



FORUM STADTBILD BERLIN



Z pdf 430

Niederschmetternd zu sehen, was für ein architektonisches Desaster aus den schönen Planungen geworden ist. : Die neue Berliner „Europacity“ zeigt, warum wir keine Städte mehr bauen können.

Wenn in diesen Tagen in Berlin die Rede auf Themen der Stadtentwicklung kommt, geht es selten um Städtebau und Architektur. Rasoniert wird über die kostspielige Dauerbaustelle BER, über das politische Dauerversprechen zum Bau von mehr Wohnungen zu "bezahlbaren Mieten" (früher hieß das sozialer Wohnungsbau), über den Bau von Radwegen, mehr Bürgerbeteiligung, Sanierung der Schultoiletten, die Einheitswippe und neuerdings über einen rot-ratgrünen Hochhausverhinderungsplan. Solche Themen stehen auf der Tagesordnung des Senats, der Parteien, Medien, Akademien und Fachverbände. Richtig kontrovers geht es bei keinem Thema zu. Alle sind sich irgendwie einig.

Es muss mehr, billiger und schneller, dichter, höher, ökologischer und im Dialog mit den Bürgern gebaut werden. Architektur ist so wieder einmal zum ortlosen Versprechen einer besseren Zukunft gerannnen. Wie dramatisch sich die Rollen von Städtebau und Architektur als Leitmedium gesellschaftlichen Fortschritts hin zum 'pragmatischen Funktionalismus gewandelt haben, zeigt ein kurzer Blick zurück auf die Wendejahre.

Nach dem Scheitern des Sozialismus und seiner Vorstellungen von der Lösung der Wohnungsfrage mit Plattenbauten ging es auf dem Sektor Städtebau und Architektur bei allen Entscheidungen um Grundsätzliches, um das zukünftige Bild besonders der Innenstadt einer offenen postindustriellen Gesellschaft. Über die Frage, nach welchem Leitbild und mit welcher Architektur in der neuen Hauptstadt Berlin gebaut werden sollte und welche Rolle dabei die verschiedenen Phasen der Geschichte spielen sollten, tobten Glaubenskämpfe.

Ein Blick auf die Berliner Stadterweiterungspläne der letzten zehn Jahre – etwa für das Tempelhofer Feld, die Nachnutzung von Tegel oder die Neubebauung der ehemaligen Güterbahnfohareale –, zeigt, dass man keine neuen Siedlungen; sondern wieder Stadt bauen will, drei- bis fünfgeschossig, sozial gemischt, in ökologischer Bauweise, mit hohen Erdgeschossen für Geschäfte und Restaurants, an baumbestanden breiten Straßen. Aber woran liegt es, dass es bisher, trotz bester Absicht; dennoch nicht gelungen ist und wohl auch nicht gelingen wird, an gründerzeitliche Stadtqualitäten anzuknüpfen, und dass stattdessen immer wieder nur Siedlungen im Stadtkleid entstehen.

Es liegt nicht an der Architektur, nicht am Sondermüll der wärmedämmten Fassaden, nicht an der fehlenden Dichte oder der Nutzungsmischung (Wohnanteil) und schon gar nicht am Planungsrecht oder der Bürgerbeteiligung – sondern vor allem am Umgang mit der Bodenfrage und der daraus folgenden Art der Stadtproduktion. Ich will das "am Beispiel der unterschiedlichen Vorgehensweise der gründerzeitlichen Terraingesellschaften und der heutigen privaten oder städtischen Projektentwickler erläutern. Die neuen innenstadtnahen Quartiere entstanden damals durch private Terraingesellschaften. Auch sie trieben ihre Projekte mit dem Ziel voran, Gewinn zu erwirtschaften.

Als Erstes kauften sie unbebaute Flächen, beauftragten einen Bauingenieur mit dem Entwurf eines Straßennetzes mit unterschiedlich repräsentativen Straßenprofilen und entsprechenden Baumpflanzungen, dazu Schmuckplätzen und, als Vorgabe für den Hausbau, Vorgärten.

Die so auf dem Papier entstandenen, relativ schmalen Blöcke wurden dann für einen von der Terraingesellschaft festgelegten Haustyp parzelliert. Anschließend bauten sie die Straßen und verkauften die baufertigen Grundstücke an Bauunternehmer oder andere private Bauherren, die ihrerseits mit einem Architekten die Häuser errichteten, um sie selbst zu bewohnen oder zu vermieten. Die Rolle der Gemeinde beschränkte sich auf die Kontrolle der Einhaltung der aktuellen Bauordnung, die Architekten konzentrierten sich auf den Bau der Häuser. Diese Form der privaten Stadtproduktion - ohne Wettbewerbe, ohne B-Planverfahren, ohne Bürgerbeteiligung – ermöglichte ein Wachstum der Quartiere in der Zeit, mit Unterbrechungen durch wirtschaftliche Krisen und Konkurse einzelner Bauherren. Ihre Entstehung bedurfte der Mitwirkung zahlreicher Akteure. - der Terraingesellschaften, Bauunternehmer, Banken, Architekten und der kommunalen Bauordnungsbehörden.

Die so entstandenen Quartiere und Häuser bilden auch im 21. Jahrhundert den Maßstab, wenn es darum geht, städtische Qualitäten zu definieren.

Da dieses Vorbild aber rätselhafterweise von allem, was gebaut wird, unerreicht bleibt, stellt sich die Frage nach den Ursachen. Die Projektentwickler von heute gehen in Zusammenarbeit mit den Städten einen anderen Weg. Am-Anfang steht natürlich der Erwerb unbebauter Flächen, die von der Gemeinde als Bauland vorgesehen sind. Auf der Grundlage von den im Flächennutzungsplan festgelegten Angaben zu "Art und Maß der Nutzung" werden mit städtebaulichen Wettbewerben Baustrukturen, aber kein Stadtgrundriss für eine bestimmte Haustypologie entworfen. Anschließend folgen die Erarbeitung von Bebauungsplänen durch die Kommune und die Beauftragung von Architekten durch die Investoren. Sie lassen natürlich nicht einzelne Häuser, sondern einen oder mehrere Blöcke entwerfen. Im Rohzustand werden die geplanten Bauten verkauft oder vermietet. Den Abschluss bildet der Straßenbau. Die Kommunen und Projektentwickler von heute folgen damit der Logik der Wohnungsbauproduktion des nach dem Ersten Weltkrieg eingeführten sozialen Wohnungsbaus im Rahmen von Siedlungsbauprojekten auf kommunalisiertem Grund und Boden. Im Unterschied zu den gründerzeitlichen Terraingesellschaften konzentrieren sich die Projektentwickler von heute nicht auf den Handel mit Baugrundstücken, sondern auf den Verkauf oder die Vermietung von Wohn- oder Büroflächen. Was zählt, sind nicht Häuser, sondern Nutzungsarten und Flächenvorgaben. '

"Straßen heißen "Verkehrsflächen", Plätze "Fußgängerbereiche". Zur Planung und zum Bau gehören selbstverständlich die von Bundesgesetzten und den Bauordnungen der Länder vorgeschriebenen Standards des Energie- und Lärmschutzes, der Nachweis von Autostellplätzen und Ausgleichsflächen. Die Planung wird zuletzt als lokales Gesetz in einem Bebauungsplan mit einer ausführlichen Begründung festgesetzt. Auch dagegen wäre trotz der vielen zeitaufwendigen bürokratischen Regeln und Verfahren nichts einzuwenden, wenn wenigstens Quartiere mit schönen, von einzelnen Häusern gebildeten öffentlichen Räumen entstünden.



Fortsetzung: *Stellt endlich die Bodenfrage*

Aber genau das ist leider regelmäßig nicht der Fall. Gebaut werden, trotz bester Absichten auch der entwerfenden Architekten am Ende doch "begehbare Anlagedepots" (Niklas Maak) in der Form von Siedlungen im Stadtkleid. Wer kann, zieht in gründerzeitliche Quartiere und treibt so die Gentrifizierung voran.

Beispielhaft lässt sich dieses Scheitern politischer' Und architektonischer Absichten am vierzig Hektar großen Quartier der "Europacity" nachvollziehen. Die Planung für 'das ehemalige Güterbahngelände begann 2006. Das Areal gehörte überwiegend der bahneigenen Vivico Real Estate und der DB AG. Anfang 2008 wurde zusammen mit dem Senat, dem die Straße gehörte, ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Es sollte ein Quartier mit hohem Wohnanteil entstehen. Die Jury entschied sich für das Konzept der Kölner Architekten ASTOC und ihren Landschaftsplanern vom Studio Urban Catalyst. Sie planten östlich und westlich der verkehrsgerecht verbreiterten, Bundesstraße 96 eine sechsgeschossige Bebauung mit durchschnittlich sechzig Meter tiefen, unterschiedlich langen Blöcken. Im Zentrum sollte, als Herzstück, ein kleiner Hafen stehen, zu dem großzügige Treppen abfallen. Hier sollten die Bewohner des neuen Viertels sich treffen. Zum Konzept gehörte auch die Idee, etwa zweihundert unterschiedliche Häuser zu bauen: schmale Townhouses, vierzig' Meter lange Wohnzeilen und für gewerbliche Nutzungen Gebäude über die gesamte Breite der Blöcke von etwa sechzig Metern. Ausgangspunkt dieser Struktur aus zwanzig Blöcken waren die wenigen erhaltenen Bauten der Gründerzeit. Dieser Plan wurde aber nicht Grundlage für die Bildung und den Verkauf von Grundstücken und den Bau von Straßen. Er wurde für die Verwertung durch die bundeseigene Vivico planerisch angepasst.

Aus einem überzeugenden städtebaulichen Konzept wurde im Mai 2009 ein "Masterplan", der wie ein Flächennutzungsplan ohne Bezug zu der vorgeschlagenen Vielfalt der Haustypologien die Nutzungsschichten und Wohnanteile festlegte und dabei zusätzlich statt der durchgängigen sechs Geschosse drei "Hochpunkte" vorschlug. Dieser Schritt erfolgte in Absprache zwischen dem Plangeber und dem Grundstückseigentümer Vivico, der 2011 seine Grundstücke an die private Immobiliengesellschaft CA Immo verkaufte. Die auf gewerbliche Entwicklung spezialisierte Gesellschaft verkaufte nicht, wie planerisch vorgesehen, einzelne Grundstücke, sondern ganze Blöcke an nur zehn private Immobilienentwickler. Aus der ursprünglich geplanten Mischung von Wohn- und Geschäftshäusern im Block wurden so große Blöcke oder Hochhäuser, die dann von den im Wettbewerbsverfahren ausgewählten Architekten bebaut wurden oder noch werden. Den Abschluss bilden die gesetzlich vorgeschriebenen B-Pläne - in denen auf die ursprünglich vorgesehenen Blockteilungen und auch auf den Bau eines Stadthafens, den die Werbebroschüren noch als eigentliches "Herzstück" und als soziales Zentrum des neuen Stadtviertels anpreisen, kurzerhand verzichtet wird.

Das Ergebnis dieses zehnjährigen Planungsprozesses ist so niederschmetternd wie bezeichnend für die offensichtlich beim Bund, Senat und Bezirk verlorengegangene Kompetenz, wenigstens auf eigenen Flächen wieder eine Form von Stadt zu bauen, die vielleicht den viel beschworenen Gründern des 21. Jahrhunderts eine Chance gäbe.

*Der Architekt und Stadtplaner Hans **Stimmann** war Senatsbaudirektor von Berlin.*

(Übertragen aus der FAZ vom 3. April 2017 von Wolfgang Schoele am 4. April 2017)