

Wie plant man in einer alten Stadt für morgen?

Prof. Dr. Hans Stimmann, Berlin/Lübeck

Ich werde die Frage der GEMEINNÜTZIGEN bzw. der Veranstalter des Stadtdiskurses in etwas modifizierter Form behandeln, indem ich nicht auf das „Wie“, d. h. nicht auf die Architektur, sondern darauf, „Welcher Bauherrtyp baut für wen?“, eingehe. Das hat natürlich mit meinen Berliner Erfahrungen mit großen Projektentwicklern zu tun. Ob man daraus etwas für Lübeck ableiten kann, lasse ich offen, denn Berlin ist bekanntlich in fast jeder Beziehung das pure Gegenteil von Lübeck. Berlin definiert sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts über das jeweils Neue, das Größere, das Moderne, das Tempo über sein sprichwörtliches permanentes Werden und nicht über das Sein (Karl Scheffler).

Die daraus entstandenen harten Brüche im Bild der Stadt und die Traditionslosigkeit sind so Teil der Identität geworden. Besonders nach 1945 waren Städtebau und Architektur in Ost und West Versuchsfelder für die Konstruktion neuer Gesellschaftsmodelle, d. h. Sozialismus à la Moskau und demokratischer Kapitalismus à la Los Angeles. An der Realisierung der Vision des letzteren Modells einer autogerechten Stadtlandschaft war bekanntlich auch der geborene Lübecker Willy Brandt als Bürgermeister beteiligt.

Auf der Strecke blieben bei beiden Modellen die privaten Bauherren und Baustrukturen des 19. Jahrhunderts, die barocken Stadtquartiere der Friedrichstadt und die Altstadt. Aus der Altstadt der Kommune Berlin wurde der Staatsraum der DDR, dem auf Weisung von Erich Honecker zur Stadtgeburtstagsfeier Berlins 1987 ein Stück Altstadt aus Fertigteilen hinzugefügt wurde. Sie sollte „Beschauliches und Denkwürdiges, Anregendes und Besinnliches in sich vereinen und Bedürfnissen unserer Zeit gerecht werden“. Natürlich setzte die in einem Wettbewerb gefundene Lösung „die freie Verfügung über Grund und Boden ohne behindernde Eigentumsverhältnisse voraus“. Dazu passte, dass die Maßnahme Teil des staatlichen Wohnungsbauprogramms war.

Verstärkt durch die Teilung definiert sich Berlin daher bis heute nur sehr begrenzt über das historische Zentrum Mitte und das Wort *Altstadt* ist keine Beschreibung eines Zustandes, sondern ein Kampfbegriff. Politiker und Planer beschreiben die Stadt zerbrochen, polyzentral mit einer City-West, dem Alex, der Friedrichstadt, der Museumsinsel, dem Kulturforum, dem Potsdamer Platz. Die Silhouette wird dominiert durch den Fernsehturm, der provokativ hinter St. Marien aufragt.

Die Altstadt ist im jetzigen Berlin also eine urbanistische, politische und geistige Leerstelle. Der Molkenmarkt eine Straßenkreuzung. St. Petri ist verschwunden, Alt-Cölln eine Hochhaussiedlung.

Ich habe während meiner 16-jährigen Amtszeit versucht, dieser Sicht auf die Stadt ohne Erinnerung an seine mittelalterlichen Wurzeln entgegen zu arbeiten. Das konzeptionelle Stichwort dazu war die von der Vorwende-IBA (Kleihues) übernommene Idee der *Kritischen Rekonstruktion*, d. h. die weitestgehende Rekonstruktion der überschriebenen Stadtgrundrisse, der Straßenprofile und Plätze, der Definition einer sich an den jeweiligen Orten orientierenden Gebäudehöhe und Neubauten moderner Architektur auf möglichst privaten kleinen, aber neu zugeschnittenen Grundstücken. Das war nach 1991 ein vom politischen Senat unterstütztes und auch begrenzt erfolgreiches Konzept. Was nicht geklappt hat, war der Versuch, kleinteilig zu bauen. Die Nachfrage der Projektentwickler, aber auch die Erwartungen der Architekten, richteten sich auf große Projekte für Hotels, Bürobauten, Kaufhäuser. Das Wohnen musste mit 20 Prozent errungen werden.

Das alles ist längst zur Geschichte geworden, obwohl aus politischen Gründen die Zukunft der Altstadt und die des Kulturforums, also der beiden Symbolorte der Teilung, völlig ungeklärt blieb. Dazu hat auch beigetragen, dass die Frage nach dem „Charakter“ der Bauherren ungeklärt blieb.

Der individuelle Bauherr war vor und auch nach 1989 praktisch nicht mehr existent und wo die Stadt bzw. der Bund bei der Reprivatisierung der verstaatlichten Grundstücke die Chance zur Bildung von kleinen Grundstücken gehabt hätte (und immer noch hat), wurde sie nicht wahrgenommen. Der mittelständische Einzelbauherr kam als für die innerstädtische Re-Urbanisierung existen-

tielle Figur nicht vor. Verkauft wurden große Grundstücke an Kapitalgesellschaften, Projektentwickler oder sogar an Industrieunternehmen – Daimler-Benz und Sony – wie z. B. am Potsdamer Platz.

Es gibt ein Beispiel, bei dem etwas Anderes ausprobiert wurde. In seinem relativen Scheitern ist es geeignet, daraus Lehren für Lübeck zu ziehen. Es geht um den 1658 angelegten Friedrichswerder. Hier wurden nach 1999 in einem ersten Schritt Kleinteiligkeit und individuelles Bauen tatsächlich ausprobiert. Auf sechs Meter breiten, neu gebildeten Grundstücken wurden *townhouses* gebaut. Die Grundstücksbreite entsprach nicht etwa der historischen Parzellierung, sondern war Ergebnis einer politischen Idee, individuellen Hausbau für selbstnutzende Eigentümer zu ermöglichen. Für die so gebildeten Grundstücke (zwischen 125 und 280 m²) wurden zehn Haustypen entwickelt, die dann von den privaten Erwerbern mit ihren Architekten ohne architektonische Vorgaben bebaut wurden. Entstanden ist so eine bunte Mischung, deren architektonische Vielfalt etwas von dem Wunsch nach Individualität unserer Zeit sichtbar macht.

Eine ähnliche Strategie wurde ursprünglich für die Bebauung des Quartiers rund um Schinkels Friedrichswerdersche Kirche verfolgt. Auch hier bildet der Stadtgrundriss die Grundlage für die Neubebauung mit einer eigens für den Ort entworfenen Parzellierung für Einzelhausbebauung. Westlich der Kirche sollten 9 und auf der östlichen Seite 14 Häuser unterschiedlicher Typologien entstehen. Für dieses Konzept wurde ein B-Plan aufgestellt (Nutzung Mischgebiet), der allerdings das Thema der Parzellierung ausklammerte, was ein Fehler war. So erfolgte die Grundstücksvergabe durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) nicht haus-, sondern blockweise. Man reduzierte die Häuser von 17 auf 6 und die der Bauherren von 7 auf 2. Die Bauherren sind Projektentwickler, die nicht Häuser, sondern Wohnungen zu Höchstpreisen an Anleger verkaufen. Voraussetzung dafür ist wiederum eine hohe Zahl von Stellplätzen in Tiefgaragen in zwei Untergeschossen, die nun die Standsicherheit der Kirche gefährden.

Fazit:

Bei der Wiederbebauung und Re-Urbanisierung jeder alten Stadt sollte nach meinen Erfahrungen vor architektonischen Forderungen die Frage, wer baut – Projektentwickler oder selbstnutzende Eigentümer (früher nannte man solche Leute Stadtbürger) – höchste Priorität haben. Auch in Lübeck sollte daher die Frage der Grundstücksbildung und die der Vergabe im Vordergrund stehen: Gesucht werden die Buddenbrooks des 21. Jahrhunderts mit Nutzungsüberlegungen und Architekturvorstellungen unserer Zeit. Ich würde außer der Dachform und dem Dachdeckungsmaterial alles zulassen, was die Vielfalt unserer Gesellschaft und das breite Spektrum möglicher gemischter Nutzungen zum Ausdruck bringt.

Gesucht werden aber auch Bauherren, die eine neue Beziehung zum Holsten-Hafen entwickeln. Er war der Motor der Stadtentwicklung und ist jetzt die größte Brachfläche Lübecks. Das neue Lübecker Gründungsviertel sollte in seiner Funktion und Nutzung daher bei der Re-Urbanisierung des Hafens mit einbezogen werden.

Seit dem Fall der Mauer arbeitet sich Berlin räumlich wieder von außen nach innen vor und ist nun nach den Zwischenschritten der IBA (Innenstadt als Wohnort) und Planwerk Innenstadt (1999) wieder im historischen Zentrum gelandet.

Lübeck muss den umgekehrten Weg einschlagen, d. h. von der re-urbanisierten Altstadt nach Außen, d. h. über die Zukunft der Industrieareale des Seehafens, nachdenken.