

Kommunalpolitisches Forum

Bauen, was bleibt!

**Baukultur, Städtebau und Stadtentwicklung zwischen
Ästhetik und Nachhaltigkeit**

am 18. Juni 2022 in Wuppertal



Zum Geleit

Die Diskussion um die Stadt, wie sie denn idealerweise aussehen sollte und welche Funktionen sie zu erfüllen habe, ist vermutlich so alt wie die Stadt selbst. Selten jedoch wurde sie so befeuert wie in diesen Tagen, in denen auch der Kundige schnell den Überblick verlieren kann ob der schiereren Masse an Publikationen, Fachtagungen, Bürgerforen und sonstigen Veranstaltungen. Die Forderung nach einer „Revitalisierung unserer Städte“ – ausgelöst durch eine Vielzahl von Problemen wie vermehrten Leerständen, mangelndem Wohnraum und generellen Forderungen nach mehr Klimaschutz, veränderter Mobilität oder stärkerer Nachhaltigkeit – sie ist längst im Alltag der Kommunalpolitik abgekommen.

Aber welche funktionale und soziale Mischung braucht ein Quartier? Wie können Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Bildung integriert werden, damit es zum Stadtquartier wird? Menschen müssen ihre Arbeitsstelle erreichen, müssen sich mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgen können – d.h. sie müssen und sie wollen mobil sein. Und wollen zugleich jedoch auch „ein Zuhause“ haben, bedürfen also eines festen Daches über dem Kopf, beheizter Räume, einer funktionierenden Wasser- und Energieversorgung und anderem mehr. Wie also lässt sich eine „Stadt der kurzen Wege“ realisieren, die all dieser Vielfalt an Anforderungen zugleich gerecht wird? Und das ebenso funktional wie sozial, ebenso mobil wie klimafreundlich wie nachhaltig?

Diese und andere Fragen standen im Mittelpunkt unseres diesjährigen Kommunalpolitischen Forums. Unter dem Titel: „Bauen, was bleibt!“ Ein Titel, der nicht zuletzt auch schon ein Stück weit auf den Zusammenhang zwischen Nachhaltigkeit und Ästhetik hinwies. Nachhaltiges Bauen verlangt mehr als nur den Einsatz zirkulärer Baustoffe. Es braucht darüber hinaus Gebäude, die nicht nur auf „eine“ Funktion hin errichtet werden, es braucht Häuser und Wohnungen, die auch Rückbau und Umnutzung zulassen. Und die zugleich ein Maß an Ästhetik mit sich bringen – zunächst für sich selbst, aber auch als Teil des öffentlichen Stadtraumes –, so dass sich die derzeit häufig zu beobachtende, überaus rasche Folge von Abriss und Neubau erübrigt – Warum? Einfach darum, weil wir solche Gebäude gerne bewahren wollen! Und damit zugleich im Wortsinne „nachhaltig“ handeln!

Ohne das Handwerk wurde in der Vergangenheit nichts gebaut, und ohne das Handwerk wird auch in Zukunft nichts gebaut werden. Über diese herausragend wichtige Funktion hinaus ist der Wirtschaftszweig Handwerk in vielfacher Weise zugleich auch Teil der Stadt, ist Akteur des Quartiers. Viele Handwerksbetriebe – Bäcker, Fleischer, Konditoren, aber ebenso die Schornsteinfeger, die Elektriker oder Augenoptiker, gehören „zum Viertel“, versorgen mit ihren Gütern und Dienstleistungen die Menschen vor Ort. Nur mit einem starken Handwerk gelingt die Revitalisierung unserer Städte. Wir wünschen allen Lesern eine gewinnbringende, anregende Lektüre!



Andreas Ehlert
Präsident



Prof. Dr. Hans Jörg Hennecke
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung.....	4
Hans Hund Präsident der Handwerkskammer Münster und Vorsitzender des Ausschusses für Kommunalpolitik, Landesplanung und Verkehr von HANDWERK.NRW	
2. Festvortrag: „Die Ästhetik unserer Städte. Anforderungen an die Stadtbaukunst der Gegenwart“	7
Prof. Dr. Wolfgang Sonne Stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst, Inhaber des Lehrstuhls für Geschichte und Theorie der Architektur an der Technischen Universität Dortmund	
3. Podiumsdiskussion.....	20
Prof. Dr. Wolfgang Sonne	
Dr. Svenja Haferkamp Vorstandsmitglied von Baukultur NRW und Leiterin der Unternehmenskommunikation der Thelen Gruppe, Essen	
Dr.-Ing. Frank Pflüger Vertretungsberechtigter Gesellschafter, HJPlaner, Aachen	
Jochen Stiebel Geschäftsführer, Neue Effizienz gemeinnützige GmbH, Wuppertal	
Moderation: Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld Geschäftsführender Gesellschafter der ProjektSchmiede GmbH, Vorstand der Kulturpolitischen Gesellschaft e.V., Düsseldorf	
4. Schlusswort	42
Berthold Schröder Vizepräsident HANDWERK.NRW, Präsident Westdeutscher Handwerkskammertag	
5. Referenten.....	43
6. Impressionen	45
7. Ausgewählte Veröffentlichungen.....	46
8. Impressum.....	47

1. Begrüßung

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Ich freue mich sehr, dass ich Sie in den nächsten zwei Stunden unserer Veranstaltung als Moderator begleiten darf. Gern möchte ich Ihnen unseren ersten Redner, Herrn Präsident Hund, vorstellen. Er ist selbstständiger Elektroinstallateur und Kälteanlagenbauer, führt seit über vier Jahrzehnten in Bocholt ein Gebäudetechnik-Unternehmen und ist Präsident der Handwerkskammer Münster. Er war fünf Jahre Präsident des Westdeutschen Handwerkskammertages, dessen Ehrenpräsident er seit Ende letzten Jahres ist. Und seit neuestem ist er auch preisgekrönt. Ich darf das hier in kleiner Runde erwähnen, er hat die Goldene Ehrennadel, die höchste Auszeichnung des deutschen Handwerks, erhalten. Über die Bedeutung des ehrenamtlichen Engagements in der Politik sagte er mal selbst: „Es braucht die Werkbank im Plenarsaal.“ Verehrter, lieber Herr Hund, wir freuen uns jetzt auf Ihre Begrüßung.

Hans Hund

Guten Morgen Ihnen allen. An diesem Wochenende ist es natürlich so, dass wir draußen warmes Wetter haben, und es ist auch noch ein Brückentag. Ich bin froh, dass ich hier dennoch einige Gesichter sehen darf und sehen kann: meine Präsidentenkollegen und Vertretungen aus dem Landtag und des Bundestages. Seien Sie mir alle recht herzlich begrüßt.

Unser Kommunalpolitisches Forum findet eigentlich auf Schloss Raesfeld bei uns im Münsterland statt. Da, wo ich herkomme, ganz in der Nähe meines Wohnortes. Ich komme aus Bocholt, wie Sie gerade gehört haben. Doch in diesem Jahr bot sich uns die wunderbare Gelegenheit, unsere Veranstaltung hier in den Kontext des „Solar Decathlon Europe“, in diesen hochinteressanten internationalen Architektur-Wettbewerb, einzubetten. Und ich kann Sie alle herzlich einladen, nach der Veranstaltung in aller Ruhe und Neugier das Gelände zu erkunden und die architektonischen „Demonstratoren“ in Augenschein zu nehmen. Dafür werbe ich, auch deshalb, weil noch bis heute Nachmittag Gelegenheit besteht, an der Expertenabstimmung teilzunehmen, die das Handwerk hier veranstaltet: am Tiny House der Handwerkskammer Düsseldorf.

In diesem Zusammenhang darf ich auch Präsident Ehlert entschuldigen, der gerne hier sein wollte, aber leider an Corona erkrankt ist. Insofern wird Berthold Schröder, mein Präsidentenkollege und Präsident des Westdeutschen Handwerkskammertages, das Schlusswort sprechen. Am Tiny House der Handwerkskammer Düsseldorf finden Sie den QR-Code, der Sie direkt zur Umfrage führt, um „das“ Objekt zu bestimmen, das Sie am meisten inspiriert und überzeugt. Die Preisverleihung dazu findet heute Abend um 17 Uhr 30 hier an Ort und Stelle statt.

Nun könnte man ja zuallererst fragen: „Was hat das Handwerk mit dem Architekturwettbewerb zu tun? Warum sind wir Partner des Solar Decathlon Europe? Und was geht das Handwerk das eigentlich alles an?“

Eine ganze Menge, kann man nur sagen. Die Lösungen, die hier gezeigt werden, zielen auf Fragen, wie in urbanen Quartieren Lückenschlüsse und Aufstockungen erfolgen können. Als ich mich auf diese Veranstaltung vorbereitet habe, habe ich gedacht: „Was ist denn eigentlich in den letzten 50 Jahren passiert?“

Wir haben das, was wir draußen im Großen wie im Kleinen sehen, eigentlich schon vor 50 Jahren gewusst. Damals gab es die Ölkrise. Wir hatten Sonntagsfahrverbote. Das, was wir derzeit erleben, diese Dinge, die uns auch ein wenig beunruhigen, gab es alle schon mal, und wir haben im Grunde genommen, ich würde fast sagen, so weitergemacht wie bisher. Und dass es anders geht und anders gehen kann, das habe ich in meinem eigenen Wohnhaus damals vor knapp 50 Jahren auch

schon verwirklicht. Ich habe damals schon eine Wärmepumpe eingebaut. Wir haben die Hausdämmung entsprechend gemacht, nach den damaligen Standards, die es da gab. Die haben wir alle verlassen, und wir freuen uns heute noch an einer sozusagen Umweltwärme im Haus, die ja auch jetzt überall gefordert wird. Damals noch schwer vorstellbar, aber es ging damals schon. Wir haben wirklich Zeit versäumt. Und die Lösungen, die hier gezeigt werden, zielen auf die Frage, wie in urbanen Quartieren Lückenschlüsse und Aufstockungen erfolgen können. Das ist zunächst mal eine handfeste planerische Fragestellung, die ohne handwerkliche Umsetzung, jedenfalls unserer Überzeugung nach, nicht auskommt. Und es geht dabei um die Verdichtung von Quartieren, und es geht um Fragen der Quartiersentwicklung. Es geht um die funktionale und architektonische Qualität von Städten. Es geht im Kern um die Frage, wie wir heute und morgen nachhaltige Städte bauen und entwickeln wollen. Deshalb haben wir unsere Veranstaltung auch unter das Motto gestellt „Bauen, was bleibt!“. Der Titel ist einem sehr anregenden Essay des britischen Philosophen Roger Scruton (1944-2020) entlehnt, der darin für eine polyzentrische, gemischte Stadtstruktur mit harmonischen und menschenwürdigen Proportionen plädiert.

Ich will an dieser Stelle gar keine Exegese dieses Textes liefern. Ich will vielmehr nur in wenigen Punkten andeuten, was wir im Handwerk darunter verstehen und erwarten, wenn wir die Forderung „Bauen, was bleibt!“ uns zu eigen machen. Für uns im Handwerk ergeben sich daraus mehrere Dimensionen der Nachhaltigkeit. „Bauen, was bleibt!“, das meint zuallererst die technische Qualität eines Bauwerkes: „Wie haltbar ist das Gebäude? Welche Ressourcen müssen eingesetzt werden? Wie ist die Qualität der Baumaterialien? Wie wirken sie technisch-funktional? Wie effizient ist der Planungs- und Bauprozess gestaltet?“

Und Sie merken daran, das sind Aspekte des Bauens, bei denen es nicht nur auf die planerische Kompetenz ankommt, sondern auch auf handwerkliche Kompetenz: das Erfahrungswissen im Umgang mit Materialien und Gebäudesystemtechnik, das Wissen darum, dass auch alles Neugebaute irgendwann gewartet werden, repariert und auch wieder modernisiert werden muss, vielleicht auch wieder das zurückgewonnen werden muss, was zuvor einmal eingebaut wurde.



Die technische Qualität eines Bauwerks beruht auch entscheidend auf der handwerklichen Qualifikation, die in Planung und Ausführung oder auch Sanierung eines Bauwerks einfließt. Dort sind auch die Handwerker gefragt mit ihren Erfahrungen.

Es gibt noch eine zweite Dimension von Nachhaltigkeit: „Bauen, was bleibt!“, das bedeutet auch, dass wir einzelne Gebäude verstehen müssen als Teil eines Organismus. Die europäische Stadt als hochverdichtetes, hochkomplexes Gebilde muss bestimmte Funktionen erfüllen für diejenigen, die in dieser Stadt leben. Handwerk, so meine ich jedenfalls, ist Teil dieser Stadtgesellschaft in historischer Perspektive, in den allermeisten Fällen sogar Keimzelle und bürgerlicher Kern der Stadtgesellschaft. Und Handwerk xwirkt bis heute mit ganz unverzichtbaren Funktionen für die Stadt, als Nahversorger mit Dienstleistungen und Produkten aller Art. Eine Stadt ohne Handwerk wäre ein lebloses und ein unwirtliches Gebilde. Aus Sicht des Handwerks gibt es da einige Punkte, die uns ganz wichtig sind: attraktive Zentren, kurze Wege, Nähe zu den Kunden, gute Erreichbarkeit, vielfältige Quartiere und anderes mehr. All das entsteht natürlich nicht von selbst, sondern muss gebaut werden bzw. erhalten bleiben. Es geht also auch darum, das zu bauen, was uns eine nachhaltige Lebensweise erst erlaubt: mit geringen Emissionen, mit Schonung von Ressourcen, mit der Vermeidung von Mobilitätsbedarfen.

Und dabei richtet Handwerk natürlich nicht nur Anforderungen an die Stadtentwicklung, sondern es ist Teil der Lösung: für bessere Mobilität, für Energie- und Ressourceneffizienz und auch für gesunde Lebensmittel. Man kann Nachhaltigkeit also beziehen auf die Qualität des einzelnen Gebäudes. Das wäre gewissermaßen „Bauen, was haltbar ist“. Man kann sich aber auch auf die Funktionalität und die Qualität von Quartieren berufen. Das wäre „Bauen, was uns eine nachhaltige Lebensweise ermöglicht“.

Aber „Bauen, was bleibt!“ hat auch noch eine dritte Dimension. Man könnte sie als ästhetische Dimension des Bauens verstehen. Man könnte es formulieren als „Bauen, was wir auch bewahren wollen“. Gebäude stehen nicht nur in einem Raum und erfüllen darin bestimmte Funktionen. Sie stehen auch an einem Ort und prägen das, was wir als Heimat empfinden. Und das macht einen großen Unterschied, ob ein Bauwerk eine vorhandene, gewachsene Struktur sprengt und stört, oder ob es sich sozusagen harmonisch einfügt und auch stimmige Akzente setzt. Das macht einen großen Unterschied, ob sich ein Gebäude durch seine Fassade von der Umgebung abwendet oder ob es ein Gesicht hat, das seine Funktion für den Ort, an dem es steht, verständlich macht. Es macht einen Unterschied, ob ein Bauwerk eines Stararchitekten an einem x- beliebigen Ort auf dieser Welt stehen könnte, oder ob es über Qualitäten verfügt, die für die jeweilige Stadt und Region typisch und identitätsstiftend sind. Und es macht einen Unterschied, ob ein Bauwerk einen bestimmten Zeitgeist verkörpert und zeitgenössische Jurys begeistert, oder ob es auch im Abstand von 30 oder 40 Jahren noch als qualitativ und bewahrenswert empfunden wird. Es ist dabei kein Zufall, dass uns Quartiere und Ensembles aus den 1920er Jahren, als sie gebaut wurden, heute oftmals noch als besonders attraktiv erscheinen, während uns der „Brutalismus“, dieser Baustil der 1960er und 1970er Jahre – der zwar nicht „brutal“ war, aber doch betonstrotzend und im eigentlichen Wortsinne entsprechend grob und roh daherkam –, inzwischen doch überwiegend abstößt. Oder das postmoderne Einerlei: Das bemängeln wir ja auch immer, die weißen Häuser, die alle die gleiche Fassadendämmung haben. Es ist überwiegend langweilig.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das waren jetzt nur einige Pinselstriche, sozusagen, um in dieses Thema einzuführen, um sich mal warm zu laufen, ein Thema, das aus ganz verschiedenen Perspektiven zur Diskussion und zur Reflexion einlädt.

Auch das Handwerk treiben diese Fragen um, uns insbesondere. Deshalb wollen wir heute mit Ihnen darüber ins Gespräch kommen. Ich bin also sehr gespannt auf alles Weitere. Auf den Vortrag von Herrn Wolfgang Sonne, auf die Podiumsrunde mit Svenja Haferkamp, Jochen Striebel und Frank Pflüger und auf die Diskussionen, Nachgespräche und Kontakte, die vielleicht noch daraus erwachsen. In diesem Sinne noch mal ein herzliches Willkommen, und damit gebe ich das Szepter zurück an unseren Moderator, Hagen Lippe-Weißfeld. Bitte schön!

2. Festvortrag

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Ja, meine Damen und Herren, die Pinselstriche von Herrn Präsident Hund waren gewissermaßen zum Einschmecken die Vorspeise, der jetzt unmittelbar der Hauptgang folgt.

Ich darf Ihnen unseren Festredner, Herrn Professor Dr. Wolfgang Sonne, vorstellen. Wolfgang Sonne ist seit 2007 Professor für Geschichte und Theorie der Architektur an der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen der TU Dortmund. Er ist zugleich Wissenschaftlicher Leiter des Baukunstarchivs NRW und stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst. Wolfgang Sonne studierte Kunstgeschichte und klassische Archäologie an der Uni München, der Sorbonne in Paris und der FU Berlin, wo er 1994 mit dem Magister abschloss. 2001 promovierte er an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Er war 1994 bis 2003 Assistent, Oberassistent und Dozent an der Professur für Geschichte des Städtebaus sowie dem Institut für Geschichte und Theorie der Architektur an der ETH Zürich. 1998 - 1999 war er Stipendiat des Collegium Helveticum der ETH Zürich, 1998 Assistent an der Graduate School of Design der Harvard University in Cambridge und Gastdozent an verschiedenen Universitäten, so unter anderem in Wien und Glasgow. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Architektur und des Städtebaus des 19. bis 21. Jahrhunderts.

Lieber Herr Professor Sonne, wir freuen uns auf Ihren Vortrag.



Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Ganz herzlichen Dank! Sie haben mit den Pinselstrichen die wichtigen Themen alle gesetzt, zum Glück habe ich dazu die Bilder. Ja, herzlich willkommen, meine Damen und Herren! „Ästhetik der Städte“, das kann man bei einem studierten Kunsthistoriker erwarten. Umgekehrt „Nachhaltigkeit“. Nachhaltigkeit, das ist das Thema, das uns drängt. Und da scheint Ästhetik so ein bisschen was für Sonntagsreden zu sein. Jetzt haben wir heute glücklicherweise Samstag, und Sie haben es selbst schon erwähnt, auch Roger Scruton in „Bauen, was bleibt!“ sagt eben: „Wir pflegen und lieben nur das, was wir auch schön finden.“ Das heißt die Ästhetik, die nachhaltige Ästhetik, ist wichtig. Aber sagen wir doch einfach, die Schönheit der Städte, der Dörfer, der Quartiere, in denen wir leben, ist eben ein ganz wesentlicher Bestandteil, und - das ist ganz entscheidend - sie widerspricht auch nicht der ökologischen Nachhaltigkeit. Also, das Naturwissenschaftlich-Technische ist das eine, da fokussieren wir uns heute oft sehr drauf. Aber die Qualität der gebauten Umwelt – so heißt es weniger kontrovers –, wir könnten aber auch sagen, die Schönheit unserer Städte, ist eben auch ganz entscheidend.

Insofern sind wir hier mit diesem Thema, ich sage mal, „ganz richtig“, und wir sind auch nicht alleine. Denn die Politik ganz oben hat erkannt, dass ein „Green Deal“ in Europa im Bauen auch nur zu machen ist, wenn „Sustainability“ am Ende „Beautiful Environments“ hervorbringt. Deutlich wird das beispielsweise an der Initiative „[New European Bauhaus](#)“¹. Wir hatten jetzt gerade diese Woche auf einer Konferenz in Düsseldorf Ruth Reichstein von der Europäischen Kommission da, die das für Ursula von der Leyen organisiert. Sie hat uns die neuen Ziele erzählt. Sie ist aber auch selber schon skeptisch, ob die begrünte Fassade eines Hochhauses das richtige Bild ist. Sie haben es schon geschildert: Das ist Greenwashing durch eine nur kompliziert zu pflegende Fassade, die so viel Energie kostet, dass wir schon ahnen können, dass es nicht nachhaltig sein kann.

Welche Bilder haben wir also im Kopf? Ist es wirklich die „Future Eco City“, wo wir irgendwo zwar „viel Grün“ haben, wo alles „weiß“ sein muss, denn nach wie vor gilt: „Weiß ist sauber“? Und wo



man dort irgendwas tun kann, sieht man überhaupt nicht. Man muss in irgendwelchen mobilen Zügen herumgeschossen werden. Es gibt keine Ebene, wo der Mensch laufen kann. Und diese Vorstellung ist das Gegenteil von dem, was wir seit der „[Leipzig Charta](#)“² eigentlich als Leitbild in der Europäischen Union haben, nämlich die kompakte Stadt – heute heißt sie „15-Minuten-Stadt“, wo fußläufig das Alltägliche gut zu erreichen ist.

Hier sehen Sie ein Bild von Paris; spätestens am Eiffelturm können Sie es erkennen. Das ist genau dieselbe radikale „Radiergummi“-Vision, wie sie bereits 1925 Le Corbusier (1887-1965), einem der bekanntesten, einflussreichsten, aber auch umstrittensten Architekten des 20. Jahrhunderts, bei seinem „[Plan Voisin](#)“³ vorschwebte. Und wer schon einmal etwas von „Grauer Energie“ gehört hat, der müsste ein bisschen skeptisch werden, ob die Zukunftsbilder der wirklich nachhaltigen Stadt implizieren dürfen, dass wir das, was wir jetzt haben, alles ausradieren. Wenn wir all die [Graue Energie](#)⁴, die wir in unseren Städten gebaut vorfinden, ausradieren, um dann die gute Stadt der Zukunft zu errichten, kann das nicht nachhaltig sein.

Und trotzdem: Von solchen Bildern leben wir weltweit, bauen tun wir sehr häufig das! Seit zehn Jahren ist auch preiswerter, erschwinglicher Wohnraum wieder ein Thema. Alle wollen Stadtquartiere haben, aber Stadtquartiere werden nicht gebaut. Es werden einzelne Würfelchen gebaut, die überall gleich aussehen. Das Entscheidende ist auch hier wieder: Es ist keine Stadt, es ist kein Stadtraum, denn: Es fehlt die Öffentlichkeit. Es gibt keinen öffentlichen Raum hier. Es gibt abstraktes Grün. Das scheint wieder zum Ökologischen zu passen. Aber es gibt nicht die Trennung zwischen öffentlichen Räumen und privaten Räumen. Dementsprechend bilden die Häuser auch gar keine Fassaden aus: Sie haben nur Gartenfassaden, praktisch alle nur zum Rückraum. Oder es ist irgendwie doch alles so halböffentlich, dass ich da hindurch gehen kann. Also, da ist ein großes Defizit. Wir haben sozusagen die DNA, wie eine Stadt sich zusammensetzt, vergessen: nämlich aus einem Netz öffentlicher Räume, Straßen und Plätze, und dann die Baublöcke, auf denen die privaten Häuser stehen, die sich natürlich zur Straße hin orientieren, weil sie ja erreicht werden wollen. Wenn ich mich mit meiner Haustüre nach innen in den Block orientiere, komme ich nicht rein. Also, es ist ein sehr einfaches Raumordnungsprinzip.



Aber heute werden wir schon durch die Computerspiele anders trainiert. Die Vorstellung ist, dass es zwar ein Straßensystem gibt, dass aber lauter Würfelchen hineinfallen, wohin auch immer. Das Gebäude ist immer freistehend, allseitig, drumherum ist Luft. In der Stadt ist genau das Gegenteil der Fall.

Es gibt den wunderbaren Satz von Georg Franck (*1946), dem in Wien Lehrenden Architekturtheoretiker, der sagt: „In einer Stadt sind die Außenwände der Innenräume immer auch zugleich die Innenwände der Außenräume.“ Ich wiederhole es nicht noch mal, ich muss nämlich selber immer wieder nachdenken. Das bedeutet, dass eine Wand eben nicht einfach im luftleeren Raum steht, und drum herum ist Umland oder Restfläche, sondern dass die Wand mit ihren zwei Seiten auch zwei spezifische Räume bestimmt. Die Außenwand des Innenraums, zum Beispiel des Wohnraums, ist auch gleichzeitig die Innenwand des Außenraums, zum Beispiel der Straße. Und dazwischen gibt es keinen Restraum. Das ist wirklich kompakte Raumausnutzung, und so ist die europäische Stadt eigentlich gebaut – da, wo sie den Raum wirklich ausnutzt –, und das ist auch das, was dann eben die 15-Minuten-Stadt, die allein vom Alltagsleben her schon das Nachhaltigste ist, ermöglicht.

Wie kommt es dazu? Wie kommt es dazu, dass wir diese „Vogelklecks“-Vorstellung von Städtebau haben? Es liegt an vielen Dingen. Aber es liegt auch daran, dass wir seit 120 Jahren in der Planung eine antistädtische Bewegung haben. Es beginnt mit der „[Garden City](#)“⁵, die nicht mehr City sein will, die nicht mehr Country sein will, sondern da soll etwas wie „Town Country“ entstehen: etwas Neues, weil „City“ an sich zumindest halb böse ist. Im deutschsprachigen Raum ist das dann sehr oft im frühen 20. Jahrhundert als „Siedlung“ bezeichnet worden. Die gesamte Siedlungsbewegung möchte eben ein alternatives Siedlungsmodell, ein alternatives Lebensmodell zur Stadt schaffen.

Alternativ war früher ja mal gut, heute ist es plötzlich schlecht. Aber es standen natürlich schon auch Problemlösungsüberlegungen dahinter. Aber heute hat sich die Lage ganz geändert. Ich nenne Ihnen einmal zwei Beispiele, beide aus den späten 1920er Jahren, damit Sie sehen, dass es keine Frage der historischen Entwicklung ist, sondern „Stadt“ und „Siedlung“ im 20. Jahrhundert Alternativen sind: einerseits der [Reumannhof in Wien](#)⁶, andererseits die [Siedlung Karlsruhe-Dammerstock](#)⁷. Das eine ist städtisch, das andere unstädtisch, Siedlung. Die einen mögen das, die anderen mögen das – es gibt keine historische Notwendigkeit, „dass ich vom Block zur Zeile“ gehe, wie Walter Gropius (1883-1969), der Ihnen allen bekannte Bauhaus-Gründer, das einst gesagt hat. Es gibt das ganze 20. Jahrhundert hindurch Leute, die die kompakte städtische Bauweise realisieren.

Wir können auch noch einmal die 1950er Jahre als Beispiel nehmen. Es ist wie gesagt keine Frage der Entwicklung. Nehmen Sie ein innerstädtisches Quartier wie das Kreuzviertel in Dortmund, daneben einen 1950er Jahre Zeilen-Neubau, und Sie sehen sofort, was fehlt: Es fehlt bei letzterem der öffentliche Raum als städtischer Raum, in dem ich was zu suchen habe. Das Stadtquartier hat all die positiven Dinge, die wir für die 15-Minuten-Stadt wollen: die funktionale Mischung, die soziale Vielfalt, gefasste öffentliche Räume, eine ansprechende Fassade. Sie kann manchmal sehr einfach sein, aber es ist immer noch mehr, als wenn wir es heute mit Wärmedämmverbundsystem verpacken und einen weißen Würfel haben.

Das Haus hat eine Adresse, weil der Eingang zur Straße geht. Es gibt eine Differenzierung zwischen Stadtraum und Grünraum. Hier sehen Sie keinen Baum, doch der Hof dahinter ist großzügig und grün. Das heißt, der hat da eine wirklich eigene Qualität, wie es schon Camillo Sitte (1843-1903), der bedeutende österreichische Architekt des 19. Jahrhunderts, in seinem damals wie derzeit wieder stark beachteten Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ von 1889 gesagt hat: Das Grün in den Städten und Großstädten, gehört in die ruhigen Höfe und nicht auf die schmutzigen und lauten Straßen. Im Unterschied zur Siedlung mit freistehenden Häusern hat das Stadtquartier auch eine höhere Dichte und ermöglicht deswegen die Fußläufigkeit und die höhere bauliche Dichte. Die Wohnung ist an vier Seiten eingebaut. Das ist auch energetisch besser als das freistehende Einzelhaus.

Das ist die grundlegende Unterscheidung zwischen Stadtquartier und Siedlung bzw. zwischen

Städtebau und Siedlungsbau. Und diese Siedlungsbauideen, die stecken heute so in all unseren Knochen drin, dass Sie das immer wieder erfahren können. Selbst Leute, die eigentlich die 15-Minuten-Stadt, die kompakte Stadt, die Weiterentwicklung der Stadt wollen, rutschen hinein in Siedlungsmotive oder Siedlungsmethoden. Was macht dann die Stadt aus, den Städtebau der kompakten Stadt, den Städtebau der nachhaltigen Stadt und auch den Städtebau der nachhaltigen und schönen Stadt? Das möchte ich Ihnen jetzt in zehn Prinzipien kurz vorstellen. Zehn Prinzipien von Städtebau und eben nicht von Siedlungsbau, die grundlegend sind auch für die nachhaltige und schöne oder auch nachhaltig schöne Stadt.

Das erste Prinzip ist, dass Stadtquartiere Teil eines feinmaschigen Straßennetzes der Stadt sind. Da stecken zwei Dinge drin: Das Straßennetz in der Stadt ist feinmaschig. Beispielsweise in der Dortmunder Innenstadt, am Markt, wo die meisten Leute etwas wollen, sind ganz kleine Blöcke zwischen der Hauptstraße, dem Westenhellweg, und dem Marktplatz. Das ergibt ganz viele Durchgänge. Hier das Erweiterungsquartier aus dem späten 19. Jahrhundert und frühen 20. Jahrhundert, das hat schon größere Blöcke. Und wenn man dann in die Peripherie kommt, dann liegen da Riesenblöcke. Das hier ist ein landschaftliches Gebiet. Zum Teil sind es industrielle Restflächen. Da kommen Sie nicht durch, und wo Sie nicht durchkommen, ist es nicht städtisch.

Also: Feinmaschiges Straßennetz und Quartiere sind Teil davon. Also, selbst wenn ich ein neues Quartier mache, muss es sich feinmaschig an die bestehende Stadt anschließen. Doch das Gegenteil wird heute immer wieder noch gemacht. In Dortmund gibt es wieder ein Paradebeispiel dafür, Sackgassenerschließung für ein Quartier, es ist über einen Kilometer lang. Ich muss rein und muss an derselben Stelle wieder raus, statt dass ich weiterfahren kann und viele Querverbindungen habe.

Ein Beispiel für die typische autogerechte Stadt ist die ab 1956 entstandene Planstadt „Cumbernauld“ nahe Glasgow. Von der Autobahn kommt man auf einen Kreisverkehr, dann ins Quartier hinein. Da kommt man schön zu seinem Haus. Aber wenn man im Quartier quer will, muss man durch den Park. In Schottland ist es nicht nur etwas kühler als hier, etwas weniger sonnig, sondern auch etwas früher dunkel als hier, und um 15 Uhr kann dann ihre Tochter nicht mehr einfach zu den Nachbarn 200 Meter weiter laufen. Da muss sie gefahren werden, weil man nicht durch den Park gehen kann. Also, wie gesagt: nicht vernetzt, aufs Auto ausgerichtet, wie ein Baum.

„A city is not a tree“ hat der österreichisch-amerikanische Architekt und Architekturtheoretiker Christopher Alexander (1935-2022) dazu schon in den 1960er Jahren gesagt, in der Zeit, als das angelegt wurde. Ich sage das nochmal: Es sind hier keine quasi naturnotwendigen historischen Prozesse, die da geschehen, sondern es ist These und Antithese, und manche wollen nachdenken und hören, andere wollen nicht nachdenken und hören.

Ein Beispiel für ein ganz klassisches Stadtquartier ist dagegen die Josefstadt in Wien. Hier gibt es mehr oder weniger ein Straßenraster, das ganz dicht gefüllt ist, mit ganz vielen Funktionen, und wo es auch zum Nachbarquartier keine Abgrenzung gibt. Also, auch die heutigen Verkehrsberuhigungen haben immer partiell was Antistädtisches. Man muss schauen, dass man damit nicht das Gesamtgefüge des letztlich sehr durchlässigen Verkehrs in der Stadt stört.

Die Theorie zur autogerechten Erschließung stammt von Hans Bernhard Reichow (1899-1974), mit seiner [„Organischen Stadtbaukunst“](#)⁸, wie man sie bei der von ihm gebauten Sennestadt in Bielefeld sehen kann. Hier ist die organische Metapher so bildlich genommen, dass der Kreislauf tatsächlich die Form eines menschlichen Herzens hat, wo der Verkehr dann in die Lungenflügel der Wohngebiete gepumpt wird. Da kann er rein, aber da kann er auch nur wieder raus, um wieder auf die Autobahn zu kommen. Die Theorie zum engmaschigen Netz stammt von der amerikanischen Journalistin Jane Jacobs (1916-2006). Sie hat schon 1961 in ihrem Buch „The Death and Life of Great American Cities“ beobachtet bzw. festgestellt: Große Blöcke fördern Unbeweglichkeit im Alltagsleben, bei kleinen Blöcken hingegen kann ich mich vielfältiger bewegen, und das befördert das vielfältige urbane Leben.

Der „[New Urbanism](#)“¹² hat das in so wunderbaren, fast comichaften Grafiken zusammengestellt. Also die Funktionstrennung, die ja auch immer noch in unserer Baunutzungsverordnung festgeschrieben ist, prägt den Plan: hier Work, da Shop, da Home, da School. Und ich komme auch nicht von meinem Home hier zum Shop. Da muss ich ins Auto steigen und außen rumfahren, damit ich da hinkommen kann.

Das ist im Unterschied dazu im „New Urbanism“ dann vernetzt. Sie sehen, es ist aber immer noch schön funktional getrennt. Sonst wird es unrealistisch, sonst bekäme man es nicht hin. Aber es ist wenigstens vernetzt. So ist es auch bei den großen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts – die ja unsere urbanen Quartiere sind, die sozusagen das sind, was wir vielfältiges städtisches Leben nennen, oder wo wir vielfältiges städtisches Leben erfahren, wo wir tatsächlich auch alles fußläufig machen können. Ich lebe auch in so einem Quartier. Also, ich muss nachher noch den Wochenendeinkauf machen, das Auto habe ich für unsere Veranstaltung hier gebraucht, aber den Wochenendeinkauf, den kann ich dann mit dem „Hackenporsche“ machen –, auch diese großen Stadterweiterungen sind Fortsetzungen der Stadt nach dem Prinzip der Stadt. Als der Berliner Stadtbaurat James Hobrecht (1825-1902) Ende der 1850er Jahre die Aufgabe bekam, Berlin nach dem Vorbild der Friedrichstadt zu erweitern, lautete der Tenor der Aufgabenbeschreibung nicht „Du machst jetzt was Neues, die Stadt ist böse, Du musst dir was Neues ausdenken“, sondern folgte eher dem Leitgedanken „Die Stadt ist gut, so funktioniert sie, setze sie fort“.

Das zweite Prinzip lautet: Stadtquartiere oder Städte setzen sich aus klar unterschiedenen öffentlichen und privaten Räumen zusammen. Das Öffentliche ist das Straßennetz, was feinmaschig ist, und dazwischen sind die Baublöcke, und die sind vom öffentlichen Raum unterschieden. Wir haben heute zwei Grundprobleme. Entweder fassen wir den Städtebau zu öffentlich auf, dann ist alles öffentliche Fläche, auf der sich auch die Häuser verteilen, in denen ja die privaten Leute wohnen, dann hat die Bebauungsform nichts mehr mit dem Straßennetz zu tun. Am auffallendsten ist es hier bei der Siedlung Le Courtilières in Pantin nordöstlich von Paris von Emile Aillaud mit ihren schlangenförmigen Zeilen, bei der Sie dann lauter Trampelpfade brauchen, um überhaupt zu den Silos und Schlangen kommen zu können, weil der eigentliche Straßenverlauf, der eigentliche Be-



wegungsraum der Öffentlichkeit, woanders ist; dazwischen ist alles Hundewiese. Glasgow, wo ich eine Zeit lang gelebt habe, hatte so einen Stempel im Stadtplanungsamt, da waren immer fünf Rechtecke drauf, und dann wurde das immer so an verschiedenen Stellen in der Stadt gestempelt. Nein, das ist natürlich ein „urban myth“, Großstadtlegende. Aber so stehen diese Hochhäuser da. Da ist kein Stadtraum drum herum. Da ist die Außenwand des Innenraums nicht mehr die Innenwand des Außenraums, denn der Außenraum ist ein unbestimmter.

Das zweite Grundproblem sind zu private Wohngebiete. Einfamilienhausgebiete haben ganz traditionelle Wegenetze mit privaten Blöcken. Aber so privat, sowohl von der Bauform her als auch von der Nutzung, dass Sie auf diesen Straßen als Fremde oder als Fremder sofort das Gefühl bekommen, Sie haben da nichts zu suchen. Also auch nicht städtisch! Ich bekenne, dass ich bei solchen Straßen manchmal in der Mitte laufe, weil ich Angst vor dem Hund habe, der aus der Einfahrt geschossen kommen könnte und sein Eigentum durch mich als fremden Stadtwanderer eben bedroht sehen könnte.

Sie merken schon: Stadt ist anders. In der Stadt ist der Fremde willkommen, weil er Kunde sein könnte, auch weil er neue Kunde, also neues Wissen, mitbringen könnte. All das macht letztlich dann Stadt aus. Und insofern haben sich tatsächlich im Städtebau – hier der europäischen Stadt, aber es prägt natürlich auch die amerikanische Stadt, die ja Ableger der europäischen ist, aber auch die Städte im arabischen Raum, selbst in Asien – zwei Prinzipien herausgebildet: auf der Ebene des Städtebaus, dass das Straßennetz am Rand bebaut ist, oder man kann auch sagen, dass der Block am Rand hin zur Straße bebaut ist, das ist die „Blockrandbebauung“, das heißt, von der Straße komme ich immer schnell ins Haus, und hinten bleibt dann was frei. Das kann auch bebaut sein, aber es bleibt etwas frei, dann kann ich da zum Beispiel einen schönen Park haben. Das ist das städtebauliche Prinzip.

Und das architektonische Prinzip hängt damit ganz eng zusammen: Das ist, dass Stadthäuser nur „eine“ Fassade haben, nämlich die zum öffentlichen Raum. Zur Seite brauchen sie keine; da steht schon Schulter an Schulter das nächste Haus, um den Raum auszunutzen, auch den Raum mit Verbindung zum öffentlichen Raum. Und nach hinten brauchen sie auch keine Fassade, da ist der Hof. Sie erinnern sich an die Würfel am Anfang, da muss der Architekt rundherum dieselbe Fassade entwerfen, mit dem Nachteil, dass es weder vorne noch hinten gibt, es gibt nicht öffentlich und privat. Beim Stadthaus muss der Architekt oder die Architektin nur eine Fassade entwerfen, und der Rest löst sich von selber. Aber die muss er entwerfen! Denn damit wird die Schönheit des öffentlichen Raumes gemacht, und diese Fassade darf nicht fade oder langweilig sein. Sie muss etwas urban Interessantes erzählen. Zum Beispiel daran, dass sie Loggien hat, erkennt man, es ist ein Wohnhaus. Oder es gibt einen Balkon, an diesem erkenne ich auch, es ist ein Wohnhaus, und der Bewohner, die Bewohnerin, kann über diesen Raum mit der Öffentlichkeit auch kommunizieren. Es ist nicht nur die abgeschnittene Wand oder das versteckte private Leben hinter der Wärmedämmung.

Damit Sie sehen, wie weitverbreitet das Prinzip ist – die Antike, das Mittelalter, die Neuzeit, in der Zeit der Aufklärung, im 19., aber natürlich auch im 20. Jahrhundert –, die großen Stadterweiterungen, Amsterdam, Hamburg 1920er Jahre, sie sind alle nach dem Prinzip der Blockrandbebauung hier ganz bewusst mit Reformblöcken gemacht, das heißt, große, zum Teil gemeinschaftliche Innenhöfe, wo Sie sehen, dass da tatsächlich auch wirklich große Bäume stehen können. So viel zum Thema Nachhaltigkeit und Klimaanpassung. Auch heute ist die Frage, ob ich 50.000 Pflanzkübel vorne an die Fassade hänge, mit einem unglaublich aufwendigen Bewässerungssystem, oder ob ich nicht lieber sieben große Bäume pflanze, die mir mehr Schatten spenden und auch mehr CO2 binden.

Das dritte und das vierte Prinzip ergeben sich eigentlich aus dem zweiten: Stadthäuser haben ein Vorne und ein Hinten. Wenn Sie die Trennung von öffentlichen Räumen und privaten Räumen haben, dann hat eben der öffentliche Raum im Stadtquartier seine Prägung durch die privaten Fassaden. Wenn man heute Wohnungsbau betreibt, geht man den Wohnungsbau eigentlich immer von der Wohnung her an. Die Wohnung muss gut sein, muss gut stehen, muss die richtige Belichtung haben, dann setze ich mein Haus hin und fertig. Aber die andere Seite wird gern vergessen,

nämlich die Seite der Stadt: Die Wohnung, die ich schaffe, das Wohnhaus, das ich schaffe, das bildet ja auch den Stadtraum. Das heißt, ich muss es genauso vom Stadtraum her sehen, und der Stadtraum muss eigentlich durch das Wohnhaus gebildet werden. Wohnungsbaugesellschaften müssten sich eigentlich umkonzipieren, es ist nicht nur die Umbenennung. Jede Wohnungsbaugesellschaft ist, wenn sie nachhaltig baut, eine Stadtbaugesellschaft. Denn sie baut Stadt! Sie baut nicht Wohnungsbau, Wohnhäuser, isoliert von allem anderen. Sie baut Stadt!

Und dieser Stadtraum wird durch die Fassaden der Häuser gebildet. Das Erste ist: Das Haus muss sich überhaupt zur Straße hinwenden. Das Allereinfachste ist, es steht wirklich an der Fluchtlinie, dann ist alles klar. Wenn es sich als Baukörper abwendet – das war ein ganz zentrales Prinzip der Siedlungszeilen der 1950er Jahre –, kann die Fassade machen, was sie will. Schon der Baukörper zeigt, ich will nichts mit dir zu tun haben. Weder will ich dich als Öffentlichkeit ansprechen noch möchte ich, dass du zu mir kommst.

Das Nächste ist dann, wenn es sich zur Straße hinwendet: Es muss auch eine Fassade haben, die mit dem Publikum der Straße sprechen will. „Sprechen“ ist hier natürlich eine Metapher. Es muss optisch etwas anbieten, das etwas erzählt: Nehmen Sie als Beispiel Schwabing in München. Der Stadtplan ist von Theodor Fischer (1862-1938), die Häuser sind dann privat entstanden. Diese Häuser haben alle genügend reichhaltigen Schmuck an der Fassade, dass das Auge hängen bleiben kann. Aber es ist nicht willkürlich etwas hingepinselt, sondern es sind architektonische Elemente, die etwas über die Funktion des Hauses erzählen: eben Erker, Balkone – da wissen Sie schon jetzt, da steht wahrscheinlich kein Bürohaus, sondern da wohnen Menschen; und ab und zu tritt dann einer raus, und schon ist eine soziale, „urbane“ Kommunikation da.

Nehmen Sie dagegen das Europaviertel Frankfurt. Das Bild täuscht ein bisschen: Das ist ja gar nicht die Straße. Die Häuser sind schon einmal zu einem komischen Weg ausgerichtet, das hier vorne ist die Straße. Wenn dann die Fassade zur Straße so aussieht wie da rechts, ist das natürlich „Totalverweigerung“! Das macht deutlich, wie wichtig die Gestalt der Fassade ist. Und zwar nicht nur vom Formalen her, sondern auch vom Öffnungsgrad. Und der Öffnungsgrad, der ist etwas ganz Spannendes im Städtebau, vor allen Dingen im städtischen Wohnungsbau. Denn es wohnen ja dann Private dahinter, und das Wohnen ist das Privateste, was wir so tun; das tun wir aber an der Kante zum öffentlichen Raum. Und wie vermittelt diese Kante, sprich die Fassade, zwischen meinem Privatleben und dem öffentlichen Leben in der Straße? Sehr schönes Beispiel ist hier diese Anordnung von Balkonen neben Erkeren, dann sind diese nämlich ein bisschen geschützt, und auch der Erker schaut nur auf den eigenen Balkon, aber der Nachbar schaut gar nicht hin. Und von der Straße ist es ein bisschen abgesetzt, weil hier zum Beispiel die Balkone einfach eine Mauerbrüstung haben und zum Teil der Fassade werden.

Was wir heute gern machen, ist – einfach, weil wir dann zehn Quadratmeter Balkonfläche mitvermieten können –, Balkone in die Straße reinzubauen: Vor lauter Balkonen sieht man hier gar kein Haus mehr. Man kann sagen, die Balkone ersetzen die Fassade. Es ist aber auch der Balkon, das Private, was in den öffentlichen Raum rausgezogen ist, und – Überraschung, Überraschung – auf diesen Balkonen zur Straße hin ist niemand. Was einerseits damit zu tun hat, dass man auf den öffentlichen Raum der Straße schaut und nicht auf den privaten Hof, zum Beispiel mit Grün. Aber auch damit zu tun hat, dass alle Nachbarn einem natürlich auf den Balkon gucken können. Das heißt, die Privatheit, die ein Balkon eigentlich hat, ist da nicht bedacht.

Das ist eine ganz spannende Balance. Wie ist der Raum, den ich als privaten Raum in der Wohnung habe, zum öffentlichen Raum hin ausbalanciert? Hier, könnte man sagen, ist einfach die Schublade ein bisschen zu weit rausgezogen.

Das ist nun keine Frage nur der Typologie des Mietshauses oder des Geschosswohnungsbaus, das ist auch eine Frage des Einfamilienhauses. Das freistehende Einfamilienhaus lasse ich jetzt mal ganz weg. Einfamilienhaus geht auch wunderbar als Reihenhaus. Das ist das, was wir heute noch immer wieder haben: die Häuser immer gleich ausgerichtet, alle schön nach Südwesten. Und dann

stößt eben der Garten, die private Zone, an die öffentliche Zone, den Weg. In der EU besteht Reisefreiheit, wir haben keine Ahnung, wer da hinkommt. Damit die Tochter oder der Sohn im Garten geschützt wird, muss erst mal ein Zaun her. Manche machen dann sogar noch Stacheldraht dran. Dann muss die Hecke hochwachsen, weil diese Gartengrenze die Grenze zwischen öffentlich und privat ist.

Auf dieser Seite ist es ganz einfach, das Haus bildet die Grenze zwischen öffentlich und privat. Die Hauswand macht völlig klar, hier kann ich nicht durch. Es gibt so eine Faustregel, sie gilt nicht für Vorstädte, aber für Innenstädte: „Wo immer Sie in der Innenstadt einen Zaun finden, da ist wahrscheinlich ein städtebaulicher Fehler.“ Das ist mir irgendwann mal aufgefallen: In Innenstadtbereichen braucht man keinen Zaun. Da regeln die Gebäude die Trennung zwischen öffentlich und privat.

Das vierte Prinzip ist das folgende: Wenn ich ein Vorne habe mit Fassade, dann kann ich beim städtischen Haus ein Hinten haben, und das kann auf den eigentlichen Fassadenentwurf verzichten. Ein ganz radikales Beispiel – aus dem mittleren 18. Jahrhundert, mal ein bisschen mehr Geschichte – ist der King's Circus in Bath: Einheitlicher und strenger können Sie sich eine städtische Hausfassade nicht vorstellen. Alles Wohnhäuser. Sie können gar nicht sagen, wo ein Haus anfängt, wo ein Haus endet. Also, an den Schornsteinen können Sie es erkennen, an den Brandwänden. Aber die Fassade geht durch, ganz, ganz streng um den Platz herum. Eine ganz strenge Etikette.

Aber nach hinten – Sie sehen es hier an den Grundrissen oder auch hier in dem Luftbild – nach hinten kann jeder machen, was er will. Und nach hinten kann auch jeder über die Zeit machen, was er will. Das gilt auch beispielsweise für das zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts und den 1910er-Jahren für einige Bremer Stadtteile typische „Bremer Haus“: Die Vorderfassade, die wird man so beibehalten, ob das Haus nun unter Denkmalschutz steht oder nicht; es ist einfach schön. Dann hält es, dann wird es gepflegt, dann muss es gar nicht umgebaut werden, das ist das Nachhaltigste: „Graue Energie“, auch gar nicht „Cradle to Cradle“, noch mal wieder in Stand setzen, sondern pfe-



gen, besser geht´s nicht. Und hinten habe ich aber die Freiheit, da kann ich mal einen Wintergarten dran machen, kann ihn auch wieder wegnehmen, kann ich das Dachgeschoss ausbauen, oder ich lasse es, wie auch immer. Das stört niemanden. Diese „Freiheit des Privaten“, die spielt dann nicht an der Vorderfassade, sondern sie spielt an der Rückseite des Hauses. Für diese Freiheit muss ich aber eine Rückseite haben.

Denken Sie wieder an die weißen Würfel am Anfang. In dem Grüngelände gibt es nirgendwo eine Rückseite. Da kann sich über die Zeit nichts entwickeln. Zumindest nichts Privates. Es ist keine Stilfrage. Sie können das sozusagen nach diesem Typus auch mal technizistisch-modernistisch machen. Ist aber jetzt auch schon alt, 1990er Jahre, letztes Jahrtausend.

Hier habe ich Ihnen etwas mitgebracht, was ganz Neues, also einen Entwurf. Manche kennen ihn vielleicht: „Energiequartier“, alles höchst nachhaltig - höchst renommiertes Architekturbüro, aufwendiges Wettbewerbsverfahren - bei dem aber städtebaulich im Sinne der Trennung privat-öffentlich und auch bauliche Dichte überhaupt nichts stimmt. Sie denken, es sind sechs Blöcke, dann gehen die Straßen dazwischen hindurch, und dann haben Sie hier eine öffentliche Zone. Dann gucken Sie aber hin, nein, alle Eingänge sind im Hof. Nein, eigentlich sind also das die Straßen, die durchgehen, bzw. Wege, weil sie ja autofrei sind. Und dann merken Sie plötzlich, hier geht es eigentlich durch, das wäre also ein Block. Dann brauchen Sie aber eigentlich den anderen Weg nicht mehr. Das heißt, diese Häuser haben alle keine Privatseite, die haben alle nur öffentliche Seiten. Und dann macht der Entwurf sich trotzdem das Problem, dass er mit seinen geknickten Zeilen Innenecken schafft. Deswegen ist ehemals die Blockrandbebauung abgeschafft worden. Das heißt, das Problem der Innenecke wird noch produziert, damit das Bild eines städtischen Blocks entsteht. Funktional-räumlich geht es auch nicht. Der Platz liegt da, wo die Gebäude am engsten zusammenkommen. Irgendein räumliches Verständnis, und ich weiß, bei einem Platz weitet sich der Raum. Also, völlig unverständlich, aber es fehlt eben das Verständnis für diese Grundprinzipien von Städtebau.

Das fünfte Prinzip lautet: Stadtquartiere sind potenziell multifunktional. Die 15-Minuten-Stadt, in der ich das Alltägliche vom Einkaufen über die Bildung – wo schicke ich die Kinder hin? – erledige, bis hin zur Erholung – Corona ist noch nicht so lange her, ist immer noch da. Aber wie wichtig der Park ist, in den ich kommen kann, ist uns allen deutlich geworden. Zum „Multifunktionalen Stadtquartier“, wo auch im Hof Gewerbe sein kann, sogar Handwerksbetriebe: Manchmal sagen die Leute, das sind ja nur noch Garagen. Nein, das sind nicht nur noch Garagen, da sind wirklich auch Handwerksbetriebe noch in den Höfen. Im Gegensatz dazu funktioniert das auf diesem Bild alles schön getrennt: Wohnen, Einkaufen, Auto, Verkehr, die Autobahn, und eigentlich untereinander keinerlei Kommunikation.

Anders dagegen, wenn die Sachen gemischt sind. Sie sehen hier ein neues Quartier aus den Niederlanden: unten einkaufen, oben tatsächlich wohnen. Für unsere Augen sieht das ein bisschen wie Büro aus, ist aber wirklich ein Wohnhaus. Wenn das gemischt ist, geht es gut zusammen. Vor ein paar Jahren haben das auch unsere Discounter gemerkt, und dann gab es überraschte Überschriften, sogar auf Titelseiten von renommierten Zeitungen hier aus der Region. Man war überrascht, dass über einem Discounter Wohnungen sein können. Da muss man natürlich sagen, das ist die Typologie des europäischen Stadthauses: Unten habe ich ein Geschäft, und darüber habe ich Wohnungen. Das ist seit 800 Jahren so, das haben wir nur mal 50 Jahre vergessen, und da gab es ein paar Firmen, für die war es mal billiger, den Boden gar nicht auszunutzen und die flache Hütte hinzustellen. Aber unten ein Geschäft und oben wohnen, das ist europäische Stadt. Es kommt sogar auch in den USA vor, es ist auch amerikanische Stadt.

Das sechste Prinzip ist: Stadtquartiere sind potenziell sozial vielfältig und integrativ. Soziale Trennung, ob nach oben oder nach unten, ist antistädtisch. Sei es die „gated community“, der geschlossene Wohnkomplex, für die privilegierteren Schichten, oder sei es der großflächige soziale Wohnungsbau, der abgetrennte Siedlungen bildet. Dabei ist soziale Trennung auch formal schon so arrangiert, dass ich weiß, ich verlasse jetzt die Stadt und komme ins Sozialsiedlungsgebiet. Das ist räumlich, architektonisch richtig spürbar und letztlich unstädtisch.

Das Gegenbild sind gemischte Wohnlagen, in einer Straße, aber selbst auf einer Parzelle, mit unterschiedlichen Wohnungen, unten und oben, aber auch vorne und hinten, im Hinterhaus können andere Wohnlagen sein, auch zu anderen Preisen als im Vorderhaus. Das ermöglicht vielfältiges städtisches Leben und wirkt natürlich einer weiteren Spaltung, Abgrenzung der Gesellschaft entgegen.

Das siebte Prinzip ist tatsächlich wirklich ein bauliches: Das Haus bildet den Grundbaustein der Stadt. Wir sehen es als sehr selbstverständlich an, dass das Stadthaus auf der Parzelle tatsächlich der städtische Grundbaustein ist und dass es dafür auch die Parzelle braucht. Und tatsächlich ist das eine städtische Erfahrung: Die Großstruktur ohne Parzellenteilung hat viele unstädtische Siedlungsgebiete hervorgebracht.

Man muss aber ein bisschen genauer schauen: Es gibt in der Städtebaugeschichte auch Beispiele, wo auf einheitlichem Bodenbesitz Häuser entstanden sind, von einem Bauherrn, von einem Architekten, die aber dennoch städtische Räume geschaffen haben. Das ist zum Beispiel Dublin, wo ein „Landlord“ von einem „Developer“ ganze Reihen von Häusern in irgendwelchen Straßen hat entwickeln lassen. Das Geheimnis ist, dass das keine Großstrukturen sind, sondern, auch wenn sie aus einer Hand entstanden sind, Hauseinheiten sind. Das heißt, über die Zeit können Sie es auch mal verkaufen. Sie können die Besitzverhältnisse ändern, Sie können auch mal was renovieren und was nicht renovieren, das heißt, es ist anpassbar. Dagegen ist die Großstruktur, die ungefähr genauso viel Platz besetzt, aber dann vielleicht nur zwei Eingänge hat, ein „Dinosaurier“. Wenn sie wirtschaftlich und organisatorisch als Großstruktur nicht mehr funktioniert, können Sie sie eigentlich nur noch abreißen.

Und dass das Stadthaus auch weiterhin natürlich „en vogue“ ist, lässt sich am Beispiel von Paris zeigen: 17. Jahrhundert, 18. Jahrhundert, 19. Jahrhundert, 20. Jahrhundert, hier durch jede Dekade hindurch. Es hat auch in der Moderne, beispielsweise in Paris, immer Stadthäuser auf der Parzelle gegeben: Übrigens ganz oft mit Geschäft unten, Wohnen oben. Und wenn Paris sich nicht weiter so erneuern würde, wäre es auch nicht mehr eine lebendige Stadt. Also, auch in Paris ist in den 1960er-Jahren nicht nur Siedlungsbau gemacht worden, sondern es ist eben auch dieses städtische Wohnhaus gebaut worden.

Das achte Prinzip sagt, dass Stadthäuser einer architektonischen Typologie oder einem architektonischen Typus folgen, der langfristig nutzbar ist. Um das mal so ganz plakativ zu zeigen: Die Wohnung, die genügende Größe hat und die Zimmer hat, die genügend groß sind, die auch einzeln erschließbar sind, wie zum Beispiel so eine typische Wohnung in Berlin um 1900, da kann ich mit der großbürgerlichen Familie drin leben, wie sie damals dort gelebt hat. Oder ich kann auch eine Studenten-WG einrichten. Ich kann mit einer heutigen Familie drin leben. Ich kann aber – und das ist das Großartige – plötzlich auch eine Arztpraxis drin haben, es kann ein Rechtsanwalt einziehen. Das heißt, die Funktionsmischung wird ermöglicht, ohne dass ich hier wirklich was umbauen muss. Ich muss eigentlich noch nicht einmal Türen rein brechen. Und das ist natürlich auch vom Energieverbrauch her bei Bauprozessen natürlich das Beste: Wenn ich eine Typologie habe, die ich umnutzen kann, ohne überhaupt umbauen zu müssen.

„Wohnung für das Existenzminimum“ ist natürlich ein sehr wichtiges Thema. Aber die geht auch nur fürs Existenzminimum. Wenn sich da etwas ändert, geht es nicht mehr. Und wir machen die typologische Spezialisierung heute immer noch: Seniorenwohnheim, spezielles Haus, spezielle Typologie; Studentenwohnheim, spezielles Haus, spezielle Typologie. Wenn ich es dann nicht mehr brauche, kann ich es umbauen, oder ich kann es wegwerfen. Besser ist eine „Basic Topology“, die sich für Vieles eignet. Also: Bewährte Wohnformen sind städtisch. Das „Wohnexperiment“¹⁰ hier ist eine Kunstaktion gewesen. Bitte nicht falsch verstehen: Das ist natürlich als Kunstaktion erlaubt, aber zu glauben, mit „Tiny Houses“ beispielsweise würden wir irgendetwas für die Nachhaltigkeit tun, bringt gar nichts.

Dann als neuntes ein Punkt, der wirklich die Ästhetik betrifft, über den man, glaube ich, mal auch wieder nachdenken sollte: Stadtquartiere, Städte bestehen aus Häusern mit wiedererkennbaren Elementen. Die Abstraktion hat uns ja dazu geführt, dass wir sozusagen nur noch Linien und Flä-

chen, vielleicht Kuben sehen, und nicht Elemente, die wir mit etwas aus unserem Leben verbinden. Albert Gessner (1868-1953) zum Beispiel hat im frühen 20. Jahrhundert versucht, die sehr schematische Mietshausarchitektur in Berlin – wo einfach dasselbe Ornament immer wieder dran geklatscht wurde und oben auch eine glatte Gesimskante war – auch architektonisch zu reformieren, indem er Elemente des Hauses und des Landhauses angebracht hat: also Schrägdächer, Giebel, kleine Häuschen über dem Eingang, Erker, Loggien, das ganze malerisch komponiert. Das sind alles Elemente, mit denen wir eine bestimmte Lebensform verbinden - und nicht nur einfach eine glatte Wand. Insofern würde ich sagen, abstrakte Kuben - das hier ist ein gut entworfenes Projekt - sind aber vielleicht auch noch nicht das Ultimatum. Sie sind natürlich sehr neutral, möglicherweise ein Vorteil, wenn man sich überlegt, was in Zukunft geschätzt werden wird. Wenn es zu speziell stilistisch designt ist, hat man dann vielleicht nach 15 oder 20 Jahren die Nase voll. Aber Architektur ohne wiedererkennbare Motive ist auch etwas zu arm. Denn wenn es zu nackt ist, spricht es auch niemanden an, und dann überdauert es vielleicht auch nicht: Es könnte eine Überlegung sein, auf wiedererkennbare, erzählerische, ansprechende Elemente auch für eine ästhetische Nachhaltigkeit zu setzen.

Und dann das zehnte Prinzip – Sie ahnen, ich komme zum Schluss –: Stadtquartiere bestehen aus solide gebauten Stadthäusern. Und das ist nun ein Thema wirklich des Bauens, auch des Bauhandwerks, das da natürlich mit hineinspielt. Wenn Sie durch Städte gehen, zeigt die Erfahrung: Solides alterungsfähiges Material, also beispielsweise Naturstein wie hier in Glasgow, das ist heute 130 Jahre alt. Glasgow ist in den 1980er Jahren mal sandgestrahlt worden, weil die Industrialisierung den Sandstein schwarz gemacht hatte. Aber ansonsten ist hier nie etwas gemacht worden. Und das steht! Und weil auch nichts gemacht werden musste, kostete das auch keine Renovierungsenergie, und weil es gewisse Alterungsspuren hat, Patina, hat es natürlich eine ungeheure Atmosphäre. Man merkt, ich bin nicht nur im Hier und Jetzt unterwegs, sondern ich bin ein Mensch, der selber eine zeitliche Ausdehnung hat, und der in einer Gesellschaft unterwegs ist, die diese zeitliche Ausdehnung hat. Da ist dieses solide Material, das zugleich auch solide gefügt ist. Also, nicht nur das Material ist wichtig, auch die Konstruktion. Unser Schichtenaufbau, wo sozusagen alles klappern kann, weil alles locker zueinander gefügt ist, gibt einem auch gar nicht den Eindruck von Solidität. Eine massive Wand hingegen, beispielsweise aus Backstein, ist solide konstruiert und aus dauerhaftem Material. Und es ist eben keine Frage von historistisch oder nicht. Für die Form gibt es dann schon wieder eine ganze Menge Variationsmöglichkeiten, aber die solide Konstruktion gibt einem das Gefühl, hier bleibt etwas, hier kann etwas bleiben, hier kann ich heimisch werden.

Das heißt, die solide, dauerhafte Konstruktion ist letztlich heimatfähig, und wenn sie heimatfähig ist, dann ist es „Bauen, was bleibt!“. Im Unterschied zum Wärmedämmverbundsystem, wo vielleicht der Specht heimisch wird, wenn er mal dran pickt, aber ästhetisch werden wir im Wärmedämmverbundsystem wahrscheinlich niemals heimisch werden können.

Insofern ist das Entscheidende, nach diesen Prinzipien „Städtebau“ zu machen. Und eben nicht gegen diese Prinzipien zu arbeiten und „Siedlungsbau“ zu machen. „Cradle to Cradle“ ist immer nur „second best“: Wenn ich jetzt schon einplane, dass ich in 30 Jahren neu bauen muss, habe ich schon wieder Energieströme eingeplant. Wir sollten also in einer soliden, dauerhaften Bauweise – so entworfen, dass es potenziell langfristig als schön empfunden werden kann, und in einer Bautypologie, wo Häuser dicht beieinanderstehen – Stadträume schaffen, so dass die 15-Minuten-Stadt entsteht.

Keine Pavillons! Keine Pavillons wie da draußen auf unserem Veranstaltungsgelände hier. Wir machen seit 20 Jahren immer schöne kleine Energie Plus – Pavillons und denken, dass wäre die Zukunft. Wenn das nur als Pavillon funktioniert, kommt keine Stadt raus, das wird keine Zukunft sein. — Also: Wir brauchen Häuser, die beieinanderstehen, die öffentliche Stadträume schaffen, in denen wir uns gerne bewegen, dann haben wir eine nachhaltig schöne Stadt für die Zukunft.

Vielen Dank!

- ¹ Beim **„New European Bauhaus“** handelt es sich um eine im September 2020 von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen angestoßene Initiative, die das Ziel verfolgt, im interdisziplinären Austausch Ideen und Konzepte zu entwickeln, um darauf basierend Europa im Rahmen des „European Green Deal“ bis 2050 klimaneutral zu machen. Die drei untrennbaren Werte der Bewegung sind „Nachhaltigkeit“, „Ästhetik“ und „Inklusion“. [zurück zur Seite 8](#)
- ² Die 2007 von den für den Bereich Stadtentwicklung zuständigen EU-Ministern verabschiedete **„Leipzig-Charta“** bedeutete eine Abkehr von der 1933 verabschiedeten „Charta von Athen“. Anstelle deren Zielvorstellung „der funktionalen Stadt“ mit der räumlichen Entflechtung wesentlicher städtischer Funktionsbereiche wie Wohnen, Arbeiten und Erholen trat nun die Leitvorstellung der „funktionsgemischten Stadt“ und eines „polyzentrischen Städtesystems“, bei gleichzeitiger stärkerer Einbeziehung der Bürger sowie weiterer Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft etc. bei der Stadtquartiersentwicklung. Angestrebt wird dabei eine Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den jeweiligen Stadtquartieren.
- ³ **„Plan Voisin“** — utopischer städtebaulicher Entwurf (1925) von Le Corbusier: Konzeption einer „Hochhausstadt“ mit 18 regelmäßig angeordneten sechzigstöckigen Hochhäusern mit kreuzförmigem Grundriss bei gleichzeitiger architektonischer Radikalität gegenüber sämtlichem historischen Bestand. (Deshalb erhob sich gegen den Entwurf die Kritik bzw. der Vorwurf, es handle sich um eine „inhumane, schematische Rasterarchitektur“.).
- ⁴ **„Graue Energie“** — die für ein Produkt benötigte Energiemenge in ihrer Gesamtheit (für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung) inklusive aller Vorprodukte sowie der Rohstoffgewinnung. [zurück zur Seite 9](#)
- ⁵ **„Garden City“** — ursprünglich ein vom Briten Ebenezer Howard 1898 entworfenes Stadtplanungsmodell unter genossenschafts-sozialistischen Vorzeichen, das vorsah, im Umland großer Städte kleine Städte („Gartenstädte“) auf bisherigem Agrarland um eine „Kernstadt“ herum zu gründen. In Anlehnung hieran entstanden bspw. in England oder auch in Deutschland sogenannte „Gartenstadtbewegungen“, die ein „Leben im Grünen“ propagierten (Siedlungen mit Gärten zur Selbstversorgung, das Einfamilienhaus mit Garten etc.). Heutzutage wird der Begriff „Gartenstadt“ umgangssprachlich häufig höchst unscharf verwendet, sich dabei oft einfach nur noch auf besonders begrünte Städte beziehend, ohne weitergehende städteplanerische Konzeption.
- ⁶ Im **„Roten Wien“** der 1920er Jahre entstanden unter der Sozialdemokratischen Stadtregierung zahlreiche soziale Wohnungsbauten, die als sogenannte „Höfe“ einen städtischen Typ des sozialen Wohnungsbaus mit Straßenfassaden und Wohnhöfen ausbildeten.
- ⁷ Die **Siedlung Karlsruhe-Dammerstock** entstand ab 1929 als Mustersiedlung des sozialen Wohnungsbaus im Bauhausstil nach einem Entwurf von Walter Gropius. [zurück zur Seite 10](#)
- ⁸ Der Architekt und Stadtplaner Hans Bernhard Reichow (1899-1974) gilt als der Hauptvertreter der **„Organischen Stadtbaukunst“**, ein von ihm im Nationalsozialismus entwickeltes und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg vorgestelltes städteplanerisches Konzept (Westermann, Braunschweig 1948). Reichow hielt die Lebensbedingungen der Bewohner vieler Städte für dringend verbesserungswürdig, stellte deshalb den Menschen und dessen Bedürfnisse ins Zentrum seiner städteplanerischen Überlegungen, wobei er unter anderem auf mehr Naturnähe und eine weitgehende kreuzungsfreie Verkehrswegeführung setzte, wobei er zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, Fuß-, Rad- und Fahrwegen differenzierte. Einige seiner Wohnprojekte existieren bis heute, so z. B. die Sennestadt in Bielefeld oder die Parkwohnanlage in Nürnberg-Sündersbühl, und stehen zum Teil unter Denkmalschutz. Von Reichow stammt auch das Buch über die „autogerechte Stadt“ (1959). [zurück zur Seite 11](#)
- ⁹ Beim **New Urbanism** („Neuer Urbanismus“) handelt es um eine Ende der 1980er in den USA Jahre entstandene städtebauliche Bewegung, die die bestehenden Städtestrukturen mit deren suburbanen Siedlungen aufgrund des damit einhergehenden hohen Individualverkehrs und Ressourcenverbrauchs, der hohen Infrastrukturkosten sowie der geringen Fußgängerfreundlichkeit und der tendenziell anonymen Nachbarschaftsverhältnisse sehr kritisch sieht. Stattdessen plädiert der New Urbanism für an Fußgängern und Fahrradfahrern orientierte öffentliche Räume, für Nutzungsmischung anstelle Nutzungstrennung, für kurze Wege, für begrünte Innenhöfe und anderes mehr. [zurück zur Seite 12](#)
- ¹⁰ **Wohnexperiment** — (verschiedene) kreative Versuche in Berlin und anderswo, ein Wohnen auf Kleinstflächen von ca. 6–30 Quadratmetern mittels Baus und Bezugs entsprechend nachhaltiger, d. h. ökologischer, ökonomischer und sozialer Musterhäuser zu propagieren. Damit vermutlich anknüpfend an die Ende der 1990er-Jahre in den USA entstandene „Tiny House Movement“- oder „Small House Movement“-Bewegung. [zurück zur Seite 17](#)

3. Podiumsdiskussion

Dr. Hagen W. Lippe-Weißefeld

Vielen Dank, Herr Professor Sonne, für diesen wunderbaren Vortrag. Wir sprechen über das Bauen, und deswegen wird auch umgebaut. Wir werden diese kleine Runde, in die wir jetzt einsteigen, die Podiumsdiskussion, mittig platzieren, damit wir etwas näher an Ihnen dran sind. Ich werde aber die Zeit nutzen, Ihnen jetzt schon einmal die weiteren Podiumsgäste vorzustellen.

Neben Herrn **Professor Sonne** wird auf dem Podium sein: **Dr. Svenja Haferkamp**. Sie ist studierte Geographin, hat sich in ihrer Doktorarbeit unter anderem mit der Governance von Quartiersentwicklungen befasst, war dann für den Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft NRW tätig und ist heute hauptberuflich Leiterin der Unternehmenskommunikation der Thelen-Gruppe in Essen. Die Thelen-Gruppe ist ein Familienunternehmen in zweiter Generation mit 300 Millionen Euro Jahresumsatz und circa 6.000 Mitarbeitern. Ehrenamtlich engagiert sich Frau Dr. Haferkamp als Vorstandsmitglied von „Baukultur NRW“. Baukultur NRW ist ein gemeinnütziger Verein, der unter anderem dafür gesorgt hat, dass die Sensibilisierung für Prozesse des Bauens und der Umgang mit gebauter Umwelt in Nordrhein Westfalen Anfang der 2000er Jahre als wichtige Landesaufgaben definiert wurden. Frau Haferkamp wird uns sicher gleich noch mehr dazu berichten können.

Der Dritte im Bunde ist Herr **Dr. Frank Pflüger**. Er ist seit 2005 Partner des Büros Heinz Jahnen Pflüger in Aachen mit 15 Mitarbeitern. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der Städtebaulichen Planung, Bauleitplanung und im Bereich neuer Medien in der Stadtentwicklung. Er wurde zum Dr.-Ing. promoviert mit dem Thema „EDV in der Stadtplanung“. Herr Dr. Pflüger kann auf zahlreiche Wettbewerbserfolge und Forschungstätigkeiten verweisen. Er war langjähriger wissenschaftlicher Oberassistent am Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtplanung der Architekturfakultät der RWTH Aachen und ist heute unter anderem Mitglied im Konvent der Baukultur der „Bundesstiftung Baukultur“.

Der Vierte und Letzte im Bunde ist **Jochen Stiebel**. Er ist Geschäftsführer der Neue Effizienz gemeinnützige GmbH hier in Wuppertal. Herr Stiebel hat Wirtschaftswissenschaften mit den Schwerpunkten Umwelt- und Ressourcenökonomie, Europäische Wirtschaft und Marketing in Bochum und Irland studiert. Danach war er Projektkoordinator beim Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung in Bochum und betreute dort unter anderem Projekte zur energetischen Sanierung von Bestandsimmobilien. Es folgte eine Tätigkeit für die Wirtschaftsförderung Wuppertal, wo er den Aufbau der regionalen Standortinitiative für Energie- und Ressourceneffizienz „Neue Effizienz“ verantwortete.

Meine Damen und Herren, wir haben jetzt ungefähr 60 Minuten. Wir werden einen ersten Durchgang mit Fragen an die vier Podiumsteilnehmer machen, und danach möchte ich gerne die Diskussion öffnen. Sie als Publikum sind dann herzlich eingeladen, sich mit Fragen zu beteiligen.

Frau Dr. Haferkamp, der Schwerpunkt der Thelen-Gruppe liegt im Bereich der Quartiersentwicklung. Was sind die heutigen Anforderungen an den Städtebau der Zukunft und an die Quartiersentwicklung?

Dr. Svenja Haferkamp

Das ist eine wahnsinnig schwierige Frage: Wir haben bei uns im Portfolio aktuell zwei große Quartiersentwicklungen, eine in Essen, eine in Dortmund. Beide jeweils 52 Hektar groß. Das sind ähnlich viele Fußballfelder, beide innenstadtnah. Nur ein Kilometer Luftlinie trennt diese Quartiere von den jeweiligen Innenstädten. Die Thelen-Gruppe kommt eigentlich aus dem Bereich Gewerbe- und Logistikbau. Seit 2016 haben wir das ehemalige Thyssenkrupp-Portfolio übernommen, wo eben auch diese Flächen mit enthalten waren, und seither beschäftigen uns auf einmal Fragen wie „Wie sieht denn eigentlich die künftige Verkehrsnutzung aus, wenn wir ein solches Quartier erschließen wollen? Wie leben wir eigentlich zukünftig zusammen? Wie ergibt sich da möglicherweise auch ein Spannungsfeld zwischen Innenräumen, Außenräumen? Brauchen wir blaue, grüne Infrastruktur in den Quartieren?“ – Natürlich brauchen wir sie, aber wie sieht die eben aus?

Das sind ganz vielfältige Fragestellungen, die da zusammenkommen, und vor allen Dingen dürfen wir dabei nicht vergessen, dass wir diese neuen Quartiere, die wir jetzt gerade planen und die vielleicht in zehn Jahren fertiggestellt sein werden, in einen bestehenden Stadtraum hineinplanen.

Wir haben allein in Dortmund die Herausforderung, dass eine Fläche fast 10 Meter über den umliegenden Quartieren liegt. Das ist eine ehemalige industrielle Nutzung, da wurden früher Spundwände produziert, und wenn man auf der Fläche steht, schaut man den Nachbarn momentan ins zweite Obergeschoss hinein. Früher haben die Nachbarn zwar auf die industrielle Fläche geguckt, das war vielleicht auch nicht ganz so schön. Aber wenn ich jetzt da den Blockrand vorsetze, da habe ich wenig gewonnen. Das heißt, wir fangen momentan an, ganz intensiv den Dialog mit der Stadt zu suchen und all diese Themen bei uns im Haus zusammenzuziehen. Manche Städte, die machen das auch schon sehr gut. Da werden dann auch Arbeitskreise interdisziplinär gegründet. Das hilft natürlich einem Investor wie der Thelen-Gruppe enorm. Weil dann auch Fördermittel zusammengebunden werden können, weil dann auch Strategien von städtischer Seite zusammengebunden und aufeinander abgestimmt werden können.

Wenn ich dann die Frage stelle „Ich habe ein solch großes Flächenpotenzial von 52 Hektar, wie können wir dabei helfen, eine gesamtstädtische Strategie möglicherweise auch auf dieser Fläche umzusetzen?“, dann sind das Potenziale, die eine Stadtgesellschaft nutzen und bestmöglich ausschöpfen kann. Aber dafür muss man eben jetzt schon den Dialog suchen. Obwohl momentan, wenn man die Flächen auf dem Luftbild oder vor Ort sieht, da noch nichts steht, noch nichts passiert, wir noch weit vor dem B-Planverfahren sind. Aber wir dennoch im Grunde jetzt schon, in der Phase Null eines solchen Projektes, sehr intensiv in den Dialog treten müssen. Und das bedeutet auch, dass ich die Menschen da ansprechen muss. Wenn ich die neue Mobilität planen möchte und vielleicht auch auf das Auto verzichten will, dann müsste der ÖPNV ungleich sexier sein. Wenn die Mieter erst mal einziehen und das Auto mitnehmen, dann wird es ja ungleich schwieriger, das Auto wieder aus dem Quartier zu verbannen, als direkt zu sagen, ich spreche Mieterinnen und Mieter oder Eigentümerinnen und Eigentümer an, die sofort auf das Auto verzichten.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

Sie sehen, meine Damen und Herren, ein Füllhorn von Aspekten. Wir wollen uns der Sache langsam nähern und gehen noch mal auf die Metaebene. Herr Professor Sonne, der Architekt und Gründer des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst, Professor Christoph Mäckler (*1951), zitiert in seinem wunderbaren Essay „Über die Ästhetik der Städte“ drei grundlegende Maßstäbe für die Bewertung von Architektur, wie sie der römische Architekt und Architekturtheoretiker Vitruv schon im 1. Jahrhundert vor Christus definiert hat: nämlich „Festigkeit“, „Nützlichkeit“ und „Schönheit“. Und Mäckler beklagt zugleich, dass wir heute bei unserer Stadtplanung die sinnliche Wahrnehmung von Schönheit und Harmonie schlichtweg ignorieren. Wie lassen sich Ästhetik und Funktionserwartungen in innerstädtischen Quartieren miteinander verbinden?

Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Also, bei der Ästhetik oder bei der Frage nach der Schönheit kommt ja sofort die Reaktion, dass die Schönheit im Auge des Betrachters läge und damit subjektiv oder sogar total subjektiv wäre. Unsere praktische Erfahrung jedoch widerspricht dem völlig: Wenn man Leute abstimmen lässt im Sinne von „Was finden Sie schön, was finden Sie hässlich?“, ist das Ergebnis doch immer relativ eindeutig. Die andere Sache ist die, dass dann manche versuchen, es quasi über theoretische, am besten vielleicht mathematische Gesetze zu begründen. Das wiederum braucht man aber auch nicht.

Ich würde sagen, Funktionalität ist natürlich im Städtebau seit der „Charta von Athen“ von 1933 ganz im Zentrum. Und das muss es auch sein. Wenn eine Stadt, zum Beispiel in ihrer Mobilität, nicht funktioniert, dann geht es nicht. Bei der Festigkeit bin ich heute schon sehr viel skeptischer — ob die wirklich befolgt wird, die „firmitas“? Also, bei den Konstruktionen, die auf eine Amortisierung von zehn, fünfzehn Jahren angelegt sind, kümmert es den Investor relativ wenig. Weshalb dann viele der Konstruktionsweisen heute eben auch nicht so solide oder gar massiv sind.

Also, da ist schon Nachholbedarf. Nur umfallen darf natürlich nichts, zumindest nicht die nächsten 15 Jahre, bis ich „mein Invest wieder raus habe“. Die Schönheit in der Stadt, da sollten wir gar nicht sofort auf irgendwelche Geschmacksfragen gehen, was weiß ich, „Mag ich jetzt buntes Glas und bin deswegen eher avantgardistisch? Oder mag ich eine Säule und bin deswegen klassizistisch und vielleicht von gestern?“, muss mich dann beschimpfen lassen, dass das historistisch wäre und so weiter. Das sind Fragen, die kommen auch, die sind auch berechtigt. Ich würde mehr diese grundlegende Frage angehen wollen: „Mit welcher Art von Ästhetik schaffe ich denn den öffentlichen Stadtraum?“ Und da ist eben das Entscheidende erstmal, dass überhaupt mein Haus in der Stadt die Aufgabe annimmt, den schönen Stadtraum zu schaffen, also das zu adressieren, um es mal so zu sagen, und dann, dass man anfängt, da verschiedene Mittel zu finden, und da kann man heute, weil man auch so viel verlernt hat, da kann man auch unglaublich viel erfinden oder auch wiederentdecken. Das ist ein wirklich kreatives Geschäft.

Also, bevor man auf die Details der Geschmacksfragen oder Stilrichtungen geht, geht es darum, dass man überhaupt die Aufgabe annimmt „Ich mache eine schöne Fassade“.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

„Ich mache eine schöne Fassade.“ — Wir kennen großartige Quartiere, Herr Dr. Pflüger, die ihre ästhetische Qualität über die Jahrzehnte nicht eingebüßt haben. Denken Sie zum Beispiel an die Margarethenhöhe in Essen. Denken Sie an die Mathildenhöhe in Darmstadt, Stichwort „Jugendstil“, die Hufeisensiedlung in Berlin/Britz, die Gartenstadt Falkenberg von Bruno Taut (1880-1938) – auch liebevoll „Tuschkastensiedlung“ genannt, wegen ihrer Farbwahl – oder an die Weißenhofsiedlung von Le Corbusier (1887-1965) in Stuttgart. Das sind doch alles Jahrhundertentwürfe, Herr Dr. Pflüger. Wo sind denn die Jahrhundertentwürfe der Gegenwart?

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Ja, es sind Jahrhundertentwürfe. Aber es sind alles Siedlungen, die Sie gerade aufgezählt haben. Es sind keine Quartiere. Wir haben ja gerade über Quartiere – Herr Professor Sonne hat ja ein flammendes Plädoyer für Quartiere gehalten – gesprochen. Deshalb will ich meinen Fokus mal auf Quartiersentwicklung richten: Was sind sozusagen tatsächlich Dinge, die beispielgebend sind?

Da gibt es nämlich nicht viele. Ein Großteil der Projekte, die entwickelt werden, nennt sich Quartier, ist aber Siedlung. Nehmen wir zum Beispiel den Umstand, dass allein die Nutzungsmischung fehlt: Weil Projektträger heutzutage im Prinzip Wohnungsbau machen und sich dagegen sperren, dass unten im Erdgeschoss oder in der ersten Etage eine andere Nutzung ist. Das hängt auch mit unserer ökonomischen Logik zusammen. Nicht von uns Architekten! Wir hatten andere Vorstellungen. Wir haben ja auch vor 50 oder vor 40 oder vor 30 Jahren studiert. Wir wissen, was das alles heißt. Wir könnten die zehn Prinzipien im Schlaf durchdeklinieren. Aber die Welt funktioniert anders.

Aber es gibt trotzdem Quartiere. Sie fragten mich nach Jahrhundertentwürfen. Ich denke zum Beispiel an ein Quartier, das jetzt schon einige Jahre alt ist, an den Stadtteil „Vauban“ in Freiburg. Das ist tatsächlich ein Quartier. Da hat man schon neue Mobilitätsformen ausprobiert, man hat Nutzungsmischung ausprobiert, soziale Mischung, Baugemeinschaften, Umbau von Altbau, also Sanierung von ehemaligen Kasernen, Neubauprojekt. Das ist für mich ein Quartier, zusammen mit einer vernünftigen Stadtbahnentwicklung. Das könnte Beispiel sein.

Bleiben wir bei Nordrhein-Westfalen. Zum Beispiel in Düsseldorf, bei den neuen Stadtquartieren in Derendorf, wo ich selber auch ein bisschen daran beteiligt war: 29 Hektar, ehemaliger Güterbahnhof Derendorf. Jeder, der mit der Bahn fährt, von Düsseldorf nach Duisburg, fährt dort entlang. Das ist eine Quartiersentwicklung, die sehr interessant ist, wo öffentliche Räume geschaffen worden sind, wo öffentliche Parks geschaffen worden sind, wo Quartier da ist, wo teilweise Nutzungsmischung da ist, wo dann im Norden sich die Fachhochschule anschließt. Das ist für mich Quartiersentwicklung, die beispielgebend ist. Und im Moment entsteht in Mönchengladbach „die Seestadt“ mit 1.000 Wohneinheiten. Auch ein ganz spannendes Projekt.



Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Quartiere brauchen Klimaschutz. Werfen wir mal den Blick auf Nachhaltigkeitsaspekte wie Klimaneutralität, Haltbarkeit, Identitätsstiftung, Denkmalwert — was verstehen Sie in diesem Zusammenhang unter neuer Effizienz, Herr Stiebel?

Jochen Stiebel

Wir betrachten das gar nicht so sehr aus dem Blickwinkel der Architektur heraus. Das, was wir bislang besprochen haben, oder was Herr Professor Sonne vorgestellt hat, sind ja Dinge, die bei uns nur ein ganz kleiner Teilbaustein sind. Wir versuchen eigentlich eher, das Gesamtsystem auch ganzheitlich zu betrachten, also zu überlegen, „Welche Funktion wird eigentlich in einem Quartier übernommen? Wie stelle ich eine Mobilität dar? Wie stelle ich im Rahmen einer Klimafolgenanpassung bestimmte Funktionen dar, die ich dann brauche? Ob das eine Verschattung ist, ob das Vermeidung von Hitzezonen ist oder sonst etwas. Und wenn ich in einem Quartier arbeite, wie gehe ich dann mit bestimmten Materialien um, um die Ziele zu erreichen, die ich in dem Gebäude dann auch erreichen will?“

Was ich in den letzten Jahren eigentlich immer wieder mitbekommen habe, ist das Gefühl, dass unsere Gesellschaft sehr monothematisch tickt und nur versucht, das Thema „Mobilität“ anzugehen. Und die Nächsten setzen sich damit auseinander, „Wie reduziere ich den Energieverbrauch im Bestandsgebäude?“, und der Nächste, der denkt sich dann, „Wie bringe ich denn jetzt das Thema Denkmalschutz durch?“.

Aber die Verschneidung der einzelnen Themen ist eigentlich genau das, was wir in der Zukunft hinbekommen müssen, weil wir das ja jetzt auch wunderbar gesehen haben, welche Funktionen eigentlich eine Stadt übernimmt. Und genauso werden ja auch Funktionen auf dem Land übernommen. Ich glaube, diese Funktionalität und die Wertigkeit, die dahinter steht, die findet in der aktuellen Ausprägung überhaupt gar nicht statt. Und da versuchen wir, Brücken zu schlagen und zu sagen: „Wenn Du in einem Stadtquartier Mobilität anders angehen könntest, dann bekommst Du auch eine Qualität in die Gesamtsituation wieder rein, die vielleicht auch eine andere Ertrags-situation mitbringt“.

Denn das ist das gesellschaftliche Kernthema in den letzten Jahren gewesen: Wir versuchen, die Gewinne zu privatisieren, und die Kosten, insbesondere die Kosten des öffentlichen Raumes, dann auch in den öffentlichen Raum wieder zu überführen. Das heißt, der öffentliche Raum dient eigentlich nur noch als Garage für mein eigenes Fahrzeug.

Und das versuchen wir in der Neuen Effizienz bei verschiedenen Dingen auch zu hinterfragen. Wenn Sie Menschen ansprechen „Wie stellt Ihr euch eigentlich ein Leben in der Stadt vor?“, kommt ja interessanterweise nie das dabei raus, was wir aktuell haben. Sondern - ich will nicht sagen, das Gegenteil -, aber doch das, was Professor Sonne gerade immer auf der linken, auf der positiven Seite vorgestellt hat. Das ist das, was die Menschen wollen, aber sie machen es nicht. Und das versuchen wir mit verschiedenen Formaten dann zu erarbeiten und aufzuzeigen. Dann muss aber irgendjemand auch den ersten Schritt machen.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Meine Damen und Herren, jetzt können Sie, wenn Sie mögen, sich mit Fragen einschalten. Sagen Sie bitte kurz Ihren Namen und Ihre Funktion.

Dimitrij Haak (Auditorium)

Dimitrij Haak. Ich bin Projektleiter des Projekts „Neue Urbane Produktion“ in Utopiastadt, und ich wollte mich einmal für den Vortrag von Herrn Professor Dr. Sonne bedanken. Es war sehr augenöffnend. Ich habe aber in dem Zusammenhang eine dringende Frage. Und zwar ist es ja so, dass wir sehr viel über den städtischen Raum gesprochen haben und viel über die Fassade geredet haben. „Welche Rolle spielt die Straße und der öffentliche Raum aus Ihrer Perspektive an der Stelle?“ Weil wir in Deutschland als Autostadt eine Stadtentwicklung haben, die durch die Industrialisierung sehr sehr stark darauf fokussiert ist, dass wir Fahrzeuge durch unsere Städte bewegen können. Und was ist da Ihr Standpunkt zu?



Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Das Spannende ist ja, dass die Straßen unserer innerstädtischen, multifunktionalen, kompakten Stadtquartiere, dass diese Straßen zum größten Teil angelegt wurden, bevor die Autos kamen. Das heißt, das sind Dimensionen, die funktionieren auch ohne den Autoverkehr. Natürlich haben die die Dimensionen, weil es vorher auch schon Wagen gab. Das waren dann eben Karren, und dann waren es Pferdeomnibusse und alles Mögliche. Das heißt, so ein Pariser Boulevard ist nicht angelegt worden für den motorisierten Verkehr, und auch diese Quartiersstraßen, die ich vorhin gezeigt habe, da musste man mit zwei Möbelwagen und sonst was, die dann irgendwie gezogen wurden, durch. Das heißt, die Dimensionen der Straßen sind gar nicht so arg vom Autoverkehr abhängig. Was der Kraftfahrzeugverkehr in der Produktion im 20. Jahrhundert bewirkt hat, war die totale Sektoralisierung für das Auto, nämlich die Anlage von Straßen nur für Autos, die Autobahn. Oder die Anlage von Straßen in einem Zusammenhang, wo andere Verkehrsteilnehmer diese zwar benutzen konnten, aber das ganze Design auf die Geschwindigkeit des Autos ausgerichtet ist.

Das sind dann auch in Innenstadtbereichen diese großzügigen Kurven, an denen Sie gar nicht bauen können, weil Sie eigentlich immer rechtwinklige Häuser bauen. Also sprich, das Auto hat zur Auflösung und Trennung von Bebauung und öffentlichem Raum geführt. Aber nur partiell, und auch da müssen wir sehen, wie viel eigentlich noch da ist! Das allermeiste ist ja da. Manchmal könnte man auch sagen „Die autogerechte Stadt hat schlimm zugeschlagen“. Aber die funktioniert auch nur, weil die Stadt von vorher auch schon da war. Und auch noch da ist. Und auch noch eine gegenwärtige Stadt ist.

Meistens sind es die älteren Gebiete, die uns diese fußläufigen Stadtnetze gegeben haben. Und das würde ich sagen, das ist das Entscheidende. Und was die Zukunft mit dem Automobilverkehr angeht: Wenn es mit der Elektromobilität wirklich klappt, dann wird dieser nicht weniger. Das Parkproblem werden wir dann haben. Wenn uns das Silizium ausgeht, keine Ahnung; wir müssten unseren Lebensstil so umstellen, das weiß ich nicht. Die Straßenräume, wie sie bei Josef Stübben (1845-1936) gezeichnet sind – ich meine jetzt sein „Städtebau“-Buch von 1890 –, Breite, Größe, Vernetzung, das funktioniert. Übrigens auch mit Auto.

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Ich finde, die Proportionen unserer Straßenräume in den gewachsenen Quartieren, die sind tatsächlich gut, die sind harmonisch, die sind auch richtig konzipiert. Nur, das Blech, was da drinsteht, ist ein großes Problem. Das hat man auch, Herr Sonne, bei Ihren Bildern gesehen, zum Beispiel da, wo Sie wohnen, beim Kreuzviertel. Da ist zwar ein Straßenraum, aber es ist keine Aufenthaltsqualität da: „Null!“ Es steht 23 ½ Stunden das Auto vor dem Haus. Also, die Antwort darauf ist eindeutig: Wir müssen gesellschaftlich den Mut haben, zumindest die ruhenden Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum rauszukriegen. Weil der öffentliche Raum insbesondere da ist für die Menschen, die dort wohnen, die ihren Aufenthalt dort haben wollen, die sich begegnen, die vielleicht auch Ruhe suchen, und dafür brauchen wir Platz. Und Platz entsteht nur, indem ich den ruhenden Verkehr rausnehme.

Ich bin in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., wir erarbeiten gerade die neue Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen. Also ganz klare Antwort: Auch E-Mobilität ist überhaupt keinerlei Lösung, weil jedes E-Auto steht auch 23 ½ Stunden und ist teilweise größer als die anderen Autos. Also, ein Riesenthema, ein ganz wichtiges Thema, wo wir gesellschaftlich noch nicht so weit sind, wie wir sein müssten, um lebenswerte Städte zu erhalten und zu entwickeln.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Gibt es Ihrerseits weitere Fragen? — Sonst immer zwischendurch melden. Ja, bitte sehr.

Marianne Drößiger (Auditorium)

Marianne Drößiger. Ich bin geprüfte Fachkraft für barrierefreies Bauen und Wohnen und Vorsitzende vom „Bundesverband Barrierefrei“. Wir sind ein Zusammenschluss und ein Berufsverband für Handwerker und Planer im Bereich Barrierefreiheit. Und sind halt eben auch immer wieder mit diesem Thema „Interdisziplinäres Denken“, sowohl im Handwerklichen als auch an der Schnittstelle zur Architektur, unterwegs. Das ist im Moment so mein Fokus, dass ich einfach auch versuche, die Planer und die Bauingenieure noch einmal mehr zu inkludieren, gerade in die Bestandsbauten. Aber wenn ich jetzt diesen öffentlichen Bereich nehme, muss ich natürlich einen anderen Fokus haben. Wenn ich jetzt sehe, Barrierefreiheit in der städteplanerischen Sicht ist ja ein absolut interdisziplinäres Thema und das Thema Auto dazu. Gemeint ist das Phänomen, dass jemand mit einem sogenannten „weißen Stock“ unterwegs ist. Diese Menschen haben ja im öffentlichen Bereich die Leitsysteme. Nur, was machen die, wenn dort Autos drauf stehen? Was gibt es für Themen auch bezüglich Radfahrwege? Wie kann ich einen Raum in der Stadt so lebenswert gestalten, dass Fußgänger, behinderte Menschen, die mehr Fläche und Platz brauchen, Mütter mit Kinderwagen - also wirklich die gesamte Community -, wie können die in der Stadt so inkludiert werden, dass an alle, und nicht nur, um bei der Barrierefreiheit zu bleiben, die Exklusivität der Barrierefreiheit gedacht wird? Ich denke, das ist wirklich ein Paradigmenwechsel, den wir brauchen. Wir müssen interdisziplinärer denken.



Jochen Stiebel

Ich möchte das eigentlich nur unterstützen. Wir haben letzstens eine Veranstaltung gemacht, einen Workshop in der Stadt Solingen, gemeinsam mit dem Behindertenbeirat der Stadt Solingen. Ich habe mich mit dem Thema ehrlich gesagt noch gar nicht so intensiv auseinandergesetzt, aber da haben wir gehört, dass die Menschen mit dem weißen Stock irgendwie einen Bordstein brauchen - um erkennen zu können „Aha, hier geht es irgendwie nicht weiter, sonst laufe ich Gefahr, auf die Straße zu laufen“ -, während die Rollstuhlfahrer eigentlich am liebsten gar keinen oder einen sehr abgeflachten Bordstein hätten, um darüber zu kommen. Wir wissen aber, wie wir damit umgehen können: Es gibt diese Markierungsstreifen an den bestimmten Bereichen, und eigentlich wissen wir, wie das alles geht. Wir könnten das wissen, was Herr Professor Sonne gesagt hat, und Dr. Pflüger meinte gerade auch: „Ja, als Architekt, eigentlich wissen wir das alles“. Ich frage mich nur, warum es überhaupt gar nicht umgesetzt wird. Wir haben jetzt den „Solar Decathlon Europe“, der ja hier in Wuppertal explizit in einem gründerzeitlichen Quartier stattfindet: total urban, innerstädtisch, alles voll. Ich habe das große Glück, direkt 70 Meter von hier entfernt zu wohnen. Sie haben hier Autos so stehen, dass gar keiner über die Straße drüber gehen kann. Die Straße ist letztes Jahr oder vor zwei Jahren komplett neu gemacht worden. Da hat keiner an die Randbereiche gedacht, den Bordstein abgeflacht und Markierungsstreifen angebracht, obwohl wir das alles wissen. Als ich gestern vom Balkon runter geguckt habe, stand ein Privat-PKW im Bereich der Bushaltestelle, und zwar so, dass er nach deutscher Straßenverkehrsordnung definitiv abgeschleppt werden musste. Das Ordnungsamt war da und sagt: „Ja, aber eigentlich ist der Aufwand zu groß, jetzt abzuschleppen, und wer weiß, ob wir auf den Kosten sitzen bleiben.“

Ich glaube, wir haben gar kein Regelungsproblem, wir haben auch kein theoretisches Kenntnisproblem. Wir haben ein ganz ganz großes Anwendungsproblem in Deutschland, innerhalb der Kommunen ganz besonders, weil auf das, was wir uns über Theorie, über Wissenschaft erarbeitet haben, aber auch durch Praxis, durch einfaches Zuhören, leider nicht geachtet wird, und das im Arbeitsalltag von Verwaltungen, von Entscheidungen, auch von politischen Entscheidungen, offenbar immer wieder untergeht.

Und da würde ich total gerne noch stärker ran, das Wissen, das wir haben, besser in die Anwendung zu bringen, um genau diese Fragestellungen überhaupt gar nicht mehr zu haben. Denn das ja wird ganz häufig passieren, dass, sobald man mit „Randgruppen“ anfängt, sofort gesagt wird: „Ja, das sind Partikularinteressen, die können wir nicht jetzt auch noch berücksichtigen.“ — Doch, können wir! Über unser ganz normales Stadtentwicklungsdenken.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Ich möchte noch einmal zu dem Thema „Quartiersentwicklung“ zurück: zum Gedanken, humane Quartiere zu entwickeln, die sozusagen nicht nur für Randgruppen, sondern für die gesamte Gesellschaft attraktiv sind. Früher stand sprichwörtlich die Kirche im Dorf. Kulturgebäude, Theater standen mitten in der Stadt, Schulen, Kitas etc. Wenn Sie jetzt Stadtquartiere planen, Frau Haferkamp, denken Sie auch noch in dieser historischen Genese der Entwicklung solcher Quartiere? Oder muss das heute weggelassen werden? Wenn es dazu kommt, wird es dann gleich mitfinanziert vom Bauträger: die neue Kita der Thelen-Gruppe?

Dr. Svenja Haferkamp

Also, natürlich denken wir das mit. Man merkt aber schon, wenn man dann in verschiedenen Sitzungen auch mit der öffentlichen Hand sitzt, dass das alles sektoral gedacht wird. Da weiß man momentan nicht, wo die Schule jetzt neu renoviert wird und die andere wieder neu gebaut wird. Wir als Projektentwickler sitzen eher da und fordern, die soziale Infrastruktur vorzuhalten. Gerade auch, wenn es in die Brückenschläge der bestehenden Quartiere geht. Da ist ja eine neue Schule in einem neuen Quartier möglicherweise auch Nukleus, um Austausch und Begegnung zu schaffen. Und wenn es mir dann noch gelingt, solche Gebäude für die Quartiere zu öffnen – ich muss ja eine Grundschule nicht nur von 8:00 bis 16:00 Uhr betreiben, sondern kann sie möglicherweise auch im Nachmittagsbereich für Erwachsenenbildung, für andere soziale Angebote auch öffnen – dann sind das für uns als Investor natürlich enorme Chancen, in einem neuen Gebiet Leben reinzuholen. Weil das eine Kernaufgabe ist, die wir haben. Bei 52 Hektar neuer Stadt soziale Interaktion künstlich hervorzurufen, das klappt meist nicht. Das muss historisch wachsen, das muss sich bedingen, und dafür sind solche Infrastrukturen essenziell.

Gleiches gilt auch für den ÖPNV in den Quartieren, er muss einfach attraktiv und sexy werden. Man kann von dem „9-Euro-Ticket“ halten, was man möchte, aber es zeigt ja momentan, dass die Menschen umsteigen. Wenn es auf einmal günstig ist, sind die Bahnen voll, ob in der Woche oder am Wochenende. Wenn ich aber 60 Euro im Monat für mein Ticket bezahle, dann ist das eine Menge Geld. Und da sind wir auch wieder bei dem Thema „Bezahlbarkeit“: Weil das auch ein ganz wesentlicher Faktor ist, den wir bei allen Diskussionen, die wir hier führen, mitdenken müssen. Wir haben die höchste Baukostensteigerung, seitdem wir diese Daten in der Bundesrepublik Deutschland erfassen. Wenn wir jetzt Planungsprozesse, die lange dauern, noch weiter hinauszögern, um vielleicht noch eine Schleife zu drehen, noch mal eine Diskussionsrunde zu machen, Beteiligungsprozesse und so weiter, dann kostet uns das momentan richtig viel Geld.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Die, ich nenn sie jetzt mal „weichen Faktoren“ – ich baue noch eine Kita mit rein, eine Schule –, fällt das dann weg? Also die Bereitschaft eines Investors, Social Impact - Leistungen zusätzlich zu geben, fallen die dann sozusagen den gestiegenen Baukosten zum Opfer?

Dr. Svenja Haferkamp

Nein, also in unserem Fall nicht. Es geht auch gar nicht. Dafür sind die Flächen viel viel zu groß und auch viel zu urban. Also, Ziel ist es einfach, einen urbanen Stadtteil jeweils in Dortmund und Essen zu entwickeln. Und da sind das die Anker. Um das ganz kurz zu formulieren: Es geht nicht ohne!

Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Das sind wir ja gewohnt: die Wohnung zu denken und dann das Wohnumfeld. Und dann gibt es Social Impact. Aber ist es gesellschaftlich nicht genau andersrum? Erst mal sind wir soziale Wesen. Erst mal gehen wir in Kindergarten und Schule. Und wir wohnen auch, aber wir tun nicht erst das eine oder das andere. Also, ich habe jetzt mal bewusst den Social Impact vorne dran gestellt, und deswegen muss man, glaube ich, eine Stadt sofort von diesen Gemeinschaftsaufgaben und den Gemeinschaftsräumen her denken. Und ich würde sagen, gerade bei neuen Quartieren ist das sehr spannend. Ich habe gerade eine kleine Studie gemacht: Auch in den 1920er-, 1950er- und 1960er-Jahren sind bei neuen Quartieren die klassischen Mittelpunkte wie die Kirchen gar nicht mitgeplant worden. Die kamen aber sehr schnell. Die wurden gebaut. Da haben wir ja heute das Problem, dass wir viel zu viele Kirchen aus der Zeit haben. Auch in diesen Quartieren, weil heute andere Menschen dort leben.

Was aber die soziale, ich sage mal Bildungs-, Vermittlungs-, Demokratiebildungs-, Kulturbildungsaufgabe ist – schon lange ist und auch in Zukunft sein wird –, ist die Schule. Dass die Schule heute in den Betoncontainern irgendwo hinten abgestellt wird, dass die Schule dagegen mit einem Prachtbau an den Platz des Quartiers müsste, das müsste man mal klar machen, das ist der Integrationsbau!

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Das ist ein Statement, meine Damen und Herren. Jetzt gibt es weitere Fragen.

Gabriele Poth (Auditorium)

Gabriele Poth. Ich möchte gerne an dieser Diskussion ansetzen. Wir sind ja heute auf einem kommunalpolitischen Forum des Handwerks, und ich habe mit dem Kreishandwerksmeister in Essen engen Kontakt, weil ich das Umweltzentrum leite und wir Masterpläne mit der Stadt haben. Wir sind also da ganz gezielt und systematisch in auf Klimaschutz ausgerichteten Arbeitsprozessen mit der Stadt, das ist auf Jahre angelegt. Und der Kreishandwerksmeister hat mir erzählt, dass kein Handwerker aus Essen bei Ihnen, Frau Dr. Haferkamp, in diesem Projekt mitmacht, also da arbeitet. Das heißt, Sie kommen mit einer Gesamtmannschaft mit Betonwerk – Das ist das, was ich von ihm gehört habe –, und Sie bauen dann da. Meine Frage geht jetzt ein Stück weit dahin, ob Sie wissen, ob einer von Ihnen in Ihrer Beschäftigung schon mal mit Studien in Kontakt gekommen ist, der gesagt hat: „Es ist auch entscheidend, wer da baut“? Also, wenn ein Handwerker, ein Handwerksunternehmer, der in der Stadt lebt und dort Aufträge hat, wenn der baut, ist das was anderes, als ob ein Investor von außen kommt und ohne diese jahrzehntelange Erfassung von Tradition, Denke in der Stadt, dieser Mentalität in der Stadt, dann dort plant? Die Frage würde ich ganz gerne mal ans gesamte Podium richten.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Also, Stichwort „Regionale Baukultur“ fließt ein. Frau Haferkamp, wollen Sie als Erste kurz antworten?

Dr. Svenja Haferkamp

Ja, gerne, weil ich ja direkt angesprochen wurde. — Das stimmt nicht! Die Thelen-Gruppe sitzt in Essen, wir sind ein Familienunternehmen, und in der Gruppe haben wir 70 Tochterunternehmen. Und davon sitzt auch eine ganze ganze Handvoll, also mehr als die Hälfte, in Essen. Natürlich versuchen wir jetzt, solche Projekte wie „Essen 51“ aus der eigenen Handwerksgruppe quasi zu stemmen. Also, vielleicht kann man das dahingehend korrigieren, dass wir momentan noch nicht mit externen Essener Firmen arbeiten, aber mit unseren eigenen. Insofern kann ich das eigentlich jetzt so nicht bestätigen.

Und da wir Essener Unternehmen sind und auch Familienunternehmen und zudem Bestandhalter, haben wir natürlich ein ganz großes Interesse daran, mit möglichst hoher Qualität zu bauen. Weil, die Fehler, die wir machen, die fallen uns am Ende selber auf die Füße. Das ist, glaube ich, auch noch mal ein Unterschied, als wenn ich Investoren habe, die am Ende den Schlüssel übergeben und dann aus dem Prozess raus sind: Dann hat Qualität vielleicht einen ganz anderen Stellenwert, als wenn ich über bestandshaltende Wohnungs- und Immobilienwirtschaft spreche. Und genau diese Akteure gilt es ja eigentlich noch mehr zu unterstützen, zu fördern, und dann wird nämlich auch Platz für solche Themen wie „Baugruppen“ usw. wieder frei, wo dann auch noch mal mehr Qualität, mehr Mischung und so weiter möglich wird. Wo das Thema „Bezahlbarkeit“ dann am Ende vielleicht nicht ganz so die große Rolle spielen muss.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Also meine Damen und Herren, wir haben geklärt: Von 70 Töchtern sind 35 aus Essen, eine stattliche Zahl. Lieber Herr Dr. Pflüger, welche Rolle spielt das Handwerk beim Überliefern von regionalen Besonderheiten?

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Ich finde eine absolut tragende Rolle, und wenn wir das Vergaberecht jetzt außer Acht lassen können, dann halte ich eine flammende Rede dafür, dass regionale Baukultur nur dann wirklich funktioniert, wenn ich das mit den Handwerkern vor Ort mache. Wir alle fahren zum Beispiel nach Vorarlberg. Vorarlberg, der Inbegriff der Baukultur, der Qualität, der Renaissance des Holzbaus. Warum ist das so? Das ist so, weil dort ein integraler Prozess stattfindet: Da holt der Fritz als Waldarbeiter den Baum und bringt ihn dem Peter, das ist ein Cousin, ins Sägewerk, und dort werden die Bretter gemacht. Dann kommt der Josef, der ist auch ein Cousin, und der ist Schreiner, und der macht dann Möbel draus oder baut ein Haus. Und der Architekt ist natürlich auch noch verwandt mit denen. Und das führt dazu, dass es eine regionale Baukultur in Vorarlberg gibt, die wirklich beispielgebend ist. Und dieses Prinzip funktioniert auch in vielen Regionen.

Wir haben viel fürs Bundesministerium gearbeitet, gerade über das Thema „Regionale Baukultur“, und da spielt das Handwerk wirklich eine tragende Rolle. Aber was dagegen steht, ist natürlich die europaweite Ausschreibungsnotwendigkeit für Bauleistungen. Die führt dann teilweise natürlich zu anderen Prozessen. Von dem her muss man das natürlich auch etwas relativieren. Aber ganz klar inhaltlich: Regional denken und handeln, dann ist die Qualität nicht per se gewährleistet, aber nachhaltige Voraussetzungen sind geschaffen.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

Bevor wir noch einmal auf die Materialität eingehen, ganz kurz eine Frage an Herrn Professor Sonne: Wir sind hier beim Handwerk. Das Handwerk wird aus den Städten sozusagen sukzessive rausgedrängt. Gewerbeflächen sind in Quartieren häufig nicht vorgesehen. Man soll sozusagen das Schöne präsentieren, man soll kompatibel zum Wohnen sein. Aber wo soll denn das Handwerk noch produzieren können? Wäre es nicht sinnvoll, kleinteilige Handwerksproduktionen, die genau diese Narrative ja enthalten und diese Identitätsmerkmale „Wo kommt das Material her? Wer verbaut es? Mit welcher Sachkenntnis?“, sollte man die nicht einfach auch wieder in die Quartier- oder innerstädtische Entwicklung integrieren?

Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Grundsätzlich ganz klar: Ja. Ich hatte schon, weil Sie beim Thema „Produktive Stadt“ ja unterwegs sind, gedacht, da kommt vielleicht auch von Ihnen in der Richtung eine Frage. Ja, natürlich, den Baumstamm werde ich nicht im innerstädtischen Quartier fällen. Das findet woanders statt, und es gibt auch heute noch große Dinge, die große Flächen brauchen. Aber was eben völlig weg ist, ist die stinkende Schwerindustrie. Das prägt ja immer noch unsere Vorstellung von arbeiten. Das hat die Zonierung letztlich bewirkt. Das ist weg.

Ich bin jetzt an der TU Dortmund. Wir haben nach wie vor den größten Technologiepark in Deutschland, also die Entwicklung von Unternehmen aus der Wissenschaft heraus und solche Dinge. Der erste Fehler in Dortmund ist, dass die Uni nicht in der Stadt liegt, sondern draußen auf dem Feld, an der Autobahn. Und der zweite Fehler ist, dass nebendran an der Uni – auch wenn es der Uni allerdings hilft – dieser Technologiepark liegt. Der ist städtebaulich gut entworfen, ist der urbanste Technologiepark, mit gutem Straßennetz, sogar die Gestaltungsordnung für die Gebäude funktioniert, aber er liegt eben auch draußen.

Und wer sagt denn, dass da nicht zwei Geschosse Wohnungen drüber sein können, also, in den Gebäuden selber. Das andere ist, dadurch, dass wir eben keine Höfe, keine Hinterhöfe mehr bauen, gibt es nicht diese private, nicht beplante Entwicklungszone im Hof. Und wie gesagt, die Quartiere – auch das, was ich vorhin gezeigt habe, das Kreuzviertel, in dem ich lebe –, da gibt es noch kleine Handwerksbetriebe auch im Hof, und so etwas muss man als Fläche einfach wieder vorsehen. Ohne dass dann schon wieder vom Wirtschaftsförderer genau gesagt wird „Nur wenn ich den und den habe, dann kann ich das auch so bauen“, sondern das sind Flächen im Hof, wo es auch egal ist, wie es aussieht, was da steht. Ich glaube, das ist ganz entschieden wichtig, dass wirklich nur noch erlaubt wird, dass in die Gewerbeparks, in die Gewerbezone, das hineingeht, was nicht in die Stadt integrierbar ist.

Hans Hund

Das wäre sozusagen auch mein Redebeitrag schon gewesen, der erste Punkt, dass wir als Handwerk eben auch möchten, dass die Handwerker, die vor Ort schon sind, die ortsnah versorgen – Bäcker, Fleischer, die es noch gibt –, dass sie dort auch Produktionsmöglichkeiten haben und vielleicht auch die eine oder andere Filiale bedienen können. Das ist jetzt auch noch weiter wichtig zu erkennen, wenn es die E-Mobilität gibt: Es gibt in Düsseldorf zum Beispiel den „Bäcker Schüren“, der seine Filialen mit E-Mobilität versorgt, so dass also dort auch die Geräuschkulisse eine andere ist, als wenn zehn Bäckereifahrzeuge jeden Morgen fünf, sechs Mal vom Hof fahren. Also, das lässt sich auf der Ebene auch lösen. Dann müsste nochmal der Blick darauf geworfen werden, dass auch diese Betriebe vor Ort bleiben können, weil sie ja eigentlich von der Entstehungsgeschichte oftmals viel früher da waren als vieles, was da drum herum gewachsen ist. Aber sie stören halt: Ein Bäcker stört, wenn der Geruch dann ständig da ist. Das würden manche dann schön finden, frischen Backgeruch. Aber es gibt dann auch „Geruchsverneiner“, die das eben nicht wollen. Also, das passiert alles.

Aber ich möchte den Blick noch mal auf zwei andere Punkte lenken: Wir haben gerade das Stichwort „Verkehr“ gehabt. Ich glaube, man muss beim Verkehrlichen auch noch mal anders denken, und zwar in der Richtung, dass wir den schwächeren Verkehrsteilnehmern Vorfahrt geben: Wenn ich zum Beispiel in meiner Nachbargemeinde Winterswijk bin oder in Lüttich, wo immer ich mit dem Fahrrad fahre, habe ich Vorfahrt vor allen anderen. Ich brauche an jeder Ampel maximal eine Minute, weil ich genau sehe, wann ich dran bin. Die Ampel läuft in Augenhöhe ab, und ich kann fahren. Die Ampel zeigt mir zunächst „Rot“, ich bin noch nicht dran, und dann läuft die ab: eine Minute, und ich kann weiterfahren. Die Möglichkeiten, sich mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Auto zu bewegen, sind ganz anders. Oder in Aalkmar, viele haben sich das Verkehrskonzept dort angesehen. Eine wunderbare Stadt aus meiner Sicht, die diese Dinge auch wunderbar gelöst hat, die die Autos weitestgehend an den Rand verbannte. Man denkt, das kann man von der Größenordnung nicht mit Düsseldorf oder Berlin vergleichen. Aber es gibt Ansätze, wo man sich das anschauen kann. Es gibt Fahrradbrücken, die dort gebaut wurden. Ob das alles ästhetisch ist, mag noch eine andere Frage sein, aber ich habe Bewegungsverkehr dort gesehen, es ist alles möglich. Das ist das eine.

Was mir aber Sorge macht, wenn ich durch die Großstädte gehe, und ich denke an die Energiewende, die wir vorhaben, und ich denke daran, wie das mit modernen Mitteln wahrscheinlich passieren wird, dass wir sowas wie die Hausdämmung dann nach vorne bringen und wie das dann sozusagen in diesen Quartieren, wie Sie sie gerade beschrieben haben – wie die dann in 50 oder in 30 oder vielleicht nur in 20 Jahren aussehen, wenn das alles noch gefördert wird –, das mag ich mir gar nicht vorstellen. Weil das ja das Einerlei der städtebaulichen Kunst mit sich bringen würde, die wir dann vorfinden werden. Und ich mache mir deshalb Sorgen, es gibt aus meiner Sicht auch wenig Möglichkeiten, gerade bei historischen Gebäuden, an Gebäuden, die auch wertvoll sind, weil sie das verbinden, was Sie, Herr Professor Sonne, auch gerade dargestellt haben. Was für mich wichtig ist, wenn ich durch Städte gehe, ist, ob ich mich da wohlfühle, ob ich da interessiert bin oder nicht.

Ja, wie kann man da vorankommen und vielleicht auch vom Gesetzgeber aus noch mal Druck machen, dass man dort auch Alternativen vorsieht, die eben nicht diese Verschandelung der Fassaden mit sich bringen? Das geht vielleicht mit Innendämmung oder wie auch immer, aber das würde mich noch mal interessieren.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

Das sind jetzt gleich zwei große Themen: einmal „Mobilität“ und einmal das Thema „Klima in der Stadt“. Ich muss einmal beim Thema Mobilität noch einmal Herrn Dr. Pflüger dazu holen, denn er ist auch in Düsseldorf tätig, und in Düsseldorf gibt es die Planung von zwei großen Radleitrouten. Das ist auch in anderen Städten schon der Fall. Aber wir sehen dort, wie wahnsinnig schwierig das ist, eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Achse wie eine Schneise durch die Stadt zu schlagen. Und jetzt haben wir vorhin gehört, es gebe „sektorales Arbeiten“ in Stadtverwaltungen. Wenn man jetzt also daran denkt, sozusagen interdisziplinäre Themen zu bearbeiten, dann muss ja auch eine Stadtverwaltung interdisziplinär darauf reagieren und Mobilität mit Klimaschutz, mit Bau Themen, wirklich miteinander verbinden können. Schildern Sie doch bitte mal ganz kurz, ob die Stadtverwaltungen der heutigen Zeit für die Themen Mobilität, Klimaschutz etc. so aufgestellt sind, dass wir da nicht im sektoralen Silo verhaftet bleiben.

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Die Städte sind sensibilisiert und haben die Themen auf ihrer Agenda: Energiewende, Klima, Starkregenereignisse, das ist alles sozusagen jetzt eingepreist und mit Personen besetzt.

Aber was ist passiert? Die Themen sind sozusagen sektoral dem Umweltamt, dem Amt für Verkehrsmanagement, dem Gebäudemanagement und wem auch immer – Stadtplanungs-, Stadtentwicklungsamt – zugeordnet worden. Jetzt gibt es unterschiedliche Fachressorts, und dann gründet man für E-Mobilität noch einen Eigenbetrieb, weil es vielleicht auch steuerlich noch günstiger ist. Also, die Themen sind da, aber die Städte machen einen gravierenden Fehler damit, dass sie das sektorale Denken letztendlich noch verstärken.

Ich provoziere. Es ist tatsächlich so, dass ich in einer Runde sitze, und dann habe ich plötzlich 30 Leute vor mir, die alle zum Thema „Energiewende“ oder „Mobilitätswende“ was zu sagen haben. Und dann geht es einmal rund, und dann habe ich alle sektoralen Themen durch: Barrierefreiheit, Hydrologie, Boden, E-Mobilität, Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV. So, die habe ich jetzt alle da, und jeder hat sein Belang. Und jeder für sich ist total plausibel. Natürlich erzählt mir der vom ÖPNV „Meine Busse werden breiter, und ich muss schnell mit meinen Bussen fahren, weil wir einen komfortablen und bezahlbaren ÖPNV wollen – also brauche ich breite Bustrassen“. Und dann kommt der Fußgängervertreter und sagt „Ja klar, aber ich will ...“ — und so weiter, Sie kennen das Spielchen. Extrem sektorales Denken, und das Integrative fehlt. Und es gibt ja niemanden, der das moderieren kann: Soll es jeweils der Bürgermeister oder Oberbürgermeister moderieren? Es ist ja dann auch noch über drei oder vier Dezernate verteilt. Die sich ja auch „nicht grün“ sind: Gründezernat, Umweltdezernat, Verkehrsdezernat, Stadtdezernat, Kämmerer. Ganz klar, das ist das Dilemma, bei dem Sie, Herr Stiebel, sich fragen „Woran liegt's, warum wir inhaltlich nicht weiterkommen?“. Da sind wir an einem der Kernpunkte, warum man gesellschaftlich nicht weiterkommt.



Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

Das klingt erst mal ein bisschen trübe. Ein leuchtendes Beispiel jedoch ist die Gemeinde Saerbeck bei Münster, eine 7.000 Einwohner Stadt, die sich vor 14 Jahren auf den Weg gemacht hat, weil nämlich der Bürgermeister gesagt hat „Ich möchte, dass sich hier was bewegt“, und die Menschen dort haben sich zum Ziel gesetzt, 2030 eine klimaneutrale Gemeinde zu sein. Sie haben dort einen riesigen Bioenergiepark aufgebaut, deklinieren alle Energieressourcen, die Erneuerbaren, durch – von Wind über PV-Anlagen bis hin zu Biogas und jetzt sogar Wasserstoff –, mit der Folge, dass jetzt sozusagen die Großansiedlung eines Produzenten erfolgt, nämlich „Enapter“. Das ist eine Firma, die dort 300 Arbeitsplätze schafft und Wasserstoff Elektrolyseure produziert. Fantastisch. Also wirklich High Technology, die sich ansiedelt, weil sich vorher eine Gemeinde auf den Weg gemacht hat. Und das ist doch wohl offensichtlich der Weg, der zumindest zeigt, dass es möglich ist, interdisziplinär zu arbeiten, die Sektoren zu verlassen, die Bürger mitzunehmen: Die Bürger Saerbecks, wenn Sie da durchfahren durch die Stadt und mit denen reden, die sind voll auf dieses Thema eingestellt. Das ist unwahrscheinlich, wie diese Gemeinde das Thema lebt. Das Land hat übrigens daraus eine Projektkommune gemacht. Das ist wirklich die „Klimakommune Saerbeck“.

Herr Stiebel, sagen Sie mal kurz: Ist das nicht ein Mutmacher, wo man denken könnte, meine Güte, was die Münsterländer schaffen, das können wir doch eigentlich auch, oder?

Jochen Stiebel

Auf jeden Fall ist das ein Mutmacher, und ich vermeide jetzt auch – obwohl ich es am Anfang mache, aber nur, um mich davon abzugrenzen – zu sagen „Natürlich ist das im ländlichen Raum mit einer Gemeinde mit 7.000 Einwohnerinnen und Einwohnern eine ganz andere Sache, als wenn man das in Wuppertal mit 350.000 macht“. Was ich aber als Beispiel wirklich gut finde, und das macht Mut, weil man das auch in anderen Städten, auch sehr großen Städten sehen kann, ist, dass man einen gemeinsamen Nenner findet. Und diesen gemeinsamen Nenner, den hat man gemeinsam diskutiert und sagt dann „Und jetzt ziehen wir da mal dran, und wir verabreden uns auch verlässlich darauf, dass wir an diesem Thema ziehen“.

Das wird immer wieder in kleineren Bereichen Diskussionen bringen. Das wird vielleicht auch mal den einen oder anderen großen Krach im Stadtrat oder in einem Ausschuss mit sich bringen. Aber ich denke, „Saerbeck“ zeigt, dass man sich auch auf diesen Krach einlassen kann und trotzdem hinterher gemeinschaftlich daran zieht. Ich greife jetzt hier mal, weil wir ja in Wuppertal hier sitzen, eine Stadt raus, die eine direkte Nachbarstadt ist, „Solingen“. Die sind auch Gesellschafter bei uns. Und ich betrachte Solingen auch so ein bisschen als Vorzeigestadt – um es mal ganz plakativ zu sagen –, dafür, wie man sich mit solchen Dingen auseinandersetzen kann. Ich habe selten – ich hoffe, ich trete jetzt niemandem hier zu nahe, der auch im Stadtrat oder so der Stadt Solingen sitzt – ich habe selten Ausschusssitzungen oder Stadtratssitzungen erlebt, in denen so heftig gestritten wird wie in Solingen. Wie die Kesselflicker geht das da teilweise zur Sache. Aber: Die haben jetzt ihren Oberbürgermeister wiedergewählt, die haben in der Verwaltung eine gemeinsame Linie aufbauen können, und an dieser gemeinsamen Linie wird größtenteils in den großen Projekten gearbeitet. Und ich bekomme die Wahrnehmung – ich arbeite mit drei Städten regelmäßig und sehr intensiv zusammen –, dass es hier offenbar besser gegangen ist. Und das ganz Wesentliche daran ist für mich der gemeinsame Nenner, ist die Motivation, auch etwas verändern zu können und etwas verändern zu wollen. Und sich eigentlich nur über das Detail zu streiten, aber nicht über die große Linie. Und das ist leider das, was mir in vielen anderen Städten fehlt: Weswegen man sich blockiert und Prioritäten vielleicht auch so setzt, dass sie nicht unbedingt auf die großen Ziele einzahlen. Ich möchte nur ein Beispiel aus dem Mobilitätsbereich noch kurz aufgreifen: Sie schaffen es in Wuppertal, innerhalb von zehn Minuten mit dem Auto von Elberfeld-Zentrum bis Barmen-Zentrum zu fahren, weil wir, glaube ich, die Vorzeigestadt der „Grünen Welle“ sind. Das ist fantastisch. Wenn Sie aber von dem S-Bahnhof Wuppertal-Steinbeck einfach nur auf die andere Straßenseite gehen wollen, dann brauchen Sie als Fußgänger vier Minuten. Die Verhältnismäßigkeit ist für mich nicht so ganz klar. Zeigt aber, dass, wenn man einen Willen hat, nämlich möglichst schnell per Grüner Welle von A nach B zu kommen, dann kriegt man das auch durch. Das ist noch ein Sakrileg aus den Siebzigern, glaube ich, hier in Wuppertal. Aber daran wird nach wie vor festgehalten. — Da kann man sich vielleicht mal neue Werte setzen.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Eine Publikumsfrage zwischendurch. Darf ich mal fragen: „Ist jemand vom Land hier, Land Nordrhein-Westfalen?“ Ah, perfekt! Dann habe ich Sie gleich auch mal im Interview.

N.N. (Auditorium)

Ja, ich habe auch noch mal eine Frage. Und zwar haben wir gerade sehr schöne Beispiele gesehen, wie Gemeinden an einem Strang ziehen und große Projekte umsetzen. Aus meiner Projektarbeit habe ich aber die Erfahrung gemacht, dass es oft sehr wichtig ist, speziell für Quartiere und deren Entwicklung, Raum zu schaffen für kleine, diverse Vorhaben. Wenn wir beispielsweise darüber sprechen, dass sich Handwerksbetriebe im innerstädtischen Raum ansiedeln, dann braucht es zum einen die räumlichen Möglichkeiten, wie zum Beispiel Innenhöfe, aber gleichzeitig auch „bezahlbare“ Räume: damit solche Vorhaben, kleinere Vorhaben und Start-Ups überhaupt, sich nicht mit einer finanziellen Situation konfrontiert sehen, dass jegliches Projektvorhaben absolut existenzgefährdend dasteht, so dass man, wenn mal was nicht funktioniert, quasi seine Chance vertan hat.

Ganz oft ist das Problem, dass es solche „Einhörner“ braucht wie beispielsweise die „Utopiastadt gGmbH“ da drüben im ehemaligen Bahnhof, wo Raum ist für Makerspaces, offene Werkstätten, Experimentierräume, für Leute, die vielleicht eher unkonventionelle Herangehensweisen an Unternehmensvorhaben brauchen. Ich habe das Gefühl, dass es speziell auf der Verwaltungsebene unglaublich schwierig ist, mit solchen Themen umzugehen, wenn es beispielsweise darum geht, irgendwie Industrie- oder kleinere Handwerksbetriebe im städtischen Raum anzusiedeln. Und wie erleben Sie das beispielsweise aus der architektonischen Sicht? Wie sind da die Hürden, und wie kann man damit umgehen, um das irgendwie zu regulieren und dort Räume aufzubauen?

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Ich erlebe da schon in den Verwaltungen auch eine große Offenheit, auch bei der Wirtschaftsförderung, sowas zu tun. — Was spricht dagegen? Dagegen spricht unsere Bodenpolitik. Und da muss ich die Verwaltung in Schutz nehmen. Wenn die Öffentliche Hand kein Zugriff auf Grund und Boden hat, dann habe ich auch nicht die Möglichkeiten, sagen wir mal, einem Schreinerbetrieb einen neuen Standort zu bieten. Also, da nehme ich die Verwaltung jetzt mal ausdrücklich in Schutz und sage: „Ja, es gibt sehr viele engagierte Menschen in den Verwaltungen, die das tun würden.“ Aber ihnen sind die Hände gebunden, weil die Bodenvorratspolitik der Städte und Gemeinde der letzten 50 Jahre katastrophal war. Weil sie sich aus dem Markt zurückgezogen haben und sozusagen die Entwicklung anderen überlassen haben. Und jetzt fehlt uns die Fläche, dass die Städte selber aktiv werden, im Sinne des Social Impact, im Sinne des Gemeinwohls, auch tätig zu werden.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Jetzt möchte ich einmal den Herrn vom Land Nordrhein-Westfalen fragen in Sachen „Förderpolitik“: Ein Land, überhaupt der Gesetzgeber oder die Regierung, kann ja stimulieren, durch bestimmte Förderkulissen, die aufgebaut werden, und kann dadurch – Beispiel Saerbeck – Projektkommunen in Wettbewerben ermitteln, die dann sozusagen vorausmarschieren. Haben Sie da Erfahrungswerte zu berichten? Ich hätte normalerweise den Staatssekretär Dr. Heinisch dazu befragt, aber der ist jetzt heute nicht hier. Können Sie dazu was sagen?

Roman Pesch (Auditorium)

Hallo, mein Name ist Roman Pesch. Ich komme vom Heimatministerium, bin also tatsächlich auch bei Herrn Dr. Heinisch im Ministerium angesiedelt, in der Stadtentwicklung, mache auch zum Beispiel Städtebauförderung. Ich kann jetzt nicht direkt auf einzelne Aspekte eingehen, aber wir haben natürlich verschiedene Förderprogramme, verschiedene Fördermöglichkeiten, für alles Mögliche eigentlich. Also, die Stadtentwicklung, die Städtebauförderung macht grundsätzlich vieles möglich. Man muss sich mit den Sachen halt auseinandersetzen. Es gibt natürlich eine bestimmte Grundlage, wir haben eine Förderrichtlinie, wo genannt ist, was förderfähig ist. Wir setzen auch viel um, zum Beispiel in Essen oder in Dortmund. Was da in Münster passiert, in Saerbeck, das weiß ich jetzt nicht genau. Aber es gibt viele Möglichkeiten, und das Thema „Klimaschutz“ ist jetzt auch explizit für die Städtebauförderung aufgegriffen worden, um daran zu arbeiten. Da muss man gucken, was möglich ist, und einfach bei den Bezirksregierungen zum Beispiel anfragen oder im Zweifel im Ministerium auch anrufen und sich beraten lassen.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Eine weitere Frage aus dem Publikum direkt davor.

Andrea Stamm (Auditorium)

Ja, danke schön. Andrea Stamm von der Stadt Wuppertal. Ich war in einem früheren Leben mal beim Land NRW beschäftigt und hatte mit dem Thema „Wettbewerb Klima Plus“ zu tun. Und es ist vielleicht ganz interessant zu erfahren, dass die Gemeinde Saerbeck eine Gewinnerin dieses Wettbewerbs war. Es ging bei diesem Wettbewerb darum, ein integriertes Konzept zu erarbeiten, ein innovatives, integriertes Konzept, sowohl zum Thema „Klimaschutz“ als auch zur „Klimaanpassung“. Das war damals – es liegt schon einige Jahre zurück – sehr ungewöhnlich, und es ging dann darum, dieses Konzept mit ausgewählten Pilotprojekten umzusetzen. Da war auch „der Bioenergiepark“ dabei. Das heißt, das Land NRW hat damals eine Initialzündung gesetzt.

Die Gemeinde Saerbeck hat natürlich sehr viel eigene Mittel aufgebracht und Anstrengungen unternommen, hat auch an vielen Förderaufrufen teilgenommen. Aber daran erkennt man, wie wichtig das ist, seitens der Landes-, der Bundes- oder auch EU-Ebene eine solche Zündung zu setzen, damit es dann wirklich richtig gut weitergeht — das fehlt ja oftmals. Das fehlt auch vielen Kommunen, denen es aktuell nicht so gut geht, wie der Stadt Wuppertal, dass man da auch mit einer Initialzündung wirklich Geld reinschiebt. Danke.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Ja, vielen Dank. Das hat dann auch was mit „Wirtschaftsförderung“ zu tun, dass man quasi alles miteinander verzahnt und wirklich sozusagen den großen Gedanken, die Vision, an den Anfang stellt. Und nicht darüber klagt, dass der Weg dorthin so schwierig ist. Das hat übrigens der Bürgermeister in Saerbeck gesagt, das fand ich großartig: „Ihr dürft alles denken, vollkommen frei, koste es, was es wolle. Wir müssen erst einmal groß denken, und dann fangen wir an, das, was wir wirklich wollen, rauszuschälen, und dann überlege ich, wie ich das mit meiner Verwaltung ermöglichen kann.“ Das ist ein Angang, der ist natürlich großartig. Jetzt haben Sie eine Frage, Herr Präsident?

Berthold Schröder

Ja, mein Name ist Berthold Schröder. Ich bin Präsident der Handwerkskammer Dortmund. Ich hätte noch eine Frage, natürlich zum Thema „Handwerk“, zur Rolle des Handwerks im urbanen Raum. Wir erleben ja im Moment eine Situation, wo Handwerk immer mehr aus dem urbanen Raum verdrängt wird. Das hat teilweise wirtschaftliche Hintergründe, teilweise sind es auch die Dinge, auf die mein Kollege Hans Hund hingewiesen hat, beispielsweise Emissionen, die von den Betrieben ausgehen.

Wie können wir uns das denn in Zukunft eigentlich vorstellen? Es gibt ja ein paar Leuchtturmprojekte. In Hamburg gibt es eine „Meistermeile“, wo man in einem sehr großen Komplex 30, 35 Handwerksbetriebe zusammengefasst hat. Sehr innenstadtnah, um kurze Wege zu schaffen für das Handwerk. Ist das die Zukunft des Handwerks in dem städtischen Bereich, oder gibt es dazu andere Lösungen? Das wäre für mich mal eine spannende Frage.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißfeld

Herr Professor Sonne, wollen Sie darauf antworten?

Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Es kann mal so eine Konzentrierung in einem Handwerksquartier eine Strategie sein, wenn dieses Handwerksquartier dann quasi nicht nur der Betrieb ist. Also nicht eben doch wieder ein Gewerbezoo, sondern, dass da auch Menschen leben, die genau dieses Handwerk dann fußläufig auch brauchen können. Für manche Handwerksbetriebe mag das möglicherweise sinnvoll sein, sich zu konzentrieren, weil dann bestimmte Fahrten vielleicht gemeinsam gemacht werden.

Grundsätzlich würde ich denken, das Handwerk möglichst diversifiziert ins Stadtgebiet zu verteilen, so wie sich historisch ja vieles auch entwickelt hat. Und weil Sie, Herr Präsident Hund, die Elektromobilität und den Geräuschpegel angesprochen haben: Ich glaube, „die TA Lärm“, da müssen wir einfach wirklich ran: also den Umstand, dass der Gewerbelärm einfach schlechter behandelt wird als der Verkehrslärm. Sie kennen alle die Problematik, gerade auch, wo Sie, Herr Präsident Schröder, aus Dortmund kommen. Also, jetzt hier haben wir eine schöne Geräuschkulisse, das wäre kein Problem.

Hier dürfte ich bauen, was ich wollte, da könnte ich Schallschutzfenster machen. Käme ähnlicher Lärm oder auch nur halb so laut zum Beispiel vom Großmarkt, diese neue Quartiersentwicklung in Dortmund, das Viertel am ehemaligen Südbahnhof, da wird jetzt ein 1,2 Kilometer langer Schallschutzzaun gebaut, 12 Meter hoch: Und damit es nicht aussieht „wie so eine Palästinenser Siedlung, von den Israelis eingemauert“, wird es halt aus Glas gemacht. Ich weiß nicht, wie die Hitzeentwicklung hinter dieser Glaswand an einem Tag wie heute ist. Es wird also „die Dortmunder Mauer“ errichtet. Weshalb? Weil im Großmarkt um 4 Uhr früh vielleicht mal ein LKW vorbeifährt. Und da kann ich dem Bewohner nicht zumuten, dass er dann selbstständig einfach sein Schallschutzfenster schließt — weil die TA Lärm vorschreibt, ich muss den Lärm „vor“ dem Fenster messen.

Das ist natürlich produktionsfeindlich, gewerbefeindlich, was auch immer, und da muss unsere Politik mal ran: Nicht dieses Umweltrecht wieder sektoral in einem Punkt ganz nach oben hängen! Ja, der eine arme Mensch, der es dann nicht ertragen kann bei geschlossenem Fenster und bei dem Lärm, aber die vielen anderen, die davon profitieren, dass das Gewerbe nah ist und 25.000 Leute nicht ins Auto steigen müssen. Das muss man einfach abwägen. Dieses „sektoral und immer einhundert Prozent – Denken“, das ist der größte Fehler, und ich denke mal, die TA Lärm ist ein Schlüssel auch fürs Gewerbe in der Stadt.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Gibt es weitere Fragen? Ja, bitte, hier im Publikum.

Wolfgang Wüstenhagen (Auditorium)

Mein Name ist Wolfgang Wüstenhagen, ich bin Stuckateurmeister. Ich habe eine Frage: „Wo ist denn die Zumutbarkeitsgrenze?“ Ich habe auch einen Betrieb im Gewerbemischgebiet, und wenn der Schreiner – wir haben eine Sechstageswoche, also sechs Arbeitstage, an denen wir von 6 bis 22 Uhr gewerblich arbeiten dürfen –, wenn der Schreiner also dann samstags morgens mal eben schnell noch ein paar Bretter abschneidet oder hobelt, „Ist das schon über der Zumutbarkeitsgrenze? Wer legt die fest?“.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Wer möchte antworten oder das kommentieren?

Prof. Dr. Wolfgang Sonne

Der Stadtrat.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Nochmal der Herr aus dem Ministerium, und dann würde ich auch gerne in die Endkurve einsteigen, wir können die Gespräche ja dann noch bilateral im Nachgang fortsetzen. — Bitte.



Roman Pesch (Auditorium)

Ich habe noch zwei kurze Fragen. Ich mache nebenbei ein Masterstudium und beschäftige mich da jetzt mit dem Thema „Starkregen“, Ereignisse bzw. Wiederaufbau. Und das Thema „Deurbanisierung“ spielt auch eine Rolle. Wir haben jetzt über Stadtquartiere gesprochen, aber es ziehen auch viele Menschen in den ländlichen Raum. Was ist denn überhaupt ein Lösungsansatz für den ländlichen Raum? Kann zum Beispiel das Stadtquartier von heute, wie es jetzt existiert – oder wie Sie es vorschlagen, wie es existieren sollte – eine Chance für den ländlichen Raum sein?

Und eine zweite Frage noch kurz hinterher: Ich habe zwei unterschiedliche Meinungen eben gehört. Einerseits: „Es wird nicht das gemacht, was die Bürger wollen, und es wird nicht das gemacht, was möglich ist“. Andererseits aber auch: „Beteiligungsprozesse kosten Geld und kosten Zeit.“ — Was ist jetzt Ihr Ansatz als Lösungsstrategie für die nächsten Jahre? Sollten Beteiligungsprozesse stattfinden, sollte man Bürger mit einbringen? Oder sollte man aus wirtschaftlicher Sicht im Grunde einfach als Investor schnell umsetzen? Dankeschön.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Die erste Frage vielleicht an Herrn Dr. Pflüger und die zweite an Frau Dr. Haferkamp?

Dr.-Ing. Frank Pflüger

Also, die Frage „der Perspektiven des ländlichen Raums“, das ist für Nordrhein-Westfalen eine zentrale Fragestellung. Da gab es auch gerade eine Tagung von der Architektenkammer zu dem Thema, und ich selber bin Berater des Ministeriums der Deutschsprachigen Gemeinschaft in Belgien, wo wir im Moment gerade Regionalentwicklung im ländlichen Raum betreiben. Ich glaube, da gelten abgewandelt die gleichen Prinzipien, die wir gerade gehört haben. Es geht darum, das Zusammenspiel zwischen Stadt und Land zu regeln und gleichzeitig zu schauen, das Dorf – was einen kompletten Strukturwandel erlebt hat, es ist ja nicht mehr das Dorf von früher, die landwirtschaftliche Produktionsstätte, wo der kleine Handwerker ist, sondern es hat ein Funktionswandel stattgefunden, hin eigentlich, und das ist nicht so gut, sozusagen zur Schlafvorstadt für Städte oder auch teilweise zur monostrukturierten Nutzung – entsprechend zu entwickeln.

Klares Plädoyer: Wenn Dorfentwicklung, dann muss ich das integriert denken. Da muss Nutzung und Leben rein. Da müssen die Handwerker genauso ihre Chance bekommen wie die Landwirte, die sich möglicherweise auch diversifiziert aufstellen, und es muss geguckt werden, dass die soziale technische Infrastruktur, die Nahversorgung, funktioniert.

Riesensbretter, dicke Bretter, aber das funktioniert. Sie kennen sicherlich viele Beispiele aus dem ländlichen Raum. Die Mobilität muss funktionieren, und wir müssen die Entwicklung dann dahingehend steuern, dass wir nicht flächig generell alles gleich machen, sondern da müssen wir uns den ländlichen Raum genau angucken, um die Talente und Chancen zu sehen, wo so eine Entwicklung funktioniert, und wo sie vielleicht nicht funktioniert, und wo es dann auch unangenehm ist, dem Bürgermeister oder dem Bezirks- oder dem Ortsvorsteher zu sagen „Pass auf, den einen oder anderen Weiler, den kannst Du vielleicht langfristig nicht mehr entwickeln, das ist nicht sinnvoll“.

Zum Beispiel, weil ich den niemals mit irgendeinem wirtschaftlichen ÖPNV bedienen kann oder es auch nicht schaffen würde, dass da eine Infrastruktur da ist, dass die Schule, die Kita noch da ist. Da muss man auch eine Rekonzentration hinkriegen. Aber die Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land ist eine Riesenchance, auch in Nordrhein-Westfalen.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Die zweite Frage, Frau Dr. Haferkamp.

Dr. Svenja Haferkamp

Bürgerbeteiligung muss es natürlich weiterhin geben. Was es aber braucht, ist meiner Meinung nach eine ernst gemeinte und wirklich auch effiziente Beteiligung. Die durchaus, auch wenn man sie zur Phase Null vor die Projekte setzt, wirklich auch für mehr Qualität und mehr Akzeptanz sorgen kann. Was mir mehr Sorge macht, sind eher die Prozesse, die entschleunigen, die behindern. Gerade wenn wir auch über Nachverdichtung nachdenken, über Lückenschlüsse nachdenken, über die Ausweisung neuer Baulandquartiere, wenn wir über die Bezahlbarkeit von Wohnraum auf der einen Seite nachdenken, und wir auf der anderen Seite aber bei jeder neu ausgewiesenen Baufläche ein Bürgerbegehren dagegen haben, dann verzögern sich unsere Bauprozesse so vehement, dass wir das nicht mehr überein bekommen.

Dann steht mein Wohl immer über dem Gemeinwohl. Und das kann nicht sein. Das kann nicht sein, wenn die Menschen, die schon im Boot sind, die bezahlbaren Wohnraum haben, sich so vehement dagegen wehren, so dass man andere wieder vom Wohnungsmarkt ausschließt. Also „Bürgerbeteiligung“, klares Plädoyer dafür: Wenn sie ernst gemeint ist, wenn sie für mehr Qualität sorgt, aber nicht, wenn sie nur behindert und entschleunigt.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

Aus „mein Wohl“ ein „Gemeinwohl“ machen, die kleinen vielen „Ichs“ unter einem „Wir“ vereinen. Das finde ich ein schönes Schlusswort.

Meine Damen und Herren, es hat großen Spaß gemacht. „Bauen, was bleibt!“ hieß unser Thema. „Baukultur, Städtebau und Stadtentwicklung zwischen Ästhetik und Nachhaltigkeit“.

Ich danke Ihnen für eine lebendige Runde hier auf dem Podium. Ich danke Herrn Professor Sonne für den wunderbaren Vortrag. Ich danke Ihnen, meine Damen und Herren, dass Sie gekommen sind, und das trotz der Hitze.

Jetzt bitte ich Herrn Präsident Berthold Schröder noch um ein kleines Schlusswort.

4. Schlusswort

Berthold Schröder

Ja, vielen Dank. Meine Damen und Herren, ich mache es auch ganz kurz, ich verspreche es Ihnen. Die Temperaturen gehen ja langsam „Richtung Sauna“ hier. Noch einmal herzlichen Dank an alle, die mitdiskutiert haben. Lieber Professor Sonne, herzlichen Dank für Ihren Impuls an dieser Stelle.

Was mir in Erinnerung geblieben ist, ist der Zusammenhang zwischen Ästhetik und Nachhaltigkeit. Da muss ich ehrlich sagen, das habe ich so noch gar nicht gesehen: Dass wir eben nur Dinge wertschätzen und erhalten, die wir auch schön finden. Das ist ein relativ banaler Zusammenhang. Aber ich glaube, das war ganz wichtig, dass Sie das hier heute noch mal so gesagt haben.

An alle Mitdiskutanten noch mal herzlichen Dank. Ich glaube, es ist allen Beteiligten auch deutlich geworden: Wir müssen vernetzter denken, was unsere Stadtentwicklung angeht, die vielen unterschiedlichen Aspekte zusammenführen, um zu einem guten Ergebnis zu kommen.

Und ein Letztes, als Präsident einer Handwerkskammer: All das, was wir hier besprochen haben, all die Pläne, die wir skizziert haben, die muss irgendeiner umsetzen, muß irgendeiner bauen. Das müssen wir Handwerker tun, und deswegen hier noch mal mein Plädoyer für ein starkes Handwerk. Unterstützen Sie das Handwerk da, wo es sinnvoll ist! Wir brauchen ein starkes Handwerk, sonst werden wir die Dinge, die vor uns liegen – Umbau unserer Städte, Umbau unserer Infrastruktur – überhaupt nicht hinkriegen. Alleine durch das Zeichnen von Plänen ist noch nichts realisiert worden.

Insofern noch mal herzlichen Dank für Ihre Beteiligung an dem Forum. Alles Gute Ihnen, und wir hoffen jetzt auf eine kleine Erfrischung. Vielen Dank!



5. Referenten



Prof. Dr. Wolfgang Sonne

studierte Kunstgeschichte und Klassische Archäologie in München, Paris und Berlin und wurde an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich mit einer Arbeit über Hauptstadtplanungen promoviert. Nach akademischen Stationen in Zürich, Wien, Harvard und Glasgow übernahm er 2007 den Lehrstuhl für Geschichte und Theorie der Architektur an der Technischen Universität Dortmund. Er ist wissenschaftlicher Leiter des Baukunstarchivs NRW und stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in Architektur und Städtebau des 19. bis 21. Jahrhunderts. Er gilt als eine der profiliertesten Stimmen für Stadtbaukultur in Nordrhein-Westfalen.

Hans Hund

ist selbstständiger Elektroinstallateur- und Kälteanlagenbauermeister und führt seit 1981 in Bocholt ein Gebäudetechnik-Unternehmen mit den Tätigkeitsschwerpunkten Kälte, Klima, Elektro und Sanitär mit über 50 Mitarbeitern. Darüber hinaus ist er Präsident der Handwerkskammer Münster und Vorsitzender des Ausschusses für Kommunalpolitik, Landesentwicklung und Verkehr von HANDWERK.NRW.



Dr. Svenja Haferkamp

ist Mitglied des Vorstandes von Baukultur NRW und war bis August 2022 Leiterin der Unternehmenskommunikation der Thelen Gruppe in Essen. Zuvor war die studierte Geographin für den Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen tätig. In ihrer Dissertation hat sie sich mit Bündnissen für Wohnen und der Governance von Quartiersentwicklungen befasst. Sie nimmt einen Lehrauftrag an der Ruhr-Universität Bochum wahr. Seit 2022 ist sie Bereichsleiterin Strategie und neue Urbanität bei der GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH.

Dr.-Ing. Frank Pflüger

studierte in Kaiserslautern, Venedig, Dessau und Aachen. Nach seiner Zeit als wissenschaftlicher Oberassistent an der RWTH Aachen ist er seit 2005 Partner in der Partnerschaftsgesellschaft Heinz Jahnen Pflüger (HJPplaner), Aachen. Er widmet sich als freiberuflicher Architekt und Stadtplaner in unterschiedlichen Zusammenhängen der qualitätvollen Entwicklung unserer gebauten Umwelt. Neben dem Bauen und Planen hat auch das Forschen im urbanen Kontext einen festen Platz in seinem beruflichen Schaffen.



5. Referenten

Jochen Stiebel



ist Geschäftsführer der Neue Effizienz gemeinnützige GmbH. Er studierte Wirtschaftswissenschaften an der Ruhr-Universität Bochum und am University College of Cork, Irland, mit den Schwerpunkten Umwelt- und Ressourcenökonomik, Europäische Wirtschaft sowie Marketing. Nach dem Studienabschluss war er Projektkoordinator und Unternehmensberater bei dem Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung (InWIS) in Bochum und betreute dort unter anderem Projekte zur energetischen Sanierung von Bestandsimmobilien oder zur Stadttrendite. Im Anschluss war er bei der Wirtschaftsförderung Wuppertal tätig und verantwortete dort den Aufbau der regionalen Standortstrategie für Ressourceneffizienz "Neue Effizienz". Berufsbegleitend absolvierte er eine Ausbildung als Business Coach an der Akademie der Ruhr-Universität Bochum.

Dr. Hagen W. Lippe-Weißenfeld

ist Geschäftsführender Gesellschafter der ProjektSchmiede GmbH in Düsseldorf, die als Innovations- und Strategieberatung für Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Kultur fungiert und Zukunftskonzepte für außergewöhnliche Immobilien entwickelt. Nach Banklehre und Studium der Betriebswirtschaft und Politikwissenschaft war er Vorstandsassistent der C. Bechstein Pianofortefabrik AG Berlin, Vertriebs- und Marketingleiter der Königlichen Porzellan-Manufaktur Berlin (KPM), Kaufmännischer Direktor und Vorstand der Stiftung Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen sowie Kaufmännischer Geschäftsführer der Meyer Architekten GmbH. Ehrenamtlich engagiert er sich unter anderem als Vorstand der Kulturpolitischen Gesellschaft. In seiner Dissertation befasste er sich mit der Kultursoziologie des Klavierbaus in England und Deutschland.



Berthold Schröder

Berthold Schröder ist selbstständiger Zimmerermeister und Geschäftsführer der Fa. Georg Schröder Schreinerei und Holzbau GmbH in Hamm. Darüber hinaus wurde er im November 2014 zum Präsidenten der Handwerkskammer Dortmund gewählt, zusätzlich ist er seit Oktober 2021 auch Präsident des Westdeutschen Handwerkskammertages sowie Vizepräsident von HANDWERK.NRW.



6. Impressionen



7. Ausgewählte Veröffentlichungen

- 2.2022 Verleihung des Europäischen Handwerkpreises 2022 an Prof. Dr. Dr. h.c. Lars P. Feld, Direktor, Walter Eucken Institut, Freiburg im Breisgau
- 1.2022 Digitalisierung im Handwerk
Weiter-, aber noch nicht angekommen
- 3.2021 Nachhaltigkeit, Bildung, Wachstum!
Erwartungen des nordrhein-westfälischen Handwerks
an den Landtag in der 18. Wahlperiode 2022–2027
Beschluss des NRW-Handwerksrates vom 18. November 2021
- 2.2021 Verleihung des Europäischen Handwerkspreises
an Armin Laschet Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen
am 10. Mai 2021
- 1.2021 Florian Neumeier: Die Grundsteuer in Nordrhein-Westfalen:
Grundlagen und Handlungsoptionen
- 1.2019 Wohin mit dem Geld? Vorsorge und Vermögensbildung im Mittelstand
Dokumentation zum Dreikönigstreffen am 17. Januar 2019
- 2.2019 Verleihung des Europäischen Handwerkspreises 2018 an
Joachim Gauck, Bundespräsident a.D.
- 1.2018 Innovation und Wettbewerb in digitalen Zeiten
Land der Chancen – Neue Wege in der Migrations- und Integrationspolitik
Dokumentation zum Dreikönigstreffen am 18. Januar 2018
- 1.2017 Nordrhein-Westfalen vor der Wahl: Situation und Perspektiven Zusammen stark –
Integration und gesellschaftlichen Zusammenhalt fördern
Dokumentation zum Dreikönigstreffen am 12. Januar 2017
- 2.2016 Verleihung des Europäischen Handwerkspreises 2016 an Professor Dr. Dr. Udo Di Fabio,
Bundesverfassungsrichter a. D.
- 1.2016 Revolutioniert die Digitalisierung das Handwerk? –
Aufstieg durch Bildung und Arbeit – das Handwerk als Ort der Integration
Dokumentation des Dreikönigstreffens am 14. Januar 2016
- 1.2015 Was passiert, wenn der Zins verschwindet? –
Folgen für Mittelstand, Kreditwirtschaft und Altersvorsorge
Vertrauen als Treiber der Finanzpolitik – Perspektiven für Innovation und Mittelstand
Dokumentation des Dreikönigstreffens am 15. Januar 2015
- 1.2014 Wie kann die Energiewende noch gelingen?
Haben wir die Europäische Union überfordert?
Perspektiven der Europäischen Idee
Dokumentation des Dreikönigstreffens am 16. Januar 2014
- 1.2013 Wer regiert uns wirklich – Markt oder Politik?
Dokumentation des Dreikönigstreffens am 17. Januar 2013
- 2.2012 Verleihung des Europäischen Handwerkspreises 2012 an Bundespräsident a.D.
Professor Dr. Roman Herzog

Impressum

Dialog Handwerk 2/2022

ISSN: 2748-9590

Herausgeber: HANDWERK.NRW e.V.

Georg-Schulhoff-Platz 1

40221 Düsseldorf

Telefon 0175/8346313

www.handwerk.nrw

Verantwortlich/Redaktion:

Prof. Dr. Hans Jörg Hennecke

Gestaltung: Daniela Ludwig

Fotos: Wilfried Meyer

Deckblatt SDE21/22