

---

## **Stadtentwicklung mit der Brechstange? – zur Integration eines neuen Einkaufszentrums**

### **Stadtentwicklung zwischen Privilegien, Ängsten, Lethargie und Spekulation**

Wenn wir alle Zeichen der Zeit richtig deuten, so befinden wir uns an einem **Wendepunkt in der städtischen Entwicklung** – optimistisch gesehen sind wir also in einer Krise. Diese nährt sich vor allem aus dem demographischen Wandel mit zunehmender Alterung und aus drohendem Klimawandel und zwingender Energiewende.

Wir haben **keineswegs die Sicherheit, dass wir mit kleinen Modifikationen unsere Interessen, Positionen und unser bisheriges Verhalten in die Zukunft retten können**. Ich glaube vielmehr, dass in den nächsten Jahren unter dem Druck der **Energiepreise** unsere bisherigen **Lebensmodelle einer** harten Prüfung unterzogen werden. Wir werden unsere Mobilitätsansprüche ebenso überprüfen wie die Standards und Kosten unserer Infrastruktur – und dies im privaten wie im öffentlichen Haushalt. Unsere gemeinsame Aufgabe ist es, **systematisch unsere Ziele, Modelle und Methoden zu revidieren** und den Wandel bewusst zu vollziehen – denn beide Handlungsebenen – die private wie die öffentliche - bedingen sich gegenseitig.

#### ► Emden historische Stadtansichten

Wenn wir von **Innenstadt** sprechen, so fühlen wir diese traditionsbewusst und heimatverbunden vor allem als historischen, **kulturellen und wirtschaftlichen Mittelpunkt** unseres eigenen Lebens, als „unsere Stadt“, sind uns aber der regionalen Verflechtungen

bewusst und wissen um die möglicherweise **weiteren, kleinere Innenstädte, die um ihre eigene Zentralität und Kaufkraft ringen**. Und oberhalb suchen andere benachbarte Großstädte alle Aufmerksamkeit und Fußgängerströme auf sich zu lenken. In der **Konkurrenz um Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit** rüsten alle Städte auf, um auch die harten Verteilungskämpfe zu gewinnen. Mit differenzierten Marktanalysen werden Kaufkraft, Zentralität und Umsätze analysiert und prognostiziert und die Innenstädte gewappnet. **Jeder Laden, der leer steht**, wird als drohender Untergang der Europäischen Stadt gewertet. Sind wir wirklich in unserem gesellschaftlichen Selbstbewusstsein nur noch vom Einzelhandelsumsatz abhängig? Nach den Bauern scheinen mir die Einzelhändler der am besten unterstützte Berufsstand zu sein. Wie viel Energie und Kosten haben wir doch in all den Jahren aufgewendet, um unsere Innenstädte für den Einkauf zu qualifizieren und fit zu halten? Versuchen wir nur, unser Lebensmodell zu retten, das wir in den 60er Jahren entworfen haben? Was haben wir uns alles einfallen lassen, um aus unseren Innenstädten Paradiese zu machen? Und inzwischen müssen wir feststellen, dass unsere Waffen im Kampf um die Kaufkraft offensichtlich stumpf geworden sind.

## ► These 1

---

### **1. Die fixe Idee vom ewigen Paradies.**

**Die Idee der Fußgängerzone hat einen immanenten Fehler: Sie zielt einseitig auf die Optimierung der Handelsfunktion und will die Stadt in diesem Zustand dauerhaft fixieren.**

Die Städte des 20. Jahrhundert mussten die industrielle Revolution verarbeiten – Antworten auf neue Phänomene finden. Sie haben die konfliktträchtige Arbeit aus der Stadt herausgelöst und vom Wohnen und allgemeinen Leben entfernt. Der Prozess der Arbeitsteilung fand auch räumlich seinen Niederschlag und wurde im Plan der Stadt durch Zonierung sichtbar. Während die Industrie an die Ränder verbannt wurde, wuchs der Mitte immer mehr die Aufgabe des Handels und anderer Dienstleistungen zu. Über die Marktentwicklung haben hier die schwächeren Nutzungen, vor allem das Wohnen, wenig Chancen. Die Zentren spezialisierten sich. Verbunden mit dieser funktionalen Ordnung der Stadt ist eine ebensolche funktionale Organisation des täglichen Lebens. Wohnen. Arbeiten. Einkaufen. Verkehr. Oder: Arbeitszeit. Freizeit. Urlaubszeit.

Dieses Modell ist in unseren Köpfen festgeschrieben. Dabei ist der Anlass für die Trennung durch neue Technologien, umweltschonendere Produktionsweisen und Auslagerung fast weggefallen. Viel eher sorgen heute die angewachsenen Verkehrsströme für Belastung und Gefährdung.

## ► Urban

Die letzten 30 - 40 Jahre haben wir es uns leicht gemacht. Stadtentwicklung hieß überwiegend Außenentwicklung. Neue Wohngebiete, Gewerbegebiete, neue Zentren am Stadtrand, auf der grünen Wiese, mit Fachmärkten aller Art. Rücksichtnahme und Einfügung in eine städtisch

vorstrukturierte und anspruchsvolle Umgebung waren nicht erforderlich. Dies erleichterte die Realisierung ungemein. Ungebundene Freiheit des Bauens. So billig wie möglich – auch die Preise und die Qualität. Ganze Landstriche wurden so verunstaltet. Der Cordon rund um unsere Städte – ein Sammelsurium beziehungsloser Teile, deren Sprachlosigkeit uns als „Zwischenstadt“ zwar bekannt ist, deren soziale Inkompetenz und Ästhetik uns jedoch abschreckt.

So wurden wir alle sukzessive entwöhnt. Kultivierter Raum? Einbettung in die Landschaft?  
Städtische Lebensformen?

#### ► „Kleinfamilienhaus“

Realisiert werden Lebensträume, tausendfach kopiert und mit jeder weiteren Kopie immer unkenntlicher: Erinnerungsbilder an glückliche Zeiten, als Familien über Generationen hinweg unter ihrem Walmdach einträchtig zusammenlebten. Stattdessen das krüppelgewalmte „Kleinfamilienhaus“ – Zwischenstation für wenige Jahre, in denen der Lebenszusammenhang mühsam durch tägliches Pendeln hergestellt wird. Die Versorgung in den Einkaufszentren am Stadtrand wird zur Gewohnheit, der Einkaufsbummel in den Innenstädten sporadischer. Doch die Zeiten scheinen sich zu ändern. Der Trend raus aus der Stadt und ab in die erhoffte Idylle des Privaten scheint gebrochen. Die Träume vom „Glück allein“ offensichtlich auch. Zu teuer werden uns die Wege zurück in die Zivilisation.

Die Städte haben versucht, durch Ausweisung von Fußgängerzonen die Stadtflüchtigen zurück in die Städte zu locken und ihnen leichten **Zugang zum Paradies** zu verschaffen: **Kaufkraftbindung** – die wichtigste Bindung im Leben einer Konsumgesellschaft. Die Einkaufsmaschinen am Stadtrand sind jedoch zwischenzeitlich immer größer und spektakulärer geworden und **imitierten städtisches Ambiente. Urbanität als Verheißung** –

autonome Einkaufszentren durch **Inszenierung des Städtischen**. Die amerikanische Raubkopie der Europäischen Stadt, die wüsten- und stadtrandtaugliche Mall, macht als ökonomisch optimierte Fassung den Innenstädten heftigste Konkurrenz. Das emotionale Defizit stadtentwöhnter Privatisten kann offensichtlich leicht durch urbane Bilder kompensiert werden. Wo „urban“ drauf steht, muss auch „urban“ drin sein.

► Szenen aus dem Paradies: Zone

Vor allem 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 ist 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 eintrug 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 Erbgeneration** 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.

**Unternehmerisches Handeln** ist ihnen meist fremd. Obwohl die Rentabilität für eine grundlegende Modernisierung rechnerisch nachweisbar ist, scheuen die Eigentümer häufig dieses Engagement. Vor allem Erbgemeinschaften blockieren meist 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, Handyshops 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 letztlich über jeden Filialbetrieb. Die 1A-Lagen haben sich deshalb fast zu reinen Malls entwickelt, nur ohne Glasdach. 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. Natürlich ist diese marktwirtschaftliche Antwort interessengeleitet und damit noch längst nicht die Lösung. Es macht keinen Sinn, ein missbrauchtes Privileg durch einen weiteren Missbrauch abzulösen. Aber es ist noch weniger hilfreich, auf die marktsteuernde Wirkung zu verzichten und sie für die Eigentümer belanglos zu machen.

► Szenen aus dem Paradies: Flebbe

Erfolgt nämlich 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.

Die Motive für den Drang der großen Einkaufszentren in die Stadtmitte entspringen natürlich nicht einem kulturellen Anspruch, sondern rationaler Analyse und einer vorausschauenden Strategie. Die Innenstädte sind nach jahrelanger Belagerung am Stadtrand buchstäblich sturmreif: Die städtischen 1A-Lagen haben sich immer mehr auf Masse und Billigangebote ausgerichtet. Seit Jahrzehnten wurde vielerorts nicht mehr in die Modernisierung investiert – weder in die Bausubstanz und die Läden, noch in den öffentlichen Raum. Der Verlust der Qualität macht diese städtischen Handelszentren angreifbar. Nicht durch Masse, sondern durch Qualität. Durch bessere Organisation und Service. Durch Ästhetik und Atmosphäre, durch Sicherheit und Sauberkeit – alles Aspekte, die in vielen Innenstädten auf den Hund

gekommen sind – und die nun zum Markenzeichen der neuen Einkaufszentren geworden sind. Sie präsentieren die ursprünglichen Qualitäten des öffentlichen Raums – aber unter ausschließlich kommerzieller Funktion. Hier wird eine strukturelle Schwäche der Innenstädte vom Markt beantwortet.

► Luftbild Innenstadt BS mit Schlossneubau

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. Autonomie. 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.

► Bohlweg und Georg-Eckert-Straße

Der Zusammenhang der Stadt löst sich damit auf. Diese Straße in Braunschweig zeigt



musterhaft den „Autismus“ des Verkehrssystems: Jeweils ein Fahrstreifen pro Richtung hätte den gesamten Verkehr in den letzten dreißig Jahren konfliktfrei bewältigt. Alles andere ist überflüssiger Zierrat, Inszenierung der Mobilität. Das Schlimmste jedoch ist die vollständige Isolierung aller Teile: Ein sozial vollkommen unbrauchbarer Stadtraum.

#### ► Hier ist die Mitte (automatisiert)

Die Stadtstruktur Braunschweigs ist aufschlussreich und veranschaulicht die Prinzipien, die auch andernorts gelten. 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. 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.

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 soziale Wüste gebaut.

#### ► 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.

### ► MünsterArkaden

Wenn Größe, Branchenmix, Lage und Architektur stimmen, erweist sich das wie im positiven Fall in Münster als richtig.

Die Situation in Braunschweig war jedoch eine andere.

Die neuen Einkaufszentren fokussieren eine einzige 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 allein mit 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. Oder wie hier in Münster, wo das Prinzip Passage morphologisch richtig eingesetzt wurde.

### ► City Leverkusen

Bereits 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 ursprünglich offenen Einkaufsstraßen wurden inzwischen 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 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 bisher fehlgeschlagen. Nebenan das alte 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 Ihme-Zentrum.

### ► 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.

Damit wird die Grundsubstanz 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.

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.

### ► 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. Dies bedeutet, einen Paradigmenwechsel in den Planungszielen zu vollziehen, die bisher immer mit der Aufwertung eine „Steigerung der Bodenwerte“ anstreben.

Nicht nur das Wohnen erhält somit eine neue Chance, sondern besonders 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 – wenn die Mieten deutlich zurückgenommen wurden.

#### ► 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 innenstädtischen 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 als 6- bis 8-spurige Stadtautobahnen. Vor allem der Bohlweg war 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 im Prinzip 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.

► These 2

---

### 3. Vielfalt als Qualität

**Die Innenstadt ist Mittelpunkt aller Lebenszusammenhänge.**

**Erst aus einem gelungenen Zusammenspiel von Kultur, Stadtgeschichte, Architektur, von Handel, Gastronomie, Wohnen und Arbeit entwickelt sich volles urbanes Leben: produktive Stadt.**

Die aktuellen Entwicklungen, symptomatisch hierfür das innerstädtische Einkaufszentrum als eine Art strategischer Brechstange der Kommunalpolitik, sollten uns veranlassen, vertieft über unsere städtebaulichen Modelle und Leitbilder nachzudenken. Funktionalistische Stadtauffassungen reichen offensichtlich alleine nicht aus – und ebenso wenig objektive Einzelgestaltungen.

Urbanität beschreibt ähnlich wie ein ökologisches System die komplexe Überlagerung vieler unterschiedlicher Lebensweisen und deren sichtbaren Austausch im öffentlichen Raum. Gerade die Innenstädte müssen als identitätsreicher Träger von Stadtgeschichte, Kultur, Handel, Handwerk und Wohnen diese Komplexität weiterhin leisten. Sie dürfen nicht nur als Verkaufsraum um Verbraucherwünsche herumgebaut werden – denn das kann die Mall wirklich besser, sondern sie müssen die Vielfalt und komplexe Ordnung zu ihrem erklärten Ziel machen. Dies heißt: Stadtmorphologie, funktionale Strukturen und soziale Gebrauchsqualitäten müssen in ihren Abhängigkeiten erkannt und konzeptionell aufeinander abgestimmt werden.

Das klingt sehr abstrakt, aber ich werde das am Beispiel Braunschweig erläutern.



### ◆ (Gutachten Titelseite)

Denn eines war durch die breite Öffentlichkeit und Diskussion auch deutlich geworden: Es gab keine verbindliche Vorstellung über das gemeinsame Leitbild für die Innenstadt. Die Aufgabe der Integration wirft natürlich die Frage auf, wohinein wird integriert? Was ist das große Ganze? Vor allem die Frage nach der zukünftigen Rolle des Einzelhandels, seiner Ausformung und Struktur im Raum führte zu einer weiteren Vertiefung und zur Aufgabe, ein Städtebauliches Leitbild zu erarbeiten.

### ◆ (Fünf Städte)

Der Ansatz leitet sich ganz aus der Geschichte und Besonderheit der Stadt Braunschweig ab mit ihren ursprünglich fünf mittelalterlichen städtischen Gemeinwesen innerhalb der Mauern Heinrich des Löwen. Ihre Konturen sind längst verlaufen. Bei der Suche nach den heutigen Stärken, die Braunschweig charakterisieren und die sich im Stadtbild abbilden müssten, sind wir auf fünf Städte – oder besser fünf Identitätsebenen gestoßen, die sich allerdings überlagern und ihre Ansprüche von Raum zu Raum unterschiedlich stark abbilden – oder abbilden sollten >> Hinweis auf Bild

### ◆ (Leitbilder)

Mit dieser Methode haben wir keine fixierte „Planung“ für die gesamte Innenstadt vorgestellt. Das würde unserer Auffassung von Stadt als einem offenen System widersprechen. Stattdessen haben wir wesentliche Merkmale aus morphologischen und funktionalen Zusammenhängen herausgearbeitet. Damit soll es Politik und Planenden, Bürger und Bauherren möglich sein, ästhetisch über jeden einzelnen Stadtraum zu sprechen, zu fragen, was sich hier wirklich abbilden soll, bevor die Frage von einer Verkehrs-AG, dem ADAC oder der Abwassertechnik beantwortet wird. Dieses Stadtleitbild wird die Grundlage auch der weiteren Planungen zur Integration.

◆ (Leitbild Mittelalterliche Großstadt)

Nach sorgfältiger Analyse werden fünf Leitbilder definiert. Im Wiederaufbau wäre die mittelalterliche Stadt fast vollständig verloren gegangen. Unter dem Begriff „Traditionsinsel“ konnten wichtige Orte gegen vollständigen Abriss und Moderne verteidigt werden.

◆ (Potential Mittelalterliche Großstadt)

Mit dem Leitbild „Traditionsnetz“ soll jedoch auf die im Stadtgrundriss weiterhin vorhandene mittelalterliche Stadtanlage verwiesen werden, ein Potential, das den historischen Zusammenhang bewusst machen kann, wenn alle baulichen Maßnahmen darauf ausgerichtet werden.

◆ (Leitbild Haupt- und Residenzstadt)

Die Herzöge konnten sich in ihrer Residenzzeit vor allem durch den Umbau ihrer barocken Festungsanlagen zu dem Wallanlagenring in den Stadtgrundriss einschreiben – mit einer axialen, architektonischen Ordnung des Raums.

◆ (Potential Haupt- und Residenzstadt)

.. die jedoch ihre geometrische Klarheit durch gefühllosen Hoch- und vor allem Tiefbau verliert. Hier ist es uns wichtig, Zusammenhänge und Gestaltprinzipien bewusst zu machen.

◆ (Leitbild Einkaufs- und Handelsstadt)

Die Einkaufs- und Handelsstadt stützt sich bisher auf das kleinteilige Gefüge innerhalb des Tangentenrings zwischen zwei stärker ausgeprägten Schwerpunkten, Mit dem ECE kommt eine weiterer, besonders schwerwiegender Pol hinzu. Wichtig für die Stadtstruktur ist ein Gleichgewicht der Kräfte herzustellen – mit dem Mosaik des Einzelhandels, den größeren Magneten und er zwingende Integration der Tangenten in Form großstädtischer Magistralen.

◆ (Potential Einkaufs- und Handelsstadt)

So erkennt man bei den Potentialen, wie wichtig die Verstärkung des feinmaschigen Netzes der Ost-West-Verbindungen ist. Diese beziehen die inneren Strukturen des ECE-

Einkaufszentrum mit ein. Ich verstehe diese als teil des öffentlichen Raumsystems. Diese Vernetzung ist ganz wesentlich für die städtebauliche Integration des Centers.

Ich betone in meiner Stadtauffassung die große Bedeutung der Morphologie: der gebauten Strukturen und Stadträume. Ich interpretiere sie als eine Art städtischer Hardware mit sehr langer Lebensdauer, auf der im Laufe der Zeit die unterschiedlichsten Programme installiert werden. Das „Betriebssystem“ ist das System des Öffentlichen. Das Wohnen ist „residentiell“ Programm, also dauerhaft. Weitere Nutzungszuweisungen sind kurzfristig im Vergleich zu einem Stadtgrundriss, der bereits 800 Jahre Geschichte und Wissen in sich aufgenommen hat – abgesehen von den Märkten und den Brauereien.

◆◆◆ ( Bohlweg alt - neu ..)

Da ich den Raum als „Gebaute Umgangsform“ verstehe, folgere ich daraus zwingend „Der Raum ist das Maß“. Wir können uns nur soviel Ansprüche erlauben, wie wir diese verträglich im Raum gestalten können. Damit wird die Ästhetik zum Indikator für unsere Ansprüche. Wenn wir uns aber nicht auf ein verständliches Vokabular hierzu einigen, werden wir auch nicht zu einer integrierten Entwicklung unserer Städte finden.

Wie sprechen Sie in Ihrer Stadt über die Gestaltung? Welche Vorstellung von Stadt verfolgen Sie in der Stadtpolitik? Ist es einfach die Addition vieler Einzelmaßnahmen? Zählen sie noch immer Parkplätze, Verkehrsströme und Fußgängerfrequenzen - oder haben Sie eine größere Gesamtidee von Ihrer Stadt und umfassendere, atmosphärische Vorstellungen, in die Sie Verkehr und andere Funktionen einordnen können? Worin liegt die Identität Ihrer Stadt?

► These 3

---

#### **4. Mut zur Schönheit**

**Der städtische Raum bildet einen Rahmen, der durch unser Handeln erfüllt wird. Er gibt diesem erinnerungswerte Form.**

**Aus sinnvoller Übereinstimmung von Raum, Gestalt und Gebrauch entfaltet sich die Erfahrung von Identität: hier, an diesem Ort, zu dieser Zeit.**

#### **>> Vielfalt als Qualität - Gestaltung öffentlicher Raum**

Ohne derartig reflektierte Zusammenhänge und ohne die Sprache hierfür kann es einer Stadt meines Erachtens nicht gelingen, Eigenheiten und Profil auszubilden. Schnelle Straßen und Parkplätze haben alle. Aber die Eigenart liegt in den Beziehungen aller Dinge und zu uns selbst, denen wir im Raume Gestalt geben. Das erfordert Erkenntnis und Mut zur Schönheit.

#### ◆ ( Titelblatt Gutachten 3)

Die Angst war in langen Phasen der Entwicklung ein bestimmendes Motiv. Für den Einzelhandel im Westen der Innenstadt war die Integration der SchlossArkaden in das räumliche Gefüge von existentieller Bedeutung.

In einem weiteren Schritt wurden drei wichtige Ost-West-Verbindungen gestaltet, die unter dem alten Konzept des Tangentenrings geschwächt worden waren. Vielfalt als Qualität – das wurde unser Hauptthema. Städtische Vielfalt ist die Qualität, die jede Innenstadt von jedem Einkaufszentrum unterscheidbar macht. Die ureigensten Stärken der Städte finden sich im öffentlichen Raum, im sichtbaren Alltag ihrer Bewohner, im Kulturerbe, das sich auch in den Bauten und Räumen ausdrückt, im Zugang zur Geschichte, in der Gastronomie und der Vielfalt des Handels.

So haben wir die „Vielfalt als Qualität“ jeweils unterschiedlich ausgelegt:

- ◆ Als Vielfalt des Warenangebots am „Alten Handelsweg“ – der alten Reichsstraße 1, die wesentlich die Morphologie der Stadt geprägt hat,
- ◆ Als Vielfalt der Kultur, der Geschichte, der Ästhetik und Baudenkmale als eine Raumfolge auf dem „Weg der schönen Plätze“, über die sich das kulturellere Erbe, die bauliche Geschichte und die wichtigsten Plätze erschließen
- ◆ Und als lebendige Wohn- und Geschäftsstraße, in der die Vielfalt der Aktivitäten die Atmosphäre bestimmt – eben keine Fußgängerzone.

#### ◆◆◆ (Gestaltungsvorschlag Nacht – Rathaus - Kind)

Für diese Räume haben wir in der Folge Umbau- und Gestaltungsvorschläge erarbeitet – in intensiver Zusammenarbeit mit den städtischen Fachbereichen Stadtplanung, Stadtgrün, Tiefbau. Nur aus dieser integrierten Arbeitsweise lassen sich auch integrierte Lösungen entwickeln. So wurde das Thema Wasser das Leitmotiv des „Wegs der schönen Plätze“

#### ◆◆◆ (Straßenbahn - Schloss - Cafe)

Der größte Erfolg: Der Umbau dieser umfassenden Maßnahmen im öffentlichen Raum – vom Bohlweg angefangen, wurde ein halbes Jahr vor der eigentlichen Öffnung des Einkaufszentrums fertig gestellt.

Die Anziehungskraft ergibt sich aus dem spielerischen Wert dieser ruhigen Flächen, die auch für Markt und andere Nutzungen offen und brauchbar bleiben.

Hier noch einige weitere Blicke in „resozialisierte“ Straßenräume wie Steinweg, oder Bohlweg. Die Architektur des Schlossentwurfs von Ottmer beherrscht eindeutig bereits heute das ausdruckslose Umfeld und vermittelt den Anspruch der Geschichte als Residenzstadt. Der

Bohlweg wird zu einem einzigen Stadtrestaurant mit großer Terrasse und Blick auf „das Schloss“.

## **AG Innenstadt**

### ◆ (IHK – AG Innenstadt)

Aus dieser Projektgruppe entwickelte sich die Arbeitsgruppe Innenstadt, die besetzt ist mit Verantwortlichen der Fachbereiche Stadtplanung, Stadtgrün, Tiefbau, des Einzelhandels, dem Geschäftsführer der IHK und uns. In regelmäßigen Treffen, meist in unserem Büro – oder wie hier bei der IHK – arbeiten wir gemeinsam weitere Themen aus, die mit der Agenda im Städtebaulichen Leitbild aufgelistet worden waren.

Diese Arbeitsweise hat sich als sehr fruchtbar erwiesen. Alle Umbaumaßnahmen des öffentlichen Raums wurden hier konzeptionell und gestalterisch vorbereitet. Die funktionalen Anforderungen wurden dazu kritisch reflektiert und in ein ästhetisches räumliches Konzept eingeordnet. Nur durch das offene Ausloten aller Gestaltungsspielräume und Nutzbarmachung im Sinne der fünf städtischen Identitätsebenen konnten integrative Lösungen entwickelt werden.

Die Bedeutung der Kooperation mit der IHK zeigt sich in der Tatsache, dass die Finanzierung der Gutachten und dieses Planungsprozesses wesentlich aus privater Förderung über die IHK eingebracht wird.

► These 4

---

**Stadtleben braucht Form.**

**Kennen Sie das Gugelhupf-Prinzip?**

**Ohne Form kein Inhalt – und ohne Inhalt keine Form!**

**Der öffentliche Raum bleibt die wichtigste Gestaltungsaufgabe der Städte.**

Kennen Sie das Gugelhupf-Prinzip? Sie wissen schon, dieser Kuchen, den es vielleicht nachher zum Kaffee gibt – mit seiner eigenartigen Form? **Ohne Form kein Inhalt – und ohne Inhalt keine Form!** Das ist die Aufgabe: Form und Inhalt aufeinander abzustimmen. Der Inhalt ist das Stadtleben – das Miteinander, das sich nicht in einer einzelnen Funktion erschöpft. Formfindung, die Gestaltung des Raums, ist in höchstem Maße Integrationsarbeit – das Einbeziehen aller Lebensaspekte, zu denen auch der Verkehr oder das Einkaufen gehört – aber eben noch vieles andere – siehe oben.

◆ Integration Stadtgrundriss - SchlossArkaden

Die Einbindung in Stadtgrundriss steht an erster Stelle – die Verankerung im Raum und in der Geschichte. Hier gibt es aus der Gestaltebene „Haupt- und Residenzstadt“ klare Ansprüche, die sich in Achsen und Raumbeziehungen äußern – und sie so ausgeformt wurden, dass sich ein System von Straßen und Plätzen bildete.

◆ Platz am Ritterbrunnen

Zentrales Thema ist das Gefüge der öffentlichen Räume in eine richtige Syntax und in angemessene Formen zu bringen.

### ◆ Fußgänger überqueren den Bohlweg zum Schloss

Dies bleibt die wichtigste Gestaltungsaufgabe für die Städte. Gut gestaltete Straßen und Plätze sind die räumliche Voraussetzung für jede Art der Integration. Sie müssen immer gedacht werden als „gebaute Umgangsform“. Hier besteht mit den Verkehrsanlagen der 70er Jahre vielfach ein großer Handlungsbedarf. Ein Verzicht auf gute „Umgangsformen“ ist gleichzusetzen mit der Zerstörung des Öffentlichen und des zivilen Bewusstseins.

### ◆ (Kirchplatz Magni und Hinter Ägidien)

Das Wohnen bleibt die wichtigste Grundlage auch der Innenstadt. Es trägt wie der Kettfaden beim Stoff das bunte Gewebe der Stadt. Als besonders empfindliche Nutzung benötigt es besonderen Schutz, Pflege bis hin zu Privilegien. Wenn das Wohnen in den „Citys“ kein Heim mehr findet, werden diese ganz einfach „unheimlich“.

### ◆ (Portal Dom)

Die Geschichte und das gesamte kulturelle Erbe sind der eigentliche Reichtum der Städte. Er verführt aber auch zu vordergründiger Vermarktung und Ausstellung. Dieser Schatz muss deshalb als Kostbares bewahrt, gepflegt und auch erweitert werden.

### ◆ (Altstadtmarkt und Möhren)

Identität braucht tiefe Wurzeln. Sie kann nicht in der Oberfläche liegen. Auf der Suche nach der Unverwechselbarkeit der Innenstädte sollten wir mit dem Land und seinen landwirtschaftlichen und handwerklichen Produkten anfangen. Auch dies ist eine Integrationsaufgabe: Die Innenstadt muss die Region präsentieren – in Form ihrer Produkte und ihres guten Geschmacks. Ohne die Einbindung lokaler Produkte – von der Landwirtschaft bis zur Küche und Gastronomie, von der Kunst bis zum Handwerk und anderen eigenen gewerblichen Produkten könnte sich nur ein anonymer Standard entwickeln.



### ◆ (Schöne Dinge)

Den Konkurrenzkampf über Preis und Masse werden unsere geliebten, kleinteiligen Strukturen nicht überleben können. Es ist die Authentizität, die Qualität und die Vielfalt, die unseren Innenstädten und uns Städtern Selbstbewusstsein und Stärke gibt. Ein wunderbarer, mehrfach deutbarer Grundsatz der Winzer lässt sich nahtlos auf unsere Innenstädte übertragen: "Wo Masse ist, kann keine Güte sein".

Die Schwäche und Stärke des Einzelhändlers ist seine Individualität. Seine Persönlichkeit ist nicht zu ersetzen. Er muss von seinen Qualitätsmaßstäben überzeugt sein und überzeugen können - und den „Verbraucher“ „kundig“ machen. Händler und Kunde tauschen ja nicht nur Ware gegen Geld, sondern nicht zuletzt Verantwortung gegen Anerkennung.

### ◆ (Kohlmarkt überfüllt)

Mit der Bespielung der Bühne „Innenstadt“ darf die ursprüngliche Idee des Öffentlichen nicht aufs Spiel gesetzt werden: Unsere Straßen und Plätze müssen als Bühne des täglichen Lebens den Bürgern aktiv offen stehen. Eine Stadt mit permanentem Straßenzirkus führt zu allgemeiner Anästhesierung hätte in diesem Sinne bald „verspielt“.

### ◆ (Bildmontage)

Die Herausarbeitung lokaler Produkte und unverwechselbarer Veranstaltungen, die Pflege von Tradition und Kultur, und die Gestaltung neuer Rituale bieten Chancen für alle Städte. Es gibt keinen Ort, dem dieser Weg verbaut wäre. Aber vielleicht muss man mit einigen Themen aufräumen.

Der gute Geschmack, der Freiraum für offene Begegnung, die Ästhetik des öffentlichen Raums und sein nichtkommerzieller Charakter, die Sprache der Architektur und die gepflegte

Präsentation der Waren – all dies sind unverzichtbare Merkmale einer attraktiven und lebendigen Stadt, in der Sie sich auch als Fremder willkommen fühlen – eine Stadt, die Sie mit offenen Armen aufnimmt.

◆ (Schlossplatz bei Nacht und Internet)

Sie können alle Arbeiten und auch sonstige Vorträge und Publikationen vollständig auf unserer Internetseite einsehen.

Wenn Sie noch Lust haben, zeige ich mit ein paar letzten Bildern, wie viel Form die Stadt durch diese Maßnahme bekommen hat – für den Inhalt „Stadtleben“ – also das offene, zwangfreie und selbstverständliche Miteinander im Raum.

## ► Abschnitt 5

---

### **Stadtleben – Neue Bilder, neue Wahrnehmung**

#### ► Stadt Raum Politik

Dies erfordert eine kommunale Politik, die sich der Bedeutung des öffentlichen Raums bewusst ist und diesen Raum versteht als „gebaute Umgangsform“. So wie wir unseren Stadtraum ausformen und gestalten, so gehen wir mit einander um, so leben wir miteinander. Dies ist keine technische Aufgabe. Wir lassen unsere Wohnungen weder vom Elektriker noch vom Klempner einrichten. Diese Technologien sind notwendig, müssen jedoch im Raum kultiviert werden – wie der Wasserturm im Hintergrund aus dem 19. Jahrhundert nicht nur die Funktion in Form umsetzt, sondern vor allem die Bedeutung gestaltet. Es ist unsere Aufgabe, eine Ästhetik für unser Zusammenleben im Raum auszubilden - eine ganz eigene Ästhetik – die unserer Stadt. Diese Stadtgestalt kann auch aus einem – möglichst tief greifenden - Integrationsprozess gewonnen werden. Um diesen Mehrwert geht es letztlich.

Prof. Walter Ackers, 03.07.2019