



Der Rheinauhafen, Kölns größtes innenstadtnahes Stadtentwicklungsvorhaben der letzten Jahre, mit seinen drei Kranhäusern

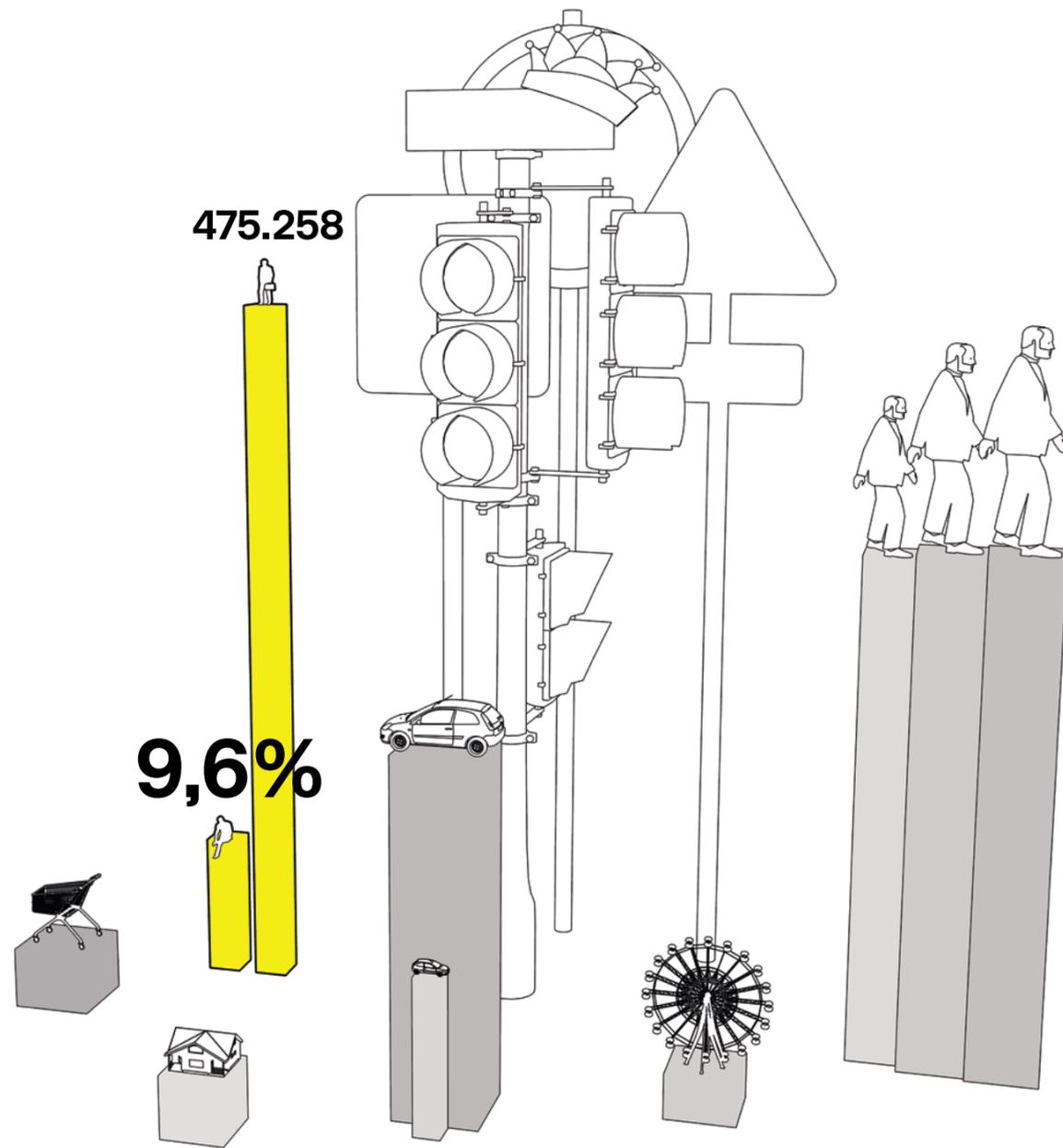
Foto: Jacqueline ter Haar



Blick in eine Querstraße des teilweise realisierten Europaviertels hinter dem Stuttgarter Hauptbahnhof; laut Homepage „eine der bedeutendsten Innenstadtentwicklungen Deutschlands“

Foto: Wilfried Dechau

Köln und Stuttgart Die beiden Vorzeigeprojekte auf dieser Seite – der Rheinauhafen in Köln und das Europaviertel in Stuttgart – sind brandneu. Beide haben nicht die Kraft, als Modell in die Zukunft zu weisen – sie sind zu groß, zu glatt und zu sehr dem Wunsch der zurückliegenden Jahre geschuldet, die neue Stadt von Investoren fix und fertig geliefert zu bekommen. Wo und wie geht es heute weiter, wollte die Bauwelt von Matthias Hahn aus Stuttgart und Franz-Josef Höing aus Köln wissen. Beide Städte eint, dass sie eine überkommene Verkehrsinfrastruktur aus der Nachkriegszeit in den Griff bekommen und Konzepte für die boomende Nachfrage nach Wohnraum entwickeln müssen.



Großstadt Köln

Zentralitätskennziffer (GfK)
122,5 (2014)

Kennziffer über 100 bedeutet, Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland überwiegen
Quelle: BBE, 2011

Arbeitslosigkeit
9,6% (Juni 2014)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Sozialversicherungsbeschäftigte
475.258 (2011)

Quelle: Statistisches Jahrbuch Köln 2012

Mietspiegel (Ø/m² kalt für 100 m²)
ca. 8,5 Euro

Quelle: Stadt Köln & Kampmeyer Immobilien

Einpendler
228.993 (2011)

Auspender
100.626 (2011)

Quelle: Statistisches Jahrbuch Köln 2012

Kulturausgaben pro Kopf
132 Euro (2010)

Quelle: Kölner Stadtanzeiger

Einwohner

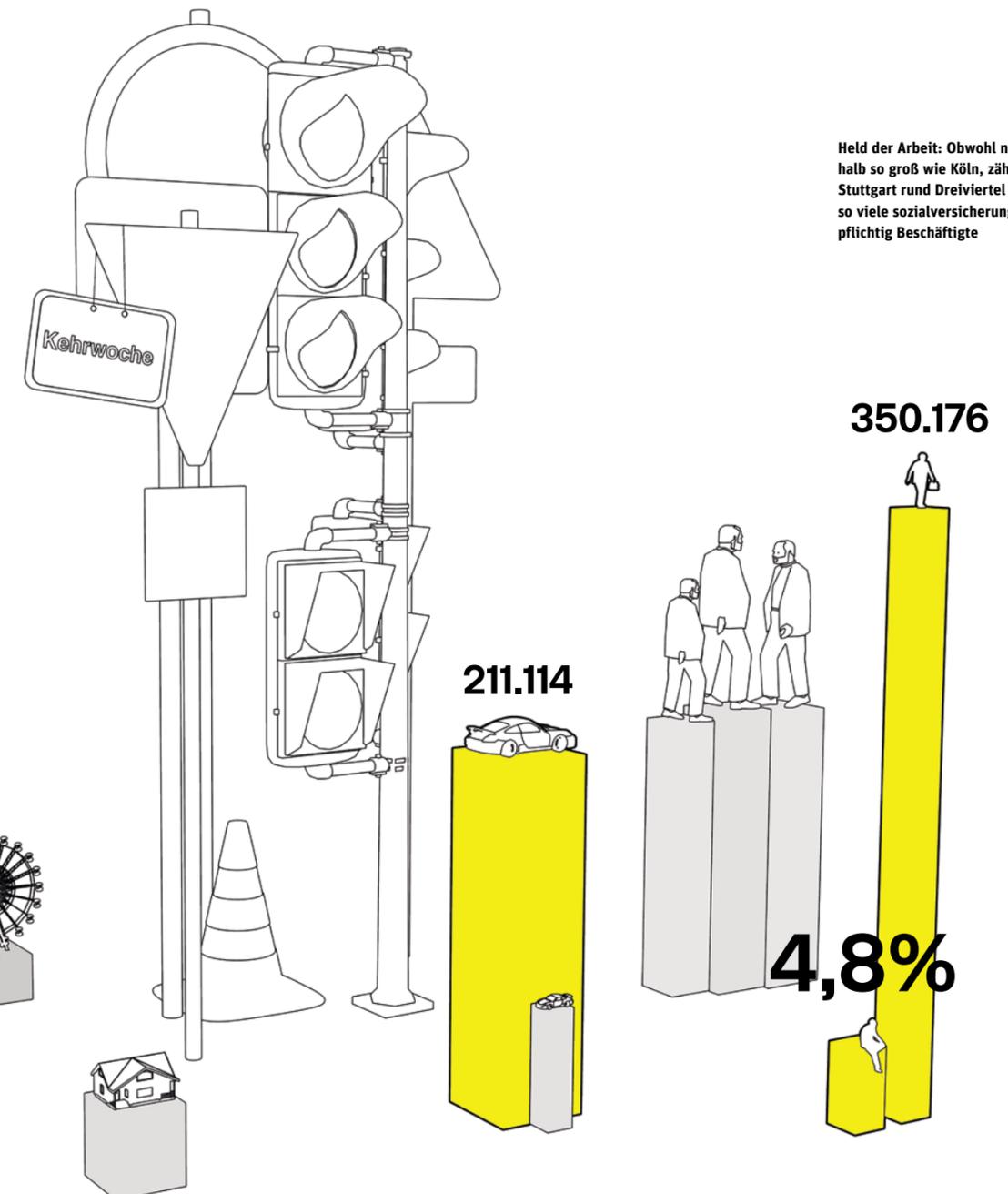
1.036.117 (2011)
1.013.665 (2011) Destatis/Zensus
992.163 (1989)

Quelle: Statistisches Jahrbuch Köln 2012

Prognose Veränderung

Bevölkerung bis 2030 3,3%
Veränderung
(0 bis unter 10 Jahre) 11,4%
Veränderung
(65 bis unter 80 Jahre) 14%
Veränderung
(80 und älter) 44,2%

Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose 2009–2030



Großstadt Stuttgart

Kulturausgaben pro Kopf
135,62 Euro (2010)

Quelle: Kulturfinanzbericht 2010

Zentralitätskennziffer (GfK)
120,9 (2014)

Kennziffer über 100 bedeutet, Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland überwiegen
Quelle: BBE, 2011

Mietspiegel (Ø/m² kalt für 100 m²)
ca. 7,5–9 Euro

Quelle: Mietspiegel Stuttgart

Einpendler
211.114 (2011)

Auspender
70.004 (2011)

Quelle: Statistisches Amt Stuttgart

Einwohner

587.002 (2014)
591.015 (2011) Destatis/Zensus
570.699 (1989)

Quelle: Statistisches Amt Stuttgart

Prognose Veränderung

Bevölkerung bis 2030 2,1%
Veränderung
(0 bis unter 10 Jahre) 8,5%
Veränderung
(65 bis unter 80 Jahre) 11,8%
Veränderung
(80 und älter) 43,7%

Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose 2009–2030

Arbeitslosigkeit
4,8% (2014)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Sozialversicherungsbeschäftigte
350.176 (2011)

Quelle: Statistisches Amt Stuttgart

Held der Arbeit: Obwohl nur halb so groß wie Köln, zählt Stuttgart rund Dreiviertel so viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



Franz-Josef Höing | leitet seit Mitte 2012 das Dezernat Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr der Stadt Köln. Davor arbeitete er in Hamburg als persönlicher Referent des Oberbaudirektors und leitete u.a. die Projektgruppe HafenCity. Zwischen 2004 und 2008 war er Professor für Städtebau an der Münster School of Architektur, im Anschluss daran bis 2012 Senatsbaudirektor von Bremen.

Foto: Veit Landwehr

„Eine Stadt wie Köln muss selbst offensiv sagen, wohin die Reise gehen soll“

Franz-Josef Höing im Gespräch mit Uta Winterhager und Jörg Leiser

Köln kann stolz auf eine Reihe mutiger und weitsichtiger Stadtplanungen des 19. und 20. Jahrhunderts zurückblicken. Josef Stübben, Fritz Schumacher, Adolf Abel und Rudolf Schwarz entwickelten großstädtische Konzepte, die mit bemerkenswerter Konsequenz umgesetzt wurden und, wie das Beispiel der nach der Schleifung der Festungsringe geplanten Grüngürtel zeigt, das Bild der Stadt bis heute maßgeblich prägen. Komplettiert wurden die großmaßstäblichen Planungen in den zwanziger bis fünfziger Jahren mit Siedlungsbauten u.a. von Wilhelm Riphahn und Caspar Maria Grod, die ihrer Zeit weit voraus waren. Alles dies ist lange her. Heute ringt Köln, dessen amtliche Einwohnerzahl 2012 zum zweiten Mal seit 1975 die Million überschritten hat, mühsam mit seiner städtebaulichen Entwicklung. Nur überaus langsam kommt etwa die Umwandlung der brachfallenden Industrieflächen zu neuen Stadtquartieren in Gang. Im vergangenen Juni wurde das Vorzeigeprojekt Rheinauhafen nach einem mehr als zwanzigjährigen Planungs- und Bauprozess offiziell eröffnet. An Zeichenhaftigkeit ist das Projekt kaum zu überbieten. Doch eignet sich dieser synthetische Architekturzoo kaum als Vorbild für die anstehenden

Planungsaufgaben. Die Zahlen sprechen dafür, dass Köln in den nächsten Jahren weiter wachsen wird, aber schon heute ist der Wohnraum knapp und die gebotene Qualität häufig nicht angemessen. Der Handlungsdruck ist enorm.

Wir trafen Franz-Josef Höing, den Leiter des Dezernats VI (Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr), in seinem Büro in der 15. Etage des Deutzer Stadthaus und waren gebannt vom Blick auf die Stadt: Besser kann man Köln nicht ins Bild fassen. Genau in der Längsachse des Domes steht Höings Schreibtisch, und das wunderbar dichte Panorama aus Alt und Neu, Hübsch und Hässlich lässt uns mit der Idee spielen, eine große Rolle Transparentpapier auf die Schei-



Die Hochpunkte von Köln fest im Blick: Aussicht aus dem Büro von Franz-Josef Höing im 15. Geschoss des Stadthaus

Foto: Uta Winterhager;
Plan: OpenStreetMap-Mitwirkende/schwarzplan.eu

ben zu kleben und es einfach weiterzuzeichnen. Gar nicht so abwegig, vermutet Höing, dass Entscheidungen in der Vergangenheit tatsächlich so getroffen wurden. Vor zwei Jahren kam der studierte Raumplaner aus Bremen, wo er Senatsbaudirektor war, nach Köln. Hier empfing ihn eine durch den Einsturz des Stadtarchivs und den durch einen Bürgerentscheid verhinderten Abriss des denkmalgeschützten Schauspielhauses sensibilisierte Bürgerschaft, die, ungewöhnlich gut vernetzt und organisiert, die Planungsprozesse auf informelle Weise begleitet. Im Kleinen gibt es Fortschritte, so zum Beispiel bei der Umgestaltung der Domumgebung, am Deutzer Rheinufer oder – weniger prestigeträchtig – auch bei der Modernisierung einzelner Siedlungen. Doch die großen Stadtentwicklungsprojekte, mit denen die starke Nachfrage nach Wohnraum und einer intelligent durchmischten Stadt befriedigt werden könnte, stecken nach Jahren in der Pipeline immer noch dort fest oder bewegen sich nur äußerst langsam. Höing hat erkannt, dass die Stadt selbst wieder eine aktive, fordernde Rolle in der Planung übernehmen muss, statt sich nur teilnahmslos zu verwalten. Nach Jahr-

zehnten der Pflicht warten wir nun gespannt darauf, ob die Kür wieder etwas von der Grandezza spüren lässt, die Köln einst geprägt hat.

Das Statistische Bundesamt hat jüngst verkündet, dass sich der Bauboom in Deutschland fortsetze. Ist der Boom in Köln wahrzunehmen?

Wenn ich sehe, wie viele Baugenehmigungen wir erteilen: Die Kurve steigt steil nach oben. In den nächsten Jahren haben wir den höchsten Bedarf an Wohnraum, danach flacht die Kurve etwas ab. Bis 2030 geht es darum, dieses Wachstum anzunehmen. Für die Stadt ist es eine Chance, dass sie wächst, und das nicht in homöopathischen Dosen, sondern nennenswert. Das Land prognostiziert für Köln mehr als 100.000 zusätzliche Einwohner, das sind zehn Prozent der Stadtbevölkerung. Wir selbst sind da ein bisschen moderater und gehen von gut 50.000 neuen Einwohnern aus.

Wird sich diese Entwicklung auch im Stadtgrundriss ablesen lassen? Und in welcher Form?



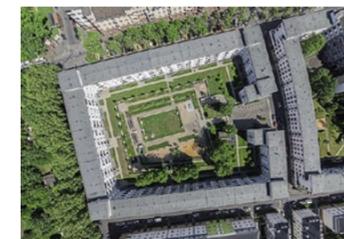
- 1 Kölner Dom
- 2 Rheinauhafen
- 3 Siedlung Blauer Hof
- 4 Deutzer Hafent
- 5 Großmarkt
- 6 Clouth-Gelände
- 7 Mülheimer Süden
- 8 Siedlung Buchheimer Weg

2 km



Absolut. Weil wir die Innenentwicklung ernst nehmen, wird das den Stadtgrundriss nicht nur in den Außenkonturen verändern, sondern auch zu einem intensiven Umbauprozess im Inneren der Stadt führen. Es braucht eine gewisse Phantasie, zusätzliche 50.000 Wohnungen¹ in einer dichten Stadt wie Köln zu bauen. Es gibt aber eine ganze Reihe sehr großer Standorte, wie den Mülheimer Süden oder den Deutzer Hafen, die ihre angestammte Rolle verloren haben, jetzt aber eine kraftvolle Reserve für die Stadtentwicklung bilden.

Da sprechen Sie von den großmaßstäblichen Entwicklungen. Dem steht aber auch ein großer Bestand in der für Köln typischen Kleinkörnigkeit mit viel Privateigentum gegenüber. Stadtplanerisch können wir nur die Konturen entwickeln, am Ende des Tages baut die Stadt nicht selbst. Das sind private Entscheidungen, doch die Stadt muss den Weg vorzeichnen und die Zusammenhänge erklären. Diese Rolle füllen wir heute aber noch nicht so aus, wie es notwendig wäre. Zwar braucht die Stadt auch die großen Projekte, aber es ist die Vielzahl von kleineren Entscheidungen, durch die ein kontinuierlicher Stadtumbauprozess in Gang gesetzt wird. Bei der Wohnungsversorgung haben in Köln aber auch die Genossenschaften eine lange Tradition. Man ist fast man betroffen, wenn man sieht, mit welcher Qualität schon vor achtzig oder hundert Jahren Wohnungen gebaut wurden. Nicht, dass ich romantisch verkläre, aber diese Qualität erreichen wir heute oft nicht mehr. Und in einer Phase, in der eine Stadt wie Köln sich dynamisch weiterentwickelt, denkt man schnell nur noch an die Quantitäten.



Die denkmalgeschützte GAG-Siedlung „Blauer Hof“ mit begrüntem Hof von 1927 wurde zwischen 2006 und 2010 komplett saniert. Sie liegt im Stadtteil Buchforst.

Foto: Jens Willebrand

Schaffen Sie es denn tatsächlich, auf die demographischen Veränderungen zu reagieren? Planen Sie voraus, um gegenzusteuern, oder müssen Sie eher nachbessern?

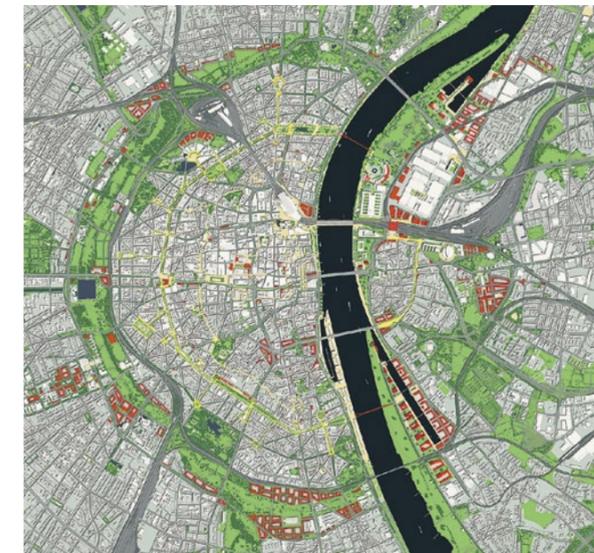
Das hängt davon ab, was gebaut wird. Es gibt gesetzliche Vorgaben, aber letztendlich entscheidet der Bauherr. Wir können das dort, wo wir städtische Grundstücke haben, flankieren, können die Vergabe definieren und Qualitätsstandards einfordern. Dann kann es auch mal ein besonderes Anliegen sein, demographiegerecht zu bauen. Wir müssen das Thema aber in Zukunft noch intensiver betrachten.

Wie fördert die Stadt denn die neuen Wohnformen?

Wir haben jetzt das Stadtentwicklungskonzept „Wohnen“ verabschiedet. Darin geht es nicht nur um Quantitäten, sondern auch darum, nach welchen Kriterien eine Stadt, deren

finanzielles Korsett eng geschnürt ist, ihre Flächen nach dem Höchstpreisverfahren vergeben muss. Wir haben uns bei städtischen Flächen für Konzeptvergaben entschieden. Das Problem ist weniger, dass es keine Investoren oder Bauherren gäbe, sondern die Frage, wo es Flächen gibt, die wir vorantreiben können.

Seit fünf Jahren hat Köln einen – da privat finanziert, durchaus auch kontrovers diskutierten – städtebaulichen Masterplan. Ist er für Sie eine große Hilfe oder engt er Sie ein?



¹ Diese auf den ersten Blick unerklärliche Zahl – 50.000 Wohnungen für 50.000 neue Kölner – ergibt sich aus einer Kombination von Faktoren: Abgänge und Umnutzungen im Bestand sowie perspektivisch kleinere Haushaltsgrößen

Ein roter Faden für Köln aus privater Hand: der Masterplan von Albert Speer & Partner für die Innenstadt
Linke Seite: der Masterplan für den zweiten Grünen Ring ebenfalls von AS&P, zusammen mit den Landschaftsarchitekten WGF

Plan: Stadt Köln, IHK zu Köln, AS&P; Plan (linke Seite): Stadt Köln, AS&P und WGF
Landschaft, Landschaftsarchitekten

Am Ende des Tages baut die Stadt nicht selbst. Doch sie muss den Weg vorzeichnen. Diese Rolle füllen wir heute aber noch nicht so aus, wie es notwendig wäre

Für mich ist der Masterplane extrem hilfreich. Eine Stadt muss selbst offensiv sagen, wohin die Reise gehen soll. Denn eine Stadt die nichts will, bekommt auch nichts. Köln hat die Stadtentwicklung in den vergangenen 100 Jahren immer wieder offensiv als Chance begriffen. Der erste wie auch der zweite Grüne Ring waren planerisch äußerst weitsichtige Entscheidungen, von denen wir auch heute noch profitieren. Köln muss jetzt die Dinge vorantreiben, denn wir sind in der glücklichen Lage, eine begehrte Stadt zu sein, täglich stimmen die Leute mit den Füßen ab und kommen zu uns. Deshalb ist es unser Job, die Konturen der Stadt dieser Entwicklung anzupassen und dieses Wachstum zu organisieren. Dabei hilft uns der Masterplan, denn eine Stadt wie Köln, die im Inneren zerrissen und zerfleddert ist, braucht einen solchen roten Faden.

Mit einer neuen Verknüpfung den gordischen Knoten durchschlagen: Die Münchner Architekten Allmann Wappner Sattler lieferten das städtebauliche Gesamtkonzept für die Umgestaltung der Domumgebung, das jetzt umgesetzt wird

Visualisierung: Killius Ernst Architekten

Sie sagten grade, eine Stadt müsse etwas wollen. Können Sie die Strategien und Instrumente, die Sie haben, um das Wollen zu orchestrieren, konkret benennen?

Im Moment konzeptionieren wir – auch aufgrund der aktuellen demographischen Entwicklung – einen Prozess, der zu einem strategischen Gesamtkonzept für die Stadt führen soll. Denn selbst der Masterplan, so groß wie er ist und so viele Projekte er auch auf einem Blatt vereint, umfasst nur die innere Stadt, doch Köln ist deutlich größer. Dazu braucht man noch mal einen Kompass, ein strategisches Konzept, wie es sich andere Städte, Hamburg, Wien oder Kopenhagen, schon geleistet haben. Dann muss der Masterplan, der zu Recht ein bisschen grobmotorisch ist, in einigen Bereichen präzisiert

Wie man das Thema des kölnischen Gefühls planerisch richtig übersetzt, dafür gibt es kein Rezept



werden und eine weitere Maßstabebene bekommen. Und dann brauchen wir ein paar Leuchtturmprojekte.

Bilbao?

Das ist nicht mein Anliegen, aber eine Stadt muss sich zwei, drei große, strategisch wichtige Sachen vornehmen, und das tun wir bereits.

Wenn Sie das Köln von Adenauer, von Schumacher und von Abel betrachten, dann war da Grandezza als Ergebnis großer städtebaulicher Ideen. Müsste dies unserer Generation nicht auch gelingen können?

Es gibt ja nicht nur einen Masterplan für die bauliche Entwicklung im Inneren, sondern auch noch einen zweiten, grünen Masterplan, für den zweiten Grünen Ring. Der ist kürzlich in enger Zusammenarbeit mit der Kölner Grün Stiftung entstanden, und das schafft dann noch mal einen anderen Maßstab.

Was wir darüber hinaus im Moment in enger Abstimmung mit dem Land NRW vorbereiten, ist ein Bild für die



Links der Deutzer Hafen, rechts das Großmarktareal mit der Umplanung zur Parkstadt Süd: zwei Industriebrache, die für die Stadtentwicklung bereit stehen

Fotos: Luftbildatlas Köln (l.); Max Grönert (r.); Plan: Stadt Köln, IHK zu Köln, AS&P



Region. Alle Themen, ob Fragen des Verkehrs, ob Freiraumverknüpfung oder Fragen des Wohnungsbaus, all diese Herausforderungen lösen sie nur, wenn sie eine Vorstellung von der Stadt Köln in der Region entwickeln.

Welches sind für Sie derzeit die wichtigsten Projekte? Wenn man auf einen rechtsrheinischen und einen linksrheinischen Ort fokussierte, welche würden Sie nennen?

Rechtsrheinisch sind es der „Mülheimer Süden“ und der „Deutzer Hafen“, zwei große Projekte, an denen wir jetzt systematisch arbeiten. Auf der anderen Rheinseite ist es das Großmarktareal. Ich scheue mich immer davor, Vokabeln wie „Jahrhundertprojekt“ in den Mund zu nehmen, aber das Großmarktareal ist solch ein Thema. Nach der Verlagerung des Großmarktes soll der Innere Grüngürtel unter dem Titel „Parkstadt Süd“ bis an den Rhein geführt werden, was man auch als geometrische Schlussfolgerung bezeichnen könnte. Außerdem haben wir in Ehrenfeld das Güterbahnhofsareal in Angriff genommen, das wir nun mit einer Verfahrenskultur hinterlegen möchten.

Das heißt, Sie fordern Partizipation ein?

Ja. Es bedeutet zunächst, dass wir mit großer öffentlicher Beteiligung arbeiten. Nicht nur wenn wir Ergebnisse verkünden, sondern auch, wenn wir Konzepte entwickeln. Das erfordert ein neues Rollenverständnis der Stadtverwaltung, der Planer, der Architekten aber auch der Bürger, die sich einbringen. Das haben wir inzwischen mehrmals gemacht, auch beim Helios-Areal, ein durchaus umkämpfter Standort. So entsteht über Alternativen, über Wettbewerbs- und Gutachterverfahren in all ihren Spielarten, eine Planungskultur.

Köln hat die Tradition, dass Projekte immer sehr, sehr lange dauern, der Mülheimer Süden ist sicherlich auch schon in die Jahre gekommen. Haben Sie in den zwei Jahren als Baudezernent Werkzeuge gefunden, mit denen man hier die Dinge vorantreiben kann?

Ich sehe auch, dass manche Debatten sehr, sehr lange dauern. Vielleicht muss man da auch mal am eigenen Rollenverständnis arbeiten. Denn zwischen der nüchternen Planung und dem konkreten Projekt gibt es eine Phase, in der die Stadt, z.B. bei der Definition von Standorten, eine aktive Rolle übernehmen muss. Konkret bedeutet dies, den Akteuren noch bildhafter zu vermitteln, welche erheblichen Potenziale in bestimmten Standorten stecken, um Prozesse zu beschleunigen.

Diese Form der Planungskultur, die über die Zweidimensionalität hinaus gehen muss, versuchen wir jetzt auch in der Verwaltung offensiver voranzutreiben.

Es gibt den Mythos Köln, die Stadt als Gefühl, nicht nur im Karneval. Jeder findet, Köln ist eine tolle Stadt. Hier gibt es solche Ikonen wie die Veedel, historisch gewachsene, dichte soziale Strukturen. Ist es angesichts der demographischen Daten, die eine große Wanderung in die Stadt, aber auch heraus und einer steigenden Zahl von Singlehaushalten belegen, ein Thema für Sie, genau dieses „Kölsche“ in die Planung einzubeziehen oder zu fördern?

Das Kölsche, ich ahne, was Sie meinen. Ich halte es für ein Vorurteil, Köln sei toll, aber nicht schön. Natürlich gibt es entstellte Ecken, aber es gibt auch spektakuläre Stadt- und grüne Freiräume. Darum beneiden uns viele andere Städte. Sie prägen das Bild dieser Stadt, das an vielen Stellen unglaublich schön ist. Wie man das Thema des kölnischen Gefühls in den Quartieren planerisch richtig übersetzt, dafür gibt es kein Rezept.

Im Kölner Stadtgrundriss finden sich zahlreiche Maßstabs-sprünge. Einerseits haben wir kleine, historisch gewachsene Viertel, andererseits den monumentalen Grüngürtel, der schon jetzt mit sehr, sehr großen Gebäuden, Uni-Center, Fernsehturm usw., bestellt ist. Wie reagiert man heute auf diesen Maßstabsprung? Der Masterplan ist diesbezüglich eher zurückhaltend, man sieht da nur Blockrandschließungen, das Hochhaus in der Stadt wird nicht angesprochen.

Der Masterplan ist im Wesentlichen ein zweidimensionales Werk, das nicht den Anspruch hatte, diese Themen endgültig zu definieren. Wir führen jetzt auch in Bezug auf den Wohnungsbau eine Dichte-Diskussion. Ich meine allerdings, dass man aufpassen muss, nicht zu vordergründig hoch hinaus zu wachsen. Aus meiner Sicht gibt es schon den einen oder anderen Ort in der Stadt, an dem man sich eine Entwicklung auch über das normale Maß hinaus vorstellen kann.

Ist der Innere Grüngürtel solch ein Raum? Etwa in Bezug auf die Uni-Erweiterung oder den Großmarkt.

Der Großmarkt definiert neue Konturen im südlichen Bereich der Innenstadt. Hier setzen wir ab November ein großes Gutachterverfahren mit internationaler Beteiligung in Gang, fünf Teams sollen die zurecht abstrakte Chiffre des Masterplans in eine konkrete räumliche Vorstellung übertragen.



2013 wurden die Hallen der Clouth Gummiwerke abgerissen. Auf einer Fläche von 14,5 Hektar entsteht eine der größten Neubausiedlungen Kölns mit über 1000 Wohnungen.

Foto: Jens Willebrand

Die Aufgabenstellung definieren wir erst einmal relativ offen. Ich sehe das nicht automatisch als einen Standort, an dem ich mir von vornherein hohe Häuser vorstellen will oder muss. Hundert Hektar sind eine Dimension, bei der man grundsätzlich über Städtebau nachdenken muss, damit lebendige Quartiere entstehen können. Architektur ist da nur ein mögliches Mittel. Die Frage, wie ich ein robustes Stück Stadt schaffe, treibt mich eher um, als formale Gelüste nach hohen Häusern.

Könnte man sagen, die Herausforderung im Mülheimer Hafen besteht darin, aus der Kontinuität heraus etwas Neues zu entwickeln?

Ja, und das sehe ich nur in Ansätzen in diesen ersten Skizzen,

Erste Skizzen für das brachliegende Areal des rechtsrheinischen Mülheimer Hafens: 2013 wurden in einem Werkstattverfahren Perspektiven entwickelt.

Foto: Luftbildatlas Köln, Skizze: Bolles+Wilson



die wir gemacht haben, weil wir diese Debatte vorantreiben und planungsrechtliche Fragen oder Fragen von Retentionsräumen intensiv diskutieren. Ich finde es interessant, aus der typologischen Tradition einer Stadt etwas Neues zu machen, um damit an das, was da ist anzuknüpfen. Wonach wir uns doch alle sehnen, ist eine gewisse Originalität und eine Interpretation eines Ortes, damit es nicht überall gleich aussieht.

Es gibt aber auch viele Gebäude in der Stadt, bei denen man sich durchaus vorstellen könnte, auf sie zu verzichten. Wir denken etwa an den Siedlungsbau der fünfziger Jahre. Gehört es nicht auch zum Stadtumbau, sich von Unzeitgemäßem zu trennen?

Man muss aufpassen, dass man nicht zum Bilderstürmer wird, denn an vielen Stellen in Köln entdeckt man die Qualitäten erst auf den zweiten Blick. Ich gehe nicht durch die Stadt und denke: „Kann weg, kann weg, kann weg.“ Doch man muss nicht an allem festhalten, manches wurde in der Nachkriegszeit sehr schnell gebaut. Auch im Wohnungsbau ist das seit geraumer Zeit ein Thema. Es gibt auch schon gute Lösungen – die GAG Siedlung Buchheimer Weg (Heft 45.2011) zum Beispiel.



Dort wurde doch alles abgerissen?

Ja, und das Doppelte neu gebaut, ohne den Städtebau grundsätzlich in Frage zu stellen. Es ist immer noch diese offene Struktur, nur viel dichter. Dies ist ein gelungenes Beispiel, wie man preiswert baut und die teilweise wahnsinnigen energetischen Ertüchtigungen von Bestandsgebäuden umgehen kann. Auch bei einer Siedlung in Ossendorf hat die Wohnungsbaugenossenschaft lange überlegt, wie der Bestand energetisch ertüchtigt oder die Grundrisse modernisiert werden könnten. Die Maßnahmen waren nicht finanzierbar. Jetzt reißt man ab und plant komplett neu, auf dem Grundriss der alten Siedlung. Das ist wie aus einem Lehrbuch für Siedlungsbau: Ganz strenge Struktur, straßenbegleitende Reihenhäuser, Zeilen zweigeschossig, wunderbar proportionierte Stadträume. Mit neuen Häusern am historischen Plan festhalten, das ist ein zentrales Thema.

Ja, aber auch ein quantitatives Thema. Im Stadtgrundriss sieht man zahllose Fünfziger-Jahre-Siedlungen.

Mit fünf oder sechs Wohnungsbaugenossenschaften führen wir parallel Untersuchungen durch, um zu sehen, wie man

diese Siedlungen klug weiterentwickeln könnte. Vielleicht auch nicht nur mit Wohnen, denn häufig ist es die Crux einer Siedlung, dass sie ausschließlich Wohnraum bietet. Welche neuen Zielgruppen kann man ansprechen, was gibt es noch an architektonischen Experimenten, wie kann man dadurch auch den Bestand auch noch mal aufwerten? Das will ich für Köln jetzt mit verlässlichen Partnern, ganz systematisch in Angriff nehmen, weil ich glaube, dass da großes Potenzial, auch in Form dringend gebrauchter Wohneinheiten, drinsteckt. ■

Ersatzneubau als Strategie: Das Architekturbüro Astoc hat die Fünfziger-Jahre-Siedlung Buchheimer Weg in Köln Ostheim durch neue Bauten ersetzt

Foto: Jens Willebrand

Jörg Leeser | Architekt und Stadtplaner. Leitet seit 2000 zusammen mit Anne-Julchen Bernhardt das Architekturbüro BeL in Köln, Vertretungsprofessuren an der Bergischen Universität Wuppertal und der PBSA Düsseldorf

Uta Winterhager | Architekturkritikerin aus Köln. Berichtet für die Bauwelt über Stadtplanungs- und Architekturthemen aus dem Rheinland, führt zusammen mit Barbara Schlei das Online-Magazin koelnarchitektur.de



Foto: Wilfried Dechau

Matthias Hahn | ist seit 1996 Baubürgermeister von Stuttgart. Nach dem Studium der Rechts- und Politikwissenschaft war er von 1981 bis 1996 als selbstständiger Rechtsanwalt tätig. Er ist Beigeordneter für Städtebau der Landeshauptstadt Stuttgart, zuständig für das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, für das Baurechtsamt und das Amt für Umweltschutz.

„Die Erfolge der Stuttgarter Planung sind größer als allgemein wahrgenommen“

Matthias Hahn im Gespräch mit Ursula Baus und Christian Holl
Text **Ursula Baus** Fotos **Wilfried Dechau**

Keine Frage: Die Stadt Stuttgart, die mit jahrzehntelangen Diskussionen um das Bahnprojekt S21 in die internationalen Schlagzeilen geriet, ist von den Themen und Dimensionen des damit verbundenen Stadtumbaus gebeutelt. Pro und Contra S21 rissen in der Stadtgesellschaft, sogar innerhalb von Familien, tiefe Gräben. Stuttgart 21 sparten wir im Gespräch mit Baubürgermeister Matthias Hahn weitgehend aus – auf den Verdacht hin, dass andere Themen der Stadtentwicklung doch zu kurz kommen könnten.

Welchen Ruf hat Stuttgart derzeit? Weltweit ließ aufhören, als von „Wutbürgern“ nicht aus der Achse des Bösen, sondern aus dem Schwäbischen die Rede war. Mercedes, Porsche – hier wird für jedes Auto mehr Geld ausgegeben als für ein Kind. Dann wieder überrascht die Recherche eines Hamburger Weltwirtschaftsinstituts: Stuttgart bleibe die Großstadt mit dem reichhaltigsten Kulturangebot in ganz Deutschland. Woher also die Wut? Die ZEIT schrieb Ende 2011, Hamburg sei ja schon schlimm genug, aber architektonisch längst nicht so „zerrüttet wie Stuttgart“. Nicht müde wird man in der grün-rot regierten Landeshauptstadt des grün-rot regierten Bundeslandes zu betonen, dass Topographie und

enge Stadtgrenzen – kurzum: örtliche Besonderheiten – jeglichen Vergleich mit Städten wie Hamburg oder Köln, das beglückt ist durch einen Dom und den Rhein und die Weite der Umgebung, nicht rechtfertigen.

Der Jurist Matthias Hahn (SPD) bekleidet seit 1996 das Amt des Baubürgermeisters der Landeshauptstadt. Fritz Kuhn (Grüne) ist der dritte Oberbürgermeister, mit dem der 66-jährige Hahn zusammenarbeitet. Bis 1997 war es Manfred Rommel (CDU, „Der Schwabe tut gern so, als ob er arm sei. Aber er ist beleidigt, wenn andere ihm das glauben.“) und bis 2013 Wolfgang Schuster (CDU, „Let's putz“). Hahns Vorgänger Hansmartin Bruckmann begleitete 1973 bis 1996 Oberbürgermeister Manfred Rommel, den – so darf man in hoher Wertschätzung seiner humorvollen Feingeistigkeit sagen – Stadtplanung und Architektur herzlich wenig interessierten. In diese Zeit fielen unter anderem die ersten Entscheidungen zu Stuttgart 21 und auch die Arbeit im „Bohnenviertel“, das schließlich dank protestierender Bürger nicht komplett für den Bau eines technischen Rathauses abgerissen wurde, aber eine stuttgart-typische Kuriosität aufweist: zur Charlottenstraße hin eine „bewohnte Lärmschutz-



wand“. Hansmartin Bruckmann verspottete weit in die Zukunft reichende Ideen gern als Pläne der „Marke Hans-guck-in-die-Luft“. Eine Stadtstrategie, eine Stadtidee, ein Entwicklungskonzept gab es Mitte der neunziger Jahre nicht.

Als profilierteste Persönlichkeit im Amt agierte Christian Farenholtz, 1965 bis 1973. Diese wachstumsorientierte „Farenholtz-Zeit“ bescherte der Stadt unter anderem große Wohngebiete wie Freiberg, Neugereut, Fasanenhof, Asemwald. Matthias Hahn hatte als Kind den charismatischen Farenholtz kennengelernt – er, Hahn, der Verwaltungsexperte, besaß als antretender Baubürgermeister nicht die Planungserfahrung wie einst Farenholtz. Befragt nach den zwei, drei wichtigsten Planungsprojekten der Stadt, kommt Matthias Hahn auf Verkehr, Innenstadtentwicklung und Wohnungsbau zu sprechen.

Verkehrskonzepte

Die Neuordnung des Bahnknotens sei wichtig gewesen, vor allem, weil sich dadurch städtebauliche Chancen ergaben, über die man sich Gedanken machen musste. Abgesehen davon sei man sich der Verkehrsproblematik natürlich bewusst. In Stuttgart drängt die Verkehrsreduzierung mehr als in nahezu allen anderen Städten, der Kessellage sei's geklagt. Mit dem Neckartor hat man den innerstädtischen Ort mit der deutschlandweit höchsten Feinstaubbelastung. Was tun dagegen? Neue Tiefgaragen mit 1700 im Einkaufszentrum „Milaneo“ und 650 Parkplätzen im „Gerber“ holen zusätz-



Abhilfe auf einen Schlag: im neuen Europaviertel nördlich des Bahnhofs fehlt die Infrastruktur. 200 Läden sind bis Jahresende im Einkaufszentrum Milaneo angekündigt.

Plan: OpenStreetMap-Mitwirkende/schwarzplan.eu

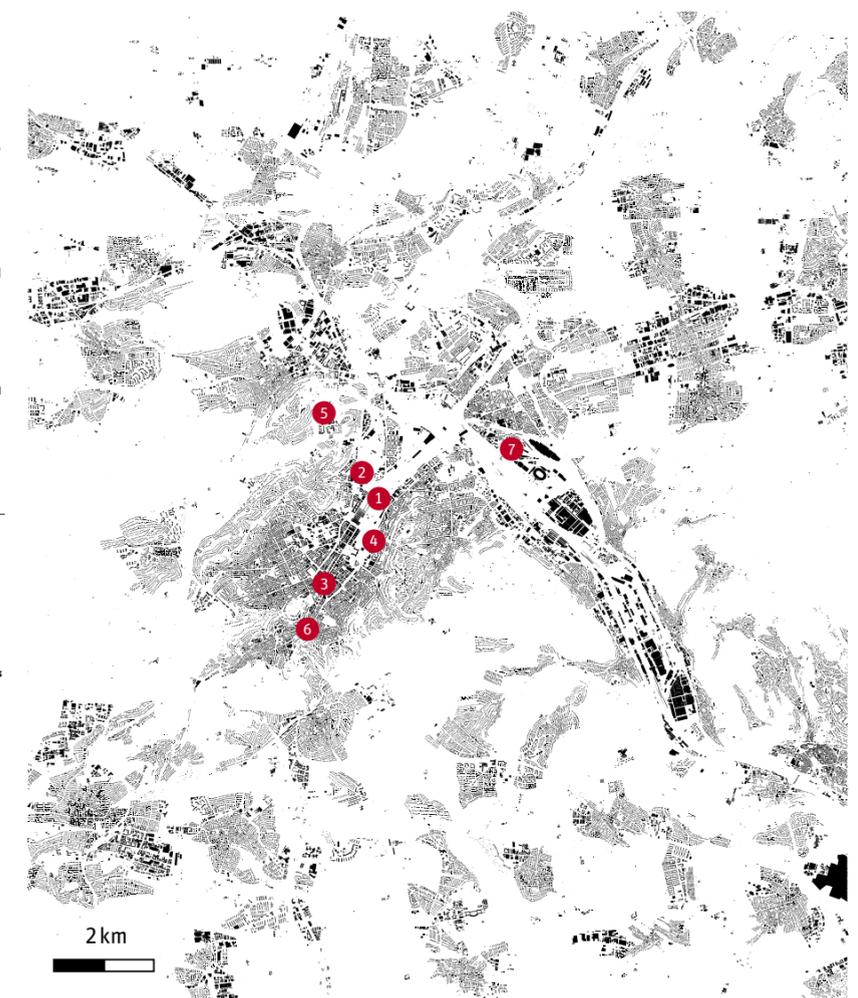
lich Autos in die Stadtmitte, was wir für falsche Signale halten. Hahn verweist jedoch auf das „Verkehrskonzept 2030“ und darauf, dass man Modal Split als Ziel habe, Tempo-30-Zonen einrichte, das Parkplatzmanagement ausweitere und mit dem „Cityring“ versuche, den Autoverkehr aus dem Stadtkern herauszuhalten. Doch mit der Umsetzung hapert es? Matthias Hahn | Die Erfolge sind größer als allgemein wahrgenommen wird. Schauen Sie die Theodor-Heuss-Straße an: Aus der Stadtautobahn haben wir eine einigermaßen zivilisierte Stadtstraße gemacht – mit acht Übergängen, Parkplätzen links und rechts und Radfahrstreifen – wenn wir das auf der B14 schaffen würden, wären wir schon sehr weit!

Tja, die B14. Das ist Stuttgarts „Kulturmeile“, eine bis zu zehnspurige Stadtautobahn, die mit teilweiser Tieflage, Zufahrtsspuren und -ringen davon zeugt, dass die autogerechte Stadt bis heute in den Köpfen der Tiefbauamtsmitarbeiter herumspukt – aber auch in anderen Köpfen. Im Vorzimmer von Matthias Hahn hängt der Plan, den die DASL auf seine Anregung hin für eine harmlose Umgestaltung der B14 im Jahr 2005 angefertigt hat. Seit Jahrzehnten werden Pläne geschmiedet, aber es blieb bei homöopathischen Eingriffen – zwei Fußgängerüberwege, gerade nicht im Bereich der Kultureinrichtungen, und eine Straßendeckverbreiterung. Daran wird sich auch nichts ändern. Der damalige OB Wolfgang Schuster, so erinnert sich Hahn, habe sich nicht für den DASL-Plan interessiert; was Werner Sobek für die B14 vorge schlagen habe, sei allerdings, „bei allem Respekt, die falsche Antwort für die Straße“. Ein Überweg im Kulturbereich der B14 nahe der Oper sei von seiner Verwaltung in den aktuel-

B14-Panorama: die Staatsgalerie, das Haus der Geschichte und die Landesbibliothek

Foto: Jürgen Pollak

- 1 Hauptbahnhof/S21
- 2 Milaneo
- 3 Gerber
- 4 B14
- 5 Think K!
- 6 Marienplatz
- 7 NeckarPark



In der Bildmitte die Stelle, an der der neue Tiefbahnhof die bisherigen Gleise untertunnelt wird. Die alte Postdirektion steht dem schnellen Durchstich noch im Weg: Abriss oder nicht?

len Haushaltberatungen als dringlich vorgeschlagen, aber von OB Kuhn, dessen Kämmerer sowie dem Gemeinderat nicht berücksichtigt worden. „Das Projekt steht bei ihm (OB Kuhn) noch nicht im Fokus.“ Das wundert uns, denn OB Fritz Kuhn lässt immer wieder verlautbaren, wie wichtig ihm der Fußgänger in der Stadt sei. Mehrheiten dafür sucht er aber offenbar noch nicht. Mit gerade einer Stimme Mehrheit hatte Hahn vor über zwanzig Jahren einen Fußgängerübergang am Akademiegarten durchgebracht.

Damals begann er, die Stadt wenigstens zu „entkrauten“. Cotoneaster und anderes pflegeleichtes Grün waren als Hindernisse für Fußgänger in der Stadt gewuchert, um den Autoverkehr von der Belästigung durch Fußgänger oder Radfah-

rer – damals wirkten sie wie Außerirdische – frei zu halten. Man ist dankbar, dass inzwischen aus manchen innerstädtischen Steppengeländen begehbarer Wege geworden sind. Ein Verdienst? Eigentlich sollte derlei selbstverständlich sein. Im Gemeinderat ist die Erkenntnis, dass es anders als autogerecht gehen kann, schon angekommen. Bis 2009 hatten wir jedoch auto-affine Mehrheiten.

Mit der Einführung von car2go und anderen Sharing-Modellen sowie der stückweisen Festlegung von Fahrradwegen und einem kurzen Straßenstück als Shared Space humpelt Stuttgart vielen Großstädten abgeschlagen hinterher. Bei den letzten Gemeinderatswahlen änderten sich die Mehrheiten im Stuttgarter Rathaus zwar – aber die Verwaltung, so Matthias Hahn, müsse eben auch mitziehen, eine geänderte Politik mittragen und umsetzen. Da sei nun der neue OB Fritz Kuhn gefordert (seit 2012 im Amt), der bestimmte Dinge in der Verwaltung auch durchsetze.

Es wächst unser Eindruck, dass diese Politik „Gewurschtel“ ist – ein pragmatisches Sammelsurium mehr oder weni-

ger gelungener kleiner Schritte, in deren Summe eine dezentere Richtungsänderung, aber fürwahr kein Modellcharakter, geschweige eine Vision erkennbar wird. Modellhaftes wie aus dem brasilianischen Curitiba in der Autostadt Stuttgart? Oder etwas Ähnliches, wie es Bertrand Delanoë in Paris gelungen ist? 20 Prozent weniger motorisierter Individualverkehr? Matthias Hahn beschwichtigt:

Man muss abwarten, wie sich so etwas wie car2go rechnet. Ich fahre als Dienstwagen zum Beispiel einen Hybrid-Wagen – mit eindrucksvollen Werten. Mit dem Thema Feinstaub und Stickoxiden müssen wir natürlich weiterkommen. Wir waren zum Beispiel mit der grünen Plakette schneller als München. Und wir haben ein Lkw-Durchfahrtsverbot erreicht – wir setzen also auf kleine Schritte. Im ÖPNV ist es uns gelungen, die großen Siedlungen der fünfziger und sechziger Jahren – Hallschlag, Freiberg, Fasanenhof – ans Stadtbahn-Netz anzuschließen.

Zurecht weist der Baubürgermeister auf einzelne verbesserte Orte hin: Die Leuchten, die man am Karlsplatz, am Alten Schloss und am Marktplatz aufgestellt hat, sind gestalterisch gelungen, die Lichtwirkung ist dezent. Doch andere Plätze Stuttgarts bleiben legendäre Albräume, Orgien von Pollern, Mittelstreifen-, Baum- und Heckengestrüpp und Werbeflächen – Arno Lederer mutmaßte einmal, hier seien „amtliche bestellte Straßenhasser“ tätig. Einen Gestaltungsbeirat gönnt sich Stuttgart nicht.

Innere Konsolidierung

Matthias Hahn widerspricht dem „Gewurschtel“ vor allem beim zweiten Thema: der inneren Konsolidierung. Als er 1996 anfang, sollte die Expansionsstrategie seiner Vorgänger aufgegeben und im wesentlichen die Innenverdichtung verfolgt werden.

Das ist uns sehr gut gelungen, wir haben im Grunde genommen jetzt den Zustand erreicht, den wir 1997 angestrebt haben und auf bereits in Anspruch genommenen Flächen gebaut.

Investorenverträglich großflächige Abrisse guter Nachkriegsarchitektur, fragen wir nach, seien dabei aber schon zu beklagen?

Selbstverständlich, Abriss gehört zur Verdichtung dazu. Die Schlachten ums Erhalten werden aber nicht in der Öffentlichkeit ausgetragen – wenn es so weit kommt, dass wir uns öffentlich streiten, ist es meistens schon zu spät.

Die architektonisch gelungene, ehemalige Bahnverwaltung sehen wir in ihrem Bestand gefährdet. Die Deutsche Bahn möchte sie gern abreißen, um preiswerter am S21-Tunnel bauen zu können.

Mit Hartnäckigkeit habe ich bislang den Abriss verhindern können – obwohl die Bahn seinerzeit im Gemeinderat bereits Stimmung gegen den Bau gemacht hatte. Man muss auch



Konsolidierung der Innenstadt auf schwäbische Art: In der Innenstadt entstehen zurzeit an städtebaulich neuralgischen Punkten gleich zwei neue Einkaufszentren, die jede Art von architektonischem Anspruch vermissen lassen. Knapp zwei Kilometer trennen das künftige Milaneo im Europaviertel und das Gerber an der Paulinenbrücke, das Ende September eröffnet wurde.

Visualisierungen: Aldinger + Wolf – Visualisierungen

verfolgen, wie die Stimmung in der Stadt ist. Wenn man sich fragen lassen muss: „Willst du diesen ollen Kruscht erhalten?“, dann haben sie es schwer. Außerdem sitzen hier bei uns auch immer wieder Architekten, die beredt erklären, das Neue sei ja viel besser und schöner als das Alte.

Zu den zentralen Aspekten in der Innenstadt zählen wir dann aber auch die Entwicklung von Einzelhandelsflächen. In Kürze eröffnen in Stuttgart mit dem „Gerber“ und dem „Milaneo“ zwei riesige Einzelhandelszentren mit fast 70.000 Quadratmeter Verkaufsfläche. Das bedeutet zusätzlichen Autoverkehr. Strukturverändernde Wirkungen werden nicht ausbleiben?

Das werden wir sehen. Wenn es tatsächlich so wäre, dass sich ein Handelsschwerpunkt dorthin verlagern würde, müssten hier am Marktplatz die Mieten fallen. Tun sie aber nicht. Ich halte die ganze Entwicklung des E-Commerce für gravierender.

Im Gemeinderat wurde das Gerber mit großer Mehrheit begrüßt. Auch von den Grünen. Deren Kriegsschauplatz S21 hatte ihnen schon die „Verweigerer-Rolle“ eingetragen – die wollten sie nicht überall spielen.

Wohnen und Demographie

Die Stuttgarter Zeitung schrieb am 30. Juli 2014: „Die jüngst vorgestellte Bilanz für 2013 weist lediglich 1500 neue Wohnungen in Stuttgart aus. Wie viele davon im geförderten Wohnungsbau entstanden sind, kann die Verwaltung auf Nachfrage nicht beantworten. 1800 fertiggestellte Einheiten pro Jahr, 600 davon im geförderten Wohnungsbau, hatte der OB als Ziel ausgegeben. Zudem musste die Verwaltung vor wenigen Wochen eingestehen, dass in den Jahren 2014 bis 2018 nicht die eigentlich avisierten 1400 neuen Sozialwohnungen, sondern lediglich 1035 realistisch sind.“



Dass es anders als autogerecht gehen kann, ist im Gemeinderat angekommen. Bis 2009 hatten wir jedoch auto-affine Mehrheiten

In diesem Zusammenhang verweist Hahn auf die Neuordnung der Kliniken mit vielen frei werdenden Arealen oder den NeckarPark – ein neues Wohngebiet im Stadtteil Bad Cannstatt:

Wir haben mit unserer der Stadtgeschichte leider kaum innerstädtische Industriebrachen oder frei werdende Kasernengebiete, aufgegebene Häfen oder Flughäfen, die große Wohnungspotenziale bieten würden. Es sind immer nur ein paar Hektar, die abfallen. Deswegen ist für mich die „Stadt am Fluss“ ein lohnendes Projekt. Stuttgart selbst liegt nicht am Fluss, der Neckar fließt durch den größten Stuttgarter Bezirk: Bad Cannstatt mit 60.000 Einwohnern.

Doch habe man sich auch um die öffentliche Räume im Bestand gekümmert:

Drei Projekte des Programms Soziale Stadt wurden bereits durchgeführt, u.a. mit Rückbauten von Projekten aus den sechziger Jahren, teilweise wurden Unterführungen zugeschüttet, Straßen verschmälert und Plätze gestaltet. In Zuffenhausen Rot und an vielen anderen Orten kümmern wir uns um die öffentlichen Räume.

Wieder kommt man auf viele kleine Aktionen – und die große Linie?

Es gibt Themen, in denen wir eisern und konsequent sind, es stellt sich aber natürlich die Frage der Konsistenz der Darstellung nach außen. Ich bewundere meine Exkollegin Christiane Thalgot, die alles aus großen Themen abgeleitet hat.

Zurück zum Wohnen

Unser teuerstes Projekt ist, wie schon gesagt, die Neuordnung der Kliniken. Alle frei werdenden Gebiete werden zum Wohnen umgenutzt. Nachdem die Messe zum Flughafen

umgezogen ist, wurden die Gebiete am Killesberg auch für Wohnungen umgenutzt.

Um dort die Autoflut einzudämmen, ziehen wir den Vergleich mit Frankfurt, wo mehrere Stellplätze durch wenige Car-sharing-Plätze ersetzt werden. Daran ist jedoch derzeit nicht gedacht.

Wir müssen nun auch mal abwarten, was die neue Landesbauordnung bringt, die bereits Züge der rot-grünen Landesregierung tragen wird.

Für junge Familien, gibt Matthias Hahn zu, sähe es nicht gut aus. Sozialwohnungen hat die Stadt jahrelang nicht gebaut.

„Wir wissen natürlich, dass durch die diversen Hochschulen viele Junge hier wohnen, und wir versuchen sie zu binden. Beim Kampf um die Wohnungen, die in den letzten Jahren gebaut worden sind, sind die ganz Jungen hinten runtergefallen, weil wir keine speziellen Förderprogramme für sie haben. Studentenwohnheime haben wir planungsrechtlich immerhin ermöglicht, ein Bauprogramm für junge Familien gibt es

durchaus. Für diesen geförderten Wohnraum sorgte bislang die SWSG; das Planungsamt hat nun das Qualitätsmodell SIM entwickelt, das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell. Was muss mit innerstädtischen Bebauungsplänen gelingen? Beispielsweise durch Vertragsregelung? Wir haben Quoten für Wohnen festgelegt, sichern Infrastruktur und Stadtqualitäten, geben mit drei Förderprogrammen 20 Prozent geförderten Wohnungsbau bei neuen Wohnbauvorhaben vor, legen mindestens zwanzig Prozent Geschossfläche für Wohnen bei neuen Vorhaben in Mischbauflächen fest. Auf eigenem Grund werden fünfzig Prozent geförderter Wohnungsbau realisiert – siehe Rosenstein-

Lichtblick in Nachbarschaft zur Weißenhofsiedlung – das Quartier „Think K“ auf dem alten Messegelände am Killesberg (Heft 1–2.2014)

Fotos: Fürst Developments



Links: Auf dem ehemaligen Güterbahnhof in Bad Cannstatt entsteht der NeckarPark. Unten: Städtebaulicher und architektonischer Tiefpunkt am Österreichischen Platz: das Gerber-Einkaufszentrum

Foto: Stadt Stuttgart





Vorzeigeprojekt im Stuttgarter Süden: Der freigeräumte und „entkrautete“ Marienplatz. Von hieraus fährt die Zahnradbahn hoch nach Degerloch. Den Platz rahmt der Nachkriegsbau von Karl Gonser.

Areal, NeckarPark, Olga-Areal, Rote Wand, Bürgerhospital. Etwa 700 geförderte Wohnungen pro Jahr sind in der festen Perspektive. Die Verwaltung muss dafür an einem Strang ziehen. Wo wir Grundstückseigentümer sind, sorgen wir selber für Wohnungen, Kitas, Mehrgenerationenhäuser. Nun sind hier zwei Ämter zuständig, für die Wohnungsförderung der Kollege Michael Föll, für die Planung mein Amt. Dafür organisiert und koordiniert der OB jetzt einen Lenkungskreis „Wohnen“ – in dem übrigens auch die Wirtschaftsförderung vertreten ist. Das funktioniert sehr gut, er kümmert sich darum, dass Prozesse und Zuständigkeiten transparent werden. Wir überlegen auch, wie wir mit Baugenossenschaften verfahren. Das Klima hat sich für Sozialwohnungen durchaus verbessert.

Mit Baugemeinschaften hat man in Stuttgart aber noch keine reiche Erfahrung. Ob Stuttgart eine kinderfreundliche Stadt sei, fragen wir. Wir wissen schließlich, dass der Schleichverkehr mehr und mehr durch die Wohngebiete fließt, aggressiver wird und der öffentliche Raum per se in Stuttgart keineswegs kinderfreundlich ist.

Sie kennen doch die Aversionen, wenn Kinder auf der Straße

spielen und der Ball ans Auto knallt – wir schauen, dass an vielen Stellen Kinderspielplätze entstehen. Im öffentlichen Raum bräuchten sie mehr Personal, das die Autogeschwindigkeiten kontrolliert, auch im verkehrsberuhigten Bereich.

Und wie müssen sich Quartiere für eine älter werdende Bevölkerung verändern?

In den verdichteten Gebieten müssen wir überlegen, welche Angebote wir den Älteren machen sollten. Auch Mehrgenerationenhäuser spielen eine große Rolle. Im Moment kenne ich noch keine Probleme mit den baulichen Veränderungen für Ältere – mit Aufzügen und Rampen beispielsweise.

Diskursive Stadt

Wir wenden uns den Themen der „diskursiven Stadt“ zu, Mitbestimmungs- und Beteiligungsmodelle kennt man schließlich seit Jahrzehnten.

Eine Bürgerbeteiligung nach dem Motto: „Sagt mal, was ihr wollt“, die funktioniert überhaupt nicht. Wir müssen vielmehr etwas vorschlagen und dann über die Vorschläge reden.

Ich glaube, dass der größte Effekt von Bürgerbeteiligung die Herstellung von Transparenz ist. Um der Angst vorzubeugen, nicht zu wissen, was am Ende rauskommt, was auf uns zukommt. Organisiert werden Werkstattmodelle, Veranstaltungen. Auch externer Rat ist gefragt, weil Verwaltungen für die Beteiligungsorganisation oft zu schwach besetzt sind.

Im Internet, so fiel uns auf, wird auf den Stuttgart-Seiten nicht sehr viel Transparenz geübt.

Mit Sicherheit kann man das verbessern. Ich beneide ansonsten Frau Merk, weil sie „Planungssprecher“ im eigenen Amt hat. Ich habe leider nur eine zentrale Pressestelle, an die ich mich wenden kann.

Der Stuttgarter Platz, der Matthias Hahn persönlich am besten gelungen scheint, ist der Marienplatz im Süden, wo die Zahnradbahn zum Ortsteil Degerloch hinauf fährt. Auch hier wurde „entkrautet“. Als Lieblingsprojekt entpuppt sich der NeckarPark – und die Utopie? Ach ja, utopisch bleibe eine „Kulturmeile“, die auch in der Aufenthaltsqualität ihren Namen verdiene.

So resümieren wir. Homöopathische Eingriffe gelingen in Stuttgart hier und da, eine Vision – oder weniger esoterisch: eine klare Strategie für eine weltweit bemerkenswerte Stadt des 21. Jahrhunderts – fehlt; eine Strategie, in der man sich nicht gegen das Auto grundsätzlich, sondern kompromisslos für eine emissionsfreie und geräuscharme Mobilität, auch als Errungenschaft ortsansässiger Weltkonzerne, profilieren könnte. Stuttgarts öffentlicher Raum ließe sich besser als mit kleindosierten Portionen für alle Bewohner gewinnen. In Stuttgart sitzen die Weltmarktführer der erneuerbaren Energie, die Ingenieure mit größtem Know-how; Manfred Rommel legte die Messlatte für Toleranz und Verantwortung für die Ärmsten der Armen verbindlich hoch – wo, wenn nicht hier, sollte anders agiert werden als in „kleinen Schritten“? ■

Ursula Baus | arbeitet als Architekturkritikerin. Lehraufträge an der Universität und der Akademie der Bildenden Künste Stuttgart, Mitglied im wissenschaftlichen Kuratorium der IBA Basel 2020 und im Stiftungsrat der Schelling-Architektur Stiftung Karlsruhe

Christian Holl | gründete 2004 zusammen mit Ursula Baus und Klaus Siegele die Agentur „frei04 publizistik“. Seit 2007 Kurator und Mitglied im Ausstellungsausschuss der Architekturgalerie am Weißenhof, seit 2010 Geschäftsführer des BDA Hessen