

Resource Architecture –

XXI World Congress of Architecture, 22 to 26 July 2002 in Berlin

Workshop 5: Conversion and Revitalisation

Gert Kähler

Konversion und Revitalisierung

Wir betrachten ein zumindest in seiner Dimension neues Phänomen der Stadt - und zwar unter den Aspekten „einerseits - andererseits“.

Einerseits: Zum einen geht es in Deutschland um die Militärgelände, die nach der Vereinigung beider deutscher Staaten frei geworden sind. Dann geht es um riesige innerstädtische Bahngelände, die neu zur Verfügung stehen. Weiter handelt es sich - ein europäischer Prozess - um große Industrieareale, die wegen der Umstrukturierung der Industrie frei werden. Schließlich geht es weltweit um die in Folge der Containerisierung der Verkehre frei werdenden kleinteiligen historischen Hafengelände. Alle Situationen befinden sich innerhalb der vorhandenen Stadt (das gilt nicht für die Truppenübungsplätze, aber für die Kasernen), zum Teil grenzen die neuen Flächen direkt an die Zentren an.

Das heißt, zum ersten Mal geht es in der Stadtplanung nicht mehr um die Frage der *Stadterweiterung nach außen*, sondern um die Erweiterungsmöglichkeit der Zentren. Das ist deshalb ein „Jahrhundertereignis“, weil man die Zentren bisher nicht systematisch erweitern konnte, obwohl das im Zuge des Stadtwachstums notwendig gewesen wäre; man konnte allenfalls in die Höhe gehen.

Nehmen wir die **Militärgelände** in der Bundesrepublik: Vor der Wende 1989 standen insgesamt in Ost und West knapp 1,4 Millionen Soldaten, heute sind es nur noch rund 350 000, nachdem allein 370 000 sowjetische Soldaten abgezogen sind.

Woraus auch hervorgeht, dass die neuen Bundesländer, der Bereich der DDR, am stärksten betroffen ist - also die Region, die am wenigsten Geld hat und den geringsten Bedarf an neuen Flächen.

Dann die **Bahngelände**: Bisher hatte der Verkehr Vorrang, und keiner stellte das infrage; die Bahnanlagen aus Flächen fressenden Gleisanlagen und Lärm waren und sind so selbstverständlich wie der Autolärm auf den Straßen.

Durchgangsstationen mit wenigen Gleisen anstelle von Kopfbahnhöfen sind heute die schnellere Lösung. Neue Techniken wie automatische Kupplungen und Triebzüge, die nicht mit Lokomotiven rangiert werden müssen, machen es möglich, auf die großen Gleisharfen außerhalb der Bahnhöfe zu verzichten. Der noch notwendige Teil der Gleisanlagen verschwindet vor Erreichen der Innenstädte in tief liegenden Tunnels - Ergebnis: In Stuttgart sollen 100 ha, in München 120 ha, in Frankfurt gar 138 ha Flächen frei von Bahnanlagen werden - Flächen, die im Jargon der Immobilienmakler „in bester Citylage“ liegen.

Schon in ökologischer Sicht ist das von ungeheurer Bedeutung, weil nicht neue Flächen versiegelt werden, sondern vorhandene bebaute Flächen endlich für die Stadt und im Sinne ihrer Bürger genutzt werden können. Die *Ausdehnung* der Städte im 19. und 20. Jahrhundert erzeugte immer mehr Verkehr, ihre *Innenbesiedelung* heute kann Verkehr verringern: erste Berechnungen der Bahn sprechen davon, allein in Stuttgart 4 Millionen Pkw-Fahrten im Jahr überflüssig zu machen!

Das gleiche Prinzip gilt seit einigen Jahren für die Umnutzung von ehemaligen **Hafengebieten**, deren besonderer Charme in der besonderen Lagegunst am Wasser liegt. Von New York bis Barcelona, von Göteborg bis Antwerpen, von Kiel und Lübeck bis Amsterdam und Hamburg entstehen neue Stadtquartiere, die die alten Bauten wie selbstverständlich einbeziehen.

Auch bei den großen **Industriearealen** verhält es sich nicht anders, obwohl dort meist noch ein paar kleinere Umweltprobleme hinzukommen - so müsste einer Nutzung des Geländes der Völklinger Hütte ein Bodenaustausch für 750 Millionen Euro vorausgehen. Aber im Kern handelt es sich gerade bei diesen Dinosauriern der Industrie um äußerst reizvolle Hinterlassenschaften der Industrialisierung; die IBA Emscher ist ein schönes Beispiel dafür, wie unterschiedlich und wie vielfältig damit umgegangen werden kann.

Andererseits stehen der neuen Chance, auch die *Stadtzentren* erweitern und neuen Bedürfnissen anpassen zu können, einige schwerwiegende Hemmnisse entgegen: Zum einen stellt sich die Frage, für welche Bevölkerung diese neuen Flächen eigentlich verfügbar gemacht werden sollen: Bei sinkenden Einwohnerzahlen - besonders deutlich in Ostdeutschland mit seiner einen Million leer stehenden Wohnungen zu sehen, aber demnächst auch in Westdeutschland, fragt sich, wer hinzuziehen soll. Bei der immerhin optimistischen Annahme eines Zuwanderungssaldos von 100 000 Menschen pro Jahr wird die Einwohnerzahl Deutschlands bis zum Jahre 2050 von jetzt 82 Millionen auf dann 65 Millionen zurückgehen!

Also: Einerseits stellt sich die Frage, wie man mit dem Schrumpfen der Städte umgeht bei erheblichen zusätzlich verfügbaren Flächen. **Andererseits** sieht die Realität so aus, dass trotz der stadtplanerischen Chance *nach innen* viele Menschen immer noch gern *an den Stadtrand ziehen*, weil sie dort den handtuchgroßen Garten für die Kinder, mehr Sicherheit vor den bösen Buben der Innenstadt, mehr sozial Gleichgesinnte und, nicht zuletzt, bezahlbare Einfamilienhäuser finden oder zu finden glauben.

Innerstädtische Flächen sind erfahrungsgemäß teuer, insbesondere dann, wenn sie erst für den neuen Gebrauch hergerichtet werden müssen: Hochwasserschutz in

den Hafenarealen, Aufspüren und Beseitigung von Bodenverseuchung von Industriebrachen und militärisch genutzten Gebieten usw.

Auch diese Stadtrandwanderer zerfallen in zwei Gruppen - beide machen die Nutzung von Konversionsflächen nicht leichter. Die einen suchen die billigen Grundstückspreise am Stadtrand, den anderen passt die Wohnform „Großstadt“ nicht mehr. Hier liegt eine sehr viel größere soziale Sprengwirkung der Wanderungsbewegungen. Zunehmend ziehen nämlich auch Singles und Ältere ins Umland. Sie fühlen sich in der großen Stadt nicht mehr wohl. Sie macht ihnen Angst. Sie fühlen sich durch Schmutz, Jugendliche, Ausländer und fehlende nachbarschaftliche Geborgenheit bedroht.

Man wird diese Bevölkerungsgruppen also nur halten können,

- wenn man für sie einen finanzielle Anreize schafft, die die höheren innerstädtischen Grundstückspreise ausgleichen (dann verdienen aber die Städte kein Geld mehr mit ihrem "Tafelsilber"!)

- wenn man ein Umfeld sowie Bebauungs- und Eigentumsformen schafft, das genauso familientauglich erscheinen wie am Stadtrand,

- wenn man Sicherheitsstandards schafft, die denen der „gated communities“ gleichzusetzen sind,

- wenn man also homogene Nachbarschaften herstellt, die mit dem alten Leitbild einer gemischten Stadt nichts mehr zu tun haben.

Die tolle Chance namens „Konversion“ und „Binnenverdichtung“ entpuppt sich also in vieler Hinsicht zumindest für den Bereich der Bundesrepublik eher als Belastung. Sie erfordert zumindest aber eines: Eine öffentliche Diskussion, in was für einer Stadt wir in Zukunft leben wollen.