

---

## Ein autistisches System ist nicht integrierbar - fünf Thesen zur Integration innenstädtischer Einkaufszentren

### ► These 1

1. Das innerstädtische Einkaufszentrum ist die Optimierung der Idee der Fußgängerzone: Ein „autistisches“ System ist nicht wirklich integrierbar – zu allerletzt in ein anderes „autistisches“ System. Es lässt sich also nicht wirklich „einordnen“. Es bestimmt selbst die Ordnung aufgrund seiner absoluten Größe. Es will Zentrum sein.

Der Anspruch der neuen Einkaufszentren zielt nicht auf Einordnung oder gar Unterordnung innerhalb städtischer Gefüge. Es wird eindeutig die Führungsrolle innerhalb der Stadtzentren angestrebt. Hierzu werden alle Mittel eingesetzt: Von der Monopolstellung in der Vorbereitungsphase bis zur absoluten Größe und zum vollständigen Branchenmix. Die Unabhängigkeit von fremden Einflüssen ist oberstes Prinzip. Nutzungsmischungen mit weniger rentablen Nutzungen wie Wohnen oder Büros werden zumindest im Falle ECE prinzipiell ausgeklammert. Der Begriff Zentrum ist in diesem Fall tatsächliches Strukturmerkmal: Es fokussiert die Stadt neu.

### ► Introvertierung: Galeria Kaufhof

Dieses Prinzip ist jedoch alt. Bereits die Kaufhäuser der 60er Jahre vermitteln diesen Autonomieanspruch und orientieren sich vollständig nach innen. Wie alle Systeme der Moderne lösen sie sich aus dem traditionellen städtischen Kontext und können so in sich funktional und ökonomisch optimiert werden. Wohnen. Verkehr. Arbeiten. Freizeit. Und Einkaufen. Die Ablösung einzelner Funktionen und ihre Bündelung zu neuen Zentren erlauben höhere Standards, Umsätze und Gewinne. Die ursprüngliche Nähe, Dichte und Durchmischung wird aufgegeben zugunsten der Entfernung und Isolierung.

### ► Verkehr: Der Weg ist nicht das Ziel

Der Zusammenhang der Stadt löst sich damit auf. Die Georg-Eckert-Straße in Braunschweig zeigt musterhaft den „Autismus“ des Verkehrssystems: Die beiden Fahrstreifen unten rechts hätten den gesamten Verkehr in den letzten dreißig Jahren konfliktfrei bewältigt. Alles andere ist Zierrat, Inszenierung der Mobilität. Das Schlimmste jedoch ist die vollständige Isolierung aller Teile: Ein sozial unbrauchbarer Stadtraum.

### ► Hier ist die Mitte (automatisiert)

Den im Wesentlichen mittelalterlichen Kern der Stadt innerhalb der grünen Wallanlagen erkennen Sie sehr gut. Mit dem Tangentensystem wurde in den 70er Jahren das neue Einkaufsparadies aus der Innenstadt herausgeschnitten wurde. Der Begriff „Zone“ für die

entstehenden Einkaufsparadiese ist entlarvend. Zu jeder Zone gehört eine „Zonengrenze“, die im Falle Braunschweig tatsächlich völlig undurchlässig gestaltet wurde.

► Luftbild Bohlweg und Georg-Eckert-Straße

Anstelle des 1961 abgerissenen Schlosses wurde ein Park angelegt.

Ich darf für mich in Anspruch nehmen, damals bereits, 1974, als junger Architekt und Stadtplaner, gegen diesen Verkehrsumbau in Braunschweig protestiert zu haben. Der Wettbewerb für den Schlosspark war gedacht als eine Kompensationsleistung für das abgebrochene Schloss und die einseitige Funktionalisierung der Stadt. Die Sprache ist auch hier eigentlich aufschlussreich: eine „grüne Oase“, die erst durch die verkehrliche „Verwüstung“ der Stadt ihre Berechtigung erhalten hat: Bohlweg und Georg-Eckert-Straße wurden als Wüste gebaut. Gleichzeitig wurde Horten auf die wichtigste Ost-West-Verbindung – die alte Bundesstraße 1 – platziert – ein besonders schwerwiegender Webfehler.

► Leitwolf

Die Kaufhäuser sind heute aufgrund ihrer Größe, Struktur und ihres Angebots den gestiegenen Ansprüchen einer verwöhnten Verbrauchergesellschaft nicht mehr gewachsen. Wenn die neuen Leitwölfe mit ihrem eigenen Rudel auftauchen, kommt Angst auf in der Stadt. Das ist nicht verwunderlich. Die früheren Leitwölfe des innerstädtischen Handels haben stumpfe Zähne bekommen. Sie hängen sich ein Lammfell um und mischen sich unter die Unschuldslämmer des örtlichen Einzelhandels und nutzen die öffentliche Gemengelage von Ängsten, Interessen, Ideologien und Argumenten.

Charakteristisch ist die Polarisierung der Diskussion zwischen emotionalen und rationalen Haltungen. Einerseits die "gefühlte" Abwehr einer forcierten Vermarktung, andererseits eines „gedachten“ Entwicklungsschubs der abgewirtschafteten Innenstädte.

Die starke Emotionalität verstehe ich als fundamentale Kritik an einer ausschließlich rationalen Stadtauffassung, welche die einzelnen Funktionen bis auf die Knochen freigelegt hat und damit eine Stadt produziert, die jede soziale Kompetenz verloren hat.

► Fish'n chips

Dies trifft besonders auf die 1A-Stadtlagen zu, die nicht nur in Braunschweig einen fatalen Niedergang erlebten. Die Fußgängerzonen selbst stellen sich hier als ein Problem dar in ihrer Autonomie und Isolierung.

Eine sachliche Auseinandersetzung bringt jedoch häufig die Erkenntnis, dass eine Abwehr dieser neuen Marktkräfte zur weiteren Schwächung der alten Stadtmitten führt, weil die Konkurrenz der Städte untereinander konsequent ausgespielt wird. Deswegen stellt sich meist bald die Frage, wie lässt sich so ein neues Einkaufszentrum produktiv für die Stadt einordnen.

Hierbei wird zuerst versucht, diese Zentren möglichst nahtlos in das funktionale System der Fußgängerzonen einzubinden. Dies erscheint plausibel, bleibt doch das Grundsystem damit unangetastet. Mir kommen aber angesichts der Erfahrungen aus Braunschweig Zweifel hinsichtlich der Richtigkeit dieses Ansatzes.

---

► These 2

2. Das innerstädtische Einkaufszentrum belastet das Netz öffentlicher Räume punktuell – mit einer einseitigen Funktion. Die gesamte Morphologie aus baulichen und räumlichen Strukturen ist traditionell nutzungs offen und damit wesentlich dauerhafter. Ihre Stabilität und Qualität ist vor allem zu sichern.

Die neuen Einkaufszentren fokussieren eine Nutzungsart – das Einkaufen – in bisher nicht gekannter Konzentration auf einen Ort. Sie beanspruchen eine Mindestgröße, eine „kritische Masse“, unterhalb derer ein Betrieb angeblich nicht wirtschaftlich ist. Dies stellt immer auch in umgekehrtem Sinn eine „kritische Masse“ für die Integration dar. Je größer dieses Volumen, umso schwieriger die verträgliche Einarbeitung in den städtischen Kontext – funktional, sozial, städtebaulich. Die städtebaulich kritische Grenze für die Stadt lässt sich allerdings nicht mit einfachen Rechengängen quantifizieren. Es ist ein Abwägungsprozess mit vielen Parametern.

Baustrukturell ist eine Integration fast nie möglich – es sei denn als eine Art „Einsiedlerkrebs“ in eine vorhandene Architekturhülle – wie beim Leipziger Bahnhof. Das Netz der öffentlichen Räume wird in jedem Fall durch Anliefer- und Kundenverkehr belastet. Die verkehrliche Erschließung erfordert entsprechend dimensionierte Zufahrtsstraßen und Anpassung der Verkehrssysteme. Dies bedeutet meist eine Abwertung des Umfelds. Dennoch: Die Stadträume können noch am ehesten angepasst werden, wie ich dies in Braunschweig versucht habe. Hierüber wird noch berichtet.

Es ist nicht einfach, im Städtebau zu wirklichen Erfahrungen zu kommen. Hierzu muss man am besten sehr alt werden, weil die Zyklen von Idee bis zur Umsetzung und Wirkungskontrolle meist länger als 25 Jahre sind. Hierin spiegeln sich Abschreibungs- und Nutzungszeiträume. Doch wir können auf Vorläufer derartiger Zentren und deren Entwicklung zurückblicken.

► City Leverkusen

In den 70er Jahren entstanden unter dem Leitbegriff „Städtebau durch Dichte“ allorts innenstädtische Zentren wie das Columbuszentrum in Bremerhaven oder wie hier die sog. Cities in Leverkusen. Diese wurden bereits überdacht und teilweise modernisiert. Dennoch wird das neue ECE gerade für diese Strukturen eine große Herausforderung darstellen.

► Leverkusen - Hauptstraße

Nicht unmittelbar gefährdet sehe ich hingegen in Leverkusen die angrenzende Hauptstraße. Diese offene, städtische Struktur aus Straßen erhält durch die Randbebauung ihre räumliche Fassung, durch deren Bewohner ihre soziale Zuwendung und durch Geschäfte und Betriebe ihr produktives Leben. Diese Straße lebt vom unmittelbaren Umfeld.

► Ihme Zentrum – Nebenstraße

Hannover baute ebenfalls eine eigene, abgehobene Welt mit dem Ihme-Zentrum. Gemeinsam ist auch hier die alles überragende Wohnverdichtung mit 14 Geschossen – aufgeständert und ideal erreichbar über die Tiefgarage. Eine Einkaufsstraße wurde selbstbewusst auf plus Eins angelegt, um die Läden unsichtbar von unten beschicken zu können. Das Erdgeschoss blieb der Anlieferung und Erschließung vorbehalten, mit entsprechend abweisenden Außenflächen.

Diese Einkaufsstraße im Ihme-Zentrum steht seit zehn Jahren leer. Alle Bemühungen zur Revitalisierung sind fehlgeschlagen. Neben dem alten Straßensystem mit Ladengeschäften hingegen ist jedoch weiterhin lebendig, da dieses sich sukzessive von innen immer wieder erneuert und anpasst – und als Quartierstraße räumlich integriert ist – im Gegensatz zu dem isolierten und abgehobenen Zentrum.

Natürlich ist diese Art Grundsubstanz unserer Städte gefährdet, wenn großflächige und hohe Konzentrationen rücksichtslos in derartige Strukturen einbrechen. Wenn diese respektiert werden, können sie sich durchaus ergänzen.

Es kommt hier in erster Linie auf die räumliche Einfügung in den Mikrostandort an. Es ist das Gefüge öffentlicher Straßen und Plätze und deren Atmosphäre, die das städtische Leben trägt. Dieses physische städtische Gewebe darf nicht gefährdet, unterbrochen oder aufgerissen werden.

---

► These 3

**3. Das innerstädtische Einkaufszentrum profitiert von überhöhten Bodenwerten, Mieten, Frequenzen und Umsatzerwartungen der ersten Innenstadtlagen und den schroffen Diskrepanzen zu ihren Randlagen und zur Wohnnutzung. Die Dämpfung dieser Werte eröffnet Chancen für eine innere Erneuerung zu mehr Qualität.**

Die neuen Einkaufszentren ziehen mit 100 – 150 Läden in die Stadt ein und fokussieren mit ihrem konzertierten medialen Auftritt in der Region die Aufmerksamkeit und Kaufkraft. Sie profitieren von überhöhten Bodenwerten, Mieten, Frequenzen und Umsatzerwartungen der ersten Innenstadtlagen und den schroffen Diskrepanzen zu ihren Randlagen und zur Wohnnutzung.

► Bohlweg

Gerade die städtebaulich meist desolaten Randbereiche der Einkaufszonen, an den Ring- und Tangentensystemen, bieten hervorragendes Gelände für einen offenen Angriff. Schlechte Lagen, niedriger Bodenpreis, alte Bausubstanz, Ordnungsbedarf – gewichtige Kriterien für Interventionen, die sich schnell zu politischen Argumenten machen lassen. Je krasser diese Diskrepanz, umso eher gelingt die politische Überzeugung und Realisierung.

► Verlust des Wohnens: leere Obergeschosse

Die städtischen Einkaufszonen, durch den Ausbau der Verkehrssysteme zu hohen Fußgängerfrequenzen und Umsätzen gekommen, erreichen in 1A-Lagen Miethöhen, die mehr als das Zehnfache hier erzielbarer Wohnungsmieten betragen. Es lohnt sich also, 250 qm Wohnflächen in den Obergeschossen stillzulegen, wenn dafür 25 qm Fläche des Treppenhauses in Ladenflächen umgewandelt werden können. Und der Ärger mit quengeligen Mietern entfällt – ein weiterer Bonus.

Dieser Mechanismus führt konsequent zur Verdrängung und Aushöhlung der Innenstadt, so dass sich innerhalb der „Cities“ das Wohnen auf wenige Inseln reduziert. An den Rändern ist die Wohnqualität bereits durch die starke Verkehrsbelastung und meist unzureichende Gestaltung der Öffentlichen Räume so stark beeinträchtigt, dass hier aus dem Wohnen keine nachhaltigen Erträge erzielt werden können. Folge: einseitige Entwicklung, Erosion, unterlassene Modernisierung.

► Das Gewebe der Stadt - Wohnen als Kettfaden

Damit wird die Grundsatz der Stadt getroffen: das Wohnen. Die Gegenwart einer Wohnbevölkerung stabilisiert das städtische Gewebe öffentlicher Räume so, wie der Kettfaden jedem gewebten Stoff seinen Halt gibt.

► Das Gewebe der Stadt - Nutzungen

In diese Kettfäden können sich die unterschiedlichsten Nutzungen einflechten und bunte Quartiersmischungen ergeben – sie erhalten durch die Präsenz des Wohnens eine „lokale Bindung“. Die Stadt ist zu allererst ein soziales Geflecht.

► ... ohne Wohnen keinen Halt ►►►►

Wenn diese Bindung verloren geht, aufreißt und löchrig wird wie im Umfeld und innerhalb der „Zone“, muss unser „Paradies“ anders überwacht und sozial kontrolliert werden – eine göttliche Aufgabe. In den neuen Zentren erfolgt dies durch härtestes Reglement und rigide Verträge der Betreiber. Es macht uns aber auch deutlich, dass wir diese traditionelle Grundqualität des Öffentlichen – Sicherheit, Sauberkeit, Ordnung oder Ästhetik – haben verkommen lassen und abgewirtschaftet haben.

► Magni-Kirchplatz

Dies sind die Herausforderungen an die Städte, ihre Mitte nicht einseitig nur dem Einzelhandel auszuliefern, sondern die Vielfalt aus Wohnen, Kultur, Arbeit, Einkauf, Unterhaltung zu einer besonderen Qualität auszubauen. Diese alltägliche Lebenswelt ist letztlich die Voraussetzung für unverwechselbares Erleben und aktive Teilnahme. Auch wenn die Stadt seit der Renaissance als Bühne gesehen werden kann, so ist es nicht die Aufgabe der Stadt, alle Stücke selbst zu schreiben und auch aufzuführen. Lebensqualität ist wichtiger als Erlebnisqualität.

Dieses Verständnis ist Voraussetzung, um die Dämpfung der Bodenwerte und Mieten als eine Chance zur Entwicklung zu verstehen. Nicht nur das Wohnen erhält eine neue Chance, sondern auch der Fachhandel, der bei den hohen Mieten in 2A-Lagen ausgewichen ist oder ganz aufgegeben hat. Die Rückkehr des Fachhandels in Braunschweig ist punktuell zu beobachten.

---

► These 4

4. Das innerstädtische Einkaufszentrum ist nicht das Problem selbst, sondern die marktwirtschaftliche Antwort auf ein Problem: das gestörte innerstädtische Gleichgewicht aus einer dreißigjährigen, einseitigen Privilegierung von Geschäftslagen durch Fußgängerzonen. Wem diese Antwort nicht gefällt, der muss das Ausgangsproblem auf andere Weise lösen.

► Szenen aus dem Paradies: Zone

Die Einrichtung der Fußgängerzonen war ein folgenreicher Eingriff in das Gefüge unserer Innenstädte. Ein engerer Bereich wurde als 1A-Lage qualifiziert, andere Bereiche jedoch ausgeschlossen oder mit Andienung und Verkehr disqualifiziert. Es war eine Art städtisches Privileg, das unter hohem Kostenaufwand von der Öffentlichkeit eingerichtet wurde.

Anfangs wurde dieses Privileg durch Leistung und Qualität von Eigentümern und Einzelhändlern beantwortet, die in ihre Substanz investierten, moderne Geschäfte einrichteten und meist auch selbst betrieben – zumindest solange, bis man feststellte, dass die Fremdvermietung mehr

eintrag als der eigene Einsatz hinter dem Ladentisch. Dies war die Stunde der Filialisten mit besserer Organisation und höherer Wirtschaftlichkeit.

► Szenen aus dem Paradies: %

Doch mit der Erbengeneration hat sich dieses Bild weiter verändert. Der erwirtschaftete Wohlstand der ersten Generation wurde in die Bildung der Kinder investiert, die heute als Ärzte, Rechtsanwälte, Oberstudienräte, Pfarrer oder ähnliches aus der Vermietung ihrer Immobilien in 1A-Lagen „im Nebenerwerb“ locker ein zusätzliches Einkommen gewinnen. Sie wohnen kaum noch am Ort. Häufig ist ihre einzige Verbindung zur Immobilie und zur Stadt die Kontoverbindung.

► Szenen aus dem Paradies: Bronx

Unternehmerisches Handeln ist ihnen meist fremd. Obwohl die Rentabilität für eine grundlegende Modernisierung rechnerisch nachweisbar ist, scheuen die Eigentümer häufig dieses Engagement. Vor allem Erbegemeinschaften blockieren mit ihren spekulativen Erwartungen die Entwicklung der Innenstadt. Aus dieser distanzierten Haltung heraus kann keine lebendige Innenstadt erwachsen.

► Szenen aus dem Paradies: 5 Euro

Kompensiert wird mangelnder Einsatz durch ein immer kurzfristigeres Ertragsdenken. Billigläden mit Massenware, Handysshops und Schnellimbisse drücken das Qualitätsniveau. Selbst für die Inneneinrichtungen wird kein Aufwand betrieben. Der Substanzwert sinkt auf Null – und damit auch eine steuerliche Abschreibung – ein Denken, das betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist. Dies ist der beste Moment für einen Neuanfang durch Eigentümerwechsel und neue Kompetenz. Da freut man sich doch über jeden Filialbetrieb. Die 1A-Lagen haben sich deshalb fast zu reinen Malls entwickelt, nur ohne Dach. Das unrentable Wohnen ist längst verdrängt, die Erdgeschossflächen der Treppenhäuser zu Verkaufsflächen umgewandelt. Die Ladenflächen beschränken sich bei den typischen kleinen Grundstücken der Altsubstanz auf das Erdgeschoss.

► Szenen aus dem Paradies: Weipert

Insofern sind die innerstädtischen Einkaufszentren nicht das Problem, sondern sie sind die marktwirtschaftliche Antwort auf ein Problem: auf das gestörte innerstädtische Gleichgewicht aus einer dreißigjährigen, einseitigen Privilegierung von Geschäftslagen durch Fußgängerzonen. Steuerliche Privilegien wären längst abgeschafft angesichts dieser negativen Entwicklung. Der infrastrukturelle Ausbau der Innenstädte, ausschließlich auf diese Funktion „Einkaufen“ hin ausgerichtet, scheint den Eigentümern eine nie versiegende Einnahmequelle zu sein. Dieses innerstädtische „Monopol“ wird angegriffen. Nicht die Innenstadt. Unser Denken in fixierten Stadtvorstellungen wird angegriffen. Nicht die lebendige Stadt. Die Lethargie wird angegriffen. Nicht das Unternehmertum und seine Tatkraft.

► Szenen aus dem Paradies: Flebbe

Erfolgt aus der Richtung Innenstadt der Ruf nach „Integration“, so ist damit nicht selten die möglichst folgenlose Einbindung in das Interessens- und Privilegiengeflecht der 1A-Lagen gemeint – als reklamiertes Erbrecht für eine lebenslängliche Pension. Eine „Integration“ ohne Folgen kann jedoch kein Ziel sein. Die Schubkraft der neuen Zentren muss auch gewinnbringend für die Stadt wirken – für eine tiefer greifende Erneuerung. Hier gelange ich vollends nach Braunschweig, denn ich denke, dass dieser Effekt hier bereits positiv sichtbar geworden ist.

---

► These 5

5. Das innerstädtische Einkaufszentrum nutzt die infrastrukturellen Potentiale unseres Stadtmodells der 70er Jahre mit innerstädtischen Ringstraßen, öffentlichen Verkehrsmitteln, Parkhäusern, Tiefgaragen. Es stülpt dieses System geradezu um, wenn es sich hier außen anlagert. Die „Befestigungsanlagen der City“ erweisen sich nunmehr als „Handelsbarrieren“ für die Innenstadt selbst.

► Bohlweg

Bei aller Problematik sind die neuen Zentren eine Chance, um einen überfälligen Strukturwandel in die Wege zu leiten und städtebauliche Defizite vor allem der innerstädtischen Randlagen auszugleichen. Jedenfalls haben wir dies in Braunschweig konsequent daraufhin angelegt.

Braunschweig hat eine vergleichsweise große Innenstadt. Einer ihrer Reichtümer sind die erhaltenen Wallanlagen mit den Umflutgräben. Eines ihrer Probleme sind die funktional erforderlichen, aber überdimensionierten Innenstadttangenten 6- bis 8-spurige Stadtautobahnen. Vor allem der Bohlweg ist hierin buchstäblich und in doppeltem Sinne ein innerstädtisches „Zonenrandgebiet“.

► Stadtstruktur – Zonen und Randgebiet

Mit dem „Schlosspark“ hatte ECE einen unbebauten Standort ausgemacht, der bestens durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen ist und die Hauptverkehrsader auch für Autos und Radfahrer darstellt. Die Lage unmittelbar an dieser Hauptachse, aber außerhalb des Tangentensystems bietet einem Einkaufszentrum ideale Voraussetzungen. Bei vollständigem Branchenmix wie hier kann es sich unabhängig machen von der Innenstadt. Für den bestehenden Einzelhandel lag hierin eine große Gefahr. Mit der autobahnähnlichen Verkehrsgestaltung hatte man sich eine unüberwindliche Grenze geschaffen – wie eine mittelalterliche Stadtmauer um die City.

► Stadtstruktur - Wirkungen

Bei einer Belagerung durch die neue Mall hätten diese "Handelsbarrieren" den innerstädtischen Einzelhandel selbst eingeschlossen und im offenen Wettkampf des Marktes behindert. Das in meinen Augen überholte „Monopol der Fußgängerzonen“ wäre lediglich durch ein anderes Monopol abgelöst worden. Das musste verhindert werden. Ein Gleichgewicht der Kräfte muss aufrechterhalten werden. Braunschweig ist durch die Konkurrenz von fünf Städten innerhalb der Mauern mächtig geworden. Konkurrenz ist die Voraussetzung für die Erneuerung. Dies wird sich – hoffentlich – auch so beweisen.

► Einkaufs- und Handelsstadt

Deshalb zielt das Konzept auf ein Mosaik innerstädtischen Einzelhandels mit drei größeren Magneten, die ein starkes Spannungsfeld für die höherwertigen Geschäftslagen bilden. Die Voraussetzung ist die Integration der Hauptverkehrsachsen und ihre Umformung zu städtischen Magistralen.

Dieses Konzept wurde umgesetzt.

Das innerstädtische Einkaufszentrum zwingt uns damit, vertieft über unsere städtebaulichen Modelle und Leitbilder nachzudenken. Funktionalistische Stadtauffassungen reichen alleine nicht aus. Das System öffentlicher Räume muss als ein physisches, erlebbares Netz verstanden werden, aus dem niemand ausgegrenzt wird – ganz bildhaft ein soziales Netz, in dem jedermann

aufgehoben ist. Der Umbau der öffentlichen Räume, ihre offene Atmosphäre und ihre Aufenthaltsqualität sind eine attraktive Alternative zu reglementierten und ggf. exklusiven Einkaufszentren.

---

► **Folgerungen**

Innerstädtische Einkaufszentren können am ehesten in die Innenstädte integriert werden, wenn alle Ebenen konsequent auf Integration ausgerichtet sind.

Die Implantation eines neuen Herzschrittmachers (wie dies mein Kollege Pesch bildhaft-plausibel genannt hat) ist mit Risiken verbunden. Bleibt der Patient weiter unbeweglich, so hilft auch die Operation nicht. Die Stadt wird herausgefordert, alle Kräfte zu mobilisieren, sich fit zu machen.

Aber wir sollten die OP nicht dem Fabrikanten dieser Herzschrittmacher überlassen. Alle Fachebenen sind hier gefordert „integriert“ zu arbeiten, nicht wie üblich isoliert nebeneinander oder aneinander vorbei. Die Aufgabe verlangt Kooperation, Integration und vollständige Kontrolle – von der vorbereitenden Planung bis zur Fertigstellung, von der Architektur bis zum Betrieb, vom Parkkonzept bis zur Sondernutzungssatzung.

► **Planerische Voraussetzungen**

Ich zeige Ihnen noch in einem ganz kurzen Durchlauf am Beispiel Braunschweig die planerischen Vorbereitungen, mit denen wir die Arbeit der Stadt unterstützt haben und die im allgemeinen immer notwendige Voraussetzung sind.

1. **Integration als Aufgabe: Städtebauliches Gutachten**
2. **Reflektion der Stadtentwicklung: Städtebauliches Leitbild**
3. **Gestaltung der Integration: Öffentlicher Raum**
4. **Qualitätssicherung: Verfahren, AG Innenstadt**

► **Verlorene Geschichte**

Mit der Zerstörung des Raumes und des Schlosses war eine Zerstörung des Bewusstseins der Stadt verbunden. Der Raum, in den hinein das neue Center implantiert werden sollte, musste erst hergestellt werden. Mit dem Städtebaulichen Gutachten haben wir die Konstruktion des gesamten Umfelds beschrieben und als zwingende Voraussetzung definiert. Die Konstruktion des öffentlichen Raums mit Straßen, Plätzen, Passagen, Promenaden in einer sinnvollen Syntax. Dies war die Grundlage der Realisierung.

► **Städtebauliches Leitbild: Das gebaute Braunschweig – fünf Städte – eine Stadt**

Ganz typisch ist jedoch die allgemeine Schwäche der Städte, die mit einer derartigen Herausforderung konfrontiert werden: Es gibt zwar funktionale Vorstellungen, aber kaum stadträumliche und gestalterische Konzepte. Ohne eine ästhetische Sprache für die Stadt selbst kann eine Integration nicht gelingen – die Entwicklung muss in unser Denken und in unsere Gefühlswelt eingefügt werden. Es geht um die Identität der Stadt und die Identifizierung ihrer Bürger. Hier sind immer erhebliche Defizite. In Braunschweig haben wir diese Arbeit direkt im Anschluss an das erste Gutachten durchgeführt – die mit privaten Mitteln finanziert und durch die IHK beauftragt wurde. Unser Stadtverständnis haben wir mit einer eigenen Methode vermittelt. Hiernach bildet sich die Stadt in fünf Identitätsebenen ab – fünf Hauptrollen, die von der Stadt im Raum dargestellt werden müssen.

► Stärkung der Ost-West-Verbindungen

In einem dritten Arbeitsschritt wurden wichtige Ost-West-Verbindungen weiter profiliert. Das Oberthema war „Vielfalt als Qualität“. Jede dieser Verbindungen beinhaltet eine eigene Thematisierung: Besonders wichtig der „Weg der schönen Plätze“. Diese Folge von Stadträumen erschließt die gesamte Geschichte, Kultureinrichtungen, bedeutsamen Architekturen und Räume – und bietet so Raum für Spiel, Erholung, Ästhetik, Ruhe. Sie bindet die Einkaufsbereiche aneinander.

► AG Innenstadt

Die Qualitätssicherung in diesem Verfahren war ganz wesentlich an die Unterstützung und die politische Durchsetzung der städtebaulichen Forderungen durch die IHK gebunden. Die begleitende Arbeitsgruppe, mit den verschiedenen Fachbereichen der Stadt, dem Einzelhandel und dem Stadtmarketing – kompetent durch Herrn Leppa verkörpert – arbeitet auch heute noch weiter an Verbesserungen in der Innenstadt. Die integrierte Arbeit, die hier geleistet wurde, war sicher ganz wesentlich für die Umsetzung der Qualitäten.

► 1. Integration Stadtgrundriss – Übersicht

Alle Ebenen müssen auf Integration angelegt sein. Dies erfordert höchste fachliche Kompetenz, Kooperation zwischen allen Beteiligten und Kontinuität bis zur Fertigstellung und Betrieb. Ich zeige hierzu acht bedeutsame Arbeitsebenen.

► 1. Integration Stadtgrundriss – Integration Stadtgrundriss, Konstruktionslinien, Syntax

An erster Stelle ist aus städtebaulicher Sicht die Integration in den Stadtgrundriss zu leisten – wobei ich hier die Morphologie der Stadt, die physische Stadt betrachte als eine Art Hardware, die besonders nachhaltig wirkt.

► 2. Integration Stadtraum: Übersicht

► Integration Stadtraum: Alex und Ritterbrunnen

Tragend für das öffentliche Leben sind die Straßen und Plätze, ihr Zusammenhang und ihre soziale Kompetenz.

► Integration Stadtraum: Bohlweg früher

Voraussetzung war die Beseitigung der unsäglichen Verhältnisse: 40 m für den Fahrverkehr – und teilweise nur 4 m für den Fußgänger. Eine totale Niederlage.

► Integration Stadtraum: Bohlweg heute

Die Verhältnisse haben sich gewandelt und sind mit 25:25 ausgewogen.

► Integration Stadtraum: Schlossplatz

Schlossplatz und Treppe werden die Rolle der Spanischen Treppe in Braunschweig übernehmen – sie sind vom ersten Moment an lebendig.

► Integration Stadtraum: Querung Bohlweg

Die Überwindung der Straßen ist vollkommen problemlos.

- ▶ Integration Stadtraum: Steinweg alt  
Aber auch im größeren Umfeld wurde neu geordnet. Der Steinweg mit seinen schraffierten „Verkehrsschutzgebieten“ ...
- ▶ Integration Stadtraum: Steinweg neu  
... konnte trotz höherer Frequenzen zurückgebaut und die Verkehrsflächen reduziert werden.
- ▶ Integration Stadtraum: Platz der Deutschen Einheit - alt  
Selbst Parkplätze und Bäume wurden geopfert ...
- ▶ Integration Stadtraum: Platz der Deutschen Einheit – neu  
... um den Zusammenhang des Raumes und neue Qualitäten herzustellen – hier der Platz der Deutschen Einheit mit dem Neuen Rathaus (wir haben auch ein wirklich altes).
- ▶ Integration Stadtraum: Schlossplatz  
Wie sehr auf Anhieb die Integration in das öffentliche Bewusstsein erfolgte, macht diese Demonstration klar. Die Stadt hat mit dem Schlossplatz den öffentlichsten Raum in der ganzen Region geschaffen. Er ist auch politischer Raum.
  
- ▶ 3. Architektur, Form, Gestaltung: Übersicht
- ▶ Architektur, Form, Gestaltung: Ritterbrunnenplatz  
Der Platz wird durch die Architektur geformt, die insgesamt durch Strenge angemessen im zurückhaltend bleibt.
- ▶ Architektur, Form, Gestaltung: Arkaden (Kolonnaden)  
Diese klassizistische Strenge zeigt sich vor allem in den beiden Abschnitten mit Kolonnaden, die fälschlich aber werbewirksam Arkaden genannt werden.
- ▶ Architektur, Form, Gestaltung: Ansicht Georg-Eckert-Straße  
Ein besonders kritischer Punkt ist hier an der Südseite, wo beide Architekturen aufeinander stoßen.
- ▶ Architektur, Form, Gestaltung: Detail Schloss  
Gegen alle öffentlichen Schmähungen ist die Schlossfassade bis in jedes Detail hinein hingebungsvoll rekonstruiert und mit den authentischen Bauteilen gefügt.
  
- ▶ 4. Außenräume, Werbung: Übersicht
- ▶ Außenräume, Werbung: Schlossplatz  
Schloss und Schlossplatz konnten ganz von Werbung freigehalten werden – in Respekt vor der Geschichte und dem Anspruch des Schlosses.
- ▶ Außenräume, Werbung: Schloss - Ansicht von Norden  
Auch aus der Ansicht von Norden bleibt die Schlossfassade frei von Werbung. Der Kontrast zur Architektur von Grazioli und Muthesius, aber auch der Zusammenhang ist stimmig.

▶ Außenräume, Werbung: Ritterbrunnenplatz

Es sind die Räume, die diesen Zusammenhang stärken und den Kontrast verträglich machen.

▶ Außenräume, Werbung: Ostseite Schloss-Arkaden

Unverständnis erzeugte allgemein die Werbung, die die gesamte moderne Architektur überzieht – eine Bandenwerbung. Sie unterläuft das Bemühen um Integration. Das Umfeld wird über die Maßen beansprucht. Zu laut, ...

▶ Außenräume, Werbung: Schlossplatz

... zu bunt, ...

▶ Außenräume, Werbung: Schlossplatz

...zu banal.

▶ 5. Programm und Struktur: Übersicht

▶ Programm und Struktur: Arkaden Ostseite

Der hohe architektonische Aufwand ist leider kein Ausdruck eines hohen Maßes an Öffentlichkeit.

▶ Programm und Struktur: Arkaden Ostseite

Tausende Quadratmeter Glas – und kein Einblick. Die Erdgeschosse sind bis auf ganz wenige Ausnahmen blind. Dies ist das Ärgertlichste überhaupt, da hierüber eine Integration und öffentliches Leben verhindert wird. Der öffentliche Raum hat durch die Vorgaben zwar seine Kontur und Gestalt, aber keine enge Verflechtung. Zu 90% wird damit der Eindruck einer Rückseite und Missachtung des Öffentlichen vermittelt. Dies ist das größte Manko.

▶ 6. Einzelhandel und Gastronomie: Übersicht

▶ Einzelhandel und Gastronomie: Ritterbrunnenplatz

Dieses Problem zeigt sich auch in der Gastronomie, die sich nur an diesem Punkt nach außen orientiert, und sich beschränkt auf Fastfood mit Selbstbedienung.

▶ Einzelhandel und Gastronomie: Schlosstreppen

Die Umgebung sieht nach kurzer Zeit entsprechend desolat aus. Hier muss man sich wirklich nach der Verantwortung fragen für Konzepte, die Spülküchen, Geschirr und Service einsparen zu Lasten der Allgemeinheit und ihr den Dreck vor die Füße kippen – bzw. kippen lassen.

▶ Einzelhandel und Gastronomie: Leere Ecke Platz

Hierbei wird das interessanteste Potential gar nicht genutzt. Auch hier ist das Innenleben wichtiger als das öffentliche Leben. Diese Art des Umgangs mit dem Öffentlichen ist katastrophal und erzeugt zu Recht Widerstand. Doch es gibt wohl zunehmend auch andere Konzepte – allerdings offensichtlich nur mit anderen Betreibern.

► 7. Verkehrssystem, Erschließung: Übersicht

► Verkehrssystem, Erschließung: Bohlweg alt

Die Integration der Erschließung war durch die maßlosen Konzepte der 70er Jahre wie hier der Bohlweg besonders herausfordernd. Hier gab es nur Betriebsabläufe, aber keine Rücksichtnahme.

► Verkehrssystem, Erschließung: Bohlweg neu

Es geht auch ganz anders – die Integration ist hier gelungen ...

► Verkehrssystem, Erschließung: Übergang Schloss

... der Raum verdeutlicht allen Teilnehmern das Prinzip der Rücksicht – und alle machen mit.

► Verkehrssystem, Erschließung: Langer Hof

Die Ost-West-Verknüpfungen für die Fußgänger wurden sofort angenommen – hier in den ersten Tagen besonders große Dichte.

► 8. Qualitätssicherung: Übersicht

► Qualitätssicherung: Ansicht Schloss-Arkaden von Osten

Die Dachaufsichten und der Dachaufbau müssen unglaublich sorgfältig kontrolliert werden. Hier fühlen sich die Techniker unbeobachtet, obwohl auch diese Bereiche quasi öffentliche Bereiche sind. Vor allem muss die Wirkung im Stadtbild überlegt sein und auch durchgesetzt werden, sonst passiert es, dass solche Treppenhäuser und Aufzugüberfahrten mitten in einer wichtigen Ansicht auftauchen.

► Qualitätssicherung: Werbung

Der Zusammenhang zwischen Raum, Städtebaulichen Konzept, Architektur und Werbekonzept ist spätestens an dieser Stelle voll daneben gegangen. Wäre die von mir geforderte Doppelreihe Bäume mit einer 10 m breiten Promenade respektiert worden, so wäre uns allen diese Ansicht erspart geblieben – sie wäre nach kurzer Zeit hinter gnädigem Grün verborgen gewesen.

► download: [staedtebau-ackers.de](http://staedtebau-ackers.de)

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Unsere gesamten Arbeiten können sie auf unserer Webseite finden und bei Interesse vertieft studieren. Ich darf Sie aber auch einladen, sich selbst in Braunschweig ein Bild zu machen. Die Stadt und die Region lohnen sich.

Und entlassen möchte ich Sie mit einer allerletzten These:

► Letzte These

**Mit der Vertreibung aus dem Paradies beginnt der Fortschritt!**