die Glasfassade als gigantischer Bildschirm gestaltet und mit einer digitalen und verfremdenden Farbkomposition überblendet, die aus der Farbpalette historischer Gemälde niederländischer Alter Meister gewonnen wurde; die Fassade lässt das Licht in das Atrium strömen und wirkt zugleich als Leuchtfassade, als ein Attribut, das nicht zuletzt den Charakter und die Aufgabe des Instituts wiedergibt.



## Deventer, Townhall

Wie kann ein Rathaus seinen kommunalen Zweck, vor allem aber auch seine Zusammengehörigkeit mit den Bürgern architektonisch zum Ausdruck bringen? Die Townhall von Deventer, ein Komplex, der sich in die mittelalterliche innerstädtische Struktur der Stadt geschickt einfügt und sich um zwei neue Höfe organisiert, besitzt eine auffallende Fassade. Diese besteht aus Eichenholzrahmen unterschiedlicher Größen, in welche aus Aluminium gegossene Fingerabdrücke der Deventer Bevölkerung montiert sind. Die Fingerabdrücke, eine Arbeit des niederländischen Künstlers Loes ten Anscher, zeigen den öffentlichen Charakter des Gebäudes und binden es auf eine sehr persönliche Art an die Stadt. Genau 2264 Bürger von Deventer sind somit auf der Fassade ihrer Verwaltung präsent – ein Beispiel für einen künstlerisch fast spielerischen Umgang mit dem Ornament, der nicht zuletzt auch zur Identifikation der Bewohner mit dem Bau beiträgt.

## MAS, Antwerpen

Vielleicht das bekannteste Gebäude von Rietelings Architekten ist das Antwerpener MAS – Museum Aan de Stroom. Der monumentale und doch labil wirkende, aus übereinander gestapelten Boxen bestehende Bau erhebt sich 60 Meter hoch im Zentrum des alten Hafensareals – genau an der Stelle, an der vormalig das sogenannte „Hansahuis“, ein riesiges Lagergebäude der Hansastädte, vom Feuer zerstört worden war. Die Stapelung erinnert an diese ortsspezifische Vorgeschichte des Museums. Die geschichteten Boxen – ihre Fassaden ebenso wie die Böden, Wände und Decken – sind mit großen Paneelen aus rotem indischem Sandstein verkleidet, der handgearbeitet wurde. Sie vermitteln den Eindruck einer sorgsam entwickelten vertikalen Skulptur – passend zur Typologie des Baus.

oben und unten: Das Rathaus in Deventer besitzt eine auffallende Fassade und fügt sich doch geschickt in die mittelalterliche Struktur der Stadt ein. Die Fingerabdrücke von über 2000 Deventer Bürgerinnen und Bürgern sind an der Aluminium-Fassade und auch im Inneren verarbeitet – ein Beispiel für einen künstlerisch-spielerischen Umgang mit Ornament und Identität in der Architektur.

unten rechts: Das wohl bekannteste Gebäude von Neutelings Riedijk Architects: das MAS-Museum an de Stroom in Antwerpen.





# The structural change of Rotterdam within the agglomeration of the Rhein-Maas-Schelde-Delta

Mattijs van Ruijven

Leiter der Städtebauabteilung der Stadt Rotterdam



Es ist der Hafen, der der Entwicklung der Stadt Rotterdam immer schon die Richtung vorgegeben hat. Ursprünglich im heutigen Zentrum gelegen, führt er heute über 40 km weit nach Westen bis hinaus auf die Nordsee. Der Rottdamer Hafen ist heute der größte Europas und zum Beispiel auch der wichtigste Hafen für Deutschland. Auch die städtebaulichen Aufgaben von heute beziehen sich, wie Stadtbaudirektor Mattijs van Ruijvens anschaulich machte, auf diese Ausgangslage.

Eine der Voraussetzungen für die räumliche Ausdehnung des Hafens waren neue Techniken und neue Kräne zum Entladen der Containerschiffe sowie neue Kapazitäten der Lagerung.

Rotterdam ist eine multinationale Stadt. Mehr als 170 verschiedene Nationalitäten leben hier. Rotterdam war zudem die erste chinesische Ansiedlung in Europa. Mehr als 50 Prozent der Bevölkerung haben einen nichtholländischen Hintergrund.

Die fast vollständige Zerstörung der Innenstadt im 2. Weltkrieg schuf die Voraussetzung für einen kompletten Neuanfang in der Stadtentwicklung.

Die ersten Jahrzehnte nach dem Krieg waren geprägt von einer monofunktionalen Stadtplanung; breite Boulevards durchzogen die Innenstadt.

Im Rottdamer Süden entstanden in den 1950er und 1960er Jahren großflächige Wohnquartiere.

Die 1970er und 1980er Jahre waren städtebaulich geprägt von einer sozialen Wohnungsbaupolitik und der beginnenden Diversifizierung der Bereiche Wohnen, Arbeiten und Bildung.



Seit den 1990er Jahren liegt der Fokus auf einer Erneuerung der stadtnahen, zuvor lange vernachlässigten Hafenviertel. Aus verrückten Hafengebieten wie der Halbinsel Katendrecht wurden Szeneviertel mit Galerien, Cafés; auf viele alte Lagerhallen wurden Appartements aufgesetzt.

Im alten Zentrum oder auf der Halbinsel Wilhelminapier verfolgte und verfolgt man bis heute eine entschiedene High-Rise-Politik. Die Entwicklung auf diesem Feld ist gekennzeichnet durch eine zunehmende Beachtung der Erdgeschosszone, die möglichst vielen Funktionen dienen sollte.

Eine von mehreren neuen Aufgabenstellungen ist heute einer klimaangepassten Stadtentwicklung. Hierzu gehört auch die Beachtung des Faktors Gesundheit; lange Jahre lang galt Rotterdam als ungesunde Stadt.

Auch die Erweiterung der ökonomischen Basis, die bisher der Hafen darstellte, gehört in diesen Kontext. Für 90 Prozent der städtischen Emissionen ist heute noch der Hafенbetrieb verantwortlich.

Ein Schwerpunkt der nächsten Jahre liegt auf einer neuen Ausrichtung der Regionalplanung, die zwischen Industrieflächen und Grünflächen neu gewichtet. Langfristig verfolgt man das Ziel, das gesamte Rotterdamer Delta in eine nachhaltige „Riverlandscape“ mit höherem Freizeitwert zu entwickeln.



oben: Rotterdam wurde im 2. Weltkrieg von deutschen Angriffen schwer getroffen und fast vollständig ausgelöscht. Es folgte ein stadtplanerischer Neuanfang.

unten: Großflächige Wohnviertel bestimmen den Rotterdamer Süden.



Industrieflächen und Grünflächen neu zu entwickeln – dieses Ziel hat die Stadt Rotterdam für die Stadtentwicklung der Zukunft formuliert. Dazu gehört auch ein neuer Fokus auf den Freizeitwert.





# Zerstörung als Chance? – Leitbilder im Städtebau

Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Werner Durth  
Architekturfakultät der Technischen Universität Darmstadt



In der Einladung zu dieser Tagung wird nach einem neuen Leitbild der Stadtentwicklung im digitalen Zeitalter gefragt und dazu festgestellt: „Die Stadt, in der wir leben, braucht eine neue Formel, nach 100 Jahren funktionaler Trennung müssen Wohnen und Arbeiten wieder zusammenrücken.“ Dazu drei Thesen:

### Thesen zur Stadt

1. Wenn wir nicht nur die Bedingungen der kommenden Industrie 4.0 auf das städtische Leben übertragen, sondern eine historisch neue Qualität der Einheit von Arbeit und Wohnen, Bildung und Kultur erreichen wollen, brauchen wir keine neue Formel oder städtebauliche Vision einer Stadt 4.0, sondern zu allererst ein solidarisches Selbstverständnis der Stadtgesellschaft, die auch unter den neuen Bedingungen mit Brüchen und Fragmenten, Konflikten und Kompromissen, Improvisation und Widersprüchen gut leben kann, durch intelligente Arbeit am Bestand, Umbau und kluge Ergänzung.
2. Die Stadt der Zukunft ist eine Stadt der Vielfalt, mit einer dichten Mischung der Funktionen in Siedlung, Haus und Wohnung, zu erproben in Projekten vor Ort. Die wichtigste Aufgabe der nächsten Jahre wird sein, das soziale Konstrukt „Stadt“ mit allen inneren Spannungen in Balance zu halten. Und dazu können Planer und Architekten entscheidende Beiträge leisten.
3. Dieses Jahr 2018 steht als Europäisches Denkmalschutzjahr unter dem Motto „Sharing Heritage“ – mit dem Appell, unser kulturelles Erbe zu würdigen und als gemeinsames anzuerkennen. Gerade in dieser wunderbar vitalen Stadt Rotterdam, die im Mai 1940 durch deutsche Luftangriffe in ihrem Kern getroffen und fast ausgelöscht wurde, ist daran zu erinnern, dass nicht nur der Glanz

Neues Bauen um 1930 in Berlin:

Wohnstadt Carl Legien

(nach Plänen von Bruno Taut  
und Franz Hillinger).

früherer Epochen, sondern auch Krieg, Zerstörung und Wiederaufbau zum gemeinsamen Erbe gehören, wenn wir das Potenzial unserer Städte entfalten und damit Zukunft gestalten wollen.

### Einschnitte: 1918 – 1948 – 1968

In einem kurzen Rückblick möchte ich in drei Zeitschnitten 1918, 1948 und 1968 zeigen, wie fundamental sich in nur drei Generationen das Verständnis von Stadt im Wandel gesellschaftlicher Werte verändert hat. Zuvor nun in Bildern eine Erinnerung an die erste industrielle Revolution: die Zerstörung der Landschaft, die Verwandlung der Städte, die unerträgliche Wohnungsnot. 1918, am Ende des Ersten Weltkriegs folgte die radikale Absage an die industrielle Großstadt des 19. Jahrhunderts.

Eine junge Generation von Architekten und Planern entwarf ihre Wunschbilder zur Stadt der Zukunft, die jedoch erst 30 Jahre nach dem Aufbruch von 1918, am Ende des Zweiten Weltkriegs Wirklichkeit werden konnten: Die Zerstörung als Chance zu nutzen, dies war das Gebot der Stunde nach der Zerstörung der Städte, doch blieb auch dieser Aufbruch nur Versuch einer anderen Zukunft im Wiederaufbau, stets korrigiert durch die Forderungen der Bürgerschaft, sich beim Planen konsequent den alltäglichen Lebensbedingungen zuzuwenden.

Es brauchte weitere 20 Jahre, bis die Erprobung diverser Leitbilder zur Entwicklung einer gegliederten und aufgelockerten, autogerechten Stadt in ihren gebauten Folgen wachsender Kritik und Protesten ausgesetzt war, die im Kampf gegen weitere Stadtzerstörung durch Wiederentdeckung der Qualitäten historisch überkommener Baustrukturen zu einem grundlegenden Wertewandel führte, den wir uns in diesen turbulenten Zeiten der Globalisierung und digitalen Revolution erneut bewusst machen sollten, um uns vor nostalgischer Verkürzung des Begriffs der Europäischen Stadt zu schützen. Denn seit einigen Jahren ist dieser Begriff nicht nur geographisch definiert, schlicht als Stadt in Europa, sondern normativ mit Bildern schmucker Fassaden, attraktiver Plätze und bedeutender Bauten verbunden, nach historischem Vorbild jederzeit reproduzierbar, um einer kommerzialisierten Urbanität die Kulissen zu liefern. Daher ist zunächst daran zu erinnern, dass die heute oft idealisierte Stadt des 19. Jahrhunderts ein Produkt der Verbindung von Bodenspekulation und Modernisierungszwang war, von den Zeitgenossen vor einem Jahrhundert als gigantische Bausünde angeprangert, gegen die jene Reformer zu Felde zogen, die nach dem Ende des Ersten Weltkriegs für eine neue, demokratische Gesellschaft auch neue Städte schaffen wollten.

### 1918 weg mit dem alten Plunder

Vor einem Jahrhundert, im Dezember 1918, gründete Bruno Taut mit Otto Bartning und Walter Gropius den revolutionären Arbeitsrat für Kunst, in dem die Architekten zum Motor einer breiten sozialen Bewegung werden sollten, um auch für die unteren Schichten statt überbelegter Mietskasernen bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. In Erwartung eines „Sozialismus im überpolitischen Sinne“ proklamierte Taut die „Auflösung der großen Städte“ als Orte des Elends und der Ausbeutung. „Laßt sie zusammenfallen, die gebauten Gemeinheiten. Steinhäuser machen Steinherzen“, überschrieb Taut seine Skizze zerberstender Mietskasernen, deren Trümmer im Bild unten florale Siedlungseinheiten bilden: „Nun blüht unsere Erde auf“. Hier seine romantische Vision einer Verschmelzung von Landschaft und Siedlungsstruktur.

Nach Jahren der Not und grassierender Inflation, nach einer Zeit der Manifeste und Fantasien bekam mit der Stabilisierung der Wirtschaft ab 1925 die Wohnungsfrage höchste Priorität: Das Recht auf Wohnung wurde in der Weimarer Verfassung verankert. Mit der Hauszinssteuer, genossenschaftlichen und städtischen Baugesellschaften wurde eine wirtschaftliche Basis geschaffen, auf der Ideen und Impulse der revolutionären Nachkriegsjahre aktualisiert werden konnten. Hier das Beispiel der Hufeisensiedlung Tauts, mit der die zuvor aquarellierten Motive gebaute Form werden konnten. In nur fünf Jahren, zwischen der Währungsreform 1925 und dem Umbruch der Weltwirtschaftskrise ab 1930, wurde Deutschland in vielen Städten zum Experimentierfeld eines Neuen Bauens, mit einer unglaublichen Vielfalt von Siedlungs- und Wohnungstypen, die im Vergleich diskutiert und weiter variiert werden konnten. Als Beispiel seien hier nur die Berliner Siedlungen im Spektrum zwischen Onkel Toms Hütte und Carl Legien genannt, heute Weltkulturerbe der UNESCO.

Gleichzeitig entstanden die Bauten für das Neue Frankfurt, geplant von Ernst May und Kollegen, in landschaftsbezogenem Städtebau mit zahlreichen Varianten von Grundrisstypen für verschiedene Haushaltsformen, meist auf billigem Bauland im Umfeld der bestehenden Städte, in rationeller Bauweise auf funktional optimiertem Grundriss errichtet. In Städten wie Berlin, Dessau und Frankfurt wurden in kommunaler Regie Versuchssiedlungen gebaut, publiziert, Erfahrungen ausgetauscht, Alternativen erörtert.

„Weg mit dem alten Plunder!“ forderte damals ein Plakat von Willi Baumeister. In enger Verbindung des Deutsche Werkbunds mit der Stadt Stuttgart entstand 1927 als ein Reallabor unter der Leitung von Mies van der Rohe die Versuchssiedlung am Weißenhof, als Internationale Bauausstellung und erste Zwischenbilanz verschiedener Strömungen moderner Architektur, um auf neuestem Stand der Technik in Kritik und Vergleich der Konzepte Baukultur als kollektiven Lernprozess zu organisieren. Hier der Stahlskelettbau von Mies, in dem jeder Haushalt seinen eigenen Grundriss entwerfen konnte, davor das fortan unvermeidliche Fortschritts- und Statussymbol, das Automobil. Direkt



Mit der Römerstadt in Frankfurt (Architektur: Ernst May)

entstand ein landschaftsbezogener Städtebau.

nebenan das spektakuläre Doppelhaus Le Corbusiers, der seinen Beitrag jedoch in einem weiteren Kontext präsentierte. Im Blick auf eine Stadt 2.0 nach der zweiten Industriellen Revolution durch Elektrifizierung und Erfindung des Autos hatte er 1922 diese „Stadt der Gegenwart für zwei Millionen Einwohner“ entworfen, unter der These, dass bei Anwendung aller bereits gegebenen technischen Möglichkeiten von der Baukonstruktion bis zum Verkehrssystem bei strikter Trennung der Funktionen gegenwärtig genau diese Stadt schon gebaut sein könnte. Hier die Perspektive zur „Ville Contemporaine“ mit hohen Verwaltungsbauten in Kreuzform, unterirdischer Stapelung der Verkehrssysteme und einem Airport über dem Parkdeck. Als Fan Henry Fords erläuterte Le Corbusier sein Konzept unter der Formel „Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolgs“.

Das Auto war Fortschrittssymbol und Fetisch der Moderne, in technischer Präzision und elegantem Design alle Schönheit der klassischen Antike übertreffend. Dazu heißt es im Kapitel „Ästhetik der Stadt“: „Das sausende Auto folgt der Autobahn: entgegen der majestätischen Wolkenkratzerallee. Plötzlich ist man am Fuße der ersten Wolkenkratzer. Zwischen sie schiebt sich nicht jener magere Lichtspalt des erstickenden New York, sondern weiter Raum. Hier erhebt sich die menschenfüllte City in Ruhe und reiner Luft, und der Lärm verklingt unter den Baumkronen. Das chaotische New York ist besiegt. Dies ist, in lichter Sonne, eine moderne Stadt.“ Diese Stadt der Moderne sei die Zukunft der europäischen Stadt, suggerierte Le Corbusier wenig später mit diesem Bild eines neuen Paris von 1925, in dem sich anstelle des alten Stadtgefüges Hochhäuser erheben und der Verkehr als Ausdruck naturgesetzlicher Ordnung eines pulsierenden Organismus erscheint, in städtebauliche Form gebracht durch eine autoritäre Technokratie.

Zur gleichen Zeit arbeitet sein deutscher Kollege Ludwig Hilberseimer an dem Plan, im Zentrum Berlins durch lang gestreckte Zeilenbauten einen riesigen Verwaltungskomplex in die barocke Friedrichstadt einzuschneiden. Auch er entwirft eine Hochhausstadt, doch hier in Zeilenbau, mit vertikaler Funktionstrennung. Eine neue Formel mit neuem Leitbild: Oben das Wohnen, darunter die Dienstleistungen, dann die Einkaufsbereiche auf der Fußgängerebene, darunter Kontore, Lager, Produktion und Verkehr. Ab 1928 wird Ludwig Hilberseimer seine Thesen zur Stadt der Zukunft als Lehrer am Bauhaus vertreten. Wie Le Corbusier setzt auch er sein Konzept in Kontrast zur amerikanischen Großstadt als Ausdruck ungezügelter Verwertungsinteressen und ungesteuerten Wachstums. Unterdessen entwickelt Nikolai Miljutin in der Sowjetunion die Idee der Bandstadt zur Trennung der Funktionen in parallelen Streifen unterschiedlicher Nutzung. Nach diesem Schema wird Ernst May mit seinen Kollegen in der Sowjetunion die Industriestadt Magnitogorsk entwerfen.

Im Jahr nach der IBA in Stuttgart trafen sich auf Einladung Le Corbusiers 1928 prominente Protagonisten des Neuen Bauens in der Schweiz, um ihre Positionen zu diskutieren und zu vereinbaren, fortan jährlich regelmäßig in den Congrès Internationaux d'Architecture Moderne – kurz CIAM genannt – zusammenzukommen. Dem Gründungskongress in der Schweiz folgten Treffen in Frankfurt und Brüssel, das vierte sollte in Moskau stattfinden, wurde aber aus politischen Gründen verlegt. Während einer Reise von Marseille nach Athen fand der vierte Kongress 1933 auf einem Dampfer statt. Die unterwegs erarbeiteten Thesen wurden erstmals in Athen vorgetragen und als „Charta von Athen“ weltweit bekannt.

Wir wissen, was inzwischen geschah. 1932 proklamierte Stalin die Abkehr von der radikal modernen Architektur des Konstruktivismus: Hier die Wolkenbügel El Lissitzkys, die als Zeichen der Revolution das Zentrum Moskaus prägen sollten. Stattdessen wollte Stalin unter der Formel einer Rekonstruktion Moskaus in größerem Maßstab den gewaltigen Sowjetpalast mit einem Kranz von Hochhäusern errichten lassen, wobei das Empire State Building glanzvoll übertroffen, die Hochhäuser hier aber als Zeichen symbolischer Kontinuität und russischer Identität, mit spitzen Türmen und leuchtenden Sternen gemäß der Silhouette des Kreml ausgestattet und als „Wohnpaläste für das Volk“ bezeichnet wurden.

In einem gewaltigen Modernisierungsschub wurden die Altbauquartiere mit ihren Holzbauten abgerissen, um breiten Verkehrsschneisen Platz zu machen, von hohen Fassaden mit Baudekor

aus allen Stilepochen Europas gesäumt. Unterdessen hatte sich auch in Deutschland ein politischer Klimasturz vollzogen. Im Streit um die Weißenhofsiedlung verschärfte sich mit Gründung des Kampfbunds für deutsche Kultur ab 1928 die Angriffe auf das Neue Bauen. Die neue Siedlung wurde als „Vorstadt Jerusalems“ und „Araberdorf“ diffamiert, gegen die Kälte und Fremdartigkeit des Neuen kulturelle Kontinuität und Identität beschworen.

Im Gegensatz zur internationalen Architektur wurde der Rückbezug auf regionale Bautraditionen, anstelle der Industrialisierung handwerkliche Herstellung und landschaftsbezogenes Bauen gefordert. 1933 entstand im Kontrast zur Siedlung am Weißenhof die direkt benachbarte Kochenhofsiedlung, Vorbild für den kommenden Siedlungsbau, der gestalterisch regional differenziert, nach verschiedenen Typen sortiert, für die Bewohner folkloristisch inszeniert und je nach Heimatlandschaft trachtenmäßig uniformiert ausgeführt wurde: Verordnete Gemütlichkeit als ästhetische Kompensation in Zeiten der Kriegsvorbereitung.

### Krieg und Wiederaufbau: Neue Stadtvisionen

Gleichzeitig mit dem Siedlungsbau im Heimatschutzstil wurde eine hoch moderne Rüstungsindustrie in Gang gebracht und die Automobilisierung vorangetrieben, vom Autobahnbau bis zur Stadtplanung, das Auto als Symbol individueller Autonomie im totalitären Staat präsentiert. Ab 1940 war von der totalen Planung die Rede, die von der bodenständigen Alltagsarchitektur über monumentale Staatsbauten bis zur Modernisierung der Infrastruktur alle Bauaufgaben und Maßstabsebenen nach übergreifendem Konzept umfassen sollte, im Masterplan zur Weltherrschaft.

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden diese Planungen nicht eingestellt, sondern, im Gegenteil, mit aller Energie weiter vorangetrieben. Nach rascher Folge von „Blitzsiegen“ im „Blitzkrieg“ schien im Sommer 1940 die Herrschaft über Europa zum Greifen nahe, auch offiziell wurde bereits für die „Zeit nach dem Kriege“ geplant. Wir wissen was folgte. Fünf Jahre später hatte der Luftkrieg in vielen Städten Europas verheerende Zerstörungen hinterlassen, von London bis Warschau wurde schon früh an Plänen zum Wiederaufbau gearbeitet. In Berlin hatte Speer 1943 den Arbeitsstab Wiederaufbauplanung gegründet, der bei Verzicht auf die Monumentalbauten für Staat und Partei unter dem neuen Leitbild der Stadtlandschaft eine „luftschuttgerechte“ Stadtplanung mit breiten Grünzügen und Verkehrsschneisen vorschlug.

Doch auch in anderen Ländern Europas wurden nun „Lehren aus dem Luftkrieg“ gezogen. „A great disaster, but a great opportunity“ hatte Churchill nach den deutschen Luftangriffen auf England seinen Landsleuten zugerufen. Schon 1943 plante die Architektengruppe MARS, eine englische

Sektion der CIAM, die Verwandlung Londons in eine Bandstadt entlang eines Verkehrsnetzes, an dessen Knoten sich neue Siedlungsschwerpunkte bilden sollten. 1945 zeigten die Titelblätter der Broschüre „How should we rebuild London?“ das Bild eines Offiziers, der seinen Helm und die Uniform abgelegt hat und nun in Zivil die Ärmel hochkrempelt, um mit großer Geste den überkommenen Stadtgrundriss auszuwischen. Die Zerstörung als Chance zu nutzen und die Verzweigung der Menschen in Hoffnung auf eine bessere Zukunft zu wenden – dies war weitgehend Konsens unter den Architekten und Planern Europas, die endlich die Chance zur Verwirklichung früherer Leitbilder sahen.

In fast jeder größeren Stadt wurde intensiv über deren Zukunft gestritten, oft in erbitterter Konfrontation zwischen Experten und Bürgerschaft. Die Verwandlung Londons zur Bandstadt wurde nicht weiterverfolgt, wohl aber ein Plan, der eine weiträumige Auflockerung durch Grünzüge vorsah. Ein erstes Zeichen der neuen Baukulturpolitik der britischen Besatzungsmacht wurde durch die Grindelhochhäuser in Hamburg gesetzt, die in strengem Zeilenbau über den Trümmern eines zuvor dicht

Die Grindelhochhäuser in Hamburg (Architektur: Gruppe der Grindelbergarchitekten) gelten als ein erstes deutliches Zeichen einer neuen und modernen Baukulturpolitik in Deutschland.



bebauten Wohnquartiers der Gründerzeit entstanden. Im selben Jahr 1946 begann Le Corbusier den Bau der ersten Unité d'Habitation, ein Scheibenhochhaus für über tausend Bewohner nahe der Stadt Marseille – Prototyp für eine Form vertikaler Verstädterung, wegen der großen Loggien und der grünen Umgebung „Vertikale Gartenstadt“ genannt, die in der französischen Besatzungszone erprobt werden sollte. Anstelle der alten Städte sollten gänzlich neue entstehen, mit modernsten Verkehrsanlagen, wie die Stadtmodelle für Saarbrücken und Saarlouis zeigen.

Als Musterbeispiel solcher Planung gilt bis heute die Verwandlung der Stadt Mainz in einen weiträumigen Park mit Hochhausraster, mit Scheibenhochhäusern in offenen Freiräumen über den Trümmern der niedergelegten Stadt. Bis in Details der Möblierung war diese Stadt der Zukunft durchgeplant, doch waren solche Ideen gegen den Widerstand der Bevölkerung nicht durchsetzbar, in vielen Städten wurden Pläne zur radikalen Modernisierung von der Bevölkerung ausgebremst. Nach Erneuerung der kommunalen Autonomie konnte im Westen Deutschlands nun jede Stadt je nach lokalpolitischer Konstellation ihre eigene Zukunft gestalten, im Osten gab die Einheitspartei die Leitbilder vor. Vom Plan de Mayence wurde ebenso wenig realisiert wie vom Entwurf für ein neues Dresden, mit dem Hanns Hopp Le Corbusiers Plan für Paris von 1925 im Jahr 1945 auf die sächsische Hauptstadt übertrug, während in Berlin Hans Scharoun mit seinem Planungskollektiv ab Mai 1945 einen Neubau der ehemaligen Reichshauptstadt als Bandstadt plante. Mit der Verschärfung des Kalten Kriegs, der Blockade Berlins, mit der Teilung der Stadt und Deutschlands in zwei Staaten wurde auch dieses Konzept obsolet.

Unter Verzicht auf die großen Projekte und städtebaulichen Utopien zeichnete sich im Westen Deutschlands ein pragmatischer Wiederaufbau ab, dessen Spektrum von einer moderaten Moderne bis hin zur Orientierung am alten Stadtbild reichte. In der Hauptstadt der DDR hingegen sollten auf Weisung Stalins nach Moskauer Vorbild große Ensembles mit Bezug auf nationale Bautraditionen das Bild der Stadt prägen.

Mit der Westbindung der Bundesrepublik und der Orientierung der DDR am Vorbild Moskau war eine tiefe Spaltung der Baukultur in Deutschland verbunden. Als erstes Zeichen dieser Neuorientierung wurde das Hochhaus an der Weberwiese 1951 mit Anklängen an den Berliner Klassizismus errichtet, mit dem Bau der Stalinallee der Maßstab auch für andere Großprojekte in der DDR gesetzt. In Dresden war es das Erbe des Dresdner Barock, das nach einem Wettbewerb zur Neugestaltung des Altmarkts bis heute die Stadtmitte prägt, in Rostock gab die norddeutsche Backsteingotik die Motive vor, um hier nur ein weiteres Beispiel dafür zu nennen, wie der Umbau der Städte im Osten in historisch vertraute Formen eingekleidet wurde. Während der Bau der Stalinallee vorangetrieben wurde, glichen weite Teile der Stadt in Westberlin noch einem Trümmerfeld.

Unter wachsendem Legitimationsdruck im Kalten Krieg beschloss der Senat, zum Aufbau dieses Quartiers im Sinne einer Stadtlandschaft mit markanten Solitären eine Internationale Bauausstellung zu organisieren, um nach dem Stuttgarter Vorbild von 1927, dreißig Jahre später, wieder auf höchstem Niveau neueste Tendenzen der Architektur und Wohnkultur vorzustellen – und gleichzeitig durch die Vielfalt der Formen einen attraktiven Kontrast zur Doktrin der nationalen Bautraditionen zu bieten.

Neben Pionieren des Neuen Bauens wie Bartning, Gropius und Le Corbusier waren nun auch Vertreter der nächsten Generation wie Egon Eiermann, Oscar Niemeyer und Jakob Behrend Bakema an der Interbau beteiligt: Hierzu gehörte auch ein Wohnhochhaus von Bakema und seinem Partner van den Broek am Eingang zur Bartningallee. Die beiden Partner aus den Niederlanden waren zu dieser Zeit weltweit bekannt durch ihren Beitrag zum Wiederaufbau Rotterdams, wo sie mit dem Ensemble der Lijnbaan gleichsam den Prototyp einer innerstädtischen Einkaufsstraße als autoverkehrsfreien Bereich mit einer Reihe von Hochhausscheiben zum Wohnen errichtet hatten, die ab Mitte der 1950er Jahre in vielen Städten Europas zum Vorbild wurde. In Rotterdam hatte die Planung zum Wiederaufbau schon vier Tage nach dem Luftangriff vom 14. Mai 1940 begonnen, anfangs noch als Wiederherstellung der kleinteiligen Stadtstruktur. Bis 1946 wurde der Basisplan mit hoher Dichte, Mischung und Neuordnung des Verkehrs erarbeitet, Grundlage für das Konzept der „City einer Weltstadt mit mehr als einer Million Einwohner“ statt der 600.000 bisher.

In Fachkreisen galt die Stadtentwicklung Rotterdams schon früh als vorbildlich, ab 1955 wurde sie auch in Deutschland bekannt. Ein zentrales Element im Aufbau der Stadt war die seit 1949 errichtete Lijnbaan in der gelungenen Komposition von Wohnhochhäusern und niedrigen Geschäftsbauten, eine urbane Bühne städtischen Lebens, häufig fotografiert und publiziert. Auch in Deutschland wurde das Ensemble zum Vorbild, von Hamburg über Kassel bis Dresden in vielerlei Varianten übertragen, besonders deutlich erkennbar im Ensemble der Prager Straße in Dresden, als breite Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Altmarkt, vor dem Krieg nur eine schmale Gasse. Der Kontrast zwischen dem stalinistischen Neobarock des Altmarkts und der nachgeholten Modernität der Prager Straße markiert einen erneuten Richtungswechsel in der Baukultur der DDR. Nach Stalins Tod folgte eine radikale Abkehr von der pompösen Herrschaftsarchitektur, um stattdessen eine radikale Industrialisierung des Bauwesens durchzusetzen. Programmatisch wurde der zweite Bauschnitt der Stalinallee in Form von Wohnhochhäusern mit offenen Höfen fertiggestellt.

In der Bundesrepublik hingegen war mit dem Ende des Wiederaufbaus um 1960 auch die Phase des expansiven Wachstums der Städte unter dem Leitbild der aufgelockerten Stadtlandschaft beendet. Das erste Städtebaulehrbuch nach dem Krieg, „Organische Stadtbaukunst“, 1948 von Hans Bernhard Reichow herausgegeben, hatte bereits wie die Schriften Le Corbusiers den Vorrang

der Verkehrsplanung im Sinne naturgesetzlicher Ordnung propagiert. 1959 publizierte Reichow „Die autogerechte Stadt“, ein Buch, das einer neuen Epoche die Stichworte vorgab, denn Ende der 1950er Jahre war abzusehen, dass angesichts der Teilung Deutschlands und des Zustroms von mehr als 10 Millionen Flüchtlingen das „organische“ Wachstum der Städte, immer weiter in das Umland vorangetrieben, zu einer verheerenden Landschaftszersiedlung führte, die um 1960 ein neues Leitbild dezentraler Konzentration erforderte. Die Forderung nach „Urbanität durch Dichte“ wurde zur Zauberformel für das neue Leitbild verdichteten Städtebaus in neuen und kompakteren Formen als bisher. Massenhaft wurden Großsiedlungen errichtet, in ständig wachsendem Maßstab von der Neuen Vahr bei Bremen bis zum Märkischen Viertel im Westen, mit Marzahn und Hellersdorf im Osten Berlins.

### Die Unwirtlichkeit der Städte

Im Osten wie im Westen stand die Entwicklung rationeller Bauweisen auf der Tagesordnung, während in den Zentren der Städte Altbauquartiere abgebrochen wurden, um Neubauten Platz zu machen. Doch blieb solche Politik nicht un widersprochen. 1965 erschien in Frankfurt am Main Mitscherlichs Pamphlet „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“, die er im Untertitel eine „Anstiftung zum Unfrieden“ nannte, um eine Politisierung der Planung zu fordern. Seit 1966 protestierten die Bewohner des Frankfurter Westends gegen den spekulativen Abriss des bürgerlichen Quartiers. Im Zuge der Studentenbewegung steigerten sich die Proteste zum „Häuserkampf“, und bald wurde auch anderenorts für die Erhaltung innerstädtischer Wohnquartiere demonstriert und stärkere Beteiligung der Bürger an Planungsprozessen gefordert.

1969 zog der Spiegel eine vernichtende Bilanz des neuesten Städtebaus: Die gerade erst fertig gestellten Großprojekte waren wachsender Kritik und kultureller Entwertung ausgesetzt. Jetzt waren Sündenböcke gesucht. Die Zeit der Architektenschelte begann, von der sich dieser Berufsstand bis heute noch nicht erholt hat: Ende der fraglosen Autorität einer Expertenkultur, die sich der Kritik einer politisierten Öffentlichkeit stellen musste. 1971 zog die Wanderausstellung „Profitopolis“ Hunderttausende von Besuchern an: Während in der DDR mit WBS 70 eine neue Ära des Plattenbaus begann, wurden im Westen die neuen Großsiedlungen als „geplante Slums“ bezeichnet, und das Einfamilienhauseinerlei der Wirtschafts-Wunder-Zeit als sichtbarer Verlust von Urbanität. 1972 brachte der Club of Rome eine neue Wertorientierung ins Spiel, in der mit Einsicht in die Grenzen des Wachstums das Prinzip Recycling auch auf den Baubestand übertragen wurde.

Einen Wendepunkt in der Entwicklung der Nachkriegsmoderne in Deutschland markierte das Europäische Denkmalschutzjahr 1975. Unter dem Hilferuf „Unser Lebensraum braucht Schutz!“

wurde den Schreckbildern moderner Architektur und verödeter Zentren die formenreiche Vielfalt historischer Stadtbilder entgegengesetzt, um plakativ die Qualitäten bedrohter Bauten hervorzuheben. Krisenerfahrungen der Ressourcenverknappung und wirtschaftlicher Rezession setzten einen Mentalitätswandel in Gang, der, als „Nostalgiewelle“ bezeichnet, zur wachsenden Wertschätzung des bereits gebauten Bestands sowie der zuvor lange vernachlässigten Altbauquartiere führte. Die rasante Verbreitung des Computers und neuer Informationstechnologien in der 3. Industriellen Revolution brachte noch Aufrüstung, so war es jetzt modern, in einer großzügig möblierten Gründerzeitvilla zu wohnen, in hohen Räumen zwischen Antiquitäten, die damals noch im Sperrmüll zu finden waren. Auf der Suche nach neuen Lebensentwürfen jenseits von Eigenheim und Wohnungsnorm begannen die Trendsetter der in den 1960er Jahren nachgewachsenen Generation in einem rasanten Wertewandel die Architektur des Historismus zu preisen und die Bauten der Nachkriegsmoderne zunehmend mit Verachtung zu strafen. Die Vorzeige-Städte an der Peripherie, vor wenigen Jahren noch als Glücksversprechen einer egalitären Wohlstandsgesellschaft gepriesen, waren einer rasanten kulturellen und auch finanziellen Entwertung ausgesetzt, zumal inzwischen die Modernisierung im Bestand ebenso durch öffentliche Mittel gefördert wurde wie zuvor der Eigenheimbau auf der grünen Wiese. Der Funktionstrennung folgte die Segregation.

Die Moderne? Das war doch gestern. Im sichtbaren Wandel der Alltagswelt zeigte sich in den 80er Jahren eine geradezu explosive Pluralisierung der Lebensstile, in demonstrativer Abkehr von den Geschmackspräferenzen der Elterngeneration. Im Gegenzug zur nostalgischen Regression und privaten Verwertung von Geschichte durch Immobilienspekulation in Altbauquartieren führten die Konsequenzen aus dem Denkmalschutzjahr 1975 zu ersten Konzepten behutsamer Stadterneuerung ohne Verdrängung der bisherigen Bewohner. Ein Beispiel ist der Wettbewerb „Strategien für Kreuzberg“, an dem sich alle Bewohner dieses Stadtteils mit Projektvorschlägen beteiligen konnten: Impuls zu einer neuen Internationalen Bauausstellung in Berlin.

### Neue Versuche IBA-Projekte 1957 bis heute

20 Jahre nach der Interbau 1957 wurde 1977 eine neue IBA in Berlin vorbereitet, die nun im Kontrast zum Bild der durchgrünten Stadtlandschaft der Erneuerung und kollektiven Aneignung überkommener Stadtstrukturen gewidmet war – und dabei durch Bewahrung des sozialen Milieus in den Quartieren Perspektiven einer internationalen Stadtgesellschaft aufscheinen ließ. Der Umgang mit dem gebauten Bestand war das zentrale Thema, im Versuch, gerade die verwahrlosten Bereiche der Innenstadt als Wohnort und als Orte der Begegnung unterschiedlicher Kulturen gemeinsam mit den Bewohnern neu zu gestalten, um auch den hier schon lange ansässigen Migranten Heimat zu schaffen.



Das Soft House (Architektur: Kennedy & Violich Architecture) – auf der IBA Hamburg im Jahr 2013 als Exempel für nachhaltiges Bauen präsentiert.

Industriekultur. Mit dem Motto „Projekte statt Pläne!“ wurden aus 400 Vorschlägen zum Aufruf der IBA zukunftsweisende Projekte des Wohnungsbaus und sozialer Integration, der Freiraumplanung und technischen Innovation im Zeichen des Klimawandels ausgewählt, qualifiziert und realisiert.

„70 Kilometer Hoffnung“ betitelt Manfred Sack seinen lesenswerten Bericht über die vielen Projekte, zu denen ökologische Konzepte für Neubausiedlungen auf alten Brachen ebenso gehörten wie experimentelle Architektur für neue Arbeitsbereiche in Bildung und Wissenschaft oder die Verwandlung von Industrieanlagen in Kulturbauten mit hoher Attraktivität; hier die Zeche Zollverein, heute Weltkulturerbe der UNESCO. Auch dieses Jahrzehnt Ausnahmezustand ist eine Erfolgsgeschichte, und nur dieser IBA ist zu verdanken, dass im Jahr 2010 „Essen für das Ruhrgebiet“ Kulturhauptstadt Europas war. Das in dieser IBA entzündete Feuerwerk von Ideen regte weitere Initiativen an. Die IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt nahm den demographischen Wandel zum Anlass, die Identität von Orten und damit die Bindung der Bewohner zu stärken. Die gleichzeitig laufende IBA See in der Lausitz widmete sich den Folgen des Braunkohletagebaus durch die Erfindung neuer Landschaften zur Bereicherung der Natur.

Aus einer bunten Truppe von Arbeitslosen und Hausbesetzern, engagierten Bürgern und Migranten sowie Vertretern von Kirchengemeinden, Hochschullehrern und Studierenden kamen unter dem Motto „Kaputte Stadt retten!“ verschiedenste Initiativen unter dem Dach der IBA zusammen, die sich von Anbeginn auch als sozialkulturelles Projekt zur Erprobung unterschiedlicher Lebensformen verstand – ein riskantes Unternehmen, in der Größenordnung ganzer Stadtquartiere auf 10 Jahre angelegt, von der Politik eher geduldet als getragen, doch im Ergebnis ein Riesenerfolg und Vorbild für neue Konzepte anderenorts. Als Beitrag zu einem grundlegenden Paradigmenwechsel in der Stadtplanung waren die „Leitsätze zur behutsamen Stadterneuerung“ bald auch im Ausland verbreitet. Hinzu kam, dass sich neben der IBA Alt auch eine IBA Neu profilierte, die nach dem Konzept der Kritischen Rekonstruktion durch spektakuläre Neubauten auf dem durch Krieg und Wiederaufbau verwischten Stadtgrundriss international Aufmerksamkeit fand, indem sie die seit der Kaiserzeit verpönte Bautypologie des Berliner Blocks in neuer Qualität präsentierte.

Die im teilweise chaotischen Verlauf dieser IBA in den 10 Jahren bis 1987 gesammelten Erfahrungen wurden nach der Wiedervereinigung Deutschlands Grundlage der Hauptstadtplanung und vieler Konzepte zur Stadterneuerung auch in den neuen Bundesländern. Doch diese Idee aus Berlin, den Strukturwandel verwahrloster Altbauquartiere wie in Kreuzberg – damals im Hinterhof, jetzt im Zentrum Berlins gelegen – gemeinsam mit den Betroffenen zur Aufgabe einer IBA zu machen, wurde auch anderenorts aufgenommen und ab 1988 in die IBA Emscher Park übertragen. Als „Werkstatt für den Strukturwandel alter Industriegebiete“ konzipiert, bezog sich diese IBA auf eine Fläche von rund 800 Quadratkilometern, geprägt von Brachen, Halden und Relikten einer untergegangenen

Unter dem Motto „Sprung über die Elbe“ entwickelte die IBA Hamburg im Stadtteil Wilhelmsburg ein „Weltquartier“ zur Integration von Migranten, dazu eine integrale Energieversorgung durch einen zum Stromgenerator umgewandelten Bunker. Die IBA Heidelberg eröffnet gegenwärtig Perspektiven zur kommenden Wissensgesellschaft und nutzt die Chancen der Konversion für neue Siedlungsprojekte, wie kürzlich ausführlich in der SZ zu lesen war. Aktuell ist in der ehemaligen Nazikaserne Großdeutschland die Zwischenpräsentation der IBA mit Modellen und Zukunftswerkstatt zu sehen. Und vor gerade drei Wochen, am 8. Mai, stellte der frisch berufene Intendant Andreas Hofer in Stuttgart die neueste IBA vor, die 100 Jahre nach der von 1927 die Verschränkung von Arbeit und Wohnen im Rahmen integrierter Quartiere und neuer Mobilitätskonzepte zum Thema hat: Jede IBA ein Experiment unter größtmöglicher Beteiligung der Bevölkerung, unter Sonderbedingungen als „Ausnahmezustand auf Zeit“. Anstelle von Formeln und Leitbildern wird Zukunft vor Ort entworfen und erprobt, in wechselseitigem Erfahrungsaustausch als kollektiver Lernprozess.

Weitere Informationen zur IBA finden Sie im Internet unter Open IBA und im Memorandum zur Zukunft Internationaler Bauausstellungen, das ich Ihrer Aufmerksamkeit empfehle. Danach wird es leichter sein, sich von dem Kindertraum glücklicher Zeiten in einer automatisierten Welt zu verabschieden.

### Mein Rotterdam

Simone Gorosics  
Bloggerin, Rotterdam



**AKNW:** Sie leben als Deutsche seit knapp 19 Jahren in der Nähe von Rotterdam. Wie erleben Sie die Stadt? Für einen Besucher bietet sich auf den ersten Blick das Bild einer sehr modernen, sich bewußt erneuernden, manchmal auch anonymen Metropole.

Simone Gorosics: Die Stadt hat sich in den letzten 15 bis 20 Jahren in der Tat enorm gewandelt. Als ich in den 1990er Jahren im Rahmen eines Auslands-Semesters hierherkam, war die Stadt in großen Teilen heruntergekommen; es gab große Drogenprobleme, Junkies gehörten zum Straßenbild. Die Hochhäuser, die heute die Skyline prägen, gab es fast alle noch nicht. Die Viertel entlang des Wassers, die Halbinseln im Hafen, die heute als hip gelten, waren geprägt von leerstehenden Lagerhallen. All das hat sich sehr verändert. Aber dennoch würde ich nicht sagen, dass die Stadt vor allem abseits dieser imposanten Skyline entlang des Wassers mit ihren 600.000 Einwohnern wirklich eine Metropole ist; im Grunde genommen besteht sie aus vielen Kleinstadtquartieren. Aber ihr Gesicht hat die Stadt geändert. Und infolge dieser optischen Veränderung besonders entlang des Hafens ist auch ein beachtlicher Rotterdam-Tourismus entstanden, auf den die meisten Bewohner, mich eingeschlossen, auch ein wenig stolz sind. Nur nebenbei: 2017 gab es 1,8 Millionen Hotelübernachtungen in der Stadt (1,1 Millionen Hotelgäste), das sind zehn Prozent mehr im Vergleich zu 2016.

**AKNW:** Sie sind hier in Rotterdam als Bloggerin tätig. Wie arbeitet eine Bloggerin – auch als eine Art touristischer Ratgeber?

Gorosics: Nun, eine Bloggerin recherchiert vor Ort und schreibt eine Art Tagebuch im Netz über ihre Erfahrungen und Erlebnisse. Mein Blog „Nach-Holland.de“ besteht zum einen aus touristischen Tipps und Empfehlungen für eine Reise nach Holland, zum anderen aus Informationen für Leute, die planen, hier in den Niederlanden zu leben und zu arbeiten. Die Niederlande sind nämlich auch ein beliebtes Auswanderungsland für uns Deutsche. Und schließlich besteht mein Blog aus persön-

lichen Reiseberichten von Ausflügen im Land, eigenen Städtereisen oder auch Spaziergängen durch die Viertel von Rotterdam. Ich stelle gewissermaßen die Niederlande und somit auch die Stadt Rotterdam aus meinem Blickwinkel vor, ich gebe Tipps zu Sehenswürdigkeiten, Kulturveranstaltungen, Übernachtungsmöglichkeiten usw. Die Website finanziert sich u. a. über Provisionen, die bei generierten Reisebuchungen von den entsprechenden Buchungsportalen gezahlt werden.

**AKNW: Rotterdam gilt heute weltweit als Architekturstadt, zu Recht?**

Gorosics: Ja und Nein. Heute finden sich in Rotterdam in der Tat die großen Architekturnamen wie Rem Koolhaas, Renzo Piano, Alvaro Siza, Norman Foster und natürlich Ben van Berkel mit dem Schwan, der berühmten Erasmusbrücke. Auch haben einige bekannte Architekten hier ihre Büros. Mir scheint, dass hier in den Niederlanden und speziell in Rotterdam architektonisch mutiger als in Deutschland gebaut wird, auch innovativer. Diese Bereitschaft, Neues zu entwickeln, hat der Stadt sehr gutgetan. Zum Beispiel der neue Hauptbahnhof, der nicht nur architektonisch gelungen ist, sondern das ganze Viertel aufgewertet und zu einem viel besuchten Ort gemacht hat. Allerdings



ist so ein Ruf wie der einer Architekturstadt auch zum Teil den Medien zu verdanken, die einzelne originelle Projekte gehäuft aufgreifen und dadurch eine Art Kettenreaktion erzeugen.

**AKNW: Gibt es auch architektonische Initiativen von unten?**

Gorosics: Ja, neben den großen Namen gibt es auch einige interessante Initiativen, die von Kreativen initiiert werden. Zum Beispiel gibt es die Initiative einer Gruppe, die zusammen mit der Stadt ein leer stehendes Bürogebäude in einen Büro-Komplex transformiert haben, in dem unterschiedliche kreative Unternehmen ihr Unterkommen haben. Auf dem Dach des Schiebblocks, wie sich das Gebäude nennt, wurde ein richtiger Dachgarten, der dakakker, mit Gemüse- und Obstbau realisiert. Das war sozusagen der starting point für eine ganze Reihe von ähnlichen Dachbegrünungsaktionen, wie z. B. der 1,2 Kilometer lange Dachpark im Westen von Rotterdam, der auf eine Bewohner-Initiative zurückgeht.

Ein anderes Beispiel ist BlueCity, eine Kooperation einiger Start-Up-Unternehmer, die sich zu einer Gruppe zusammengeschlossen haben und sich die Vermeidung von Abfall in Form eines kompletten Recycling-Kreislaufes auf die Fahnen geschrieben haben.

Nicht direkt eine Initiative von unten, aber für die Bewohner sehr wichtig, sind außerdem die Maßnahmen für die Fahrradfahrer in Rotterdam. Die Stadt treibt den Ausbau der bereits guten Radwege weiter voran und testet immer wieder neue Systeme, um das Radfahren für Pendler angenehmer und schneller zu machen. So schalten die Ampeln für Radfahrer bei Regen oder großem Andrang schneller auf grün und geben ihnen gegenüber den Autofahrern Vorrang. Es werden in der Innenstadt Parkhäuser für Fahrräder konzipiert, die eine größere Anzahl an kostenlosen Stellplätzen für Fahrräder anbieten.

**AKNW: Für manche Architekturinteressierte besitzt die holländische Architektur einen eigenen Touch oder eine eigene Ästhetik: Weniger klassische Moderne, selten Blockrandbebauung, dagegen ungewöhnliche Symmetrien und Grundrisse, mehr Einsatz von Farbe, experimentelle Kubaturen. Wie wirkt die moderne holländische Architektur auf Sie persönlich?**

Gorosics: Besondere Formen und Materialien mag ich sehr, auch den Mut für Ungewöhnliches. Eine gewisse Zeitlosigkeit sollte die Architektur dennoch haben. Experimentelle Farben und vor allem auch Materialien, die nach wenigen Jahren unansehnlich geworden sind, sorgen schnell für einen verwehrten Eindruck. Zumindest beim serienmäßigen Wohnungsbau in den Niederlanden vermisse ich dagegen die individuellen Grundrisse. Hinter mancher innovativen Fassade befindet sich eine sehr standardisierte und traditionelle Wohnungseinteilung.



**AKNW:** Und wo trifft sich die Szene? Rotterdam gilt als junge trendige Stadt, zumindest vermitteln die Medien das Bild.

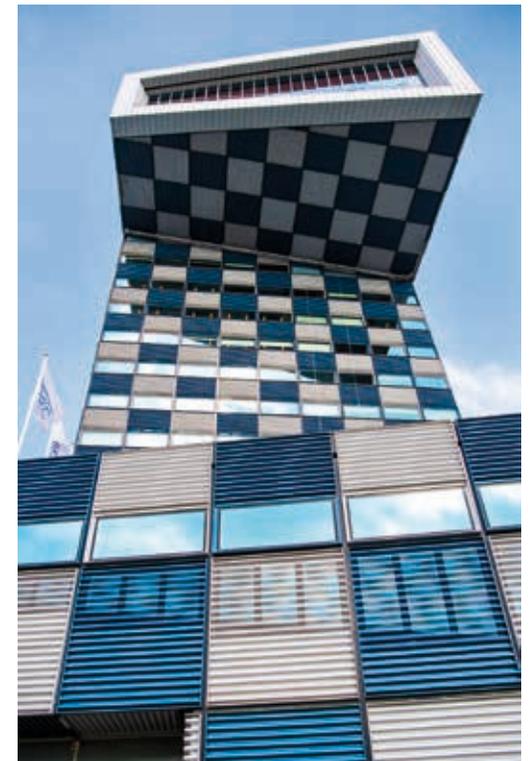
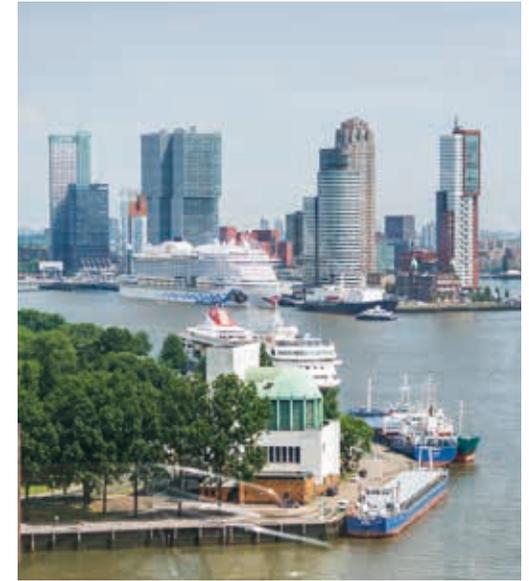
Gorosics: Rotterdam ist tatsächlich eine junge Stadt mit vielen Studenten und jungen Professionellen in kreativen Berufen. Die Witte de Withstraat ist neben dem Stadhuisplein eine sehr beliebte Gegend, um auszugehen. Die Restaurants, Clubs und Bars sind hier wie an einer Perlschnur aufgereiht und wechseln sich mit einigen Galerien und hippen Shops ab.

Aber auch die Halbinsel Katendrecht, ein ehemaliges Hafenviertel, das nach der Verlagerung des Hafens in Richtung Küste verwaist war, gilt heute als Szeneviertel mit einigen Cafés und Restaurants. Die Gegend rund um den Deliplein ist ein Treff für junge Leute, und die Fenix Food Factory in einer ehemaligen Lagerhalle hat sich zu einer Art alternativen Markthalle entwickelt mit jungen Unternehmern, die regionale und ökologisch ausgerichtete Produkte anbieten – vor Ort gebräutes Bier, traditionell gebackenes Brot, biologisches Gemüse oder Käse vom Bauern der Umgebung.

**AKNW:** Rotterdam gilt als soziale Stadt; stimmt das noch?

Gorosics: Dieser Ruf ist eigentlich eher Vergangenheit. Im Stadtrat bilden heute die rechten Populisten die stärkste Fraktion, auch wenn der Bürgermeister, der aus Marokko stammt, der Arbeiterpartei angehört. Soziale Projekte haben es heute insgesamt schwerer als vor einigen Jahren. Was die größte soziale Aufgabe in der Stadt, nämlich die Wohnungsfrage betrifft, so sind die Wohnungen in der Innenstadt in den neuen Wohntürmen kaum mehr zu bezahlen. Studenten wohnen in Wohngemeinschaften am Rande der Stadt, wobei der Bereich südlich der Maas noch der erschwinglichere Stadtteil ist. Zwar gibt es verhältnismäßig viele Sozialwohnungen in Rotterdam, aber es werden nur selten welche wieder frei. Nur wenige neue Sozialwohnungen werden noch gebaut, d.h. wer frisch in die Stadt kommt, muss mit einer Wartezeit von dreieinhalb Jahren rechnen. Die Gentrifizierung ist hier, wie in vielen anderen Städten auch, weit fortgeschritten und zumindest in der Innenstadt auch gewollt.

**AKNW:** Frau Gorosics, vielen Dank für das Gespräch.



### Die zukunftsfähige Gesellschaft und die Stadt

Prof. Dr. Harald Welzer  
Europa-Universität Flensburg



Die bisherige Überlebensfähigkeit der menschlichen Lebensform ist im Wesentlichen auf soziale Intelligenz zurückzuführen. Ergebnisse von sozialer Intelligenz sind im Entwicklungsprozess Funktionseinheiten (wirtschaftlicher, administrativer, kultureller Art) und Infrastrukturen. Damit ist jedoch ein Problem verbunden, weil die Etablierung von Strukturen, die ja auch Traditionen bilden, sich als ungünstig, ja verhängnisvoll für die Anpassungsfähigkeit unter neuen Bedingungen erweisen können. In so einer Situation, so meine Überzeugung, befinden wir uns gerade.

#### Problem Planungsvisionen

Ich kann damit an den Vortrag von Werner Durth anknüpfen, der das Spannungsverhältnis zwischen Vision, Utopie oder Leitbild auf der einen und der Eigensinnigkeit des Sozialen auf der anderen Seite herausgearbeitet hat. Sein Votum gegen urbane Leitbilder und Visionen ist aus einer sozialhistorischen Perspektive absolut nachvollziehbar, weil wir wissen, dass ein durchgängiges Prinzip, das masterplanmäßig entworfen wurde, sich oft auf katastrophale Weise an den Entwicklungen bricht, die auf der Grundlage von politischen, sozialen oder auch technologisch getriebenen Neuerungen in den Normalverlauf intervenieren. Es ist das Problem von Planungsutopien, dass sie aufgrund sozialer Entwicklungen oft nicht funktionieren. Der positive Teil an diesem Befund liegt darin, dass das Soziale im Kontext der Sozialform Stadt eigentlich eine Stärke darstellt.

In einer Diskussion um das Thema „Green City“ beklagte sich kürzlich eine führende Big-Data-Frau darüber, dass die Planungsdaten für eine Stadt wie Berlin bis zu fünf Jahre alt und damit wertlos für ihre Arbeit seien. Ich habe ihr die Frage gestellt, wie sie sich eigentlich erklärt, dass es bislang möglich gewesen sei, dass 1000 oder 2000 Jahre alte Städte trotz solcher offensichtlichen Mängel an Planungsdaten existieren konnten. Es stimmt, dass die Eigensinnigkeit des Sozialen die Planbarkeit

von Zukunft vor Probleme stellt. Aber gerade dies könnte ja ein Grund sein, dass das Phänomen Stadt die resilienteste Sozialform ist, die wir kennen. In einer Stadt entstehen permanent kontingente Situationen dadurch, dass hoch diverse Bevölkerungsgruppen mit hoch unterschiedlichen Traditionsbeständen, Sprachgewohnheiten und Habitusformen aufeinandertreffen – und seltsamerweise funktioniert die Stadt trotzdem. Städte können Kriege, Imperien oder Nationalstaaten überleben; ihre Sozialform erweist sich als viel nachhaltiger und dauerhafter als die größeren politischen Aggregate, die um sie herum entstanden sind.

## Soziale Resilienz

Vielleicht helfen uns Überlegungen darüber, warum die Stadt als Sozialform so resilient ist, auch für die Zukunft. Möglicherweise sind Städte wie angedeutet als Förderungsagenturen von Resilienz nachhaltiger als alle heutigen Ideen von „Smart Cities“. Die Deutsche Telekom z. B. entwickelt aktuell großartige Phantasien über eine „Smart City“, in der Menschen in einem Universum von totaler Fremdsteuerung entsprechend ihren spezifischen Bedürfnissen irgendwie bespaßt werden. „Smarte Lösungen machen Städte schlau“, heißt es bei der Telekom; das sind so tautologische Formulierungen, die jedoch ökonomisch und politisch wirkmächtig sind. Verwendet wird ein Begriff wie „Smartness“, weil er Zukunft durch Digitalisierung suggeriert. Ich zitiere: „Die intelligente Stadt ist ein Ökosystem, das durch effizientere ICT basierte öffentliche Dienstleistung die Lebensqualität der Bürger erhöht, Besucher anzieht und die wirtschaftliche Entwicklung fördert.“ Genaugenommen wird in den Entwürfen, die hinter solchen Sätzen stehen, eine technologische Superstruktur über alle Lebensformen gelegt, die in Konsequenz dazu führt, dass sich z. B. Innenstädte immer mehr gleichen, dass Digitalisierung zu einer Form von Kommunikation führt, die die Menschen in diesen Gesellschaften immer mehr vereinzelt und atomisiert.

Die Entwicklung, die in den Smart-City-Entwürfen propagiert wird, läuft auf ein immer höheres Maß an Fremdsteuerung hinaus, auf eine Superstruktur, die Arbeiten, Wohnen, Ernähren, das Gesundheitsverhalten, das Beziehungsverhaltensweisen und möglicherweise auch den Sex umfasst. Man sollte sich angesichts dessen die Frage stellen, wo in dieser Zukunftsvorstellung der urteilsfähige und mündige Bürger (und die Bürgerin) bleibt, der eigentlich die Voraussetzung für Demokratie ist.

Eine derartige Fremdsteuerungssuperstruktur funktioniert nur, wenn sie funktioniert. Diese extrem technikabhängige Stadtstruktur benötigt Kraftwerke und Energiezufuhren unterschiedlichster Art, und wenn irgendetwas an dieser grundlegenden materiellen Struktur nicht funktioniert, kollabiert

das System. Eine resiliente Stadt dagegen funktioniert auch im Katastrophenfall. Wir kennen eindrucksvolle Beispiele aus der Geschichte, den Wiederaufbau von Städten oder das Überleben von Gruppen in zerstörten Städten aufgrund einer vorhandenen Basis an Infrastruktur. Stellen Sie sich dagegen eine smarte City vor, in der 2 Tage der Strom ausgefallen ist. (Die literarische Blaupause dafür ist der Roman ‚Blackout‘ von Marc Elsberg.)

## Das Projekt Moderne und neues Naturverständnis

In globaler Perspektive leben wir angesichts der ökologischen Probleme heute in einer spektakulären Situation. Wie bewegen uns in einer Entwicklung, in der Jahr für Jahr mehr Materialaufwand, mehr Mobilitätsaufwand, mehr Emissionen, mehr Müll erzeugt wird. Die Digitalisierung wirkt hierbei als Dynamisierung der Entwicklung. Dies vor allem deshalb, weil die Digitalisierung im Wesentlichen konsumorientiert ist und den Konsum chronisch steigert. Angesichts der absehbaren Tatsache, dass wir mit den traditionellen Strategien des Aufwendens von Material und Energie im Hinblick auf die Zerstörung unserer natürlichen Lebensbedingungen nicht durch das 21. Jahrhundert kommen werden,

stellt sich die Frage, wie wir uns zukünftig verhalten sollen, wenn wir doch gleichzeitig bestimmte zivilisatorische Standards, die wir durch die permanente Aufwandssteigerung erfreulicherweise erreicht haben, aufrechterhalten wollen.

Wie können wir, anders gewendet, unser zivilisatorisches Projekt der Moderne unter Beibehaltung der Standards von Demokratie,

Rechtsstaatlichkeit, Freiheitlichkeit und aller Versorgungsinstitutionen aufrecht erhalten – auf der Basis eines völlig anderen Naturverhältnisses? Ein anderer Umgang mit Energie, mit allen unseren Ressourcen, mit dem Faktor Raum, vor allem auch mit dem Phänomen Stadt scheint unabdingbar. Als das Buch „Grenzen des Wachstums“ erschienen, lebten 3,5 Milliarden Menschen auf der Welt. Heute leben 3,5 Milliarden Menschen allein in Städten. Städte jedoch sind verantwortlich für 80 Prozent des Energieaufwandes, für 80 Prozent der Müllmengen und der Emissionen. Wenn aber die Stadt die Probleme fokussiert, dann müssen wir auch darüber nachdenken, wie man diese Sozialform so weiterentwickeln kann, dass sie die Kosten für ihren Metabolismus radikal reduziert, gleichzeitig aber die Standards des freiheitlichen und sicheren Zusammenlebens bewahrt.

Diese Frage hat mit dem Thema Smartness nicht das Geringste zu tun. Nicht: wie erhöhe ich die Abhängigkeit ist die Frage, sondern wie erhöhe ich Resilienz, wobei uns die historischen Gründe für die Attraktivität von Städten bei dieser Fragestellung helfen sollten. Was ist auf der Ebene der Stadtgesellschaft und der lokalen Communities entwickelt worden, um Krisensituationen zu bewältigen?

„Stadt könnte Kriege, Imperien oder Nationalstaaten überleben – ihre Sozialform erweist sich als viel nachhaltiger als die großen politischen Argumente.“

## Stadt als zivilisatorisches Projekt

Ich komme ja aus der Sozialpsychologie, und es ist kein Zufall, dass ein wesentlicher Strang dieser Wissenschaft aus der Stadtforschung entstanden ist, und zwar in einer Zeit, als es Stadtforschung im empirischen Sinne noch gar nicht gegeben hat, Ende des vorletzten Jahrhunderts in den USA. Grund dafür war der dortige extrem schnelle und gigantische Verstärkerprozess. Im Zuge der Entwicklung ist – z.B. bei George Herbert Mead oder William White – die Frage aufgetaucht, wie es denn möglich ist, dass Menschen aus unterschiedlichsten Traditionszusammenhängen, Sprachräumen und Kulturbereichen eine gemeinsame Ordnung haben herstellen können. Wir wissen bislang nur, dass Ordnung sich gewissermaßen autopoietisch herstellt, wenn Menschen mit Realitäten konfrontiert sind, die sie bewältigen müssen. Genau hier zeigt sich, dass das Vorgehen entlang von Masterplänen bezogen auf soziale Organisationsstrukturen eher negativ wirkt. Entscheidend scheint mir die Frage, was an der Sozialform Stadt das eigentlich Zukunftsfähige ist, was an ihr für die Weiterentwicklung unseres zivilisatorischen Projekts als Ressource in Frage kommt.

Die Idee des zivilisatorischen Projekts erscheint gerade heute, da wir eine Renaissance autokratischer Orientierungen, des Nationalismus und Rassismus erleben, wichtig. Es ist daran zu erinnern, dass die Form der modernen liberalen Demokratie innerhalb unserer europäischen Tradition ein zivilisatorisches Projekt darstellt, das den Menschen die höchste Lebenserwartung, die größte Lebenssicherheit, das höchste Bildungsniveau, materiellen Wohlstand, die höchste Möglichkeit an Partizipation und die größte Freiheit verschafft hat, die Menschen jeweils gehabt haben. Es gab sicherlich Zivilisationsbrüche eklatanter Art, es gibt das Prinzip der Externalisierung; dennoch ist unstrittig, dass historisch betrachtet die moderne liberale Demokratie ein großartiges Projekt ist, das zu Lebensbedingungen geführt hat, die vor noch 50, 60 oder 70 Jahren undenkbar gewesen wären.

## Antiquität Automobil

Was mich bei diesem Projekt interessiert, sind zwei Dinge: Wie kann ich die zivilisatorischen Errungenschaften, die mit der Entwicklung dieses Projektes in die Welt gekommen sind, aufrechterhalten und gleichzeitig die materiellen Güter zurückfahren? Das Beispiel Mobilität kann es verdeutlichen: Ich bin eher der Auffassung, dass man, statt die Entwicklung autonom fahrender Autos, Elektroautos und entsprechender Infrastrukturen zu forcieren, Modellprojekte schaffen sollte, wie man Autos aus den Städten herausbekommt. Autos sind eine vollkommen antiquierte Form der Realisierung von Mobilität, die in der Gegenwart eigentlich überhaupt keinen Platz hat. Wenn es z.B. positive Effekte von Digitalisierung gibt, dann liegen diese in der Organisation von Verkehr: Von der problemlosen Mitnahme von einem Fahrrad über die Synchronisierung unterschiedlicher Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr usw. Eine moderne Stadt, die die Anforderungen von Nachhaltigkeit



erfüllen würde, würde sich, wenn sie autofrei wäre, in Sachen Emissionen, aber auch in Hinblick auf Raumbeanspruchung, erheblich verändern. In einer Stadt wie München werden 12,6 Prozent der Stadtfläche von parkenden Autos beansprucht. Was ist es für eine merkwürdig anachronistische Vorstellung, angesichts von Wohnraum-, Flächenversiegelungs- und Schadstoffbelastungsproblemen unbedingt an diesem Verkehrsmittel festzuhalten?

Wir haben eine ganz andere Möglichkeit, Stadt vollkommen neu zu denken. Man muss sich vorstellen, was es bedeuten würde, den von Autos – parkenden und fahrenden – beanspruchten Raum anderweitig nutzen zu können: Man erhielte Raum zum Flanieren, zum sich Begegnen, Raum der politischen Assoziation – all dies nur durch Veränderung dieser einen Features. Wir hätten noch weitere Elemente, mit denen man die Stadt für das 21. Jahrhundert radikal neu denken könnte. Wenn die Beobachtung zutreffend ist, dass die Digitalisierung und insbesondere die digitale Kommunikation einen radikalen Individualisierungs- und Vereinzelungsschub bedeutet, dann wäre die autofreie Stadt im Hinblick auf die Gesellschaftlichkeit und Staatlichkeit ebenfalls sehr weitreichend. Demokratie, das wissen Sie alle, lebt nicht nur von der Idee, sondern auch von der Möglichkeit des Menschen, an etwas Gemeinsamen teilzuhaben. Man muss wissen, dass man Teil von etwas Größerem ist, von dem auch die anderen ein Teil sind. Das kann gerade bei Städten, die ein positives Identitätsbild

und Selbstbild haben, sehr gut funktionieren. Wenn es gelingt, eine Stadt so zu organisieren, dass die Bürgerinnen und Bürger die Stadt als ihre eigene Stadt begreifen, an deren Entwicklung sie teilhaben können, dann ist diese Motivation zur Beteiligung ein Faktor von Resilienz.

Wenn es also richtig ist, dass wir durch die Entwicklung der digitalen Kommunikation den gegenläufigen Prozess haben, dass Menschen sich nämlich nicht mehr zugehörig fühlen, dann ist dies für die Entwicklung der Demokratie schädlich.

Ich kann Demokratie nicht über Gesetzestexte regulieren, sondern ich kann Demokratie nur stabil halten, wenn die Menschen ein Bewusstsein darüber haben, dass sie Teil einer Gemeinschaft sind; insofern muss eine bestimmte Form von Sozialität und Bezug aufeinander vorhanden sein. Dies erodiert im Moment. In Bezug zur Stadt als Sozialform kann man festhalten: Je digitalisierter die Kommunikation wird, desto analoger muss der Stadtraum werden, desto mehr Begegnung der Menschen im Stadtraum muss sein. In diesem Sinn gewinnt man durch die Entfernung der Autos neue Perspektiven für eine demokratiebewusste Organisation von Stadt. Nicht die Smart City ist die Zukunftsaufgabe. Politisch und zivilisatorisch aktuell ist die Aufgabe, unsere Vorstellung von Gesellschaftlichkeit und Staatlichkeit so zu modernisieren, dass man damit durch das 21. Jahrhundert kommt. Die politischen Verwerfungen, die wir im Moment in Europa und in den USA erleben, zeigen dies sehr deutlich. Es war ein großes Versäumnis der letzten Jahre, die Moderne als Entwicklungsprojekt nicht weiterzudenken, und zwar nicht nur in technologischer Hinsicht, sondern insbesondere in zivilisatorischer Hinsicht. Wir haben in den Sozialwissenschaften und der Geschichtswissenschaft in den letzten 30 Jahren versäumt, das zivilisatorische Projekt der Moderne weiterzuentwickeln. Stattdessen haben wir geglaubt – denken Sie an Fukuyamas These – das Ende der Geschichte sei erreicht. Das Gegenteil ist der Fall.

## Klimaproblematik

Das Thema Ökologie zeigt uns, dass wir durch unsere Form von Wirtschaft als Kollateralschaden unser komplettes zivilisatorisches Modell in Frage gestellt haben. Es ist auch im Hinblick auf dieses Thema höchste Zeit, soziale Intelligenz aus den unterschiedlichsten Bereichen einzusetzen, wollen wir unser zivilisatorisches Projekt weiterbauen. Gerade bei der Diskussion um die Digitalisierung und die Entwicklung autonom fahrender Autos fehlt mir die Frage, auf die diese eigentlich die Antwort sein sollen. Die Antwort, die Zukunft gehöre dem autonom fahrenden Auto, ist immer schon vorhanden. Kein Mensch ist jedoch jemals gefragt worden, ob er diese Autos haben will. Wir sind nicht gefragt worden, welche dienende Funktion die Digitalisierung möglicherweise haben kann, da die Frage nach den sozialen und politischen Zielen der Gesellschaft nicht gestellt wurde. Gesell-

schaften entwickeln sich nicht, indem man irgendeine Technologie forciert. Gesellschaften entwickeln sich, wenn sie bessere Formen des Zusammenlebens finden, und die glücklicheren Seiten der Menschheitsentwicklung lassen sich exakt so beschreiben, dass man in sozialen Prozessen gelernt hat, beispielsweise Gewalt zu reduzieren und Rechtssysteme zu etablieren. Die Weiterentwicklung betrifft die konkrete Interaktion zwischen Menschen und die intelligente Schaffung von Institutionen.

Die Stadt mit ihrer Dialektik von Anonymität und Intimität, von Einschränkung durch Zusammenleben und Freiheit des Individuums, ist diejenige Sozialform, die nach wie vor das größte Zivilisierungspotential besitzt. Man wird Streit und man wird Verschiedenheit nicht abschaffen können, aber man kann sie zivilisierteren Formen zuführen. Die Versprechungen der Digitalwirtschaft basieren dagegen auf dem Missverständnis, dass Probleme des menschlichen Zusammenlebens binäre Probleme seien.

## Heimat

Kommen wir abschließend zu einer Kategorie, die heute Konjunktur hat und dabei als eine Art politischer Kampfbegriff verwendet wird: dem Begriff Heimat. Er wird heute sowohl eingrenzend wie ausgrenzend verwendet; er definiert eine Zugehörigkeit und damit automatisch auch Nicht-Zugehörigkeit. Es ist jedoch in der Sozialform Stadt möglich, dass es eine Form von Zugehörigkeit gibt und diese realisiert werden kann, ohne dass innerhalb der Stadtgesellschaft Nicht-Zugehörigkeiten bestimmt werden. Man gehört irgendwann dazu bzw. die anderen sind so und ich gehöre auch dazu. Man kann in die Struktur hineinwachsen, wobei es sich hierbei nicht um politische und soziologische Kategorien handelt.

Ich glaube, Heimat hat in einem falsch verstandenen Sinne immer ausgrenzenden Charakter. Wenn ich das auf die Elemente zurückbeziehe, die ich bisher genannt habe: Stadt als Sozialform, die resilient ist, Stadt als Entwicklungsform, die auf der Differenz unterschiedlicher Erfahrung von Freiheit basiert, Stadt als eine Form, in der Menschen unterschiedlichster Herkünfte und Nationalitäten selber Ordnung herstellen können, Stadt als politischer Ort – dann würde ich sagen, dass auf diese Weise insgesamt kollektive Identitäten realisiert werden können, ohne dass ich mit dem Begriff der Identität andere ausschließen muss. Stadt ist ein Wandlungskontinuum, in dem sich Formen von Zugehörigkeit ausbilden, ohne dass man die Gruppen grundsätzlich voneinander trennen müsste. Insofern wäre mein Vorschlag, den Heimatbegriff – ihn gewissermaßen modulierend – nicht mehr in einem ausgrenzenden, sondern im eingrenzenden Sinne zu verwenden. Heimat ist dort, wo es nicht egal ist, ob es mich gibt. Dies ist eine Heimatdefinition, die nicht den Ausgrenzungscharakter betont, sondern sich auf die Entwicklung von zivilisatorischen Formen bezieht, die Zugehörigkeit begründen.

### Ein Ruhrgebietsgedicht

Frank Goosen  
Autor und Kabarettist, Bochum



#### Oh 40, du!

Oh 40 du, mit einem A!  
Mein Leben lang warst du mir nah

Entspringst schon fast im Niederland  
Und erst in Duisburg wird es int'essant

Vorher durch den flachen Niederrhein  
Vorbei an Bauer, Kuh und Schwein

Straelen, Wankum, Kempen, Kerken  
Auch Wachtendonk muss man sich nicht merken

Dann Neukirchen und durch Vluyn  
Auch mit Moers, da hab ich nix zu tün

Rheinhausen, Homberg und Kreuz Kaiserberg  
Vor der Laube steht der Gartenzweig

Das nächste Dorf wird Mülheim heißen  
Wo sie in Styrum Heimateerde schweißen

Ein Tunnel unter Essen licht  
Ist besser so, dann sieht man's nicht

So nah die Häuser – Huttrop, Essen  
Lärmschutz kannze hier vergessen

Es grätscht die 52 seitlich rein  
Und Radaranlagen – gar nicht fein



Steele, Frillendorf und Kray  
Auch Gelsenkirchen ist dabei

Noch Harpen, Laer und Werne  
Auch Langendreer in der Ferne

Selterbude, Frittenschmiede, Schrebergarten  
Orte, wo wir auf Erlösung warten

Meist länger als ich wollte  
Wenn mal wieder gar nichts rollte

Und von der schönsten Stadt der Christenheit  
Trennt uns nur noch Wattenscheid

Lütgendortmund, Dorstfeld, Kley  
Dortmund-West, es ist vorbei

Manche starren stumm auf Küchenschränke  
Vor sich nur gefährliche Getränke

Asphalt bist du nur und Teer  
Dich zu lieben fällt mir schwer

Stahlhausen, Weitmar, Hamme  
In diesen Fleck ich meine Fahne ramme

A 40, mon amour  
Asphalten bist du und auch stur

Andre schlagen dir den Schädel ein  
Willst du kein Borusse sein

Doch du bist mein und ich bin dein  
Es wird noch lange dauern mit uns zween

Oh Bochum, Perle, Schmuckstück du!  
Wie gern seh ich dir dabei zu

Links und rechts von dir Geschichten leben  
Echte Fressen, die vor Frechheit beben

Vom Staub der Kohle zum Computerchip  
Statt Rollmops nun Exotik-Dip

Und mit dem letzten Tropfen hier im Tank  
Sag ich fürs Wörtchen „Zuflussreglung“ Dank

Wie Großstadt du versuchst zu sein  
Und bleibst doch nur ein Dörflein klein

Und traurig in den Abgrund schau'n  
Aus dem früher Kohle sie gehau'n

Oh 40 du, mit einem A  
Du warst immer für mich da

# Vom Anfang und Ende des Kapitalismus

Ulrike Herrmann  
Wirtschaftsjournalistin, Berlin



2018 feierte man den 200. Geburtstag von Karls Marx. Egal ob seine Theorien obsolet oder aktuell sind, die Fragen, die der Kapitalismus aufwirft, sind heute, in Zeiten ökologischer Krisen und der Zweifel am globalen Wirtschaftsexpansionismus drängend. Die taz-Wirtschaftsredakteurin Ulrike Herrmann gibt eine ebenso klare wie interessante Beschreibung von der Entwicklung, des Wesens und der möglichen Zukunft dieses globalen Wirtschaftsphänomens:

Der Kapitalismus ist ein Rätsel. Er hat längst alle Lebensbereiche durchdrungen, aber seine Deutung ist noch immer umstritten. Das beginnt schon beim Begriff: Das Wort „Kapitalismus“ zu verwenden, gilt in Deutschland häufig als „links“ oder gar „marxistisch“. In den USA hingegen wird der Begriff – der im Übrigen nicht von Karl Marx stammt<sup>3</sup> – völlig selbstverständlich benutzt. Von „Kapitalismus“ zu sprechen, hat den Vorteil, dass er präzise beschreibt, was die heutige Wirtschaftsform auszeichnet: Es geht um den Einsatz von Kapital mit dem Ziel, hinterher noch mehr Kapital zu besitzen, also einen Gewinn zu erzielen. Es handelt sich um einen Prozess, der exponentielles Wachstum erzeugt.<sup>4</sup>

### Genese des Kapitalismus

Aber was ist dieses „Kapital“? Es ist nicht das Gleiche wie Geld, obwohl es im Alltag oft synonym verwendet wird. Geld ist mindestens 4000 Jahre alt: Die ersten Texte der Menschheit stammen aus Mesopotamien und wurden nicht etwa verfasst, um Literatur zu überliefern, sondern um Zahlungsverpflichtungen zu verzeichnen. Während das Geld uralt ist, ist das Kapital noch jung. Der moderne Kapitalismus ist um 1760 im Nordwesten Englands entstanden, als Textilfabrikanten auf die Idee kamen, Webstühle und Spinnereien zu mechanisieren. Heute wirken diese Maschinen sehr klein und zierlich, aber mit ihnen begann eine neue Epoche. Erstmals in der Geschichte wurde

die menschliche Arbeitskraft systematisch durch Technik ersetzt, und damit kam der Reichtum in die Welt. Seit Jahrtausenden hatte die Wirtschaft weitgehend stagniert, aber nun wuchs sie exponentiell. Das „Kapital“ im Kapitalismus ist also nicht das Geld, sondern es sind die effizienten Produktionsprozesse und der technische Fortschritt. Es war eine Revolution, kein schlichtes Mehr des Gleichen. Der österreichische Ökonom Joseph Schumpeter hat für diesen fundamentalen Wandel ein prägnantes Bild gefunden: „Man kann beliebig viele Postkutschen aneinanderreihen – und trotzdem wird daraus niemals eine Eisenbahn.“<sup>5</sup>

„Der Kapitalismus ist ein Rätsel. Er hat längst alle Lebensbereiche durchdrungen, aber seine Deutung ist noch immer umstritten.“

Doch warum hat die Industrialisierung ausgerechnet in England eingesetzt? Und warum ab 1760? „Obwohl Tausende von Büchern geschrieben wurden, bleibt es ein gewisses Rätsel“, konstatiert die amerikanische Wirtschaftshistorikerin Joyce Appleby.<sup>6</sup> Technologisch waren die Briten nämlich nicht besonders avanciert und wussten anfangs auch nicht mehr als die antiken Römer. Die Dampfmaschine beruhte auf Prinzipien, die seit Archimedes bekannt waren. Die Wirtschaftshistoriker haben inzwischen weit mehr als 20 verschiedene Theorien entwickelt, warum der moderne Kapitalismus in England seinen Anfang nahm.<sup>7</sup> Die überzeugendste Analyse setzt bei den Produktionskosten an: Die englischen Löhne waren im 18. Jahrhundert die höchsten der Welt – sodass die britischen Waren international nicht mehr konkurrenzfähig waren. Weil die Menschen teuer waren, lohnte es sich erstmals, Maschinen einzusetzen und mit der Industrialisierung zu beginnen.<sup>8</sup> Die britische Erfahrung ist noch immer aktuell: Der Kapitalismus entwickelt sich nur stabil, solange die Reallöhne steigen und mit der zunehmenden Effizienz mithalten. Viele Unternehmer wollen es nicht glauben, aber hohe – nicht niedrige – Gehälter fördern das Wachstum und machen die Firmen reich.

## Kapitalismus = Marktwirtschaft?

Obwohl der Kapitalismus nun rund 250 Jahre alt ist, halten sich immer noch hartnäckige Missverständnisse. Dazu zählt der Glaube, dass der Kapitalismus das Gleiche wie eine „Marktwirtschaft“ sei. Doch die Marktwirtschaft gibt es nicht, oder nur in kleinen Nischen. Bereits ein Blick in die Geschichte zeigt, dass der moderne Kapitalismus mehr sein muss als nur eine Ansammlung von Märkten. Denn Märkte existierten bereits in der griechischen Antike vor 2500 Jahren. Die Araber hatten ihre Souks, Türken und Perser ihre Basare. Inder und Chinesen tauschten ihre Waren ebenfalls auf Märkten aus, aber ein moderner Kapitalismus ist daraus nirgends entstanden.

Allerdings meint die Theorie von der Marktwirtschaft mehr, als dass nur Märkte vorhanden seien. Sie will vor allem beschreiben, wie faire Preise entstehen – nämlich durch umfassenden Wettbewerb.

Viele Anbieter sollen auf viele Nachfrager treffen, sodass Konkurrenz sicherstellt, dass weder Firmen noch Kunden übervorteilt werden. Diese attraktive Theorie hat jedoch einen Nachteil: Den unterstellten Wettbewerb gibt es höchstens eingeschränkt. Stattdessen wird unsere Wirtschaft von Großkonzernen geprägt, die von den Rohstoffen bis zum Absatz die gesamte Wertschöpfungskette kontrollieren.

Bereits eine trockene Zahl des Statistischen Bundesamts sagt alles: „Weniger als ein Prozent der größten Unternehmen erwirtschafteten 2011 gut 66 Prozent aller Umsätze.“<sup>9</sup> Diese extreme Konzentration wirtschaftlicher Macht ist auch in allen anderen westlichen Ländern festzustellen.

Echte Marktwirtschaft gibt es zwar, aber es sind nicht die großen Unternehmen, sondern die kleinen Selbstständigen, die sich im gnadenlosen Wettbewerb behaupten müssen. Ob Handwerker, Friseure, Gastwirte, Architekten, kleine Ladenbesitzer oder die Betreiber einer Reinigung – sie alle müssen sich der Konkurrenz stellen. Wenn das Essen nicht schmeckt, gehen die Kunden beim nächsten Mal in ein anderes Restaurant. Dieser Sektor der kleinen Firmen ist zahlenmäßig sogar sehr groß, aber dort findet nur ein Bruchteil der eigentlichen Wertschöpfung statt. Dominiert wird die Wirtschaft von wenigen Großkonzernen.

Diese Entwicklung ist keineswegs neu, sondern war schon im 19. Jahrhundert zu beobachten. Allein zwischen 1879 und 1886 dürften rund 90 Kartelle in Deutschland entstanden sein, die meisten davon waren Preiskartelle.<sup>10</sup> Aus Sicht der Firmen war dies rational und sogar zwingend: Mit dem steigenden Einsatz von Technik nahmen die Investitionskosten ständig zu, und daher wollten die Unternehmen sicherstellen, dass Absatz und Preise stimmten und nicht durch schrankenlosen Wettbewerb ruiniert wurden. Damals zeigte sich erstmals ein Paradox, das den Kapitalismus bis heute prägt: Nur wenn das Risiko weitgehend ausgeschlossen ist, werden hohe Investitionen riskiert.

Exemplarisch ist die Geschichte der deutschen Elektroindustrie: 1882 begann der internationale Siegeszug der Glühbirne, die der US-Amerikaner Thomas Alva Edison erfunden hatte. In Deutschland gründete Emil Rathenau schon 1883 die Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität. Um jeden Ärger zu vermeiden, einigte er sich bereits vorab mit dem einzig denkbaren Konkurrenten – mit der Firma Siemens & Halske, die seit den 1860er Jahren Dynamomaschinen baute. Als Arrangement schlug Rathenau vor, dass Siemens auf eigene Elektrifizierungsbemühungen verzichten sollte, dafür würde er wiederum sämtliche Vorprodukte von Siemens beziehen. Nur die Glühbirnen wollte Rathenau selbst herstellen.<sup>11</sup> Der Markt wurde also schon verteilt, noch bevor er existierte.

Technische Entwicklungen machten diesen Glühbirnen-Vertrag zwar bald überflüssig, die gedeihliche Zusammenarbeit aber blieb. Als Emil Rathenau 1887 seine Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) gründete, stiegen Siemens und auch die Deutsche Bank als Kapitalgeber ein, sodass sie 1910 zusammen 75 Prozent der elektrotechnischen Produktion in Deutschland kontrollierten.<sup>12</sup> Statt einer wettbewerbsorientierten „Marktwirtschaft“ setzte sich eine Variante des Kapitalismus durch, die später gern „Deutschland AG“ genannt wurde: Jeder war mit jedem verflochten, um lästige Konkurrenz gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Den Großkonzernen ist es zudem gelungen, den Markt seit mehr als 100 Jahren zu zementieren. Erhellend ist ein Blick auf den Börsenindex DAX, der die dreißig größten deutschen Aktiengesellschaften versammelt. Die Mehrzahl dieser Unternehmen wurde bereits vor dem Ersten Weltkrieg gegründet, und sie konnten sich bis heute behaupten, weil gegen ihre schiere Größe niemand mehr ankommt. Ob Stahl, Autos, Chemie oder Pharma: Diese Märkte sind weitgehend geschlossen und für Neulinge nicht mehr zu knacken. Der Trend zur Konzentration erfasst auch neue Märkte, die durch technische Innovationen entstehen. Ein gutes Beispiel ist das Internet: Es dauerte jeweils weniger als zehn Jahre, bis Neugründungen wie Google, Facebook oder Amazon eine marktbeherrschende Stellung erreichten. Von echtem Wettbewerb ist auch im Internet nicht mehr viel zu sehen, das einst als eine Zone der Freiheit gepriesen wurde.

Die Herrschaft der Großkonzerne ist selbst dem „Vater der Sozialen Marktwirtschaft“, Ludwig Erhard, nicht gänzlich entgangen. In seinem berühmten Buch „Wohlstand für alle“ beklagte er: „Die Entwicklung der modernen Technik förderte ihrerseits noch einmal gewisse Monopolisierungstendenzen, so dass ohne Zweifel die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen allenthalben störend beeinträchtigt wurde.“<sup>13</sup> Allerdings war Erhard nicht bereit, sich zu fragen, was von seiner „Marktwirtschaft“ noch übrig bleibt, wenn die wichtigen Branchen allesamt „Monopolisierungstendenzen“ aufweisen.

Der moderne Kapitalismus ist eine Art Planwirtschaft – auch wenn sie der sozialistischen Planwirtschaft überhaupt nicht ähnelt. Natürlich ist es ein diametraler Unterschied, ob die Kalkulationen zentral in einem Ministerium oder dezentral bei privatwirtschaftlichen Firmen erfolgen. Aber geplant wird immer, weil geplant werden muss. Wenn das Risiko – und damit der Gewinn – nicht kalkulierbar wäre, würde überhaupt niemand investieren.

## Kapitalismus ohne Wachstum?

Der Kapitalismus ist also immer noch nicht vollständig erklärt und bleibt bis heute ein gewisses Rätsel. Inzwischen ist aber eine neue Form der Kapitalismuskritik hinzugekommen: Das Wachstum als solches wird hinterfragt, während die früheren Varianten der Kritik monierten, dass das Wachstum nicht gerecht verteilt werde und auf Ausbeutung beruhe. Das einflussreichste Buch dieser neuen Kapitalismuskritik war zweifellos der Bericht des Club of Rome „Die Grenzen des Wachstums“ von 1972. Die konkreten Prognosen haben sich zwar als falsch erwiesen, aber die zentrale Botschaft hat sich durchgesetzt: Der Kapitalismus ist zum Untergang verdammt. Er benötigt Wachstum, aber in einer endlichen Welt kann es unendliches Wachstum nicht geben. Die Rohstoffe werden knapp, und zudem zerstört der Mensch seine eigenen Lebensgrundlagen, indem er die Umwelt verseucht.<sup>14</sup>

Der Kapitalismus wird chaotisch und brutal zusammenbrechen – nach allem, was man bisher weiß. Dieser Pessimismus mag zunächst übertrieben wirken. Schließlich fehlt es nicht an Konzepten, wie eine ökologische Kreislaufwirtschaft aussehen könnte, die den Kapitalismus überwinden soll. Einige



Stichworte lauten: erneuerbare Energien, Recycling, langlebige Waren, öffentlicher Verkehr, weniger Fleisch essen, biologische Landwirtschaft und regionale Produkte.<sup>15</sup> Doch das zentrale Problem ist leider ungelöst: Es fehlt die Brücke, die vom Kapitalismus in diese neue „Postwachstumsökonomie“ führen soll. Über den Prozess der Transformation wird kaum nachgedacht. Der Kapitalismus fährt gegen eine Wand, aber niemand erforscht den Bremsweg.

Die Vorschläge für eine Postwachstumsgesellschaft basieren immer auf der Idee, Arbeit und Einkommen zu reduzieren. Doch der Kapitalismus ist keine Badewanne, bei der man den Stöpsel ziehen und einfach die Hälfte des Wassers ablassen kann. Er ist kein stabiles System, das zum Gleichgewicht neigt und verlässliche Einkommen produziert, die man ruhig senken kann.<sup>16</sup> Stattdessen ist der Kapitalismus ein permanenter Prozess. Sobald es kein Wachstum gibt, droht chaotisches Schrumpfen.

Wie dieser Strudel funktioniert, hat der Schweizer Ökonom Hans Christoph Binswanger beschrieben, der unter anderem die Ökosteuer erfunden hat. Binswanger trieb die Frage um, ob der Kapitalismus auf das zerstörerische Wachstum verzichten könne. Seine Antwort lautete: Nein. Denn die „Investitionsketten“ würden reißen, wie er es technisch ausdrückte. Übersetzt: Firmen investieren nur, wenn sie Gewinne erwarten. Gesamtwirtschaftlich sind diese Gewinne aber identisch mit Wachstum. Ohne Wachstum müssen die Unternehmen also Verluste fürchten. Sobald aber Profite ausbleiben, investieren die Unternehmen nicht mehr, und ohne Investitionen bricht die Wirtschaft zusammen.<sup>17</sup> Es würde eine unkontrollierbare Abwärtsspirale einsetzen, die an die Weltwirtschaftskrise ab 1929 erinnert: Arbeitsplätze gehen verloren, die Nachfrage sinkt, die Produktion schrumpft, noch mehr Stellen verschwinden.

Nicht wenigen Wachstumskritikern ist diese systemische Sicht suspekt, die die Wirtschaft von „oben“ betrachtet. Sie würden lieber von „unten“ beginnen, indem jeder Einzelne seinen Konsum, aber auch seine Arbeitszusammenhänge verändert. Sie stellen sich die Wirtschaft als eine Summe vor, bei der viele kleine Nischen am Ende ein neues Ganzes ergeben.<sup>18</sup> Doch damit machen die Wachstumskritiker den gleichen Fehler wie ihre neoliberalen Gegner: Sie glauben, dass die Wirtschaft nur eine Summe aller Unternehmen sei. Sie verwechseln Betriebs- mit Volkswirtschaft und verstehen nicht, dass der Kapitalismus ein Prozess ist, der Einkommen nur erzeugen kann, wenn es die Aussicht auf Wachstum gibt.

Da sich das Wachstum nicht einfach abschaffen lässt, machen neuerdings Konzepte wie „Green New Deal“ oder „nachhaltiges Wachstum“ Karriere. Sie wollen Wachstum und Rohstoffverbrauch „entkoppeln“, indem die Effizienz gesteigert wird. Diese „Entkoppelung“ ist nicht völlig abwegig, denn seit 1970 hat sich der Energieverbrauch pro Wareneinheit halbiert. Die Umwelt wurde allerdings nicht entlastet, weil prompt der „Bumerang-Effekt“ zuschlug: Die Kostenersparnis wurde genutzt, um die Warenproduktion auszudehnen, sodass der gesamte Energieverbrauch nicht etwa fiel, sondern sogar zunahm.

Als Ausweg reicht es auch nicht, auf regenerative Energien umzustellen. Denn weite Bereiche der Wirtschaft lassen sich nicht mit Ökostrom betreiben. Das Elektroauto befindet sich noch immer im Versuchsstadium, und auch Passagierflugzeuge heben (bislang) nur mit Kerosin ab. Allein der Flugverkehr zerstört aber jede Hoffnung, die Klimaziele zu erreichen, wie eine einfache Rechnung zeigt: Wenn die Erderwärmung begrenzt bleiben soll, darf jeder Mensch nur noch 2,7 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr verursachen. Ein Flug von Frankfurt am Main nach New York schlägt aber bereits mit 4,2 Tonnen zu Buche, und nach Sydney sind es gar 14,5 Tonnen.<sup>19</sup> Damit wird wieder jener Verzicht unvermeidlich, der das Wachstum bedroht.

Es ist ein Dilemma: Ohne Wachstum geht es nicht, komplett grünes Wachstum gibt es nicht, und normales Wachstum führt unausweichlich in die ökologische Katastrophe. Es bleibt nur ein pragmatisches Trotzdem: trotzdem wenig fliegen, trotzdem Abfall vermeiden, trotzdem auf Wind und Sonne setzen, trotzdem biologische Landwirtschaft betreiben. Aber man sollte sich nicht einbilden, dass dies „grünes“ Wachstum sei. Wie man den Kapitalismus transformieren kann, ohne dass er chaotisch zusammenbricht – das muss noch erforscht werden.

### Wir brauchen ein Reframing. Die Neuordnung der Mobilität

Dr. Axel Friedrich  
Umweltexperte, Berlin



Die Debatte um Diesel-Abgaswerte und die angemessene politische Antwort ist derzeit voll im Gang. Fahrverbote in mehreren deutschen Großstädten scheinen nach den Urteilen mehrerer Verwaltungsgerichte unvermeidlich. Sind Politik und Autoindustrie in dieser Frage zu lange inaktiv geblieben? Umweltexperte Dr. Axel Friedrich, lange Jahre Leiter der Abteilung „Verkehr, Lärm“ im Umweltbundesamt, plädierte in seinem Vortrag für ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik, um die Probleme hinsichtlich Schadstoffemissionen, Gesundheitsschäden und Kosten durch den Autoverkehr zu meistern. Letztlich gehe es aber bei der Vermeidung durch den Individualverkehr in den Städten auch um ein Mehr an Lebensqualität.

#### Analyse

Nicht nur durch Staus entstehen erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Laut Friedrich kosteten Staus den deutschen Autofahrer 30 Stunden im Jahr, umgerechnet ein Milliardenschaden. Auch die seit Jahren steigenden Gesundheitskosten etwa durch Übergewicht hängen eng mit Fragen der Mobilität zusammen. „Mindestens zehn Prozent der gesamten Gesundheitskosten werden durch die Folgekrankheiten von Übergewicht verursacht“, so Friedrich in seinem Vortrag. Die Deutsche Adipositas Gesellschaft in Martinsried bei München rechnet auf Grundlage von Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation WHO damit, dass die jährlichen Ausgaben aufgrund von Fettleibigkeit in Deutschland bis zum Jahr 2020 auf mindestens 25,7 Milliarden Euro steigen. Das wären doppelt so viel wie noch im Jahr 2003.

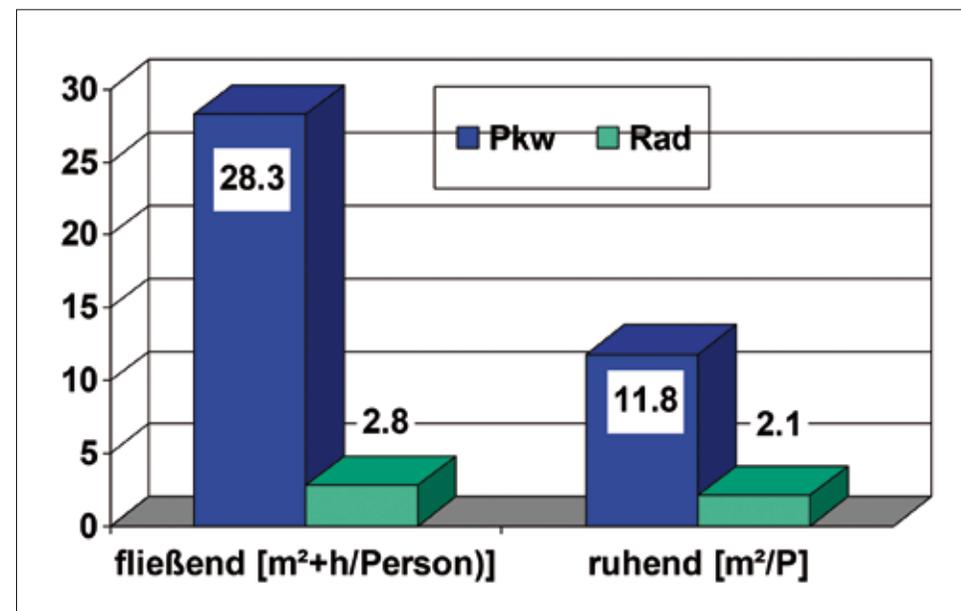
Auch der Faktor Lärm wird unterschätzt. Fast 70 Prozent der Fläche Hannovers ist lärmbelastet (in München sind es rund 50 Prozent, in Düsseldorf 45 Prozent). Die Belastungen in den betroffenen städtischen Regionen erhöhen laut Friedrich das Herzinfarktrisiko.

Besonders gravierend seien die Unterschiede im Flächenverbrauch zwischen den verschiedenen Formen von Mobilität, der beim Automobil bei fließendem Verkehr etwa zehnmal so hoch liege wie beim Fahrrad. Hinzu komme noch der Flächenbedarf durch ruhenden Verkehr. Durch die Verlagerung vom Automobil auf das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr lasse sich gerade für die Kommunen ein sehr hohes Einsparpotential realisieren (s. Chart rechts).

### Lösungsansätze

Lösungsansätze können nach Friedrich letztlich nur in einer Reduktion der PKW in Innenstädten liegen. Zu lange habe die Stadtentwicklung auf den Ausbau des Individualverkehrs gesetzt.

- Radikale Umverteilung der Flächen zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr.
- Weiterer zügiger Ausbau der Radwege; Vorbild hierfür ist die Stadt Kopenhagen, in der der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen inzwischen bei 50 Prozent liege. Ein erhöhtes Fahrradaufkommen wie in den Niederlanden führe zu erheblichen Einsparungen (1,1 Milliarden Euro).



Kennziffer für die Flächenbeanspruchung von Auto und Fahrrad in den deutschen Kommunen.

- Stärkung des ÖPNV, wozu auch ein Imagewandel gehöre. Es gehe nicht darum, die Preise für den ÖPNV zu verringern, sondern durch z.B. ein monatliches Bürgerticket (wie in Zürich) eine generelle Veränderung der Einstellung zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Friedrich: „Wir brauchen ein Reframing“.
- Eine Reform der Stellplatzverordnungen mit deutlich erhöhten Parkgebühren.



### Inversion und Subtraktion im Städtebau

Prof. Kees Christiaanse  
KCAP Architects & Planners,  
Rotterdam Zurich Shanghai



KCAP Architects and Planners, Rotterdam, ist eines der führenden niederländischen Büros für Architektur und Städtebau. Masterpläne für neue Stadtviertel wie am Hamburger Hafen, zentrale innerstädtische Neubauprojekte in Zürich, Singapur oder Korea oder im Zentrum Rotterdams selbst, vor allem aber großflächige Masterpläne zum Beispiel für die Entwicklung der Umgebung des Amsterdamer Flughafens Schiphol oder die landschaftliche Einbettung eines neuen TGV-Bahnhofs in Südfrankreich zeigen als gemeinsame Haltung einen hochintegrativen Ansatz, der auch die landschaftliche Situation berücksichtigt. Christiaanse fasst diesen Ansatz unter das Begriffspaar Inversion und Subtraktion – worunter er eine Planung versteht, die baulich-architektonische Zielsetzungen in der Folge rechtlicher und anderer „Bremsfaktoren“ (z.B. Emissionsvorschriften, Lärmschutzbestimmungen, fragmentierte Eigentumsverhältnisse, regionale Bebauungspläne, Vorschriften zur Höhenentwicklung etc.) als notwendig begrenzt begreift. Richtig umgesetzt zielen sie darauf, sich in behutsamer Planung der spezifischen Umgebung anzupassen. „Urban Design“, so Christiaanse, „ist die Kunst, elegant zu bremsen“.

„Die europäische Stadt ist ein Kern in einer Netzwerk-Konstellation von etwa 500 Städten mit einer durchschnittlichen Einwohnerzahl von 50.000–1.000.000 Einwohnern und einer durchschnittlichen Distanz von etwa 100 Kilometern. Dazwischen liegt eine Kulturlandschaft, die trotz ihrer dichten Besiedlung große Qualitäten aufzeigt. Diese Kulturlandschaft wird durchzogen von effizienten Verkehrsinfrastrukturen. Trotz einiger Mängel hat diese über Jahrhunderte gewachsene Konstellation im Vergleich mit den meisten anderen urbanen Gebieten auf der Erde eine hohe Lebensqualität und Urbanität. Es gilt vor allem, diese Konstellation zu optimieren und sich nicht nur auf einzelne kompakte Städte zu konzentrieren. Heute wird uns gemeinhin vermittelt, dass mindestens 50 Prozent der Weltbevölkerung in Städten lebt. Dabei wird jedoch vergessen, dass von diesen 50 Prozent

Neues Gebäude-Ensemble im  
Herzen der Stadt: Der multifunk-  
tionale Gebäudekomplex  
„Red Apple“ auf der Rotterdamer  
Halbinsel Wijnhaven entstand  
nach den Plänen von  
KCAP Architects & Planners.

wahrscheinlich wiederum die Hälfte in urbanisierten Landschaften lebt. Auch lebt die Mehrheit der europäischen Stadtbevölkerung am Stadtrand und nicht im Zentrum. Die urbanisierte Landschaft, zum Beispiel die ganze Rheinbanane, ist gerade deswegen interessant, weil sie eine hohe Bevölkerungsdichte, urbane Einrichtungen, Industrie und Logistik sowie einen großen Anteil an Landwirtschaftsflächen enthält: eine ‚produktive‘ Landschaft. Diese Landschaft kann nicht entworfen, sondern nur gesteuert werden. Die Steuerungsmechanismen bestehen eher aus „Bremsfaktoren“, die gegen Überurbanisierung schützen, als aus propulsiven Bauprojekten.“ (K. Christiaanse)

## STADT

### Red Apple, Rotterdam

Der prominent auf der Wijnhaven Insel im Zentrum gelegene multifunktionale Neubaukomplex, dessen rote Fassade den Bau zu einer Landmarke im Zentrum Rotterdams macht, vereint neben 231 Apartments auch Büros, Einzelhandel und Restaurants. Der vielfach gegliederte und auch in der Höhe mehrfach deutlich abgestufte Komplex nutzt ein existierendes älteres Gebäude als Sockel, in dem auch ein Parkhaus Platz fand. Während der Wohnturm sich auf 124 Meter Höhe erhebt und von seinen Apartments teilweise spektakuläre Aussichten bietet, bleiben anders genutzte Partien deutlich niedriger. Die Höhenentwicklung blieb an optimalen Sichtbeziehungen und Besonnungswinkeln orientiert.

### Sewoon Grounds, Seoul

Das Projekt besteht im wesentlichen aus der Erneuerung eines innerstädtischen historischen gemischt genutzten Viertels (Sewoon Grounds: 280.000 m<sup>2</sup>; Wohnungen, Büros, Hotels, Bildungseinrichtungen), bei dem dessen historische Strukturen erhalten werden sollten. Ziel ist die Entwicklung eines „peopleoriented urban design to function as a driving force for stimulating craftsmanship in Seoul“.

“The design focusses on a subtle integration of the building mass in the surrounding context, an adequate modulation and accessibility in order to create flexible combinations of units to respond to future demands and lasting place-making is generated through the preservation of historic traces and buildings. The public anchor program in ground and underground floors ensures the adaptation of urban industry. Several strategies support KCAP’s design for the area. First to mention is the re-creation of ‘the Seoul grid’ deriving the existing street network as a unique urban development method. As listed in ‘the Seoul Sewoon District Cultural Heritage Investigation Report’, we selected eight existing valuable buildings and arranged public space around those. Furthermore, by exhibiting the old relics on the basement level, the harmonious coexistence of the past and present will be promoted. In order to encourage a sustainable development of the urban industrial eco-system, each retail cluster is located according to the existing industrial field of activity. Lastly, through



connecting the multi-layered urban context in a three-dimensional way, we propose a dynamic multi-dimensional city which is vertically accumulated in space and time. As a result, KCAP proposes a three-dimensional district based on the historical path network of the area.“

### Europaallee, Zürich

“In the masterplan, the morphology and block structure of the surrounding city is elaborated in order to insert the new development into its surroundings in a natural way. Construction envelopes have been established for the new blocks, with basic rules for maximum dimensions, penetration of daylight and sightlines. This establishes a sustainable structure that can be filled in gradually, responding to current programmatic demands, architectural tastes and market developments. Station precincts all over the world are being developed into layered urban hubs where flows of traffic converge and functions such as living, working, shopping and recreation are bundled together. The areas surrounding railway stations must also often be adapted to accommodate the dynamics of various traffic flows and all manner of amenities.

Accordingly, the immediate area around Zurich main railway station will be brought into line with modern-day requirements. It will acquire a new structure that blends seamlessly with the surrounding area. A diagonal connection drawn from the old station plaza, provides the main axis of the new station area and leads to adjacent city quarters. Perpendicular to this axis, existing streets are extended in the north-south direction as far as the railway line. Since a strip of land on the far side of the railway tracks is also being redeveloped, station and railway lines will be fully integrated into the new urban fabric. Sight lines and a new bridge across the railway unite the adjacent areas.“



Masterplan für die urbane Entwicklung rund um einen neuen TGV-Bahnhof in Montpellier (oben) und Ergebnis der Masterplanung zur Erneuerung des Züricher Bahnhofes und seines Umfeldes (unten).

linke Seite: „Jurong Lake District“ in Singapur: Hier entwarfen KCAP Architects & Planners für den Stadtstaat einen Masterplan, der Singapurs Identität als „Stadt im Garten“ treffen soll.

## STADT/LAND

### Airport Amsterdam

Der Masterplan für die Umgebung des Amsterdamer Flughafens, an dem das Büro zwischen 2005 und 2010 arbeitete, veranschaulicht vielleicht am deutlichsten die Prinzipien bzw. die Arbeitsmethode von Inversion und Subtraktion: Deren Kernaussage lautet: “Design what is desired and plan to the maximum & subtract along the restraint.”

“Airports are part of a ‘productive landscape’, a contemporary form of urbanized landscape, in which agriculture, sports and leisure facilities, factories, logistics, power plants and waste incinerators, traffic infrastructure and urban nodes coexist. This complex needs to be taken seriously as a contemporary form of urbanization and addressable with relevant planning instruments. We consolidated the different urban islands we had analyzed in our research into clearly discerned spatial entities in the landscape with a definite centre and combined with a public transport stop. In the production landscape we tested new building types ... with roofs to accommodate agriculture and green houses. Also a new park was implemented next to the runways, consisting of a relief of green dykes (Wälle) in artistic configuration that disperse the noise. (...)”

“In our approach the landscape in a sense protects itself by a cumulative impact of constraints like environmental loans, parcellation, topography, flood zones, infrastructural compartmentalisation. By activating these constraints as design parameters the landscape inherently becomes more resilient to the tumultuous and expedited transformation.” (Kees Christaanse)

### TGV-Projekt Montpellier

Der Masterplan für die urbane Entwicklung rund um einen neuen TGV-Bahnhof im Süden Frankreichs bei Montpellier betrifft eine Fläche von 350 ha. Es handelt sich um ein gemischt genutztes Gebiet, auf dem 5.000 Wohnhäuser entstehen sollen, Parkanlagen und Gärten, Handelszonen und Erholungseinrichtungen, wobei die Aufgabe u. a. darin bestand, die Infrastruktur- und Verkehrsführungen raumsparend zu integrieren. “It is not easy to overcome the barrier of a big infrastructure bundle in the landscape and to feed the new TGV-station with adequate access and development.“

“In order to direct this development in a sustainable way over a long period, the urban design prescribes a strong underlying framework of public spaces with the landscape as an important base and driver. This framework, that carefully incorporates the new infrastructure, allows for a phased development that is open for change. The result is a connecting tissue of landscaped spaces that surround neighbourhoods of different character. The old motorway is transformed into an urban ring road, as a new boulevard périphérique with multiple exits around Montpellier’s centre.” (KCAP)

# Vitae

## Prof. Kees Christiaanse

Studium der Architektur und Stadtplanung an der TU Delft; 1989 Gründung des Büros KCAP Architects & Planners; zudem beteiligt als Mitbegründer und Partner am Büro ASTOC Architects and Planners in Köln. Experte für Aufgaben in komplexen, städtebaulichen Situationen und für die Leitung urbaner Prozesse. Beispiele: Hochschulcampusplanung, Waterfronts, Flughäfen, Revitalisierung von Industrie-, Bahn- und Hafengebieten. Seit 1996 Tätigkeit in Forschung und Lehre (u. a. TU Berlin, ETH Zürich, Singapore University).

## Prof. Dr.-Ing. Dr. h. c. Werner Durth

Studium der Architektur an der TH Darmstadt und der Soziologie in Frankfurt. Promotion in Soziologie. Seit 1998 als Hochschullehrer an der TU Darmstadt tätig. Schwerpunkte in der Forschung: Kontinuitäten und Diskontinuitäten des Städtebaus und die Entwicklungen während der NS-Zeit und der Wiederaufbauphase

nach dem Krieg. Mitwirkung in zahlreichen Gremien, u. a. in der Bundesstiftung Baukultur.

## Dr. Axel Friedrich

Studium an der TU Berlin, danach Beschäftigung im Umweltbundesamt. In den 1990er Jahren Leitung der Abteilungen und Fachgebiete „Verkehr, Lärm“, „Meeresschutz“ sowie „Raffinerien, Kraftstoffe, Minderung Organische Stoffe“. Tätigkeit als internationaler Verkehrsberater mit den Schwerpunkten nachhaltiger Verkehr, Klimagasreduktion und non-regulated-Emissionen. Berät internationale Institutionen. Als Umweltperte Mitglied in verschiedenen Beiräten, u. a. im Beirat zur „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ im Bundesumweltministerium.

## Frank Goosen

geboren 1966 in Bochum, deutscher Kabarettist und Romanautor. Studium der Geschichte, Germanistik und Politik an der

Ruhr-Universität Bochum (RUB). Trat 1992 bis 2000 zusammen mit Jochen Malmshemer als Duo „Tresenlesen“ auf (u. a. Prix Pantheon). Erfolgreich als Romanautor und Solokabarettist tätig, veröffentlicht humoristische Kolumnen und Essays. Themen u. a.: die Befindlichkeiten seiner Generation, das Ruhrgebiet und dessen Eigenheiten.

## Simone Gorosics

Geboren und aufgewachsen auf der Schwäbischen Alb. Architekturstudium an der Hochschule für Technik in Stuttgart, anschließend Projektleiterin in einem holländischen Architekturbüro. Lebt seit 1999 in der Nähe von Rotterdam. Seit 2012 Herausgeberin des Online-Magazins „nach-holland.de“. Thema: ihre neue Heimat Niederlande; Zielgruppe: deutsche Leserschaft.

## Ulrike Herrmann

Wirtschaftsredakteurin der „tageszeitung“ (taz). Ausbildung zur Bankkauffrau, Studium der Geschichte und Philosophie an der FU Berlin. Regelmäßiger Gast im Radio und im Fernsehen. Autorin der Bestseller „Der Sieg des Kapitals. Wie der Reichtum in die Welt kam: Die Geschichte von Wachstum, Geld und Krisen“ (Piper 2015) sowie „Kein Kapitalismus ist auch keine Lösung. Die Krise der heutigen Ökonomie – oder was wir von Smith, Marx und Keynes lernen können“ (Piper 2018).

## Rajeev Kathpalia

Indischer Architekt, seit 30 Jahren Tätigkeit in Architektur und Stadtplanung in ganz Indien. Partner im Architekturbüro „Vastushilpa Consultants“ des Pritzker-Preisträgers von 2018, Balkrishna Doshi. Mit-Preisträger verschiedener nationaler und internationaler Auszeichnungen. Zuletzt Gewinner verschiedener indischer Wettbewerbsverfahren im Bildungsbereich, u. a. für Campus-Entwicklungen. Seit 25 Jahren zudem Tätigkeit als Hochschullehrer. Mitglied der Vastushilpa Stiftung, die sich mit Bildung, Training und Umweltthemen beschäftigt.

## Prof. Dr. Armin Nassehi

geboren 1960 in Tübingen, aufgewachsen in München, Landshut, Teheran und Gelsenkirchen. Seit 1998 Lehrstuhlinhaber für Soziologie an der Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU). Darüber hinaus u. a. Mitglied des Vorstands des Humanwissenschaftlichen Zentrums der LMU, Mitglied des Vorstandes des Münchner Kompetenzzentrums Ethik, Mitglied im Beirat des Forums im Haus der Architektur (München) und seit 2012 Mitglied des Vorstands des Forschungsinstituts für Philosophie, Hannover. Forschung im Bereich Kultursoziologie, Wissenssoziologie und politische Soziologie sowie zahlreiche Publikationen, darunter mehr als 20 Bücher.

### Prof. Dr. Fritz Neumeyer

Architekt, 1992 bis 2012 Professor für Architekturtheorie an der TU Berlin, seit 1989 Professor für Architekturgeschichte an der TU Dortmund. Gastprofessuren an der Harvard University, KU Leuven, SCIARC, Institut d'Humanitats de Barcelona, Universidad de Navarra, Pamplona. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Theorie und Geschichte der Architektur, darunter „Mies van der Rohe. Das kunstlose Wort. Gedanken zur Baukunst“, „Oswald Mathias Ungers Architecture 1951–1990“, „Friedrich Gilly 1772–1800. Essays on Architecture“, „Der Klang der Steine. Nietzsches Architekturen“ und „Das architektonische Argument. Texte und Interviews“.

### Michiel Riedijk

Studium der Architektur an der TU Delft, gründete 1992 gemeinsam mit Willem Jan Neutelings das Büro Neutelings Riedijk Architects. Seit 2007 als Professor für öffentliches Bauen an der TU Delft tätig. Etablierte sich in den vergangenen 20 Jahren als Spezialist für öffentliche, kulturelle und kommerzielle Bauwerke. Arbeitet aktuell an Großprojekten in Moskau und Brüssel und erfährt mit seinem Büro immer wieder weltweite Anerkennung in Form von Erwähnungen in Publikationen oder Auszeichnungen in Preisverfahren. 2018 Veröffentlichung des Buches „Ornament and Identity“.

### Mattijs van Ruijven

Leiter der Städtebauabteilung der Stadt Rotterdam. Arbeitet an zahlreichen strategischen und zukunftsweisenden Projekten, z. B. an der Erkundung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für Rotterdam, die auch in Form einer Karte visualisiert und festgehalten werden, und am städtischen Verkehrsplan für Rotterdam. Darüber hinaus ist er verantwortlich für viele aktuelle Gebietsentwicklungen in der Stadt. Hält regelmäßig Vorträge über die Stadtentwicklung in Rotterdam.

### Ina Scharrenbach

Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW. Geboren in Unna, 2001 bis 2005 Studium an der FH Dortmund/Abschluss Dipl.-Betriebswirtin (FH). Anschließend Tätigkeit für eine große Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Seit 1996 Mitglied der CDU, zunächst im Rat der Stadt Kamen aktiv, seit 2012 Abgeordnete im NRW-Landtag. Seit 2012 stellv. CDU-Landesvorsitzende. Ministerin seit dem NRW-Regierungswechsel von 2017.

### Dr. Patrik Schumacher

Architekt und Hochschullehrer, Geschäftsführer des Büros „Zaha Hadid Architects“. Geboren 1961 in Bonn, Studium in Bonn, London und Stuttgart. 1999 Promotion in Klagenfurt. Arbeitete von 1988 bis 2016 mit Zaha Hadid zusammen, seit 2003 als Partner und Co-Autor zahlreicher Bauwerke, u. a. des Museums MAXXI in Rom, des Opernhauses in Guangzhou

und des südkoreanischen Designmuseums Dongdaemun Design Plaza. Gründete 1996 das Design Research Laboratory bei der AA in London und lehrt dort bis heute. Seit 2004 Professur für Experimentelle Architektur an der Universität Innsbruck. Prägte den Begriff des „Parametrismus“ als neuen epochalen Stil für das 21. Jahrhundert.

### Prof. Dr. Harald Welzer

Soziologe, Sozialpsychologe und Autor. Prof. für Transformationsdesign an der Universität Flensburg, ständiger Gastprofessor für Sozialpsychologie an der Universität St. Gallen. Direktor der Stiftung Zukunftsfähigkeit „Futurzwei“, die praktische und experimentelle Strategien der gesellschaftlichen Transformation fördert. Setzt sich in Vorträgen und Veröffentlichungen für die sozial-ökologische Transformation und den Erhalt der offenen Gesellschaft ein. Zuletzt erschienen von ihm im S. Fischer Verlag die Bücher „Selbst denken. Anleitung zum Widerstand“, „Die smarte Diktatur. Angriff auf unsere Freiheit“ und „Wir sind die Mehrheit. Für eine offene Gesellschaft“.

### Prof. Adolf Winkelmann

Künstler und Filmemacher aus Dortmund, Mitglied der Akademie der Darstellenden Künste, Gründungsmitglied der Deutschen Filmakademie. Studium in Kassel; galt Ende der 1960er Jahre als einer der Protagonisten des europäischen Experimentalfilms. Schöpfer vielfach preisgekrönter Kino- und Fernseharbeiten, z. B.

der Ruhrgebietstrilogie, der Romanverfilmung „Junges Licht“ und des TV-Zweiteilers „Contergan – eine einzige Tablette“ (Goldene Kamera und Bambi). Urheber der Film-Installation „Fliegende Bilder“ am Dortmunder „U-Turm“; dabei sind an der Dachkrone des Turms der ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei Tag und Nacht z. T. auf Tag und Stunde angepasste Filmbilder zu sehen.

### Ernst Uhing

Dipl.-Ing. Architekt BDB aus Lüdenscheid, seit 2013 Präsident der Architektenkammer NRW (AKNW). Seit 1982 diverse berufliche Stationen in der freien Wirtschaft und im öffentlichen Dienst, Tätigkeiten in Planung, Ausführung und Management im Wohnungsbau, im Immobilienwesen, im Gewerbe- und Verwaltungsbau sowie in der öffentlichen und privaten Ver- und Entsorgungswirtschaft. Seit 2000 Geschäftsführer der Hagener Gemeinnützigen Wohnungsbau-gesellschaft. Vorsitzender des Aufsichtsrates der Akademie der AKNW und des Verwaltungsausschusses des Versorgungswerks der AKNW, Vorstandsvorsitzender der Stiftung Deutscher Architekten, Mitglied im Vorstand der Bundesarchitektenkammer.

## Bildnachweis

### Titel

links: MAS-Museum an de Stroom (Antwerpen)/Foto: Neutelings Riedijk Architecten; obere Reihe: Shipping & Transport College, Rotterdam/ Foto: AKNW/Piroschka van de Wouw ; Masterplan Jurong Lake District, Singapur/Abb.: KCAP Architects; untere Reihe: Hafensicht Rotterdam/ Foto: Stadt Rotterdam; Gedenkstätte Smitri Van/ Foto: Vastushilpa Consultants; rechts: U-Turm-Bilderuhr/Foto: Prof. Adolf Winkelmann

### Inhalt

S. 5–14 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 18–21 Prof. Adolf Winkelmann; S. 22 Vastushilpa Consultant; S. 23 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 24–25 Vastushilpa Consultants; S. 26 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 29 Prof. Fritz Neumeyer; S. 30 Steffen Spitzner; S. 31–32 Prof. Fritz Neumeyer; S. 34 Zaha Hadid Architects; S. 35 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 36 Gugerell/Wikimedia Commons, lizenziert unter Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Campus\\_WU#/media/File:Wien\\_02\\_Campus\\_WU\\_LC\\_b.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Campus_WU#/media/File:Wien_02_Campus_WU_LC_b.jpg) (oben), Commonurbock23/Wikimedia Commons, lizenziert unter Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/MAXXI\\_%E2%80%93\\_Museo\\_nazionale\\_delle\\_arti\\_del\\_XXI\\_secolo#/media/File:MAXXI\\_Museum\\_interior\\_05.JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/MAXXI_%E2%80%93_Museo_nazionale_delle_arti_del_XXI_secolo#/media/File:MAXXI_Museum_interior_05.JPG) (unten); S. 37 Zaha Hadid Architects; S. 38–39 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 40–41 Neutelings Riedijk Architecten; S. 42 Stadt Rotterdam; S. 43 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 44 Stadt Rotterdam; S. 45 oben Die Urbanisten, unten Stadt Rotterdam; S. 46 Jürgen Schreiter; S. 47 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 49 Prof. Werner Durth; S. 50 Archiv GTA/TU Darmstadt; S. 53 Prof. Werner Durth; S. 54–68 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 69 Abb. Dr. Axel Friedrich; S. 70 Ronald Tillemann; S. 71 AKNW/Piroschka van de Wouw; S. 72 KCAP-SAA-Arup-S333-Lekker; S. 74 KCAP (oben), Stefan Müller (unten)



## Literaturhinweise

### Beitrag „Die Textur der Stadt: Feinkörnigkeit und Mischung als kultureller Schatz“, Prof. Dr. Fritz Neumeyer, S. 27–28

1. Zitiert nach Walter Benjamin, *Passagen-Werk*, a. o., Band V.2, 1056: „Mit einem schönen Worte nannte Hofmannsthal diese Stadt ‚eine Landschaft aus lauter Leben gebaut‘.“ – Vgl. auch ebenda S. 1053.
2. Louis I Kahn, *Gespräche mit Studenten*, 1964, in: ders. *Die Architektur die Stille. Gespräche und Feststellungen*. Aus dem Englischen von Lore Ditzen und Kyra Stromberg. Ausgewählt nach der Ausgabe von Alessandra Latour, Basel/Berlin/Boston (Birkhäuser) 1993, S. 29.

### Beitrag „Vom Anfang und Ende des Kapitalismus“, Ulrike Herrmann, S. 64–67:

3. Der Begriff „Kapitalismus“ wurde erst Ende des 19. Jahrhunderts gebräuchlich und setzte sich in Deutschland spätestens mit Werner Sombarts Hauptwerk „*Der moderne Kapitalismus*“ (1902) durch.
4. Diese grobe Definition lässt sich natürlich beliebig verfeinern. Schon 1918 wurden in der damaligen Wirtschaftsliteratur 111 verschiedene Definitionen von Kapitalismus gefunden.
5. Joseph A. Schumpeter, *The Theory of Economic Development. An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest and the Business Cycle*, Piscataway 1983, S. 64.
6. Joyce Appleby, *The Relentless Revolution. A History of Capitalism*, New York 2010, S. 10.
7. Vgl. Peer Vries, *Escaping Poverty. The Origins of Modern Economic Growth*, Wien 2013.
8. Für eine umfassende Darstellung siehe Robert C. Allen, *Global Economic History. A Very Short Introduction*, New York u. a. 2011.
9. Statistisches Bundesamt, *Statistisches Jahrbuch 2014*, Wiesbaden 2015, S. 501.
10. Vgl. Dieter Ziegler, *Die industrielle Revolution*, Darmstadt 2009, S. 108ff.

11. Vgl. ebd., S. 124; Lothar Gall, *Die Deutsche Bank von ihrer Gründung bis zum Ersten Weltkrieg 1870–1914*, in: ders. et al., *Die Deutsche Bank 1870–1955: 125 Jahre Deutsche Wirtschafts- und Finanzgeschichte*, München 1995, S. 1–135, hier: S. 35.
12. Vgl. ebd., S. 34ff.
13. Ludwig Erhard, *Wohlstand für alle*, Köln 2009 (1957), S. 200.
14. Vgl. Ugo Bardi, *Der geplünderte Planet. Die Zukunft des Menschen im Zeitalter schwindender Ressourcen*, München 2013.
15. Vgl. etwa Naomi Klein, *Die Entscheidung. Kapitalismus vs. Klima*, Frankfurt/M. 2015.
16. Vgl. etwa Jeremy Rifkin, *Die Null-Wachstums-Gesellschaft: Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus*, Frankfurt/M. 2014. Rifkin konzentriert sich auf den technologischen Wandel, kümmert sich aber nicht um die makroökonomischen Implikationen, die es hätte, falls seine These richtig wäre, dass im Kapitalismus keine Gewinne mehr zu generieren sind.
17. Vgl. Hans Christoph Binswanger, *Die Wachstumsspirale: Geld, Energie und Imagination in der Dynamik des Marktprozesses*, Marburg 2006.
18. Vgl. etwa Nico Paech, *Befreiung vom Überfluss. Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie*, München 2012; Christian Felber, *Die Gemeinwohl-Ökonomie. Das Wirtschaftsmodell der Zukunft*, München 2010.
19. Dies sind CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Andere Treibhausgase wie Methan werden dabei in die Schädlichkeit von CO<sub>2</sub> umgerechnet.



Architektenkammer  
Nordrhein-Westfalen



Zollhof 1 40221 Düsseldorf  
Telefon 0211 4967-0 Fax 0211 4967-99  
info@aknw.de www.aknw.de