

DIGITALE JAHRESTAGUNG DER DASL IN HAMBURG 2021 VORBEREITENDER BERICHT

„Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“



© Audi Urban Future Award / Studio Schwitalla



Deutsche
Akademie für
Städtebau und
Landesplanung e. V.

Impressum

Vorbereitender Bericht

zur digitalen DASL-Jahrestagung 2021 aus Hamburg

Herausgeber

im Auftrag des Präsidiums vom Wissenschaftlichen Sekretär
der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL e. V.)
Julian Wékel, Berlin 2021

Redaktion

Julian Wékel

Koordination

Jennifer Hönig, Uta Volkmann, Julian Wékel

Technische Umsetzung und Layout

Jennifer Hönig, Uta Volkmann

Titelbild

© Audi Urban Future Award | Studio Schwitalla

Förderung



Dieser Bericht wird von der Wiechers Stiftung – Städte für Menschen mit freundlicher finanzieller Unterstützung von Herrn Rüdiger Wiechers gefördert.

Copyright

Das Copyright liegt bei den jeweiligen Autoren, 2021.
Alle Rechte, einschließlich Fotokopie und Mikrokopie, vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

Einführung

Editorial <i>Julian Wékel</i>	6
Einführende Beiträge der gastgebenden Landesgruppe Nord – Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein <i>Lüder Busch,</i> <i>Alexandra Czerner,</i> <i>Eva Herr,</i> <i>Ute Müller</i>	9
Podcasts als neues Medium im Planungsdialog <i>Christine Grüger,</i> <i>Sarah Dörr,</i> <i>Fee Thissen</i>	24

A) Berichte zu allgemeinen Fragen des Zusammenhanges städtischer und gewerblicher Entwicklung

Stadt macht Arbeit! Ein aphoristischer Gedankengang <i>Michael Koch</i>	27
Arbeits- und Wohnwelten im regional differenziert ablaufenden Wandel – im Kontext allgemeiner gesellschaftlicher Entwicklungen und aktueller Folgewirkungen der Corona-Pandemie <i>Stefan Köhler</i>	30
Stadt und Arbeit – der Wandel der Arbeit verändert die Stadt <i>Ludwig Krause</i>	33
Arbeit macht Platz! Die Pandemie als Katalysator der städtischen Entwicklung <i>Ronald Kunze</i>	38

Thesen zum Verhältnis Stadt und Arbeit und Perspektiven einer produktiven Stadt <i>Dieter Läßle</i>	41
Auswirkungen der Coronakrise auf Innenstädte, Handlungserfordernisse und mögliche Planungsinstrumente aus kommunaler Sicht <i>Doreen Mohaupt,</i> <i>Carolin Buttke</i>	52
Gedanken zur Zukunft der urbanen Arbeitswelt <i>Christa Reicher</i>	57
„Produktive Stadt“: warum, wie, für wen? <i>Stephan Reiß-Schmidt</i>	64
Stadt in der Krise - Chancen für eine nachhaltige und vielfältige Stadt <i>J. Alexander Schmidt,</i> <i>Anne Söfker-Rieniets</i>	71
Stadt und Arbeit <i>Christoph Zöpel</i>	75

B) Berichte zu konkreteren Fragen des Zusammenhanges städtischer und gewerblicher Entwicklung mit Hinweisen auf Beispiele und Fallstudien

Neue Räume für Außen und Innen. Gedanken zur zukünftigen Innenstadt <i>Gesche Grabenhorst,</i> <i>Oliver Hasemann,</i> <i>Frank Pantel,</i> <i>Christian von Wissel,</i> <i>Andreas Zunft</i>	78
Gewerbe- und Wirtschaftsflächenkonzepte in der integrierten Stadtentwicklung <i>Stefan Heinig</i>	82
Citizen Jane Revisited <i>Uli Hellweg</i>	86
Ab in die Mitte. Ein Experimentierfeld für Innovationen und neue Bündnisse. <i>Christian Kopetzki</i>	93

Neue Arbeit aus dem „WAR-ROOM“ der Corona-Zeit <i>Ingrid Krau</i>	97
Wing versus Box – Der Bautyp des Hofraumes als grundlegendes Element sozialer und funktionaler Vielfalt der Stadt <i>Christoph Mäckler</i>	103
Die Produktive Stadt – Mehr als ein Konzept? <i>Stefan Werrer, Christine Baur</i>	107
Wandlungsfähigkeit und Weiterentwicklung von Gewerbegebieten – Fazit und Ausblick <i>Stefan Werrer, Christine Baur</i>	120

C) Berichte zu Planungen und Projektentwicklungen im Zusammenhang mit städtischer und gewerblicher Entwicklung

Großraum Berlin – Ein weithin vergessener Standort der Luftrüstung während der nationalsozialistischen Diktatur <i>Harald Bodenschatz</i>	128
Gewerbe in Leipzig <i>Dorothee Dubrau</i>	132
In Transformation. Arbeitsort Innenstadt. <i>Frank Gwildis</i>	137
(Neue) Stadt. Produktion <i>Frank Gwildis, Stefan Werrer</i>	149
Stadterneuerung und Gewerbe - Das Beispiel Bockenheim Frankfurt am Main <i>Dierk Hausmann</i>	159
Strategien für Berlin aus der Sicht der Stadtplanung <i>Urs Kohlbrenner</i>	165

ARBEIT formt Stadt – Zur Regionalentwicklung Berlin-Brandenburgs <i>Ingrid Krau</i>	169
Auf Arbeit – wie gehabt und alles auf Anfang! Zur Vielfalt in einer Industriestadt. <i>Eckart Kröck</i>	172
Anhang – Beispiele und Projekte zum Zusammenhang von städtischer Produktion <i>Stephan Reiß-Schmidt</i>	177
„Urbanität“ als Standortanforderung von Bürobetrieben? Drei Beispiele aus Frankfurt am Main <i>Dieter von Lüpke</i>	183

Anhang

AutorInnenverzeichnis	187
Programmflyer zur Jahrestagung	190

Einführung

Editorial

***Einführende Beiträge der gastgebenden
Landesgruppe Hamburg, Mecklenburg-
Vorpommern, Schleswig-Holstein***

Editorial zum Vorbereitenden Bericht der Jahrestagung 2021

Prof. Julian Wékel

Mit der Vorlage dieses Berichts, der traditionellen Sammlung von Beiträgen zur inhaltlichen Vorbereitung auf die Jahrestagung 2021 in Hamburg endet vorerst ein dreijähriger, in vielem außergewöhnlicher gemeinsamer Arbeitsprozess. Er wurde ganz wesentlich und kontinuierlich von der Kooperation zwischen der für die Tagung gastgebenden Landesgruppe Nord, genauer, einem aus dieser rekrutierten Vorbereitungsarbeitskreis, dem Präsidium der DASL, hier vertreten durch den Wissenschaftlichen Sekretär sowie der Bundesgeschäftsstelle, vor allem deren Leiterin Frau Irene Gaus, getragen. Das Besondere bestand dabei vor allem in der immer wieder notwendigen Neuorientierung und Anpassung an die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen, die die Corona-Pandemie für die Veranstaltungsvorbereitung setzte.

Außergewöhnlich war diese Zusammenarbeit also schon allein dadurch, dass sich erstmalig im Vorfeld einer Jahrestagung – bereits seit Mitte des Vorjahres - die nunmehr schon zur Routine gewordene Frage gestellt hat, wann, in welcher Form und mit welchen dann jeweils unterschiedlichem inhaltlichen Ansatz – ob digital, hybrid oder doch traditional analog - man die Veranstaltung mit zunehmender Verbindlichkeit vorbereiten sollte. Immerhin war die Tagung, ursprünglich für September 2020 geplant, bereits einmal wegen Corona radikal abgesagt und ohne die Möglichkeit einer frühzeitig verbindlichen Antwort zur Art der Neuausrichtung auf 2021 verschoben worden.

Der hier an den Anfang des Berichts gestellte Beitrag von Mitgliedern aus dem Vorbereitungskreis der Landesgruppe erläutert konkreter, mit welchen Ansprüchen und Ergebnissen die entsprechenden Diskussionen geführt und zu Ergebnissen gebracht wurden. Der zusammengefasste Beitrag enthält zudem auf Basis des ebenso intensiven, den gesamten Vorbereitungszeitraum überspannenden, inhaltlichen Austauschs ebenso fundierte Annäherungen an das Thema der Tagung.

Im Nachhinein war sicherlich die vor sieben Monaten, zu Jahresbeginn 2021 getroffene, endgültige Entscheidung für die nunmehr rein digitale Veranstaltungsform zwar mutig aber gleichzeitig absolut richtig. Sie war zudem mit dem Anspruch gepaart, in der weiteren Tagungsgestaltung dann jedenfalls die mittlerweile verfügbaren technischen Möglichkeiten virtueller

Kommunikation kreativ und professionell auszuschöpfen.

Sich mit dieser Vorgabe nach der radikalen Absage zu 2020 weitest möglich von etwa auch zukünftig wechselnden äußeren Bedingungen und Risiken der Corona –Pandemie zu lösen, mutet nach den zwischenzeitlichen Inzidenz-Wellen mit ihren verunsichernden Bergen und Tälern jedenfalls im Nachhinein als sehr klug vorausschauend an. Schließlich ist selbst heute, Mitte Juli 2021, nicht absehbar, inwieweit derzeit wieder ansteigende Werte bis zum September in eine neue Krise, eine vierte Welle münden und daraufhin erneut zu notwendigen Restriktionen führen werden.

Die mit dieser Grundsatzentscheidung für das Format „DASL Jahrestagung“ pionierhaft zu entwickelnde und mit inhaltlichen Vorgaben zu kombinierende Veranstaltungsdramaturgie wäre von der in die Gastgeberrolle gestellten Landesgruppe allerdings nur sehr laienhaft zu entwerfen, aber kaum selbst durchzuführen gewesen. Man vertraute sich deshalb schließlich in dieser Sondersituation der Leistungsfähigkeit und Kompetenz eines beauftragten professionellen Partners an, der sogar mit fachlichen Bezügen zur Stadtentwicklung bereits diverse ausschließlich digitale Veranstaltungen inszeniert hatte.

Demgegenüber fühlte man sich glücklicherweise inhaltlich, bezogen auf Ziele zu führender Diskussionen und Herangehensweisen an das gewählte Tagungsthema mit seinen Fragestellungen beispielsweise zu den Verbindungen zwischen den gewandelten Formen städtischer Arbeit, insbesondere im Bereich der Produktion und deren Auswirkungen auf die räumlich funktionale Entwicklung der Stadt, durchaus sehr sicher.

Auch in der Berücksichtigung der hieraus resultierenden aktuellen Aufgabenstellungen, mit ihren auszulotenden Chancen wie Risiken und Problemen – pointiert zusammengefasst in „Stadt macht Arbeit, Arbeit macht Stadt“ war man wissenschaftlich wie planungspraktisch angemessen erfahren.

An der Hafencity Universität und vordem an der TU Hamburg Harburg pflegte man nämlich bereits über weit zurückreichende Traditionen wissenschaftlicher Auseinandersetzung und konkreter Forschung in eben diesem thematischen Feld.

So ist hier unter anderem Dieter Läßle zu nennen, der als Hochschullehrer und Beteiligter an diversen Forschungsvorhaben vordem bereits langjährig hierzu wissenschaftlich gearbeitet und publiziert hat – siehe sein Beitrag in diesem Bericht. Als Mitglied der Vorbereitungsgruppe gab er nun, neben anderen, aus seiner eigenen Vernetzung hilfreiche Hinweise auf Kolleginnen und Kollegen, die um Beiträge zum Vorbereitenden Bericht gebeten werden sollten, oder als potentielle Referentinnen oder Referenten für die Vorträge oder Diskussionsteilnahme auf der Tagung selbst besonders geeignet erschienen.

Die auch hierauf fußende persönliche Ansprache vieler Akademiemitglieder aber durchaus auch von deren Gästen als Autorinnen oder Autoren für den Vorbereitenden Bericht war und ist, über eigeninitiatives Engagement Einzelner hinaus, immer und besonders in diesem Jahr die Grundlage dafür gewesen, dass 38 Kolleginnen und Kollegen für die Ausarbeitung individueller Beiträge gewonnen werden konnten.

Hieraus hat sich ein überaus weites, inhaltliches Spektrum vorbereitender Beiträge ergeben, mit persönlichen Sichten auf das Thema und mit jeweils spezifischen Bezug zu hieraus abzuleitenden Erkenntnissen, Erfahrungen und im Einzelfall auch entsprechenden Empfehlungen.

Es ist interessant, zu registrieren, wie sehr die Forderung nach der Reurbanisierung der abgewanderten oder verdrängten produktiven Arbeit und die Bedeutung derselben für die jetzt als notwendig angesehene Vielfalt, ja Vollständigkeit gemischter Stadtstrukturen konsensuales Allgemeingut städtebaulicher Leitvorstellungen geworden ist. Ebenso beeindruckt die vielfache Bezugnahme auf die zentralen Prinzipien der Leipzig Charta und ihrer letztjährigen Aktualisierung im Hinblick auf eine transformativ orientierte nachhaltige Stadtentwicklung.

So liest sich eine erste Reihe von Beiträgen wie endgültige Abgesänge auf die Jahrzehnte unwidersprochen städtebaulich bestimmende Zielvorstellungen der Funktionstrennung und entsprechend gegliederte, aufgelockerte Siedlungsstrukturen. Mischung und Dichte sind demgegenüber bekanntermaßen, nicht erst seit kürzerer Zeit ebenso eingeforderte städtebauliche Zielsetzungen. Allerdings wurden sie in der Umsetzung bisher selten wirklich praktisch eingelöst. Nunmehr sollen sie vor allem aufgrund technologischer Fortschritte weit erfolgreicher in neuer Körnung und ohne gegenseitige Beeinträchtigungen, namentlich und immer wieder bezugnehmend auf die anscheinend ein neues

Zeitalter auch der Stadtentwicklung einleitende Digitalisierung, ermöglicht werden.

Der städtischen Produktion wird in diesem Zusammenhang, wie schon angesprochen, eine besondere Bedeutung zugeschrieben, einerseits weil eben Produktionsprozesse sich nach Dimension und Emission grundsätzlich verändert haben. Andererseits weil gerade diese erweitert stadtaffine Nutzung und Funktion als bewusst zu förderndes, zusätzliches Element urbaner Mischung zu eigentlich allen Dimensionen von Nachhaltigkeit einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf die Vitalität von Stadt und Quartieren leisten kann.

Der Entwicklungsprozess städtischer Arbeit, seine historischen Stufungen, deren jeweilige Verknüpfung mit Standortanforderungen und im Ergebnis die entsprechende Prägung von Quartiers- wie Stadtstrukturen sind in mehreren Beiträgen differenziert dargestellt. Ebenso werden über die primären technischen und ökonomischen Zusammenhänge hinaus die sozialen, kulturellen schließlich die zunehmend Beachtung findenden ökologischen Effekte einer auf die Vervollständigung von gemischten Strukturen setzenden Stadtperspektive vertieft und hinterfragt.

Mit dem Ziel die Orientierung innerhalb dieser umfangreichen Materialsammlung und als übergeordnete Gliederung sind die Beiträge drei Kapiteln zugeordnet und in diesen schlicht alphabetisch nach Autorinnen und Autoren gereiht.

Ein erstes Kapitel des Berichts versammelt diese, eben angesprochenen, im wesentlichen Theorie bildenden Beiträge zum Zusammenhang aktueller gewerblicher Entwicklung und deren Auswirkungen auf die Stadtstruktur aus überwiegend wissenschaftlicher Perspektive.

Ein zweites Kapitel beinhaltet ebenso eher Beiträge mit theoretischem Zugang zum Thema, aber nimmt zu dessen Belegung jeweils ebenso Bezug auf empirische Erkenntnisse, setzt sich argumentativ mit beispielhaften Entwicklungen und Projekten auseinander. Hier kommen parallel Autorinnen und Autoren aus Wissenschaft und Praxis zu Wort.

Ein drittes Kapitel gibt der Perspektive der Praxis in der Darstellung von Planungen und Projekten, an denen die Berichtenden wesentlich selbst beteiligt waren, Raum. Hier stehen die eigenen Erfahrungen und Erkenntnisse im Vordergrund der Darstellungen.

Unabhängig von der Kapiteleinanderordnung reicht das Spektrum angesprochener Aspekte der Gesamthematik von konkreten Hinweisen auf architektonische und städtebauliche

Gebäudeanforderungen bis zu Auseinandersetzungen mit übergeordneten, regionalen Entwicklungsperspektiven. Die spontane, vom betreffenden Verfasser selbst als „assoziativer Gedankengang“ benannte Argumentation steht neben ausführlichen, systematisch gegliederten Berichten über Forschungsvorhaben und deren Ergebnisse.

Neben mutig ausgewählter, individueller Fokussierung auf in der fachlichen Diskussion bisher zu wenig Beachtetes, so beispielsweise auf die Aktualität der Grundthesen von Jane Jacobs zur städtischen Mischung. In ganz anderer Weise aber ebenso als Beispiel fachlich politischer Unkenntnis wird auf die siedlungsstrukturelle Rolle der Auswahl und den ungeahnten Umfang von Rüstungsindustriestandorten in der Region Berlin-Brandenburg während der nationalsozialistischen Diktatur hingewiesen.

Daneben behaupten sich Darstellungen der Auseinandersetzung mit den aktuellsten Phänomenen der Stadtentwicklung und deren planerischer Aufnahme, beispielhaft durch Konzepte zur städtebaulichen Gestaltung des Strukturwandels der Innenstädte.

Ursprüngliche Überlegung war es, die einzelnen Beiträge in diesem Editorial in üblicher Form konkreter einordnend und interpretierend anzusprechen. Dies schien allerdings vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Absprache, beim Vorbereitenden Bericht weder Einfluss auf die Themen der einzelnen Beiträge zu nehmen, noch die eingegangenen Texte zu redigieren. Zusätzlich wäre eine solche Form der Kommentierung aufgrund der selbsterklärenden Titel und die Überschaubarkeit der einzelnen Beiträge weder zielführend noch notwendig gewesen.

Der Vorbereitende Bericht bleibt also, wie schon angesprochen, eine nur sehr begrenzt koordinierte Materialsammlung, in der auch textliche Doppelungen nebeneinander stehen können und gleichzeitig bei durchaus interessierenden Aspekten thematische Fehlstellen zu bedauern sind. Beides sollte dann durch die Veranstaltung selbst aufgefangen werden.

Allerdings soll nachdrücklich darauf hingewiesen sein, dass nur im Ausnahmefall die Autorinnen und Autoren in dem Ausmaß bereits über eigene

Vorarbeiten zum Thema verfügten, das es ihnen erlaubt hätte, entsprechende Texte schlicht weiterzugeben oder nur unwesentlich zu überarbeiten.

Vielmehr beruhen die Beiträge in der Regel auf einer für die Publikation geeigneten Aufarbeitung ihrer jeweiligen Themen, die nur unter nicht unerheblichem Einsatz an persönlicher, freier Zeit geleistet werden konnte!

Für diesen selbst auferlegten Aufwand sei allen Beteiligten sehr herzlich gedankt! Ihre gesammelten Texte bieten im Ergebnis weit mehr als eine reine Tagungsvorbereitung!

Das von der Landesgruppe Nord vorgeschlagene Thema muss angesichts der Dynamik strukturellen Wandels in der städtischen Ökonomie und der die bisherigen Vorstellungen zur Stadtnutzung verändernden Erfahrungen mit der Corona-Pandemie doch vielen so relevant erschienen sein, dass es sie zur Erarbeitung entsprechender Beiträge für den Vorbereitenden Bericht motivierte.

Dieser ist nun sicher, wie eben angesprochen, über die konkrete, Namen gebende Vorbereitung der Jahrestagung hinaus eine weiterführende Ergänzung von Themen, die in der eintägigen Veranstaltung selbst kaum umfassend ansprechbar sein werden.

Sie eignen sich darüber hinaus in besonderer Weise als Grundlage der Nachbereitung aber vor allem auch zukünftiger Auseinandersetzung über die Akademie hinaus mit diesem wohl elementarsten Thema der Stadtentwicklung - angesichts gegenwärtiger Dynamik konkret fokussiert auf die Perspektiven der produktiven Stadt, in welchem Kontext auch immer.

Abschließend ist der „Wiechers Stiftung-Städte für Menschen“, die sich an Aktivitäten und Veranstaltungen der DASL auch in anderen Zusammenhängen fördernd beteiligt, an dieser Stelle zu danken. Sie war bereit, aufgrund dieses zu unterstellenden allgemeineren Interesses an der hier vorgelegten, außergewöhnlichen Sammlung von Beiträgen die Drucklegung finanziell zu unterstützen und dadurch eine Auflagenhöhe des Berichts zu ermöglichen, die dessen Verbreitung auch weit über den Kreis der Teilnehmenden an der Jahrestagung 2021 hinaus erlauben wird.

Making of: Jahrestagung 2020/2021

Lüder Busch

Die Vorbereitung einer DASL-Jahrestagung verursacht Einiges an Arbeit: Es muss ein aktuelles, interessantes und gerne auch intellektuell anspruchsvolles Thema gefunden werden, es gilt, Referent*innen zu gewinnen, die fachliche Inhalte mit hohem Niveau lebendig vermitteln können, ansprechende Veranstaltungsräumlichkeiten zu günstigen Konditionen frühzeitig zu reservieren, das Catering zu planen, Sponsoren ausfindig zu machen usw.

Aufgrund der Erfahrungen aus der Jahrestagung 2013 in Hamburg war unserer Landesgruppe klar, dass wir frühzeitig mit der Arbeit beginnen mussten. Deshalb wurde bereits im Rahmen der Frühjahrstagung 2018 der Landesgruppe Nord mit dem vorläufigen Arbeitstitel „Die produktive Stadt“ das Thema der Jahrestagung 2020 festgelegt. Im Spätsommer konstituierte sich dann eine Arbeitsgruppe zu weiteren Vorbereitungen. Es wurde begonnen, Thesen und Fragestellungen zu formulieren und die oben angesprochenen organisatorischen Anforderungen abzuarbeiten. In einer Vielzahl von Sitzungen und Treffen wurden thematische Schwerpunkte vertieft, potentielle Referent*innen ausgesucht und Veranstaltungsorte vorgeschlagen, wieder verworfen (zu teuer! zu abgelegen!), neu ausgesucht und priorisiert. Ende 2019 / Anfang 2020 stand das Konzept, die wesentlichen Fragen waren geklärt, die Referenten gebunden, die Vorbereitungsgruppe war mit sich und den Ergebnissen zufrieden – und dann kam Corona! Nach ersten Verunsicherungen („Das ist doch bald vorbei, oder?“) und nach dem ersten Lockdown war dann bald klar: eine Jahrestagung 2020 als Präsenzveranstaltung kann es nicht geben. Stattdessen wurde entschieden, die Tagung um ein Jahr zu verschieben. Aber würden die Rahmenbedingungen in 2021 besser sein? Würde unter solchen Voraussetzungen eine Jahrestagung überhaupt seriös vorbereitet werden können?

Von mancher lieb gewonnen Vorfreude musste Abschied genommen werden: die Kopplung mit der Verleihung zum Deutschen Städtebaupreise (DSP) konnte nicht aufrecht erhalten bleiben. Dies betraf damit auch den Festakt des 40jährigen Bestehens des DSP in der Elbphilharmonie als Auftakt unserer Jahrestagung.

Vor dem Hintergrund der 2. Corona-Welle traf dann die DASL-Landesgruppe Nord eine epochale Entscheidung: „DASL goes digital!“ Zum ersten Mal in der Geschichte der Akademie sollte es eine rein digitale Jahrestagung geben. Wie mutig eine solche Entscheidung ist, können diejenigen ermessen, deren Kenntnisse über die Durchführung einer digitalen Großveranstaltung (wie die unsrigen zu dem damaligen Zeitpunkt) nicht größer sind als ihre Fähigkeiten im Umgang mit digitalen Konferenzen („Können mich alle verstehen?“). Aber wer, wie wir, schon im planerischen Alltag gelernt hat, Unkenntnis durch selbstbewusstes Auftreten zu ersetzen, schreckt vor einer solchen Aufgabe nicht zurück und wird, wie wir, mit Wissensgewinn belohnt. Inzwischen ist uns klar, dass eine digitale Großveranstaltung

- nicht eine 1:1-Kopie einer Präsenzveranstaltung sein darf,
- professioneller Unterstützung bedarf, die selbst wiederum auf die Expertise technischer Spezialist*innen angewiesen ist,
- ein gutes „Drehbuch“ braucht und
- nicht gerade kostengünstig ist, obwohl doch im Internet alles gratis zu sein scheint.

Und wir haben inzwischen eine erkleckliche Anzahl von digitalen Veranstaltungen erleben und erleiden dürfen, aus denen wir Erkenntnisse für unser Projekt ableiten konnten.

Wir haben also weitere vorbereitete Komponenten der analogen Jahrestagung über Bord geworfen, den festlichen Abendempfang storniert und alle Planungen zu Exkursionen in die Schublade verfrachtet. Die Sammlung von in Hamburg vorhandenen Museen mit Bezug zum Thema Arbeit, kann als Reminiszenz an die analoge Planung für alle späteren Hamburg-Reisenden, hier noch veröffentlicht werden.

Unser Fazit: Wir sind wir, nicht nur zuversichtlich, dass es uns gelingen wird, eine interessante, lebendige und ansprechende digitale Jahrestagung 2021 auf die Beine zu stellen, sondern wir freuen uns nun, diese Experimente gewagt zu haben und neue Wege zu gehen – es wäre schön, Sie, liebe Leserin / lieber Leser, dort zu treffen!

Eine Annäherung ans Thema

Landesgruppe Nord:

Lüder Busch mit Beiträgen von Alexandra Czerner, Eva Herr und Ute Müller

Die Jahrestagung 2021 hat die sicherlich ungewöhnlichste und vielleicht sogar längste Vorbereitungszeit hinter sich. Die 2018 begonnene Arbeit wurde Anfang 2020 durch die Corona-Pandemie unterbrochen und führte bei der Wiederaufnahme schließlich zur Konzeption eines vollständig digitalen Kongresses. Diese Kehrtwende war einerseits schmerzlich, da schon liebgewonnene Ideen aufgegeben werden mussten, erschloss aber andererseits die Chance, die in der Tagung thematisierte Veränderung in der Arbeitswelt direkt praktisch mit einzubeziehen. Dieser Artikel stellt den Versuch dar, den im Rahmen der Vorbereitung der Jahrestagung in der Landesgruppe Nord schon sehr früh geführten Diskussionen und ihre verschriftlichten Beiträge Einzelner zum Thema im vorbereitenden Bericht einen thematischen Rahmen zu geben und somit eine Annäherung an den trotz aller Wirren unveränderten inhaltlichen Schwerpunkt der Jahrestagung 2021 zu ermöglichen.

Die in Hamburg im Jahre 2013 mit dem Titel „Ökologische Moderne - Auf der Suche nach einer sozial gerechten, offenen und Ressourcen schonenden Gesellschaft“ durchgeführte Jahrestagung hat in der Landesgruppe Nord vielfältige und langanhaltende Diskussionsimpulse hinterlassen. Die Bandbreite der angesprochenen Themen drängte nach einer inhaltlichen Vertiefung und Verstetigung. Befördert durch Diskussionen um die sich derzeit radikal verändernden Produktions- und Arbeitsbedingungen mit ihren teilweise noch unabsehbaren Folgen auf Stadt und Gesellschaft, entwickelte sich das Interesse, sich in der Jahrestagung 2020 (Corona bedingt verschoben auf 2021) vertieft mit der Frage zu beschäftigen, welchen Beitrag (Stadt-)Planung leisten kann, um unter dem Primat der Ressourcenschonung „Arbeit“ in eine lebenswerte Stadtstruktur zu integrieren. Dabei wird unter dem Begriff „Arbeit“ weit mehr verstanden als die Produktion von Waren und Dienstleistungen. Mit ihr verknüpfen sich ökonomische, ökologische, soziale und räumliche Aspekte. Diese in ihrem Bezug zur räumlichen Planung und ihrer Bedeutung für eine klimagerechte Stadt zumindest ansatzweise zu beleuchten, war programmatischer Ansatz für die Jahrestagung 2021.

Wesentliche Voraussetzung einer lebenswerten Stadtstruktur ist die Chance aller auf Teilhabe am

sozialen, kulturellen und politischen Leben – insbesondere an Arbeit, Einkommen und Wohnen. Die „Neue Leipzig Charta“¹ formuliert das Ziel der „gerechten Stadt“: „Die gerechte Stadt lässt niemanden außen vor. Sie bietet jeder und jedem die Möglichkeit, sich in die Gesellschaft zu integrieren“. Dass der Status Quo diesem Ziel bei weitem nicht gerecht wird, verdeutlicht Gerti Theis in ihrem Beitrag „Soziales / Gesellschaft / Lebensqualität“. Sie beschreibt, wie sich wachsende Einkommensungleichheit, wachsende ethnisch-kulturelle Heterogenität und wachsende Ökonomisierung im Bereich der Daseinsvorsorge räumlich konstituieren und in benachteiligten Stadtquartieren zu Perspektivlosigkeit verfestigen. Derzeit noch offen ist die Frage, ob die Digitalisierung der Arbeitswelt auch den Bewohner*innen dieser Stadtquartiere Integrations- und Aufstiegschancen bieten wird. Eine Dezentralisierung und Rückverlagerung der Produktion in die Stadt könnte dies zumindest teilweise ermöglichen.

Möglichkeiten und Chancen einer solchen urbanen Produktion zeigt Eva Herr in ihrem Beitrag „Die Rückkehr der Produktion in die Stadt“ auf. Räumliche Nähe in der Stadt verringert nicht nur Logistikkosten und Emissionen bei der Warendistribution, sondern verbessert auch die Möglichkeit der Vernetzung von Produktionsstätten mit Technologie- und Forschungseinrichtungen. Mit Beispielen aus verschiedenen Städten belegt die Autorin, dass inzwischen einzelne Branchen ganz bewusst auf urbane Produktion setzen. So suchen zum Beispiel Mikrobrauereien die Nähe zu ihrer Kundschaft und verknüpfen ihre Produktion mit gastronomischen Angeboten und Veranstaltungen.

Eva Herr: Die Rückkehr der Produktion in die Stadt

Änderungen von Arbeits- und Produktionsbedingungen in „klassischen“ Branchen.

Die Möglichkeiten urbaner Produktion werden zunehmend vor dem Hintergrund eines neuen Stadtverständnisses, aber auch neuer Produktionsbedingungen untersucht. Die Gründe für eine Rückkehr zur innerstädtischen Produktion sind vielfältig und folgen nicht nur stadtplanerischen Erwägungen.

Häufig wird die urbane Produktion (zunächst) als Ergänzung oder Erweiterung der “konventionellen” Produktion gesehen. Aufgrund von Skaleneffekten wird “alles, was nicht kundenspezifisch ist, weiter zentral in größeren Werken mit hohen Stückzahlen und damit niedrigen Kosten gefertigt”, so die These.

Bei schneller Lieferung individualisierter Leistungserstellung (die richtige Leistung zur richtigen Zeit am richtigen Ort) kann die urbane Produktion jedoch auch schon nach jetziger Auffassung mit Standortvorteilen aufwarten. Große, zentrale Standorte stehen hier im Widerspruch zur dezentralen, reaktionsschnellen Bedarfsdeckung. Ein Forschungsprojekt des WZL und der RWTH Aachen unterscheidet zwischen “Megafabriken” (automatisiert, große Skalen, rural gelegen) und “Nanofabriken” (mobil, kleine Skalen, vernetzbar).

Vorteile der urbanen Produktion werden vielfach diskutiert: geringere Logistikkosten, flexible Arbeitszeiteinteilung für Mitarbeiter, weniger Emissionen durch kürzere Wege für Kunden und Belegschaft, die Möglichkeit zur Vernetzung durch räumliche Nähe zu qualifizierten Fachkräften und Hochschulabsolventen, zu Lieferanten und Dienstleistern sowie zu Technologie- und Forschungseinrichtungen.

Durch die Nähe zu Kunden und deren Einbindung in Fertigungsprozesse werden weitere mögliche Wettbewerbsvorteile gesehen.

Die Diskussion um geänderte Arbeitsbedingungen in der Stadt wird häufig an neuen Arbeitsformen und technischen Rahmenbedingungen festgemacht. Doch auch in den “klassischen” Arbeitswelten – genannt seien hier beispielhaft Autohersteller, Brauereien, Kaffeeröstereien und Landwirtschaft – vollzieht sich ein Wandel, der auf eine stärkere Integration von Stadtleben und Arbeitswelten abzielt. Inwiefern diese Impulse sozial gerecht und ressourcenschonend sind, bleibt sicher zu diskutieren. Fakt ist jedoch, dass auf diesem Weg produzierendes Gewerbe unter neuen Rahmenbedingungen wieder in die Stadt integriert wird.

Quellen

Manager Magazin: “Holt die Produktion zurück in die Stadt!” <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/deutschland-holt-die-produktion-zurueck-in-die-stadt-a-1068115.html>

Industrie Anzeiger: “Die Fabrik zieht zurück in die Stadt” <https://industrieanzeiger.industrie.de/management/die-fabrik-zieht-zurueck-in-die-stadt/>

Die Rückkehr der Bierbrauer in die Stadt

Der Trend zum Craft Beer entstand in den USA. Zwar kontrollieren dort die zwei Großkonzerne Anheuser Busch InBev und Miller Coors mehr als drei Viertel des Umsatzes, doch die Produktion von lokalen Craft Breweries wächst seit Jahren sowohl volumen- wie auch umsatzmäßig zweistellig.

Dieser Trend ist längst in Deutschland angekommen. Statista verzeichnet stetige eine Zunahme von Mikrobrauereien seit 2005. Laut dem Deutschen Brauer-Bund gibt es in Deutschland mehr als 1.400 Brauereien und 6.000 Biermarken. Die meisten neuen Brauereien, insgesamt acht, entstanden 2016 im Großraum Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die wachsende Anzahl der Mikrobrauereien verfolgen andere Ansiedlungs- und Absatzstrategien als “konventionelle” Brauereien, z.B. durch Veredelung und eine andere Preispolitik. Damit wird das Bierbrauen in innerstädtischen Lagen wieder möglich, auch wenn der Marktanteil im Vergleich zu den klassischen Brauereien noch gering ist.

Beispielsweise listet die Versuchs- und Lehranstalt für Brauerei in Berlin insgesamt 29 Brauereien in der Großstadt. Von den zwei Großbrauereien hat eine die Bierproduktion in Berlin eingestellt. Die 27 verbleibenden Mikrobrauereien sind quer über die Stadt verteilt.

Die Mikrobrauereien produzieren häufig an kleinen innerstädtischen Standorten und verknüpfen das Brauen mit gastronomischen Angeboten, Veranstaltungen, Brauwerkstätten und versuchen gezielt, ein bestimmtes Publikum anzusprechen. Inzwischen ist dieser Trend so bedeutsam, dass auch die konventionellen Brauereien nachziehen. 2001 verkaufte Astra sein Betriebsgelände auf St. Pauli für eine Wohnungsbauentwicklung. 2018/19 eröffnet Astra wieder eine Brauerei auf der Reeperbahn.

Quellen

Neue Züricher Zeitung: “Kräftemessen auf dem Biermarkt” <https://www.nzz.ch/kraeftemessen-auf-dem-amerikanischen-biermarkt-1.18004752>

Inside Business: “Als das Craft Beer an die Küste schwappte” <https://www.wlv.de/de/inside-business/branchen-insights/lebensmittel/craft-beer-in-hamburg-zeitverlag>

Statista: “Anzahl der Mikrobrauereien in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2018”

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/294674/umfrage/mikrobrauereien-in-deutschland/>

Hamburger Abendblatt: "Hamburger Kultmarke Astra eröffnet Brauerei auf dem Kiez"
<https://www.abendblatt.de/hamburg/article215746925/Astra-eroeffnet-Brauerei-auf-dem-Kiez.html>

FAZ: "Das ist dein Bier"
<https://www.faz.net/aktuell/stil/essen-trinken/genuss/mikrobrauereien-das-ist-dein-bier-11925800.html>

Versuchs- und Lehranstalt für Brauerei in Berlin: "Brauereien in Berlin" <https://www.vlb-berlin.org/berliner-brauereien>

Innerstädtische Landwirtschaft

Vertical- oder Indoor-Farming wurde zunächst in Japan und den USA entwickelt. Inzwischen gibt es in Berlin erste Start-ups, die in der Hauptstadt an innerstädtischen Lagen Fisch und Gemüse mit Aquaponik züchten. Die Systeme sind soweit ausgereift, dass die Start-ups große Supermarktketten als Absatznehmer haben.

TopFarmers betreibt eine Anlage in Berlin Lichtenberg und vertreibt seine Produkte über die Website Stadtfarm.de. Der Betreiber Infarm Berlin hat seinen Sitz in Berlin Kreuzberg, betreibt aber Anlagen vor Ort bei den abnehmenden Kooperationspartnern: "Ziel war es, ein System zu entwickeln, das sich als Landwirtschaftseinheit leicht in die Infrastruktur der Stadt integrieren lässt. (...) Anstatt unsere Produkte zentral in einem großen Lager zu produzieren, wollten wir unsere Farmen überall in der Stadt verteilen. Dazu mussten die Einheiten klein sein, aber auch effizient genug, um wirklich den Anforderungen von Supermärkten, Restaurants, Schulen oder einem Krankenhaus gerecht zu werden." Infarm besteht seit 2013. 2018 hat der Betreiber 20 Mio. Start-up-Kapital erhalten. Inzwischen kooperiert das Unternehmen mit Edeka und Metro.

Der Betreiber ECF (Ecofriendly Farmsystems) sitzt in Berlin Tempelhof und betreibt in einem 1800 qm großen Gewächshaus seit 2015 Europas größte Indoor-Farm. Finanziert wird ECF von einem privaten Investor und dem Wagniskapitalgeber der Länder Berlin und Brandenburg. Großabnehmer sind inzwischen 140 REWE-Märkte in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg Vorpommern. Interessant an dieser Konstellation ist, dass landwirtschaftliche Produkte nicht aus dem ländlichen Umland in die Großstadt geliefert werden, sondern umgekehrt.

Quellen

TopFarmers: <http://www.topfarmers.de/>

Infarm: <https://infarm.com/de/>

ECF: <http://www.ecf-farm.de/>

Wirtschaftswoche: "Edeka und Metro gehen unter die Gärtner"
<https://www.wiwo.de/unternehmen/handel/gemeinsam-mit-berliner-start-up-edeka-und-metro-gehen-unter-die-gaertner/23791512.html>

Wirtschaftswoche: "Größte Stadtfarm Europas eröffnet"
<https://www.wiwo.de/technologie/green/berlin-groesste-stadtfarm-europas-eroeffnet/13551372.html>

Rewe Group: "Barsch und Basilikum aus Berlin – Fisch füttert Früchte" <https://www.rewe-group.com/de/newsroom/publikationen/nachhaltige-produktion-barsch-basilikum>

Handelsblatt: "Auf den Barsch gekommen"
<https://www.handelsblatt.com/technik/energie-umwelt/circular-economy/berliner-fischzucht-start-up-ecf-auf-den-barsch-gekommen/20374012.html?ticket=ST-1999696-7AKQ15V9UQB43c6PsYb5-ap5>

Stiftung Warentest: "Gemüse und Fisch aus der Großstadt" <https://www.test.de/Vertical-Farming-Aquaponik-Gemuese-und-Fische-aus-der-Grossstadt-5259466-0/>

TopAgrarOnline: "Edeka Minden testet erfolgreich indoor-farming im Raum Berlin"
<https://www.topagrar.com/management-und-politik/news/edeka-minden-testete-erfolgreich-indoor-farming-im-raum-berlin-9534280.html>

Gründerszene: "20 Millionen Euro für Vertical-Farming Startup Infarm"
https://www.gruenderszene.de/allgemein/infarm-vertical-farming-startup-finanzierung?interstitial_click

Produktion als Attraktion: Inszenierungen der Autoindustrie

Seit den 1990er Jahren wird die Autoproduktion zunehmend als Spektakel und Event inszeniert. Autos werden nicht mehr nur dezentral an den entsprechenden Verkaufsstätten an den Verbraucher veräußert, sondern das zur Schau stellen der Produktion an den Produktionsstätten wird gezielt als Marketinginstrument genutzt. Produktionsstätten verfügen über ein umfassendes Besucherprogramm. Architektonische

Inszenierungen der Firmengebäude unterstützen die Publikumswirksamkeit. Genannt seien die Gläserne Fabrik von VW in Dresden und die Produktionsstätten von Porsche und BMW in Leipzig.

Besonders bei der in der Innenstadt von Dresden gelegenen Gläsernen Fabrik kann das Besucherprogramm auf Wunsch mit Opernabend, Elbfahrt oder einem Besuch der Porzellanmanufaktur in Meißen abgerundet werden. Dennoch wird in der Gläsernen Fabrik auch produziert. Zunächst der Phaeno, bis dessen Produktion 2016 jedoch eingestellt wurde.

Die Gläserne Fabrik zeigt jedoch auch die Grenzen der innerstädtischen und als Event inszenierten Produktion auf. Während 2011 noch über 11.000 Phaetons produziert wurden, waren es 2014 nur noch 4.000. 2017 wurde die Gläserne Fabrik für die Produktion des E-Golfs umgestellt, zunächst jedoch nur für 35 Fahrzeuge pro Tag und einer Belegschaft von 250 – 300 Mitarbeitern.

Dennoch bleibt die Kombination von Autoproduktion und Event an vielen Standorten bestehen. Besonders prägnant ist das Phänomen in Wolfsburg: Die Stadt mit ca. 120.000 Einwohnern hat im Jahr 8 Mio. Besucher – nicht zuletzt aufgrund der Autostadt und des Phaeno.

Quellen

Manager Magazin: “Diese Städte werden von einem einzigen Unternehmen dominiert”
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/ranking-in-diesen-staedten-dominiert-eine-einzige-firma-a-1081886-6.html>

Tagesspiegel: “Erster Stein für die Gläserne Fabrik”
<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/erster-stein-fuer-die-glaeserne-fabrik/83582.html>

Wirtschaftswoche: “Letzter Phaeton rollt in Dresden vom Band”
<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-sucht-neues-konzept-letzter-phaeton-rollt-in-dresden-vom-band/13339054.html>

n-tv: “Gläserne Manufaktur produziert ersten E-Golf” <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Glaeserne-Manufaktur-produziert-ersten-E-Golf-article19777985.html>

Wenn über Produktion in der Stadt nachgedacht wird, wird damit in der Regel nicht „dreckige Industrie“ assoziiert, sondern das kleine Start-Up im Hinterhof, der digitale Dienstleister und der Gewerbebetrieb, der mit 3-D-Druckern kleine

Margen vor Ort produziert. Solche Betriebe können in dem mit Ergänzung der Baunutzungsverordnung neu geschaffenen „Urbanen Gebiet“ zumeist problemlos untergebracht werden. Wenn aber tatsächlich in nennenswertem Umfang gewerblich-industrielle Produktion in gemischten Quartieren ermöglicht werden soll, braucht es eine Änderung des rechtlichen Instrumentariums, damit die Leitbilddiskussionen über „Arbeit und Wohnen“ nicht an der Wirklichkeit des Planungs- und Genehmigungsalltags scheitern. Es bedarf einer Neudefinition und Konkretisierung der in der Baunutzungsverordnung aufgeführten Begrifflichkeiten, wie z.B. des „nicht wesentlich störenden Gewerbes“ hinsichtlich ihrer Gebietsverträglichkeit, und letztendlich einer Anpassung des (bauleit-)planerischen Regelwerks an die sich verändernde Arbeitswelt fordert Ute Müller in ihrem Beitrag. Auch stoßen die im Wohnungsbau gut funktionierenden Instrumentarien von Förderung und Mietpreisbindung nicht. Der Ruf nach gewerblicher Nutzung in den Erdgeschosszonen scheitert derzeit häufig an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie an über Jahrzehnte manifestierte Mietpreiserwartungen.

Ute Müller: Arbeit Macht Stadtstruktur

Die baurechtliche Schere im Kopf

Arbeitswelten und Arbeitsverhältnisse sind weltweit in einem extremen Umwandlungsprozess, welcher für uns bisher unabsehbare Folgen haben wird. Für den derzeit anstehenden Veränderungsprozess werden ähnlich gravierende Folgen erwartet wie z. B. durch die industrielle Revolution.

Die Geschichte der Stadt war auch immer eine Geschichte der Arbeit. Arbeitsformen und Arbeitsstrukturen haben die Stadtentwicklung durch Jahrhunderte geprägt. Aber erst die Expansion der Städte im 19. und 20. Jahrhundert haben massiv in die bauliche Regulierung eingreifende Instrumente erforderlich gemacht, die bis heute unsere Stadtplanung prägen. Welche stadtplanerischen Instrumente bestimmten, wo in der Stadt gearbeitet wird? - Wie wird Arbeit baurechtlich definiert? - Unterstützt Stadtplanung alle Möglichkeiten des Arbeitens in der Stadt?

Seit 1960 ist in der Stadtplanung die Verteilung der Nutzungen im Stadtgefüge über die Bauleitplanung rechtlich gesichert worden. In den zurückliegenden 60 Jahren haben sich die Rechtsvorschriften immer weiter ausdifferenziert, die Definitionen der Zulässigkeiten wurden aufgrund unzähliger Gerichtsurteile immer spezifischer.

Sind aber die Instrumente, die uns Planern zur Verfügung stehen; überhaupt geeignet, „Arbeit“ zu definieren? Und was definiert überhaupt „Arbeit“ als solche?

Als Arbeit versteht man umgangssprachlich in der Regel eine Tätigkeit, für welche der-/diejenige, welche/r sie ausübt, entlohnt wird, um damit seinen Lebensunterhalt und den ggf. von Familienangehörigen bestreiten zu können. Denn in unserer arbeitsteiligen Welt verrichtet jede/r in der Regel Tätigkeiten, die er/ sie für sich selbst und sein Leben gar nicht unmittelbar gebrauchen kann.

In der Stadtplanung wird das, was wir unter Arbeit verstehen, rechtlich in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) geregelt. Die BauNVO definiert aber nicht die „Arbeit“ an sich, sondern nur die gewerblichen Tätigkeiten. Entscheidend für die Frage, wo, das heißt in welchen Baugebieten, welche gewerblichen Berufe zulässig sind, ist hierbei eine vorangestellte Vermutung der jeweiligen Störungen der Berufe durch Lärm, Gerüche oder andere Emissionen. Diese Grundannahmen stammen aus der Zeit von Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts. Damals wurden bestimmte Ausprägungen von „Arbeit“ noch gar nicht betrachtet, da sie zu dieser Zeit gesellschaftlich noch nicht als „Arbeit“ anerkannt und bewertet wurden, z.B. Familien- und Erziehungsarbeit, aber auch die heutigen „digitalen“ Berufe.

Die Grundthese der Baunutzungsverordnung fußt auf der Annahme, dass die durch die Industrialisierung entstandenen gewerblichen Emissionen je nach Schweregrad den Menschen an sich schaden und diese daher – wenigstens in den Wohnbereichen oder anderen, definierten oder angenommenen sensiblen Nutzungen - geschützt werden sollen. Das hierfür tauglichste Mittel war die Trennung der Nutzungen voneinander. Diese Grundthese hat auch über viele Jahrzehnte getragen und war zumindest bei der Entstehung des modernen Baurechts richtig und angemessen. Die BauNVO unterscheidet in der Definition von Baugebieten zwischen Industrie, Gewerbe, Handwerk, Handel, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltung, soziale, kirchliche, gesundheitliche Zwecke und sogenannte Freie Berufe. Sie unterscheidet darüber hinaus qualitativ im Einzelnen unter „nicht wesentlich störend“, „nicht störend“, „dem Gebiet dienend“ oder „für den täglichen Bedarf“. Diese Definitionen stoßen aber schon lange an die Grenzen der heutigen Realitäten: Ein Handwerker, der nur dem Gebiet dient, ist wirtschaftlich heute nicht mehr überlebensfähig. Außerdem gehen vielfach von Handwerksbetrieben im Vergleich zu früher heute kaum noch Emissionen nach außen oder diese können durch technische Mittel (Einhausung) vermieden werden. In vielen

gewerblichen Betrieben besteht der Gewerbelärm fast ausschließlich aus „Verkehrslärm auf privaten Flächen“ und wird dennoch rechtlich anders beurteilt als die Hauptverkehrsstraße nebenan. Andererseits arbeiten Ärzte, Anwälte, Architekten etc. heute vielfach in größeren Büro- oder Praxen Gemeinschaften, die die Idee des „Freien Berufs“ weit überschreiten.

Der Einkauf für den täglichen Bedarf wird heute vielfach in großflächigem Einzelhandel erledigt, während kleine eigentümergeführte Boutiquen oder kreative Läden nicht dem täglichen Bedarf dienen, aber nicht stören. Mit anderen Worten: Den die Arbeit beschreibenden Kategorien der BauNVO sind Berufe zugeordnet – durch Gerichtsurteile, Kommentare etc. - die heute nicht mehr zeitgemäß sind. Und mit den Berufen werden potenzielle Lärmemissionen vermacht, die Nachbarschaften zu beispielsweise Wohnen verbieten unabhängig davon, ob diese Emissionen in der Realität überhaupt auftreten.

Zwar ist das Leitbild der Nutzungstrennung (Charta von Athen) schon seit Jahrzehnten überholt. Bereits 2007 hat die Leipzig Charta ein neues Leitbild einer funktionsgemischten und kompakten Stadt der kurzen Wege skizziert, die sich überwiegend durch Innenentwicklung erneuert und fortentwickelt, auch um den aktuellen ökologischen und naturschutzrechtlichen Anforderungen zur Reduzierung des Flächenverbrauchs gerecht zu werden. Die neue Leipzig Charta II von 2020 hat die transformative Kraft von Städten in den Focus gerückt und fordert eine konsequente Ausrichtung auf das Gemeinwohl sowie die Verantwortung von Städten im Bereich des Klimaschutzes und der Umweltgerechtigkeit.

Neue Städtebauliche Planungen sollten daher die Ziele der Stadtentwicklung nach den modernen Leitbildern umsetzen können. Hierunter fallen z.B. Entwicklungskonzepte für vorhandene Stadtquartiere oder neue Entwicklungsgebiete, aber auch gesamtstädtische Planungen wie Wohnungsbauentwicklungspläne, Gewerbekonzepte oder Zentren Konzepte. Grundsätzlich respektieren viele aktuelle städtebauliche Strukturkonzepte bereits die Ziele der Charta von Leipzig I und II. Sie laufen aber grundsätzlich Gefahr, die Realitäten im Wandel der Arbeitswelten einerseits zu wenig zu berücksichtigen oder die heute vorhandenen rechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten andererseits zu stark voraus zu denken. Mit dieser Schere im Kopf unterstützen sie häufig eher die konventionelle Nutzungstrennung, als dass die transformativen Kräfte gefördert werden. Das Planungsrecht hat sich den neuen Leitbildern bisher nicht in dem Maße angeglichen, wie es notwendig wäre, um Veränderungen proaktiv zu fördern.

Die Bauleitplanung, das rechtlich wirksamste Instrument der Stadtplanung definiert nach wie vor die Zulässigkeit der Nutzungen durch die in der BauNVO vordefinierten Baugebiete aus den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts: Damit strukturiert die Bauleitplanung die Städte in Gebiete mit nur eingeschränkten Nutzungsmischungen. Die Bauleitplanung kann aber nur so gut sein, wie die rechtlichen Vorgaben es erlauben. Solange die Rechtsgrundlagen die Nutzungstrennung stärker stützt als die Mischung von Wohnen und Arbeiten, werden die Kommunen weiter monostrukturelle Gebiete ausweisen und dabei die Arbeitsstätten weiterhin separieren. Daran ändert auch das 2017 in die BauNVO eingeführte „Urbane Gebiet“ noch nicht viel.

Wenn eine Trendwende in der Umsetzung aktueller städtebaulicher Leitbilder ernst gemeint ist und dann muss die Zulässigkeit von Arbeit an bestimmten Orten künftig allein am realen Störgrad und an der Größe des Betriebs gemessen werden. Dies würde eine Abstufung ermöglichen, die kleinstrukturierte lebendigen Stadtteile genügend von den Industriearealen oder großen Einkaufszentren trennt, generell aber Nutzungsmischungen erlaubt.

Fazit

Die Verteilung der Arbeit in der Stadt ist wesentlich für die Stadtstruktur verantwortlich. Sie bestimmt, ob wir täglich weite Wege zurücklegen müssen und wo und wie viele Stadtgebiete sich am Wochenende in leblose Stadtwüsten verwandeln. Unser Baurecht hat diese Strukturen über Jahrzehnte erschaffen – als Reaktion auf die Zustände Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Dies war zu diesem Zeitpunkt eine logische und für die Gesundheit der Bevölkerung zwingende und erforderliche Reaktion.

Wenn wir aber heute an einen Punkt stehen, wo sich die Arbeitswelt und ihre Auswirkungen ähnlich gravierend verändern wie es die industrielle Revolution tat, dann kann eine Diskussion über die Zukunft der Arbeit - inklusive der durch die Digitalisierung möglichen Ausweitung von Homeoffice - nicht stattfinden, ohne auch über unsere Instrumente der Stadtplanung radikal nachzudenken.

Wir benötigen eine neue Definition der Arbeit im Baurecht!

Mietpreisbindung für Gewerbe?

Der Wunsch nach städtebaulicher Steuerung auch im Gewerbebereich wird derzeit wieder lauter. Der Wunsch einer stärkeren Mischung, z.B. durch Vermietung von EG-Zonen für (nichtstörendes) Gewerbe, die Frage der Vermietung von coronabedingtem Leerstand in durchaus auch

attraktiveren Lagen sowie die aufkommenden Fragen der Umnutzung/Vermietung leerstehender Läden, Kaufhäuser und ganzer Einkaufszentren stellt neben konzeptionellen Fragestellungen auch Anforderungen an Steuerungsinstrumente wie das Planrecht oder Fördermöglichkeiten.

So werden Stimmen hörbar, die bestimmte gewerbliche Ansiedlungen per Quote fordern oder die Immobilien-Eigentümer zu einer Mietpreisbegrenzung für bestimmte Lagen „zwingen“ zu wollen. Denn gerade in besseren Lagen mit hohen Mietpreiserwartungen stehen auch zunehmend gewerbliche Flächen leer, die kleinere eigentümergeführte Betriebe nicht erwirtschaften können. Unbestritten ist festzustellen, dass die Vermietung von Gewerbeimmobilien unter Berücksichtigung städtebaulicher Ziele wesentlich schwerer steuerbar ist, als die Vermietung von Wohnimmobilien.

Auch bei der Neuplanung von gemischten Nutzungen oder bei Planungen mit dem Ziel, Handwerker bevorzugt anzusiedeln, stoßen die Regelungsmöglichkeiten auf weitgehende Grenzen und lassen wenig Spielraum den Eigentümerinteressen der Immobilien etwas entgegenzusetzen. Die Anforderungen an Gewerbeimmobilien sind was Lage, Größe, Statik, etc. anbelangt wesentlich heterogener, die Angst der Eigentümer vor „Leerstand“ bei einschränkenden Regelungen ist groß. Festsetzungen im Bebauungsplan können demnach zwar Regelungen beinhalten, die Nutzungen in bestimmten Bereichen einschränken und beispielweise Bereiche für die Ansiedlung von Handwerkern reservieren. Dies erfordert dann einerseits bestimmte bauliche Voraussetzungen und reguliert den Mietpreis indirekt auf das auf dem Markt erzielbare. Dennoch bleibt der Markt für eigentümergeführte kleine Betriebe schwierig.

In Hamburg kam vor diesem Hintergrund der Wunsch auf, mietpreisregulierende Vertragsinhalte auch für Gewerbe in die städtebaulichen Verträge zu integrieren, um dieses Marktsegment nicht aus der Stadt zu verdrängen.

Anders als für den öffentlich-geförderten Wohnungsbau, für welchen Anteilszuweisungen in Städtebauliche Verträge ausdrücklich aufgenommen werden können, gibt es für günstige Gewerbemieten eine solche Regelungsmöglichkeit nicht. Es bleibt festzuhalten, dass sich die Vorgaben in der Bauleitplanung für Wohnraum und Gewerbe an diesem Punkt grundsätzlich unterscheiden:

Das BauGB definiert ausdrücklich als Belang, dass die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren

Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, in der Planung zu berücksichtigen sind und ermöglicht entsprechende Festsetzungen. Bei der Schaffung von öffentlich-geförderten Wohnungen besteht die Möglichkeit einer staatlichen Förderung, wobei die Festsetzungsmöglichkeiten eines Bebauungsplans sich darauf beschränken, dass die Wohnungen dem förderfähigen Standard entsprechen müssen, unabhängig davon, ob die Förderung in Anspruch genommen wird oder der Bauherr darauf verzichtet. In letzteren Fall flankieren städtebauliche Verträge diese Bestimmungen und können eine Belegungsbindung und eine entsprechende Mietpreishöhe vereinbaren.

Bei Gewerbenutzungen sieht das BauGB hingegen nur vor, dass die „Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse der einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung...“, in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Eine Mietpreisbindung für Gewerbemieten in städtebaulichen Verträgen dürfte jedenfalls in der Regel am Grundsatz der Angemessenheit scheitern, der beim Abschluss städtebaulicher Verträge einzuhalten ist, da der Mietpreisbindung derzeit keine öffentliche Förderungsmöglichkeit gegenübersteht.

Gegen die Zulässigkeit einer Mietpreisbindung spricht auch, dass das BGB für Mietverhältnisse über Wohnraum Sonderregelungen enthält, was bei Mietverhältnissen über Gewerbeflächen gerade nicht der Fall ist.

Auch dürfte in der Diskussion um Gewerbemieten pauschal nicht auf Bodenwertsteigerungen abgestellt werden. Allenfalls wenn die konkrete Bodenwertsteigerung über einen vereinbarten Zeitraum wirtschaftlich den (geringeren) Mieteinnahmen sowie dem Vertragspartner direkt oder indirekt auferlegten Kosten entsprechen würde, könnte ggf. von einer Angemessenheit ausgegangen werden. Einen solchen Nachweis zu führen dürfte schwierig sein. Eine Mietpreisbindung für Gewerbeflächen ist somit derzeit in städtebaulichen Verträgen ausgeschlossen. Es erscheint schon fraglich, ob ein solcher Vertragsgegenstand (Mietpreisbindung für Gewerbeflächen) überhaupt zulässig ist. Sofern also eine Regelungsmöglichkeit zur Kostendeckelung der Mieten für kleine eigentümergeführte Gewerbebetriebe gewünscht ist, sind hier neue Regelungs- und Förderinstrumente zu etablieren.

Die „produktive Stadt“ muss nicht nur ausgerichtet werden auf ein verträgliches Nebeneinander von

Arbeiten und Wohnen. Über alternative Energie- und hybride Nutzungskonzepte im Quartier hinaus sollten die Gebäude selbst Teile der „neuen“ produktiven Stadt sein, so das Plädoyer von Alexandra Czerner in ihrem Beitrag „Arbeit und Klima“. Moderne, klimagerechte Stadtplanungen und Gebäude können Sauerstoff produzieren und die Luftqualität verbessern. In Verbindung mit ausreichend dimensionierten Grünflächen verbessern sie nicht nur das Stadtklima, sondern auch die ökologische Lebensqualität in der Nutzungsgemischten Stadt.

Alexandra Czerner: Arbeit und Klima

„Stadt macht Arbeit+ Klima“

Die Entmischung war einer der großen Fehler der Stadtplanungsentwicklung des letzten Jahrhunderts. Lange Wege, großer Energieverbrauch mit einhergehenden großen CO₂ Emissionen und großer Zeitverbrauch zwischen den Funktionen des Lebens vieler Bürger*Innen sind immer noch die Folge. Zudem hat man sich an „entmischtes Leben“ gewöhnt - hier gilt es die Umgewöhnung anzuregen. Politisch sind in Zukunft Entscheidungen zu kurzen Wegen zu fördern - nicht mehr nur durch Pendlerpauschalen lange Wege und damit hohen Energieverbrauch fördern, sondern auch das Gegenteil: Förderung von kurzen Wegen, z.B. mit einer Umzugspauschale, wären ein Signal für den Wandel. Die ideale Stadt der Zukunft ist gemischt, bietet Individuen kurze Wege zwischen Arbeiten, Wohnen, Bildung, Freizeit, Kultur und Erholung – dies für alle Funktionen des Lebens jederzeit und in allen Räumen der Stadt unbedenklich für die Gesundheit- also mit viel Grün und Sauerstoffproduktion. Diese wird gesichert u.a. durch einen angemessenen Grünanteil in jedem Stadt- und jedem Straßenraum. Gerecht bedeutet unter Anderem, in der Nähe der Arbeit bezahlbaren Wohnraum in wirklich gesundem Umfeld zu ermöglichen. Wie ist das zu schaffen? Mit Arbeit – unter anderem mit unserer Arbeit in Stadtplanung und Architektur, weg von der zementierten „Steinernen Stadt“, die mit Überhitzung den Klimawandel befeuert. Hierfür sind ökologisch und sozial gerechte Leitlinien politisch und planerisch zu setzen. Die Zeit drängt, da die Etablierung von Natur- und ihr Wachstum eine langfristige Aufgabe darstellt. Die Welt verstädert stetig. Global tragen die steinernen Städte - erkennbar u.a. an negativen Luftkennwerten und Überhitzung – zur Klimakatastrophe bei - und sind gleichzeitig von deren Folgen direkt betroffen. Die Sicherung vorhandener Grünflächen in Städten reichen nicht aus, um bedrohliche Luftkennwerte und Überhitzungen, sowie die Grundwasser-

Problematik ganzheitlich in bestehenden Stadtgebieten zu lösen.

Die Stadtplanung der Zukunft arbeitet für ökologisches Gleichgewicht mit klaren Begrünungsregeln und gegen den Klimawandel. Hierfür erkennen wir folgende Notwendigkeiten:

1. Die urbane Verantwortung für den Klimawandel durch mangelnde Grünflächen grundsätzlich reflektieren.
2. Urbane Möglichkeiten zur Naturvernetzung umgehend organisieren.
3. Erkenntnisse auf Bundes- und Landesebenen umsetzen und durch verbindliche Regulierungen langfristig sichern.

Naturbewusste Stadtplanung für Klimaschutz

Die Natur zurückholen in alle Stadträume. Kühlung von Dächern, Fassaden und versiegelten Bodenflächen, Luftfilterung und Sauerstoffproduktion, Wasserkreisläufe unterstützen durch Versickerung und bodengebundenes Grün sind wichtige Aspekte der grün-durchwachsenen Klimaschutz – Stadt.

- Eine Ausgewogenheit pro Grundstück und Gebäude schaffen, mit intensiv-grünen Oberflächen, denn Eigentum verpflichtet. Dies geregelt mit einer verbindlichen Grünflächenzahl, gesichert in der Baunutzungsverordnung und in den Landesbauordnungen: die **GRÜN-FZ**
- Städtebau: Der Anteil von intensiven Grünzonen pro Straßenraum ist im Verhältnis zur Gesamtsumme der Oberflächen zu definieren und nachzuweisen. Einfache und leicht prüfbare Berechnungsmethoden sind zu entwickeln.
- Hochbau: Der Anteil der intensiven Grünzonen pro Gebäude ist im Verhältnis zur Gesamtsumme der Oberflächen von Grundstück und Kubatur zu definieren und nachzuweisen. Bei geringer Dichte genügen die ökologisch wertvoll begrünten Grundstücksflächen, bei höherer Dichte dienen bodengebundene Fassadenbegrünungen und in größerer Höhe objektgebundene Fassadenbegrünungen, sowie Dachbegrünungen zum Nachweis.

- **Nie wieder reine Grenzbebauungen an der Straßenrandseite planen.**
Bei Neuplanungen sind ökologisch wirksame grüne Vorbereiche in allen Straßenräumen zu berücksichtigen, mit dichter, intensiver Bepflanzung. Keine direkt an vollversiegelte Fassaden angrenzende vollversiegelte Bürgersteige und Straßen schaffen, sondern bodengebundene Bepflanzungen ermöglichen. Dies verbessert die Atem-Luftqualität – was gerade in Fahrrad-, Fußgänger- und Kinderwagenhöhe dringend notwendig ist. Einige wenige Bäume im Straßenraum schaffen das nicht.
- Fassaden grundsätzlich mit angemessenem Grünanteil planen. Bestände kann man nachrüsten. Alle Nutzungsarten sind in der Pflicht, ihren Grünanteil zu leisten, da sie u.a. auch alle CO2 produzieren.
- Alle versiegelten Frei-Flächen in der Stadt sind zu prüfen und – sofern nicht durch notwendige Nutzungen fixiert – sind Teilflächen zu entsiegeln und intensiv mit hochwertigem Grün zu gestalten. Bei einem aufmerksamen Spaziergang durch die Stadt werden diverse Möglichkeiten für Sofortmaßnahmen leicht erkennbar. Der Bevölkerung können ggf. solche Flächen zur Begrünung zur Verfügung gestellt werden, z.B. mit Konzeptausschreibungen, um den Umwandlungsprozess zu beschleunigen.
- Straßenneubau minimieren.
- Bestehende Verkehrsflächen prüfen und mit Mobilitätskonzepten reduzieren. Nicht benötigte, entfallende Straßenflächen in intensive Grünflächen umwandeln. (aktuelles Beispiel: „Verfahren Wohnen und was noch“ Hamburg, besondere Würdigung für czerner göttlich arch. Projekt Höpenstraße/Radickestraße_Dokumentation S. 37_ Nachverdichtung mit Grünverdichtung u.a. durch Schaffung von Pocketpark durch sinnvolle Verkehrsflächenreduktion)
- Dachgärten für intensive Begrünungen auf bestehenden Dächern und bei Neubauten in den Städten, ergänzend zu einfachen Gründächern, in Kombination mit Solarkollektoren.

Abschließend ein Blick auf die globale Situation: Sterbende Wälder, Brände, verunreinigte Meere etc.

reduzieren die Sauerstoffproduktion weltweit, bei gleichzeitigem Wachstum der Bevölkerung, die zusätzlich zu Produktionsprozessen und Verkehrsströmen jederzeit CO₂ produziert. Nur durch die Verringerung der Produktion von CO₂ in verschiedenen Bereichen, die leider nur schleppend langsam begonnen hat und oft in der Diskussionsphase stecken geblieben ist, werden die Klimaziele nicht erreicht. Die urbane Produktion von Sauerstoff kann diese Lücke mit füllen.

Die Masse der Oberflächen - Ressourcen der Städte, heute noch „nackt“, können bald aktive Partner bei der Abmilderung des Klimawandels werden - wenn wir dafür sorgen. Umgewöhnungen von alten Stadtplanungs- und Architekturvorstellungen vorausgesetzt. Das vielbesungene Prinzip der Freiwilligkeit hat sich dazu in den letzten 30 Jahren nicht als erfolgreich erwiesen, warum also weitere wertvolle Zeit verstreichen lassen? Fördertöpfe blieben ungenutzt, Studien und Beispielprojekte gibt es ausreichend für den Erkenntnisgewinn und wenige Pilotprojekte wirken nicht in der Masse.

Die gerechte Verteilung auf alle Schultern gelingt nur mit der entsprechenden gesetzlichen Fixierung. **GRÜN-FZ**, „Nie wieder Grenzbauung an der Straßenrandseite“, Mobilitätswende und Verkehrsreduzierung.

Der CO₂ Anteil der Luft steigt, der Sauerstoffanteil sinkt. Es ist nur logisch, sich einer Maßnahme zu bedienen, die weder Arbeitsplätze vernichtet, noch zu aufwendig ist. Die Städte zu naturdurchzogenen „durchwachsenen Städten“ im Sinne von Gesundheit und Klimaschutz zu entwickeln, die mit Sauerstoffproduktion für ihre Menschen besser sorgen können, ist nur logisch – und eine erreichbare Vision.

Das Thema der produktiven Stadt ist unmittelbar mit der Steuerung von Logistik und Güterverkehr verbunden, denn eines der wesentlichen Argumente für innerstädtische Produktion ist die damit verbundene Verkehrsreduzierung. Andererseits gehören Wirtschaftsverkehre zu den wesentlichen Treibern der Verkehrszunahme in den Städten. *„Die Reduzierung von Güterverkehren ist verbunden mit der Regionalisierung der Güterproduktion bzw. Güterverwertung“ meint Alexandra Czerner. „Welche Güter sind regional verfügbar und können daher auch rein regional bezogen werden? Wo kann man Transportwege vermeiden, da es nicht zwingend erforderlich ist, die exakt gleichen Güter von anderen Ländern bzw. sogar anderen Kontinenten zu importieren? Die Arzneimittelproduktion ist ein gutes Beispiel dafür, dass Globalisierung und Verlagerung von lebenswichtigen Produkten in ferne Länder große*

Gefahren mit sich bringen kann. Lernen aus Corona ist ein Teil der Zukunftssicherung. Mobilitätskonzepte sind ökologisch zu denken, dies nicht nur regional, sondern auch global. Regionalisierung von Gütern für kurze Wege, Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und deutlich weniger Energieverbrauch reduzieren den CO₂ Verbrauch“.

Unter dem Titel „Logistik in der produktiven Stadt“ verweist Eva Herr auf die Zunahme des Güterverkehrs insbesondere durch die Paketbranche, die zwar nur 10 % der Logistikleistungen in den Städten ausmacht, aber 50 % der Logistikwege. Dieser im Wesentlichen durch den Online-Handel induzierte Verkehr ließe sich durch bessere Vernetzung reduzieren. Der Beitrag führt vielversprechende Beispiele dafür auf, macht aber auch deutlich, dass abschließende Lösungen intensiv zu diskutieren und zeitnah zu entscheiden sind. Eine systematische Bewertung bisheriger Pilotversuche könnte dazu beitragen, zukunfts- gerichtete Handlungsempfehlungen zu formulieren. Verkehrsreduzierung ist eines der Ziele der zukünftigen gemischten und „durchwachsenen“ Stadt.

Neben dem Warenverkehr ist der Verkehr der Menschen von und zur Arbeit ein wesentlicher Faktor der mit „Arbeit“ verknüpften Verkehrsbelastung in den Städten. Nach einer Studie des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI)² pendelt jede/r Dritte in Hamburg Beschäftigte aus dem Umland zur Arbeit. Das waren im Jahre 2013 rund 321.000 Personen. Einer Verkehrsstudie zufolge hat in Hamburg im Jahre 2017 jede*r Autofahrer*in durchschnittlich 44 Stunden im Stau gestanden³. Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit rund 550.000 Besucher*innen täglich der verkehrsreichste Bahnhof Deutschlands⁴. Er ist zu den Hauptverkehrszeiten überlastet - und bisher musste davon ausgegangen werden, dass diese Zahlen weiter steigen werden.

Ausgelöst durch die Corona-Pandemie ergibt sich nun auf einmal die Chance, durch mobiles Arbeiten und Homeoffice Verkehrsmengen drastisch reduzieren zu können. Und die Effekte des Homeoffice gehen weit darüber hinaus. In dem 2021 von der Technischen Universität Darmstadt herausgegebenen Ergebnisbericht einer empirischen Studie zum Homeoffice heißt es dazu: „Immobilienwirtschaftlich verändert sich nicht nur die rein quantitative Nachfrage nach Büro- und Wohnflächen, sondern insbesondere auch die qualitative Ausgestaltung der Nutzungskonzepte und der Standortnachfrage. Summa summarum wird sich durch die mittelbaren Folgen des Work from Home die Entwicklung von Lebens- und

Arbeitswelten und damit auch von Quartieren und Regionen spürbar verschieben“⁵

Damit schließt sich der Kreis zu der Eingangsbemerkung dass sich Produktions- und Arbeitsbedingungen derzeit radikal verändern. Lassen Sie uns in der Jahrestagung 2021 gemeinsam darüber diskutieren, was dies für die (Stadt-)Planung bedeutet.

¹<https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>

²Holtermann, Otto, Schulze: „Pendeln in Hamburg“, HWWI Policy Paper 83, Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut, 2013

³Hamburger Abendblatt, 06.02.2018

⁴Die ZEIT, Nr. 35, 23.08.2018, Hamburg-Beilage S. 5

⁵Pfnür, Gauger, Bachtal, Wagner (2021): Homeoffice im Interessenkonflikt. Ergebnisbericht einer empirischen Studie, S. 83. In: Andreas Pfnür (HRSG.), Arbeitspapiere zur immobilienwirtschaftlichen Forschung und Praxis, Band Nr. 41, Technische Universität Darmstadt

Hamburg auf eigene Faust: Museen und Ausstellungen zum Thema Arbeit und Stadt

Hamburg hat eine herausragende Museums- und Ausstellungslandschaft, die sich mit den Themen Arbeit und Stadt befassen. Vor allem der Hamburger Hafen hat Stadt und Arbeit geprägt - besonders deutlich lässt sich dies unter anderem im Hafenumuseum und dem Auswanderermuseum südlich der Elbe, dem Maritimen Museum und dem Speicherstadtmuseum nachvollziehen.

Weiterreichende Facetten der Arbeit und der Hamburger Stadtgeschichte finden sich unter anderem im Museum für Hamburgische Geschichte, im Museum für Kunst und Gewerbe, im Museum der Arbeit in Barmbek, im St. Pauli Museum und dem Altonaer Museum. Besondere Detailspekte zu Arbeit und Hafen finden sich im Gewürzmuseum Spicy's und im Zollmuseum. Mit spannenden spezifischen Themen beschäftigen sich weiterhin das Deutsche Zusatzstoffmuseum am denkmalgeschützten Großmarkt und das Genossenschaftsmuseum im Gewerkschaftshaus.

Wer sich eher klassischen Museums- und Ausstellungsinhalten, die hier nicht vertieft werden, widmen möchte, kommt in der Kunsthalle und in der Galerie der Gegenwart auf seine Kosten. Liebhabern zeitgenössischer Kunst werden die Deichtorhallen, das Haus der Photographie, der Hamburger Kunstverein und die Sammlung Falkenberg in Harburg ans Herz gelegt. Im Miniaturwunderland in der Speicherstadt kann man die größte Modelleisenbahn der Welt bestaunen.

Altonaer Museum

Das Altonaer Museum befasst sich als eines der größten deutschen Regionalmuseen mit der Kunst- und Kulturgeschichte des norddeutschen Raumes und präsentiert die kulturhistorische Entwicklung der Elbregion um Altona, von Schleswig Holstein und der Küstengebiete von Nord- und Ostsee. Die Sammlung enthält Grafiken, Gemälde, Textilien, Spielzeuge sowie kulturgeschichtliche Objekte aus den Bereichen Kunsthandwerk, Schifffahrt, Leben und Arbeiten auf dem Land und in der Stadt. Immer stärker verbindet das Altonaer Museum zudem mit seinen Ausstellungen und Veranstaltungen Themen aus der Geschichte mit den Perspektiven, die sich für die heutigen Bewohner ergeben und die deren Identität innerhalb Hamburgs bestimmen: Stadtentwicklung, Flucht und Migration, Inklusion.

www.shmh.de/de/altonaer-museum

Museumstraße 23
22765 Hamburg
U/S-Bahn Altona

Öffnungszeiten Mo, Mi - Fr 10 - 17 h, Sa und So 10 - 18 h, Di geschlossen

Museum der Arbeit

Das Museum der Arbeit in Hamburg-Barmbek zeigt Hamburger Industrie-, Technik- und Sozialgeschichte. Dauerausstellungen: „ABC der Arbeit“ vermittelt unterschiedlichste Aspekte der Arbeit in Hamburg seit der Industrialisierung; „New York Hamburger Gummi-Waren“ zeigt die industrielle Verarbeitung von Kautschuk anhand der Geschichte der New York Hamburger Gummi Waaren Compagnie; „Grafisches Gewerbe“ zeigt den Buchdruck, dessen Mechanisierung und Ende; sowie „Arbeit im Kontor“ zeigt den Aufschwung der Handelshäuser, in denen der Handel mit Rohstoffen aus Übersee organisiert wurde

www.shmh.de/de/museum-der-arbeit

Wiesendamm 3
22305 Hamburg

U/S-Bahn Hamburg-Barmbek

Öffnungszeiten: Mi-Fr 10-17 h; Sa-So 10-18 h, Mo 10-21 h

Auswanderermuseum Ballinstadt

Der Hamburger Hafen war die letzte Station von Millionen von Migranten, bevor sie nach Amerika reisten. Die Hamburger Reederei HAPAG mit ihrem Direktor Albert Ballin errichtete die Auswandererhallen in der "Ballinstadt". Sie war die letzte Zwischenstation vor dem Aufbruch nach Amerika. Heute beherbergen drei originalgetreu rekonstruierte Gebäude das Auswanderermuseum.

www.ballinstadt.de

Veddeler Bogen 2
20539 Hamburg

S-Bahn Veddel/Ballinstadt
Öffnungszeiten: Täglich 10-18 h

Hamburger Genossenschaftsmuseum

Das Genossenschafts-Museum im Gewerkschaftshaus zeigt 170 Jahre Genossenschaftsgeschichte mit dem Schwerpunkt auf Konsumgenossenschaften. Hervorgehoben wird die „Pro“ (Konsum-, Bau- und Sparverein „Produktion“). Die „Pro“ wurde 1899 in Hamburg gegründet. Sie wuchs in kurzer Zeit zu einer der größten Konsumgenossenschaften der Welt. Hamburg war die Stadt der Gemeinwirtschaft. Hier hatte die Großeinkaufs-Gesellschaft Deutscher Konsumvereine (GEG) ihre Zentrale, die einst mehr als 50 Fabriken besaß und das bedeutendste deutsche Großhandelsunternehmen des Lebensmittel-Sektors war. 1904 wurde der Zentralverband deutscher Konsumgenossenschaften gegründet, der noch heute seinen Sitz in Hamburg hat und 330 Mitgliedsgenossenschaften betreut.

www.genossenschafts-museum.hamburg

Besenbinderhof 60
20097 Hamburg

Öffnungszeiten auf Website einsehen

U/S-Bahn Hauptbahnhof
Bus ZOB

Gewürzmuseum Spicy's

Das Museum zeigt Gewürzgeschichte vom Anbau bis zum Fertigprodukt und stellt den gesamten Bearbeitungsprozess anhand von antiken Geräten und Maschinen dar.

www.spycis.de

Am Sandtorkai 34
20457 Hamburg

U-Bahn Baumwall (U3)

Öffnungszeiten täglich 10 - 17 h

Hafenmuseum Hamburg

Das Hafenmuseum ist eine Außenstelle des Museums der Arbeit und zeigt dessen „maritimen“ Sammlungsbereich. Seit 1999 wurde diese umfangreiche Objektsammlung im Hansahafen zusammengeführt. Das Herzstück des Hafenmuseums bildet der Kaischuppen 50 A. Die Sammlung umfasst Beispiele der materiellen Kultur der letzten 100 Jahre aus Güterumschlag, Schifffahrt, Schiffbau und Meerestechnik. Auf der

Pontonanlage im Hansahafen sind die schwimmenden Objekte des Museums zugänglich. An den Wochenenden wird die Hafentechnik vorgeführt: Der Schwimmkran wird unter Dampf gesetzt, der Van Carrier verlädt Container oder der Nietenkocher wird eingheizt, damit zwei Bleche mit Nieten verbunden werden können. In der ständigen Ausstellung werden die entscheidenden Neuerungen in der Hafearbeit durch das Aufkommen des Containers thematisiert.

www.shmh.de/de/hafenmuseum-hamburg

Australiastraße 50A
20457 Hamburg

Anfahrt siehe Website

Öffnungszeiten: Mo und Mi-Fr 10 - 17 h; Sa und So 10 - 18 h; Di geschlossen

Museum für Hamburgische Geschichte

Das Museum zeigt die Entwicklungsgeschichte Hamburgs seit ca. 800 und gehört zu den größten stadthistorischen Museen Europas. Dauerausstellungen (Auswahl): „Hamburg im 20. Jahrhundert“ zeigt die Lebensbedingungen der Menschen in Hamburg vom Kaiserreich bis zur Jahrtausendwende; „Juden in Hamburg“ zeigt die wechselvolle Geschichte der jüdischen Hamburger in den letzten 400 Jahren und „Stadtgeschichtlicher Rundgang“ widmet sich Hamburgs Entwicklung seit der Hammaburg bis heute und gibt Einblick in Wirtschaft, Hafen, Handel und die Stadt.

www.shmh.de/de/museum-fuer-hamburgische-geschichte

Holstenwall 24
20355 Hamburg

U-Bahn St. Pauli

Öffnungszeiten: Mo, Mi-Fr 10-17 h; Sa-So 10-18 h, Di geschlossen

Museum für Kunst und Gewerbe

Mit seinen über Generationen zusammengetragenen Beständen ist das MGK ein Universalmuseum und präsentiert mit über 500.000 Werken Spitzenleistungen menschlicher Kreativität und Erfindungsgabe. Die Sammlung umspannt 4000 Jahre von der Antike bis zur Moderne und Gegenwart. Sammlungen umfasst unter anderem die Antike, Mittelalter bis Renaissance, Barock bis Klassizismus, Design, Fotografie und Neue

Medien, Plakat, Grafik, Mode, Islamische Kunst, Musikinstrumente.

www.mgk-hamburg.de

Steintorplatz
20099 Hamburg

U-/S-Bahn Hauptbahnhof

Öffnungszeiten Di-So 10-18 h, Do 10-21 h, Mo geschlossen

Internationales Maritimes Museum

Der aus einer Seefahrerfamilie stammende ehemalige Geschäftsführer des Axel Springer Verlags ist Gründer dieses privaten Museums, was eine der weltweit größten maritimen Sammlungen zeigt.

www.imm-hamburg.de

Kaispeicher B
Koreastraße 1
20457 Hamburg

U-Bahn Meßberg (U1) oder Überseequartier (U4)

Öffnungszeiten täglich von 10 - 18 h

Speicherstadtmuseum

Das Speicherstadtmuseum dokumentiert die Bau- und Nutzungsgeschichte der historischen Speicherstadt in Hamburg. Im authentischen Rahmen eines Lagerhauses von 1888 wird veranschaulicht, wie die Quartiersleute (Lagerhalter) früher hochwertige Importgüter wie Kaffee, Kakao oder Kautschuk gelagert, bemustert und veredelt haben. Weitere zentrale Themen sind der Tee- und Kaffeehandel, der in den Kontoren der Speicherstadt ansässig war, sowie die Baugeschichte der Speicherstadt.

www.speicherstadtmuseum.de

Am Sandtorkai 36,
20457 Hamburg

U-Bahn Baumwall (U3)

Öffnungszeiten Mo-Fr. 10 - 17 h; Sa, So und Feiertage 10 - 18 h

St. Pauli Museum e.V.

Das St. Pauli Museum beschäftigt sich mit der Alltagsgeschichte von Hamburgs berühmtestem Stadtteil und zeigt, wie der Stadtteil entstanden ist und welchen Wandel er durchlebt. Mit Collagen, aber auch mit schauspielerischen Darbietungen und Lesungen zeigte das Sankt Pauli Museum, wie sich der Stadtteil verändert hat. Man beschäftigte sich mit den Fragen, wie aus den Revuetheatern und Tanzcafés der 50er und 60er Jahre die Partymeile Reeperbahn entstand. Oder wie ein Hausbesetzer oder Seemann heute noch auf dem im Volksmund genannten „Kiez“ wahrgenommen wird. Der ehrenamtlich arbeitende Vorstand des Museums besteht aus Bewohnern des Stadtteils.

www.sankt-pauli-museum.de

Nobistor 10 (Achtung: bei Redaktionsschluss im Umzug)

Öffnungszeiten (Achtung: bei Redaktionsschluss im Umzug)

Deutsches Zollmuseum

Das Deutsche Zollmuseum befindet sich in der Hamburger Speicherstadt. In den Räumen des ehemaligen Zollamtes Kornhausbrücke wird auf 800 Quadratmetern Ausstellungsfläche die Zollgeschichte vom Altertum bis zur Gegenwart präsentiert.

Die Dauerausstellung bietet Schmuggelgeschichten und Informationen zum Thema Zoll anhand von über 1.000 Exponaten, Grafiken, interaktiven

www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Zollmuseum/zollmuseum_node.html

Alter Wandrahm 16
20457 Hamburg

U-Bahn Meßberg

Öffnungszeiten Di-So 10 - 17 h, Mo geschlossen

Deutsches Zusatzstoffmuseum

Zur Herstellung von Lebensmitteln werden Tausende von Zusätzen beigemischt. Das Deutsche Zusatzstoffmuseum informiert über die Funktion, Herstellung sowie Risiken und Nebenwirkungen von Zusatzstoffen. Weiterhin werden anhand alltäglicher Produkte die Welt von Emulgatoren und Stabilisatoren, von Farb- und

Konservierungsstoffen, von Aromen, Backmitteln
und Geschmacksverstärkern vorgestellt.

www.zusatzstoffmuseum.de

Grossmarkt
20097 Hamburg

S-Bahn Hammerbrook

Bus Nagelsweg

Das Museum ist so versteckt, wie die
Lebensmittelzusätze. Anfahrtsskizze auf der
Website

Öffnungszeiten Mi, Fr, Sa, und So 11 - 17 h;
Do 14 - 20 h

Podcasts als neues Medium im Planungsdialog

Dr. Christine Grüger, Sarah Dörr, Dr. Fee Thissen

Podcast auf dem Vormarsch

Der Begriff Podcast setzt sich zusammen aus „pod“ und „cast“ für „broadcast“, was übersetzt „senden“ bedeutet. Als Medium ist der Podcast in den Nullerjahren aus dem RSS-Feed entstanden. Während in den Anfängen insbesondere Video-Podcasts produziert wurden, dominieren heute Audio-Podcasts das Feld. Durch die massenhafte Verbreitung von Smartphones und die damit verbundene Möglichkeit, jederzeit und überall Podcasts hören zu können, sind diese aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Es gibt heute kaum ein Thema, das nicht durch einen oder mehrere Podcasts abgedeckt wird. „Podcast-Macher:in“ ist zum neuen Beruf neben der „Influencer:in“ geworden.

Die Corona-Pandemie hat die Bedeutung von Podcasts in der Medienwelt nochmal verstärkt. U.a. durch den Podcast „Coronavirus-Update: Der Podcast mit Drosten & Ciesek“ ist das Medium endgültig auf breiter Basis bekannt. Neben Formaten, die ausschließlich der Unterhaltung dienen, werden zunehmend auch fachbezogene und wissenschaftliche Inhalte in Podcasts aufbereitet. Hierbei stehen auch politische Inhalte, wie z.B. im Podcast „Lage der Nation“ mit dem Journalisten Philip Banse und Jurist und Bürgerrechtler Ulf Buermeyer oder in den podcasts von Garbor Steingart „das morning Briefing“ oder „der 8. Tag“ hoch im Kurs.

Da die Produktion von Podcasts kurzfristig erfolgen kann, haben die Themen und Inhalte in der Regel einen hohen Aktualitätsbezug. Darüber hinaus bieten Podcasts ein hohes Maß an Flexibilität für die Zuhörer: innen. Diese können sich ihr Podcast-Programm selber zusammenstellen und hören, wenn sie dafür Zeit haben.

Die Vielfalt an Podcastreihen ist groß, gleichzeitig gibt es keine Qualitätskontrolle für die Produktion und Verbreitung (vgl. [www. tonspion.de](http://www.tonspion.de)). Durch kostenlose Online-Tools ist mittlerweile fast jede:r in der Lage einen eigenen Podcast zu produzieren und zu verbreiten, was für den Einzelnen das Herausfiltern interessanter Inhalte zunehmend erschwert.

Auswahl von podcasts (Quelle: www.tonspion.de). Hörbar auf iTunes, spotify, you tube, deezer, apple podcast, amazon music/audible, google podcasts

- **Lage der Nation – der Politik-Podcast aus Berlin mit Philip Banse und Ulf Buermeister**
- **Brand eins podcast- Gespräche mit interessanten Personen zum aktuellen Heft**
- **Alles gesagt – der unendliche Interviewpodcast. Zeitjournalisten Christoph Amed und Jochen Wegener im Gespräch mit außergewöhnlichen Menschen.**
- **Fest & Flauschig – Dialogpodcast zwischen Olli Schulz und Jan Böhmermann**
- **Jung und Naiv. Tilo Jung. Politische Interviewreihe**

Podcasts zur Stadtentwicklung

Auch in der Planungs- und Architektenszene werden zunehmend Podcasts auf Sendung der gängigen Audio-Plattformen gebracht, die aktuelle Geschehnisse oder planungs- und gesellschaftsbezogene Herausforderungen aufgreifen und diskutieren. Wobei die Zielstellung höchst unterschiedlich sein kann und vom Fortbildungsbaustein, über bloße Informationsvermittlung bis hin zum Stadtmarketing, als Baustein der Öffentlichkeitsbeteiligung oder Teil der Unternehmenskommunikation reichen kann.

So produziert beispielsweise das Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat (BMI) gemeinsam mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) seit Herbst 2020 unter dem Titel „**stadt:radar**“ einen **Debattenpodcast zur Neuen Leipzig Charta**, dessen Themen sich rund um Stadtmachen, Stadtdenken und Stadtentwickeln drehen.

Das Institut für Städtebau und Wohnungswesen (ISW) hat im Frühling 2021 gemeinsam mit Dr. Christine Grüger und Dr. Fee Thissen den Podcast **„Stadtredei. Reflexionen zu Stadt und Raum“** gestartet. Ziel ist es, anhand aktueller städtebaulicher Herausforderungen über mutige Entwürfe und unorthodoxe Ideen zur Gestaltung städtischer Zukünfte zu sprechen.

Zur Vorbereitung auf die DASL Jahrestagung 2021 in Hamburg zum Thema „Stadt macht Arbeit- Arbeit macht Stadt“ wurde der podcast #05 **„hub & home – wie das Büro der Zukunft die Stadt verändern wird“** aufgenommen. Im Gespräch waren Hans Peter Boltres, Stadtplaner und Baudezernent für Hamburg-Nord und der Zukunftsforscher Klaus Burmeister, der sich seit zwei Jahrzehnten mit den zukünftigen Herausforderungen und Innovationen für Wirtschaft und Gesellschaft beschäftigt. Einig waren sich beide Gesprächspartner darin, dass sich durch die Pandemie die Arbeitsorganisation stark verändert und das Zusammendenken von Nutzungen - sowohl innerhalb eines Gebäudes als auch im Quartier- viel Spielraum für neue Ideen eröffnet und entsprechende „Ermöglicher“ jenseits der Verwaltung benötigt.

Nach einer ersten Auswertung der Zuhörerschaft durch das isw hat sich gezeigt, dass der Podcast im Vergleich zu einzelnen Kursen sehr gut nachgefragt wird: 220 Abonnenten, 1036 Hörer*innen und 1747 Downloads (Stand: 27.5.2021). Auch schriftliche Rückmeldungen von einigen Zuhörer*innen erreichten die Stadtredei, so dass das isw die Reichweite dieser Art des Fortbildens fortsetzen wird.

Die Podcasts **„BDA-Denklor: don't waste the crisis“**, und **„Urban Change - Der Podcast für Stadt, Land und Zukunft“** widmen sich ebenfalls aktuellen stadt- und raumbezogenen Herausforderungen.

„Bunterbeton“ ist ein Podcast in dem mit Menschen von Kulturinitiativen aus dem ganzen Land gesprochen wird. Kunst-Stadtentwicklung-Partizipation sind die Schwerpunkte dieses Podcasts, der mit finanziellen Mitteln des Ministeriums für Kultur und Wissenschaft NRW gefördert wird. Dabei geht es den Macher*innen darum, dass sich Kulturinitiativen vernetzen und austauschen. So ist dieser Podcast sehr stark mit einer eigenen Website verknüpft, um die Netzwerklandschaft darzustellen, Kontakte und Feedback zu ermöglichen. Der Podcast und Blog **„what/next“** des Lehrstuhls für Planungstheorie und Stadtentwicklung der

RWTH Aachen University befasst sich mit dem Umgang zum laufenden Wandel und zielt in deutscher und in englischer Sprache neben Studierenden, die mit bestimmten Themen vertraut gemacht werden sollen, als Zielgruppe ebenfalls auf die gesamte Planer: Innenwelt ab. Die Podcasts **„Munich Next Level“** und **„Hallo Hamburg“** bereiten städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Themen ortsbezogen auf und richten sich neben der Fachwelt auch an die interessierte Öffentlichkeit.

Sechs Botschaften:

- Digital statt analog: Die digital geführten Gespräche in den Podcasts sind eine gutes Austauschformat und bieten die Möglichkeit flexibel und kurzfristig aktuelle Themen zu behandeln.
- Immer wieder anders: Ein Podcast lässt sich flexibel gestalten (Interview, Talks).
- Viele werden erreicht: Podcasts weisen eine hohe Reichweite auf.
- Nicht mal so eben: Podcasts sind ein eigenes Arbeitsfeld und beschäftigen ein mehrköpfiges Team mit recherchieren, telefonieren, transkribieren und schneiden.
- No money, no podcast: Auch dieses Format benötigt finanzielle Unterstützung durch eine Kooperationspartner: in und/ oder Werbung, Spenden und Abobeiträge.
- Hörend lernen: Podcasts vermitteln auf gut verständliche Art Sachverhalte der Stadtentwicklung...

...und da die Menschen nach lauter Wissenssendungen, digitalen Konferenzen, Online-Seminaren, Netflix Sendungen und sozialen Medien das Auge beruhigen wollen, wird gerne einfach nur mal zugehört.

Das Stadtredei Team: Dr. Christine Grüger, Dr. Fee Thissen und Sarah Dörr (isw)



***A) Berichte zu allgemeinen
Fragen des Zusammenhanges
städtischer und gewerblicher
Entwicklung***

Stadt Macht Arbeit! Ein aphoristischer Gedankengang

Prof. Dr. sc. techn. ETH Michael Koch

Arbeits_Plan

Eingeladen einen inhaltlich frei fokussierbaren kurzen Artikel zu schreiben, der sich dem Zusammenhang von Stadt und Arbeit widmet, erwies sich als Herausforderung. Schließlich handelt es sich um einen die Stadt konstituierenden Zusammenhang der uns - als Planerinnen und Planer im weitesten Sinne – eigentlich in allen Arbeitsbereichen betrifft.

Ich nutze die Einladung, um zu versuchen mit einem assoziativen Gedankengang die Themen abzustecken, in deren Rahmen wir uns professionell mit den unterschiedlichen Ausprägungen des Zusammenhangs von „Stadt und Arbeit“ auseinandersetzen müssen. Dabei starte ich mit dem Ergebnis einer Onlinesuche, womit sich eine erste thematische Auslegeordnung abzeichnet, deute dann an, welche Konsequenzen die aktuelle Pandemie im Hinblick auf die Arbeitsorganisation und welche Folgen das für unsere Idee von Stadt haben könnte, spekuliere ob nicht gerade auch in „rurbanen“ Lebens- und Arbeitsweisen Zukunftspotential für die räumliche Entwicklung liegt, und vermute, dass die Gestalt der Stadt, die Architektur von Lebens- und Arbeitsräumen durch die Veränderung der Arbeitswelten neue Impulse erfährt, um abschließend dafür zu werben, dass wir anders und koproduktiver auch mit zivilgesellschaftlichen Akteuren zusammen arbeiten sollten, um Stadt im Hinblick auf diese Anforderungen gemeinsam zu entwickeln – wofür dann auch die entsprechenden Ausbildungsgänge ertüchtigt werden müssten.

Arbeits_Suche

Die Suchmaschine erschließt ein erstes Abbild von Zusammenhängen: Wenn man „Stadt und Arbeit“ bei Google eingibt erscheinen Städte als Arbeit-Geber: Städte müssen verwaltet und entwickelt/geplant werden. Für letzteres wird Stadtplanung als die prädestinierte Disziplin und als hoheitliche Aufgabe erwähnt. Außerdem erscheint das Stichwort „Soziale Arbeit“. Es verweist auf die zivilgesellschaftlichen und sozioökonomischen Dimensionen der Stadt und ihrer Entwicklung. Und darauf, dass soziale, durch Zugangsprobleme hinsichtlich Bildung und Arbeit bedingte Benachteiligungen eine große Herausforderung für die Stadtgesellschaft und für die Stadt und ihre Entwicklung sind. Dreht man bei der Google-Suche die Reihenfolge um und sucht nach „Arbeit und

Stadt“ erscheint zusätzlich ein Hinweis auf Dieter Lämples Beitrag „Arbeit in der Stadt“ im Handbuch „Stadtsoziologie und Stadtentwicklung“ (Ingrid Breckner u.a., Hrsg.). Veränderungen der Arbeit und des Erwerbslebens haben tiefgreifende Veränderungen der Stadt als gebauten, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Raum zur Folge. Außerdem sind Arbeitslosigkeit, Arbeitssuche und Arbeitsnomaden mit ihren multilokalen Lebensstilen ebenso Stadt(bild) prägend.

Neue Arbeits_Teilung

Das zur Pandemie Bekämpfung verordnete Homeoffice und die deshalb angeordneten Geschäftsschließungen und Produktionsbeschränkungen haben der Stadt den Stecker gezogen. Die Covid-Pandemie, bzw. die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung, stellten die Arbeitswelten in Frage: Die Verteilung der Arbeitsstätten in Stadt und Region, ihre Erreichbarkeit, ihre Abhängigkeiten von globalen Produktionslinien und Konsumtionssphären, ihre Raumbedarfe und die Ausgestaltung der Arbeitsorte und ihrer Umgebung wurden hinterfragt. Die aufgeworfenen Fragen sind nicht wirklich neu, sondern werden schon lange - auch im Zuge der zunehmenden Kritik an der Globalisierung – vorgetragen.

Die Beantwortung dieser Fragen erhält durch den Klimawandel und die Diskussion darüber, wie er zu bekämpfen sei, neue Bedeutung. Die unmittelbare Erfahrbarkeit von raumfunktionalen Abhängigkeiten im Zuge der Pandemie erwies sich als politökonomische und gesellschaftliche Laborsituation. Die darin gewonnene erhöhte Sichtbarkeit von Stellschrauben der Veränderung in diesen Abhängigkeiten begründet die Hoffnung, dass nun zukunftsfähige Kurskorrekturen im Hinblick auf neue Formen der Arbeitsteilung und der Arbeitsorganisation und auch der räumlichen Entwicklung erfolgen könnten. Auch weil das Bewusstsein dafür gestiegen ist, dass nach der Pandemie vor der Pandemie ist. Routine- und Machtkartelle und politisches Beharrungsvermögen werden der Sand im gesellschaftlichen Transformationsgetriebe sein. Aber auch die „Neigung“ zur Amnesie könnte gesellschaftliche Neuorientierungen erschweren: sich nämlich – Gedanken verloren und der AHA-Regeln müde – von allen Einschränkungen der Pandemie in einer berauscheden Rückkehr in die vorpandemische Normalität erholen zu wollen. Damit wird die eigentliche politische und zivilgesellschaftliche

Herausforderung deutlich: Wie soll und wie kann man sich auf neue Ziele der Stadtentwicklung verständigen und die Wege dahin neu aushandeln?

Arbeit (re)produziert Stadt

Seit Arbeit Überschüsse produzierte, konnten Städte als Marktorte und Stätten des Handels entstehen. Die Folgen der produktiver werdenden und sich ausbreitenden Arbeit haben schlussendlich zur stärkeren räumlichen Separierung der städtischen Funktionen geführt. Die kleinräumig mit Wohn- und Arbeitsstätten gemischten Städte des Mittelalters wuchsen im Zuge der Industrialisierung zu häufig unzutraglichen funktionalen Gemengelage heran. Mit dem Leitbild der „Neuen Stadt“ der Moderne sollten die „störenden“ produzierenden Arbeitsgebiete so weit wie nötig von den anderen Nutzungsbereichen der Stadt getrennt werden. Die Entwicklung der Massengesellschaft führte auch in den Bereichen von Handel und Dienstleistungen aber auch in der Freizeitgestaltung und bei den Erholungsnutzungen zu größeren Arbeitsplatzkonzentrationen, Flächenbeanspruchungen und Raumgefügen. Mit Hilfe schrittweise ausdifferenzierter Planungsinstrumente versuchte man einen gedeihlichen, auch an wechselnden Leitbildern orientierten städtischen Gesamtzusammenhang herzustellen. Arbeitsstätten, Versorgung und Handel wurden mittels Planungsgesetzen und Bauordnungen in besonders reglementierten Nutzungsgebieten untergebracht. Wir haben jetzt die Stadt, die die planerisch und politisch verantwortlichen Generationen so wollten. Wenn wir nun eine andere Stadt wollen und diese u.a. auch durch neue Arbeitsformen erreichbar zu sein scheint, müssen wir nach neuen konzeptionellen, prozessualen aber auch administrativen und regulativen Ermöglichkeiten suchen.

Stadt_Land_Arbeit?

Wem es in der Stadt zu eng oder zu teuer wurde, der oder die ging aufs Land: Das galt nicht nur für Wohnung- oder Haus-Suchende sondern auch für Produktion und Handel. Die Stadt-Landschaft zwischen den Kernstädten entwickelte sich zu dem was Tom Sieverts die „Zwischenstadt“ nannte. Ein besonderer und vielgestaltiger Lebensraum, der einer besonderen planerischen und konzeptionellen aber auch strategischen und performativen Zuwendung bedarf. Die stadtlandschaftlichen „urbanen“ Metropolitanräume könnten sich einer neuen Attraktivität erfreuen, weil hier Arbeiten und Wohnen und Erholen in überschaubaren Bewegungsradien landschaftsverbunden möglich wird und auch noch erschwinglich ist. Zusätzlich bieten die im Umfeld vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe die Chance kleiner,

rationalisierter Versorgungskreisläufe. Verbesserte technische Infrastrukturen stellen die Verbindungen zu anderen regionalen Netzwerken und Lebensräumen und in die „Welt“ sicher.

Das sieht nach Arbeit aus

Arbeit hat die Stadtgestalt geprägt und prägt sie: Wir kennen die ausgedehnten Arbeitsviertel und Arbeiterviertel. Die Produktion besetzte immer mehr Flächen, manchmal mit geheimnisvollen und aufregenden produktiven Orten und mit ikonographischer Architektur. In der Regel entstanden aber langweilige und auch emittierende Stadt-Teile. Die aber meistens auch soziale Heimaten waren, weil in unmittelbarer Nachbarschaft der Arbeitsstätten die Wohnungen der Beschäftigten von der Zugehörigkeit oder gar von der Zusammengehörigkeit sprachen. Die Vergrößerung der Arbeitspendlerradien löste diesen narrativen räumlichen Zusammenhang auf. Die Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus bezeugen als stadtgestalterischer und erzählerischer Reflex aber bis heute die sozialen Folgen der sich ausdehnenden Arbeitswelten. Sozialen, also erschwinglichen Wohnraum anzubieten hat sich schon lange vom Arbeitgeber emanzipiert und wird in Zukunft noch stärker zur gesellschaftlichen und politischen Stadt(bild) prägenden Aufgabe. Das „Recht auf Stadt“ (Henri Lefebvre) muss als Recht auf bezahlbaren Wohnraum gerade auch in der als Leitbild postulierten „Europäischen Stadt“ eingelöst werden. Nachdem die Produktion aus zentralen Lagen der Stadt weggezogen ist prägen nun die großen Büro-, Dienstleistungs- und Handelskomplexe diese Orte, deren Monofunktionalität eine weiter zunehmende urbanistische Herausforderung darstellt.

Hybride Arbeits- und Wohngebäude

Schon lange wird statt der Trennung der städtischen Funktionen ihre Mischung postuliert. Dies um Wege zu sparen und wieder attraktivere Stadt-Teile zu erhalten. Inzwischen kann die Forderung, die ausgelagerte, produktive Arbeit zurück in die Stadt zu holen und wieder kleinere Ver- und Entsorgungskreisläufe zu etablieren, mit neuen technischen Errungenschaften der Digitalisierung, der Logistik und des Emissionsschutzes argumentieren. Die Einführung des „Urbanen Gebietes“ in der BauNVO zeugt vom Versuch, dieses schon lange diskutierte Leitbild einer stärkeren Funktionsmischung auch rechtlich möglich zu machen. Ein Fortschritt, aber ein sehr kleiner. Die neu mögliche und durch Homeoffice Erfahrungen auch nachgefragte stärkere Mischung von Arbeiten mit Wohnen und Erholen braucht außerdem eine intelligente Gestaltfindung und Raum-Erfindung. Die immer noch zu sehr an

überholten Familienkonstellationen orientierte Wohnungsproduktion muss endlich neu ausgerichtet werden. Man kann die Wohnlofts als frühe Zeichen eines Wohnwandels sehen: Arbeitsräume wurden neue Wohnräume, in denen sich das Wohnen auch verändern und mit weiteren – z.B. „Homeoffice“-Nutzungen - anreichern konnte und kann. Gefragt ist heute eine die Nutzungsmischung ermöglichende Architektur und sind kleinräumige städtebauliche aber auch raumfunktionale und sozioökonomische Vernetzungen, wodurch die neuen Arbeits- und Wohnwelten einen neuen Ausdruck und eine neue Identität erhalten.

Verständigungsarbeit macht Stadt

Stadt entsteht nicht durch, allenfalls unter Zuhilfenahme von Stadtplanung. Die gesetzlich vorgeschriebenen formalisierten Planungs-Verfahren und -Instrumente werden schon länger durch informelle Prozesse und neue Qualität sichernde Verfahren ergänzt. Letztere nehmen zu, weil Stadtentwicklung Innenentwicklung ist, was die Transformation von Stadt-Beständen bedeutet und konzeptionelle sowie prozessuale Maßarbeit bedeutet. Gelingende und integrative Aushandlungsprozesse sind Voraussetzung für eine breite Akzeptanz der Veränderung und des Umbaus von Stadt-Teilen. Dabei müssen alle Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung, die ökologischen, die sozialen und die wirtschaftlichen, sorgfältig austariert werden. Die gemischte Stadt braucht die Erfindung neuer Räume, neuer Verantwortungsgemeinschaften, neuer ökonomischer Absicherungen und neuer Ermöglichungsstrategien. Die Idee der „urbanen Allmende“ (Georg Franck) streicht die dafür notwendige Verständigungsarbeit heraus. Diese setzt Vertrauen voraus, politische Redlichkeit – eine sich weiterentwickelnde Stadt-Bau-Kultur.

Stadt_Kompetenzen erarbeiten

Wie können die Akteure der Stadtentwicklung neben den notwendigen fachlichen Kenntnissen auch die erforderlichen persönlichen Kompetenzen erwerben? Die Curricula der relevanten Ausbildungsgänge könnten sich noch wirkungsvoller dieser Frage zuwenden, wenn nicht hochschulbürokratische Hürden bestehen würden. Und neue innovative Studiengänge haben es schwer, im Ringen um die notwendigen Ressourcen ihre Ziele zu erreichen.

Die Herausforderungen des Anthropozän (Paul Crutzen), die mit dem Klimawandel besonders manifest werden, erfordern auch und gerade hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die disziplinären und institutionellen Trennungen in Ausbildung und Praxis der Planung zu hinterfragen und in experimentellen situativen Kontexten und Reallaborräumen produktiv zu überwinden. Die Postulate zu einer „Transformativen Wissenschaft“ (Schneidewind/Singer-Brodowski), zu einem „relationalen Entwerfen“ (Stefan Kurath) und zu einer „Universität der Nachbarschaften“ (Bernd Knies) halten zahlreiche Anregungen für die Ausgestaltung notwendiger Reallabore und informeller Entwicklungsprozesse bereit.

Diese Prozesse können zu Momenten des Aufbruchs in zivilgesellschaftliche und urbane „Neuländer“ werden. Im Rahmen der damit verbundenen Aushandlungs- und Verständigungsarbeit sind persönliche Kompetenzen gefragt, die nur in der urbanen Praxis erworben und weiterentwickelt werden können. Die Ausbildung muss die notwendigen Praxisbezüge und Mitwirkungsmöglichkeiten in konkreten Prozessen der Stadtveränderung aufweisen und unmittelbar erlebbar machen, damit die Studierenden diese Kompetenzen mittels Erfahrungen erlernen können. Und die Weiterbildungsangebote sollten vermehrt ebensolche unmittelbaren Erfahrungswelten anbieten.

Nachsätze

Meine Auslegeordnung von thematischen Zusammenhängen von Stadt und Arbeit mündet in Postulate, die durch die Pandemieerfahrungen bedingt drängender erscheinen. Neu sind sie nicht: Es handelt sich um schon länger bestehende und auch als notwendig erachtete urbanistische Schlussfolgerungen, die inzwischen auch schon zu einer ganzen Reihe von konzeptionellen und prozessualen Innovationen in Ausbildungsgängen und in der Praxis der Stadtentwicklung geführt haben. Diese vermochten aber einen wirklichen Kurswechsel noch nicht wirklich einzuleiten. Warum eigentlich nicht? Die notwendige fachliche Verständigungsarbeit ist auch politische Überzeugungsarbeit, die offensichtlich unsere Lernfähigkeiten als Gesellschaft herausfordert.

Arbeits- und Wohnwelten im regional differenziert ablaufenden Wandel – im Kontext allgemeiner gesellschaftlicher Entwicklungen und aktueller Folgewirkungen der Corona-Pandemie

Dr. Stefan Köhler

Die Arbeitswelten, die Form, der Umfang und die Inhalte des Arbeitens, stehen in einem fortwährenden Veränderungsprozess. Das war schon immer so und wird auch in Zukunft so bleiben. Geändert hat sich aber das Tempo, die Geschwindigkeit, in der Abfolge von Änderungsprozessen. Und geändert hat sich die Vielfalt der Möglichkeiten die Arbeit und Arbeitsprozesse zu gestalten. Hier ist es zu einer stetigen Ausdifferenzierung gekommen, die innerhalb der Städte und Regionen Deutschlands teilweise differenziert verläuft und unterschiedliche regionalspezifische Folgewirkungen mit sich bringt bzw. bringen kann.

Insbesondere im Rahmen der Digitalisierung sind – in etwa vor zwei/drei Jahrzehnten beginnend - Veränderungen relativ grundlegender Natur bzw. Ausprägung in der Arbeitswelt eingetreten, auf die in diesem Beitrag eingegangen wird.

Vor allem die Einführung neuer Informations- und Kommunikationstechniken (IuK-Techniken) und die Umstellung von analogen auf digitale Techniken und Anwendungen, beginnend in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts, führte zu Veränderungen in den bislang relativ scharf abgrenzbaren Funktionen Arbeiten, Wohnen, Mobilität, Freizeit und Erholung und so fort. War man beispielsweise im Urlaub, so war ein gleichzeitiges, zumindest temporäres, Arbeiten kaum möglich, saß man als Fahrzeuglenker im Auto, so war man ausschließlich mit dem Fahren beschäftigt und war man zuhause, so fand mit Ausnahme ganz weniger Tätigkeitsfelder, keine „Heimarbeit“, neudeutsch „Homeoffice“, statt.

Mit der Einführung neuer IuK-Techniken erfolgte bereits Ende der 80er und in den 90er Jahren eine intensive Diskussion, ob es zur Substitution oder zumindest zur Verringerung von insbesondere Geschäftsreisen kommen würde (siehe hierzu z.B. Köhler 1993). Seinerzeitiges Fazit war, dass zwar Verkehre vereinzelt substituiert werden, letztendlich die neuen Anwendungen aber dazu verwendet werden, Verkehre effizienter zu gestalten und eingesparte Reisen etc. mit neuen, zusätzlichen Kontakten wieder „aufzufüllen“. Hinzu kam, und dies weitete die Verkehre nochmals weiter aus, dass die neuen Techniken es ermöglichten bzw. erleichterten

Geschäftsbeziehungen im Rahmen der Globalisierung räumlich auszuweiten, zu differenzieren und vor allem zu intensivieren. Weiter wurde seinerzeit diskutiert, ob die neuen Techniken es den Menschen ermöglichen und „schmackhaft“ machen (könnten), wieder verstärkt im ländlichen Raum zu leben. Auch hierzu kam es bekannterweise seinerzeit nicht. Der überwiegende Teil ländlich geprägter Räume, vor allem hier die strukturschwachen, erfuhren in dieser Hinsicht keinerlei Stärkung.

Seit rund 20 Jahren, ausgehend von Entwicklungen in den USA, fanden aber auch Veränderungen in den bislang noch relativ stark segmentierten Funktionen des Arbeitens und des Wohnens statt. Eine von diesen zahlreichen und sehr differenziert ausfallenden Veränderungen war die Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten, die Etablierung von CoWorking-Zones und das Ermöglichen von Arbeiten im HomeOffice (siehe hierzu z.B. Bauer u.a. 2014 und Bockstahler u.a. 2020) wie auch das stetig an Bedeutung gewinnende multilokale Wohnen und damit auch eines multilokalen Homeoffice-Arbeitens.

Ein Blick in die Geschichte der Entwicklung von CoWorking und Homeoffice zeigt (siehe Bauer u.a. 2014), dass mit Beginn der Digitalisierung und den ersten Anwendungsangeboten neuer IuK-Techniken ein Trend hin zum Outsourcen und Offshoring von Leistungen, die Unternehmen – insbesondere hier zuerst aus dem Dienstleistungssektor - bislang in ihren eigenen Einrichtungen verrichteten bzw. verrichten ließen, erfolgte. Dies führt u.a. dazu, dass es zu einem verstärkten „Freelancertum“ kam. Damit ergab sich:

- eine Entgrenzung - als Aufweichung von Arbeitszeit, Arbeitsort und vor allem von Arbeitsverträgen,
- ein projektorientiertes Arbeiten – die Arbeit wird zunehmend einzelfallorientiert, damit ggfs. zeitlich befristet verrichtet bzw. vergeben,
- eine soziale Entkoppelung – das Team, die Kollegenschaft verliert grundsätzlich oder zumindest relativ an Bedeutung.

Im Jahr 1999 wurde zum ersten Mal der Begriff „Coworking“ geprägt und in New York wurden wohl erstmalig Büroflächen mit „Flexible Desks“ für Freelancer und kleine Unternehmen, heute würde man bei einigen von ihnen von „Start-Ups“

sprechen, angeboten. Von da an setzte sich diese Form des Arbeitens letztendlich nach und nach weltweit durch. Das Fraunhofer Institut kam in seiner umfangreichen Analyse zur Schlussfolgerung: Unabhängig vom Ort und damit egal ob in Amerika, Europa oder Asien lag der primäre Fokus des Coworking „ausnahmslos in der Zusammenarbeit gleichgesinnter Menschen, um hieraus auf unterschiedliche Weise voneinander profitieren zu können“ (Bauer u.a. 2014, S. 20).

Interessant ist, dass der Diffusionsprozess dieser neuen Form des Arbeitens zwar in den Metropolen seinen Ursprung hatte, sehr schnell aber auch in eher kleinen Städten adaptiert wurde. Gemäß den Ergebnissen der Studie von Bauer u.a. (2014) wurden bereits 2011 rund 7 % aller Coworking Spaces in Städten kleiner 20.000 Einwohner und fast 20 % aller Spaces in Städten kleiner 100.000 Einwohner gegründet. Dieser Trend dürfte sich, ohne dass hierzu weiterführende Zahlen bekannt sind, so weiter fortgesetzt haben.

Unabhängig von der Entwicklung von Coworking gab es bereits in wenigen Branchen, in denen die Aufgabengebiete entsprechende Spezifika aufwiesen und mittels neuer IuK-Techniken sozusagen auch „ortsunabhängig“ bewältigt bzw. geleistet werden konnten, entweder die Verlagerung in sog. Telearbeitszentren, aus Kostengründen bis hin in Drittweltländer verlagert, oder eben hinein in die Wohnung, die um die Office-Funktion ergänzt wurde. Die Wohnung wurde damit zugleich zum Homeoffice.

Mehrere Studien haben untersucht, wie Homeoffice baulich/räumlich in den eigenen vier Wänden umgesetzt wird (vom eigenen Arbeitszimmer bis hin zur Arbeitsecke im Schlafzimmer oder die Mit-/Umnutzung des Küchentisches) und welche Auswirkungen dies auf die Kreativität, die Qualität und den Umfang von Arbeitsergebnissen hat und wie sich die Arbeitszufriedenheit bei den im Homeoffice gänzlich oder temporär arbeitenden Personen entwickelt hat (siehe z.B. Bockstahler u.a. 2020). Auf die hierzu vorliegenden Studien kann und soll nicht detailliert weiter eingegangen werden, aber bemerkenswert ist, dass es ca. 9 bis 16 Wochen dauerte, bis die Faktoren „Kreativität“, „Performance“ wie auch „Informationsfluss“ als optimal angesehen wurden und dann - und das ist das Überraschende - bei all diesen Faktoren eine langsame, wenn auch geringfügige Abnahme bzw. ein Rückgang festgestellt wurde (Bockstahler u.a. 2020, S. 23). Die Corona-Pandemie – so die Ergebnisse dieser Untersuchung vom Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation – haben Home-Office einen enormen Schub gegeben, nicht allein durch die Arbeitnehmer gewünscht, sondern in vielen Fällen auch durch die Arbeitgeber

„verordnet“, um Stillstände in vielerlei Bereichen des Wirtschaftslebens zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Was sind die Begleitumstände, was sind die Auswirkungen einer verstärkten Heimarbeit? Nicht sozial, nicht psychisch oder emotional, sondern für Stadt- und Raumentwicklung in Deutschland?

Sowohl durch die Veränderungen stärker hin zu Homeoffice wie auch durch ein verändertes Verhalten in den täglichen Bewegungsmustern bzw. menschlichen „Aktionsräumen“ – durch Corona befördert bzw. auch „erzwungen“ – haben sich die Aufenthaltsräume und Bewegungsströme der Menschen innerhalb ihres Wohnorts, in ihrer Region und auch darüber hinaus gewandelt. Eine Forschungsarbeit an der TU Kaiserslautern zeigt dies deutlich für das unmittelbare Wohnumfeld, für die Heimatkommune, auf (siehe Beulich 2021) und visualisiert dies auch anhand von Karten. So wurden in den mit diversen, teilweise sehr restriktiven Einschränkungen und Maßnahmen in den Pandemiezeiten verstärkt Frei- und Naturräume innerhalb der jeweiligen Wohnortkommune oder naheliegend zu ihr aufgesucht. Ein Fazit dieser Untersuchung ist weiter, dass dadurch „viele Unzulänglichkeiten des öffentlichen Raums spürbar werden: Gehwege erweisen sich als zu schmal, (...), Straßenquerschnitte als auto- aber nicht menschoptimiert“ (Beulich 2021, S. 19). Als Lösungsansatz werden Anpassungserfordernisse insbesondere in der Erhöhung der Gestaltungsqualität als auch eine höhere Vielfalt von Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums propagiert - möglichst ohne Eingrenzungen oder gar Absperrungen, so wie dies in den Pandemiezeiten vielerorts (temporär) ja letztendlich der Fall war.

Zu ähnlichen Empfehlungen kommt auch ein Team von 15 renommierten Wissenschaftlern und Praktikern der ARL (siehe ARL 2021), welches darauf verweist, dass bei der Fortführung der baulichen Innenentwicklung, so wie sie schon lange gefordert und Bestandteil auch des Baugesetzbuches ist, nun stärker auf angemessene und ausreichend dimensionierte Grünflächen zu achten ist. Ein Fazit lautet unmissverständlich, klar und plakativ: „Neben einem stress-protektiven und stress-reduzierenden Effekt ermöglichen sie (gemeint sind die urbanen Grünflächen, der Verfasser) ein soziales Miteinander unter Bedingungen des Physical Distancing“ (ARL 2021, S. 9).

Was bedingen sowohl der vor Corona bereits erfolgte und durch die Corona-Pandemie noch verstärkte Trend des Homeoffice auf die Stadtentwicklung allgemein wie auch den

Wohnraum und sein Umfeld hinaus – über die oben gemachten Ausführungen – hinaus noch? Und was wiederum sind hieraus eventuell bedingte Folgewirkungen?

Zahlreich sind die Untersuchungen zu den Effekten auf den Verkehr, wie beispielsweise hinsichtlich einer Reduktion der Pendlerströme, eines Rückgangs von Geschäftsreisen oder von Veränderungen im Modal Split. Hierauf wird nicht weiter eingegangen. Angemerkt sei jedoch ein Aspekt: Es ist deutlich zu erkennen, dass anders als bei der seinerzeitigen Einführung neuer IuK-Techniken vor rund 30 Jahren (siehe 3. Absatz zu Beginn dieses Beitrages) es heute in gewissen Verkehrsbereichen - mit hoher Wahrscheinlichkeit gilt dies für das Segment des Geschäftsreiseverkehrs - nun wirklich zu Substitutionswirkungen und Reduktionen im Verkehrsaufkommen kommt.

Auch zu den Wechselbeziehungen zwischen Wohnen und Arbeiten über die engere Frage zur Praktizierung von Homeoffice hinaus werden die verschiedensten Folgewirkungen erörtert (siehe z.B. Beirat für Raumentwicklung 2021). Fördert Homeoffice, letztendlich (auch) eine Form der Fernarbeit die Wahl von gleich mehreren Wohnstandorten, der sog. Multilokalität? Wohnen die Menschen auch in Zukunft noch nahe zum Arbeitsplatz, so wie es traditionell überwiegend der Fall war? In der ohnehin schon erkennbaren Entwicklung hin zu sog. hybriden Wohnformen nun durch Corona verstärkter Ergänzung um einen zweiten Wohnstandort bei der Partnerin/dem Partner, sofern der weiter entfernt lebt und nun erweitert um einen weiteren Wohnstandort in einer Feriendestination oder einem anderen Ort, an dem man sich – aus welchen Gründen heraus auch immer – zeitweise gerne aufhält? Und was bedeutet das für welche Regionstypen, für Metropolen, für ländliche Räume und für die verdichteten suburbanen Räume?

Auch die Betroffenheit von Branchen durch veränderte Wohn- und Arbeitswelten kann ein Thema werden und für einige ist sie es bereits. Auch hier hat sich Corona als Treiber von ohnehin eingeläuteten Transformationsprozessen gezeigt, wie insbesondere im Mobilitätssektor, sowohl was die Industrieunternehmen, Zulieferer wie auch Dienstleister in diesem Sektor anbetrifft. So stehen aktuell gerade die Fahrzeugindustrie in bis heute von ihr profitierenden Regionen und/oder Städte „unter Druck“ und vor großen Veränderungen (siehe z.B. Husmann 2020). Ob und wenn ja, für welche Branchen das ebenfalls Veränderungen mit sich bringt, und was das für die Standorte bedeutet, wird sich erst in den kommenden Jahren richtig abzeichnen. Auch was Freizeit- und Urlaubsverhalten von Bürgern anbetrifft, zeichnen

sich Veränderungen ab. So könnten klassische deutsche Feriendestinationen, wie bevorzugt deutsche Küstenregionen und der Alpenrand nicht nur stärker zu Ferienzeiten frequentiert werden, so wie aktuell der Fall, sondern auch als neu gewählter Hauptwohnsitz oder im Rahmen des multilokalen Wohnens an Zuzug gewinnen.

Ob Veränderungen nachhaltig eintreten und wie stark und in welche Richtung sie sich auswirken, wird sich in den kommenden Jahren erst richtig herauskristallisieren. Die Veränderungen als solche haben Auswirkungen auf die Infrastruktur und auf die Entwicklung von Städten und Regionen in vielerlei Hinsicht. Stadt- und Regionalplanung, die Politik, die gestaltenden Akteure wie auch die begleitende Wissenschaft und Forschung haben spannende Themen vor sich. Auch die DASL und ihre Mitglieder werden hierzu gefragt sein.

Literatur:

Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (2021): SARS-Cov-2-Pandemie – Was lernen wir daraus für die Raumentwicklung? Positionspapier aus der ARL 118. Hannover. Zitierweise wie folgt: ARL 2021

Bauer, Wilhelm; Rief, Stefan; Stiefel, Klaus-Peter und Agnes Weiss (2014): Faszination Coworking – Potenziale für Unternehmen und ihre Mitarbeiter. Hrsg. vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation. Zitierweise wie folgt: Bauer u.a. 2014

Beirat für Raumentwicklung (2021): Die COVID-19-Pandemie und ihre Auswirkungen auf die Raumentwicklung. Stellungnahme des Beirats an das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. Berlin.

Beulich, Andreas (2021): Neue Muster messen. In: stadt:pilot – Magazin zu den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Ausgabe 19, S. 19.

Bockstahler, Milena; Jurecic, Mitja und Stefan Rief (2020): Homeoffice Experience – Eine empirische Untersuchung aus Nutzersicht während der Corona Pandemie. Hrsg. Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation. Zitierweise wie folgt: Bockstahler u.a. 2020

Husmann, Nele (2020): Schön hier. Ganz schön gefährdet. In: Wirtschaftswoche vom 10.07.21, Ausgabe Nr. 29, S. 26-29.

Köhler, Stefan (1993): Interdependenzen zwischen Telekommunikation und Personenverkehr. Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe (Hrsg.), Schriftenreihe Nr. 24, Karlsruhe

Stadt und Arbeit – der Wandel der Arbeit verändert die Stadt

Ludwig Krause

Karl Marx:

„Die Arbeit ist zunächst ein Prozess zwischen Mensch und Natur, ein Prozess, worin der Mensch seinen Stoffwechsel mit der Natur durch seine eigne Tat vermittelt, regelt und kontrolliert. Er tritt dem Naturstoff selbst als Naturmacht gegenüber. Die seiner Leiblichkeit angehörigen Naturkräfte, Arme und Beine, Kopf und Hand, setzt er in Bewegung, um sich den Naturstoff in einer für sein eignes Leben brauchbaren Form anzueignen. Indem er durch diese Bewegung auf die Natur außer ihm wirkt und sie verändert, verändert er zugleich seine eigne Natur. Er entwickelt die in ihr schlummernden Potenzen und unterwirft das Spiel ihrer Kräfte seiner eignen Botmäßigkeit.“¹

Zu den gegenwärtigen Herausforderungen an die Zukunft der Stadt, zum Klimawandel, zum demografischen Wandel und „zur wachsenden Rolle der Bedeutung des Genderns“ gesellt sich nun auch die Frage nach der Zukunft des Arbeitens, aktuell z. B. durch die Diskussion um eine Verlängerung der Erwerbstätigkeit bis ins 68. Lebensjahr. Letzteres ist einerseits die Folge der Reduzierung des herkömmlichen Arbeitszeit Potentials, der Lebensarbeitszeit unserer Gesellschaft. Scheinbar fehlt es - zumindest in Deutschland - an Arbeitskräften, um den erreichten Wohlstand für uns und die nachfolgenden Generationen zu halten. Dabei zeigen die zurückliegenden Jahre und der wachsende Wohlstand, dass dem zumindest durch die rasant zunehmende Arbeitsproduktivität (und auch durch die systemisch erzwungene tatkräftige „Hilfe“ der Entwicklungsländer) begegnet werden konnte. Uns geht es so gut wie nie! Dafür können wir dankbar sein und das vielleicht auch durch ein längeres Erwerbsleben zum Ausdruck bringen.

Dennoch spielt in der gegenwärtigen Stadtplanung die Zukunft des Arbeitens als Daseinsweise der Menschen (homofaber) nur eine untergeordnete Rolle. Für die Stadt und die Region relevant sind der Arbeitsplatzabbau und der Strukturwandel allgemein und die gravierenden Veränderungen der verbleibenden Arbeitsumwelt im Besonderen. Auch für den Einzelnen wird es erst prekär und dann auch deutlich, wenn die Arbeit ungeplant, also nicht durch den Renteneintritt, verloren geht. Im Laufe der Zeit habe ich gelernt, dass die Frage nach dem Ergehen „auf Arbeit“ heute keinesfalls gestellt werden darf, sie als „übergriffig“ gilt.

Die Arbeit im Alltagsleben der DDR

Arbeit, Arbeitszeit und Arbeitsplatz spielten im Bewusstsein der DDR-Bevölkerung und der DDR-Gesellschaft eine zentrale Rolle. Im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz wurden in der DDR teilweise viele Aktivitäten wahrgenommen, was man sich heute so nicht vorstellen kann: Betriebsfeste, gemeinsame Theaterbesuche, Sport- und Freizeitangebote, Ferienplatzvermittlung... Die Verhältnisse gegenüber dem Arbeitsleben in der DDR haben sich in der neuen Bundesrepublik grundlegend verändert. Damals in der DDR sprach man über das Arbeitsleben miteinander und ohne Scheu. Die Tatsache, dass die Kinder in der Krippe gleichzeitig - im Takt - aufs Töpfchen gesetzt wurden, würde ich noch nicht als Vorstufe gemeinsamen Arbeitens verstehen, wie man es uns später besserwisserisch lehrte. Eine gewisse Zielstrebigkeit der Volkswirtschaftspolitik und des Studiums im Interesse der Volkswirtschaft lässt sich nicht bestreiten. Sie führte zu einem rascheren Eintritt ins Erwerbsleben. Nach Abitur, einjähriger Lehre und Hochschulstudium trat ich meine erste Arbeitsstelle an. Bis zum 65. Geburtstag konnte ich die heute genannten 40 Jahre als Messgröße für eine volle Rente erreichen! Welcher Hochschulabsolvent wird das heute wohl schaffen?

Fest steht auch, dass die Frau in der DDR als Arbeitskraft gefragt war und nicht zuvörderst an den Herd gehörte. Insgesamt war deshalb die Beschäftigtenquote in der DDR höher, was auch durch Entlastungen im Bereich der Kindererziehung, des Arbeitsrechts (Frauenruheraum und Hauswirtschaftstag) und der Weiterbildung befördert werden musste und gefördert wurde. Auch im Wohnungsbau und im Städtebau wurde dieser Tatsache nach Maßgabe der Möglichkeiten Rechnung getragen, angefangen von der äußerst pflegeleichten, weil kleinen Küche, bis hin zur Ausstattung der Wohngebiete mit Einrichtungen des Gemeinbedarfs, wie sie die entsprechende Komplexrichtlinie verbindlich vorsah.

Bernd Hunger hat in seiner Soziologie der Stadt in der DDR drei Standbeine des Stadtlebens und dessen Verortung ausgemacht: Das Arbeitsleben mit dem Arbeitsplatz, das Wohnen im Wohngebiet und die Freizeitgestaltung – zu ihr gehörte der Einkauf, der Sport, die Kultur, das Wochenende verkürzt mit dem Begriff Datsche. Bei der so gestalteten Lebensumwelt blieb die Stadt, die Polis,

¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/Arbeit_\(Philosophie\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Arbeit_(Philosophie))

im Bermuda-Dreieck von Wohnen, Arbeitsplatz und Datsche auf der Strecke.

Dieses Dreieck von Wohnen, Arbeiten und „Sonstigem“ - darin subsummiert sind alle weiteren Ziele von Verkehrsbewegungen - bildete auch das Grundgerüst des „Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)“ der TU Dresden. Das damalige Grundmuster mit den 5 Verkehrsbewegungen: Wohnen-Arbeiten, Arbeiten-Wohnen, Wohnen-Sonstiges, Sonstiges-Wohnen und Sonstiges-Sonstiges spiegelt auch die Bedeutung des Arbeitens als Ziel und Quelle des Verkehrs wider. Jede dieser Fahrtengruppen war etwa gleich groß, also ein Fünftel des Gesamtverkehrs. Das heißt aber auch, dass 40 Prozent zum „Berufsverkehr“ gehörten! Heute gerät der Berufsverkehr nur bei der Festlegung der „Pendlerpauschale“ ins Bewusstsein der Öffentlichkeit!

Angesichts der hier dargestellten „Verhältnisse“ scheint es mir wichtig, dem Thema „Arbeit in der Stadt“ mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Arbeit „an sich“

Die von Karl Marx formulierte Definition von Arbeit ist geprägt von den damaligen Produktionsweisen. Im Laufe der Zeit haben sich, bezogen auf die Art des „Stoffwechsels“ zwischen Mensch und Natur, die Verhältnisse zwar grundlegend verändert, geblieben ist aber, dass in diesem Prozess etwas getan werden muss: vermitteln, regeln, kontrollieren, und dass dieser Prozess nicht nur etwas - das Objekt - verändert, sondern, dass auch das Subjekt sich dabei verändert. Marx definiert so die Arbeit als das Entscheidende, als das, was den Menschen von der sonstigen Umwelt unterscheidet. Damit schließt er - religionskritisch - alle anderen Erklärungsversuche für das menschliche „Sosein“ oder „Dasein“ aus. Dass der Mensch mit und im Ergebnis seiner Arbeit Freude findet ist schön. Dies allein erfüllt aber nicht den Zweck der Arbeit selbst. Insofern gehört auch das biblische „im Schweiße deines Angesichts sollst du dein Brot essen“ zu der nüchternen Wirklichkeit, die heute in vielerlei Weise ihre Ausgestaltung erhält.

Die Veränderungen der Arbeitsweisen

Die Arbeit, der Marx'sche Stoffwechsel mit der Natur, hat sich im Laufe der Menschheitsgeschichte immer mehr von der Natur entfremdet. Bestand am Anfang die Arbeit darin, in der Natur dieser etwas durch Arbeit abzurufen. Durch Jagd oder Sammeln von Früchten, durch Viehzucht und Ackerbau „domestizierte“ sich der Mensch die

Natur, durch die Nutzung und Veredelung die Naturschätze usw. Er entzog sich auch dem unmittelbaren Leben in der Natur, siedelte in Dörfern und Städten und entwickelte eine Arbeitsteilung, in deren Folge immer weniger Menschen noch den unmittelbaren Umgang mit der Natur als Basis ihres Lebens empfinden. Die Wirtschaft entwickelt sich in Sektoren vom Primärsektor, hier sind nur noch 2 Prozent der Deutschen beschäftigt, über den Sekundärsektor (24%) zum Tertiärsektor (74%). Der sogenannte Quartärsektor als steigender Anteil des ehemals Tertiärsektors umfasst die Informationswirtschaft, die wiederum den Quintärsektor einschließt... Zu diesem wird auch die Entsorgungswirtschaft gezählt, die - so scheint es - den Kreislauf „zurück zur Natur“ wieder schließt. Die Entwicklung der Sektoren erfolgt zunehmend mit einer „Entfremdung“ zwischen dem handelnden Subjekt und dem Objekt oder Produkt der Tätigkeit. Es scheint, dass die räumliche und stoffliche Verbindung eine immer geringere Rolle spielt.

Gleichzeitig eröffnet die Globalisierung neue Möglichkeiten der „Überlistung“ unserer „gewachsenen“ und „traditionellen“ Bindungen an unsere „natürliche“ Umwelt. Was hierzulande nur mit Mühe erwirtschaftet werden könnte, wird aus Regionen dieser Erde importiert, die günstigere Bedingungen für die Erzeugung bieten, seien es die Natur oder die billigeren Arbeitskräfte.

Die modernen Informationstechniken bieten weitere neue Möglichkeiten für die Gestaltung der in der Stadtplanung zu gestaltenden Raum-Zeit-Strukturen. Bemerkenswerterweise hat auch die gegenwärtige Pandemie uns gezwungen, diese Veränderungen unter einem gewissen Druck zu meistern, und das nicht nur in der Arbeitswelt, sondern auch bei der Bildung und bei der Freizeitgestaltung.

Die dem technischen und digitalen Fortschritt geschuldeten Veränderungen werden nicht ohne Folgen für einen grundlegenden Wandel, für eine Neujustierung der Stadtplanung sein.

Die Arbeit im Zyklus des Lebens

Voraussetzung für ein erfülltes Arbeitsleben ist, und das wussten schon die Alten, eine gute Ausbildung: „Früh krümmt sich, was in Haken werden will“. Zu meiner Kindheit galt eine gute Schulbildung samt Lehre in einem Handwerk als Fundament für ein ganzes Leben. Später wurde in der DDR die 10-Klassen-Schule mit Abschluss der mittleren Reife zur Pflicht. Da war es ein Privileg, wenn man noch zwei Jahre bis zum Abi draufsaßeln konnte. In meiner Heimatstadt (28.000 Einwohner) bestand der Abiturientenjahrgang aus

27 Schülern! Die Hochschulreife erreichten damals weniger als 6 % der Schüler! Heute (2018, Wikipedia) erlangt jeder zweite Deutsche die Hochschul- oder die Fachschulreife.

In unserer Mittelstadt konnten wir nur den naturwissenschaftlichen, nicht aber den neusprachlichen Zweig wählen! Und nach dem Abitur mussten viele, um an einen Studienplatz zu gelangen, „freiwillig“ zur Nationalen Volksarmee (In der DDR gab es seinerzeit noch keine Wehrpflicht). Der damals prognostizierte Lehrermangel führte außerdem dazu, dass 30 Prozent der Klasse ins Lehrstudium „gelenkt“ wurden. Sie sind bis ans Ende des Berufslebens tüchtige Lehrerinnen und Lehrer gewesen. Aber auch für die anderen wurde aus dem gewählten Studienfach der Beruf, besser die Berufung fürs Leben.

Heute ermöglicht und benötigt der Start ins Berufsleben viele Versuche, die ja alle der Verwirklichung der lang gehegten Träume dienen sollen. Die Ausbildung muss dazu aber gekoppelt werden mit einem Leben voller Abenteuer, Events und Reisen. Dafür könnte man die Jugend beneiden. Wir dürfen und wollen es ihr gönnen! Mir klingen die Ohren über die gegenwärtigen Klagen nach den Einschränkungen der Pandemie: Wir möchten endlich wieder leben! Allerdings wird dafür - über das Studium hinaus ein „Job“ – benötigt, was letztlich auch die Studienzzeit verlängert... Wieviel Zeit bleibt danach für das „klassische“ Erwerbsleben?

Die Überraschung bei manchen scheint echt zu sein, dass es zwischen dem Ende der Ausbildung und dem Renteneintritt diese ungewisse Zeit, das Arbeitsleben, zu überbrücken gilt! Wenn außer über die Verlängerung der Lebensarbeitszeit auf 68 Jahre auch über eine Straffung der Ausbildung gesprochen und vernünftige Rahmenbedingungen dafür geschaffen würden, wäre dies ein interessanter Beitrag zur so genannten Generationengerechtigkeit.

Die Standorte des Arbeitens in der Stadt

Vor einigen Jahren habe ich für die Stadt Wolfsburg eine Vogelperspektive gezeichnet. Die daran geknüpfte Ausstellung in der wunderbaren Stadtbibliothek von Aarvo Alto löste bei den Betrachtern unerwartetes Erstaunen aus. Das Bild veranschaulichte, dass die Stadt vor allem aus dem Werksgelände besteht, Zentrum, Wohngebiete und Gemeinbedarfsflächen eher als Anhängsel des VW-Werkes anmuten. Im Industriezeitalter gehörten die Arbeitsstätten zu den wichtigsten städtebildenden Faktoren. Sie bedeckten große Teile der Stadtfunktionsfläche. Die Zahl der hier

Beschäftigten löste die stärksten Verkehrsströme aus. Der morgendliche Berufsverkehr und der nachmittägliche Feierabendverkehr waren die wichtigsten Bemessungsgrößen für die Netze des ÖPNV und das Straßennetz.

In den letzten Jahren haben sich diese Verhältnisse deutlich verändert. Der Anteil der Beschäftigten an der Wohnbevölkerung ist zwar gestiegen, aber die täglichen Bewegungszyklen weisen inzwischen andere Parameter auf: Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit hat sich reduziert, die Zeiten für Beginn und Ende der außerhäuslichen Beschäftigung verteilen sich jedoch breiter über den Tagesablauf. Das führt generell zwar zu einem gewissen Abbau der leidigen Verkehrsspitzen, hat aber auch den Nachteil, dass sich dadurch die Rahmenbedingungen für den ÖPNV – er ist an einer starken räumlichen und zeitlichen Bündelung der Verkehrsströme interessiert – verschlechtern, während der Individualverkehr wesentlich variabler auf die räumlichen und zeitlichen Schwankungen reagieren kann. Der Individualverkehr muss allerdings nicht den Ballast der von der Öffentlichkeit betriebenen und vorfinanzierten Infrastruktur tragen. Dies alles fördert auch die Rentabilität kleinerer Betriebsgrößen, deren Verkehrsaufkommen sich zeitlich und räumlich variabler gestaltet. Im Laufe der Zeit haben sich – ursächlich oder als Folge der veränderten Arbeitsprozesse sei dahingestellt – die Tagesrhythmen der Berufstätigen verändert. Im Allgemeinen fängt „Mann und Frau“ jetzt später mit der Arbeit an und kommt deshalb auch erst später nach Hause. In Ostdeutschland brauchte es lange, eher man sich darauf eingestellt hatte. Ich glaube, dass auch die Diskussion um den Nutzen der „Sommerzeit“ in Ost und West anders entschieden würde, ganz zu schweigen von dem Unterschied zwischen den Menschen mit weißen und denen mit dunklen Kragen.

Die Covid-19-Pandemie wirft ein neues Licht auf die Veränderung der Arbeitswelt mit ihren räumlichen und zeitlichen, also für die „Stadt als Wirtschaftsunternehmen“ bestimmenden Folgen. Sie trifft die Arbeitswelt genauso wie die Bildung, die Kultur, den Sport und alle Formen der gesellschaftlichen Prozesse. Ohne die Digitalisierung und die virtuelle Vernetzung wäre mit der Pandemie eine ungeahnte Katastrophe über die Wirtschaft und die Gesellschaft hereingebrochen. In der vorsichtigen Rückschau erweist sich die reale Bedrohung und die zurecht als krisenhaft zu bezeichnende Situation der Jahre 2020 und 2021 als hoffentlich rechtzeitiger und wirkungsvoller „Schuss vor den Bug“ unseres im Wohlstand und Überfluss dahingleitenden Tankers. Der Blick auf die anderen Kontinente, auf Indien,

Afrika und Südamerika, lässt uns Schlimmes ahnen und befürchten.

Wir werden uns in der Stadtplanung im Hinblick auf die Bedeutung des Arbeitens als Standortfaktor und als Auslöser gravierender Veränderungen einrichten müssen und entsprechende Konzepte über die Verträglichkeit der Arbeitsumwelt mit den weiteren städtischen Funktionsfeldern beschäftigen müssen: Wie sollte sich die Baunutzungsverordnung entwickeln? Welche infrastrukturellen Voraussetzungen gilt es öffentlich und privat zu gestalten? Wie werden die Verquickung von Arbeits- und Wohnumwelt gemeistert? Welche sozialen und gesundheitlichen Auswirkungen werden die Veränderungen des Arbeits- und des Freizeitregimes auslösen? Wie wird sich die Wohnung und die Wohnumwelt verändern, wenn Arbeiten und Wohnen näher aneinanderrücken? Viele Fragen stellen sich für die Stadtentwicklung als Ganzes und für die Planung der traditionellen Wohngebiete, die ja immer mehr selbst einen Großteil der Arbeitsplätze beherbergen.

Die Standorte des Arbeitens in der Region

Das Land Sachsen-Anhalt hat zeitweise mit dem Slogan „Land der Frühaufsteher“ geworben. Das war kein lässiger Gag, es war der Ausdruck einer großen Not. Die Menschen in diesem Land mussten früher aufstehen, weil sie, wenn überhaupt ein Arbeitsplatz vorhanden war, einen weiteren Weg zum Arbeitsplatz zurückzulegen hatten, als im Rest Deutschlands üblich!

Die innerdeutschen Wanderungsbewegungen haben seit der Wiedervereinigung zugenommen. Waren es zuerst neue Tages- und Wochenpendlerströme Richtung West entlang der ehemals innerdeutschen Grenze und aus den ostdeutschen Randgebieten, sind es nun auch solche von Nord nach Süd. Aus der zeitweisen Mobilität ist oft eine Sesshaftigkeit, ein Umzug hin zur Arbeit geworden. Da die jüngeren Frauen im wahrsten Sinne mobiler waren, bekamen sie ihre Kinder im Westen. Der Mangel an jungen Menschen vermindert im Osten das Arbeitskräftepotenzial.

Wir wohnen 3 km von der Tesla-Baustelle entfernt und fragen uns, woher die 12.000 – 15.000 Arbeitskräfte täglich kommen sollen. Bisher ist nicht erkennbar, ob es dafür regionalplanerische Strategien gibt, Strategien die auch der Stärkung des ländlichen Raums und seiner Aufwertung dienen. Werden auch hier, wie bei anderen sogenannten „Leuchttürmen“ in Brandenburg, die Arbeitskräfte aus Berlin angelockt, geht das flache Land leer aus? Unabhängig davon, ob die Tesla-Initiative zeitgemäß und nachhaltig ist, sollten die Auswirkungen auf die Region untersucht und

genutzt werden. Soll es echte Impulse für die Region geben, müssen diese durch infrastrukturelle Initiativen gestützt werden: Wohnstandorte, Schulen, Kultur, Ausbau der Kommunikationsnetze... Nach meinen täglichen Erfahrungen ist momentan der Regionalexpress der DB von Berlin nach Frankfurt/O, Cottbus, Potsdam, Brandenburg an der Havel oder Eberswalde der Gewinner: Viele Studenten der neuen Hochschulen leben in Berlin und pendeln täglich. Sie folgen damit ihren Professoren, deren Lebensmittelpunkt – vielleicht mit der Ausnahme Potsdams - kaum der Uni-Standort ist! Wie lange wird es dauern, ehe diese Städte mit ihren Nachbarschaften und wunderbaren Landschaften eine eigene Identität gewinnen? Dabei könnten die Lehren aus der Pandemie und die digitale Vernetzung durchaus auch Anstöße für einen Bewusstseinswandel und für Innovationen liefern.

Das Arbeiten im Netz

Die digitalen Möglichkeiten scheinen weitgehend die unmittelbare Beziehung zwischen den Beschäftigten und dem traditionellen Arbeitsplatz, ja vielfach auch der Beschäftigten untereinander zu erübrigen. Dieser Tage ist zwar die Pflicht zur Gewährung des „Home-Offices“ aufgehoben worden, es ist aber nur eine Frage der Zeit, wann die Vorteile des „Home-Working“ die Tarifpartner zu neuen Strategien des Miteinanders führen. Auch wenn es nicht zu einer zeit- und flächendeckenden Anwendung kommen wird, werden diese Veränderungen Folgen für die Stadtentwicklung haben. Videokonferenzen scheinen heute schon effizienter als „analoge“ Konferenzen zu sein: der „Störfaktor Mensch“ gerät in den Hintergrund, Ablenkungen kommen nicht in den Monitor! Die digitale Kommunikation zwingt auch stärker zu einer Konzentration auf das „gesprochene Wort“, das ohne Gesten und Stimmhebungen auskommen muss.

Der Bedarf an Büroflächen und deren Ausstattung wird sich weiter verändern. Flächen innerhalb der Büros bekommen vielleicht auch andere Funktionen – neben dem minimalistischen Arbeitsplatz werden Angebote zum körperlich-seelischen Ausgleich oder zum Austausch erforderlich. Vielleicht gibt es dann dort sogar eine eigene Team-Küche... Bürogebäude und -etagen können aber auch für andere Funktionen, z. B. für Wohnungen, ungenutzt werden. Aus der „Büro-City“ des 20. Jahrhunderts wird wahrscheinlich ein gemischtes Stadtquartier... Die „Fahrten zur Arbeit“ werden teilweise unnötig. Die eingesparte „Reisezeit“ wird „Freizeit“, die anderweitig nutz- oder Freude bringend verwendet werden kann.

Fazit

Die „Welt der Arbeit“, wie sie uns aus den Reden der Gewerkschafter vertraut scheint, hat

tiefgreifende Veränderungen erfahren. Architekten und Stadtplaner haben sie eher ignoriert. Es ist an der Zeit, sie in den Blick zu nehmen und dem Wandel Form zu geben.

Arbeit macht Platz!

Die Pandemie als Katalysator der städtischen Entwicklung

Ronald Kunze

Das Arbeitsleben hat sich durch die Pandemie grundlegend geändert und wird sich mit Sicherheit auch nicht wieder in den jahrzehntelang bekannten Modus zurückkehren. Arbeitszeiten und Arbeitsorte lösen sich auf. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf die Stadt! Es müssen nicht mehr alle täglich zugleich in das Zentrum und später zugleich alle wieder zurück an die Peripherie! Nicht mehr täglich pendeln zu müssen bedeutet bei gleichem Zeitbudget, man kann auch noch weiter draußen leben. Der Zug aufs Land war bei Metropolen wie Berlin, Köln und München recht schnell erkennbar, soweit möglich wollen Haushalte zum Arbeiten und Wohnen nach draußen in die etwas günstigeren Bereiche abwandern und zugleich nicht mehr täglich in die Mitte zurück. Längere Anfahrzeiten insbesondere im öffentlichen Nahverkehr werden bei eher seltener Nutzung in Kauf genommen. Haben wir letzten Endes doch zu viel Büroraum in der Mitte und zu breite Straßen auf dem Weg dorthin? Überfüllter Nahverkehr und Rush Hour auf den Ein- und Ausfallstraßen war gestern?

Während der Pandemie sind rund 80 % der Büro-Mitarbeiter im Homeoffice. Es gibt auch daheim Kernzeiten von 9.30 bis 12 und 14 bis 16 Uhr, in denen alle Mitarbeiter und feste Arbeitszeitfenster von 7 bis 19 Uhr, in denen die Arbeitszeit technisch erfasst und damit auch abgerechnet werden kann. Natürlich kann man zu Hause niemand daran hindern, auch darüber hinaus mal eben etwas zu nächtllicher Stunde zu bearbeiten, es zählt nur meist nicht als Arbeitszeit. Aber auch dieser Aspekt wird sich ändern, wenn wir tendenziell weg kommen von dem Modell Arbeitszeit ohne Leistungsnachweis zum noch näher zu definierenden Modell Arbeitsleistung ohne Zeitrachweis. Am Ende zählt das Produkt.

Technisch hat sich längst alles eingespielt: Der Zugriff auf die firmeneigenen Datenbanken ist problemlos möglich; auch die telefonische Erreichbarkeit durch Umstellung der Unternehmensdurchwahl auf das private Festnetz oder das vom Arbeitsgeber mitgelieferte Mobiltelefon. Das gilt auch für aufwändige CAD-Programme etc. etwa bei Architektur- und Planungsbüros. Alle Mitarbeiter wurden mit Laptops versorgt, ein zweiter Bildschirm am häuslichen Arbeitsplatz ist eine normale Einrichtung geworden. Probleme wie Datensicherung lassen sich lösen. An der Technik

soll es also nicht liegen; wohl aber an den baulich räumlichen Gegebenheiten.

Ob das fiktive Bild der am Wohnzimmertisch sich gegenseitig störenden Nutzungen für den Begriff Homeoffice zutrifft oder nur in bewusster Überzeichnung eine schon anrollende Entwicklung aufhalten soll, sei dahingestellt. Viele haben sich sehr schnell zu Hause problemlos eingerichtet; dennoch gibt es solche prekären Situationen. Aber auch in einem Einzimmerappartement lässt sich das Leben und Arbeiten nicht so gut miteinander verbinden. Die Ansprüche an die Wohnungsgrundrisse und ihre Ausstattung werden sich ändern. Dabei kommen einzelnen Einheiten und Nutzungen zuzuordnende „Schalträume“ wieder in den Blick, ebenso andere nutzungs offene Strukturen wie viel zu großzügig bemessene Nebenräume und sogar Einliegerwohnungen.

Coworking Spaces

Den fehlenden menschlichen Kontakt auf den Fluren, am Kaffeeautomaten oder mittags in der Kantine muss man gar nicht täglich haben, so ein Ritual wird auch irgendwann mal langweilig. An sich würden bei reinen Bürotätigkeiten auch ein bis zwei Tage in der Woche für den informellen Austausch „in der Firma“ ausreichen, in eher innovationsorientierten Branchen mit mehr kreativem Austausch können es auch zwei bis drei Tage sein. Der heutige Standard der Fünftagewoche am Arbeitsplatz wird sich auf die Tätigkeiten beschränken, bei denen eine Anwesenheit zwingend erforderlich ist. Wo sind dann die Arbeitsplätze der Zukunft zu erwarten? Plötzlich kommen die an sich für junge Startups für hippe Ideen entwickelten Coworking Spaces auch für ganz andere Arbeitsfelder ins Gespräch, etwa als informelle Filialen oder klassische Verwaltungsaußenstellen. Hinter dem Bild flexibler Arbeitsplätze steht jetzt nicht zwingend das auch aus gesundheitspolitischen Gründen kritisch hinterfragte Großraumbüro, in das beliebige Nutzer mit ihrem Rollcontainer für einen begrenzten Zeitabschnitt hineinrollen und danach wieder verschwinden, sondern eher die Auflösung personengebundener Arbeitsplätze. Die teure bauliche Hülle mit ihrem schweren ökologischen Fußabdruck kann in ganz verschiedenen großen Unterteilungen über die Zeit mehrfach genutzt werden, im Extremfall über die gesamten 168 Wochenstunden. Schon ein Ausnutzungsgrad von 50 % würde den Büroflächenbedarf und damit in

Folge auch die Inanspruchnahme weiterer Siedlungsflächen nachhaltig reduzieren. Mit der Flächeninanspruchnahme kommt ein anderer begrenzender Faktor in Sichtweite. Zwischen der Zentrale und dem Homeoffice könnte eine dezentrale Form der neuen Arbeitswelt auch für ganz normale Angestellte entstehen. „Alles unter einem Dach“ war gestern und wer heute noch bei Unternehmenszentralen oder Verwaltungsbauten so weiterbauen möchte, ist möglicherweise nicht zukunftsorientiert; eher von gestern. Der dezentrale Bedarf ist schon schemenhaft am Horizont erkennbar, kommunalpolitische Ziele wie die autofreie Innenstadt und die Errichtung von Radschnellwegen sowie auf der anderen Seite steigende Transportkosten für den Kraftfahrzeugverkehr werden sich auf die alltäglichen Abläufe der Lebenspraxis auswirken.

Umnutzungen im Bestand sind genauso denkbar wie Neubauten in den mittleren und äußeren Stadtbereichen. Insbesondere die Gemeinden verfügen über ein unschätzbares Potential oberhalb ihrer meist nur monofunktional genutzten Gebäude. Ein- bis zweigeschossige Kindergärten, Jugendzentren und Schulen oder sogar Feuerwehrgerätehäuser und dergleichen verbrauchen viel zu viel Fläche und hinterlassen damit einen kaum noch zu verantwortenden ökologischen Fußabdruck; bloß weil den Gemeinden nichts einfällt, wie man die Primärnutzung mit anderen ergänzenden Nutzungen kombinieren kann. Das Bild von der flächensparenden kompakten Bauform aus Frankfurt am Main mit einer zweigeschossigen Schule unter weiteren vier bis sechs Geschossen mit (sozialen gebundenen) Wohnungen wird anerkennend zur Kenntnis genommen, aber nicht als in der Zielrichtung für die eigene Gemeinde angenommen.

Sogar im suburbanisierten oder sogar im ländlichen Raum ist das Siedlungsflächenangebot nicht unbegrenzt; die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung gilt schließlich bundesweit. Auf der in zentraler Lage befindlichen zweigeschossigen Grundschule sind insbesondere bei einem Neubau an gleicher Stelle noch zwei weitere Geschosse für Arbeiten und Wohnen vorstellbar, ohne dass mitten im Dorf neben den auch nicht viel kleineren Bestandsgebäuden plötzlich ein unerwünschtes Hochhaus stehen würde; alles andere wäre verschenkte Fläche.

Siedlungsflächenverbrauch

Der schon angesprochene Siedlungsflächenverbrauch wird bisher noch nicht so richtig ernst genommen; ist aber doch schon Beschlusslage! Um die von der Bundesregierung

avisierten Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen, sollte man bei allen Flächenplanungen möglichst bald in die Flächenkreislaufwirtschaft kommen, um künftigen Generationen noch einen Spielraum bei ihren eigenen Flächenbedarfen zu lassen.

Die durch städtebauliche Planungen vorbereitete und deren Durchführung verursachte zusätzliche Siedlungsflächenentwicklung ist bekanntlich auf das Zwischenziel von unter 30 ha pro Tag bis 2030 und dem weiteren Ziel des Netto-Null bis 2050 begrenzt. Dabei geht es nicht nur um große Bauvorhaben, unter Siedlungsfläche versteht man wesentlich mehr: Flächen für Wohnungsbau, Industrie- und Gewerbebau, Öffentliche Einrichtungen, Verkehrsflächen und Sport-, Freizeit und Erholungsflächen sowie Friedhofsflächen.

Aus diesen bekannten Zielwerten errechnet sich bei einem Ausgangswert von etwas über 50 ha pro Tag (2020) linear noch ein Potenzial von unter 25 ha pro Tag an zusätzlicher Siedlungsfläche für den gesamten Zeitraum bis 2050; je nach Eckwert für 2030 sogar in einem Korridor von 18 bis 23 ha pro Tag noch etwas weniger. Tendenz sinkend, da wir bisher weiterhin eine überdurchschnittlich hohe Flächeninanspruchnahme haben. Daraus lässt sich das in den 30 Jahren von 2020 bis 2050 bundesweit noch vorhandene Potenzial an zusätzlicher Siedlungsfläche in einer Spannweite von unter 275.000 ha (30 Jahre x 365 Tage x 25 ha/d) bis knapp 200.000 ha (30 Jahre x 365 Tage x 18 ha/d) abschätzen. Das erste Halbjahr 2021 ist schon wieder Vergangenheit, folglich dürfte in den vergangenen 18 Monaten erneut überproportional viel von diesem Flächenpotential für die ständig wachsende Siedlungsfläche verbraucht worden sein, das verbleibende Potential liegt damit höchstens bei einem Wert von unter 250.000 ha.

Umbau der Innenstädte

Der Verbrauch von bisher offener Landschaft zu benutzter und dabei zu einem viel zu großen Anteil auch versiegelter Siedlungsfläche und der sich andeutende Umbau der Innenstädte stehen in einem Wechselverhältnis zueinander.

Während an der Peripherie neue Formen von Arbeitsplätzen entstehen, beginnt in der Mitte der Umbau der Innenstädte: Auch der Einzelhandel wird wohl kaum in der vorher bekannten Form noch einmal zurückkommen. Es lässt sich ja auch vieles bequem vom Wohnzimmerisch bestellen und kurz danach an der Haustür ohne einen eigenen Wegeanteil entgegennehmen. Selbst 1a-Lagen wie die Hohe Straße in Köln bleiben von der Veränderung nicht verschont; zumal genau dort wirtschaftlich marode Kaufhäuser stehen.

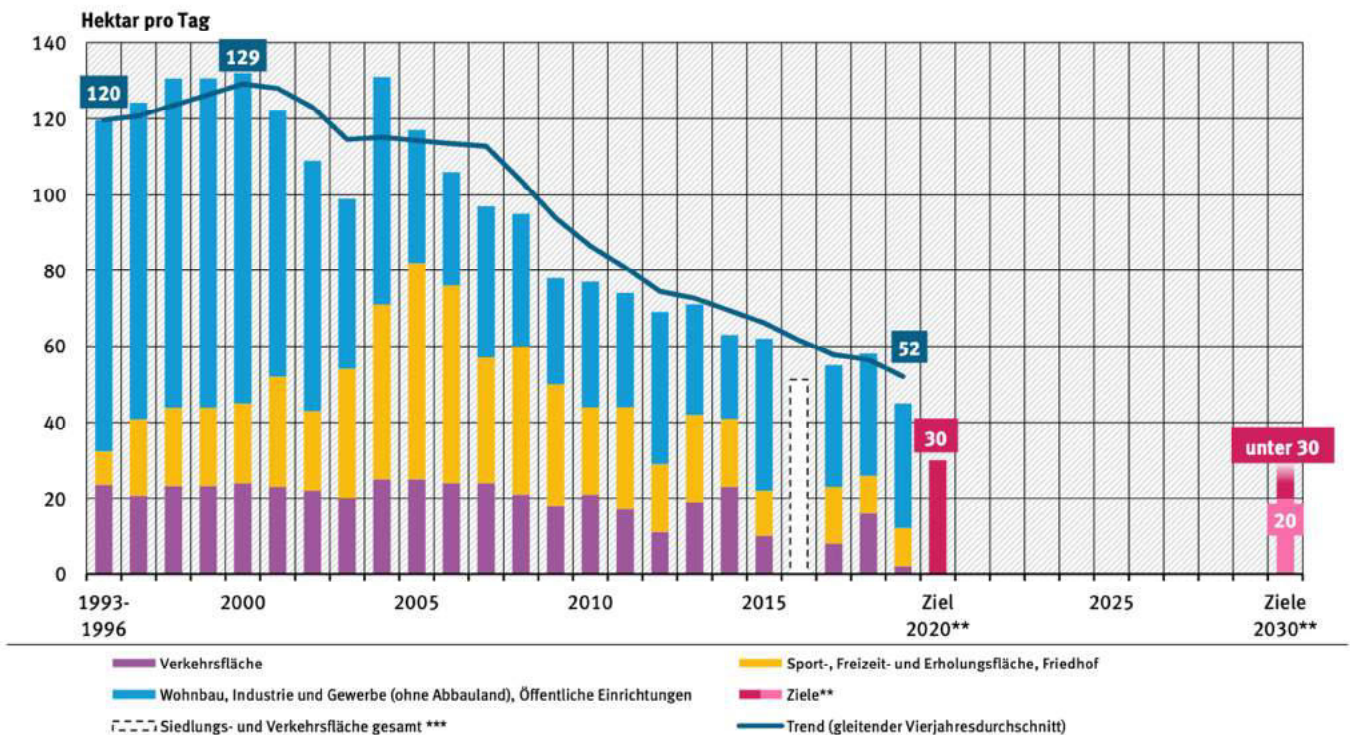
Immobilienpekulanten wie René Benko wollen mehr als nur eine schmale, aber dafür dauerhafte Rendite. Der schnelle Gewinn durch Veräußerung ist das Ziel. Das Trading Down durch Billigläden und sonstige Gewerbe stellt nur ein wirtschaftliches Nachbrennen dar, die Zukunft sieht anders aus, auch wenn sie vorerst im Ungefähren verbleibt. Wohnen als Nutzungsalternative?

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen und auch alle sonstigen bisher unwidersprochen typischen Nutzungsbereiche einer Innenstadt werden bei ihrer Aufgabe potentiell zu Brachen, die ohne zusätzlichen Fußabdruck für neue Siedlungsentwicklungen zur Verfügung stehen oder sogar als Äquivalent für eine periphere Entwicklung angerechnet werden könnten. Ähnlich

wird es anderen nicht mehr zwingend benötigten baulichen Anlagen am Rande der Stadt gehen: Von den in Deutschland existierenden 37 Verkehrsflughäfen werden nicht alle die nächsten Jahre überleben und einige sind für die Zukunft auf der Schiene einfach zu groß. Welch Potential, wenn man mal kritisch drauf schaut!

Im Rahmen der Kreislaufwirtschaft kommt die städtebauliche Entwicklung nach dem Verbrauch der letzten zur Verfügung stehenden 250.000 ha nicht zum Erliegen, sondern geht unter verändertem Vorzeichen erst richtig los. Wenn man keinen einzigen Hektar landwirtschaftliche Fläche mehr umbrechen und versiegeln will, muss man die entstehenden Brachen umbrechen und entsiegeln, um auf diesem Wege neue Chancen der Stadtentwicklung zu kreieren.

Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche*



Umweltbundesamt mit den Daten des Statistischen Bundesamtes

Thesen zum Verhältnis Stadt und Arbeit und Perspektiven einer produktiven Stadt

Dieter Läßle

Ein Rückblick

„Stadt und Arbeit – nachdem in den letzten Jahrzehnten Themen wie Stadterneuerung, Verkehr oder Ökologie in der Diskussion um den Lebensraum Stadt bestimmend waren, kehrt nun ein Thema zurück, das spätestens seit der Charta von Athen ausdiskutiert schien. Arbeit, und hier vor allem der produzierende Sektor, wurde aus den Köpfen der Stadtplaner, wurde aus den Städten verdrängt – als Einschränkung der Wohnqualität, als Ursache für Verkehrsbelastung, als Gefahr der Zerstörung unserer Städte.“ (Roters/Sierau 1995: 4)

So beginnt das Vorwort zu dem vorbereitenden Bericht für die Jahrestagung der Deutschen Akademie für Städtebau im Jahr 1995. Das Thema „Stadt und Arbeit“ war der Beratungsschwerpunkt dieser Jahrestagung, die damals im Ruhrgebiet, in Gelsenkirchen, dem damaligen Zentrum der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park, durchgeführt wurde.

Mit der kommenden Jahrestagung der Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung in Hamburg wird nun – nach 26 Jahren – wieder das Thema „Stadt und Arbeit“ als Beratungsschwerpunkt gewählt. Und wieder könnte man sagen, dass in den letzten Jahren das Thema Arbeit – diesmal vor allem durch die Dringlichkeit der Wohnungsfrage – aus den Köpfen der Stadtplanerinnen und Stadtplaner verdrängt wurde.

In den Beiträgen zu der Jahrestagung der DASL von 1995 dominierte die Sorge, dass der zukünftigen Stadtgesellschaft in Deutschland die Arbeit ausgehen könnte. Der „kurze Traum immerwährender Prosperität“ (Lutz 1989) der Nachkriegszeit war ausgeträumt. Stadtpolitik war nicht mehr konfrontiert mit den Problemen eines ‚unbeherrschbaren‘ wirtschaftliche Wachstum, das die traditionelle Stadtformen zu sprengen und die städtische Lebensqualitäten zu zerstören drohte, sondern mit einer mangelnden wirtschaftlichen Dynamik, mit Massenarbeitslosigkeit und öffentlicher Verschuldung.

Besonders tiefe Spuren hatte die „Deindustrialisierung“ in den Industriestädten hinterlassen. Die „Fabriken der ‚alten‘ Industrien – Stahlwerke, Kohlenzechen, Schiffswerften und Textilfabriken – die in den Boom-Jahren des Wirtschaftswunders das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung gebildet hatten, verschwanden ... und mit ihnen Millionen von Arbeitsplätzen“. (Raphael 2019:9) Von diesem massenhaften Verlust von Arbeitsplätzen in der industriellen Produktion waren nicht zuletzt Migrantinnen und Migranten betroffen, die im Nachkriegsboom als „Gastarbeiter“ für genau diese Arbeitsplätze angeworben wurden. Die Folge: eine Rückkehr von Massenarbeitslosigkeit, die sich in der sozialräumlichen Struktur der Städte niedergeschlagen und vielfach als Langzeitarbeitslosigkeit sozialräumlich verfestigt hat. Es bildeten sich ‚benachteiligte‘ Quartiere mit multiplen und kumulativen Problemlagen heraus. Hier blieben die Menschen ohne Arbeit zurück, und durch selektive Wanderungsprozesse transformierten sie sich in Orte der „Ankunftsstadt“ mit einem weit überdurchschnittlichen Anteil von Bewohnern mit Migrationshintergrund. Es entfalteten sich sozialräumliche und kulturelle Kontexte, die die Lebenschancen der benachteiligten Bevölkerungsgruppen zusätzlich beeinträchtigten. Diese Stadtquartiere wurden zu den eigentlichen Problemfeldern und sind es in vielen Städten bis heute geblieben.

Die auf der damaligen Jahrestagung diskutierten Antworten auf diese Problemlagen klingen aus heutiger Sicht nicht sehr überzeugend. Diskutiert wurden unter anderem die Möglichkeiten einer Transformation der Produktionsstadt zu einer Wohn- und Erlebnisstadt, eine Umverteilung der verfügbaren bezahlten Arbeit durch Arbeitszeitverkürzung oder die Förderung der informellen Arbeit der privaten Haushalte. Mit wenigen Ausnahmen dominierte die skeptische

Einschätzung, eine Rückkehr zu einer Vollbeschäftigung, würde es nicht mehr geben.¹ Vor dem Hintergrund der dominanten Deindustrialisierungs- und Suburbanisierungsprozesse stellte Walter Siebel die die naheliegende Frage, ob „die kurze Epoche, in der Städte das Zentrum der gesellschaftlichen Arbeit bildeten, vielleicht schon ihren Höhepunkt überschritten“ habe? (Siebel 1995: 82)

Unter dem Eindruck der anhaltenden Massenarbeitslosigkeit war um die Jahrhundertwende im wissenschaftlichen Diskurs vielfach die Rede von einem möglichen Ende der Erwerbsarbeit und damit der Arbeitsgesellschaft. So forderte Beck in seinem programmatischen Buch: „Schöne neue Arbeitswelt“ (1999) ein neues Gesellschaftsmodell, das die immer schlechter funktionierende Arbeitsgesellschaft ablösen sollte.

Aktuelle Entwicklungstendenzen urbaner Arbeitswelten

Wo stehen wir heute? Hat die Arbeit mit der abnehmenden Bedeutung der Industrie tatsächlich ihre gesellschaftliche Prägekraft verloren und lockert sich dadurch auch der Zusammenhang von Arbeit und Stadt? Wurde die Arbeitsgesellschaft inzwischen mehr oder weniger von einer „Konsumgesellschaft“ (Wirsching 2009) abgelöst, in der nicht mehr Arbeit, sondern Wohnen, Konsum und Freizeit das städtische Leben prägen? Selbst wenn heute im städtischen Alltagsleben Konsum und Freizeit eine wichtige Rolle spielen, darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass für die überwiegende Mehrheit der Menschen ihre Teilhabe an Erwerbsarbeit immer noch die entscheidende Voraussetzung für ihre Partizipation an der modernen Konsumgesellschaft ist. In diesem Sinne verbindet sich mit der Stadt nicht nur die Hoffnung auf die Teilhabe an den vielfältigen Wahlmöglichkeiten der städtischen Konsumgesellschaft, sondern insbesondere die Hoffnung auf einen Zugang zur Erwerbsarbeit und dem damit verbundenen Anrecht auf Einkommen sowie der Teilhabe an einer häufig „unverhofft reichen und bunten Welt, der Arbeitswelt“ (Dahrendorf 1980: 749), die für viele ein äußerst wichtiger Ort der Begegnung ist.

¹ Die Textentwürfe der Redebeiträge der Referentinnen und Referenten der Jahrestagung 1995 sind auch in der Publikation des ILS (1995) dokumentiert.

Mit der Corona-Pandemie rückten Arbeitswelten, die unter der Normalität des Alltags weitgehend aus dem Bewusstsein ausgeblendet waren, plötzlich in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit. Schlaglichtartig wurde deutlich, dass das städtische Alltagsleben nur aufrechterhalten werden kann, wenn Menschen dafür sorgen, dass Lebensmittel und Güter des täglichen Bedarfs in den Regalen des Supermarktes zu finden sind oder über Online-Bestellung direkt an die Wohnungstür gebracht werden; dass die Mülltonnen geleert werden, der Strom aus den Steckdosen und das Wasser aus dem Wasserhahn kommt; dass Menschen Tag und Nacht ihre Arbeit in den Krankenhäusern und Pflegeheimen ausüben und dass Medikamente, Schutzkleidung, Beatmungsgeräte und inzwischen glücklicherweise Impfstoffe produziert werden. Es war die Stunde der Entdeckung der „systemrelevanten Arbeiten“. Damit wurde deutlich, dass die „konsumtive Stadt“ nur möglich ist, durch die Kopräsenz einer „produktiven Stadt“, in der zumindest ein Teil der für die individuelle und gesellschaftliche Reproduktion erforderlichen Arbeiten koordiniert und ausgeführt wird. (Läpple 2020: 223)

Zentrale Rolle der Erwerbsarbeit und neue Formen sozialer Unsicherheit

Seit über hundert Jahren wird immer wieder die These vertreten, dass der technische Fortschritt und die damit verbundene wachsende Produktivität der Arbeit zu einer Krise oder gar einem Ende der Arbeitsgesellschaft führen wird. Bisher erwies sich diese These als Fehlinterpretation des tiefgreifenden Wandels moderner Gesellschaften. (Vgl. Frey 2019) In Deutschland verschwanden in den letzten Jahrzehnten zwar ganze Branchen, aber vernichtet wurden Jobs, nicht die Arbeit. Allerdings entstanden neue Arbeitsplätze meist nicht in den Stadtteilen oder in den Regionen, in denen Jobs durch den Strukturwandel vernichtet wurden, und auch die neuen Arbeitsplätze kamen vielfach nicht den Menschen zugute, die ihren Job verloren hatten, sondern vielfach Menschen mit höheren Qualifikationen.

Die Arbeitslosigkeit erhöhte sich in Deutschland in der Folge der tiefgreifenden sozialökonomischen Strukturumbrüche noch bis 2005. Danach zeigte sich ein erstaunlich dynamisches Wachstum der

Beschäftigung. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg von rund 39 Millionen im Jahr 2005 auf etwa 45,4 Millionen im Jahr 2019. Gleichzeitig fiel die Zahl der Arbeitslosen in diesem Zeitraum von rund 4,8 Millionen auf 2,3 Millionen. (Vgl. IAB 2021) Zu Beginn der Corona-Pandemie Anfang 2020 hatte die Erwerbstätigkeit in Deutschland einen historischen Höchststand erreicht. Noch nie waren so viele Menschen in Erwerbsarbeit eingebunden wie vor der Pandemie.²

Zunächst lässt sich festhalten: Die marktvermittelte Erwerbsarbeit hat in den letzten beiden Jahrzehnten nicht ab-, sondern signifikant zugenommen. Der Arbeitsmarkt ist nach wie vor die zentrale Arena, in der die Entscheidungen über die Lebenschancen der meisten Menschen fallen. Das mit der Erwerbsarbeit erworbene Einkommen spielt eine wesentliche Rolle für ihr materielles Wohlergehen und ihre Handlungsmöglichkeiten. Gleichzeitig ist die Teilhabe am Erwerbsleben immer noch prägend für ihre soziale Anerkennung und ihr Selbstwertgefühl. Allerdings – auch dies muss betont werden – ist eine Erwerbstätigkeit heute nicht mehr für alle Garant einer gelingenden Integration und sozialen Sicherheit.

Formen sozialer Unsicherheit und Verwundbarkeit zeigen sich auch verstärkt jenseits von Arbeitslosigkeit. Auch arbeitende Menschen geraten durch das Zusammentreffen unterschiedlicher Risikofaktoren (wie niedriges Einkommen, Arbeitsplatz- und Wohnraumunsicherheit sowie mangelnder sozialer Absicherung) in eine Zone der Prekarität (Castel 2000: 360f.). Eine Forschungsgruppe um Jutta Allmendinger zeigt, dass sich prekäre Beschäftigungsverhältnisse und unsichere Haushaltslagen immer weiter herausbilden und zeitlich verfestigen. Auf der Grundlage einer differenzierten empirischen Studie konstatiert diese Forschungsgruppe, dass „es in Deutschland ein zeitstabiles Prekariat“ gibt (Allmendinger et al.

² Corona war für den Arbeitsmarkt ein herber Schlag, aber er hat sich in der Pandemie als relativ robust erwiesen. Der befürchtete Rückfall in eine ansteigende Massenarbeitslosigkeit blieb aus. Das Instrument der Kurzarbeit erwies sich als ein wichtiger Stabilisator. Allerdings zeigte sich auch, dass es sinnvoll wäre, das Konzept der Kurzarbeit mit flexiblen Weiterbildungskonzepten zu verbinden, um den transformativen Charakter der Corona-Krise aktiv gestalten zu können. (Vgl. IAB 2021)

2018: 267). Diese Menschen, die in prekären Beschäftigungsverhältnissen arbeiten und prekären Wohnverhältnissen leben, waren - wie sich in vielen Städten und auf dem Lande zeigte – die Hauptbetroffenen der Pandemie. Hier gab es mit Abstand die höchsten Infektionsraten.

Erosion von Normalarbeitsverhältnissen

Mit den skizzierten Umwälzungen vollzog sich ein tiefgreifender Formwandel der Arbeit, der insbesondere zu einer starken Heterogenität der Erwerbsarbeit geführt hat. Das tradierte Normalarbeitsverhältnis mit festen Vollzeitstellen und einer arbeits- und sozialrechtlichen Absicherung, das lange Zeit den Charakter eines allgemeinen normativen Leitbildes hatte, ist einer zunehmenden Erosion unterworfen. Die Bedeutung unregelter Beschäftigungsverhältnisse wächst. Die Arbeit wird flexibler, mobiler, vernetzter, teilweise auch eigenverantwortlicher, vor allem aber unsicherer. Ein immer größerer Teil neu geschaffener Arbeitsverhältnisse wird in atypischen Vertragsformen organisiert, zum Beispiel in Form von befristeten Verträgen, Teilzeitarbeit, Werkverträgen oder Leiharbeit. Und mit der zunehmenden Digitalisierung zeigen sich erste Formen von Crowd- und Clickworking, also Arbeiten, die über digitale Plattformen in selbständiger Form durchgeführt werden.

Dieser Formwandel der Erwerbsarbeit bringt nicht nur Risiken mit sich, sondern eröffnet auch Chancen. Durch die Verflüssigung verfestigter Strukturen und den Abbau von Hierarchien ergeben sich auch neue Möglichkeiten und Freiheiten: mehr Selbstverwirklichung im Job, mehr Arbeitsflexibilität und Partizipation sowie mehr Eigeninitiative und Eigenverantwortung. Offensichtlich ist jedoch, dass diese Entgrenzungen und Deregulierungen das Erwerbsleben der betroffenen Menschen riskanter machen. Sie sind vielfach mit niedrigerem und unstemem Einkommen und einer höheren Beschäftigungsunsicherheit verbunden. Kurz: die Gefahr einer Prekarisierung steigt.

Die brüchige „Feminisierung“ des Arbeitsmarktes

Die Beschäftigungsdynamik – insbesondere in Stadtregionen – war und ist vor allem geprägt durch eine stark zunehmende Erwerbstätigkeit von Frauen. Insbesondere der strukturelle Wandel von Industrie- zu Dienstleistungsarbeitsplätzen begünstigte die Integration von Frauen in den Arbeitsmarkt. Mindestens ebenso wichtig ist die sukzessive Auflösung einer tradierten geschlechtsspezifischen Arbeits- und Rollenteilung, die den Männern die Rolle des „Ernährers“ und den Frauen die „Hausfrauenrolle“ und damit verbunden allenfalls eine „Zuverdienstrolle“ zuwies. Inzwischen ist die erwerbswirtschaftliche Absicherung des eigenen Lebensunterhalts für viele Frauen ökonomisch notwendig oder selbstverständlicher Bestandteil des eigenen Lebensentwurfs.

In den deutschen Metropolen unterscheidet sich die Erwerbsbeteiligung von Frauen in quantitativer Hinsicht kaum noch von der von Männern. Allerdings gibt es gravierende Unterschiede bei der Bezahlung (Gender-Pay-Gap), ein großes Ungleichgewicht bei der partnerschaftlichen Arbeitsteilung in der Sorgearbeit, insbesondere in der Kinderbetreuung, (Gender-Care-Gap) und große Unterschiede in der arbeits- und sozialrechtlichen Absicherung. Es sind überwiegend Frauen, die in Teilzeit, Minijobs, Leiharbeit oder mit befristeten Verträgen arbeiten. „Hier verbinden sich prekärer Beschäftigungsstatus und niedriges Entgelt zu einer Erwerbslage, die zwar Einbindung in den Arbeitsmarkt, aber kaum eigenständige Existenzsicherung und verlässliche Lebensplanung garantiert.“ (Jürgens/Hoffmann/Schildmann 2017: 21).

Entgrenzung von Arbeitswelt und Lebenswelt

Mit der Entwicklung der modernen Industriegesellschaft vollzog sich eine klare Trennung von Erwerbsarbeitsplatz und Wohnung. In der industriell geprägten Stadt hat sich im Laufe der Geschichte eine räumliche Funktionsstruktur ausdifferenziert, die durch eine – mehr oder weniger strenge – funktionale, zeitliche und räumliche Trennung der Arbeitswelt von der Lebenswelt charakterisiert war. Diese Tendenz hat eine funktionalistische Stadtplanung noch

verschärft. Mit den Konzepten der Funktionstrennung und Zonierung erhob die Stadtplanung die Raum- und Zeitstrukturen des Industrialismus zum städtebaulichen Prinzip, das bis heute noch nicht überwunden ist.

Im Kontext der gegenwärtigen Umbrüche verändern sich die tradierten Raum-Zeit-Strukturen tiefgreifend. Unternehmen wandeln sich in plurale Netzwerkorganisationen und es bilden sich neue Formen der Arbeitsorganisation heraus. Die neuen Arbeitswelten benötigen zeitlich und räumlich flexible Arbeitsarrangements und Organisationsformen. Die Standorte sowie die räumlichen und zeitlichen Grenzen der Arbeit werden diffuser und die Inhalte der Arbeit fluider. Gleichzeitig verstärkt sich das Bedürfnis, die Verbindung von Arbeit und ‚Leben‘ flexibler und individueller zu gestalten. Die Grenzen zwischen Arbeits- und Lebenswelt verflüssigen sich. (Läpple/Mückenberger/Oßenbrügge 2010).

Telearbeit – die Pandemie als „Innovationstreiber“

Die wohl wichtigste Form der Auflösung der tradierten Grenzen zwischen betrieblich organisierter Erwerbsarbeit und der privaten Lebenswelt ist die Telearbeit, entweder in der Form der Teleheimarbeit („Homeoffice“) oder der mobilen Telearbeit mit wechselnden Arbeitsorten. Mit der Pandemie bekam diese Tendenz einer Auflösung industriell geprägter Arbeitswelten einen gewaltigen Entwicklungsschub. In der aktuellen Diskussion ist die Rede von der Pandemie als „Brandbeschleuniger“. In kürzester Zeit wurden die tradierten Arbeits- und Lebensformen auf den Kopf gestellt. Während des sogenannten „Lockdowns“ arbeiteten rund 35 Prozent der Erwerbstätigen, hauptsächlich besser Verdienende, von zu Hause aus. Konferenzen und Besprechungen fanden von einem Tag auf den anderen nur noch am Bildschirm statt.

Für die Beschäftigten war das Homeoffice zunächst gedacht als Schutz vor Infektionen. Aber es war auch verbunden mit der Erwartung, mehr Autonomie und Zeitsouveränität zu bekommen. Der Weg ins Büro wird eingespart, man ist nicht mehr den Zwängen einer hierarchischen Organisation ausgesetzt, Familie und Beruf lassen sich – so scheint es – besser vereinbaren und die

Produktivität ist – nach Einschätzung der Beschäftigten – bei weniger Stress vielfach höher als im Büro. Für die Unternehmen bietet das sogenannte „Homeshoring“ die Möglichkeit, Kosten und Probleme in die Haushalte auszulagern. Es werden bereits Strategien entwickelt, wie man Büroflächen und Büroeinrichtungen mittelfristig einsparen kann.

Das Homeoffice hat sich in der Arbeitswelt etabliert, aber es ist noch nicht abzusehen, in welchem Umfang und welcher Form es sich nach der Pandemie weiterentwickeln wird. Es wird erwartet, dass die Homeoffice-Quote nach dem Ende der gesetzlichen Homeoffice-Pflicht zunächst auf unter 30 Prozent sinkt, aber im Laufe der Dekade wieder auf 35 Prozent ansteigen wird. Sehr wahrscheinlich wird das in Befragungen ausgelotete Homeoffice-Potential von 45 Prozent der Beschäftigten (Vgl. DAK 2021) vorerst nicht ausgeschöpft werden.

Möglich ist, dass es früher oder später zu einer Fragmentierung der Belegschaften kommt. Die einen werden in standardisierbare Arbeitsvorgänge abgedrängt, die man von überall ausführen kann. Wenn aber Arbeit von überall möglich ist, lassen sich auch überall Menschen finden, die sie machen können – und möglicherweise auch für weniger Geld. Es liegt nahe, solche Arbeiten irgendwann in der Form von „Crowdworking“ über digitale Plattformen auszulagern. Bei einem größeren Teil der Büroarbeiten werden sich sehr wahrscheinlich hybride Arbeitsformen aus einer Mischung von Präsenzarbeit und Remotearbeit etablieren.

Der Innovationsforscher Frey sieht in dem „Homeoffice“ eine potentielle „Innovationsbremse“: „Menschen haben ihre besten Ideen nicht, wenn sie alleine vor einem Bildschirm sitzen.“ (Frey 2021) Es erscheint plausibel, dass insbesondere für innovative und kreative Arbeiten eine Mindestpräsenz unabdingbar ist. Das gleiche gilt für Arbeiten, die in kooperativen Teams durchgeführt werden und für die gemeinsam geteilte Normen und Grundeinstellungen wichtig sind. Kurz: Kreativität und Kooperation brauchen ein Mindestmaß an Miteinander und Kopräsenz.

Mit der unvermeidlichen Neuausrichtung der Büroarbeit werden sich auch die Büros ändern. Gefordert sind nicht nur neue

Raumkonfigurationen, sondern auch neue Ausstattungs- und Aufenthaltsqualitäten, wodurch – neben einer signifikanten Flächeneinsparung durch Homeoffice-Arbeit – neue Anforderungen an Büroflächen entstehen können. Gleichzeitig bedarf es für das Homeoffice klarer Regeln für Arbeitsschutz, Arbeitszeit, Erreichbarkeit und technische Ausstattung und vor allem auch einer verlässlichen institutionellen Kinderbetreuung.

Wir sind mit einer Umbruchsituation konfrontiert, die vielfältige Fragen aufwirft und Folgen haben wird für die Beschäftigten sowie für die Zukunft des Büros, der Wohnungen und der Stadtteile, den Verkehr, den Immobilienmarkt, die Innenstädte und die Stadt-Umland-Beziehungen. In den aktuellen Diskussionen ist die Rede vom „Ende des Büros“, einer neuen Stadtflucht und sogenannten „Zoom“-Städten, aber auch von neuen Chancen für eine stärkere Nutzungsmischung, eine Stadt der kurzen Wege und einer Wiederbelebung der Innenstädte. Ganz offensichtlich ist, dass Stadtentwicklung und Stadtpolitik den interaktiven Wirkungszusammenhang von Wohnen und Arbeiten nicht nur genau analysieren, sondern auch aktiv mitgestalten sollten.

Digitalisierung – Jobkiller oder Jobcreator?

Die Digitalisierung ist – wie schon am Beispiel der Telearbeit deutlich wurde – einer der wichtigsten Treiber der Veränderungen der Arbeitswelten. Sie wird vielfach als die „heimliche Hauptfigur“ (BMAS 2017: 5) der gegenwärtigen Transformationen der Arbeit und damit auch der Städte betrachtet.

Künstliche Intelligenz, Robotertechnologie, die Vernetzung der digitalen und physischen Welt durch das Internet der Dinge, Big Data und digitale Plattformen können Wertschöpfungsketten, Unternehmensstrukturen, die Organisation der Arbeit und das Verhältnis zwischen Produzenten und Konsumenten tiefgreifend verändern. Im Augenblick scheint es keineswegs ausgemacht, ob „das Pendel stärker Richtung Chance oder in Richtung Risiko ausschlagen wird“ (Jürgens/Hoffmann/Schildmann 2017: 9). Entscheidend wird sicherlich sein, ob und wie sich der Wandel aktiv gestalten lässt.

Galten Dienstleistungen bisher als weitgehend resistent gegen Arbeitsplatzverluste durch neue Technologien, so ist es inzwischen sehr wahrscheinlich, dass nicht nur in Fabriken, sondern auch in Büros, Banken, Versicherungen, Krankenhäusern, Anwaltskanzleien oder im Verkehr Roboter oder Algorithmen in zunehmendem Umfang Aufgaben übernehmen. Gegenwärtig ist es kaum möglich, valide Aussagen zu den quantitativen Beschäftigungseffekten der Digitalisierung für die nächsten Jahrzehnte zu treffen. (Vgl. Schneemann/Zika 2019) Sehr wahrscheinlich ist jedoch, dass sich die Digitalisierung im Hinblick auf die Qualität der Arbeit und der Arbeitsorganisation als „disruptiver Jobveränderer“ erweisen könnte. Im Internet tauchen immer mehr digitale Plattformen auf, die On-Demand-Dienstleistungen (wie Uber oder Airbnd) oder „Crowd- und Clickworking“ vermitteln. Inzwischen ist die Rede von einer „Gig Economy“ (vgl. Crouch 2019), die auf der digitalen Vermittlung von Dienstleistungen und Kurzzeit-Jobs basiert. Die dadurch freigesetzten Dynamiken führen – wie bereits beim „Crowdworking“ angedeutet – zu einer weitgehenden Deregulierung des Arbeitsmarktes und sehr wahrscheinlich zu einer weiteren Prekarisierung der Arbeit.

Im internationalen Kontext wird die fortschreitende Digitalisierung vor allem im Dienstleistungsbereich und in der Wissensproduktion verortet. In Deutschland spielt die Perspektive einer digitalen Transformation der Produktion („Industrie 4.0“) durch die Vernetzung der virtuellen Computerwelt mit der physischen Welt der Produktion eine zunehmend wichtigere Rolle. Mit ihrem großen Flexibilisierungspotential kann Digitalisierung – so die These – neue Entwicklungskorridore eröffnen und Wachstums- und Standortmuster der materiellen Produktion grundlegend verändern. Denkbar ist, dass digitalisierte Produktion in Kombination mit additiven Fertigungstechnologien die Perspektive personalisierter Einzelproduktion eröffnet. Solche Produktionsformen sind – im Gegensatz zu der „stadtfeindlichen“ Massenproduktion – stadtaffin. Sie können da angesiedelt werden, wo die Konsumenten leben, also in der Stadt. Eine Rückkehr der Produktion und eine Stärkung der produktiven Basis der Stadt werden damit zu einer realistischen Option.

Mythos und Probleme einer post-industriellen Entwicklungsperspektive

Die ökonomische Basis der Städte hat sich in den letzten Jahrzehnten tiefgreifend verändert. Heute – so scheint es – prägen zunehmend Dienstleistungen die Ökonomie der Städte. Es gibt vielfältige Ursachen dafür, dass Industrie und verarbeitendes Gewerbe die Stadt verlassen haben: gesamtgesellschaftliche Gründe, wie eine mit der Globalisierung verbundene Veränderungen der internationalen Arbeitsteilung, der Einsatz neuer Technologien und ein verändertes Konsumverhalten; eine wichtige Rolle spielte auch die zunehmende Unverträglichkeit der Massenproduktion mit anderen städtischen Funktionen wie Wohnen durch Lärm- und Schadstoffemissionen.

Nicht zu unterschätzen ist die Verdrängungsdynamik des städtischen Bodenmarktes. Viele Kleinbetriebe des Handwerks und der lokalen Ökonomie wurden durch den „urbanen Kannibalismus“ des Bodenmarktes aus den Quartieren verdrängt, also durch einen Mechanismus, in dem die ökonomisch stärkeren Akteure, wie zum Beispiel die Eigentümer von Wohnungen oder Büroimmobilien, die ökonomisch schwächeren Akteure, wie Klempner, Glaser oder Schuster, ökonomisch ausbooten. Verstärkt wurde die damit ausgelöste funktionale Segregation durch eine Stadtpolitik, die auf störungsfreies Wohnen und die einseitige Förderung von Dienstleistungen ausgerichtet ist. Diese Verdrängungsprozesse führten zu einem Verlust an urbaner Vielfalt, sie machten die Stadträume zu Orten des monofunktionalen Wohnens und des Konsums, zu Standorten hochwertiger Dienstleistungen und zum Festivalplatz einer ausufernden Entertainmentbranche.

Das urbane Aufstiegsversprechen wird untergraben und der ökologische Fußabdruck wird immer größer

Das Zusammenspiel der unterschiedlichen Verdrängungsdynamiken verschärft die Probleme der Integrationsfähigkeit städtischer Arbeitsmärkte. Städte, deren Ökonomie primär auf Dienstleistungen ausgerichtet sind, weisen eine stärkere Polarisierung der Einkommen und der sozialräumlichen Strukturen auf als Städte, die noch

ein solides Fundament im Bereich des verarbeitenden Gewerbes haben. Integrationskraft und Aufstiegspotenziale städtischer Arbeitsmärkte haben sich mit dem Verlust von industriellen und gewerblichen Arbeitsplätzen gravierend verringert. Die soziale „Rolltreppe“ nach oben, die Geringqualifizierte früher bestiegen haben, als sie in die Stadt zogen, funktioniert nicht mehr. Die postindustrielle Stadt untergräbt das urbane Aufstiegsversprechen, also das Versprechen auf ein besseres Leben, das eines der prägenden Charakteristika der modernen Großstadt war.

Der US-amerikanische Arbeitsmarktforscher David Autor (2019) zeigt, dass amerikanische Städte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ohne Hochschulabschluss kaum noch Stellen bieten, die eine Bezahlung garantieren, mit denen die hohen städtischen Mieten und der städtische Lebensunterhalt bezahlt werden können. Ohne Hochschulabschluss landen Beschäftigte überwiegend in prekären Niedriglohnjobs. Dagegen profitieren Menschen mit Hochschulabschluss weiterhin von einem Umzug in die Stadt, die ihnen zahlreiche Beschäftigungsperspektiven und hohe Einkommen eröffnet.

Gleichzeitig haben sich die postindustriellen Städte zu gewaltigen Müll- und „Entropie“-Maschinen entwickelt. Mit der Auslagerung der materiellen Produktion wurde der Zusammenhang von Produktion und Konsumtion räumlich entkoppelt und damit auch die Verantwortung für die Probleme der Ressourcen, der Emissionen und der Entsorgung von Abfall ausgelagert. Die unseren urbanen Lebensstil ermöglichenden materiellen Stoffwechselprozesse sind mental ausgeblendet und auch sinnlich nicht mehr erfahrbar. Die Folge: der ökologische Fußabdruck der postindustriellen Stadt wird immer größer. Die Müllmassen haben sich inzwischen zu einem „Paralleluniversum“ unserer Warenwelt entwickelt. Es wird Zeit zu begreifen, dass Müll kein Abfall, sondern ein großes Rohstoffpotential ist, und dass man die bisher linear ausgerichteten Stadtökonomien zunehmend in Kreislaufökonomien transformieren muss und kann. Dies birgt ein großes Potential, die Stadt nicht nur als Ort des Konsums zu sehen, sondern auch als Ort einer nachhaltigen Produktion.

In den USA bestand lange Zeit die Hoffnung, Dienstleistungen hätten die Rolle einer

Jobmaschine und wären eine adäquate Antwort auf die Herausforderung der Globalisierung. Vor den Gefahren einer postindustriellen Dienstleistungsökonomie haben jedoch Cohen und Zysman bereits vor mehr als einem Vierteljahrhundert gewarnt. In ihrem Buch: „Manufacturing matters – The myth of post-industrial economy“ betonten sie: „Manufacturing is critical to the health of the economy; lose manufacturing and you will lose – not develop – high-wage service jobs.“ (Cohen/Zysman 1987: XIII) Andere Autoren warnten vor einer Erosion der „industriellen Almende“ („erosion of the industrial commons“) als Folge der „destruktiven Auslagerung von Fertigungsfunktionen“ und damit einer zunehmenden Erosion der Innovationsfähigkeit (Pisano/Shih 2009 u. 2012).

Perspektiven einer produktiven Stadt

„Next Economy“ – eine andere Ökonomie der Stadt

Spätestens mit der Weltfinanzkrise von 2008/9 wurde in den USA drastisch deutlich, dass der postindustrielle Weg zu krassen Einkommensunterschieden, einem Verschwinden der Mittelklassejobs und einer hohen Krisenanfälligkeit führt. Als Antwort darauf wurde die Entwicklung einer anderen Ökonomie der Städte („a ‘next’ economy“) gefordert (Byron, Mistry 2011): eine Ökonomie, die nicht getrieben ist von Konsum und Schulden, sondern fokussiert ist auf Produktion und getrieben wird durch Innovationen, eine städtische Ökonomie die vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten bietet, Aufstiegschancen in die Mittelklasse eröffnet und damit die soziale Struktur der Städte stabilisiert. Eine zentrale Rolle beim Aufbau der „next economy“ der Städte sollen, so Byron und Mistry, kleine städtische Fertigungsbetriebe, die sogenannten „small urban manufacturers“ übernehmen. Diese stadtverträglichen oder stadtaffinen Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes umfassen Betriebe aus dem Handwerk, der Konsumgüterindustrie und Hochtechnologiebetriebe. (A.a.O.: 11) Die Autoren sagen allerdings klar, dass es keinen Weg zurück zu den „glory days“ der amerikanischen Industrie gibt. Ziel ist jedoch, durch den Auf- und Ausbau einer urbanen Produktion und den damit verbundenen

Beschäftigungsmöglichkeiten eine realistische Antwort auf die aktuelle Krise der Städte zu geben. (A.a.O.: 46)

Die Argumente für die Notwendigkeit einer Stärkung der produktiven Basis der Städte klingen plausibel. Aber ist diese Strategie auch realistisch und hat sie Aussicht auf Erfolg?

„Netzwerk Industrie“ – noch eine tragende Säule der Stadtökonomie

Ehe die Möglichkeit einer Rückverlagerung der Produktion in die Stadt diskutiert wird, erscheint es wichtig, auf einen entscheidenden Unterschied zwischen USA und Deutschland hinzuweisen. In Deutschland ist das verarbeitende Gewerbe nicht ganz aus den Städten verschwunden. In den meisten Städten gibt es trotz Deindustrialisierung noch eine kritische industrielle Basis. Wie wichtig die Industrie ist, zeigt vor allem der Verflechtungs- und Wirkungszusammenhang von Industrie und Dienstleistungen. Eine leistungsfähige industrielle Basis gilt als wesentliche Voraussetzung für das starke Wachstum der unternehmensorientierten Dienstleistungen. Dieses Verbundsystem von Industrie und Dienstleistungen, das auch als „Netzwerk Industrie“ (Eickelpasch/Behrend 2017: 639) bezeichnet wird, ist nach wie vor eine tragende Säule des wirtschaftlichen Wachstums und der Innovationen in deutschen Städten. Die Industrie und urbane Produktion nehmen im deutschen Produktionsmodell immer noch eine wichtige Ankerposition ein. Die Bestandpflege und die notwendige Transformation des noch bestehenden verarbeitenden Gewerbes und der Industrie durch Digitalisierung und Dekarbonisierung sowie der Einstieg in eine Kreislaufwirtschaft sind von zentraler Bedeutung für die Zukunft unserer Städte. Hier liegt ein zentraler Schwerpunkt der Perspektive einer produktiven Stadt.

Produktion zurück in die Stadt – eine realistische Perspektive?

Galten Globalisierung und neue Technologien lange Zeit als unaufhaltsame Kräfte eines Strukturwandels, der verbunden war mit der Verlagerung von Industriearbeitsplätzen ins Ausland, so scheint sich gegenwärtig ein „Möglichkeitsfenster“ für alternative Handlungsansätze zu öffnen. Es wurde schon

darauf hingewiesen, dass die Digitalisierung Wachstums- und Standortmuster der materiellen Produktion grundlegend verändern kann und damit eine Stärkung der produktiven Basis der Stadt durch eine Rückkehr der Produktion zu einer realistischen Option wird. Verstärkt wird diese mögliche Option durch Veränderungen der Globalisierung, einen sich abzeichnenden gesellschaftlichen Wertewandel sowie neue Produktionstechnologien, die Lärm- und Schadstoffemissionen von Produktionsprozessen auf ein stadtverträgliches Minimum begrenzen können.

Mit der Corona-Pandemie zeigte sich schlaglichtartig die enorme Störanfälligkeit einer globalisierten Ökonomie als Folge der profitgetriebenen Auslagerung der Produktion in sogenannte Schwellenländer. Zudem wurden die Konkurrenzvorteile von Billiglohn- und Schwellenländern in den letzten Jahren immer brüchiger. Die Löhne sind auch dort gestiegen und es machen sich verstärkt Qualitätsprobleme bemerkbar. Dies führt dazu, dass die Strategie des „global outsourcing“ für viele Unternehmen stark an Attraktivität verliert. Auch bereits vor der Corona-Pandemie verlor die Globalisierung an Dynamik. Es ist inzwischen die Rede von einem „global trade slow down“, also der These, dass der Welthandel seinen historischen Gipfel überschritten hat³. Und es wird erwartet, dass „in der Nach-Corona-Zeit mit einer gewissen Deglobalisierung zu rechnen ist“ (Dullien 2021: 11). Gleichzeitig entwickelt sich angesichts der skandalösen Arbeitsverhältnisse und der umweltbelastenden Produktionsmethoden der globalen Billigproduktion eine zunehmende Nachfrage nach fair und umweltgerecht produzierten Produkten. Immer mehr Leute wollen lokale Produkte. Sie wollen wissen, wer ihre Produkte wie und mit welchen Materialien produziert. Die Menschen sind auf der Suche nach Qualität und individueller Ästhetik und einige sind auch bereit mit ihren Kaufentscheidung einen Beitrag für eine gerechtere und nachhaltigere Welt zu leisten. Das führt zu neuen Nischenmärkten beispielsweise bei Textilien, Schuhen, Möbeln,

³ Über Jahrzehnte wuchs der Welthandel deutlich stärker als die Weltwirtschaft (weltweites BIP). Dieser Trend hat sich seit 2012 umgekehrt. Seither wächst der Welthandel geringer als die Weltwirtschaft. Siehe dazu u.a. Dullien 2021.

Nahrungsmitteln und anderen Konsumgütern. Hier bietet die Stadt mit ihren differenzierten Käufergruppen und der räumlich konzentrierten Kaufkraft große Potentiale für neue Formen einer nachhaltigen, kundenspezifischen Produktion.

Eine der spektakulärsten Möglichkeiten bieten die 3-D-Drucker, also die neuen „additiven Fertigungsmethoden“ auf digitaler Basis. Die Anwendungen scheinen kaum begrenzt: Hörgeräte, Zahnkronen, Prothesen, Sportschuhe, Kleidung oder Automobilersatzteile; Teile gefertigt aus unterschiedlichsten Kunststoffen, Aluminium, Stahl, Titan, Glas oder Keramik. Selbst der „Druck“ von Häusern oder von Nahrungsmitteln wie ‚Steaks‘ wird inzwischen getestet. Von einigen Autoren wird erwartet, dass die 3-D-Drucker die Fertigung aus den Billiglohnländern zurückholen könnten. Dass sich also eine kundenspezifische Produktion da entwickelt, wo die Verbraucher mit ihren individuellen Wünschen sind. Bisher ist dies jedoch nur in einigen Nischen gelungen.

Anzeichen für eine Reurbanisierung der Industrie

Einen sehr interessanten Einblick in aktuelle Entwicklungstendenzen einer Transformation der Stadtökonomien in Richtung einer „On-demand-Produktion“ bietet eine Studie des DIW zum industriellen Gründungsgeschehen in Deutschland. (Gornig/Werwatz 2018) Die Autoren, die Einsichten bekommen wollen in Standortpräferenzen neuer Unternehmen unter Berücksichtigung digitaler Rahmenbedingungen, kommen zu interessanten Ergebnissen: Die Gründungsintensität ist in den großen Agglomerationen um fast 40 Prozent höher als in den übrigen Regionen der Bundesrepublik. Und was besonders erstaunt: In den Metropolen haben Unternehmen im Lowtech-Bereich, also vor allem der Betriebe der Konsumgüterindustrie, den größten Anteil an industriellen Neugründungen. Bei den industriellen Gründungen zeigen sich zwei Tendenzen: Die Gründer im Bereich der Hightech-Industrien suchen die Nähe zu Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Die Gründer im Bereich von Lowtech-Industrien suchen die Nähe zu den Kunden. Die Forscher konstatieren, dass bei Konsumgütern noch immer die Massenproduktion dominiert. Durch den Einsatz additiver Fertigungstechnologien (3-D-Druck) würden aber

kleinserielle Produktionen immer preisgünstiger. „Entsprechend kann direkter und einfacher auf individuelle Kundenwünsche eingegangen werden – und da ist es von Vorteil, wenn der Kunde gleich um die Ecke ist.“ (Ebd. :1010) Die Stadt könnte so mehr und mehr zum Inkubator für die Erneuerung der Industrie werden. Das Fazit der DIW-Studie: „Reurbanisierung der Industrie ist möglich, wenn die Politik die richtigen Weichen stellt.“ (Ebd.)

Resümee: Arbeiten als konstitutiver Bestandteil einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung

Inzwischen häufen sich Studien und Publikationen zu den Themen „urbane Produktion“ (vgl. u.a. Bathen et al. 2019) und zum Konzept der „produktiven Stadt“⁴ (vgl. Läßle 2018; BBSR 2019 u. European 2020). Die „produktive Stadt“ hat (zusammen mit der „gerechten Stadt“ und der „grünen Stadt“) inzwischen Eingang gefunden in die Neue Leipzig Charta, als eine zentrale Dimension der transformativen Kraft der Städte für das Gemeinwohl. (BBSR 2021) Es wird zunehmend anerkannt, dass materielle Produktion, auch in ihrer industriellen Form, eine wichtige Voraussetzung für Innovationen sowie für eine nachhaltige Gestaltung der vielgestaltigen Stoffwechselprozesse mit der Natur und das Erreichen der Klimaneutralität ist.

Unsere Stadtgesellschaft hat sich in den letzten Jahren tiefgreifend verändert. Aus einer relativ homogenen, vom Mittelstand geprägten

⁴ In Anlehnung an frühere Publikationen (u.a. Läßle 2018) lässt sich Konzept der „Produktiven Stadt“ mit folgenden Stichworten als normatives Gestaltungskonzept umreißen: Die Produktive Stadt basiert auf der Einsicht in die Materialität des Städtischen und damit auf einer überfälligen „materiellen Wende“ der Stadtdiskussion u.a. durch die Einbeziehung der materiellen Produktion und materieller Stoff- und Energiekreisläufe; sie ist ausgerichtet auf eine Überwindung funktionalistischer Trennung durch konsequente Nutzungsmischung, die Entwicklung einer post-fossilen Ökonomie und Prinzipien der Kreislaufökonomie; sie wird getrieben von einer Netzwerkökonomie, neuen digitalen Technologien, neuen gesellschaftlichen Wertvorstellungen und offenen Innovationssystemen; sie ist eine inklusive Stadt, die ein komplexes Mosaik unterschiedlicher Lebenswelten, Wohnlandschaften und Lernarenen bietet; sie benötigt offene Möglichkeitsräume für unvorhersehbare Zukünfte und Experimentierorte für problemgetriebene Innovationen und sie ist eine koproduktive Stadt unter Einbeziehung unterschiedlichster Akteurinnen und Akteure.

Gesellschaft, die ethnisch wenig differenziert war, entstand eine zunehmend kosmopolitische Stadtbevölkerung. Wir sind konfrontiert mit äußerst unterschiedlichen sozialen und kulturellen Milieus, einer Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Qualifikationen sowie einer zunehmenden sozialen Spaltung der Stadt. Die Arbeitsgesellschaft der Zukunft wird nicht nur aus Arbeitsplätzen in der Wissensproduktion und einer digitalen Bohème bestehen. Unsere Städte mit ihren unterschiedlichen Bevölkerungsstrukturen und kulturellen Milieus brauchen Arbeitsplätze für unterschiedlichste Qualifikationsniveaus und Begabungen. Dabei können Industrie und urban Produktion wichtige Rollen spielen.

Für die Städte stellt sich die große Herausforderung, die urbanen Arbeitswelten so weiterzuentwickeln, dass sie einer durch Migration geprägten Stadtgesellschaft Integrations- und Aufstiegsperspektiven bieten. In einer auf Erwerbsarbeit ausgerichteten Gesellschaft ist die Teilhabe am Arbeitsleben letztlich entscheidend für gelingende Integration. Oder wie der kanadische Migrationsforscher Hansen formuliert: „immigration works where immigrants work.“⁵ (Hansen 2016:204)

Nicht nur die Wohnungs- und Bildungsfrage müssen auf die politische Agenda, sondern auch die Frage urbaner Arbeitswelten. Der städtische Arbeitsmarkt ist kein Deus ex machina, den die Stadtplanung allenfalls in seinen räumlichen Auswirkungen steuern und kanalisieren muss. Er muss den Status eines zentralen Gestaltungsfeldes einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung bekommen, insbesondere in einer kosmopolitischen Stadt. Arbeiten, also produktive, sinnstiftende und den gesellschaftlichen Zusammenhang fördernde Tätigkeit, muss konstitutiver Bestandteil einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung sein.

Literatur

Allmendinger, Jutta (2018): Prekäre Beschäftigung und unsichere Haushaltslagen im Lebensverlauf: Gibt es in Deutschland ein verfestigtes Prekariat? WSI Mitteilungen, 4, Jg. (71): 259–269;

Autor, H. David (2019): Work of the Past, Work of the Future. Richard T. Ely Lecture. AEA Papers and Proceedings 109: 1–32.

Bathen, Annette et al. (2019): Handbuch Urbane Produktion. Potentiale – Wege – Maßnahmen. Urbane Produktion Ruhr, Bochum;

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumentwicklung (2021): Neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Bonn;

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumentwicklung (2019): Neue Räume für die produktive Stadt. BBSR-Berichte Kompakt 01/2019, Bonn;

Beck, Ulrich (1999): Schöne neue Arbeitswelt. Vision: Weltbürgerschaft, Frankfurt/New York;

BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2017): Arbeit weiter denken. Weißbuch Arbeiten 4.0. Berlin.

Byron, Joan; Mistry, Nisha (2011), The Federal Role in Supporting Urban Manufacturing, Brookings Institute and Pratt Center for Community Development, New York, NY;

Castel, Robert (2000): Die Metamorphose der sozialen Frage. Eine Chronik der Lohnarbeit, Konstanz;

Crouch, Colin (2019): Gig Economy. Prekäre Arbeit im Zeitalter von Uber, Minijobs & Co. Berlin;

DAK (2021): DAK Gesundheit: Digitalisierung und Homeoffice in der Corona-Krise – Update – Sonderanalyse zur Situation in der Arbeitswelt vor und während der Pandemie.

<https://www.dak.de/dak/download/studie-2447824.pdf>

Dullien, Sebastian (2021): Nach der Corona-Krise: Die nächste Phase der (De-)Globalisierung und die Rolle der Industriepolitik. IMK-Policy Brief Nr. 100 (Januar 2021), Düsseldorf;

Eickelpasch, Alexander; Rainer Behrend (2017): Industrie in Großstädten: Klein, aber fein. DIW-Wochenbericht Nr. 32+33.2017: 639–651;

European (Hrsg.) (2020): European 15 – Produktive Städte 2. Ergebnisse/Results, Berlin;

Frey, Carl Benedikt (2021): Nie mehr ins Büro. In: Süddeutsche Zeitung, Nr. 64, (18. März 2021); <https://www.sueddeutsche.de/kultur/corona-arbeitswirtschaft-digitalisierung-1.5238605>

⁵ Frei übersetzt: „Einwanderung ist erfolgreich, wo Zugewanderte in Erwerbsarbeit eingebunden sind.“

- Frey, Carl Benedikt (2019): *The Technology Trap. Capital, Labor, and Power in the Age of Automation*. Princeton, NJ;
- Gornig, Martin; Werwatz, Axel (2018): Anzeichen für eine Reurbanisierung der Industrie. In: *DIW-Wochenbericht* Nr. 47/2018: 1006–1011;
- Hansen, Randall (216): Making Immigration work: How Britain and Europe can cope with their Immigration Crisis, in: *Government and Opposition*, Vol. 51, No. 2, S. 183–208;
- IAB (2021): Arbeitsmarkt auf dem Weg aus der Krise. In: *IAB-Kurzbericht* 6/2021;
- Jürgens, Kerstin; Rainer Hoffmann, Christina Schildmann (2017): *Arbeit transformieren! Denkanstöße der Kommission „Arbeit der Zukunft“*, Bielefeld;
- Läpple, Dieter (2020): Arbeit in der Stadt. In: Breckner, Ingrid et al. (Hrsg.): *Stadtsoziologie und Stadtentwicklung – Handbuch für Wissenschaft und Praxis*, Baden-Baden, S. 219-231;
- Läpple, Dieter (2019): Neue Arbeitswelten. Eine Einführung. In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 6/2019, S. 4-19;
- Läpple, Dieter (2018): Perspektiven einer produktiven Stadt. In: Schäfer, Klaus (Hrsg.): *Aufbruch aus der Zwischenstadt*, Bielefeld, 150-176;
- Läpple, Dieter (2016): Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer. In: *StadtBauwelt*, 211. Jg. (107), S. 22–29;
- Läpple, Dieter; Ulrich Mückenberger, Jürgen Oßenbrügge (Hrsg.) (2010): *Zeiten und Räume der Stadt*, Opladen & Farmington Hills, MI.;
- Pisano, Gary P.; Shih, Willy C. (2012): *Producing Prosperity. Why America needs a manufacturing renaissance*, Boston M.;
- Pisano, Gary P.; Shih, Willy C. (2009), *Restoring American Competitiveness*. In: *Harvard Business Review*, July-August 2009 (Reprint R0907S), S. 1-14
- Raphael, Lutz (2019): *Jenseits von Kohle und Stahl. Eine Gesellschaftsgeschichte Westeuropas nach dem Boom*. Berlin;
- Roters, Wolfgang; Ullrich Sierau (1995): Vorwort: Stadt und Arbeit. In: ILS (Hrsg.): *Stadt und Arbeit. Vorträge und Berichte*. Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), Landesgruppe NRW, Dortmund, S. 4;
- Schneemann, Christian; Gerd Zika (2019): Jobkiller und Jobcreator? Welchen Einfluss hat die Digitalisierung auf unseren Arbeitsmarkt und die Wirtschaft? In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 6/2019, S. 22-35;
- Siebel, Walter (1995): Stadt und Arbeit – Versuch zu einer Provokation. In: ILS (Hrsg.): *Stadt und Arbeit. Vorträge und Berichte*. Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), Landesgruppe NRW, Dortmund, S. 81-86;
- Wirsching, Andreas (2009): Konsum statt Arbeit. Zum Wandel von Individualität in der modernen Massengesellschaft. In: *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte* 57. Jg., H. 2, S. 171-199.

Auswirkungen der Coronakrise auf Innenstädte, Handlungserfordernisse und mögliche Planungsinstrumente aus kommunaler Sicht

Doreen Mohaupt, Carolin Buttker

Zukunft der Innenstadt

Sowohl die Innenstadt als auch die Gesellschaft als Nutzer unterliegen stetigen und derzeit äußerst dynamischen Veränderungen. Durch die wachsende Digitalisierung im Handel und aktuelle Pandemie-Beschränkungen sind zusätzliche Herausforderungen zu bewältigen. Innenstädte sind unsere ältesten und zugleich lebendigsten urbanen Orte der Stadt, die im dauerhaften Prozess des Wandels bestehen müssen. Für deren Zukunftsfestigkeit und -fähigkeit sind Ziele und Lösungsansätze zu erarbeiten und den Innenstadtswandel proaktiv zu unterstützen.

Durch das Setzen neuer Impulse in die Geschäftsstraßenstruktur sollen dauerhaft stabile Strukturen initiiert werden, die kurzfristigen Veränderungen Stand halten und dynamisch auf Wandelprozesse reagieren. Der Einsatz von Fördermitteln kann in dem Zusammenhang nur einen, wenn auch wichtigen Anstoß geben, bestehende Strukturen zu stärken und auszubauen.

Aktiv in der Rolle als Stadtplaner*innen unsere Verantwortung wahrzunehmen und die zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente zu definieren, zu nutzen und in geeigneter Weise auf eine Verbesserung hinzuwirken, ist akute Aufgabe der Fachschaft der Stadt- und Regionalplanung.

Herausforderungen der Stunde

Innenstädte sind seit Jahren durch zahlreiche Veränderungen gekennzeichnet, auf die die Corona Krise wie ein Brennglas wirkt. Neben der sinkenden Kaufkraft und einem veränderten Konsumverhalten insgesamt wird deutlich, dass die „treuesten Anhänger der Innenstädte immer älter werden“¹. Demnach stieg das Durchschnittsalter der Innenstadtbesucher seit 2016 von 45,2 auf 47,5 Jahre. Waren 2016 noch 21 % der Besucher*innen in Fußgängerzonen 25 Jahre oder jünger, sank dieser Anteil 2020 auf nur

noch 16 %. Zwei Drittel der über 50-Jährigen Befragten waren zum Einkaufen in die Stadt gekommen, bei den bis 25-Jährigen nur jeder Zweite zum Shoppen. Es ist eine sinkende Begeisterung der jüngeren Generation für das Warenangebot in Einkaufsstrassen zu verzeichnen, die jungen Zielgruppen scheinen verloren und nutzen tendenziell mehr Online-Shoppingangebote. Im Ergebnis kommt die Studie zu dem Schluss, dass „nach der Zeit der Distanz die soziale Nähe ein Hebel sein wird, um alle Zielgruppen in die Innenstädte zu locken.“

Eine Studie der Unternehmensberatung KPMG und des Handelsforschungsinstituts EHI besagt, dass schon 2030 die Hälfte der Mode in Deutschland online gekauft wird, sich die Handelsflächen im Textilbereich halbieren und sich gleichzeitig der Marktanteil der Onlinehändler verdoppelt – mit dramatischen Folgen für die Innenstädte Deutschlands. Überlagert wird diese Entwicklung von der Krisensituation durch den Rückzug großer Warenhäuser als ehemals architektonisch und funktional konstituierende Elemente der Innenstadtentwicklung. Zum Teil führte eine Filialisierung des Einzelhandels zur Verdrängung kleinerer, inhabergeführter Läden.

In mancher Hinsicht erschwert ein fehlender Nutzungsmix in der Innenstadt nachhaltige Entwicklungen. Gleichzeitig ist eine verstärkte Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum, begleitender sozialer Infrastruktur sowie auch Aufenthalt, Freiraumangebot, Kunst, Kultur, sportlichen Betätigungsmöglichkeiten und gastronomischen Einrichtungen zu verzeichnen. Dazu braucht es gesellschaftlich auch ein Umdenken in der Frage der Mobilitätsangebote, auch oder insbesondere in den kleineren und mittleren Kommunen.

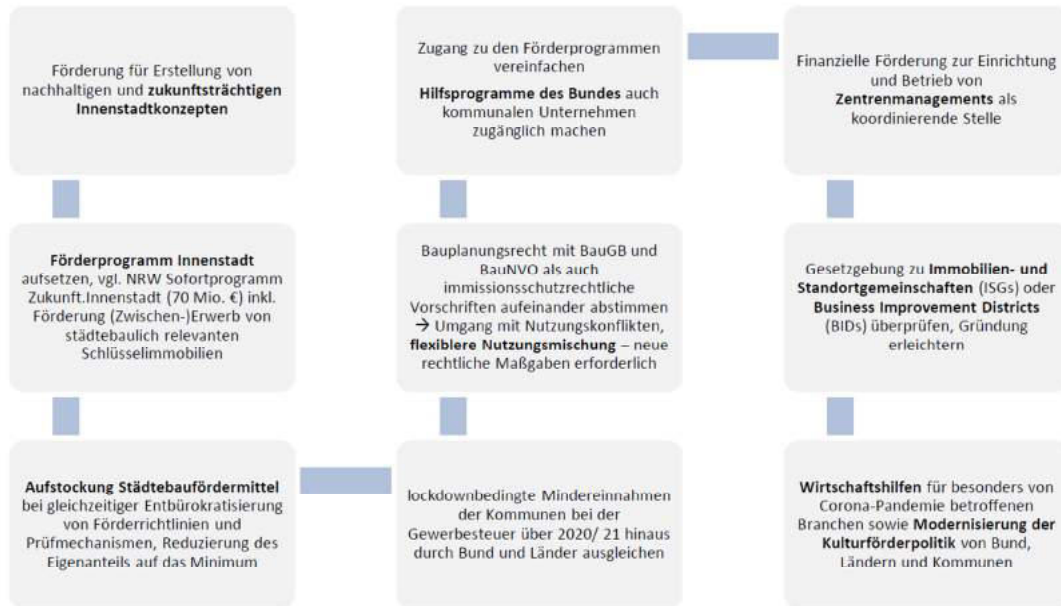
Nicht zuletzt ist es vordergründige Aufgabe der Stadtentwicklungspolitik, mit einem höchstmöglichen Qualitätsanspruch an Baukultur und Gestaltung der Innenstädte Aufgaben zur Neudefinition dieser Stadträume in Angriff zu nehmen.

¹ Studie „Vitale Innenstädte“ des Instituts für Handelsforschung Köln (IFH)

Ziele und Lösungsansätze

Neben der Forderung sowohl nach einem „Förderprogramm Innenstadt“ des Bundes sowie weiteren Förderprogrammen als auch der Verantwortung der einzelnen Bundesländer müssen die Kommunen selbstständig und direkt mit den lokalen Akteuren vor Ort aktiv werden, um drohende Insolvenzen zu vermeiden und eine nachhaltige und langfristig marktgerechte sowie zukunftsstabile Entwicklungsperspektive zu schaffen.

die Kofinanzierung von 50 % Eigenmittel durch Antragsteller erforderlich bei gleichzeitig begrenztem Gesamtbudget der Kommunen). Die Kommunen könnte eine hilfreiche Unterstützung zukommen, indem weitere Anteile des kommunalen Miteleistungsanteils für die Städtebauförderung durch Bund und Land (zeitlich begrenzt) übernommen und insgesamt die Budgets der verfügbaren Mittel aufgestockt würden.



Eigene Darstellung von Doreen Mohaupt

Mögliche Ansatzpunkte von Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene

Die Baulandkommission und somit gemeinsame AG von Bauministerkonferenz und Umweltministerkonferenz empfiehlt speziell eine befristete Ausnahmeregelung TA Lärm bspw. durch Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Experimentierklausel.

Konkret schlägt der Städte- und Gemeindebund Brandenburg zudem vor, einen flexiblen Innenstadtfonds für kurzfristige Bedarfe in der Innenstadt ohne Wettbewerb, vorab detaillierten Konzepten und bürokratische Hürden aufzulegen. Gleichzeitig seien die Zugriffsmöglichkeiten und Modalitäten des Verfügungsfonds in der Städtebauförderung zu optimieren (derzeit ist

Mögliche Ansatzpunkte von Maßnahmen auf kommunaler Ebene (im Zusammenwirken mit lokaler Wirtschaft/ Einzelhandel/ Kultur- und Kreativszene)

Zugleich scheint der Fächer der Möglichkeiten aber auch der Akteure auf kommunaler so denn lokaler Ebene größer zu sein als auf Bundes- und Landesebene. Ziel ist es, im Transformationsprozess der Zentren, der durch die Corona Krise dynamisiert wurde, die Multifunktionalität des Raumes als auch der Nutzungen zu fördern:



Eigene Darstellung von Doreen Mohaupt

Ein Aktionsprogramm Innenstadt, das u.a. maßgeblich mit den bestehenden Einzelhandels- und Zentrenkonzepten abzugleichen und zu verzahnen ist, kann vielfältige der genannten Maßnahmen vereinen.

Es geht um Projekte zur Verhinderung struktureller Einbrüche in Wirtschaft und Gesellschaft, die für mehr Frequenz und Aufenthaltsqualität im Herzen der Stadt sorgen und die Innenstädte und Stadtteilzentren gleichzeitig nachhaltig stärken sowie die Attraktivitätssteigerung und Überlebensfähigkeit der Innenstadt unabhängig vom Einzelhandel initiieren. Die Stadt Münster („Sofortprogramm Innenstadt 2021“) hat in diesem Zusammenhang einen Innenstadtverfügungsfonds etabliert, der auf die vier Interventionsfelder (1) Verfügungsfonds Anmietung leerstehender Ladenlokale, (2) Unterstützungspaket Einzelhandelsgroßimmobilien zur strukturschonenden Transformation zentraler Lagen, (3) Zwischenerwerb von leerstehenden Einzelhandelsimmobilien und (4) Anstoß eines Zentrenmanagements abstellt.

An Ideen dürfte es angesichts der Möglichkeiten nicht mangeln, vielmehr an finanziellen Rahmenbedingungen und rechtlichen Maßgaben. Die größte Herausforderung liegt somit in der Verfügbarkeit und dem einfachen Zugang zu finanziellen Mitteln sowie der Bereitschaft aller, experimentell zu agieren, ggf. vorerst oft „nur“ Zwischenzustände und -lösungen zu erreichen und das Handeln als kommunale Pflichtaufgabe zu definieren. Das Zurückstellen bzw. Auflösen sogenannter Zweckbindungsfristen aus Fördermittelbudgets wäre ein wichtiger Schritt, offener und flexibler agieren zu können.

Alle Alters- und Interessengemeinschaften müssen in diesem Prozess als Zielgruppen begriffen und alle zum Mitwirken, Mitmachen, Mitsprechen aufgefordert und gehört werden. Hier eine geeignete Basis zu finden, kann lokal über eine Task Force, einen Runden Tisch, einen Fachbeirat oder eine AG Innenstadt vereinfacht werden. Maßgeblich ist, den Ansprechpartner, die Ansprechpartnerin, das digitale Portal oder eine andere wirksame Option zu kennen, an die man sich wenden kann. Als Overhead für die kommunalen Akteure agieren gerade überregionale Innenstadtbündnisse, wie sie auch das Land Brandenburg auf den Weg gebracht hat.

In der Diskussionskultur auch nochmals neue Wege einzuschlagen und Argumente aller in der Stadtgesellschaft anzuhören und zuzulassen, wird entscheidend über den Erfolg dieser Bemühungen sein.

Zusammenfassung

In Anlehnung an das Diskussionspapier „Zukunft der Innenstadt“ des Deutschen Städtetags lassen sich vier Handlungsfelder für einen Transformationsprozess der Innenstadt übertragen, die entsprechend den bereits genannten Aspekten und Beispielen weiter ortsspezifisch ausdefiniert werden müssen.

Vordergründig geht es um die nachhaltige Nutzungsmischung im Sinne des Gemeinwohls und die Multifunktionalität durch Verknüpfung von Arbeiten, Handel, Wohnen und Produktion. Die Innenstädte können ihre Strahlkraft sowie regionale als auch überregionale Versorgungsfunktion nur stärken, indem es gelingt, neue Geschäftsmodelle und temporäre Nutzungen bis hin zu kombinierten Nutzungsmischung auf den Weg zu bringen.

Die Angebote, für die eine Innenstadt steht, müssen gleichzeitig analog als auch digital verfügbar sein. Der Ruf, die Innenstadt auch als Produktionsstätte auszubauen, führt in das Auflösen bisheriger Selbstverständlichkeiten des Bau- und Planungsrechtes.

Aus dem Fokus gelassen werden bei allen Anstrengungen nicht die kleinräumigen Versorgungseinheiten der Städte, eine starke Innenstadt braucht starke Stadtteilzentren.

- Lösungen für Multifunktionalität durch vielfältige Akteurslandschaft erarbeiten – Einbeziehung aller relevanten öffentlichen und privaten Akteure in ein Akteursnetzwerk
- Kunst- und Kulturakteure zur zentralen Belebung der Innenstadt und zur Stärkung von Lebensqualität und -vielfalt nutzen
- Weiterentwicklung City- und Stadtmarketing – Austausch- und Dialogplattform für Innenstadtakteure
- Aktivierung der erforderlichen Kooperationsbereitschaft von Immobilieneigentümern für neue Nutzungsoptionen bei Leerstand zur Neustrukturierung
- Stärkung der kommunalen bodenrechtlichen Handlungsfähigkeit von Steuerungs- und Interventionsmöglichkeiten zur Revitalisierung von Zentren (Vermeidung städtebaulicher Missstände, besserer Umgang mit Nutzungskonflikten etc.)
- Stärkung prägender Elemente und Ermöglichung multifunktionaler Stadtstrukturen

Die Bedeutung der Innenstadt mit ihrer Konzentration der wichtigsten zentralen Versorgungsfunktionen für die Stadt- und Umlandbevölkerung muss fortlaufend mit Ideen

und Impulsen, aber ebenso in der Bestandspflege gestärkt werden. Es bedarf eines konsequenten Aktionismus aller Akteure, um dauerhaft stabil auf Veränderungen reagieren zu können und als funktionierende Einheit der Gesamtstadt eine

Quellen:

1. Deutscher Städtetag, Entwurf Diskussionspapier „Zukunft der Innenstadt“, Feb. 2021
2. Städte- und Gemeindebund Brandenburg, Positionspapier zur Entwicklung der brandenburgischen Innenstädte vom 01.03.2021
3. Artikel WELT vom 17.02.2021: Boris Palmer schreibt Brandbrief an Kanzlerin Merkel

lebendige, repräsentative und nachhaltige Basis zu geben.

Die wichtigsten Stellschrauben für die kommenden Jahre der Innenstadtweiterentwicklung sind kurz gesagt: Geld, Recht, Dialog und: Mut.

4. Sächsische Zeitung vom 05.02.2021: Junge Leute brauchen Stadt zum Shoppen nicht
5. Politik & Kultur, Nr. 2/2021: So retten wir unsere Innenstädte!
6. Märkischer Bote vom 29.01.2021: Auch OB Holger Kelch setzt auf einen „Marshallplan“ für die Innenstadt
7. Pressemitteilung vom Deutschen Kulturrat vom 11.11.2020 „So retten wir unsere Innenstädte!“

Gedanken zur Zukunft der urbanen Arbeitswelt Brauchen wir die vielen Bürotürme noch oder müssen wir nicht konsequent auf Nutzungsmischung setzen?

Christa Reicher

Die gegenwärtige Situation in unseren Städten ist von tiefgreifenden Veränderungen geprägt: Der ökonomische Wandel schlägt sich neben der Deindustrialisierung in neuen Formen von urbaner Produktion und Dienstleistung nieder. Mit dem Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft stellt sich mehr denn je die Frage, welche Konsequenzen aus der sich ändernden "Geschäftsgrundlage" für die räumliche Organisation von Stadt zu ziehen sind. Zudem hat sich die Corona-Pandemie in vieler Hinsicht als Beschleuniger, Bremsklotz und Katalysator im Hinblick auf Entwicklungstrends bemerkbar gemacht. Brauchen wir die vielen Bürotürme noch? Und sind nicht die leerstehenden Einzelhandelsflächen in den Innenstädten die zukünftigen Orte urbaner Produktion und Manufaktur? Sind all diese Trends nur eine kurzfristige Erscheinung oder handelt es sich um eine langfristige Entwicklung, die einen Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung einfordert – hin zu mehr Nutzungsmischung und zu offeneren Strukturen?

Vom Wandel der Produktion und der Arbeitswelt

Die Formen von Produktion und die damit einhergehende Arbeitswelt waren und sind einem stetigen Wandel ausgesetzt, bedingt durch den technologischen Fortschritt und die zunehmende Digitalisierung. „Wenn wir heute von einem revolutionären Wandel der industriellen Produktion sprechen, ist es wichtig sich vor Augen zu führen, dass zum einen große Umbrüche auch in der Vergangenheit immer wieder stattgefunden und zum anderen diese Umbrüche rückwirkend durch eine exponentielle Veränderung gekennzeichnet waren.“ (Herrmann, C; Juraschek, M. 2019) In vorindustrieller Zeit waren die handwerkliche Produktion und das Wohnen noch kleinteilig in der Stadt miteinander verbunden, unmittelbar nebeneinander angeordnet oder zum Teil übereinander gestapelt. In der Phase der Industrialisierung ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die bis dahin vorherrschende handwerkliche Produktion abgelöst. Mit der einsetzenden Massenproduktion, welche die Produktivität extrem erhöht hat, verändern sich die Ansprüche an die Produktionsanlagen, an die Lagerflächen und letztlich werden die expandierenden Produktionsstandorte aus der Stadt verdrängt. In den 1950er Jahren wird die

funktionale Trennung und Zonierung der Städte in Wohn-, Handels-, Gewerbe- und Industriegebiete verstärkt propagiert und in räumliche Konzepte überführt. Zugleich erfährt nach dem Zweiten Weltkrieg das Produktionsverständnis einen weiteren Veränderungsschub: Das Konzept der Mass-Customization, eine Anpassung der Produktion an die Kundenwünsche nach dem Vorbild der Automobilindustrie, hat verstärkt in der Arbeitswelt Einzug gehalten mit der Folge, dass Produktionsabläufe optimiert wurden und Industrie- und Gewerbestandorte aufgrund der zunehmenden Nachfrage expandierten. Zuletzt hat die verstärkte Digitalisierung dazu beigetragen, dass die gesamten Wertschöpfungsketten - von der Planung über den Bau bis zum Betrieb von Industrie- und Produktionsanlagen - zur Effizienzsteigerung und zur Optimierung von Abläufen geführt haben. Diese Veränderungsschübe haben sich einerseits auf die Flächenansprüche von Produktion ausgewirkt, andererseits ist das Bewusstsein für den Ressourcenverbrauch und die Produktionsstätte als Umfeld für die dort arbeitenden Menschen extrem gestiegen. Die Renaissance der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort geht einher mit einem Wertewandel in der Haltung der Menschen sowie dem Wunsch nach lokalen, ökologisch korrekt oder nachhaltig produzierten Produkten (vgl. Gaertner, S.; Schepelmann, P. 2020)

Das Fabrik-Stadt-System

In Deutschland wurden und werden im Zuge vielfältiger Wachstums- und Schrumpfungsprozesse die Produktionsstätten an den Stadtrand, auf die grüne Wiese oder ins Ausland verdrängt. Den damit erhofften Vorteile, seien es geringere Emissionskonflikte, verfügbare Flächen für Betriebserweiterungen oder gute verkehrliche Anbindung, stehen große Entfernungen zu Wissens- und Innovationsnetzwerken, erhöhter Pendlerverkehr und hoher Flächenverbrauch in ländlichen Regionen gegenüber. Vor diesem Hintergrund kämpfen viele Unternehmen um den Erhalt erfolgreicher städtischer und stadtnaher Standorte oder ziehen eine Rückkehr in das urbane Umfeld in Betracht. Die Energiewende, der Klimawandel und nicht zuletzt neue Produktionsformen befördern eine Rückkehr der Produktion in die Stadt, sofern ihre Emissionen so gering sind, dass sie als nicht

störendes Gewerbe in Wohn- und Mischgebieten zulässig sind (vgl. Bucherer, M. et al 2019: 34). Im Rahmen des Forschungsprojektes „Urban Factory“¹ ist in einem interdisziplinären Konsortium das Fabrik-Stadt-System mit seinen verschiedenen Wirkungszusammenhänge untersucht worden. Die Wirkung von Stadt auf Fabrik bzw. Fabrik auf Stadt wird durch die räumliche und funktionale Ausgestaltung der Schnittstelle zwischen Stadt und Fabrik bestimmt. Jedes Gebäude im urbanen Kontext - und damit auch die Fabrik - hat eine besondere Rolle als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Räumen inne. Die Tatsache, dass über die Bindung von Mitarbeitenden und Kunden eine tiefe, komplexe Interaktion entstehen kann, erhöht die Bedeutung der Ressource „Image“ bzw. der Gestalt der Fabrik im urbanen Kontext. Ausdruck und damit Übertragbarkeit auf das urbane Umfeld findet das Image eines Unternehmens auf vielfältige Weise z.B. durch die Sichtbarkeit des Produktes im oder durch die Gestaltung der Produktionsstätte im Quartier (vgl. Bucherer, M. et al 2019: 105).

Die Erhaltung bzw. Ansiedlung eines Unternehmens mit einem hohen Imagewert im urbanen Kontext hat vielfältige Vorteile. Die Strahlkraft des Unternehmens kann weitere Unternehmen zur Ansiedlung und Standortsicherung bewegen bzw. deren Produktspektrum und -qualität positiv verändern oder die Vernetzung zu anderen Akteuren einer Stadt (Hochschulen, Dienstleistenden etc.) stärken. Unternehmen und Städte können ihre Identität nutzen, um die Einzigartigkeit zu stärken und positiv weiterzuentwickeln (Reicher 2017). Will man die klassische Werksgrenze zwischen Fabrik und Stadt auflösen, dann liegt es nahe, sich verstärkt mit der räumlichen Ebene des Quartiers, seinen Rahmenbedingungen und Potenzialen zu beschäftigen. Das Quartier begünstigt die Integration der Anliegen von Fabrik und urbanem Raum, und dieses in vielfältiger Hinsicht: Auf der räumlichen Ebene befördert das Quartier eine Profil- und Imagebildung, auf der Handlungsebene ermöglicht es angepasste Lösungen und Konzepte, auf der Quartiersebene versprechen eine höhere Zielgenauigkeit.

Nutzungsmischung – ein neues altes Paradigma des Städtebaus

Die enge Verflechtung der Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen knüpft das Leitbild der Nutzungsmischung unmittelbar an das Bild der europäischen Stadt mit einer kompakten und kleinteilig nutzungsgemischten Struktur. Bereits 1961 beschrieb Jane Jacobs die Vorzüge der gewachsenen, funktional gemischten Stadt, die urbane Vielfalt und Dynamik hervorbringt (vgl. Kuder 2004: 180; Roskamm 2013: 10). Allerdings führen erst die Zuspitzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen sowie ökologischer Herausforderungen in den 1990er Jahren zu einem Umdenken in der Stadtentwicklung (vgl. Boeddinghaus 1995: 407; Deutscher Bundestag 1996: 46). Das Leitbild der nachhaltigen und europäischen Stadt löst die funktionalistische Moderne – zumindest auf dem Papier – ab und führt in Politik und Stadtplanung zu einer Renaissance der gemischten und kompakten Stadt der kurzen Wege (vgl. Jessen 2004: 92).

Heute ist Nutzungsmischung mehr als nur ein erklärtes politisches Ziel und ein etabliertes Planungsprinzip zur Reaktivierung lange ungenutzter städtischer Potenziale und zur Bewältigung ökologischer Probleme. Aufgrund steigender Attraktivität der Städte als Wohn- und Arbeitsorte erleben urbane, nutzungsgemischte Quartiere eine hohe Nachfrage und haben sich zu einer regelrechten Vermarktungsstrategie des Stadtmarketings und der Immobilienbranche entwickelt. Das alte Prinzip der Nutzungsmischung ist aktuell mehr denn je Bestandteil städtebaulicher Diskussionen und wird heute als Paradigma der städtebaulichen Planung und Immobilienentwicklung neu belebt. Mit der Novellierung der Baunutzungsverordnung (BauNVO) durch Einführung einer neuen Baugebietskategorie *Urbane Gebiete* (MU) wird nun der rechtliche Rahmen für eine kleinräumige bauliche Mischung von Wohnen und Gewerbe erweitert. Die Kategorie *Urbane Gebiete* verspricht eine höhere Flexibilität als die bisherigen Gebietstypen der BauNVO bei der Realisierung kleinräumiger Nutzungsmischung (vgl. BMI 2021).

¹ Das Forschungsprojekt „Urban Factory -Entwicklung ressourceneffizienter Fabriken in der Stadt“ wurde vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert (Laufzeit 09.2021-12.2018). Die Autorin war Mitglied des interdisziplinären Konsortiums.

Neben höheren baulichen Dichten liegt der entscheidende Vorteil für den Städtebau darin, dass auf ein bestimmtes Verhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe verzichtet wird und eine Erhöhung der Immissionsrichtwerte zu mehr Flexibilität führt.

Das Nutzungsgemischte Quartier ist eng mit dem Anspruch verbunden, eine kompakte, urbane und lebenswerte Stadt der kurzen Wege zu entwickeln. Nutzungsgemischte Stadtstrukturen sind zwar kein Garant für kurze Wege, aber eine grundsätzliche Voraussetzung dafür. Ebenso ist Nutzungsmischung nicht der Schlüssel zu Urbanität, aber dennoch eine wichtige Komponente. Urbanität entwickelt sich durch ein Zusammenspiel gebauter und gelebter Strukturen und Räume, wie physischer Kompaktheit, Bevölkerungsdichte, urbane Architektur bzw. Gestalt und Funktionsmischung sowie kulturelle Aspekte, Aneignungsmöglichkeiten von Raum und soziale Integrationsfähigkeit (vgl. Reicher 2017:10). Dem Aspekt der Nutzungsmischung kommt damit eine Schlüsselfunktion bei der Entwicklung und Ausbildung lebendiger und urbaner Quartiere zu.

Gesellschaftliche Veränderungsprozesse sowie ökologische Herausforderungen erfordern eine kleinräumige Verflechtung unterschiedlicher Funktionen. Vor diesem Hintergrund erlebt das Prinzip der Nutzungsmischung als Paradigma der städtebaulichen Planung und Immobilienentwicklung einen neuen Aufschwung. Dieses stellt die Planungspraxis allerdings vor vielfältige Herausforderungen.

Die Mischung unterschiedlicher Stadtfunktionen auf kleinräumiger Ebene gilt als wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung einer nachhaltigen, kompakten Stadt der kurzen Wege. Die Attraktivität und das Wachstum großer Städte, der Wandel und die zunehmende Vielfalt an Lebens-, Arbeits- und Wohnmodellen, der wirtschaftliche Strukturwandel sowie nationale Nachhaltigkeitsziele verdeutlichen nur beispielhaft, dass eine Anpassung und eine neue Flexibilität städtischer Strukturen erforderlich ist (vgl. BSBK 2015: 75; ILS 2015). Die kompakte, gemischte und nachhaltige Stadt der kurzen Wege gilt als etabliertes räumliches Leitbild, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Bei der Überwindung funktionsgetrennter Stadtstrukturen zugunsten kleinteiliger Nutzungsmischung steht das Stadtquartier als zentrale Handlungsebene im Fokus von Stadtentwicklung, Stadtplanung und Städtebau. Das Nutzungsgemischte Stadtquartier gilt als Schlüssel zur Entwicklung nachhaltig zukunftsverträglicher Städte mit qualitätsvollen Lebens- und Arbeitsumgebungen. Eine Durchmischung der Nutzungs- und Sozialstruktur sowie der städtebaulichen Struktur einer Stadt ist nicht nur Grundbedingung einer kompakten und

nachhaltigen Stadt, sondern gilt ebenso als Voraussetzung für Vielfalt, Integration und urbane Qualitäten.

Nutzungswandel – ein kurzfristiges oder eher längerfristiges Phänomen?

Die Corona-Pandemie hat die Notwendigkeit, bisherige Nutzung wesentlich radikaler auf den Prüfstein zu stellen, offensichtlich gemacht. „Handel im Wandel“ – diese Erkenntnis ist keineswegs neu. Der zunehmende Online-Handel hat seit Jahren die Frage aufgerufen, welche Zukunft der stationäre Einzelhandel hat. Das Einkaufserlebnis und die damit verbundene „Bummelatmosphäre“ waren in der Vergangenheit ein ganz zentrales Motiv für den Besuch einer Innenstadt. Durch die Corona-Pandemie ist diese Erlebniskomponente nahezu in Gänze weggefallen. Die Pandemie hat wie ein Beschleuniger für den Niedergang des Einzelhandels gewirkt und zu gravierenden Leerständen der Ladenlokale und sonstigen Einzelhandelsflächen geführt. In der bisher zu monofunktional konzipierten Innenstadt eröffnen sich damit neue Möglichkeiten für kreative Nutzungen und vor allem auch für die Rückkehr von Produktion in innerstädtische Lagen.

Und schließlich beobachten wir neue, eher ungeplante Kombinationen, die vor allem darauf zurück zu führen sind, dass ganz unterschiedliche Nutzungen mitunter ähnliche Standortanforderungen aufweisen: Gewerbegebiete, die durch die Ansiedlung von großflächigen Fachmärkten und kommerziellen Sport- und Freizeiteinrichtungen zu Mischgebieten neuen Typs geworden sind. Unter postindustriellen Bedingungen ordnen sich nicht nur die „alten“ Nutzungen räumlich neu, sondern sie konstituieren sich anders und entwickeln sich auch teilweise zu „neuen“ Nutzungstypen.

Die Corona-Pandemie hat den Nutzungswandel beschleunigt: Für einige Arbeitsplätze ist es mit Hilfe technischer Unterstützung nicht mehr notwendig, sich permanent am Arbeitsplatz (in der Stadt) aufzuhalten. Wer also nicht mehr täglich pendeln muss, nimmt eine höhere Entfernung von der Wohnung zum Arbeitsplatz in Kauf. Mit der Möglichkeit von Homeoffice und den Einschränkungen durch *Social Distancing* verliert der urbane Arbeitsort an Anziehungskraft und büßt seine Bedeutung als Lebensmittelpunkt ein. Homeoffice scheint zur neuen Normalität zu werden. Mit den Veränderungen der Arbeitswelt sinkt der Bedarf an Büroflächen. 33 Prozent aller gewerblichen Immobilien stehen heute entweder leer oder werden nur zum Teil genutzt (vgl. Neike, Schreier, 2020). Brauchen wir denn die Bürotürme in den Innenstädten noch? Auch nach dem

Abklingen der Pandemie werden viele Menschen zumindest teilweise weiter im Homeoffice arbeiten. Diese Annahme wird auch durch die Konstanzer Homeoffice-Studie bestätigt, die untersucht hat, wie sich Homeoffice auf die Arbeitswelt, aber auch auf die Gesellschaft und Psyche der Menschen auswirkt. Während die Befragten im Oktober 2020 durchschnittlich 2,79 Tage pro Woche mobil arbeiten wollten, hat sich dieser Wert inzwischen auf 3,28 Tage erhöht. Nur wenige Arbeitnehmer (21 Prozent) äußern aktuell den Wunsch, komplett mobil zu arbeiten. Die große Mehrheit von 68 Prozent der Befragten strebt eine hybride Lösung an. (Kunze et al 2021)

„Wir lösen uns langsam von der Vorstellung, dass ein Großteil der Menschen morgens in ein Büro zur Arbeit geht“, wie Sascha Roesler dies treffend ausdrückt (Roesler 2020). Führende Unternehmen wie beispielsweise Novartis in Basel haben sich bereits neu justiert; sie werden Homeoffice permanent anbieten. In der Konsequenz bedeutet dies, dass auf dem Novartis-Campus ein Drittel der Arbeitsplätze nicht mehr benötigt und damit neue Nutzungen möglich werden (vgl. Roesler 2020). Ähnlich wie Novartis werden kurz- und mittelfristig viele Unternehmen agieren. In die bisherigen Dienstleistungs- und Büroquartiere werden perspektivisch andere Nutzungen Einzug halten und damit zur Vitalisierung dieser eher monofunktional geprägten und teilweise sogar vom Umfeld abgegrenzten Standorte beitragen.

Diese Chance, dass die Funktionen Arbeiten, Wohnen, Kultur und Freizeit wieder näher zusammenrücken und neue Allianzen bilden, geht einher mit der Frage, welche Optionen sich aus den Grundrissen der Bestandsgebäude entwickeln lassen und wie die Gebäudestrukturen und Grundrisse von morgen generell aussehen müssen. Flexibilität und Nutzungsoffenheit werden zunehmend zu einer großen Herausforderung auf den verschiedenen räumlichen Ebenen: der Ebene der Stadt, des Quartiers, aber auch des einzelnen Gebäudes.

Resilienz zur Überwindung von Nutzungs- und Flächenkonkurrenzen

Die Entwicklung unserer Städte und Regionen war nicht nur in der Vergangenheit von Brüchen, ausgelöst durch strukturellen Wandel, ökonomische Krisen oder Pandemie, betroffen, sondern wird dies perspektivisch bleiben (Jakubowski 2013). In einer Phase der Pandemie wird eine Erkenntnis in der Stadtentwicklung zunehmend wichtiger:

Die Bedeutung von *Resilienz* im Sinne von Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen, die Fähigkeit zur eigenständigen Erneuerung unserer Quartiere, Städte und Regionen nach einer Krise und das aktive Anpassen an zukünftige Herausforderungen. Ohne Resilienz wird kein wirklicher Fortschritt in unserer Gesellschaft möglich sein. In der Stadtplanung erfährt also „urbane Resilienz“ eine ganz neue Relevanz. Ein gutes Konzept von urbaner Resilienz muss den Kriterien des Klimaschutzes und der Klimaanpassung folgen. Es basiert auf mindestens fünf Fähigkeiten: Robustheit, Flexibilität, Lernfähigkeit, Multidisziplinarität und ganzheitliche Lösungsansätze (vgl. Council of the European Union 2013).

In dem „Memorandum Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt“ (BMI 2021), verabschiedet auf dem 14. Bundeskongress der Nationalen Stadtentwicklungspolitik im Mai 2021², wird die Notwendigkeit von Strategien der urbanen Resilienz für Städte und Gemeinden hervorgehoben. So soll urbane Resilienz zukünftig ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Stadtentwicklung werden und bestehende Leitbilder weiterentwickeln: „Die urbane Resilienz gründet auf den Leitbildern der Neuen Leipzig-Charta – dazu gehören u.a. Dichte, Nutzungsmischung, Innenentwicklung, Gemeinwohlorientierung, Baukultur, sozialer Zusammenhalt und Transformationsfähigkeit. Hinsichtlich künftiger Krisen sind die Städte und Gemeinden robuster, flexibler und anpassungsfähiger zu gestalten, mit mehr Grünräumen, Reserveflächen, Zwischennutzungen und Experimentierfeldern.“ (BMI 2021: 3)

Ein intelligentes Vorgehen im Sinne von urbaner Resilienz bedeutet, Flächenkonkurrenzen auf den Prüfstein stellen: zusammenhängende Freiräume dort sichern und von Bebauung bewusst freihalten, wo es aus klimatischer und ökologischer Sicht sinnvoll ist, und zugleich an anderer Stelle baulich nachverdichten, um beispielweise bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Grundsätzlich muss es immer um differenzierte Antworten und um Qualität gehen. Nur so kann es uns gelingen, eine Übereinkunft der oft widerstreitenden Interessen herzustellen und Nutzungs- und Flächenkonkurrenzen in der Stadtentwicklung zu überwinden.

² Die Autorin hat als Mitglied des Kuratoriums der Nationalen Stadtentwicklungspolitik bei der Erstellung des Memorandums Urbane Resilienz mitgewirkt.

Ein vorläufiges Fazit

Städtebauliche Leitbilder haben in den verschiedenen Phasen der Stadtentwicklung als Korrektiv und Navigator unseres planerischen Handelns fungiert. Die Neue Leipzig-Charta³ beschreibt die drei übergeordneten Dimensionen einer „gerechten, grünen und produktiven Stadt“ (BMI 2020). Im Memorandum Urbane Resilienz wird das Leitbild der „kompakten, grünen und gemischten Stadt“ (BMI 2021) aufgerufen. Auch wenn diese Leitlinien uns nicht neu und spektakulär erscheinen, so kommt dem integrierten Handeln, dem Überwinden von Konkurrenzen und der Teilhabe am Gestaltungsprozess zukünftig bedeutend mehr Relevanz zu.

Mit dem Blick auf die Arbeitswelt können wir feststellen: Die Verträglichkeit des Arbeitens im Zusammenspiel mit anderen Nutzungen wie dem Wohnen nimmt generell zu, weil aufgrund des technologischen Fortschritts umweltverträglicher produziert werden kann, die Emissionen und die Flächenbedarfe reduziert worden sind. Zugleich geht der Anteil industrieller Produktion am gesamten Wirtschaftsgeschehen seit vielen Jahren zurück. Wohnen und Arbeiten werden – in Verbindung mit ergänzenden Infrastrukturnutzungen - mehr und mehr kleinräumig kombiniert. Synergieeffekte zwischen Produktion und dem umgebenden Lebensraum entstehen vor allem dort, wo Nutzungskonflikte vermieden und kreative Milieus konstruktiv befördert werden.

„Fast eineinhalb Jahre nach Ausbruch der ersten Corona-Welle ist Deutschland immer noch Teil eines großen sozialen und räumlichen Experiments“ (Kunze 2021) und es gilt, dieses Experiment im Sinne einer nachhaltigen Weichenstellung für den Städtebau – insbesondere auch für neue Nutzungsallianzen – langfristig weiterzuentwickeln.

³ Die „Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ wurde am 30. November 2020 von den in Europa für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern verabschiedet und stellt eine Weiterentwicklung der Leipzig-Charta von 2007 dar.

Literatur

Boeddinghaus, G. (1995): Funktionstrennung – Funktionsmischung. 50 Jahre Städtebau unter wechselnden Leitbildern. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 6/7.1995, S. 405-407.

Bucherer, M.; Clausen, U.; Hermann, C.; Hoffschroer, H.; Juraschek, M.; Kreuz, F.; Langer, V.; Reicher, C.; Roth, C.; Schmidt, A.; Söfker-Rieniets, A.; Sonntag, R.; Spengler, A.; Thiede, S.; Vossen, B. (2019): Urban Factory. Entwicklung ressourceneffizienter Fabriken in der Stadt. Abschlussbericht, Braunschweig

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021): Baunutzungsverordnung. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke. Online verfügbar unter: <http://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/>

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020): Die Neue Leipzig Charta, Berlin

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021): Memorandum Urbane Resilienz. Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt, Berlin

Bundesstiftung Baukultur (BSBK) (2015): Baukulturbericht. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt, 2014/2015. Potsdam.

Council of the European Union (2013): “Council conclusions on EU approach to resilience”, Brüssel

Deutscher Bundestag (1996): Siedlungsentwicklung und Siedlungspolitik: Nationalbericht Deutschland (Habitat II). In: Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode. Drucksache 13/3679. Bonn.

Herrmann, C.; Jurascheck, M. (2019): Urban Factory. In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (Hg.), STADT DENKEN 3, Berlin

Gaertner, S.; Schepelmann, Philipp (2020): Urbane Produktion: Mehr als ein sozial-ökologisches Feigenblatt? In: RaumPlanung, Ausg. 2009, Nr. 6, S 50-55

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (ILS) (2015): Aktuelle Gebietsentwicklungen in Nordrhein-Westfalen. Ein Beitrag zur Urban Agenda? Kurzgutachten. Studie im Auftrag der BPG Immobilienentwicklung GmbH. Dortmund.

Kuder, T. (2004): Nicht ohne: Leitbilder in Städtebau und Planung: von der Funktionstrennung zur Nutzungsmischung. Berlin: Leue.

Kunze, F.; Hampel, K.; Zimmermann, S. (2021): Konstanzer Homeoffice-Studie. Online verfügbar unter: <https://www.polver.uni-konstanz.de/kunze/konstanzer-homeoffice-studie/> Zugriff 18.07.2021

Jessen, J.(2004): Europäische Stadt als Bausteinkasten für die Städtebaupraxis – die neuen Stadtteile. In: Siebel, W. (Hg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, S. 92-104.

Jakubowski, P. (2013): Resilienz – eine zusätzliche Denkfigur für gute Stadtentwicklung. In: IzR - Informationen zur Raumentwicklung. Heft 4.2013. S. 371-378

Neike, C.; Schreier, J. (2020): Städte müssen smarter und anpassungsfähiger werden. Online verfügbar unter: <https://www.bandbreite.io/staedte-muessen-smarter-und-anpassungsfaeehiger-werden-a-932056/>

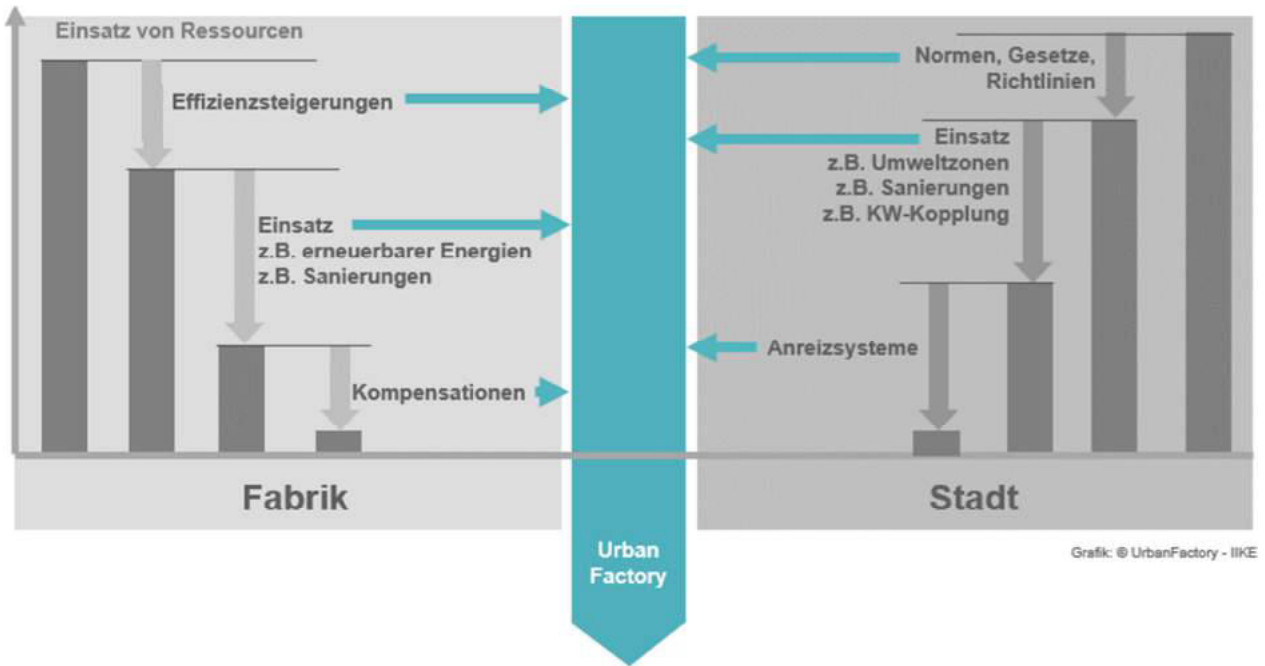
OECD (2019): OECD Regional Outlook 2019: Leveraging Megatrends for Cities and Rural Areas.

Reicher, C. (2017): Städtebauliches Entwerfen. Lehr- und Grundlagenbuch, 5. Auflage, Wiesbaden

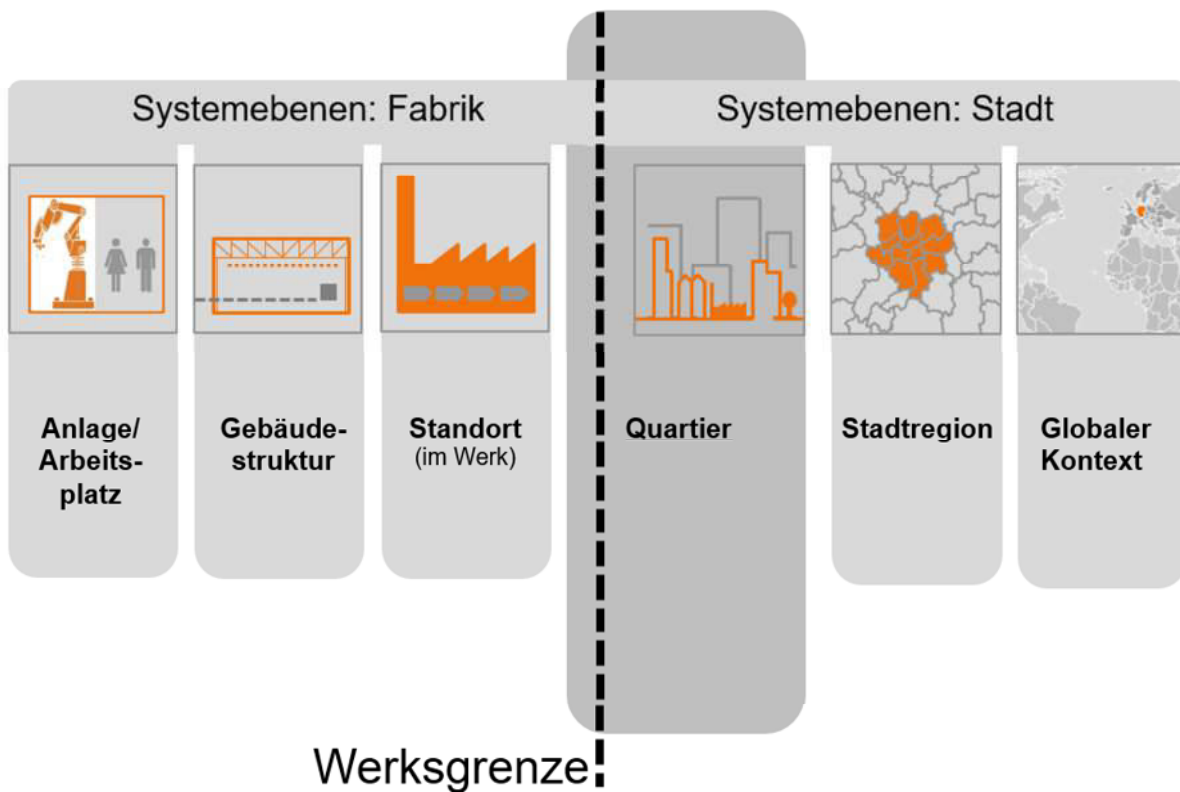
Roskamm, N. (2013): Das Leitbild von der „Urbanen Mischung“. Geschichte, Stand der Forschung, Ein- und Ausblicke. Studie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin. Berlin.

Roesler, S. (2020): Epidemiologie und Stadtplanung haben eine gemeinsame Geschichte und auch Zukunft. In: Neue Zürcher Zeitung vom 03.04.2020, www.nzz.ch/feuilleton/epidemiologie-und-stadtplanung-haben-eine-gemeinsame-geschichte-und-auch-zukunft-ld.1549809

Roesler, S. (2020): In der Stadt der Zukunft funktioniert alles zu Fuss. In: SRF vom 13.09.2020, <https://www.srf.ch/kultur/gesellschaft-religion/wochenende-gesellschaft/leben-in-der-post-corona-city-in-der-stadt-der-zukunft-funktioniert-alles-zu-fuss>



Austauschbeziehungen zwischen Fabrik und Stadt (© Urban Factory)



Quartier als zentrale Betrachtungsebene der urbanen Fabrik (© Urban Factory)

„Produktive Stadt“: warum und für wen? Aspekte einer kritischen Leitbilddebatte

Stephan Reiß-Schmidt

1 Ein neuer Diskurs zu einem alten Thema

Das nicht ganz neue Leitbild der nutzungsgemischten, dichten europäischen Stadt¹ erlebt seit einiger Zeit unter dem Label „Produktive Stadt“ einen zweiten Frühling. Die Pandemie mit einem sprunghaften Anstieg des mobilen Arbeitens, überwiegend in der eigenen Wohnung, hat diese Debatte zusätzlich befeuert.

Die **Neue Leipzig-Charta** fokussiert auf drei Dimensionen der europäischen Stadtentwicklung: Die gerechte, die grüne und die produktive Stadt. „Als attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen. [...] Es können Anreize für Kleinbetriebe, für eine emissionsarme handwerkliche Produktion und eine urbane Landwirtschaft geschaffen werden, um die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen. So werden neue Formen von nutzungsgemischten Stadtquartieren ermöglicht und unterstützt.“¹ Die produktive Stadt wird in dieser stadttökonomischen Perspektive vor dem Hintergrund des Strukturwandels von der Industrie zur digitalisierten Wissensgesellschaft definiert. Städte werden als Akteure eines europäischen oder globalen Standortwettbewerbs um Innovation und Wertschöpfung adressiert. Digitale Lösungen ermöglichen neue und hochwertige Dienstleistungen, bergen aber auch das Risiko vertiefter sozialer und räumlicher Ungleichheit.

Aus wirtschaftsethischer Perspektive reflektiert **Bernhard Emunds** die Bedingungen, die heute für eine produktive Stadt bestehen. Es geht dabei um eine „Neuaushandlung von Raumstrukturen durch Wandel der Erwerbsarbeit. Flexibilisierung der Erwerbsarbeit meint: Erosion der angestammten Strukturen bei Arbeitsverträgen (Prekarisierung), Zeit (wann Erwerbsarbeit?) und Raum (Bindung an Betrieb oder Büro).“² Die produktive Stadt sollte nicht mit einer der ökonomischen Rationalität des Marktes folgenden

Stadtentwicklung gleichgesetzt werden, wo die höchste Wertschöpfung (bzw. Zahlungsfähigkeit) von Unternehmen und Bewohner*innen über Teilhabe und Standort entscheidet. Sie ist auch nicht zu verwechseln mit der von mächtigen Konzernen insbesondere der Digitalwirtschaft betriebenen Entwicklung von „Smart Cities“, die weitgehend politischer Kontrolle und demokratischen Prozessen entzogen sind.³ Auch die **Immobilienwirtschaft** hat gemischt genutzte und dichte Quartiere mittlerweile als gewinnträchtige „Assetklasse“ identifiziert.⁴ „The main advantage city quarters offer users is the mix of uses and the resulting synergies. [...] The end user’s interest in concepts like these represents the first driver for demand. City quarters also offer advantages for investors. Unlike properties with a monofunctional use, they afford the opportunity of spreading risk through the diversification of uses.“⁶ Diese Formen exklusiver und marktgetriebener Stadtentwicklung entsprechen sicher nicht dem gemeinwohlorientierten Postulat einer „Stadt für alle“. Die **Siemensstadt 2.0** in Berlin macht den Versuch, Unternehmens- und Gemeinwohlintressen auszubalancieren. In Abstimmung mit dem Berliner Senat entwickelt die Siemens AG das 70 Hektar umfassende Areal der ab Ende des 19. Jahrhunderts errichteten Siemensstadt im Bezirk Spandau von einem weitgehend geschlossenen Industrieareal zu einem gemischt genutzten, CO2 neutralen Innovationsstadteil mit rund 3.000 Wohnungen.⁷

Die stadtentwicklungspolitische und städtebauliche Debatte zur produktiven Stadt wird derzeit sehr intensiv von der **IBA 2021 Region Stuttgart** geführt: „Mit der Produktiven Stadtregion hat die IBA’27 ihr Programm gefunden.“ Das sagte IBA’27-Intendant Andreas Hofer bei seinem Bericht über die laufende Projektarbeit. Mit diesem in der Fachwelt intensiv diskutierten Konzept verbinden sich dichte, lebenswerte und gemischt genutzte Quartiere, in denen die Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, in denen auch emissionsarme Industrie und urbane Landwirtschaft

¹ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hg.) (2020): Neue Leipzig-Charta-Die transformative Kraft der Städte das Gemeinwohl. S.6

² Emunds, Bernhard: Warum die Stadt gemischter und gerechter werden muss. Präsentation zum Vortrag im Rahmen der Tagung „Mischen? Mitmischen! - Impulse für die IBA“ der Evangelischen Akademie Bad Boll am 28. Januar 2021.

³ Vgl. Kaiser, Arvid (2020): Stadtplanung von Google, Siemens, Toyota, Ikea. Wie Konzerne den Städtebau übernehmen. In: manager magazin Heft 3/2020 vom 10.03.2020.

⁴ Corestate, Bulwiengesa (Hg.) (2021): City Quarters. An Asset Class of the Future.

⁵ Ebd. S. 16

⁶ Vgl. <https://www.siemensstadt-dialog.de>

ihren Platz haben. Zur Produktiven Stadt gehören obendrein Themen wie die Zukunft der Zentren und die vielfältigere Nutzung von Bahnstationen und ihrem Umfeld als Orte der Begegnung [...]“⁸ Erste Wettbewerbsergebnisse veranschaulichen die konkreten Ausformungen dieses Leitmotivs. In Wendlingen soll ein klassisches Gewerbegebiete mit Wohnen und urbaner Landwirtschaft angereichert werden. In Winnenden soll am Ortsrand ein neues, verdichtetes Quartier mit einer ähnlichen Mischung entstehen: Wohnen und Dachgewächshäuser für die Nahrungsmittelproduktion über Gewerbebetrieben, ergänzt durch neue Allmenden, gemeinschaftliche Grünflächen als Bolzplatz oder Streuobstwiese.⁹ Der Anspruch dieser und anderer Projekte ist hoch: Klimaneutralität, Resilienz, Kreislaufwirtschaft, kurze Wege. Damit sollen Alternativen zum wenig zukunftsfähigen Alltag von Zersiedlung, Flächenfraß, suburbanen Eigenheimwüsten und endlosen Gewerbebesten realisiert werden. Für **Martina Baum** geht es darum, „die Pluralität, Vielfalt und Kreativität der Stadtgesellschaft – also aller Bürger*innen – als produktives Potenzial zu sehen und zu heben!“¹⁰

Die **DASL Jahrestagung 2021** reiht sich in diesen Diskurs ein und stellt unter dem Titel „Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“ sechs Fragenkomplexe in den Mittelpunkt. Hierzu sollen die nachfolgenden kursorischen Überlegungen Diskussionsanstöße geben.

2 Wie die Arbeit in die Stadt kam – und wieder verschwand

Die Geschichte der Arbeit in der Stadt handelt von der Beziehung von Produktionsverhältnissen (Eigentum, Herrschaft, Arbeit, Distribution, Zirkulation, Konsumtion) und Produktivkräften (Menschen, Technologie, Produktionsmittel, Wissen) zum Raum. Je nach den Möglichkeiten der Raumüberwindung („Mobilitätsverhältnisse“) ergeben sich daraus lokale, regionale, territoriale oder globale Verteilungsmuster. Sehr vereinfacht lässt sich das in folgenden Stufen/Phasen zusammenfassen:

- **Vorindustrielle Stadt:** Einheit von Arbeits- und Wohnort - das „ganze Haus“: „Das Haus ist zugleich Wirtschafts-, Sozial-, Rechts- und Herrschaftsverband. Als wirtschaftliche „Nahrungsstelle“ (Hof, Meisterstelle etc.) und soziale Grundeinheit der vormodernen

Gesellschaft ist es gekennzeichnet durch die Einheit von Produktion und Reproduktion.“¹¹ Abgesehen von regionalen und großräumigen Handelsbeziehungen ist der alltägliche Aktivitätsradius zu Fuß, Pferd oder Boot auf wenige Kilometer begrenzt.

- **Frühindustrielle Stadt/18. Jh.:** „Im späten 18./19. Jh. treten Familienhaushalt und Betrieb auseinander. Es erfolgt einerseits eine zunehmende Verlagerung der wirtschaftlichen Produktion und der Dienstleistungen in von der Familie getrennte Betriebe (Manufaktur, Amt, Fabrik etc.) und eine Zunahme von bezahlter Erwerbsarbeit (v.a. des Mannes).“¹² Die Orte der produktiven Arbeit werden räumlich von der Wohnung als Ort der reproduktiven Arbeit getrennt – auf dem eigenen Grundstück, im Quartier oder innerhalb der Stadtgrenzen. Nutzung von Wasser- und Windkraft sind die Leittechnologien und bestimmen die Standorte der Produktion. Entsprechend wächst der Mobilitätsradius.
- **Industriestadt/19. Jh.:** Mit der technologischen Entwicklung (Dampfmaschine, später Elektrizität als Leittechnologien) und der Kapitalakkumulation wachsen die Dimensionen der Produktionsstätten. Die (mehrgeschossige) Fabrik bleibt aber weitgehend noch im stadtstrukturellen Kontext. Wo das nicht möglich ist (Zeche, Stahlwerk) werden Arbeitersiedlungen in Fußwegdistanz errichtet. Die Erfindung und Verbreitung von Eisenbahn, elektrischer Straßenbahn/Untergrundbahn und im 20. Jahrhundert des Automobils ermöglichen eine zunehmende räumliche Entkopplung von Wohn- und Arbeitsort und vergrößern den Radius der täglichen Mobilität auf 10, 20 und mehr Kilometer. Eine der wenigen Visionen einer rational geplanten Stadt der Industrieproduktion ist **Tony Garniers** städtebaulich durchgearbeitetes Konzept „Une cité industrielle“, das 1904 erstmals präsentiert und 1917 als Buch veröffentlicht wurde.¹³

¹¹ https://www.uni-muenster.de/FNZ-Online/sozialeOrdnung/haus_familie/unterpunkte/ganzes_haus.htm

¹² Ebd.

¹³ Vgl. mit weiteren Nachweisen: Lippert, Hans-Georg (2017): Das planbare Glück. Sozialistische und sozialdemokratische Stadtutopien 1910-1925. Vorlesung Baugeschichte WS 2017/18. TU Dresden, Fakultät Architektur. <https://tu-dresden.de/bu/architektur/ibad/bg/ressourcen/dateien/lehre/lehrmaterialien/vorlesungen->

⁷ Pressemitteilung - <https://www.iba27.de>

⁸ Vgl. <https://www.marlowes.de/>

¹⁰ Baum, Martina: Wie das (Mit)Mischen gelingen kann. Präsentation zum Vortrag im Rahmen der Tagung „Mischen? Mitmischen! - Impulse für die IBA“ der Evangelischen Akademie Bad Boll am 28. Januar 2021.

- **Postindustrielle Stadt/20. Jh.:** Schon Ende des 19. Jahrhunderts setzt aufgrund höherer räumlicher und infrastruktureller Anforderungen eine erste Randwanderung der Industrie in Stadterweiterungsgebiete und in das Umland ein. Weitere Randwanderungswellen auf der Suche nach billigeren Arbeitskräften und Grundstücken reichen weit über die Stadt hinaus in die nationale und später europäische Peripherie sowie im Zuge der sich ab Mitte des 20. Jahrhunderts beschleunigenden Globalisierung vor allem nach Asien. Neue Technologien der physischen Mobilität (Flugzeug) und der digitalen Kommunikation schaffen dafür die Voraussetzungen. Der Auszug der industriellen Produktion aus Stadt und Region schafft Raum für Arbeitsplätze der Wissens- und Kreativökonomie. Der Strukturwandel erhöht beständig den Anteil und Qualifikationsgrad von Büroarbeitsplätzen. Aber auch der Anteil weniger qualifizierter und/oder schlecht bezahlter, z.T. prekärer logistischer und personenbezogener Dienstleistungstätigkeiten nimmt zu, während qualifizierte Fertigungstätigkeiten immer mehr aus den Städten des globalen Nordens verschwinden. Handwerkliche Produktion mit örtlicher Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion verbleibt in der Stadt bzw. zumindest in der Stadtregion. Die Wohnsuburbanisierung verlängert Pendelwege und –Zeitaufwand für die tägliche Mobilität auf im Durchschnitt 15 bis 20 km und im Extrem 80 bis 100 Kilometer und mehr als zwei Stunden täglich. Multilokale Lebensweisen (Wochen-/Monatspendeln), auch über nationale und kontinentale Grenzen nehmen zu. Der physische und virtuelle Aktionsradius wird faktisch global unbegrenzt.
- **Produktive, nachhaltige und klimaneutrale Stadt/21. Jh.:** Auch durch die Erfahrung der Nachteile langer und komplexer, Kontinente übergreifender Lieferketten während der Pandemie werden Tendenzen einer (partiellen) Deglobalisierung beschleunigt. Technologien wie der 3D-Druck eröffnen die Option der Rückkehr bestimmter Fertigungsstufen in die Stadt, zum Teil sogar auf Quartiersebene (mischungsfähige, emissionsarme und wenig logistikintensive Fertigung). Der arbeitsplatzbezogene Mobilitätsradius sinkt bei Arbeit in der Wohnung oder am wohnungsnahen Coworking-Arbeitsplatz auf wenige Meter und damit auf Fußwegentfernung.

Die auf obsoleten ökonomischen, technologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen geprägten vergangenen Strukturen einer kleinräumigen Integration von Arbeit und Stadt sind nicht reproduzierbar. Es geht vielmehr darum, zukunftsfähige Konzepte für eine nachhaltige, klimaneutrale und inklusive produktive Stadt des 21. Jahrhunderts zu entwickeln und zu erproben.

3 Potenziale und Grenzen kleinräumiger Mischung

Die Wohnung als Ort der Arbeit

Seit der Auflösung des „einen Hauses“, also der Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz im Verlauf der Industrialisierung, scheint die Wohnung als Ort der Arbeit immer mehr aus dem Blick zu geraten. Erst durch die Pandemie ist hier ein Paradigmenwechsel zu beobachten. Jenseits tatsächlicher oder erwartbarer Entwicklungen wird in bestimmten Milieus die Wohnung in Gestalt des „Homeoffice“ als hinsichtlich Infektionsschutz und Familienleben idealer Ort der Erwerbsarbeit präsentiert. Unternehmen fühlen sich von der Verantwortung für die Arbeitsplätze ihrer Beschäftigten entlastet und ändern ihre Immobilienstrategie. Durch die wachsende Kapazität und Beschleunigung der digitalen Kommunikation (schnelles Internet, 5G) sind heute je nach lokaler Wirtschaftsstruktur immerhin etwa 50 bis 70 Prozent der Arbeitsplätze zumindest partiell ortsunabhängig und wären theoretisch für mobiles Arbeiten geeignet¹⁴. Mehr als einem Drittel aller Beschäftigten steht die Option der (auch nur anteiligen) mobilen Erwerbsarbeit von der Wohnung aus von vorneherein gar nicht zu Verfügung. Das sind vor allem die zwar systemrelevanten, aber überwiegend schlecht bezahlten Pfleger*innen, Erzieher*innen, Bus- und U-Bahnfahrer*innen, Brief- und Paketzusteller*innen, Beschäftigte bei Bahn und Güterverkehr bzw. in der Fertigung, Bauarbeiter*innen sowie die mit personen- oder haushaltsbezogenen bezogenen Dienstleistungen in Gesundheitswesen oder Gastronomie Beschäftigten. Das bedeutet für das Konzept der produktiven Stadt: Ein Drittel bis die Hälfte aller Arbeitsplätze ist damit kaum auf Quartiers- oder Gebäudeebene Mischungsfähig, sondern auf Arbeitsorte mit besonderer Infrastruktur oder erhöhter Emissionstoleranz bzw. auf bewegliche Einsatzorte angewiesen.

[archiv/visionen_wise1718/VL-Visionen-2017-08-
Texte.pdf?lang=de](#)

¹⁴ Vgl. Niklas Garnadt, Monika Schnitzer, Steffen Viete (2020): Räumliche Flexibilisierung durch zunehmende Homeoffice-Nutzung. In: Wirtschaftsdienst 2020/9, S. 661-66.

Die Möglichkeit der digitalen Heimarbeit unter vertretbaren oder gar guten räumlichen und sozialen Bedingungen ist allerdings das Privileg einer gut ausgebildeten und verdienenden „kreativen Klasse“. Deren Arbeitsalltag lässt sich überwiegend digital gestalten. ihr Einkommen ermöglicht ausreichend große Wohnungen mit eigenen Arbeitsräumen und einen technisch und ergonomisch optimierten Arbeitsplatz. Daneben hat sich allerdings in den letzten Jahren im Rahmen der Plattformökonomie eine neue Form prekärer mobil-digitaler Arbeit entwickelt. Als „Cloudwork“ oder „Crowdwork“ werden im Stücklohn honorierte standardisierte Arbeitsaufgaben („Mikrotasks“) wie Produktbeschreibungen oder Übersetzungen weltweit vermittelt. Arbeitnehmerrechte, Sozialversicherung oder Mindestlohn sind in dieser neuen digitalen Arbeitswelt unbekannt.¹⁵ Für eine wachsende Mehrheit der Beschäftigten mit einfacheren digitalisierten bzw. digitalisierbaren Verwaltungs- und Organisationstätigkeiten bedeutet Arbeiten von zu Hause - zumal in den teuren Großstadtreionen –ein nur schwer konfliktfrei zu gestaltender Kompromiss mit vielfachen Nutzungskonkurrenzen (Arbeit der Partner*in, Homeschooling, häusliche Freizeitaktivitäten) bei unzureichenden räumlichen und/oder technischen Voraussetzungen.

Reproduktionsarbeit als blinder Fleck

Auch bei der aktuellen Debatte zur produktiven Stadt entzieht sich eine wesentliche Form von Arbeit weitgehend dem planerischen (und politischen) Blick. Die für das Gemeinwohl und den persönlichen Alltag unerlässliche, meist unentgeltliche und von Frauen geleistete Haus- und Sorgearbeit wie Pflege, Erziehung, Begleitung, Kochen, Waschen, Putzen etc.. findet überwiegend unsichtbar in der Wohnung und im Wohnumfeld statt. Sie gilt eher als lästiger Teil des Alltags denn als produktiv im ökonomischen Sinn. Eine Schlüsselfrage für die Tragfähigkeit des Konzepts der produktiven Stadt lautet deshalb: Wie könnte das produktive, sozial-kulturelle und urbane Potenzial der überwiegend unbezahlten und weiblichen Reproduktionsarbeit besser sichtbar und erlebbar werden?

Exkurs: Von der Heimarbeit zum Homeoffice

Die Geschichte von der Heimarbeit im 19. Jahrhundert bis zum Homeoffice weist auf zahlreiche gesellschaftliche Risiken und Nebenwirkungen einer erneuten „Verhäuslichung“

¹⁵ Vgl. Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.) (2020): Von der Heimarbeit ins Homeoffice – eine Foto-Labour-Story. <https://www.fes.de/themenportal-geschichte-kultur-medien-netz/geschichte/ausstellungen-1#c189732>

der Erwerbsarbeit hin. Sie sollten zu denken geben, vorschnelle Patentrezepte in Frage stellen und Anlass für die Entwicklung räumlicher und gesellschaftlicher Strategien z.B. gegen die Entgrenzung der Erwerbsarbeit und gegen neue Formen von Vereinzelung und Ausbeutung sein.

Um 1800 wird die dezentrale „Hausindustrie“ zu einer ersten Form industrieller Massenproduktion für einen überregionalen Markt, z.B. im Textilbereich. „Zu Beginn des deutschen Fabrik- und Manufakturwesens der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschäftigte ein Unternehmer in der Regel Arbeiter*innen nicht ausschließlich in der Heimarbeit oder in Fertigungshallen. Oft bestand die Produktion aus einer Mischform von Hausindustrie und zentralisierter Produktion. [...] Diese Heimarbeiter*innen galten als Fabrikarbeiter*innen.“¹⁶

Auf dem Land hielt sich bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem „Verlagssystem“ eine spezifische Form der Heimarbeit in der Textilindustrie. „Heimarbeiter*innen produzierten nicht für den freien Markt, sondern für einen speziellen Auftraggeber: den Verleger. Dafür sorgte dieser für den Transport zum Endabnehmer und stellte auch die Rohstoffe zur Verfügung, indem er sie den Heimarbeiter*innen „vorlegte“ (daher der Name).“¹⁷

Waren im Jahr 1850 noch zehn Prozent der Beschäftigten in Heimarbeit, waren es 1900 nur noch zwei Prozent. Während Ende des 19. Jahrhunderts nur 20 Prozent aller Erwerbstätigen Frauen waren, waren es in der Heimarbeit 45 Prozent. Aus Heimarbeit wurde später unbezahlte Hausarbeit. In der Ölkrise Ende der 1970er Jahre sahen manche in einer Renaissance der bezahlten Heimarbeit eine Möglichkeit zur Energieeinsparung. Mit der Entwicklung des Computers wurde daraus „Telearbeit“, mit der vor allem für Frauen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessert werden sollte. Die Funktionen des Betriebs als sozialer Ort, als „kreative Ideenbörse“ und auch als ein „politischer Ort“, an dem sich gemeinsame Interessen der Arbeitnehmer*innen organisieren können, bleiben allerdings bei der Erwerbsarbeit in der eigenen Wohnung unerfüllt. Auch die Frage der Verantwortlichkeit für eine technisch und ergonomisch gute Arbeitsplatzgestaltung und für die Einhaltung von Arbeitsschutzstandards bleibt vielfach praktisch in einer Grauzone. „Erste Studien belegen, dass Homeoffice zu einer zeitlichen Entgrenzung der Arbeit führt. [...] Die Wiederkehr der Heimarbeit bedeutet eine Aufhebung dieser strikten räumlichen

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Ebd.

Trennung mit weitreichenden Folgen: Wie wird sich das Familienleben ändern, wenn Heimarbeit eine größere Bedeutung bekommt? Welche Auswirkungen auf die Eigenheime wird der Bedarf an Arbeitsräumen haben? Wird sich eine neue Auffassung von Privatheit durchsetzen?¹⁸

4 Bausteine einer inklusiven und nachhaltigen (ko)produktiven Stadt

Urbanität durch Homeoffice?

Die produktive Stadt des 21. Jahrhunderts wird weder das „ganze Haus“ der vorindustriellen Stadt noch die räumliche Nähe von Wohn- und Arbeitsort der industriellen Stadt zurückbringen. Für viele wird es durch (partiell) mobiles Arbeiten eine Verkürzung des Wegeaufwands bzw. größere Freiheitsgrade bei der Wahl des Wohnortes geben.¹⁹ Es erscheint allerdings fraglich, ob das Ausschöpfen theoretischen Dezentralisierungs- und Mischungspotenziale für das Konzept einer zukunftsfähigen produktiven Stadt erstrebenswert wäre. Risiken und Nebenwirkungen wie Entgrenzung der Arbeit, unzureichender Arbeitsschutz, Verwischung von Verantwortlichkeiten etc. lassen dies fraglich erscheinen.²⁰ Es wird eher um Mischformen klassischer betrieblicher und digitaler, mobiler Arbeit und um räumliche Arrangements jenseits der eigenen Wohnung auf Haus-, Block- oder Quartiersebene gehen. Hierfür wird es voraussichtlich künftig mehr Potenzial durch leerfallende Ladenlokale, Büros oder Hotelimmobilien vor allem in den B- und C-Lagen der Städte (Stadtteil- und Quartierszentren) geben.

Damit ist aber nicht zwangsläufig und überall eine Annäherung an das Ideal der auf Quartiers-, Block- oder Gebäudeebene nutzungsgemischten Stadt verbunden. Zwar nimmt die Tagesbevölkerung in bislang reinen Wohnquartieren zu, während sie in den klassischen Büroquartieren und Mischgebieten abnimmt. Wohnungsintegrierte digitale Arbeitsplätze dürften für die erlebbare Vielfalt und Urbanität von Wohnquartieren nur dann einen Gewinn bedeuten, wenn es durch die Qualität des öffentlichen Raumes, durch Gastronomie, soziale Kontaktmöglichkeiten oder Kultur- und Freizeitangebote im Wohnumfeld funktionale und soziale Anlässe gibt, die Wohnung (und damit den

Arbeitsplatz) z.B. in Pausen oder „nach Feierabend“ zu verlassen. Stadträumliche Struktur, Bautypologie und Dichte spielen dabei eine wesentliche Rolle. Die größte Chance zu einer positiv erlebbaren Nutzungsvielfalt gibt es womöglich durch auf Block- oder Quartiersebene angebotene Coworking-Räume mit entsprechenden kommunikativen Kultur- und Gemeinschaftseinrichtungen. Eine Einfamilienhaussiedlung wird auch durch 100 Prozent Homeoffice-Nutzer nicht vielfältiger und „urbaner“.

Bodenmarkt als Regulativ?

Die Finanzialisierung des Immobilienmarktes seit der Weltfinanzkrise, explodierende Bodenpreise und Mieten auf der einen und gestiegene leistungslose Bodenwertgewinne auf der anderen Seite führen dazu, dass gerade erfolgreiche, prosperierende Städte mehr und mehr zu Ungleichheitsmotoren werden.²¹ Unter diesen Rahmenbedingungen wird es möglicherweise bei entsprechenden planerischen Vorgaben mehr Funktionsmischung von Arbeiten, Wohnen und Freizeitangeboten geben, aber auch eine zunehmende Verdrängung einkommensärmerer Haushalte und eine stärkere soziale Entmischung. Attraktive urbane und lebendige Stadtviertel werden „prezlauerbergisiert“, d.h. teure Eigentums- oder Mietwohnungen, exklusiver Einzelhandel und Gastronomie für ausdifferenzierte Bedürfnisse verbinden sich zu einer zwar nicht physisch, aber kulturell und ökonomisch abgegrenzten „Gated Community“.

Wie kann verhindert werden, dass vor allem in den Bestandsquartieren der begehrten Großstädten mit Wohnungsknappheit und hohen Immobilienpreisen und Mieten die produktiven Nutzungen von lokalem Handwerk, Nahversorgungseinzelhandel und alltäglicher Gastronomie zugunsten von Luxuswohnen und hochpreisigem Einzelhandel/Edelgastronomie verdrängt werden? Wie kann auf der anderen Seite ein zusätzlicher Gentrifizierungsschub für die Wohnbevölkerung durch eine Nutzungsmischung mit hochpreisigen Angeboten verhindert werden?

²¹ „Diese Dynamik - zunehmende Vermögenskonzentration, steigende Mietbelastung vor allem der ärmeren Haushalte und wachsendes Immobilienvermögen der Reichen - trägt wesentlich dazu bei, dass Städte nicht nur wirtschaftliche Wachstumszentren sind, sondern auch als ‚Ungleichheitsmotoren‘ begriffen werden müssen.“ M. Kalkuhl, O. Edenhofer und J. Hagedorn (2018): Steigende Bodenrenten, Vermögensungleichheiten und politische Handlungsmöglichkeiten. In: B. Emunds, et al. (Hg.): Stadtluft macht reich/arm. Metropolis Verlag Marburg, S. 257.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Vgl. Wenner, Thierstein (2021): The Corona pandemic and working from home. Where could residents in the Munich Metropolitan Region move? München.

²⁰ Vgl. Niklas Garnadt, Monika Schnitzer, Steffen Viete (2020): Räumliche Flexibilisierung durch zunehmende Homeoffice-Nutzung. In: Wirtschaftsdienst 2020 | 9. S. 661-66.

Gemeinwohlorientiertes Quartiersmanagement

Hierzu bedarf es einer differenzierten gemeinwohlorientierten Steuerung („Kuratierung“) bis hin zu einem über die Stadtplanung hinausgehenden dauerhaften Quartiersmanagement. Das wird dadurch erheblich erschwert, dass viele gemischt genutzte oder prinzipiell Mischungsgerechten Quartiere außerhalb von Bebauungsplänen im unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) liegen. Ohne Bebauungsplan ist z.B. eine Vereinbarung von Gemeinwohlbindungen durch städtebauliche Verträge (§ 11 BauGB) nicht möglich. Im Besonderen Städtebaurecht des BauGB stehen mit der städtebaulichen Sanierung oder den Milieuschutzsatzungen sowie neuerdings der in Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt flächendeckenden Genehmigungspflicht für die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen (§ 250 BauGB) einige Instrumente für Bestandsquartiere zur Verfügung. Diese sind aber – wie die Erfahrung insbesondere des vergangenen Jahrzehnts zeigen – angesichts der gewachsenen Spekulationsdynamik und Volatilität des Immobilienmarktes vielfach nicht ausreichend. Es bedarf vielmehr ergänzender, wirksamer Gemeinwohlbindungen zugunsten von dauerhaft bezahlbarem Wohnen und Arbeiten. Das bedeutet u.a. Schutz weniger zahlungskräftiger Nutzungen (Kultur, Soziales, traditionelles Handwerk, Künstler*innen, innovative Gründer*innen) bis hin zur Einrichtung von „Solidarfonds“ bzw. zur Quersubventionierung durch zahlungskräftigere Nutzer*innen. Dazu können insbesondere folgende Strategien und Instrumente dienen:

- Kommunales Bodeneigentum, das mit Konzeptausschreibungen im Erbbaurecht an vielfältige Nutzer*innen vergeben wird.
- Bestandsimmobilien im Eigentum der Kommune oder kommunaler Gesellschaften bzw. gemeinwohlorientierter Träger (Stiftungen, Genossenschaften, Mietshäusersyndikat, Sozialunternehmen, Kirchen).
- Nutzung von Generalmietverträgen für Gewerberäume und „lebendige Erdgeschosse“ mit der Möglichkeit der Quersubventionierung zur Erzielung eines vielfältigen Nutzungsmix, unabhängig von der Zahlungsfähigkeit.
- Erweiterte Instrumente für ein soziales Gewerbemietrecht für Kleinbetriebe (Mietspiegel, Kündigungsschutz.²²⁾

²² Deutscher Bundestag (Hg.) (2020): Drucksache 19/23116, 19. Wahlperiode 06.10.2020. Bundestagfraktion Bündnis 90/Die Grünen: Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung mietrechtlicher und gewerbemietrechtlicher Regelungen des Bürgerlichen

- Durch gemeinwohlorientierte Träger angebotene Räume für Coworking auf Block- bzw. Quartiersebene.
- Mindestens 50 Prozent dauerhaft gesicherte geförderte und bezahlbare/preisgedämpfte Wohnungen bei allen Neubauvorhaben (Bindungen für private durch städtebauliche Verträge bzw. kommunales Bodeneigentum/Erbbaurecht).

Produktive Stadt in neuen Stadtteilen?

In großen neuen Stadtteilen gibt es meist keine durch Geschichte und baulich-räumliche Qualitäten geprägte städtebauliche Identität. Hier hat es die produktive Stadt besonders schwer. Wie kann in peripheren Neubauquartieren eine sozial verträgliche, diverse und urbane Nutzungsmischung i.S. der produktiven Stadt geplant bzw. ermöglicht werden? Dazu reichen eine gute Stadtplanung (auch bei Einsatz des umfassenden Instrumentes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme) und urbane stadträumliche Qualitäten allein nicht aus. Vielmehr – und das zeigen Beispiele wie die Seestadt Aspern in Wien²³ und das Französische Viertel in Tübingen²⁴ – kommt es auf ein differenziertes und gemeinwohlorientiertes Nutzungsmanagement gegen die Marktlogik an. Das ist in der Regel nur dort möglich, wo die Kommune als Eigentümerin über die Stadtplanung hinaus die oben genannten Gestaltungsspielräume hat. In der Seestadt Aspern wurden z.B. alle für Einzelhandel oder Gewerbe geeigneten Erdgeschossräume im Stadtteilzentrum und an markanten Punkten des gesamten Quartiers an einen Generalmieter und Betreiber vergeben, der nach der Methode des Managements von Einkaufszentren (aber mit gemeinwohlorientierten Zielen) dafür sorgt, dass durch differenzierte und ertragsabhängige Mieten auch weniger zahlungskräftige, aber für die richtige Mischung und gute Versorgung wünschenswerte Einzelhandels- und Handwerksbetriebe sowie kulturelle und soziale Einrichtungen an den richtigen Stellen Platz finden.

5 Experimente wagen!

Gesetzbuches – Mietrechts- und Gewerbemietrechtsergänzungsgesetz

²³ „Bis 2028 entsteht im Nordosten Wiens [...] eine Stadt mit Herz und Hirn, in der das ganze Leben Platz hat. In mehreren Etappen werden hochwertiger Wohnraum für mehr als 20.000 Menschen und fast ebenso viele Arbeitsplätze geschaffen.“ <https://www.aspern-seestadt.at/>

²⁴ Vgl. https://www.tuebingen.de/franz_viertel#/1608

Die Umsetzung eines inklusiven und nachhaltigen Konzepts der produktiven Stadt ist eine erhebliche Herausforderung. Wenn es nicht beim gefälligen Label bleiben soll, müssen das bodenpolitische Instrumentarium und die personellen Kapazitäten für eine Feinsteuerung von Nutzungsmischung und Kooperation der Akteure erheblich erweitert werden. Martina Baum sieht eine Chance, die „konsumierte Stadt“ zur von vielen Akteuren aktiv gestalteten „koproduzierten Stadt“ zu transformieren. Dazu braucht es aus ihrer Sicht drei Bausteine:

- Einen „neuen Typus öffentlicher Räume, in denen das aktive Gestalten und der Austausch mit anderen im Fokus steht.
- Kein Wohnungsbau mehr! Vielmehr Angebot an Häusern zum Leben mit offenen, einladenden und aneignungsfähigen Räumen.
- Mut und Experimentieren! Nicht mehr vom immer Gleichen mit neuem Label und keine ‚wir würden ja gerne, aber...‘ Haltung.“²⁵

Die Gestaltung der Arbeit in der Stadt wird nicht zuletzt mitentscheidend dafür sein, wie die Transformation zur klimaneutralen Stadt gelingt. Urbane Nahrungsmittelproduktion und dezentralisierte Warenproduktion können durch verkürzte Logistikketten Energie und Infrastruktur sparen. Raumzeitlich integrierte, hybride Funktionsmischung und Mehrfachnutzung von Räumen und Grundstücken können eine Flächenkreislaufwirtschaft ermöglichen. Die Reintegration von Wohnen und Arbeiten kann Pendelwege und -zeiten verkürzen und damit nicht nur Energie und Fläche effizienter nutzen, sondern auch den Weg für nachhaltige, suffiziente Lebens- und Konsumstile ebnen. Es lohnt sich also, die produktive Stadt in ihren sozialen, ökonomischen und räumlichen Dimensionen weiter zu entwickeln und durch Experimente und Modellprojekte alltagstauglich zu machen.

²⁵ Baum, Martina: Wie das (Mit)Mischen gelingen kann. Präsentation zum Vortrag im Rahmen der Tagung „Mischen? Mitmischen! - Impulse für die IBA“ der Evangelischen Akademie Bad Boll am 28. Januar 2021.

Stadt in der Krise - Chancen für eine nachhaltige und vielfältige Stadt

J. Alexander Schmidt, Anne Söfker-Rieniets

Stadtentwicklung im business-as-usual Modus: Erstarre Muster dominieren

Die ursprüngliche, funktionale Mischung, die jahrhundertlang den Charakter von Stadtbereichen oder auch einzelnen Straßen geprägt hat, ist in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr gewichen. In vielen Altstädten finden sich zwar alte Ortsbezeichnungen wie Gerberviertel oder Fischerviertel..., doch die charakteristischen Funktionen gibt es nicht mehr. So haben sich auch ursprünglich funktionsgemischte Stadterweiterungen in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr zu Wohngebieten entwickelt. „Urbanes Wohnen“ - wie es gern vermarktet wird - hat in manchen Innenstadtrandbereichen Handwerker, Manufakturen und kleine Produktionsbetriebe verdrängt. Lärmemissionen oder täglicher Lieferverkehr wurden zu störenden Faktoren für die Vermarktung hochpreisiger Wohnanlagen, die zur ‚Milderung‘ der Wohnungsnot in geschützten und begrünten Innenhofbereichen oder an verkehrsberuhigten Straßen.

Und das, obwohl sich schon lange die Erkenntnis durchgesetzt hatte, dass die monofunktionalen teuren Wohnquartiere, in denen letztlich nur das Latte Macchiato Café mit der kleinen Bäckerei-Filiale oder eine Kita Raum fanden, nicht zu neuer, urbaner Lebendigkeit führen konnten. Es wurden in Forschung und Lehre etliche Projekte gestartet, um Strategien zu entwickeln, wie Handwerk und Produktion in den urbanen Raum re-integriert werden und welche Gebäudetypen und rechtlichen Rahmenbedingungen entmischte Stadtquartiere verhindern könnten. Dennoch fehlen bisher kreative Ansätze und durchschlagende Maßnahmen, durch die Handwerksbetriebe in den betreffenden Quartieren der Stadt gehalten werden können und die dem Luxus-Wohnungsbau Einhalt gebieten - eine politische, baurechtliche und auch stadtgestalterische Aufgabe (1).

Defizite und Qualitäten in der Stadt

Die COVID-19-Pandemie als größte Herausforderung der vergangenen Jahrzehnte offenbarte nun die Trägheit dieser Entwicklungsprozesse in der Stadt. Latent vorhandene Trends und bereits bekannte Herausforderungen traten infolge der Pandemie mit unerwarteter Stärke zutage. Die Attraktivität dieser Innenstadtbereiche hat vielerorts – als Folge der

vielen Leerstände durch die Pandemie – noch einmal abgenommen. Stattdessen hat E-Commerce sukzessive zugenommen mit einem zusätzlichen Schub während des Lockdowns zu Zeiten der Pandemie: Warum sollte das plötzlich wieder zurückgenommen werden?

Außerdem machte sich ein verstärkter Bezug zur direkten Nachbarschaft des Wohnortes bemerkbar: Der eingeschränkte Bewegungsradius ließ plötzlich die Qualitäten aber auch die Defizite des Wohnumfelds deutlicher hervortreten: Diejenigen, die nicht mit dem Auto in den Park oder Wald fahren mussten, waren den anderen, deren privater und öffentlicher Erholungsraum nicht in nächster Nähe lag, überlegen. Mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen wurde auf den annähernd autofreien Straßen ungefährlich und naheliegend, weil auch die Strecken kürzer wurden, der Supermarkt um die Ecke allen Ansprüchen genügte und die Fachmärkte am Rand der Stadt ohnehin geschlossen waren. Der ÖPNV büßte an Attraktivität ein: zu viel Nähe zu anderen und zu unhygienisch. Es arbeiteten viele zuhause und diejenigen, die keine Kinder beschulen mussten, hatten plötzlich Zeit übrig, um digitale Konferenzen zu besuchen, die man sonst nie besucht hätte. Natürlich gingen die Videokonferenzen allen auf die Nerven, aber es ging besser, als befürchtet.

Die Menschen in der näheren Nachbarschaft wurden zu Corona-Freunden, der Spielplatz zum Haupttreffpunkt aller Altersklassen: selbstorganisierte Fußballturniere ersetzten den Vereinssport, der Sandkasten den Kitagarten. Eltern genossen dort eine Öffentlichkeit, die sonst nicht mehr möglich war. Es wurden Einkaufsservices eingerichtet für die gefährdeten Nachbarn, die man bisher nur ab und an im Hausflur begrüßt hatte. Durch die seltenere Abwesenheit nahm man das Geschehen in der Straße, im Quartier viel intensiver wahr. Als der Winter einbrach, wurde jeder noch so kleine innerstädtische Hügel zum Schlittenhang, denn neben den großen Wiesen draußen vor der Stadt wurden die Parkplätze gesperrt.

Es ist sichtbar geworden, welche Qualität annähernd autofreie Straßen haben und was man damit alles anfangen könnte. Außerdem hat die Einschränkung des Bewegungsradius zur Folge, dass sich der persönliche Bezug zum Wohnort stärkt, zur direkten Nachbarschaft und zum

umgebenden Quartier. Die entstandenen Beziehungen werden nach der Pandemie nicht wieder ohne weiteres verloren gehen. Sie bieten eine hervorragende Grundlage für die Entwicklung von Quartierskonzepten. Die digitalen Möglichkeiten werden weiter genutzt werden und vielleicht künftig viele weite Reisen ersetzen.

Krisen als Chancen: Was warum zu tun ist

• Die gebaute urbane Mischung

Das Potenzial der Stadt gründet auf der großen Nähe vielfältiger Nutzungen zueinander, einer hohen Nutzungs- und Nutzerdichte und einer daraus resultierenden hohen Aktivität. Wie Luís Bettencourt belegen konnte, wächst die Anzahl an in Städten hervorgebrachten Innovationen überproportional zur Anzahl der Einwohner. Gleichzeitig sinken im Vergleich zum Anstieg der Stadtgröße unterproportional die benötigten Infrastrukturen (2). Diese Hinweise auf die Vorteile von großer Nähe verschiedener Nutzungen zueinander belegen die vielen Strategien, die eine Nutzungsmischung für Projekte der Nachverdichtung in Städten empfehlen.

Die urbane Nutzungsmischung hat auf Quartiersebene positive Auswirkungen auch auf die soziale Mischung, denn die kleinräumige Interaktion in unterschiedlichen Rollen mit verschiedenen Menschen schafft außerdem einen hohen Grad an Integration.

Das vielfältige Angebot bedeutet auch einen stärkeren Bezug zur Nachbarschaft, zum Quartier. Sind die Arbeitswelt, die Einkaufsmöglichkeit, die soziale Infrastruktur und der Erholungsraum in nächster Nähe, steigt die persönliche Bindung der Bewohner zum Quartier an.

Wird eine lokale Produktion von Lebensmitteln (z.B. auf Dachgärten oder in produktiven Gärten) oder die des örtlichen produzierenden Handwerks gefördert, steigt auch hier die Bindung zwischen Produzent und Konsument, werden Kundenbindung und die Bindung der Betriebe an das Quartier erhöht (3). Die lokale Ökonomie wird gestützt und durch diese Beziehungen der Nachbarn untereinander in ihren unterschiedlichen Rollen steigt die Aktivität im Quartier, was vermutlich ein nicht geringer Beitrag zur Resilienz ist.

Sehr schnell wurde beispielsweise deutlich, dass der Wunsch, innerstädtische Einkaufsstraßen in ihrer alten Form zu erhalten, auch mit größerem Aufwand nicht zu bewerkstelligen ist, denn ihre größte Schwäche ist die größtenteils durch ihre unflexiblen Gebäudestrukturen festgeschriebene

Monofunktionalität. In diesen Stadtbereichen, in denen auf den Rückseiten großformatiger Kaufhäuser günstige Parkplätze die Menschen zum Einkaufen locken und sich auf den Vorderseiten an den Fußgängerzonen Laden an Laden, Kaufhaus an Shopping Mall reiht, wohnen allerhöchstens noch Hausmeister. Die Unflexibilität auf veränderte Bedarfe zu reagieren macht die Fußgängerzonen so wenig robust und daher auch so anfällig für einen Niedergang.

Die impliziten, positiven Effekte wie kurze Wege, d.h. weniger Energie- und Zeitverbrauch für weite Fahrten zum Arbeitsplatz oder zum Einzelhandel, oder auch weniger dominante Infrastrukturen für den Verkehr bilden zudem einen unverzichtbaren Bestandteil einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung. Das langfristige Ziel der urbanen Mischung, das nur mit kleinen Schritten, auch kurzfristigen Projekten zu erreichen ist, ist die einzige Möglichkeit, eine attraktive, resiliente und lebenswerte Stadt der Zukunft zu schaffen.

• Die Mischung im Freiraum: Grün in der Stadt

Grünflächen vor allem auf Brachen, die aus Mangel an bebaubaren Flächen vormals leichtfertig zu Wohnbauflächen umgewidmet wurden, Grünanteile, die immer kleiner werden, weil die größtmögliche Ausnutzung der Grundstücke angestrebt wird: Man hat wahrgenommen, dass Grünflächen derzeit nicht mehr leichtfertig zur Nachverdichtung erhalten müssen, sondern vielmehr jedes urbane Grün verteidigt und nach Möglichkeit erweitert werden kann: Corona hat gezeigt, wie wichtig diese Flächen für die Menschen sind, die in beengten Stadtquartieren wohnen und Freiraum brauchen für das Jogging, das nachbarliche Kinderspiel, das Homeoffice im Freien oder einfach als grüner Sitzplatz. Ganz abgesehen davon hat der bedrohliche Klimawandel durch die vergangenen Hitzesommer oder Starkregenfälle gezeigt, dass Grünflächen in der Stadt ein wichtiger Bestandteil sind, um das Wohnen in der Stadt gesund zu erhalten.

Dabei bieten auch kleine Flächen, bisher versiegelte Plätze oder breite, mehrspurige Verkehrsachsen die Chance, einen Beitrag zum Stadtklima und der Klimaanpassung der Städte zu leisten. Denn selbst in Baulücken oder privaten Vorgärten lassen sich Maßnahmen für mehr Wohlbefinden und Erholung umsetzen.

Inzwischen wird schon von der „Neuprogrammierung der Innenstadt“ gesprochen (4). Doch das kann auch auf die Stadt als Ganzes ausgedehnt werden; denn die derzeitige Chance, die Stadt neu zu programmieren, wird sehr stark getrieben auch von den viel größeren und

drängenden Problemfeldern der Nachhaltigkeit und urbanen Hitzeinseln einerseits, der Umgestaltung öffentlicher Räume zugunsten der aktiven Mobilität und der gesunden Stadt andererseits. Dabei kann es nicht Ziel sein, Funktionen zu eliminieren oder zu erschweren, es sind Konzepte gefragt, die eine Vielseitig- und schichtigkeit im Freiraum befördern, die zeitversetzte Nutzungen ermöglichen, die Freiflächen durch eine Umgestaltung zu mehr Funktionen verhelfen, ohne die alten zu verdrängen.

• Nachhaltige Mobilität

Vor dem Hintergrund der Klimaziele 2030 sollten die mobilitätsbezogenen Emissionen im Vergleich zu 1990 um ca. 40 % sinken – doch eben diese Emissionen sind seit 30 Jahren gleichgeblieben. Zugleich ist die Lebensqualität in den verdichteten und hochbelasteten Städten erheblich gesunken: Lärm und Luftschadstoffe sowie hohe Unfallzahlen sind gewichtige Gründe, die Mobilität grundsätzlich zu überdenken. Es geht um eine Verkehrspolitik, in der eine intelligente Kombination von nachhaltigen Maßnahmen für eine klimafreundliche Verkehrswende verfolgt werden muss. Das Jahr 2020 erlaubte weltweit einen Blick darauf, wie es wohl aussehen kann mit weniger Autos im Stadtraum und mehr Raum für die Menschen. Und wie sauber die Luft zum Atmen in der Stadt und wie leise es mit weniger Autos sein könnte...

Der öffentliche Raum, die Flächen der Stadträume sind nicht vermehrbar, die zunehmende Motorisierung fordert laufend neue Verkehrsfläche für den Individualverkehr. An den einzelnen Autofahrer wurde seit Jahrzehnten gedacht, andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger wurden in ihrem notwendigen Flächenanspruch schlicht vergessen oder oft auf ein Minimum beschränkt. Zu wenig wurde darüber nachgedacht, wie urbane Mobilität generell organisiert und gestaltet sein muss, damit niemand gefährdet oder bedroht wird bzw. nicht unter den schädlichen, gesundheitsbedrohenden Auswirkungen leidet.

Mobilität ist für das Miteinander in der Gesellschaft wichtig – soziale Kontakte und das gesellschaftliche Leben sind auf Mobilität angewiesen, öffentliche Einrichtungen, die Wirtschaft, Kultur und Bildung brauchen die Verknüpfungen. Das führt zur Forderung nach einer Mobilität, die sozial und nachhaltig, ökologisch und ökonomisch, und zudem barrierefrei gestaltet ist.

Die Stadt braucht daher lebenswerte, nachhaltige, sozial gerechte und sichere Formen der Mobilität! Ohne die sogenannte 15 Minuten Stadt herbeireden

zu wollen – in manchen Stadtquartieren könnte das ein Ansatz sein.

Entwicklung neuer Strategien und Konzepte

Natürlich gibt es Stimmen, die heute, in einer Phase der großen Hoffnung auf die Überwindung der Krise, besorgt von einem drohenden „Urbanitätsverlust der großen Städte“ sprechen, von einer Flucht in die Vorstädte und auf das Land, angestoßen durch das weit verbreitete Homeoffice und die Defizite, die unsere Städte prägen. Derartige Krisen müssen jetzt als Chance genutzt werden (5). Es muss mehr Mut für Neues entstehen - oder wie es Teresa Bücker im Herbst 2020 zum Ausdruck bringt: „Ist es radikal, nicht mehr zur Normalität zurückzukehren?“ (6). Denn die Städte sind die Orte, an denen Innovation entsteht, an denen Menschen Bildung, Kultur und medizinische Versorgung erfahren, ohne dass dafür ein großer Zeit- und Energieverbrauch nötig ist. Das alles zu erhalten und zu sichern kann nur möglich sein, wenn eine Nutzungsmischung etabliert wird, die neben hoher Wohnqualität die Versorgung im Quartier garantiert, die das Arbeiten im Quartier ermöglicht, die grüne Freiräume schafft und auf diesem Weg Symbiosen zwischen verschiedenen Nutzungen hervorbringt.

Und es besteht damit die ernsthafte Chance, Stadt vielmehr nachhaltiger und gesünder zu entwickeln und damit attraktiver zu machen, weil in den vergangenen Monaten vieles infrage gestellt wurde. Die neue Leipzig Charta 2020 skizziert bereits etliche Bausteine für die künftige Stadt - nachhaltig und vielfältig, grün und produktiv (7).

Die Corona-Pandemie wird sicher keine Ad-Hoc-Transformation der Städte hervorgerufen haben. Vielmehr ergeben sich aus diesem besonderen Zustand während der mehrmonatigen Phasen der Einschränkung des Bewegungsradius, dem neuen Arbeitsleben und dem notgedrungen veränderten Einkaufsverhalten neue Sichtweisen und Erkenntnisse und - durch die Beschleunigung mancher Trends - neue Dringlichkeiten zum Handeln (8).

Natürlich sind dazu die Politik und die Bürger, die Gesetzgeber und die Stadtplanung aufgefordert, mitzudenken und dementsprechend zu handeln, am wichtigsten ist jedoch, die kurzfristig gewonnenen und spürbaren urbanen Qualitäten zu erhalten und auf diesem Weg beschleunigt die große urbane Transformation anzugehen.

Quellen

- (1) J. Alexander Schmidt, Anne Soefker-Rieniets (2020) Die Urbane Mischung: Das Handwerk als wichtiger Bestandteil. In: RaumPlanung 209/6-2020
- (2) Bettencourt, Luís M. A., José Lobo, Deborah Strumsky, und Geoffrey B. West. „Urban Scaling and Its Deviations: Revealing the Structure of Wealth, Innovation and Crime across Cities“. Herausgegeben von Juan A. Añel. PLoS ONE 5, Nr. 11 (10. November 2010): e13541. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0013541>.
- (3) Thomä, Jörg. „Wirtschaftliche Bedeutung des ehrenamtlichen Engagements der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im nordrhein-westfälischen Handwerk - Empirischer Befund und wirtschaftliche Bewertung“. Herausgegeben von Westdeutscher Handwerkskammertag, 2014. https://www.whkt.de/fileadmin/user_upload/hp_whkt/downloads/service/broschuere_studie-ehrenamt_download.pdf.
- (4) Caspar Schmitz-Morkramer (2021) „Neuprogrammierung der Innenstadt“. In: DAB 1/2021
- (5) Jürgen Bruns-Berentelg (2021) Editorial. In: HafenCity GmbH, News, April 2021, Ausgabe 62
- (6) Teresa Bücker (2020) Ist es radikal, nicht mehr zur Normalität zurückzukehren. In: Süddeutsche Zeitung Magazin, 29. September 2020
- (7) Die neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, 2020
- (8) Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung/Universität Duisburg-Essen (Hrsg.) Autorenteam (2020) Neue Emscher Mobilität. Interdisziplinäre Stadtforschung / Mobilität-Raum-Gesellschaft. Ergebnisbericht. Forschungsprojekt 2017-2020, www.nemo-ruhr.de, gefördert durch die Stiftung Mercator

Stadt und Arbeit

Christoph Zöpel

Es ist welthistorisch plausibel und doch für aktuelle Fragen nach der Entwicklung von Stadt auch überraschend: Arbeit gab es vor der Stadt. Leonardo Benevolo erfasst das in seiner „Geschichte der Stadt“, original aus dem Jahre 1975, unmissverständlich: „Die Stadt (...) entsteht, wenn handwerkliche und andere Arbeiten nicht mehr von den Personen verrichtet werden, die auch den Boden bearbeiten, sondern von Personen, die von der Feldarbeit befreit sind und durch den Überschuss der landwirtschaftlichen Produktion unterhalten werden.“ Benevolo fährt fort: „Auf diese Weise bildete sich der Gegensatz zwischen zwei sozialen Gruppen heraus: der zwischen Herrschern und Beherrschten. Gleichzeitig aber konnten sich Handwerk und andere Gewerbe weiterentwickeln und durch fortschreitende Arbeitsteilung mehr und verbesserte Produkte und Dienstleistungen liefern, die wiederum der Landwirtschaft zugutekamen und erhebliche Ertragssteigerungen möglich machten. Die Gesellschaft wurde fähig, ihre Entwicklung im Voraus zu planen.“

Für die Geschichte der Arbeit hat die Stadt so eine überragende gesellschaftliche Bedeutung, sie ist Movens vieler Aspekte von Arbeit, die in deren Begriffsklärungen eingehen. Das zeigt exemplarisch das Stichwort „Arbeit“ in Karl-Heinz Hillmanns Wörterbuch der Soziologie aus dem Jahr 2007: „Arbeit, zielbewusste und brauchvermittelte Tätigkeit des Menschen zur Lösung oder Linderung seiner Überlebensprobleme; (...). Prozesse der Arbeit sind immer auch soziale Prozesse; sie gestaltet die gesellschaftlichen Beziehungen der Menschen unter- und widereinander, verwandelt die „natürliche Umwelt“ in eine je und je kulturelle und prägt in ihren widersprüchlichen Zügen (...) auch ihre Techniken. Gesellschaften werden in ihren Abhängigkeits- und Machtverhältnissen wie auch ihren Wertformen entscheidend durch die geschichtlichen Anteile ihrer Arbeitsformen charakterisiert. (...) Die gegenwärtige Wirtschaftsdynamik bedingt einen Wandel der Erwerbsarbeit, der wiederum eine zunehmende Entstandardisierung der überkommenen Beschäftigungsverhältnisse beinhaltet und dem bisherigen „Normalarbeitsverhältnis“ Boden entzieht. Dagegen gewinnen bürgerschaftliches Engagement sowie bezahlte Bürgerarbeit an Bedeutung.“

Diese Begriffsklärung beginnt mit der dauerhaft geltenden anthropologischen Bedeutung von Arbeit, als aktiver Einwirkung der Menschen auf die Natur, mit dem Zweck den Lebensunterhalt der menschlichen Spezies zu sichern, damit als Selbsterhaltung. Etwa eine Milliarde Menschen sind in der Gegenwart dieser existentiellen Bedeutung von Arbeit ausgesetzt, angesichts globaler Arbeitslosigkeit und globalem Hunger. Und die Begriffsklärung endet bei immer differenzierteren individuellen wie gesellschaftlichen Wertschätzungen von Arbeit in den hochentwickelten, also reichen Regionen der Welt.

Zwischen diesen weltgeschichtlichen Polen sind die Aspekte zu finden, die für den Zusammenhang von Stadt und Arbeit dauerhaft und damit auch gegenwärtig relevant sind. Vor allem sind es die sozialen Verhältnisse, in denen Menschen arbeiten - zunächst und weiter überwiegend informell. Rechtliche Formalisierungen hin zu Erwerbsarbeit - in reicher Gesellschaft als Standard angesehen - sind Spezifika sozialer Verhältnisse.

Arbeit als Selbsterhalt bedeutet, dass jeder, der körperlich fähig zu arbeiten war und ist, das auch tat und tut, allein und generell mit anderen. Das gilt auch in der Gegenwart. Welche Arbeiten für den Selbsterhalt erforderlich sind, kann dabei von gestiegenen Ansprüchen sozial bestimmt sein. Dauerhaft basieren sie auf Bereiten von Nahrung, Schutz vor vielfältigen Gefahren, Sorge für die Kinder. Informell leisteten das durch Jahrhunderte überwiegend Frauen. Und ihre Arbeit war das Erbringen von Dienstleistungen - die Arbeit, die immer Zusammenwirken mit anderen ist. Gängige Wirklichkeit wurde das in Städten, wenn andere - zumeist der Mann - formelle Erwerbsarbeit leisten. Das hieraus resultierende Einkommen dient auch dem Selbsterhalt der informell Dienstleistung erbringenden Frauen. Entsprechend entwickelten Städte die Verrechtlichung der Arbeit im Zusammenhang insbesondere ihrer Zunftordnungen.

Eine neue städtebauliche Bedeutung gewann diese Arbeitsteilung im Zuge der Industrialisierung, verbunden mit Massenmigration aus dörflich-agrarischen Verhältnissen in wachsende, ihre räumlichen Grenzen sprengenden Städte. Die Erfordernisse der generativen Reproduktion führten zu Siedlungsformen, in denen kinderreiche Familien wohnen konnten, mit Gegebenheit für informelles Arbeiten der nicht erwerbstätigen Frauen, der informell bearbeitete Nutzgarten und

informelle Tierzucht konnte dazu gehören. Die frühe Sterblichkeit von Industriearbeitern machte dann die Einkommenssicherung ihrer Witwen notwendig – das war der Grund der Einführung auch Witwen einbeziehender Sozialversicherungssysteme durch Bismarck in den 1870er Jahren - die wichtigste sozialpolitische Entscheidung zur Sicherung von Arbeiten in der Industriestadt.

Diese Zusammenhänge müssen bewusst sein um den schnellen Anstieg von Dienstleistungserwerbstätigkeit seit den 1970er Jahren zu verstehen – einschließlich der damit verbundenen städtebaulichen Veränderungen. Die Arbeit des Bereitens von Nahrung und der Sorge für die Kinder wird formalisiert. Sie wird aus den Wohnungen in „öffentliche Speiseräume“ und vor allem Kindertagesstätten verlagert. Das ist Movens der urbanen Quartiersentwicklung, mit entsprechenden privaten und öffentlichen Einrichtungen und dazu passender Verkehrsinfrastruktur. Diese Entwicklung ist erfolgt bei gestiegener Lebenserwartung. Als Folge gehören in die städtischen Quartiere Wohnmöglichkeiten für alte Menschen, die weder zu formeller noch zu informeller Arbeit fähig sind. Sie bedürfen daher Dienstleistungserwerbstätigkeiten, die Pflege ist aus den Wohnungen ausgelagert. Allerdings leisten Ältere zunächst auch informelle Arbeit. Die Sorge für die Kinder ist millionenfach ohne informelle Mitarbeit von Großeltern kaum möglich. Städtebauliche Entsprechungen sind bislang Ausnahmen. Auch das Arbeiten als bürgerschaftliches Engagement leisten in großem Masse diese Älteren.

Die Betonung von informeller Dienstleistungsarbeit entspricht nicht der primär wirtschaftlichen Wahrnehmung von Arbeit. Diese ist orientiert an dem kontinuierlichen Prozess technologisch – ökonomischer Entwicklungen, die oft Strukturwandel genannt werden. Der Beginn dieses Prozesses ist die Entstehung der Stadt - wie es Benevolo erfasst hat. Einschneidend für die Stadt im Laufe der technologisch-ökonomischen Entwicklung wurde – und ist noch – die Industrialisierung, Elisabeth Lichtenberger wirft in „Die Stadt“, erschienen 2002, die Frage auf, ob „Industriesiedlungen zu den Städten gezählt werden dürfen.“ Großflächige Produktion, geleistet von Massen von Arbeitern sind die Charakteristika industrieller Produktion, die Städte jedenfalls radikal veränderten und ja zerstörten. Die Charta von Athen war eine konzeptionelle Antwort mit der Separierung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit einschließlich der diese Funktionsräume verbindenden Verkehrsinfrastrukturen.

Für die Möglichkeiten zu arbeiten hat industrielle Produktion inzwischen an Bedeutung verloren. In Deutschland arbeiten 70 % der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor, die Gründe sind durchaus technologisch, aber wie gezeigt mehr sozial. Technologisch sind Produktionsmaximierungen wirtschaftsrelevante Minimierungen gefolgt, das gilt vor allem für die Digitalisierungsprozesse. Generell allerdings ist Produktion kleinteiliger und individueller geworden. Das führt zu Konzepten urbaner Produktion. Allerdings sind die Diskussionen dazu widersprüchlich. Durch die letzten Jahrzehnte unverändert wird nach Industrieflächen gefragt, während die konkrete Lokalisierung der Dienstleistungen in der Stadt kaum erfasst ist. Andererseits wird die Produktion gefordert, weil Dienstleistungen stadtwirtschaftlich nicht ausreichen.

Veränderungen der Produktion haben nicht nur die gezeigten sozialen und die technologischen Gründe, wie breit wahrgenommen auch ökologische. Das führt zu der Frage, wie viel städtische Fläche Arbeit braucht. Dienstleistungen können ohne für sie genutzte Flächen erbracht werden, so die Pflege von Gebäuden, oder integriert in Wohnnutzungen, für ambulante Nachfrage – Ärzte, Berater – oder im Homeoffice. Produktion in der Stadt erfordert eigene Flächen. Das ist durch Weiternutzung bereits ausgewiesener Flächen, durch Umnutzungen und auch Neunutzungen möglich. Die ökologischen Zusammenhänge erfasst die nicht neue Konzeption „Arbeiten im Park“. Wie emissionsarme urbane Produktion mit „Grün“ vereinbar ist, Flächen bezogen und Anlagen bezogen, ist eine klimapolitische städtebauliche Herausforderung.

Ein letzter Aspekt für das Verhältnis von Arbeit und Stadt ist das Verhältnis von Arbeit und Zeit. Die hohe Produktivität der Produktion, die Möglichkeiten der interpersonellen Arbeitsteilung bei vielen Dienstleistungen, flexibilisieren die Arbeitszeit. Und dabei lassen sich die periodische Arbeitszeit verkürzen und die Lebensarbeitszeit verlängern. Das ermöglicht und erfordert die Flexibilisierung der Nutzung von Wohnungen, öffentlichem Raum und Verkehrsinfrastruktur.

Ein gewagtes Resümee: Arbeit und Stadt bedeutet perspektivisch: Mehr flexibel Arbeitende, die überwiegend Dienstleistungen erbringen und benötigen. Dazu erwarten sie ihrer Individualität entsprechende Stadtquartiere.

***B) Berichte zu konkreteren
Fragen des
Zusammenhanges
städtischer und
gewerblicher Entwicklung
mit Hinweisen auf Beispiele
und Fallstudien***

Neue Räume für Außen und Innen. Gedanken zur zukünftigen Innenstadt

Ein Beitrag der Arbeitsgruppe „Stadt und Arbeit“ der Landesgruppe Niedersachsen-Bremen: Gesche Grabenhorst, Oliver Hasemann, Dr. Frank Pantel, Dr. Christian v. Wissel, Andreas Zunft

In der ersten Jahreshälfte 2021 haben wir uns in mehreren Onlinesitzungen damit beschäftigt, unsere Ideen und Kommentare zum Thema „Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“ zu diskutieren. Den Fokus unserer Betrachtung haben wir dabei auf die gegenwärtige Krisensituation bundesdeutscher Innenstädte gelegt und versucht, die Potentiale herauszuarbeiten, welche in der Verbindung von Stadt und Arbeit für diese spezifischen Stadträume bestehen. Die Ergebnisse unserer Auseinandersetzung haben wir in einem Podcast-Gespräch verdichtet, dessen gekürzte Version Sie hier nachlesen können.¹

Wir, das sind:

- Gesche Grabenhorst, Gründungspartnerin von Ahrens & Grabenhorst Architekten Stadtplaner in Hannover und Honorarprofessorin für Gestalten und Entwerfen an der Hochschule Bielefeld.
- Oliver Hasemann, Raumplaner und Gründungspartner des Autonomen Architektur Ateliers sowie Projektleiter der ZwischenZeitZentrale Bremen.
- Dr. Frank Pantel, ehemaliger Stadtbaurat in Oldenburg und bis 2019 Professur für Städtebau an der Jade Hochschule sowie freischaffender Architekt und Städtebauer.
- Dr. Christian v. Wissel, Professor für Stadttheorie an der School of Architecture Bremen und wissenschaftlicher Leiter des Bremer Zentrums für Baukultur.
- Andreas Zunft, Abteilungsleiter im Fachbereich Planen und Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover und in dieser Funktion zuständig für die Innenstadt von Hannover.

GG: Wir stehen heute an einem Wendepunkt der städtebaulichen Entwicklung unserer Städte. Veränderungen in der globalen Ökonomie und im Konsument*innenverhalten befeuern strukturelle

Umbrüche, die uns aufgrund ihrer Geschwindigkeit und Tiefe der Verwerfungen vor ungeahnte Herausforderungen stellen. Diese werden nicht zuletzt in der gegenwärtigen Krise unsere Innenstädte sichtbar.

In seinem Plädoyer für eine „Produktive Stadt“ stellt Dieter Läßle mit Blick auf diese Veränderungen unter anderem fest, dass die Kräfte dieses Strukturwandels für das Verhältnis von Stadt und (produzierender) Arbeit dabei durchaus die Möglichkeit für alternative Handlungsansätze zu öffnen scheinen.² Diesem Möglichkeitsfenster wollen wir im folgenden Gespräch mit Fokus auf die Innenstädte von Bremen, Hannover und Oldenburg nachgehen.

AZ: Der Umbruch unserer Städte ist gerade für unsere Innenstädte massiv. Verstärkt durch die Pandemie können wir schon seit 10 Jahren erkennen, wie sich aufgrund des eCommerce die Leitfunktion des Einzelhandels stark reduziert. Dies ist ein Punkt, den wir planerisch betrachten und bewältigen müssen. Das verlangt, dass wir resiliente Strukturen entwickeln.

GG: Mit welchen Mitteln ließe sich das Innenstadtsterben in eine Wiederbelebung umlenken? Gerade auch vor dem Hintergrund, dass wir mit der Digitalisierung in der Arbeitswelt und Regionalisierung von Produktionsketten neuen Herausforderungen aber auch neuen Möglichkeiten gegenüberstehen?

AZ: Klar, bei der Suche nach Antworten für unsere Städte geht es ans Eingemachte und „harte“ Rahmenbedingungen laufen unseren städtebaulichen Zielsetzungen häufig zuwider. Nichtsdestotrotz müssen wir den Strukturwandel, den du skizzierst, in der Praxis gestalten. Die größten Hindernisse, die sich uns diesbezüglich zeigen, sind die hohen Wertschöpfungserwartungen und entsprechenden Immobilienpreise, welche neuen Nutzungen oftmals entgegenstehen; sowie die Eigentumsstrukturen, die dazu führen, dass wir es vielerorts mit Akteuren zu tun haben, an die wir nicht herankommen. Weitere Themen, die es zu betrachten gilt, sind sicherlich der öffentliche Raum, die auto-arme Stadt und Fragen des

¹ Das vollständige Gespräch gibt es als Audiodatei auf der Webseite der DASL zu hören. Der Beitrag ist zudem als Extraausgabe des Podcast „Schall & Raum“ unter <https://schallundraum.podigee.io/> veröffentlicht.

² Läßle, Dieter: „Produktion zurück in die Städte, Ein Plädoyer“, *Bauwelt* 35.2016, S. 22-29.

Stadtklimas, sowie neue urbane Wohnformen und auch die Pflege der Baukultur.

FP: Die planerischen Probleme und auch Intentionen sind damit gut benannt. Wenn wir aber versuchen, Strukturen zu transformieren, dann bedeutet dies, dass wir auch neue Nutzer*innen suchen... Was ist es, was diese neuen Nutzer*innen in und mit der Innenstadt tun wollen? Welche Anforderungen an Mietkonditionen, Flächeneignung und Lage stellen sie an die sich verändernden Bedingungen?

CW: Das Leitbild der „Produktiven Stadt“ – konkret das Ziel, urbane Produktion, urbane Manufakturen, in der Stadt zu halten und zu fördern, kann hier eine Hilfestellung sein, um diese beiden Seiten, Nutzer*innen und Akteure der Planung, zusammenzubringen. Wichtig ist nämlich, Idealtypen wie die „gemischte Stadt“, oder auch die „resiliente Stadt“, mit spezifischen Förderideen zu beleben, welche das Potential haben, konkrete Nutzungen unmittelbar anzusprechen und zu unterstützen. Handwerkliche Betriebe leiden mit am stärksten unter der Flächenkonkurrenz in unseren Städten, zugleich aber können Betriebe, in denen lokale Kreislaufwirtschaft betrieben wird, als sichtbare Zeichen alternativer Wertschöpfungsmodelle im Quartier Vorbildcharakter übernehmen.

FP: Aber sind diese Kleinbetriebe, von denen du sprichst, nicht schon zu sehr aus unseren Städten und Innenstädten herausgewaschen, als dass sie nun als neue Hoffnungsträger angeführt werden können? Können diese Betriebe in Anbetracht der Masse an Quadratmetern, die nun im Einzelhandel frei werden, ausreichend urbane Impulse setzen?

CW: Sicherlich nicht allein... Es braucht räumliche Cluster und Netzwerke von Akteuren, um gemeinsam Synergien zu erzeugen. Urbane Produktion – auch im kleinen Maßstab – hat aber sehr wohl das Potential, um sichtbar die Attraktivität einer Straße, oder eines Quartiers, zu erhöhen. Der aktuelle Leerstand eröffnet also ein Fenster der Möglichkeiten, da Renditeerwartungen nach unten justiert und neue Beurteilungskriterien, was wir als gewinnbringende Nutzung für diese Flächen verstehen, formuliert werden können.

OH: Dennoch gilt zu bedenken, dass es sich bei all diesen Transformation und dem entsprechenden Neudenken von Räumen, wie wir es hier skizzieren, um sehr langwierige Prozesse handelt bei denen es noch gar nicht absehbar ist, wohin sie führen... Die Leerstände bestehen aber schon heute. Es ist also sinnvoll, auch heute schon die Flächen als Experimentierräume und Laborsituationen zu aktivieren und somit auf Zeit, und zeitnah, zu

erproben, welche Nutzungen welche Bedingungen erfordern. Auch die Frage, wer von diesen Räumen überhaupt angezogen wird, lässt sich mit Zwischennutzungen in den Blick nehmen. Das heißt, welche Nutzer*innen kann man überhaupt noch dazu bewegen, in der Innenstadt ihr Glück zu versuchen?

FP: Trotz der positiven Erfahrungen, die ihr in Bremen mit Zwischennutzung macht, habe ich als Städtebauer doch das Bedürfnis nach einer noch stärker gefestigten, nachhaltigen Struktur. Welche Nutzungen können einen solchen Strukturwandel „von unten“ tragen? Vor allem aber: wie können solche Umnutzungen die Funktion der Innenstädte als zentrale Orte aufrechterhalten? Oder müssen wir die Mitte einer Stadt neu definieren? Was bleibt von der Bindekraft und Identität eines Zentrums? Was, unterm Strich gefragt, ersetzt also den Einzelhandel als Impulsgeber und gesamtstädtischen Anker?

GG: Um das zu beantworten müssten wir über Strukturtransformationen nachdenken. Die Frage nach einer Neudefinition der Mitte verweist schon darauf, viel stärker solche Strategien in den Blick zunehmen, mit denen sich die Veränderungen im Wohnungs- und Arbeitsmarkt miteinander verknüpfen lassen. Da geht es mit den Bedürfnissen durchaus hin und her, so dass jegliche Übersetzung in bauliche Antworten nach größtmöglicher Flexibilität verlangt – natürlich unter Wahrung der umwelt- und klimarelevanten Qualitätsstandards. Da sind wir als Architekt*innen auch gestalterisch gefragt.

OH: Ein Beispiel aus der Praxis in Bremen kann das unterstreichen. Im Lloydhof in Bremen ist es in den Jahren 2013 bis 2016 gelungen, einen Ort zu schaffen, an dem verschiedene Zwischennutzer*innen in der Innenstadt ihre Produkte präsentieren und ihre Ideen ausprobieren konnten.³ Daraus sind heute etablierte Unternehmungen entstanden, wie z.B. ein second-hand Möbelladen oder ein Co-Working Café. Die Belebung, die damals gelungen ist, ist sicherlich der zentralen Innenstadtlage zu verdanken; sie hat aber auch eine eigene, neue Zentrumsfunktion entfalten können und Besucher*innen aus der ganzen Stadt angezogen. Das Nutzungskonzept war in diesem Fall sehr offen angelegt, vergleichbare Prozesse können aber auch stärker gesteuert und z.B. auf neue Ladenkonzepte fokussiert werden, wie dies seit Frühjahr 2021 mit Pop-Up Wettbewerben der Wirtschaftsförderung Bremen geschieht. Prämiert wurden hier innovative Geschäftsideen, die nun umgesetzt werden. Zu bedenken ist aber bei solchen

³ <https://www.zzz-bremen.de/objekte/lloydhof-teile-eines-einkaufszentrums-in-der-innenstadt/>

Ansätzen, dass die Fallhöhe für junge Ideen nach dem Auslaufen der Förderung sehr hoch sein kann.

CW: In dem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal von einer anderen Seite auf unser Thema schauen. So berechtigt unser Wunsch nach neuen Räumen für neue Formen der Arbeit ist, so müssen wir doch differenziert hinschauen, welche Art von Arbeit dort entsteht. Im Sinne der Verwirklichung einer gerechten Stadt muss es unser Bestreben sein, sozialversicherungspflichtige, „gute“ Arbeit in der Stadt zu halten und neu anzusiedeln. Zudem sollten wir darauf achten, dass diese Arbeitsplätze gerade auch für diejenigen Bevölkerungsgruppen Beschäftigungsangebote bereithalten, die sonst in ihrem Arbeitsleben aus den Innenstadtbereichen verdrängt werden. Das verlangt nicht zuletzt den Mut, diesen Perspektivwechsel, den wir hier skizzieren, auch gegen existierende Privilegien durchzusetzen.

AZ: In der Praxis verlangt das integrierte Zukunftskonzepte und, diesen vorgelagert, auch neue, partizipative Planungsprozesse, um unsere Innenstädte gemeinsam neu denken zu können. In Hannover startet dazu im Sommer 2021 ein breit angelegter Innestadtdialog.⁴ Das ist wichtig, denn die Veränderungsprozesse, über die wir hier reden, betreffen ja alle Menschen.

Stehen dann die Konzepte, dann braucht es zudem einen langen Atem. Auch das muss allen Beteiligten klar sein... Wir reden hier von Strukturen, die sich seit 1945 in unseren Städten verfestigt haben, und die jetzt nicht mehr funktionieren. Diese nun umzudrehen, das ist eine Herkulesaufgabe. Da gibt es im Prozess auch lange Zeiträume des Leerstandes, die den Kommunen sehr wehtun werden.

OH: Das ist ein wichtiger Punkt, den du da ansprichst. Zusätzlich zur Entwicklung neuer Wege müssen wir lernen, diese Übergangsphasen zu akzeptieren, diese Phasen, in denen noch nicht alles geplant, schön und fertig ist. Städte befinden sich immer im Wandel und so gilt es den Leerstand nicht als Makel zu sehen, sondern auch dessen Potential zu erkennen. Nüchtern betrachtet handelt es sich doch um Räume, die bereits existieren, die in ihrer derzeitigen Form aber nicht mehr gebraucht werden und die gerade deswegen das Angebot vorhalten, neue Ideen in ihnen auszuprobieren. Je niederschwelliger diese Räume zugänglich gemacht werden, desto eher können breite Bevölkerungsschichten an der Entwicklung neuer Ideen teilhaben. Das Potential zu inspirieren fördert

dann auch den Dialog darüber, was alles (neues) in unseren Innenstädten passieren kann...

FP: Diesbezüglich möchte ich noch einmal auf die Bedeutung positiver Beispiele hinweisen, also auf die Kraft gelungener Transformationen. Diese brauchen wir als Zielwerte, um diese aktivierende Faszination, von der du sprichst, auszulösen. Dies gerade auch, weil wir es mit retardierenden Kräften zu tun haben, z.B. wenn Eigentümer an ihren Gewinnerwartungen festhalten. Planung muss diese Angst vor dem Verlust abbauen helfen; noch dazu, da es sich hier um eine Angst vor dem Verlust des längst Verlorenen handelt... Das ist möglicherweise die größte Hemmschwelle bei der ganzen Entwicklung. In Oldenburg kann ich diesbezüglich von einem Konversionsprojekt berichten, bei dem ein ehemaliges Kaufhaus in ein multifunktionales Projekt umgewandelt worden ist⁵ und von dem hoffentlich der wünschenswerte Impuls auf die Nachbarschaft ausgeht.

CW: Für die Beurteilung dieser Beispiele ist es zudem wichtig auch die Prozesse, die ihnen zugrunde liegen, im Blick zu behalten. Bei der Transformation unserer Städte und Innenstädte geht es doch gerade auch darum, ins Handeln zu kommen. Aus Bremen kann ich dazu von einem Vorhaben erzählen, welches sich methodisch vielleicht am ehesten mit dem Begriff der „aufsuchenden Quartiersarbeit“ beschreiben lässt und in dem es darum geht, eine Straße über ihre ganze Länge anhand von kuratierten Eingriffen (Zwischennutzungen, Fassadenbegrünungen, Parketts und temporäre Aktionen im öffentlichen Raum) zu beleben.⁶

FP: Was mir an diesem Beispiel gefällt, ist der städtebauliche Ansatz, den ich hier erkennen kann, das heißt, wenn nicht nur Einzelvorhaben umgesetzt, sondern eine ganze Lage planerisch in die Hand genommen wird.

AZ: Da schließt sich die Frage an, welche planerischen Instrumente uns zur Verfügung stehen. Wie setzt man diese guten Ideen um? Braucht es Förderinstrumente, die für unsere Innenstädte handgeschmiedet werden? Aber auch das wäre wieder ein sehr langwieriger Ansatz..., schneller einsetzbar wären da kommunale Entwicklungsgesellschaften, analog zu der Arbeit von Wohnungsbaugesellschaften. Vielleicht können diese mit Kapital ausgestattet werden, um besondere Pilotprojekte zu initiieren und somit wichtige Impulse zu setzen – und diese Impulse auch zügig umzusetzen, auf Augenhöhe mit den anderen Marktteilnehmern. Zudem dürfen wir nicht

⁴ <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/...-Innestadtdialog>

⁵ <https://www.core-oldenburg.de/>

⁶ <https://www.cesam58.org/>

müde werden, bodenrechtliche Instrumente einzufordern und z.B. Vorkaufsrechte für die gemeinwohlorientierte Aktivierung unserer Innenstädte anzuwenden.

GG: Wenn ich versuche, unser Gespräch zusammenzufassen, dann kommen wir zu dem Schluss, dass wir vor enormen gesellschaftlichen wie städtebaulichen Herausforderungen stehen. Diese zeigen sich nicht zuletzt in der Transformation unserer Innenstädte und einem sich wandelnden Verhältnis von Stadt und Arbeit.

Die Aufgabe, die sich uns stellt, ist es, veränderte, nachhaltige Raumstrukturen in die gewachsene Stadt zu implementieren, die dieser Transformation

gerecht werden und zu einer positiven Entwicklung führen. Wie lassen sich entsprechend nutzungsoffene Raumgefüge baulich übersetzen? Und wie werden diese der Vielfalt der Gesellschaft und ihrem Recht auf Teilhabe gerecht?

Um hierfür Antworten zu finden, müssen wir mit Neuheit und Beschleunigung, mit Unordnung und Unsicherheit umgehen lernen. Das heißt wahrscheinlich, dass wir auch die Dichte der Stadt neu definieren müssen, dies aber nur im Experiment überprüfen können. Am Schluss sind es die Bewohner*innen, die über die Qualitäten diese neuen Stadt-, Arbeits- und Lebensräume befinden werden.



Gesprächssituation während der Podcast-Aufnahme am 4. Juni 2021 im Bremer Zentrum für Baukultur. Aufnahmeleitung: Frank Peters. Schnitt und Postproduktion: Céline Schmidt-Hamburger. Zeichnung: Ronja Osmers.

Gewerbe- und Wirtschaftsflächenkonzepte in der integrierten Stadtentwicklung

Dipl.-Geogr. Stefan Heinig

Mit der Ende 2020 beschlossenen neuen Leipzig Charta ist eine gemeinwohlorientierte, integrierte und akteursübergreifende Stadtentwicklung nochmals stärker in den Fokus gerückt. Viele Städte nutzen dafür integrierte Stadtentwicklungskonzepte als strategische Basis. Dagegen werden die sektoralen Stadtentwicklungskonzepte für Wohnen, Gewerbe oder Einzelhandel und Zentren im fachlichen Diskurs oft weniger wahrgenommen. Sie haben jedoch eine wichtige strategische Funktion, denn sie können die Flexibilität informeller Planungen ausspielen, sind aber gleichzeitig räumlich tief durchgearbeitet und eng mit dem Flächennutzungsplan verknüpft.

Für eine erfolgreiche Kopplung von Stadt- und Wirtschaftsentwicklung spielen in den großen deutschen Städten räumlich differenzierte Gewerbeflächenkonzepte eine wichtige Rolle. Diese verbinden Strategien der Wirtschaftsförderung, z.B. Clusterstrategien oder Mittelstandsförderkonzepte, mit dem räumlichen Flächenangebot und anderen Zielen der Stadtentwicklung. Sie ermöglichen den Städten dadurch eine Flächenvorsorge entsprechend der jeweiligen konkreten Standortqualitäten und Anforderungen der avisierten Wirtschaftskluster, aber auch der spezifischen Ziele der Stadtentwicklung.

Der Leipziger Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen

Ein typisches Beispiel ist der Leipziger Stadtentwicklungsplan (STEP) Gewerbliche Bauflächen (vgl. Stadt Leipzig 2005). Darin werden die gewerblichen Bauflächen und Industrieflächen des Flächennutzungsplans mit ihren Standortfaktoren, aber auch den Branchen und untergenutzten Grundstücken erfasst und hinsichtlich der Standorteignung sowohl sektoral als auch strukturell bewertet. Bei der Bewertung spielen nicht nur die harten Standortfaktoren eine Rolle, sondern auch die Eignung für spezifische Bedarfe einzelner Wirtschaftszweige. Im Abgleich mit Szenarien des Gewerbeflächenbedarfes wurden Handlungsprioritäten für die einzelnen Standorte vom Stadtrat beschlossen (Abb. 1). Zusätzlich wurden Gebietspässe erarbeitet, die als Instrument bei der Akquise neuer Unternehmen für den Standort Leipzig dienen. Diese Pässe spielten insbesondere in den 2000er Jahren angesichts der schwachen wirtschaftlichen Basis in Leipzig eine wichtige Rolle.

Abb. 1: Methodik des Leipziger Stadtentwicklungsplans Gewerbliche Baufläche (Quelle: Stadt Leipzig)

Der methodische Ansatz des STEP Gewerbliche Bauflächen wurde ab 2009 auch auf die regionale Zusammenarbeit angepasst und erweitert. Zusammen mit der Metropolregion Mitteldeutschland kooperieren inzwischen mehr als 20 Gebietskörperschaften der Region Halle-Leipzig bei der Bewertung und Vermarktung von Gewerbe- und Industriestandorten. Im Ergebnis ist auch auf regionaler Ebene eine fachlich fundierte Orientierung für die gewerbliche Flächenentwicklung entstanden. Allerdings ist die Verbindlichkeit der Umsetzung geringer, weil diese nicht überall durch politische Gremienbeschlüsse oder Verträge gesichert ist.

Wandel der Arbeitswelt

Die Grenzen dieses gewerbegebietsbasierten Ansatzes wurden in Leipzig bereits Ende der 2000er Jahre deutlich. Als eines der ersten Pilotprojekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik startete zu dieser Zeit die Entwicklung des BioCity Campus Leipzig. Dahinter stand die Grundidee, auf dem zentral gelegenen alten Messengelände anknüpfend an das Gründerzentrum BioCity und das Fraunhofer Institut für Immunologie und Zelltherapie einen breit aufgestellten Forschungs- und Wirtschaftsstandort im Bereich der Biotechnologie zu etablieren. Die urbane Lage und die Vernetzung mit Kindertagesstätten und Schulen, mit sozialen Treffpunkten, aber auch die hervorragenden ÖPNV-Anbindung und Integration in attraktive Wohngebiete spielten für die Campusidee eine wesentliche Rolle. Aus dem seitens der Wirtschaftsförderung zunächst kritisch beäugten Pilotprojekt ist heute ein Schwerpunkt integrierter Wirtschafts- und Stadtentwicklung in Leipzig entstanden.

Der Biocity Campus steht aus meiner Sicht beispielhaft für den Wandel der Arbeitswelt im letzten Jahrzehnt: enge und interdisziplinäre Vernetzung von Forschung und Wirtschaft, Innovation durch fachübergreifende Kommunikation und Kooperation, flexible Arbeitszeitmodelle, Verbindung von Arbeit, Familie und Freizeit spielen dabei eine wichtige Rolle. Doch dieser Wandel geht noch weiter, wie das Deutsche Institut für Urbanistik beschreibt:

„Der Megatrend der Digitalisierung beschleunigt bestehende ökonomische Entwicklungstrends wie Hybridisierung und Individualisierung der Massenfertigung, Wissensbasierung und zunehmende Vernetzung. Die neue Qualität der digitalen Vernetzung zwischen Menschen, Maschinen und Dingen bringt komplexe Wertschöpfungssysteme hervor, die nicht nur Produktion und Dienstleistung integrieren – sie führen auch Unternehmen und Kunden zusammen. Mit diesen Trends sind veränderte Standortentscheidungen von Unternehmen und ihren Beschäftigten sowie Veränderungen der Flächennutzung und -nachfrage verknüpft. [...] Neue Wirtschafts- und Arbeitsformen wie Open Creative Labs – z.B. Acceleratoren, Incubatoren, Co-Working – und Wachstumsbranchen wie Kreativwirtschaft konzentrieren sich auf wachsende Städte und präferieren dort kleinteilige Flächen in integrierten urbanen Lagen. Im Bereich der Produktion wird mit dem Begriff der ‚Urbanen Produktion‘ die Rückkehr der Stadtfabrik thematisiert.“ (DIFU 2017: 1f)

Neue Formen von Wirtschaftsflächenkonzepten

Vor diesem Hintergrund erfolgt seit einigen Jahren auch eine Neuausrichtung der Gewerbeflächenkonzepte. Denn die Gewerbe- und Industriegebiete des Flächennutzungsplans bilden nur noch einen Bruchteil der Gewerbestandorte ab. Viele Branchen, auch jenseits klassischer Büronutzungen, fragen inzwischen innerstädtische Standorte mit urbanen Qualitäten nach. Die schnelle Vernetzung mit anderen Unternehmen vor Ort und der Wissenstransfer „in der Kaffeepause“ sind dabei ebenso wichtig wie die Nähe zu Wohngebieten, Kindertagesstätten und Erholungsräumen.

Stuttgart und Berlin haben deshalb inzwischen unter dem Begriff „Wirtschaftsflächen“ aktualisierte Stadtentwicklungskonzepte veröffentlicht, u.a. in Potsdam und Leipzig befinden sich ähnliche Fortschreibungen in Vorbereitung¹. Eine zentrale Herausforderung für die neuen Wirtschaftsflächenkonzepte liegt in der zu betrachtenden Branchenvielfalt mit sehr unterschiedlichen Standortbedarfen. Diese reichen

¹ Der Begriff einer Wirtschaftsflächenkonzeption wurde in einigen Großstädten bereits früher genutzt (z.B. Heidelberg 2012, Dortmund 2010). Nach meiner Einschätzung handelt es sich dort jedoch weitgehend um klassische Gewerbeflächenkonzepte, die sich noch nicht mit Fragen von Industrie 4.0 und urbaner Produktion im stadträumlichen Kontext auseinander setzen. Auch einige kleinere Städte verfügen über Wirtschaftsflächenkonzepte (z.B. Witten), die ich jedoch nicht genauer geprüft habe.

von Industriebetrieben mit hohen Emissionen oder Störfallrisiko über Logistik, Handwerk, Forschung und Entwicklung sowie klassischen Büronutzungen bis hin zu Kultur- und Kreativwirtschaft und urbaner Produktion. Dabei bilden die althergebrachten Kategorien von Wirtschaftssektoren und -branchen nur noch bedingt die ökonomische Realität ab (vgl. difu 2017). Eine weitere wichtige Herausforderung für die Konzepte besteht darin, dass sich die zu betrachtenden und zu bewertenden Standorte nicht mehr eindeutig mit den planungsrechtlichen Kategorien des Gewerbe- oder Industriegebietes abgrenzen lassen, wie das bei den früheren Gewerbeflächenkonzepten üblich war.

Die „Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart“ (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2019) setzt sich intensiv mit dem Leitbild der produktiven Stadt und den Auswirkungen von Industrie 4.0 auseinander. In der Konsequenz wird beispielsweise eine Strategie der Urbanisierung geeigneter Gewerbeflächen verfolgt. Schwerpunkte liegen dabei in der Integration von Kindertagesstätten, Bildung und Gastronomie in die Gebiete sowie einer Aufwertung des öffentlichen Raumes. Ein Leitprojekt ist darüber hinaus unter dem Titel „Neue Mischgebiete“ die Mischung von Wohnen und Arbeiten, die vor allem bei der Transformation ehemaliger Bahn- und Gewerbeflächen realisiert werden soll. Zur Gestaltung der Prozesse will Stuttgart unter anderem ein Gebietsmanagement als Mittler zwischen Akteuren in Gewerbegebieten und der Verwaltung nutzen – ein Instrument, das man in anderen Städten vor allem in Städtebaufördergebieten kennt.

Die räumlichen Strategien, die der Berliner „Stadtentwicklungsplan Wirtschaft“ (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2020) aufgreift, gehen in eine etwas andere Richtung. Jenseits klassischer Gewerbegebiete zeigt er unter anderem

- Zukunftsorte für die Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft,
- Eignungsräume für Büronutzungen in gemischt genutzten und urbanen Lagen sowie
- einen großen innerstädtischen Raum mit dem Ziel des Erhalts der „Berliner Mischung“.

Berlin hat parallel zum Stadtentwicklungsplan Wirtschaft auch die anderen sektoralen Stadtentwicklungspläne 2019 - 2021 im Abgleich mit dem Flächennutzungsplan fortgeschrieben. Damit wird eine geeignete Grundlage geschaffen, um auf gesamtstädtischer Ebene neue Nutzungsinteressen konsequent auszutarieren. In einem nächsten Schritt soll die Berlin-Strategie als

integriertes räumliches Entwicklungskonzept fortgeschrieben werden.

Wirtschaftsflächen als Teil integrierter Stadtentwicklungsplanung

Mit der neuen Ausrichtung der Wirtschaftsflächenkonzepte wird es umso wichtiger, Wirtschaftsentwicklung mit den anderen kommunalen Aufgaben im Sinne einer integrierten Stadtentwicklungsplanung zu verzahnen. So werden im integrierten Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030 (Stadt Leipzig 2018) sowohl der gewerblich genutzte Leipziger Nordraum entlang der A14 als auch das innenstadtnahe alte Messegelände mit dem Biocity Campus nicht mehr als reine Gewerbestandorte, sondern als Schwerpunktgebiete einer integrierter Stadtentwicklung eingestuft.

Bei der Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes gilt es, Wirtschaftsstandorte als Teil der urbanen Stadtfunktionen weiterzuentwickeln und mit andern Funktionen und Aufgaben wie zum Beispiel Bildung, Kultur und Klimaschutz zu verknüpfen. Wichtig ist aber auch, innenstadtnahe Wirtschaftsflächen gegen Verdrängung durch den hohen Handlungsdruck im Wohnen zu sichern. Gleichzeitig bietet die relativ neue baurechtliche Kategorie des „urbanen Gebietes“ die Chance, bei der Entwicklung neuer Stadtteile einen hohen Anteil an Wirtschaftsflächen integriert mitzuplanen. Auch in den Städtebaufördergebieten wandeln sich die Handlungsbedarfe bezüglich der Arbeitswelt. Ständen bisher Maßnahmen der Integration von Menschen in den Arbeitsmarkt und die betriebliche Förderung klein- und mittelständiger Unternehmen im Mittelpunkt, gewinnen kultur- und kreativwirtschaftliche sowie gemeinwohlorientierte Unternehmen immer stärker an Bedeutung für die Quartiersentwicklung.

Auch für die Entwicklung neuer Gewerbe- und Industriegebiete gibt es über den Umgang mit Flächensparzielen, ökologischen Anforderungen und ÖPNV-Erschließung hinaus zusätzliche Herausforderungen. Neuansiedlungen, gerade im produzierenden Gewerbe und in der Logistik, führen zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung in der Nachbarschaft, die zunehmend auf Kritik und Proteste stößt. Es bedarf eines „Ausgleichs“ für die Menschen jenseits der ökologischen Ausgleichmaßnahmen im Bebauungsplan. Leipzig hat bei der gewerblichen Entwicklung des Nordraums auf diese Situation unter anderem mit einem gesonderten Finanzprogramm für die betroffenen Ortsteile reagiert und dieses auch in integrierten Stadtentwicklungskonzept verankert. In intensiver Abstimmung mit den Ortschaftsräten

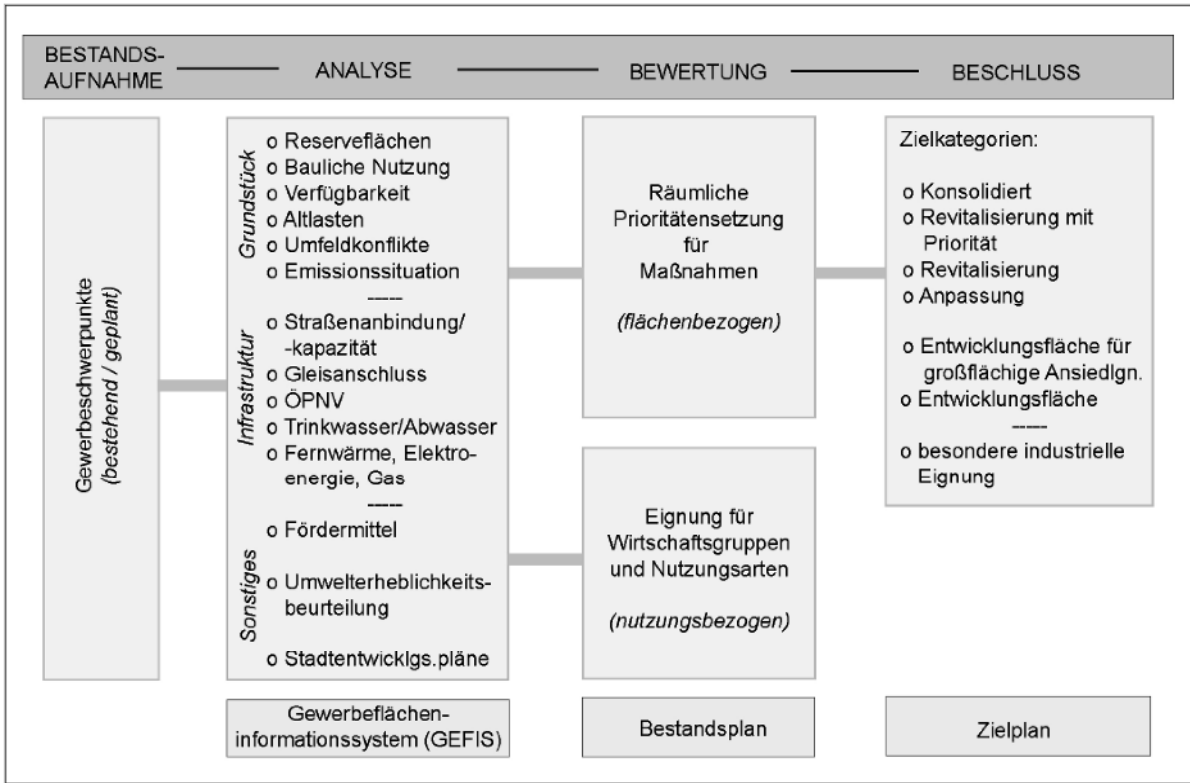
können damit als Kompensation für die gewerbliche Belastung kleinere Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität (Platzgestaltungen, Grünmaßnahmen, Radwege etc.) realisiert werden.

Ausblick

Stadtentwicklungsplanung ist als ein dauerhafter kommunaler Planungs- und Steuerungsprozess zu verstehen. In diesem Prozess werden Gewerbe- und Wirtschaftsflächenkonzepte auch künftig ihren Platz als ein Baustein im „Baukasten der Stadtentwicklungsplanung“ (vgl. Heinig 2021) haben. Denn gerade in Großstädten bewegen sich integrierte Stadtentwicklungskonzepte notwendigerweise auf einer abstrakten Ebene und benötigen strategisch konzipierte und räumlich differenzierte Fachplanungen als Grundlage. Doch die Gewerbe- und Wirtschaftsflächenkonzepte werden sich in den nächsten Jahren weiter wandeln. Noch finden die Megatrends von Digitalisierung und Klimawandel in den Konzepten wenig Niederschlag. Auch die Debatte um Gemeinwohlökonomie ist in den Konzepten bisher nicht angekommen. Deshalb bedarf es künftig einer Neuorientierung der strategischen Ausrichtung der Gewerbe- und Wirtschaftsflächenkonzepte, bei der der Beitrag der Wirtschaftsflächenentwicklung zum Gemeinwohl und zur großen gesellschaftlichen Transformation eine zentrale Rolle spielt.

Quellen:

- DIFU – Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.) (2017): Wirtschaftsflächen brauchen Steuerung und Flexibilität, <https://difu.de/11373> vom 16.08.2020.
- Heinig, S. (2021): Integrierte Stadtentwicklungsplanung. Konzepte – Methoden – Beispiele, transcript-Verlag, Bielefeld.
- Landeshauptstadt Stuttgart (2019): Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart. <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/stadtplanung/stadt-und-freiraumentwicklung/> vom 05.08.2020.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2020): Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklung/planung/download/wirtschaft/StEP_Wirtschaft_2030_Online.pdf vom 30.11.2020.
- Stadt Leipzig (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030. Ratsvorlage. https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/Stadtentwicklung/Stadtentwicklungskonzept/Leipzig-2030_Beschluss_Gesamtfassung.pdf vom 10.07.2020.
- Stadt Leipzig (2005): Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen.



Grafik Stefan Heinig

Citizen Jane Revisited

Was wir noch 60 Jahre nach dem Erscheinen von „Death and Life of Great American Cities“ von Jane Jacobs für die Planung neuer Stadtquartiere lernen können

Uli Hellweg

Im Stress der Pandemie ist manches verloren gegangen, unter anderem die Erinnerung daran, dass vor 60 Jahren das wahrscheinlich wichtigste Buch des 20. Jahrhunderts über Stadtplanung veröffentlicht wurde – ein Buch, das bis heute nichts an seiner Aktualität und seiner Brisanz verloren hat, nämlich Jane Jacobs „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“. Angesichts der in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts in den Staaten rigoros betriebenen Stadtzerstörung im Namen der funktionalistische Moderne war „Death and Life of Great American Cities“ nicht nur ein grundlegender „Angriff auf die gegenwärtige Stadtplanung“ (Jane Jacobs), sondern eine intellektuelle Offenbarung und der mutige Versuch, neue, der funktionalistischen Moderne völlig entgegengesetzte Prinzipien der Stadtplanung und der Stadterneuerung durchzusetzen.

1963 erschien Jane Jacobs Hauptwerk als Bd. 4 der Bauwelt Fundamente in Deutschland in einer gekürzten und sprachlich nicht immer ganz einwandfreien Übersetzung. Ohne der damaligen Übersetzerin einen Vorwurf machen zu wollen, muss man doch feststellen, dass die Übersetzung aus heutiger Sicht an manchen Stellen unpräzise ist und stellenweise nicht mehr der gängigen Planungsterminologie entspricht - was darauf zurückzuführen ist, dass es die Sprache und Begrifflichkeiten dieses Diskurses Anfang der sechziger Jahre in Deutschland noch gar nicht gab. Es ist der Bedeutung des Buches daher angemessen, es neu zu übersetzen.¹

Nichtsdestotrotz hatte das Buch auch in Deutschland eine überragende Bedeutung und Wirkung. Dabei blieb die Rezeption allerdings meist auf die Probleme der Stadtsanierung bzw. -erneuerung der Siebziger und Achtziger Jahre reduziert. In Zentrum der Wahrnehmung stand besonders der erste Teil des Buches, der sich mit Aspekten der sozialen Bedeutung der Straße („Eyes on the Street“) und der alten Quartiere und Nachbarschaften befasst. Diese eher auf die soziologischen Aspekte von Jacobs Werk

reduzierte Betrachtungsweise wird dem Anliegen und der Aussagestärke von „Tod und Leben“ in keiner Weise gerecht. Im zweiten Teil des Buches, dem wie sie es - nannte - „Herzen meiner Argumentation“ („The heart of my argument“) geht es nämlich um die Frage: „Wie entsteht Diversität?“ Eine Frage, die uns heute mehr denn je beschäftigt. Auch dem dritten Teil („Ursachen für Verfall und Regeneration“) und vor allem dem vierten („Unterschiedliche Strategien“²) wurde wenig Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl diese Teile eine Fundgrube kluger und zukunftsweisender Argumente sind, z.B. zu Fragen staatlicher Förderung von Stadterneuerung und Wohnungsbau, der Notwendigkeit der Reduktion PKW-Verkehrs und der – gerade in der Pandemie erprobten - Neuaufteilung von Verkehrsflächen in den Städten, zu Fragen der Stadtgestaltung oder der städtischen Administration und Bürgerbeteiligung.

In diesem Artikel beschränke ich mich auf die Ausführungen von Jane Jacobs zu den Bedingungen zur Herstellung von Diversität, die für sie ein urbanes Ziel sui generis ist. Nutzungsmischung oder Dichte sind lediglich Mittel, um städtische Vielfalt zu erreichen. Anders als bei den in Deutschland publizierten populären Stadtkritiken der 60er und 70er Jahre ging es Jane Jacobs nicht primär um eine ästhetische Kritik (Wolf Jobst Siedler: „Die gemordete Stadt“, 1964), um Kulturkritik (Alexander Mitscherlich „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“, 1965) oder eine stadtsoziologische Analyse (Hans Paul Bahrdt „Humaner Städtebau“, 1982), sondern um ein tiefes Verständnis der konstituierenden Elemente einer lebenswerten Stadt und die Haupthindernisse und Gegner, diese zu realisieren.

So prangert sie nicht nur die Verschwendung öffentlicher Mittel und den damit scheinbar zwangsläufig verbundenen Filz von Politik, Verwaltung und Wirtschaft an, wie er sich beispielhaft - aber keineswegs exklusiv - unter der langjährigen Herrschaft des New Yorker Generalplaners Robert Moses etabliert hatte,

¹ Im Folgenden werde ich grundsätzlich meine eigene Übersetzung verwenden. Die angegebenen Seitenzahlen hinter den Zitaten beziehen sich auf folgende Ausgabe: Vintage Books Edition, Random House Inc, New York, December 1992

² Der Titel lautet im amerikanischen Original „Different Tactics“ und wurde 1963 mit „Taktische Möglichkeiten“ übersetzt. Tatsächlich beschreibt Jane Jacobs hier jedoch Handlungskonzepte, die wir heute als „Planungsstrategien“ bezeichnen würden.

sondern auch die selbst-kritiklose Pseudo-Wissenschaftlichkeit der Architekten und Planerszene. Als Nicht-Fachmann“ - und dazu noch als Nicht-Fachfrau - war sie in der damals vollständig von Männern beherrschten Planerwelt ein Rotes Tuch, was man manchen Rezensionen und Kommentaren der Fachwelt - auch in Deutschland - sofort anmerkt. Aber ihr Scharfsinn und ihr ebenso einfaches wie wirkmächtiges Credo: “Man sollte die Dinge so sehen wie sie sind, und nicht, wie man sie haben möchte“, machte sie überzeugender als alle gottväterlichen Belehrungen von Politikern und Planern. Dazu kam ihre Glaubwürdigkeit als Vorkämpferin ihres Quartiers (Greenwich Village, später The Annex in Toronto) und ihrer Straße (Hudson Street, bzw. Albany Avenue), die ihr nicht nur in ihrer „Neighbourhood“ große Anerkennung und Glaubwürdigkeit verschaffte. Nicht zuletzt war Jane Jacobs eine exzellente Journalistin und eine große Strategin der aufkommenden Community und Grass Roots Bewegung der 60er Jahre.

Auf dem Hintergrund meiner beruflichen Praxis in Entwicklungsprojekten in Berlin, Hamburg, Kassel und Luxemburg und unter Einbeziehung von Erfahrungen aus anderen großen städtebaulichen Projekten der letzten 40 Jahre möchte ich deutlich machen, wie wichtig eine erneute Rezeption von Jane Jacobs für die heutige Planungsdiskussion ist – und zwar nicht nur in der Stadterneuerung, sondern vor allem für den Stadtneubau - dem großen Thema, dem sich heute alle wachsenden Städte stellen müssen. Um die Fehler früherer Stadterweiterungsphasen (70er Jahre, 90er Jahre) zu vermeiden, spielt die Nutzungsmischung in der heutigen Fachdiskussion zu Recht eine zentrale Rolle. Die Hoffnungen sind groß, dass heute dank neuer emissionsarmer digitaler Technologien („Industrie 4.0“), eines gestiegenen Umweltbewusstseins und neuer planungsrechtlicher Möglichkeiten (Urbanes Gebiet) endlich „Mischen possible“ wird.

Nun ist die Forderung nach Nutzungsmischung alles andere als neu. Schon im 2. Städtebaubericht von 1975, vier Jahre nach Verabschiedung des Städtebauförderungsgesetzes, heißt es: „Die einseitige Nutzung innerstädtischer Gebiete hat häufig zu Verödungserscheinungen geführt... Diesen Tendenzen könnte durch verstärkte und detaillierte Festsetzungen von gemischten Nutzungsarten — insbesondere auch für Wohnzwecke — in innerstädtischen Gebieten und entsprechende Gestaltung auch der öffentlichen Räume entgegengewirkt werden.“³

³ Städtebaubericht 1975, Deutscher Bundestag, 7. Wahlperiode, Drucksache 7/3583, S. 26

Wenn das Problem so lange bekannt ist, stellt sich die Frage: Warum passiert trotzdem so wenig? Sicherlich, der Strukturwandel im Einzelhandel, Filialisierung und das Sterben der inhabergeführten Läden oder das – gerade durch die Pandemie beschleunigte - Wachstum des Internethandels tragen zum Niedergang der Erdgeschosszonen bei. Viele Gewerbetreibende haben immer noch – und zum großen Teil berechtigt - eine höllische Angst vor klagenden Bewohnerinnen und Bewohnern. Und last not least: auch die Wohnbevölkerung ist nicht überall ein Fan von Nutzungsmischung, zumindest nicht vor der eigenen Haustür. Aber diese Erklärungen sind unbefriedigend; sie suchen die Schuld immer bei anderen und negieren unsere eigene Verantwortung als Planerinnen und Planer. Jane Jacobs hat diese Defizite der Planung aufgezeigt und wichtige Hinweise für funktionierende Funktionsmischungen gegeben, die es wert sind, wieder diskutiert zu werden.

1. Nutzungsmischung ist ein urbaner Wert sui generis.

In “Death and Life” stellt Jane Jacobs fest, dass die unkontrollierte Mannigfaltigkeit der Großstadt den Gottvätern der Moderne Angst macht und ihre Vorstellungen von Kontrolle, Ordnung und Überschaubarkeit provoziert. Hierin sah sie einen Reflex der tiefstehenden Stadtfeindlichkeit, wie sie seit Ebenezer Howard gepflegt und von Le Corbusier legitimiert wurde. Jacobs „Herzessache“ war es daher, gerade die Vielfalt, Mannigfaltigkeit und Unberechenbarkeit als Kernelemente des Städtischen zu rehabilitieren. Das wichtigste Instrument für die Herstellung von Diversität war für sie Nutzungsmischung. Sie schreibt dazu: „Die erste - und ich denke bei weitem wichtigste Frage – bei der Planung von Städten ist: „Wie können Städte in möglichst vielen Quartieren genug Nutzungsmischung, d. h. Diversität generieren, um ihre eigene Zivilisation zu erhalten?“ (S.144)

Es war daher kein Zufall, dass in den bewegten achtziger Jahren die „Kreuzberger Mischung“ nicht nur für IBA Berlin 1984/87, sondern auch für viele Hausbesetzer zum Inbegriff eines selbstbestimmten Lebens, als Einheit von sozialer Existenz und Arbeit wurde – bis hin zu den zahlreichen Selbsthilfeprojekten, die in den besetzten Häusern entstanden, und aus denen sich in den folgenden Jahren zahlreiche Gewerbebetriebe von der Sanitärfirma über das Architekturbüro bis zum Softwareproduzenten entwickelten. In den „Zwölf Grundsätzen der behutsamen Stadterneuerung“ aus dem Jahr 1983 wurde nicht nur der Schutz der Gebäude, der Erhalt preiswerter Mieten und sozialer Milieus zum zentralen Ziel der

„Behutsamen Stadterneuerung“ erklärt, sondern auch der Schutz des Gewerbes, eben der „Kreuzberger Mischung“.

Die IBA Berlin 1984/86 machte Schule. Seit den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts gibt es zahlreiche Ansätze und Versuche, sowohl bei der Erneuerung alter Quartiere wie bei der Planung neuer Entwicklungsgebiete verstärkt Wohnen und Arbeiten zu mischen. Dabei ist interessant, dass es eher Mittelstädte wie Freiburg (Vauban, Riesenfeld), Tübingen (Französisches Viertel) oder Kassel (Unterneustadt) waren, die sich bei der Entwicklung neuer Quartiere an kleinteilige integrierte Mischstrukturen herantrauten, während die großen Entwicklungsprojekte in Berlin (Wasserstadt Oberhavel), München (Messestadt Riem) oder Hamburg (Bergedorf) Wohnen und Arbeiten noch eher nach dem Prinzip der Funktionstrennung – meistens angrenzend und in baulicher Addition zu den jeweiligen Wohngebieten - platzierten. Diese Funktionstrennung durch die Hintertür mit Grünflächen als Abstandsgrün hätte wohl kaum die Zustimmung von Jane Jacobs bekommen, die in dieser Praxis den „Fluch des Vakuums der Ränder“ sah. Anknüpfend an Kevin Lynch fordert sie, dass Grünanlagen nicht Grenzen, sondern „Säume“ sein müssen, also Übergang statt Barriere.

Zu den Projekten, die versuchten eine kleinteilige integrierte Nutzungsmischung herzustellen, gehörte die „Wiedergründung der Kasseler Unterneustadt“. Beim Wiederaufbau der am 23. Oktober 1943 durch einen Bombenangriff fast vollständig zerstörten mittelalterlichen Kasseler Altstadt auf der rechten Seite der Fulda spielten die Paradigmen der IBA Berlin, insbesondere die Parzellenstadt, Nutzungsmischung, Dichte und Bürgerbeteiligung, eine zentrale Rolle. In dem 1994 von der Kasseler Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Rahmenplan wird nicht nur eine für die damalige Zeit und eine Stadt von der Größe (und mit der Wiederaufbaugeschichte!) Kassels außergewöhnliche Dichte von GFZ 2,8, sondern auch das Prinzip der Nutzungsgemischten Stadt festgesetzt. Auf dem ca. 5 ha großen Gebiet sollten 120.000 m² Bruttogeschossfläche, davon ein Drittel für Handel und Dienstleistungen, sowie rund 800 Wohnungen, davon 50 % öffentlich gefördert, entstehen.

Der Wiederaufbau der Kasseler Unterneustadt fand in einer wirtschaftlich angespannten Situation statt, in der sich diese Prinzipien der „kritischen Rekonstruktion“ immer wieder bewähren und durchsetzen mussten. Hauptkonfliktpunkte waren dabei – wie nicht anders zu erwarten – die Dichte und die Nutzungsmischung. Bei beidem mussten Abstriche gemacht werden. Der Anteil der Gewerbeflächen wurde auf 25% reduziert, die

Dichte auf GFZ 2,0 bis 2,5. Dennoch verzeichnet der Stadtteil heute mit 92 Betrieben pro 1.000 Einwohnern einen über dem Kasseler Durchschnitt (67 Betriebe pro 1.000 EW) liegenden gewerblichen Besitz. Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt mit 394 auf 1000 EW über dem Kasseler Durchschnitt: (369 je 1.000 EW)⁴.

Die Wiedergründung der Kasseler Unterneustadt wurde 2010 abgeschlossen. Heute ist die neue Unterneustadt ein attraktiver, stark wachsender Stadtteil mit rd. 1.500, meist jungen Einwohnern.

2. Nutzungsmischung in Quartieren funktioniert nicht autark, sondern muss „exportorientiert“ sein.

Viel zu oft gehen wir bei der Planung neuer Quartiere davon aus, dass sich eine kleinteilige Nutzungsmischung nur aus der Entwicklungsmaßnahme selbst heraus tragen kann bzw. muss. Jane Jacobs hat schon 1961 darauf hingewiesen, dass dies eine Illusion ist: „Smallness and diversity, to be sure, are not synonyms.“ Gerade kleinteilige gemischte Nutzungen brauchen große Absatzmärkte. Die Vielfalt von Gewerbebetrieben, so schreibt sie, ist umso größer, je größer eine Stadt ist. Und außerdem: je größer die Stadt - desto größer Zahl und Anteil kleinerer Betriebe (S. 146f).

Wie wichtig die „Exportorientierung“ und die Nähe größerer Absatzmärkte für Betriebe in gemischten Quartieren ist, hat die IBA Berlin 1984 /87 erfahren können. In einer im Jahre 1983 in Auftrag gegebenen Untersuchung der „Kreuzberger Mischung“⁵ wurde mit einigem Erstaunen registriert, dass zwei Drittel der Betriebe nicht für den Kreuzberger Markt, sondern überwiegend für Westberlin und zum Teil sogar für Märkte in Westdeutschland produzierten. Was man aber auch 1984 schon feststellte, war die Tendenz, dass größere und wachsende produzierende Betriebe den Stadtteil zunehmend verließen und damit das traditionelle Bild der „Kreuzberger Mischung“ infrage stellten. Dieser Prozess konnte von der IBA Berlin nicht gestoppt werden.

Wenn es heute also darum geht, gemischte urbane Quartiere zu bauen, in denen auch produzierendes

⁴ Die Daten wurden mir freundlicherweise am 9.6.2021 von der Fachstelle Statistik der Stadt Kassel per email zur Verfügung gestellt. Eigene Berechnungen.

⁵ Vgl. „Kreuzberger Mischung – die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe“, herausgegeben von Karl-Heinz Fiebig, Dieter Hoffmann-Axthelm und Eberhard Knödler-Bunte, Berlin 1984

Gewerbe im Rahmen der neuen technologischen und digitalen Möglichkeiten seinen Platz finden soll, dann müssen wir uns bewusst sein, dass es grundsätzlich um Betriebe geht, die ihre hauptsächlichen Absatzmärkte außerhalb des Gebietes – möglicherweise weltweit – haben. Gerade diese Exportorientierung macht diese Betriebe zu den Stützen einer funktionierenden Nutzungsmischung im Gebiet, zumal wenn sie als primäre Nutzungen sekundärer Betriebe – vom Café bis zum Softwareunternehmen und IT-Dienstleister - anziehen. Diese Unternehmen brauchen eine technische und bauliche, auch städtebauliche und verkehrliche Infrastruktur, die von vornherein zentrales Thema der Planung sein muss. Dabei sollten möglichst frühzeitig ansiedlungswillige Betriebe mit in die Planung einbezogen werden. Aber nicht jeder Betrieb eignet sich: „Die neue Nutzung muss zum Gebietscharakter passen und darf nicht im Widerspruch zu ihm stehen“ (S. 158). Auch dies muss frühzeitig geklärt werden, um die richtigen Ansprechpartner im Prozess zu finden.

Um einer schleichenden Verdrängung der Produktionsbetriebe in Hamburg Wilhelmsburg zu vermeiden, baute die IBA Hamburg (2006-2013) mit den ansässigen, i.d.R. stark exportorientierten und hafenauffinen Unternehmen einen konstruktiven Dialog auf, in dem - den Grundsätzen zur behutsamen Stadterneuerung entsprechend - die „technischen und sozialen Planungen mit Bewohnern und Gewerbetreibenden Hand in Hand“ entwickelt wurden - bis hin zur Frage, ob neue Werkwohnungen für die Beschäftigten eines großen internationalen Betriebes für Speziallacke in unmittelbarer Nachbarschaft des Industriebetriebes möglich sind. Die erfolgreichen Kooperationsprojekte wurden mit einem „IBA-Award“ ausgezeichnet wie z.B. Hamburgs erstes Bürogebäude im Passivhaus-Standard auf der Spreehafen-Insel.

Die Bedeutung von exportorientierten Gewerbebetrieben für die Qualität gemischter Nutzungsstrukturen ist jedoch nicht zwangsläufig auf den produzierenden Sektor beschränkt. Gerade die innovativen Betriebe in diesem Sektor sind häufig räumlich-funktional mit Einrichtungen der Forschung und Entwicklung, des Verkaufs und Service liiert. Diese Betriebe sind in der Regel weniger auf die räumliche Nähe von Absatzmärkten als auf den Kontakt mit Kunden, Kooperationspartnern und Lieferanten angewiesen. So hat z.B. die heutige „Kreuzberger Mischung“ kaum noch etwas mit der zu Zeiten der IBA Berlin 1984/87 zu tun hat. Damals verteilten sich die ca. 1500 Betriebe im Kerngebiet der IBA-Alt, dem sogenannten SO 36, zu jeweils etwa einem Drittel auf Produktion/Handwerk, Handel und

Dienstleistung⁶. Heute⁷ dominiert unter den inzwischen 4.700 (!) Betrieben in SO 36⁸ nicht nur der Dienstleistungssektor mit 80 % der Betriebe (3.800 Betriebe), sondern innerhalb dieses Sektors stellen die wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen mit 1.158 Betrieben gefolgt von Information und Kommunikation mit 569 Betrieben fast jeden zweiten Betrieb. Die neue Kreuzberger Mischung kann also sowohl quantitativ wie qualitativ als Erfolgsgeschichte der behutsamen Stadterneuerung gesehen werden – wenngleich diese Geschichte etwas anders verlaufen ist, als es sich die IBA Berlin 1984 vorgestellt hatte.

Die alten Fabrik- und Gewerbegebäude wurden zu Inkubatoren von Kreativität und Innovation. Dass dieses Modell integrierter räumlicher Durchmischung von Wohnen und Arbeiten auch im Neubau funktionieren kann, hat – wiederum in Kreuzberg - das „Quartier am ehemaligen Blumengroßmarkt“ gezeigt, das 2020 von der DASL und der Wüstenrot Stiftung mit dem deutschen Städtebaupreis ausgezeichnet wurde.

3. Nutzungsmischung braucht Nutzungsvielfalt

Nutzungsmischung muss komplex sein, um zu funktionieren. Oder um es mit den Worten von Jane Jacobs auszudrücken: „Der Bezirk und so viele seiner Quartiere („internal parts“) wie möglich, müssen mehr als einer primären Funktion dienen, möglichst mehr als zwei“ (S. 152). Unter „primären Nutzungen“ versteht Jane Jacobs die von der Moderne klassifizierten Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Kultur. Daneben sieht sie die „sekundären Funktionen“, die sich an die primären anlagern, wie zum Beispiel Gastronomiegewerbe, Einzelhandel, Dienstleistung, Zulieferbetriebe etc. „Überall, wo man einen Stadtbezirk mit vielfältigen und reichhaltigen Geschäften findet, werden wir auch feststellen, dass es viele andere Formen von

⁶ Vgl. „Kreuzberger Mischung – die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe“, a.a.O.: „Die Kreuzberger Mischung hat Zukunft – Planungssicherheit für Betriebe und Gewerbehöfe muss jetzt geschaffen werden“ (Seite 110 ff), Franz Herbert Rieger: „Das Wirtschaftspotenzial in Kreuzberg SO 36“ (S. 118ff) und Harald Bremm: „Entwicklung der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in den Jahren 1970-1983 in Kreuzberg SO 36“ (Seite 171 ff)

⁷ Vgl. Statistik Berlin-Brandenburg „Lebensweltliche Bereiche“ in Berlin: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/webapi/jsf/dataCatalogueExplorer.xhtml>

⁸ Die heutigen „lebensweltlichen“ Statistikbereiche „Luisenstadt Nord“ und „Luisenstadt Süd“ decken sich mit dem IBA-Alt-Gebiet von 1984. Im Norden begrenzt die Spree, im Osten und Süden der Landwehrkanal das Gebiet SO36. Es gibt lediglich im Westen, im Bereich des Wassertorplatzes kleinere Abweichungen.

Vielfalt gibt, einschließlich kultureller Einrichtungen und Theater, darüber hinaus eine vielfältige Bevölkerungsstruktur und weitere Nutzer. Dies ist kein Zufall. Dieselben physischen und wirtschaftlichen Bedingungen, die vielfältige kommerzielle Strukturen schaffen, wirken auch bei der Produktion oder Existenzsicherung von anderen Formen städtischer Vielfalt.“ (Seite 148)

Aus einer einzelnen Nutzung – auch nicht nur dem Wohnen! –, so Jane Jacobs weiter, kann keine Nutzungsvielfalt entstehen; Wohnen ist für sie „der notwendige Ausdruck der Vitalität eines Quartiers, nicht ihre Ursache“ (S. 160) – wie sich an den „grauen Vorstadtsiedlungen“ („gray areas“) zeigt. Und auch die öden Central Business Districts werden nicht automatisch zu quirligen Innenstadtbezirken, nur weil sich ein paar Cafés, Bars und Restaurants bei Verwaltungen, Banken und Versicherungen ansiedeln. Sie werden zu den Stoßzeiten von der „Mob-Scene“ (Jacobs) geflutet, aber abends herrscht gähnende Leere und Gastronomie und Geschäfte sind geschlossen – eine Tatsache, die immerhin auch schon 1975 im Städtebaubericht als Problem erkannt wurde (s.o.). Dass selbst Wohnungen die negative Wirkung dominanter und einseitiger primärer Nutzungen nicht brechen können, zeigt sich heute in Projekten der Neunzigerjahre, vor allem in den besonders repräsentativen Waterfronts, wie zum Beispiel den Docklands in London oder dem Düsseldorfer Medienhafen. Und selbst die HafenCity blieb zumindest zeitweise von diesem Phänomen nicht verschont. Erst als deutlich mehr und preiswertere Wohnungen (z.B. von Baugemeinschaften) gebaut wurden, die HafenCity Universität dazu kam und die Büronutzungen die Auflage erhielten, ihre Erdgeschosse publikumswirksamen Nutzungen zu öffnen, konnte die HafenCity ihre heutige Nutzungsvielfalt stabilisieren.

Entscheidend für sekundäre Nutzungen ist, so Jane Jacobs, dass sie nicht nur die primäre Funktion zu bestimmten Zeiten ergänzen, sondern dass sie den öffentlichen Raum ganztägig beleben. Dazu bedarf es mehrerer primärer Nutzungen mit unterschiedlichen Publikumsfrequenzen. Auch öffentliche Gebäude können dabei eine wichtige Rolle spielen. „Öffentliche und quasi-öffentliche Körperschaften sollten ihre Gebäude und Einrichtungen da errichten, wo diese vor allem die Vielfalt wirksam ergänzen, statt nur Vorhandenes zu duplizieren“ (S. 254). Pionierinvestitionen – ob öffentlich oder privat – müssen also richtig platziert werden. In Projekten wie der HafenCity, der IBA Hamburg oder dem Entwicklungsgebiet Esch-sur-Alzette in Luxemburg brachten Schlüsselinvestitionen den Durchbruch: in der HafenCity die Entscheidung für die Verlängerung der U4, bei der IBA auf den Hamburger Elbinseln

die Ansiedlung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die ursprünglich als weitere primäre Nutzung in die HafenCity sollte, oder in Esch-sur-Alzette die Ansiedlung eines Verwaltungsgebäudes der Dexia-Bank und der Aufbau der Universität Luxemburg in Belval.

4. Gemischte Quartiere brauchen Nutzungsdichte

Jane Jacobs verdanken wir eine zentrale Differenzierung in der Diskussion über Dichte. Im Gegensatz zu den Planern der Moderne unterscheidet sie nämlich klar zwischen der Belegungsdichte und der städtebaulichen Dichte, die sie die „Wohnungsdichte“ („numbers of dwellings per acre of land“) nennt. „Hohe Dichten, schreibt sie, meint eine hohe Zahl von Wohnungen pro Hektar. Überbelegung meint eine zu hohe Zahl von Personen in einer Wohnung“ (S. 205). Auch die von den Slum-Sanierern aufgestellte Behauptung, dass die Überbelegung vor allem in den hoch verdichteten Gebieten aufträte, trifft nicht zu. Im Gegenteil: gerade in den attraktiven dicht bebauten Gebieten ist die Belegungsdichte besonders gering, während sie in den Neubausiedlungen der „grauen Vorstädte“ besonders hoch sei. Tatsächlich trifft dieser Feststellung auch heute noch zu, wenn man sich zum Beispiel die Belegungsdichten anhand der statistisch erfassten Wohnflächenverbräuche in gentrifizierten gründerzeitlichen Stadtteilen wie zum Beispiel in Hamburg Eppendorf oder Sankt Georg oder in den Großsiedlungen wie Kirchdorf Süd in Wilhelmsburg ansieht.

Bezüglich der zentralen Frage, was „angemessene Dichten“ seien, geht Jane Jacobs davon aus, dass diese von Ort zu Ort schwanken könne. Besonders kritisch sieht sie die „semi-suburbanen“ Dichten von 25-50 Wohneinheiten pro Hektar (also ca. 100 Einwohner(ha), wie sie auch bei uns für vorstädtische Einfamilienhausgebiete typisch sind. „Diese Gebiete, so Jane Jacobs, werden wegen ihrer zu geringen Bevölkerungsdichte keine städtische Lebendigkeit oder öffentliches Leben generieren, noch werden sie die notwendige Sicherheit im öffentlichen Raum garantieren können... Diese Dichten taugen für gar nichts, außer Ärger“ (S.210) – und für eine anhaltende Umweltzerstörung: „In den letzten zehn Jahren haben wir ständig 1.200 ha (3.000 acres) am Tag verloren“ (S.220).

Die Erkenntnis, dass Dichte nicht nur etwas mit Urbanität, sondern auch mit Ökologie und Klimaschutz zu tun hat, veranlasst uns heute, diesen Punkt in das Zentrum neuer städtebaulicher Überlegungen zu stellen – nicht ohne Gegenwind von Politikern und Öffentlichkeit, wie man unlängst an der unseligen Einfamilienhausdebatte wieder einmal erfahren konnte. Dichte ist nicht alles, aber

alles ist nichts ohne Dichte; denn nur durch Dichte entsteht das Nachfragepotenzial, dass gerade kleine Nutzungen mit relativ geringer Exportorientierung wie zum Beispiel der eigentümergeleitete Einzelhandel, lokale Dienstleister oder das kleine Handwerk brauchen. Außerdem: nur in städtebaulich dichten Strukturen werden Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Geht man also von einer wünschenswerten Versorgungsstruktur als Basis von Nutzungsvielfalt in einem – neuen – Quartier aus und möchte man zudem, dass die Wege umweltfreundlich zurückgelegt werden, dann lässt sich die notwendige Dichte aus den Variablen Größe des Gebietes, standortgebundene Umsatzkennzahlen der einzelnen gewerblichen Nutzungen und zumutbare Wegelängen für Fuß- und Radverkehr, ggfs. ÖPNV, errechnen. Aus zahlreichen Untersuchungen weiß man, dass Wege bis maximal 1,5 km vorwiegend zu Fuß zurückgelegt werden. Das Fahrrad wird am häufigsten zwischen 500 m und 2 km genutzt, wobei sich diese Distanz auf Grund der zunehmenden Anzahl von E-Bikes deutlich erhöht hat. Aus dieser Erkenntnis haben verschiedene Städte, allen voran Paris, das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ abgeleitet. Ziel dieses Konzeptes ist es, in einem Zeit-Wege-Radius von 15 Minuten alle wesentlichen Einrichtungen des täglichen und periodischen Bedarfs zu erreichen. In historisch dicht bebauten Metropolen ist dieses Ziel naturgemäß leichter erreichbar als in weniger dichten suburbanen Räumen.

Aber was bedeutet das für die Planung neuer Quartiere?

Für das neue Entwicklungsgebiet Krampnitz in Potsdam wurde beispielsweise eine Mindest-Nutzungsichte von rd. 150 (Einwohner+Arbeitsplätze) pro Hektor Brutto-Bauland für einen Mindest-Standard an Versorgung mit Gütern des täglichen und zum Teil periodischen Bedarfs errechnet. Dies entspricht etwa einer durchschnittlichen GFZ von 1,2 -1,5, wie sie im Geschoßwohnungsbau seit den 90er Jahre vielfach realisiert wurde bzw. wird, z.B. in Freiburg Rieselfeld, Ludwigshafen Rheinufer, Freiburg Vauban, Darmstadt Lincoln Kaserne u.a.. Aber auch deutlich höhere Nutzungsdichten wurden bzw. werden gebaut, z.B. in der neuen Kasseler Unterneustadt mit rd. 350 (EW+AP)/ha (GFZ 2,0-2,5), im französischen Viertel in Tübingen mit einer Nutzungsichte von 315 (EW+AP)/ha oder Zürich/Bülach Nord sogar mit 560 (EW+AP)/ha⁹. Für Jane Jacob sind 250 WE/ha Netto-Bauland; das entspricht einer Bruttobauland-Dichte von etwa 150 WE/ha oder ca. 300 EW/ha die absolute

⁹ alle Zahlen sind Näherungswerte aus eigenen Ermittlungen

Minstdichte urbaner Quartiere. Alles darunter bezeichnet sie als „Zwischen-Dichte“ („in-between-density“), die für nichts gut ist, „außer für Ärger“.

Schon aus diesen wenigen Zahlen lässt sich ableiten, dass es kein Patentrezept für Dichte gibt. Was man allerdings sagen kann, ist, dass es unterhalb bestimmter Grenzen reine Ideologie ist, von „lebendigen urbanen Quartieren“ zu sprechen – wie man es blumig in manchen Wettbewerbsausschreibungen, die z.B. eine GFZ von 0,8 – 1,0 vorgeben, formuliert.

5. Gemischte Quartiere brauchen differenzierte Miet- und Preisniveaus

Für Jane Jacobs war ein zentrales Argument, alte Gebäude zu erhalten und zu schützen, ihr Preisniveau. Aufgrund der Tatsache, dass alte Gebäude bereits abgeschrieben sind, so ihr Argument, können Sie in jedem Fall preiswerter vermietet werden als neue Gebäude. Auch wenn dieses Argument in den hoch gentrifizierten Gebieten heute wohl nicht zutreffen mag, so zeigt doch das bereits erwähnte Beispiel der „Neuen Kreuzberger Mischung“, dass auch heute noch der Bestand an historischen Gebäuden eine wichtige Ressource für die Entwicklung kreativer und innovativer gemischter Milieus und Quartiere ist. Ohne die Instandbesetzungen der achtziger Jahre und den Abrisstopp durch die IBA wäre nicht nur der bereits erwähnte Niedergang des Kreuzberger Gewerbes ungehindert fortgeschritten, sondern es wären auch die räumlichen Ressourcen – 1984 gab es immerhin noch 300 Gewerbehöfe in SO 36 - vernichtet worden. Diese preiswerte räumliche Ressource war es, die „eine Reihe sogenannter selbstverwalteter oder alternativer Betriebe“ – wie es in der Studie von 1983 hieß - anzog. „Ihre Zahl ist zwar insgesamt nicht sehr hoch, aber dennoch gehen von Ihnen wichtige Impulse für das produzierende Gewerbe des Stadtteils aus.“¹⁰

¹⁰ Franz Herbert Rieger: „Das Wirtschaftspotential in Kreuzberg SO 36“, in: „Kreuzberger Mischung“, ebd. S.121

Auch wenn neue Entwicklungsgebiete nicht das Privileg alter, abgeschriebener Gebäude haben, so lassen sich doch auch hier gemischte Preisniveaus auf dem Immobilienmarkt herstellen – und zwar durch konsequentes kommunales Handeln. So kann die Kommune bei neuen Stadtquartieren z.B. über das Entwicklungsrecht nach § 165 ff BauGB steuernd in den Bodenmarkt eingreifen und über Konzeptausschreibungen von Grundstücken gemischte Nutzungskonzepte mit unterschiedlichen Mietniveaus durchsetzen. Ein Beispiel für eine solche kombinierte Vorgehensweise aus Planungsrecht und konzeptioneller Grundstücksvergabe ist das Kunst- und Kreativzentrum in Potsdam. Das ca. 1,1 ha große, in zentraler Innenstadtlage befindliche Gelände des ehemaligen „Langen Stalls“ wurde vom Sanierungsträger Potsdam zu einem Festpreis ausgeschrieben. Vergabebedingung: es müssen mindestens 10.000 qm Geschossfläche für 11 definierte Branchen der Kultur- und Kreativwirtschaft, davon mindestens 4.300 qm Nutzfläche mit einer Mietpreisbindung von 9 €/qm (netto-kalt) errichtet werden. Insgesamt sind max. 20.000 qm Geschoßfläche für die verschiedene Nutzungen, einschließlich Wohnen, möglich. Mit diesen Auflagen wurde das Grundstück 2020 einem privaten Investor „anhand gegeben“, der nun das finale Konzept erarbeitet.



*Flächensanierung in Berlin Kreuzberg 1976.
Foto: Uli Hellweg*

6. Schlussbemerkung

Auch 60 Jahre nach seinem Erscheinen trägt „Death and Life of Great American Cities“ zum tieferen Verständnis von Stadt bei. Wenn auch Umwelt- und Klimaschutz nicht zum thematischen Repertoire Jane Jacobs bzw. der späten 50er und frühen 60er Jahre gehörten, so ist ihr Buch nicht nur voller Liebe zur Stadt und ihren Bewohnern, sondern auch in tiefer Achtung vor der Natur und der Landschaft geschrieben. Letztlich dienen ihre Überlegungen und Vorschläge - vom Erhalt der historischen Quartiere, über Dichte, Nutzungsmischung und den sparsamen und sinnvollen Einsatz öffentlicher Mittel bis hin zur Zurückdrängung des PKW aus unseren Städten und zur Demokratisierung und Transparenz von Planung den gleichen Zielen, wie wir sie heute formulieren und gerade in den neuen Stadtquartieren umsetzen müssen.

Ab in die Mitte. Ein Experimentierfeld für Innovationen und neue Bündnisse.

Prof. i.R. Christian Kopetzki

Innenstädte und Stadtteilzentren waren und sind räumliche Konzentrationen von Arbeitsplätzen, vorwiegend im Bereich von Handel und öffentlichen wie privaten Dienstleistungen. Die Dynamik dieser Wirtschaftszweige hatte immer wieder Schübe struktureller Veränderungen und Anpassungsprozesse zur Folge, die sich auch in einem ständigen Wandel des Erscheinungsbildes, der ökonomischen Bedeutung, und des sozialen Gebrauchs niederschlugen. Das trifft seit Ausbruch der Corona-Pandemie Anfang 2020 in besonderer Weise zu, die den ohnehin laufenden Strukturwandel wie ein Brandbeschleuniger anheizte – mit heute noch nicht absehbaren ökonomischen, sozialen und auch städtebaulichen Folgen. Spätestens seit dem 1971 beschlossenen Städtebauförderungsgesetz zur Unterstützung der Stadterneuerung und seinem über die Jahre ausdifferenzierten Förderprogramm war der Gebietstyp Innenstadt und Stadtteilzentrum ein herausgehobener Anlass für öffentlich initiiertes und unterstütztes Handeln privater Investoren. Trotz mancher berechtigter Kritik an den Ergebnissen dieser öffentlich-privaten Kraftanstrengungen war dieses Engagement im Großen und Ganzen eine Erfolgsgeschichte. Gleichwohl hinterließ der forcierte Strukturwandel, insbesondere im Handelsbereich, immer wieder und immer mehr Lücken im städtischen Gewebe. Betroffen waren vor allem die Städte oder Stadtteile, die im Zuge von Konzentrations- und Umverteilungsprozessen immer mehr ins Abseits gerieten. Dazu gehörten nicht nur historisch geprägte Zentren von Klein- und Mittelstädten im ländlichen Raum, sondern auch vernachlässigt Bereiche von Mittel- und Oberzentren. Nicht selten waren Städte selber maßgeblich am Niedergang gerade von Handelseinrichtungen in ihren zentralen Lagen beteiligt, indem sie moderne, großmaßstäbliche Einzelhandelsstandorte in peripheren Lagen schufen und sich auf diese Weise selbst Konkurrenz machten.

Dies war 1999 die Geburtsstunde einer Serie von experimentellen, niedrighwelligen Landesprogrammen unter dem Motto „Ab in die Mitte“, zunächst in NRW, dem im Laufe der nächsten Jahre weitere Bundesländer folgten. Auf dem Höhepunkt 2016 waren Berlin, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, dazu Bayern mit einer ähnlichen Initiative beteiligt. Mittlerweile wird das Fähnchen nur noch in Hessen und Sachsen hochgehalten. Trotz gemeinsamem Namen waren die Landesprogramme zwar in ihrer Zielrichtung, nämlich der Revitalisierung von Stadtmitten und

Stadtteilzentren, einig, verfolgten dieses Ziel aber mit teilweise unterschiedlichen Spielregeln. Vereinfacht gesagt: die Eingriffstiefe staatlicher Regulierung, und auch die Höhe der eingesetzten finanziellen Mittel variierten stark. Gemeinsam war allen Programmen die Partnerschaft mit privaten Förderern und Sponsoren, sowie die Beteiligung von Verbänden, wie Städtetag, Städte und Gemeindebund, Handwerkskammer, Einzelhandelsverband, Hotel- und Gaststättenverband, u.a.m., sowie Medienvertretern.

Im Folgenden wird die Entwicklung der Initiative in Hessen skizziert, die 2002 begann und kontinuierlich seit mittlerweile 20 Jahren existiert. Getragen vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, mit einer zeitweiligen Zuordnung zum Umweltministerium, wurde der Wettbewerb in dieser Zeit immer wieder veränderten äußeren Rahmenbedingungen, neuen Ideen, und auch den Anregungen und Erkenntnissen aus der Kommunikation mit den beteiligten Städten und Gemeinden angepasst. Der Autor war als Mitglied der Jury (dort zusammen mit Vertreter*innen der TU Darmstadt als wissenschaftliche Begleitung) von Anfang an dabei und an der Entwicklung des Wettbewerbs als „lernendes System“ beteiligt. Die Flexibilität im Umgang mit dem Wettbewerbsverfahren war, im nach hinein betrachtet, sicher ein Schlüssel zum anhaltenden Erfolg dieser Landesinitiative, an der sich alleine in diesem Jahr, trotz Corona, 51 Kommunen und private Gruppen beteiligt haben – so viele, wie nie zuvor. Das hat den zuständigen Minister dazu bewogen, den Fördergeldrahmen von bisher 160 000 € (je zur Hälfte öffentliche und private Anteile) um 50 000 € aufzustocken – im Vergleich zu anderen Städtebauförderprogrammen immer noch ein sehr bescheidener Betrag. Die durchschnittliche Fördersumme der gleichgestellten Landessieger (in Hessen wurde bewusst auf eine Reihung von „Preisträgern“ verzichtet, auch das ein Erfolgsfaktor), liegt bei etwa 12 000 €, die nicht für investive Maßnahmen ausgegeben werden dürfen, sondern inhaltliche Programmpunkte und die Organisation der Durchführung an mindestens sieben Tagen im Zeitraum von Juni bis Oktober unterstützen. Folgender Regelablauf hat sich, mehrfach im Detail verändert, im Laufe der Jahre herausgebildet: Wettbewerbsaufruf und Ausschreibung im Oktober, Abgabe der Beiträge in einer formal vorstrukturierten, einfachen Form Anfang Februar des Folgejahres, zweitägige Jurysitzung Mitte März, Preisverleihung durch den

Minister/die Ministerin Ende April, Netzwerktreffen der ausgezeichneten Landessieger im Juni, Bereisung der Jury von 6-8 Landessiegern Ende August/Anfang September. Ein so ambitionierter Ablauf ist nur zu bewältigen, wenn er von einer kompetenten, mit positiver Routine ausgestatteten Agentur betreut wird. In Hessen ist das die Imorde Projekt- und Kulturberatung aus Münster, die schon mit dem Start 1999 in NRW dabei war und mit einer bemerkenswerten personellen Kontinuität den Wettbewerb in enger Kooperation mit dem jeweiligen Fachreferat im zuständigen Ministerium steuert.

In der Pilotphase des hessischen Wettbewerbs gab es durchaus eine Reihe von Sollbruchstellen, die nur durch die schon angesprochene Verfahrensflexibilität der Hauptbeteiligten umschifft werden konnten. Das begann, damals noch unter dem deutlichen Einfluss von Sponsoren aus dem Kauf und Warenhausbereich, damit, dass unter „Mitte“ zunächst nur die klassischen Geschäftsviertel von Groß- und größeren Mittelstädten verstanden werden sollten. Da aber Hessen nur über eine sehr begrenzte Anzahl solcher Zentren verfügt, war sich die Jury schnell einig, dem Vorschlag aus dem Ministerium zu folgen, mit diesem Wettbewerb auch einen Beitrag zur Strukturpolitik des Landes, gerade in ländlich geprägten Räumen zu leisten. Und da viele der kleineren Städte und Gemeinden gar nicht über klassische Einkaufsbereiche im Sinne eines Zentrums verfügen, hat sich in Hessen der Begriff der Mitte bis hin zu einer ideellen Mitte weiterentwickelt, durch die sich die Identität einer Gemeinde definieren lässt. Das hat gerade für Gemeinden eine bedeutende Rolle gespielt, die mit bis zu 15 Ortsteilen als Folge der Gebiets- und Verwaltungsreform der 1970er Jahre nur über ein schwach oder gar nicht ausgeprägtes Selbstverständnis als einheitliches kommunales Gebilde verfügten. Hier ging es vielfach in den Wettbewerbsbeiträgen um ein freundliches gegenseitiges Kennenlernen und die oft überraschende Entdeckung von ökonomischen, sozialen und künstlerisch kulturellen Potentialen der eigenen Großgemeinde. Stärkung der Mitte bedeutete hier oft, genau diese schlummernden Potentiale aktiv wahrzunehmen und durch Gebrauch zu fördern, anstatt sich, wie bis dahin gewohnt, überwiegend nach außen zu orientieren. Dazu trug wesentlich bei, dass im hessischen Wettbewerb von Beginn an großer Wert auf Authentizität und Beteiligung gelegt wurde und wird. Das Anknüpfen an historische und strukturelle Besonderheiten des jeweiligen Ortes wird ebenso eingefordert, und meistens auch eingelöst, wie die möglichst breite Verankerung der Wettbewerbsbeiträge in die örtlich vorhandenen personellen und institutionellen Strukturen. So war

sich die Jury immer einig, dass sie keine von außen eingekauften Kulturevents fördern will, sondern auf lokale und regionale Akteure setzt. Und auf ein weiteres Kriterium wurde und wird großer Wert gelegt: die Bildung lokaler Bündnisse und Partnerschaften von Akteuren, die u.U. noch nie etwas gemeinsam auf die Beine gestellt haben und sich erst aus dem Anlass des Wettbewerbs zusammenfinden. Eines von vielen Beispielen: in der Kasseler Südstadt hatte sich in Geschäftsleerständen eine kleine Galerieszene im Zusammenhang mit der dort beheimateten Kunsthochschule entwickelt. Der Zusammenschluss dieser neuen, unkonventionellen Galerien ging für einen Sommer eine Partnerschaft mit großen und mittleren Einzelhandelsunternehmen in der nahen City ein. Die Schaufenster dieser Handelshäuser wurden den Galerien auf Zeit zur Verfügung gestellt. Im Gegenzug konnten die Einzelhändler in den Südstadt-Galerien Werbung für ihre Angebote machen – eine klassische win-win-Situation. Eine partielle Verbindung von Kunsthochschule und Handelshäusern existiert bis heute. Wenn sich aus solchen Partnerschaften neue, nachhaltige Veranstaltungen ergeben, wie z.B. kulturell eingerahmte wiederbelebte oder neue Märkte mit überwiegend regionalem Angebot, dann hat der Wettbewerb mit kleinem Fördergeld mehr erreicht, als es oft mit höherem Einsatz aus anderen Programmen gelingt. Die Stärkung des Wir-Gefühls und die Übernahme von Eigenverantwortung zieht sich deshalb wie ein roter Faden durch die zwanzig Jahre des hessischen Landeswettbewerbs, besonders ausgeprägt in den Klein- und Mittelstädten. Ein nicht unwichtiger Baustein in der Weiterentwicklung des hessischen Verfahrens war die Öffnung für nicht-institutionelle Teilnehmer. Bis zu diesem Zeitpunkt konnten sich nur Kommunen bewerben. Seither überwiegen teilweise sogar Bewerbungen von Privaten, die allerdings das Placet ihrer Kommunen einholen müssen, da die finanzielle Abwicklung der Fördermittel nur von den Kommunen geleistet werden darf. Es ist erstaunlich, wie sich im Laufe der Jahre die Teilnehmerschaft ausdifferenziert hat: von einzelnen Geschäften oder Haus- und Hof-Gemeinschaften mit Ausstrahlung in ihr Quartier, bis zu stadtweit agierenden neuen Vereinen und Zusammenschlüssen, seien es z.B. Marktgemeinschaften, oder neue Kulturvereine. Und da sich viele Städte und Gemeinden mit einer schönen, nur manchmal unterbrochenen Kontinuität an dem Wettbewerb beteiligen, kann die Entwicklung eines lokalen Mehrwerts gut beobachtet und unterstützt werden. Ein nicht unwesentlicher Beitrag zum anhaltenden Gelingen, war und ist der Appell an die Teilnehmenden, besonders auch Kinder und Jugendliche, in den jüngsten Jahren auch Zugezogene, wie Geflüchtete und örtliche

Communities mit ausländischen Wurzeln anzusprechen und einzubeziehen. Gerade das Mitmachen der jungen Generation hat einen Schneeballeffekt: wenn sie bei Sport- oder Kulturangeboten auftreten, oder sich aktiv an der Organisation von Veranstaltungen beteiligen, sind auch die Eltern, Großeltern, Freunde und weitere Verwandte dabei. Städte und Gemeinden mit einem hohen migrantischen Anteil der Wohnbevölkerung haben sich überwiegend erfolgreich in Teilprojekten, z.B. kochen und essen im öffentlichen Raum oder in sonst nicht zugänglichen privaten Höfen und Gärten um eine freundliche Begegnung von Alt- und Neubürger*innen bemüht – ein kleiner, aber nicht zu unterschätzender Beitrag zur Integration auf lokaler Ebene.

Eine weitere Beobachtung mag Hinweise für ähnliche Verfahren geben: je mehr Bewerbungen überwiegend oder ausschließlich von „Profis“, wie örtlichen Marketingorganisationen, oder zugezogenen Planungsberatern erarbeitet werden, desto weniger können neue, innovative Gedanken Platz greifen. Das Angebot von – leicht abgewandelten- Stadtfesten z.B. hatte bei der Jury keine Chancen gegenüber z.B. der Idee von nächtlichen Erkundungen und Inszenierungen besonderer Orte im historischen Stadtkern durch eine Bürgergruppe, die sich für dieses Projekt zusammengefunden hatte. Wenn dann noch Geschichtenerzählerinnen, Gaukler oder Musikanten dazukamen, und es an den Stationen der Rundgänge kleine kulinarische Überraschungen zu verkosten gab, stellten sich für die Besucher*innen unvergessliche Momente ein – kein Vergleich zu einem 0815-Stadtfest-Geschehen.

Zu Beginn 2002 gab es nur eine Ausschreibung mit der Beschreibung genereller Zielsetzungen und der nötigen Verfahrensschritte. Es war in der Jury auch nicht unumstritten, dem Wettbewerb ein bestimmtes Motto voranzustellen, weil befürchtet wurde, auf diese Weise potentielle Bewerber abzuschrecken. Das mag in Einzelfällen auch passiert sein, aber dadurch, dass es sich ausdrücklich um Empfehlungen zur Projektprofilierung handelte, und die Jury auch dann Bewerbungen wohlwollend geprüft hat, wenn sie mit ganz eigenen, überzeugenden Ideen aufwarteten, hat sich die Befürchtung nicht bewahrheitet, im Gegenteil: die örtlichen Ideenschmiede haben sich sehr oft vom jeweiligen Motto herausgefordert gefühlt und sind nicht selten zu Hochform aufgelaufen. So wirkte z.B. das Motto „Lust auf Grün“ im Jahr 2016 wie eine Initialzündung zum fantasievollen Umgang mit Grün- und Freiflächen im öffentlichen und in privaten Räumen, bis hin zu temporären Patenschaften von Geschäften für grüne Installationen, wie etwa Pflanzkübel mit

Küchenkräutern zum Selbsternten. Aber auch die Wiederentdeckung „vergessener Orte“, z.B. alte Friedhöfe oder Burggärten am Innenstadtrand, oder dauerhafte Begrünungen von Gebäuden oder Freiflächen mit Baum- und Pflegepatenschaften hatten ihren Ursprung im Wettbewerb, verbunden zum Teil mit jährlich wiederkehrenden kleinen kulturellen oder sportlichen Events am jeweiligen Ort. Das Motto für 2020 „Unser Weg. Natürlich in die Innenstadt“ bekam durch Corona eine ungeahnte Wendung, und brachte eine Fülle von Ideen hervor, mit welchen analogen (z.B. Lastenfahrraddienste) und digitalen (z.B. Bestell-Apps) Hilfsmitteln man Geschäfte und Kunden wieder oder immer noch zusammenbringen könnte.

Wie schon erwähnt, bezieht sich der Wettbewerb nicht auf Maßnahmen mit materiellen Investitionen. Aber in nicht wenigen Fällen ergänzten Ab in die Mitte-Projekte reguläre Städtebauförderverfahren, meist aus dem Programm „Aktive Zentren“. So wurden z.B. Fertigstellung und Einweihung wichtiger städtebaulicher Verbesserungen im öffentlichen Raum den Bürgerinnen und Bürgern mit fantasievollen Ab in die Mitte-Aktionen bekannt gemacht.

Wenn das Fazit für 20 Jahre .Ab in die Mitte Hessen insgesamt positiv ausfällt, dann nicht, weil mit den Projekten schwerwiegende strukturelle Probleme gelöst werden konnten. So ist es nur in Einzelfällen z.B. gelungen, Geschäftsleerstände durch Neuansiedlungen zu beseitigen. Aber alleine durch die temporäre Bespiegelung leer stehender Lokalitäten mit Ausstellungen, Lesungen, kleinen Hauskonzerten, pop-up-Küchen u.a.m. sind Ideen zu einer andersartigen Verwendung von Leerständen, teilweise auch ausgesprochenen „Problemimmobilien“ erprobt worden, die den Besuchern solcher Events „Lust auf Innenstadt“ gemacht, und auch die eine oder andere nachhaltige Investition ausgelöst haben. Vor allem hat sich der Landeswettbewerb als ein besonderes Lern- und Experimentierfeld für alle Beteiligten erwiesen, angefangen von den Mitarbeiter*innen in den Ministerien, über Verbands- und Institutionenvertreter, bis zu den Menschen in den Städten und Gemeinden. Alle waren gefordert, ihre gewohnten Routinen infrage zu stellen. Gerade weil die Regeln einfach waren und genauso einfach angepasst und weiterentwickelt werden konnten, hat der Wettbewerb wichtige Erkenntnisse für zeitgemäße Beteiligungs- und Verfahrensformen erbracht, die künftig auch in Regelverfahren anderer Förderprogramme integriert werden können. So hat das Land Hessen gerade ein eigenes Förderprogramm zur Bewältigung des Strukturwandels der hessischen Innenstädte aufgelegt, das offenbar auch Elemente der „kleinen

Schwester“ Ab in die Mitte enthält, oder zumindest von den dort gemachten Erfahrungen profitieren kann. Die Planungskultur in Deutschland zeichnet sich nicht durch ein Übermaß an Pragmatismus aus, im Gegensatz etwa zu den angelsächsischen Ländern. Insofern können so einfach gestrickte, lernfähige Experimentalprogramme wie Ab in die Mitte auch eine Hilfe für den Mainstream von Planung und Umsetzung sein, gerade in Zeiten von neuen, großen, manchmal unvorhergesehenen Herausforderungen.

Der reiche Ertrag der 20 bisherigen Wettbewerbe wurde unter der Regie des jeweils zuständigen Ministeriums von der Agentur Imorde jährlich in sehens- und lesenswerter Form aufbereitet. Im Zentrum standen die durchgeführten Projekte der teilnehmenden und ausgezeichneten Städte und Gemeinden. Angereichert wurden diese Publikationen mit Beiträgen von Initiatoren, Sponsoren und Jurymitgliedern. Wer Lust auf mehr Informationen hat, wende sich an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, oder besuche die Seite www.abindiemitte-hessen.de

Neue Arbeit aus dem „War-Room“ der Corona-Zeit

Ingrid Krau

„Wir haben alle die Ärmel hochgekrempt. Jeden Morgen um acht Uhr trafen sich die zehn Top-Manager im war room, unserem Krisenstab, um gemeinsame Maßnahmen im Kampf gegen die Corona-Krise auszuarbeiten. Ich habe meinen Leuten brutal Druck bei der Digitalisierung gemacht. Ich wollte einen total direkten Kontakt zum Online-Kunden, so der Modemogul Renzo Rosso aus Mailand. Während die Einkaufsstraßen tot blieben, verlangte er von seinen Modeboutiquen wie der von Jil Sander, den Kunden über Zoom oder Skype die neuesten Kreationen aus Mailand vorzuführen und noch in der Corona-Zeit die Rückkehr zum Luxus für die Zeit danach zu starten. Der Umsatz des Mogul-Unternehmens sei daher weit geringer eingebrochen als der der Konkurrenten. Als betuchte Kundinnen zeigten sich die Chinesinnen. (SZ vom 17.05.2020)

Aus der Ahnung, wenn die Corona-Lockdowns alle mediale Aufmerksamkeit beanspruchen, dann finden verborgen im Hintergrund die eigentlichen Bewegungen der Zukunft statt, lese ich in diesen Tagen eine weitere unscheinbare Notiz in der Süddeutschen Zeitung: Elon Musk gibt bekannt, am Standort Grünheide südöstlich von Berlin seiner im Bau befindlichen Gigafabrik zur Produktion von E-Autos nun auch noch den Bau der „weltgrößten Batteriefabrik“ direkt nebenan hinzufügen zu wollen - insgesamt sollen es 40.000 neue Arbeitsplätze werden. (SZ 03.05.2021) Es elektrisiert mich wie die E-Autos selbst, geht es doch um gigantische Mengen neuer Industriearbeit, von der wir gemeinhin annehmen, dass sie in der vermeintlich seit Jahrzehnten etablierten Dienstleistungsgesellschaft längst out sei. Ich ahne, dass auch Musk sich längst in einem globalen, war room‘ für eine neue Zeit bewegt. Beim Recherchieren zeigt sich, dass die Nachricht schon vom Beginn des Corona-Jahres 2020 datiert und bereits im Mai 2020 mit dem „Landesplanerischen Konzept zur strategischen Entwicklung des regionalen Umfeldes der Tesla-Ansiedlung in Grünheide (Mark)“ von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin - Brandenburg aufgegriffen wurde. Ein Gutachten der CIMA zum „Mehrbedarf an Arbeitskräften“ wurde im Nov. 2020 hinzugefügt.

Es gibt über Szenarien Hinweise, wie wir, die auf räumliche Entwicklungen bezogenen Stadtplaner*innen uns das kommende Neue vorstellen sollen. Mein Kopfkino hatte sich da schon gefragt: Werden die auf Cappuccino

abonnierten und der Industriearbeit längst entwöhnten urbanen Großstadtberliner nun mit der S-Bahn nach Grünheide hinausfahren und wie zu den Zeiten, als Berlin die von Industriearbeit durchzogene Elektropolis war, in tausender Zahl wieder am Fließband stehen und Batterien in Stückarbeit zusammenfügen? Alternativ denke ich mir ein Anwachsen der aus der Stadt herausführenden Stadtautobahnen, mit denen das alte Westberlin so reich bestückt wurde, auf denen nun die Teslas unterwegs sind. Oder werden neue Großsiedlungen neben dem kombinierten Super-Gigafabrikkomplex entstehen, fußläufig angebunden? Dann bräuchte man die neuen Autos ja gar nicht, ich verwerfe diesen Gedanken. Das E-Auto verlangt wachsende Mobilität.

Die CIMA denkt sich für die erste Bauphase der im Bau befindliche E-Autofabrik mit 12.000 Arbeitsplätzen kleinere Wohnungsbauvorhaben in dezentraler Verteilung im von ihr definierten Bezugsraum mittlerer Reichweite, der die Zuguseffekte bis 2025 auffangen sollen. Da, sagt die CIMA, höhere Löhne als in der Umgebung gezahlt werden, könnten es ansehnliche Siedlungen werden. Bei 40.000 Arbeitsplätzen für die kombinierte Auto- und Batteriefabrik geht sie davon aus, dass knapp die Hälfte der Arbeitnehmer aus Berlin anreisen wird, weitere 10.000 aber aus den Weiten Brandenburgs, ebenso angelockt von den höheren Löhnen. Das erscheint plausibel, denn dann gibt es die neuen E-Autos bereits in großer Zahl.

Ich recherchiere nach Informationen zum Thema Batteriefabrik, auf der Suche nach einer Antwort, ob wir in der „Großen Transformation“ von Ökonomie und Gesellschaft tatsächlich den Weg von Giga und Mega gehen müssen.¹

¹ Dazu habe ich meine Sicht: nach den Zeiten der sich zersplitternden Studentenrevolte entschied ich mich für handfeste Stadtplanung, wurde Mitglied des nach Münchner Vorbild geschaffenen interdisziplinären Planungsstabs beim Oberstadtdirektor der Stadt Duisburg, nicht zuletzt als Schaltstelle gegründet, den mit der Kanzlerschaft von Willi Brandt 1969 möglich gewordenen „Blauen Himmel über der Ruhr“ stadtplanerisch mit zu gestalten. Nach meinen fünf Jahren 1973 - 1978 hatten wir, die Stadt, nur geschafft, industrienah Wohngebiete mit dem neuen Instrument der Flächensanierung ersatzlos abzureißen und breite LKW-Zubringer für die Stahlindustrie quer durch die nördlichen Wohngebiete zu schlagen. Dann sollte auch halb Hochfeld flächensaniert werden, obwohl jeder wusste, dass Rio Tinto seine völlig veraltete Duisburger Kupferhütte aufgeben würde. Es geschah weiter das, was der Stadt als zweckdienlich erschien für die fossile

Es geht um das Geheimnis der großen Zahl. Warum werden so kaum noch vorstellbar viele Arbeitsplätze gebraucht, um Batterien zu fertigen? Müssen die Batteriekörper im Zeitalter von Industrie 4.0 noch händisch be- und entladen werden? Tesla hat bereits ‚battery packs‘ entwickelt, die den ganzen Boden eines Tesla-Fahrzeugs ausfüllen. Mit neuer Karosserie- und Antriebstechnik soll der Tesla eine Lebensdauer von 1,6 Millionen km erreichen; Langlebigkeit ist das Ziel. Das Geheimnis ist allerdings auch ökonomisch begründet. Es führe kein Weg vorbei an Gigafactories mit extremen großdimensionierten Produktionsausstößen, um über möglichst große Stückzahl, also über die Skaleneffekte, die Preise für die E-Autos zu senken. (Forbes 30.12.2019, vdi-n 10.07.2020)

Das alte Ruhrgebiet mit der Ausnutzung der großindustriellen Skaleneffekte lässt grüßen. Musk hat sein Großexperiment mit einer ersten Gigafactory in der Wüste von Nevada gestartet:

Großindustrie. Ich zog die Reißleine und kündigte, entschlossen, mich dann doch lieber direkt in der Stahlindustrie der Stadt umzusehen, hoffend dann mit ihr angemessene Wohnungen für Schichtarbeiter realisieren zu können. Das Bundesforschungsministerium mit seinem Projektträger ‚Humanisierung des Arbeitslebens‘ finanzierte unser interdisziplinäres Team ein groß angelegtes Forschungsprojekt mit Stahlarbeitern und ihren Familien, unterstützt von IGM und DGB, durchgeführt im Hüttenwerk Rheinhausen der KRUPP Stahl AG. Über Seminare, ergänzt um Gespräche in geteilten Nachtschichten im Stahl- und Walzwerk, selbst am Hochofen, lernten wir den technologischen Niedergang des Hüttenwerks mit dem zuvor stolzen Namen KRUPP hautnah kennen: technologische Innovationen, die uns die Werksingenieure skizzierten - mit Verzicht auf die fossilen Hochöfen zugunsten kleinerer emissionsärmerer Elektroöfen, und mit dem Vorschlag, das Oxygenstahlwerk mit seinen riesigen Tiegeln für die Massenproduktion von Stahl aufzugeben, da es den neuen Anforderungen, immer differenziertere Stahlsorten in kleineren Mengen zu kochen, nicht mehr entsprach. Die Vorschläge wurden vom selbstherrlichen Vorstand der Krupp AG verworfen, das Werk in den Jahren von 1987 an schrittweise geschlossen. Die von der Belegschaft erkämpften Ersatzarbeitsplätze gingen im Zank um die Verantwortlichkeiten zwischen Stahlindustrie, Gewerkschaften, Stadt Duisburg und Landesregierung unter, sie kamen nie. Es war der Beginn eines Strukturwandels, der sich seiner industriellen Basis entledigte und über massenhafte Frühverrentung um die Innovationsfähigkeit der Region brachte. Auch zu Wohnungsneu- oder -umbau kam es nicht mehr. Das Hüttenwerk Rheinhausen wurde auf den Knochen der Belegschaft zu Ende geritten. Zehntausende von zuvor stolzen industriellen Arbeitsplätzen gingen in Duisburg zudem über Rationalisierung und Automation in der Spanne von zwei Jahrzehnten verloren und machten den ‚Jobs‘ des Niedriglohnssektors Platz.

Siehe:

Ingrid Krau (2018) : Verlöschendes Industriezeitalter. Wallstein Verlag Göttingen.

„Auf der einen Seite kommt Rohmaterial rein, auf der anderen Seite kommen fertige Autos heraus; Maschinen, die Maschinen bauen.“ (vdi-n 05.08.2016)

Haben nun Entscheidungen aus dem war room des Corona-Jahres 2020 die Umsetzung beschleunigt? Noch sind die kommenden Gigafactories für die Batterieproduktion in Deutschland im Entwicklungsstadium. Zehn Arbeiter reichen, um in der Entwicklungsphase Batteriezellen in ‚teilautomatisierter Vollzyklisierung‘ als Speichermodule zu be- und entladen (so beim Batteriespezialisten Tesvolt in Wittenberg). (vdi-n 10.7.2020) Die Entwicklung liegt derzeit weitgehend in der Hand der Koreaner und Chinesen. ‚Wir sind Win-win Kooperationen mit BMW, VW, Daimler, Volvo und Bosch eingegangen‘ teilt der Chef von catl, einem chinesischen Unternehmen, beim Spatenstich für die Erfurter Gigafabrik mit. Ganz vorn dabei ist Elon Musk, der mit der japanischen Panasonic Lithium-Ionen Akkus für seine Teslas entwickelt hat und in Shanghai bereits eine Fertigungslinie betreibt. Das Portal ‚Euraktiv‘ veranschlagt, dass in Europa bis 2050 220 Gigafactories aus dem Boden gestampft werden müssen.

Das Wort ‚teilautomatisiert‘ lässt aufhorchen. Im Stahl führte der unaufhaltsame Weg vom Beginn mit hohen Arbeitsplatzzahlen von der Mechanisierung und Rationalisierung hin zur Teilautomation, Begleitet vom fortlaufenden Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze. Die aber schrumpfte immer weiter. Schritte zur Vollautomation ganzer Anlagenteile folgten. August Thyssen hatte schon früh aus seinem war room heraus dafür gesorgt, dass Duisburg über den Kauf von immer mehr Grundstücken monostrukturiert blieb und bald nur noch über Arbeitsplätze in der Stahlindustrie verfügte. Heute geht es unter dem Begriff ‚Industrie 4.0‘ um die Nutzung der künstlichen Intelligenz für den gesamten Prozess von der Rohstoffbeschaffung bis hin zur Vertriebslogistik des fertigen Produkts. ‚Deep Learning‘ findet den Kundenbedarf heraus und gestaltet ihn, noch bevor der Kunde selbst ihn kennt. Selbstverständlich ist das auch mit dem sukzessiven Einsparen immer weiterer Arbeitsplätze verbunden, KI optimiert auch das. Das dürfte auch der vorprogrammierte Weg für Tesla in Grünheide sein.

Den vdi-Nachrichten ist aber auch zu entnehmen, dass es einen anderen Entwicklungsprozess gibt. Er wird erfolgreich in Schweden praktiziert. Das Land verfolgt staatlicherseits eine ganzheitliche Strategie der Landesentwicklung, die auch industriepolitische Ziele für das High-Tech Zeitalter und die Batteriefertigung einschließt. Den sensiblen

Rohstoffe Lithium wollen sie aus Portugal, Finnland und Schweden selbst beziehen, kooperieren aber auch mit dem KIT (Karlsruher Institut für Technologie), das nah zu Karlsruhe im deutschen und französischen Oberrheingraben ein minimalinvasives Verfahren entwickelt, Lithium in Geothermianlagen aus den Tiefengewässern zu gewinnen.² Auch hier ist die E-Mobilität der Investitionstreiber. Am nahen Horizont winkt bereits der Umstieg auf Feststoffbatteriezellen ohne Lithium, die weitere Effizienzsteigerung versprechen.

In Schweden selbst gibt es seit Jahrzehnten eine erstaunliche Entwicklung der ländlichen Gebiete, die von der staatlichen PC-Reform Schwedens der 1990 Jahren profitiert. Kleine Unternehmen im ländlichen Schweden konnten über ihre Digitalisierung erfolgreiche Weltmarktführer werden. So die mitten im Wald gelegene Firma Modig, die nur 60 Arbeitsplätze umfasst. In Kooperation mit einer im ländlichen Schwaben gelegenen traditionsreichen Mittelstandsfirma betreibt sie die Herstellung von CNC-Portalfräsmaschinen und ist ein versiertes High-Tech Unternehmen der Informationstechnologie geworden, das Hochpräzisionsanlagen für die Luftfahrt herstellt. Boeing zählt zu den Kunden. Die entscheidenden technologischen Neuerungen werden stets gemeinsam in den heiligen Kaffeepausen entwickelt. (vdi-n 29.03.2019)

Doch gibt es in Schweden auch den großen Maßstab: Die Sandvik AB in Südschweden, „größter Werkzeughersteller seiner Art auf der Welt“ (wikipedia) und damit größter schwedischer Industriekonzern, kooperiert mit der schwedischen Tochter der Siemens AG München. Als durchdigitalisierter Werkzeugproduzent hat das Unternehmen sich früh Vorteile über länderübergreifende Kooperationen erarbeitet. Es gehört heute einem früheren Stahlhändler in Ratingen, also einem zuvor mittleren Unternehmen. Wir erinnern uns, dass Siemens noch unter dem Vorstand Joe Kaesers die Zeichen der Zeit erkannte und sich selbst als Großunternehmen in kleinere agile Unternehmenseinheiten zerschlug. So konnte auch die Kooperation mit einer Firma in Waldkirch, Breisgau im Schwarzwald entstehen, die über das Deep Learning der KI im HighTech-Bereich arbeitet. So entstand aus einem kompetenten Betrieb vor Ort auch die Siemens SWW Wunsiedel GmbH in Oberfranken, die die Technologie der dezentralen Energieversorgung

² Die geologische und fossile Bedeutung des Oberrheingrabens interessierte schon die Nationalsozialisten, als sie 1940 Frankreich überfielen, stellten aber fest, dass er wegen der Seismik besser nicht angerührt wird.

voranbringt. (vdi-n 29.03.2019) - noch gegen die Widerstände des etablierten Fachverbandes der Elektroingenieure und der groß gewordenen Übertragungsnetzbetreiber, aber das wird wohl nicht so bleiben.

Wir sehen jedoch auch, dass die alten industriellen Beziehungen Europas fortleben, nicht alle Großunternehmen verstehen ihre alten Hierarchien aufzulösen, ganz besonders die Autoindustrie schaffte es bisher nicht. Elon Musk und China suchen den Anschluss an diese alten Strukturen, überzeugt, darin ihr unternehmerisches Optimum zu finden. Musk sucht aber zugleich nach den Hidden Champions im ländlichen Raum. Fragen wir also auch nach der neuen alten Macht der E-Autoindustrie. Offensichtlich ist sie aus der alten hervorgegangen, die auf den schon erwähnten Säulen von BMW, VW, Daimler, Volvo und Bosch nicht nur ruht, sondern höchst aktiv ist. Die gewählten Gebietskörperschaften, ob boomende Großstädte oder übergreifende Zweckverbände verhalten sich gegenüber der neuen Macht der Industrie zurückhaltend. Obwohl am stärksten vom motorisierten Individualverkehr in der Lebensqualität ihrer Städte und Gemeinden betroffen, überzeugt sie noch die hohe Zahl versprochener Arbeitsplätze.

Als Autonation, in der jeder 7. Arbeitsplatz an der Autoindustrie hängt, die bisher also maßgeblich den Wohlstand der Nation trägt, ist zu fragen, wie können wir uns die Abkehr von den ausgetretenen Pfaden leisten? Wie glaubwürdig ist es, was Elon Musk uns an neuer Arbeit verspricht? Das ifo-Institut geht davon aus, dass der Wandel hin zu mehr E-Mobilität 100.000 Arbeitsplätze kosten wird. Der Ifo-Chef räumt aber ein, dass sein Institut die neu entstehenden nicht berücksichtigt habe und er spricht dabei von Jobs.

Wenden wir uns der simplen Botschaft zu, über die Massenproduktion von E-Autos einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die Bürgerinitiativen in Grünheide führen nun genau aus den Gründen versäumten Umweltschutzes ihren Kampf. Der bereits weit vorangeschrittene Bau mit der Abholzung der ersten 90 ha Wald erfolgte über eine vorläufige Baugenehmigung, weitere sind beantragt. So etwas geht in Deutschland, allerdings zu vollem Risiko des jeweiligen Antragsstellers - ein legales Procedere. Musk hat daher nun Zugeständnisse gemacht, Kompensation zu leisten und die Verluste mit höherwertigem Mischwald auszugleichen. Nun wird auch noch die beim Wasserverband Strausberg-Erkner beantragte Genehmigung eines Bedarfs von 1,4 mio. cbm Wasser/Jahr zum nächsten Problem. Kaum vorstellbar, dass das nicht

vorhersehbar war. Der Verband errechnete, dass die Nutzung in der Größenordnung des Bedarfs einer Stadt von 40.000 Einwohnern und einer Region von 170.000 Bewohnern liegt. Er hat den Antrag nicht genehmigt, da er seinen Versorgungsauftrag gegenüber den Bewohnern gefährdet sieht. (Handelsblatt 26.03.2021)

Zu unseren Aufgaben als Stadtplaner und Akademiemitglieder gehört es, Raumkonflikte ganzheitlich zu sehen, vorausschauend zu hinterfragen, über Alternativen nachzudenken und diese öffentlich zu vertreten, auch und gerade da, wo es anfängt, unbequem zu werden. Welche Argumente könnten zählen?

Erinnern wir uns an den Aufbruch in die Elektromobilität, in den 1990er Jahren eine kühne Idee, Träume, für ein kommendes Zeitalter, sich vom unsäglich Gestrigen der fossilen Zeit befreien zu können, aber noch ohne Bodenhaftung. Aus einer kommenden Zukunft rückwärts betrachtet, wird es uns absurd erscheinen, dass wir noch zum Ausbruch der Corona-Pandemie 2020 in Autos herumfahren, in denen krafterzeugende Feuer loderten, um Bewegung zu ermöglichen, die Abgase hingenommen haben und uns über deren Ausmaß haben belügen lassen, während wir unser Interesse voran auf das Design der Hüllen richteten - auf das „heilige Blechle“, wie die Schwaben es in spitzer Selbsterkenntnis formulieren.

Ohne Zweifel gebührt dem stürmischen Erfindergeist Elon Musk unsere Hochachtung, der Entscheidendes zur Verwirklichung der Idee beitrug und sie erst zu einer Technologie machte, die uns vom urbanen Erstickungsstod befreit. Die Hochachtung schließt bedingt ein, dass er brachial die rüdesten Wege zu nutzen verstand. Wir reiben uns auch daran, dass dieser Freigeist darüber zum Milliardär wurde. Er ist ein mächtiger Einzelner, der nun herausgefordert von den Bürgerinitiativen Grünheides lernen muss, dass der ökologische Schutz unserer Lebenswelt weit komplexer und anspruchsvoller ist, als er sich das vorgestellt hatte - ja, dass die Daseinsvorsorge zur Sicherung des Allgemeinwohls hinzu gehört und dass dies Kosten verursacht, die die Profite einzelner Personen, die sich als Mogule begreifen, schmälert. Dazu gehört das zähe Ringen um die Kompromisse, die zwischen dem Mogul und jenen Institutionen zu schließen sind, denen die Wahrung des Allgemeinwohls anvertraut ist. Auch ein Musk ist nur so gut, wie das Zusammenspiel der Kräfte funktioniert und von der Bundespolitik getragen wird.

Für die Versorgung der Berliner Großstädter mit neuem MIV spricht derzeit nicht sonderlich viel.

Aus der Sicht der Autobranche ist Berlin mit PKW zwar unterversorgt. Aus der Sicht der jungen Städter sind Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel die ihrem Großstadtleben angemessenen Verkehrsmittel geworden. Die neue Wertschätzung verbindet sich mit neuen Fahrradrouten durch die Großstadt, denen Parkplätze zu opfern sind und mit ihren Vorstellungen, dass reparieren besser ist als kaufen. Fahrradreparaturwerkstätten sind nun an jeder Ecke zu finden. Die Arbeit ist selbstbestimmt und für die teuren Räder sogar lukrativ. Für die dynamische Fortbewegung in der weitläufigen Stadt wie auch für das weite platte Umland Brandenburgs ist die Kombination von S-Bahn und Fahrrad längst als kluge Alternative anerkannt und etabliert. Auch die großstädtische Senatsverwaltung und die des Landes Brandenburg haben dazu gelernt. Es bleiben die mittleren Jahrgänge mit gesichertem Arbeitsplatz als potentielle Käufer der E-Autos mit dem üblichen Dilemma, einen Stellplatz Zuhause für die Nacht und einen zweiten am Arbeitsplatz zu beanspruchen, also das alte Dilemma. Ob E-Auto oder Verbrenner, man muss das Auto nicht mehr besitzen. Wenn man es nicht besitzen muss, entfällt der Prestigeanspruch und mit diesem das bei vielen noch entscheidende Moment, mit der Edelkarosse vor der Haustür den eigenen Wohlstand in Szene zu setzen. Das Denken eines Winterkorn und eines Zetsche bewegt sich noch in den Grundfesten des Massenkonsums einer von ihnen gesteuerten Gesellschaft, die sich verführen lässt. Nachfolger sind angetreten, die den Wandel verstehen.

Über den Städten und Regionen schwebt das AUTO aber weiterhin als Chimäre, die ARBEIT der Nation zu retten. Die Bundespolitik ist dem aus den guten Gründen der Wohlstandssicherung über Jahrzehnte gefolgt, festgefahren in den Routinen des Regierens und den notwendigen Transformationen gegenüber uneinsichtig. Die beiden Wörter AUTO und ARBEIT und ihre Wortkombinationen müssen neu buchstabiert werden. Die neue Macht einer zunehmend aufgeklärten urbanen Gesellschaft zeigt uns, dass sie umgeschrieben werden muss zu MOBILITÄT und AUTO und das auto dabei zwar weiter notwendig aber künftig in Kleinbuchstaben zu schreiben ist, damit ARBEIT weiter groß geschrieben werden kann.

Sehen wir daher nun, wo die beachtlichen Teile zukunftsfähiger ARBEIT der Nation stecken.

Ein wesentlicher Teil befindet sich tatsächlich auf dem Lande, wie wir schon weiter oben gesehen haben. Mittelständler aus ländlichen Regionen sind traditionell erfolgreich und wie wir an den skandinavischen und deutschen Beispielen sehen, auf neue Weise innovativ, indem sie die ARBEIT

für sich aus den im 19. Jahrhundert entstandenen Hierarchien der Industriearbeit befreit haben. Für die ländlichen Räume, die Berlin umgeben, muss die Unterstützung von Start-ups und Neugründungen im ländlichen Raum wohl noch einige Jahrzehnte zum Anliegen der Politik werden, bis sie sich selbst trägt. Die Abwanderung der jungen Generationen aus Brandenburg dorthin, wo Arbeit mit Einkommen winkt und neues Selbstbewusstsein durch Arbeit erschafft, hat ein Vakuum zurückgelassen. Es trieb die weniger Mutigen und gering Qualifizierten in die Resignation und in die Arme des Rechtsextremismus. Daher sollte man es nicht unterschätzen, was derzeit in den ländlichen Weiten Brandenburgs in vielfachen Eigeninitiativen der Arbeitsbeschaffung durch überzeugte Gründer geschieht.

Auch wenn es derzeit noch nicht ernst genommen wird, ist es doch schon zu einer Bewegung geworden - und das schon weit vor der von Corona ausgelösten Stadtfucht. Für interessant sind hier auch die Bemühungen alternativer Gruppen, ländliche Nutzgebäude mit größerem Volumen zu übernehmen, deren Bewirtschaftung eine Herausforderung ist und diesen neue Nutzungsperspektiven zu geben. Hier sind neue Angebote an handwerklicher Kleinproduktion wie auch an Dienstleistungen entstanden, die von ökologisch orientierten Marktunternehmen nachgefragt werden; aber auch von den an die Stadtränder ausweichenden Stadtbewohner und von den Berliner Zweitwohnsitzinhabern. Noch werden die neuen Existenzen unter dem Label „Marktorientierte Sozialunternehmen“ (MSU) öffentlich gefördert, aber möglicherweise nicht mehr ewig. Denn die neuen Gründer verteilen sich über die weitgehend unerschlossenen Zwischenräume der ins Umland ausgreifenden Berliner S-Bahn Achsen, die nun zu nachgefragten Berliner Stadterweiterungsgebieten werden, festgeschrieben im Berlin-Brandenburgischen

Landesentwicklungskonzept. (Studie „Sozialunternehmen in ländlichen Regionen“, Ariane Sept et al. am IRS Erkner)

Der alternative Sektor der noch prekären aber für zukunftsfähig gehaltenen ländlichen Arbeit ist nun auch in der Politik angekommen. Am 19.5.2021 wurden bisher unveröffentlichte Forschungsergebnisse zu diesem Themenfeld vom Leipziger Thinktank 2bAhead in einer Online-Konferenz zur Diskussion gestellt. Es geht um nicht weniger als um die Zukunft der ARBEIT, von den Leipziguern in fünf Szenarien präsentiert. Das Szenario einer Postwachstums - Gemeinwohlökonomie in den Händen solidarischer Communities in dezentraler regionaler Selbstversorgung wird eher als eines gesehen, dass die erwartete digitale Gründungswelle ergänzt. (SZ vom 19.04.2021)

Laut neuen Nachrichten des vdi gibt es einen harten Kampf innerhalb der EU-Kommission: Während Margrethe Vestager, Wettbewerbskommissarin der EU, weiterhin den Freihandel favorisiert, tritt Thierry Breton, Kommissar für den Binnenmarkt, vehement für eine gelenkte und durchaus auch aggressive EU-Politik ein, die dem Einfluß Chinas und der weiteren ostasiatischen Staaten entschieden entgegen treten soll. Er favorisiert die enge Allianz mit den USA, um die Macht Chinas zu brechen. Der schon erwähnte Thinktank 2bAhead plädiert für die kombinierte Lösung seiner Szenarien im Verbund von harter Industriepolitik und kleinen Lösungen in kreativen „Zwischenräumen“. (vdi-n 21.05.2021) Entsprechend hätte Europa von Elon Musk zu lernen, er aber entschieden auch von unseren transformativ und interdisziplinär denkenden Disziplinen der Stadt-, Regional- und Landesplanung, sowie des Umwelt- und Bodenschutzes in Deutschland. Wir brauchen dazu eine bewusste und starke Politik, die Möglichkeiten eröffnet und zugleich die Grenzen setzt.



500.000 Autos wollen die US-Amerikaner hier in brandenburgischer Grünheide einmal Jahr für Jahr bauen. Doch jetzt hat es... FOTO: MICHAEL SCHMIDT

Elon und die Zauneidechen

Tesla-Chef Musk wollte sich beim Bau der Gigafabrik in Brandenburg selbst überholen. Eine zusätzliche Batteriefabrik stellt den ehrgeizigen Zeitplan nun infrage

VON JAN HEIDEMANN

Blickt man aus der Perspektive von Schlingentieren und Zauneidechen auf Deutschlands derzeit spektakulärste Baustelle, dann könnte man sagen: Es geht voran. „Neuer Lebensraum“ steht auf einem kleinen Schild, das ein mehrere Fußballfelder großes Areal begrenzt. Darin zuziehern die Vögel auf den Fichten, zahlreiche Strohhaufen sind errichtet und Ansaurenhängen von totem Holz aufgeschichtet worden. Sie sind das neue Zuhause für all die Tiere, die für Teslas vierte Gigafabrik weichen mussten. Vor mehr als einem Jahr, mit dem ersten Spatenstich, wurden sie umgesiedelt. „Hier ist ein neues Habitat entstanden“, heißt es auch noch auf dem Schild.

Wenige Meter weiter westlich, dort wo Eichen, Schlagens und Aroniasvögel vertrieben wurden, ist jede Menge betriebsamer Lärm zu hören: das laute Piepen von Baufahrzeugen, wenn sie rückwärts fahren, von Baggern, die Gruben ausheben, von Raupen, die planieren. Statt des mehrere hundert Hektar großen Fichtenwaldes stehen hier nun stierlich abweisend wirkende Fabrikbauten, Straßen sind verlegt, eine davon wurde nach Tesla benannt. 500.000 Autos wollen die US-Amerikaner hier einmal Jahr für Jahr bauen, und es wäre kaum verwunderlich, wenn die ersten Exemplare in diesem Moment aus einer der Hallen röhren würden. So fertig wirkt vieles hier.

Elon Musk hatte den Ehrgeiz, seine Fabrik im brandenburgischen Grünheide

nicht nur schneller aus dem Boden zu stampfen als andere vergleichbare Projekte in Deutschland. Er wollte sogar schneller sein als er selbst – schneller, jedenfalls als der Bau der Gigafabrik in Stuttgart. Noch vor anderthalb Jahren Baustellenzustand sahen hier in Grünheide bereits im Juli Autos gefertigt werden. Davon kann man keine Rede mehr sein. Im Geschäftsbereich schreiben die Amerikaner, das Unternehmen plane mit dem Start der Produktion „spät im Jahr 2021“. In der Welt von Elon Musk muss sich das anfühlen wie eine Vollbremsung bei Höchstgeschwindigkeit.

Tesla will nun neben Autos auch Batterien auf dem Gelände am Berliner Autobahnring produzieren. Das Unternehmen hat bereits angekündigt, dafür den bisherigen Bauantrag beim Landesamtweltamt

Brandenburg zu erweitern. „Der genaue Umfang der vorgesehenen Änderungen“ sei der Behörde „noch nicht bekannt“, heißt es im Umweltministerium. Schon im Frühjahr kursierten Gerüchte, dass die Amerikaner zusätzlich eine Batteriefabrik mit 1000 Angestellten in Brandenburg aufbauen wollten. Bis zu 250 Gigawattstunden sollten demnach hier einmal in Batterien verpackt werden.

In jedem Fall hat die neue Fabrik erhebliche Auswirkungen auf das gesamte Tesla-Projekt in Grünheide. „Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund dieser Änderungen eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich wird“, heißt es beim Umweltministerium weiter. Der neue Bauantrag müsste dann noch einmal für mehrere Wochen öffentlich auslegt wer-

den. Sollte auch noch eine weitere Anhörung der Bürger nötig sein, wird selbst der nun angesetzte Termin Ende 2021 schwer zu halten sein.

Die Grünen, die in Brandenburg auch den Umweltminister stellen, unterstützen das Projekt Tesla grundsätzlich. Aber „es gibt es bei so einer großen Baustelle auch ein mögliches Gefühl“, sagt die Landesvorsitzende der Grünen, Alexandra Pöhl. „Vor allem der Umweltschutz und der Arbeitsschutz müssen sehr genau beobachtet werden.“ Der Umweltschutzbeauftragte habe noch einen Schritt weiter. Sie fordern schon länger eine ernsthafte Auslegung der Unterlagen, sagt Geschäftsführerin Christiane Schönler. „Dieses Verfahren braucht dringend mehr Transparenz.“

Elon Musk könnte dabei nur sein Ehrgeiz, der Schnelligkeit sein zu wollen, auf die Pöhl fallen. Da der Bau der Fabrik bis heute insgesamt nicht genehmigt ist, arbeitet das Unternehmen mit Ausnahmegenehmigungen, zöwM waren es bislang. Das hat zwar gewirkt, die Autofabrik zu fast zwei Dritteln fertigzustellen. Doch es geschieht auf eigenes Risiko. Für den eher überrisikofreien Fall, dass die Fabrik letztendlich nicht genehmigt werde, müsste Tesla die Gebäude wieder abreißen und den Umriss des Geländes herstellen.

Zoll und das Landesamt für Arbeitsschutz ermittelt auf der Baustelle

Die zahlreichen Ausnahmegenehmigungen, die dem US-Unternehmen gewährt wurden, und mögliche Verstöße gegen die Bauvorschriften machen jedoch Beobachter des Projekts zunehmend misstrauisch. Insbesondere die Frage, wie der immerhin Waa-senbedarf der Produktion gedeckt werden soll, ist noch immer nicht vollständig beantwortet. So war es auch kein Wunder, dass die erste öffentliche Anhörung im vergangenen Herbst doppelt so lange dauerte wie geplant. Schreiben ist das Landesamt für Umwelt damit beschäftigt, die 414 Einwendungen und Anträge der Bürger zum Tesla-Projekt abzuarbeiten.

An diesem Dienstag wurde zudem bekannt, dass der Zoll und das Landesamt für Arbeitsschutz auf der Baustelle ermittelt. Dabei geht es um die Verteilung des Lohnsatzes und fragewürdiger Arbeitsbedingungen. Diese Behauptungen konnten zwar teilweise wenig bestätigt werden, aber die Vorwürfe, Tesla habe über mehrere Monate Arbeitsverträge ohne Genehmigungen verlegt. Sie zeigen jedoch, dass der Bau von Teslas Gigafabrik nicht mehr so geschlossen weitergehen wird wie bisher.

Aber selbst wenn Tesla erst im Sommer 2022 die Produktion aufnehmen könnte, ein Rekord wäre Elon Musk sicher. Denn so schnell hat in Deutschland vermutlich noch niemand eine Fabrik dieses Ausmaßes gebaut.

Vision der Batteriefabrik (Handelsblatt vom 27.4.2021)

Revolution In Body + Battery Engineering

10% MASS REDUCTION

14% RANGE INCREASE OPPORTUNITY

370 FEWER PARTS

TESLA LIVE

Modell TESLA-Body, der künftig die Batterien aufnehmen soll
 (<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/tesla-fabrik-gruenheide-groesste-batteriefabrik-der-welt>)

Wing versus Box

Der Bautyp des Hofraumes als grundlegendes Element sozialer und funktionaler Vielfalt der Stadt

Christoph Mäckler

Die Gebäude des Wohnungsbaus unserer Zeit sind allseitig gleich, folgen den Prinzipien des Siedlungsbaus und sind mit dessen sozialer Homogenität notgedrungen monofunktional. Dass sie auf einer Baunutzungsverordnung basieren, die prinzipiell von funktional unterschiedlich bestimmten Baugebieten der Stadt ausgeht, verstärkt diese Monofunktionalität und widerspricht der in der Leipzig Charta 2007 propagierten Idee einer Mischnutzung. In ein lebendiges Stadtquartier gehören zu einem qualifizierten Wohnen vielfältige weitere Nutzungen. So müssen Geschäfte und Restaurants beispielsweise die Möglichkeit haben, sich in den Erdgeschossen der Gebäude zum öffentlichen Raum hin anzusiedeln.

Boxbuilding

Doch reicht es, die Erdgeschosse mit Ladeneinheiten zu versehen? Und was ist der Grund, dass diese Ladenflächen in neu errichteten Stadtquartieren oft keine Nutzer finden? Die Antworten hierauf sind vielfältig. Ursache können mangelnde Dichte oder das Anlegen monofunktionaler Wohngebiete sein. Ein wesentlicher Grund aber besteht in der Konstellation des oben beschriebenen Gebäudetyps mit dem die Stadtquartiere unserer Zeit bebaut werden. Dem Siedlungsbau entlehnt, gleicht dieser auf allen Seiten gleich organisierte Wohnungsbau einer Box, die weder soziale Vielfalt vor allem aber nicht die erforderliche Nutzungsmischung ermöglicht.

Erkennbar ist das allgegenwärtige Boxbuilding an seiner gleichseitigen rechteckigen Form. Es verfügt nur über einen einzigen Eingang, hat kein Vorne und kein Hinten, keine Straßenfassade, die auf den öffentlichen Raum ausgerichtet ist und keine Rückseite, die auf die Funktion einer den Wohnraum ergänzenden halböffentlichen Freifläche im Inneren einer Parzelle reagieren könnte. Alle Seiten der Box sind gleich. Die fehlende Rückseite führt zur Monofunktionalität dieses Gebäudes und in der Addition zur Monofunktionalität unserer Stadtquartiere. Dabei ist es unerheblich, ob dieser Bautyp in offener- oder geschlossener Bauweise ausgeführt ist.

Es soll an dieser Stelle auch nicht unerwähnt bleiben, dass derartige Freiflächen im Entwurf eines

jeden Einfamilien- und Reihenhauses eine Selbstverständlichkeit sind, während sie nur im Mietwohnungsbau fehlen. Dem heutigen Wohnungsbau ist der einer Wohnung zugeordnete Garten- oder Hofraum, wie er selbst noch im Siedlungsbau der 1920er Jahre ermöglicht wurde, aus Rationalisierungsgründen abhandengekommen.

Wingbuilding

Nutzungsmischung und soziale Vielfalt setzen also bestimmte städtische Haustypen voraus, auf deren Rückseiten Freiflächen angeordnet sind, von denen die Erschließung weiterer Gebäudeteile erfolgen kann. So kann die soziale Vielfalt beispielsweise auf einer einzigen Parzelle stattfinden, wenn der Haustyp statt entlang der Straße, als Wingbuilding in die Tiefe des Grundstücks hinein entwickelt ist und damit über einen rückwärtigen, vom öffentlichen Raum abgeschlossenen Garten- oder Hofraum verfügt (Abb. 1).

Der in die Tiefe der Parzelle hinein entwickelte Bautyp des Wingbuildings ist prinzipiell winkelförmig angelegt und verfügt damit über unterschiedliche Wohnungszerschnitte und -größen. Gleichzeitig ist er über verschiedene Hauseingänge erschlossen und ermöglicht Wohnungsbaugesellschaften damit geförderten und freifinanzierten Wohnungsbau in einem Haustyp auf nur einer einzigen Parzelle zu verwirklichen. Mit dem gleichen Bautyp kann der Gewerbehof entwickelt werden, der einen wesentlichen Bestandteil der europäischen Stadt darstellt und die so notwendige Nutzungsmischung im Städtebau ermöglicht.

Hofräume sind die Nebenräume der Stadt. Diesen Nebenräumen ist es zu verdanken, dass sich ein Stadtkörper mit all seinen Qualitäten für ein Zusammenleben von Menschen entwickeln kann. Anders als der öffentliche Straßen- und Platzraum sind diese Nebenräume nicht jedermann zugänglich. Meist haben sie eine besondere Funktion mit der sie den Gebäuden, die sie umfassen, direkt zugeordnet sind.

Die im folgenden aufgeführten Beispiele zeigen einen Gewerbehof, einen Schulhof und einen Omnibusbetriebshof der Berliner BVG. Alle Höfe übernehmen Funktionen des städtischen Lebens, die

für die soziale- vor allem aber für die funktionale Vielfalt von besonderer Bedeutung sind. Als Gewerbehöfe ergänzen sie das Wohngebiet und sind damit ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Gemeinwesens.

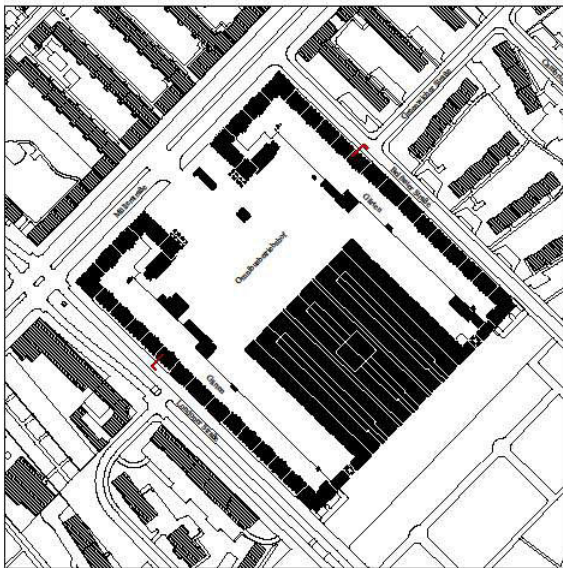
Der hier aufgeführte Gewerbehof in Berlin an der Oranienstraße (Abb. 2) ist speziell für eine Nutzung durch Kleinbetriebe errichtet; die großzügig verglasten Gewerbeetagen, von denen die vier Höfe umschlossen werden sehen keine Wohnnutzung vor. Das Beispiel zeigt, wie mit einem einfachen Gebäudetyp, dem Gewerbehofhaus, kleine mittelständige Unternehmen, Startups o.ä. in der Stadt angesiedelt werden können, die ohne Störung in direkter Nachbarschaft zur Wohnbebauung liegen und somit eine perfekt strukturierte Mischnutzung ermöglichen. Die Gewerbehöfe der europäischen Stadt erfreuen sich heute, am Beginn des 21. Jahrhunderts der größten Beliebtheit, weil sie in den belebten Zentren liegen und leicht erreichbar sind.

Wie geschickt unterschiedliche Funktionen in einer Wohnbebauung integriert werden können zeigt das Beispiel des Schulhofes in Berlin Wedding (Abb. 3), der durch das Schulgebäude umschlossen wird und damit von den sich anschließenden Wohnhöfen funktional, vor allem aber akustisch getrennt ist. Die Erschließung des Hofes erfolgt über ein Torgebäude, das sich mit seiner Straßenfassade als Hauptgebäude in den öffentlichen Raum hinein öffnet.

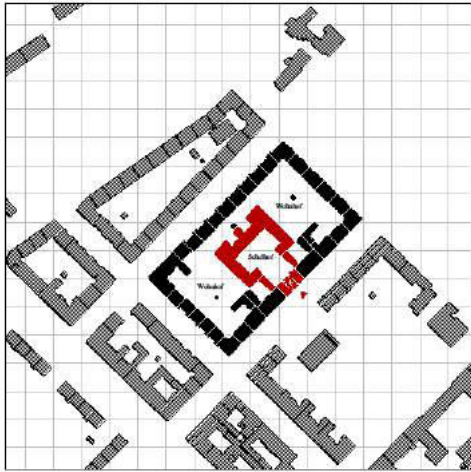
Eine besonders große städtische Nutzungsmischung stellt der 1927 eröffnete Betriebshof der BVG in Berlin Wedding dar (Abb. 4). Das Beispiel zeigt eindrucksvoll, wie große Betriebe, statt ausschließlich in Gewerbegebieten untergebracht zu sein, auch in Wohngebieten der Stadt angesiedelt werden können und so für eine Mischnutzung sorgen. Ursprünglich für Straßenbahnen errichtet, bietet die Anlage Arbeitsplätze in der Stadt und ist mit ihren über 300 Wohnungen ein perfektes Beispiel für die „Stadt der kurzen Wege“ des 21. Jahrhunderts. Keiner der hier lebenden 300 Familien kennt eine „TA Lärm“, die überdies mit einem direkten Anschluss der Hallen an den öffentlichen Straßenraum zu überwinden ist. Die Wohnungen sind nach wie vor begehrt. Die architektonische Gestaltung und das symmetrisch mit zwei Türmen gefasste Eingangstor machen deutlich, welcher gesellschaftliche Stellenwert der Gesamtanlage ursprünglich zukam. Die Anlage macht aber auch deutlich, wie wesentlich architektonisches Denken die Qualität städtischer Räume beeinflussen kann. Dieses in den Ursprungsjahren der DASL errichtete 100-jährige Bauwerk erfüllt als Bautyp noch heute den Anspruch der Mischnutzung und ist damit am Beginn des 21. Jahrhunderts Vorbild für die städtebauliche Planung von Stadtquartieren.



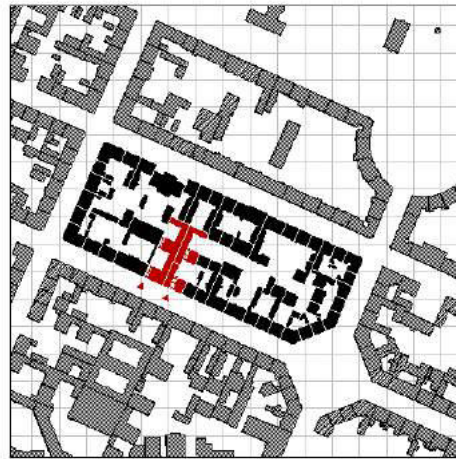
Luftbild des Omnibusbetriebshof Berlin



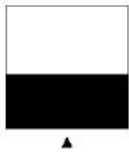
Schwarzplan Omnibusbetriebshof Berlin



Schwarzplan Schulhof Berlin



Schwarzplan Gewerbehof Berlin



Haustyp Box



Haustyp Wing

Die Produktive Stadt – Mehr als ein Konzept?

Stefan Werrer, Christine Baur

Aktueller Anlass

Gegenwärtig ist das Bild unserer Städte und unser alltägliches planerisches Handeln durch die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit geprägt und ein fester Bestandteil der planerischen Rechtsgrundlage, z.B. in Form von Gebietskategorien in der deutschen Baunutzungsverordnung (BauNVO) (Allmeyer & Scheuven, 2018).

Die rasante Industrialisierung der Städte rief soziale und stadthygienische Missstände hervor, auf die die Charta von Athen mit dem Konzept der „funktionalen Stadt“ reagierte (Fürst, Himmelbach & Potz, 1999, pp.29-33). Die Neustrukturierung von Städten wandte sich von gründerzeitlichen und kleinteilig gemischten Stadtstrukturen ab und gliederte sich stärker in monofunktionale Zonen, um mehr Wohnraum in einem gesünderen und grüneren Lebensumfeld zu schaffen (Fürst, Himmelbach & Potz, 1999, pp.29-33). Die industrielle Produktion galt hingegen als Störfaktor gegenüber anderen Nutzungen und wurde an die Peripherien der Städte verlagert. Die Gewerbeflächenentwicklung erfuhr daraufhin eine eher stiefmütterliche Behandlung und fand ab den 1960er Jahren vor allem in automobilorientierten Lagen am Stadtrand statt.

Die funktionale Stadt konnte mit ihrer Intention einer räumlich und funktional entmischten Stadt nicht zwangsläufig die hervorgerufenen Missstände lösen. Oftmals entwickelten sich monofunktional strukturierte Großwohnsiedlungen „zu städtebaulichen und sozialen Problemgebieten“ (Fürst, Himmelbach & Potz, 1999, p.33). Aufgelockerte Bauweisen, stark zersiedelte Stadtstrukturen und die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung veränderten die Stadtstrukturen und führten zu enormen Wegstrecken (Fürst, Himmelbach & Potz, 1999, p.29-33). So beanstandeten u.a. Jane Jacobs und Alexander Mitscherlich die Entwicklung und den Zustand der Städte und forderten einen Perspektivenwechsel in der Stadtentwicklung und dem Städtebau (Sperle & Teodorovici, 2010, p. 129-144).

Die Kritik an der funktionalen Stadt mündete 2007 in die „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“. Städte sollten wieder Zentren

des wirtschaftlichen Handelns werden und durch urbane Qualitäten, kompakte und Nutzungsgemischte Strukturen bestechen (BMUB, 2007). Im stadtplanerischen Diskurs besteht ein Konsens darüber, dass unterschiedliche Formen von Gewerbe und Arbeiten in das städtische Gefüge reintegriert und wieder eine Nähe zu anderen Funktionen hergestellt werden muss.

So sehr der Wille besteht, im Sinne einer nachhaltigen europäischen Stadt wieder mehr Durchmischung von Nutzungen in der Stadt zu etablieren, wird von verschiedenen Seiten auch angemahnt, dass es sich bei genauer Betrachtung bisher um keine „echte Mischung“ handelt und auch funktionsgetrennte Stadtstrukturen weiterbestehen. Sowohl Borret (2016a), Geipel (2016) als auch Leeser (2020) betonen, dass es sich in den derzeit realisierten, durchmischten Quartieren vor allem um Wohnnutzungen handelt, die durch Büros, soziale Infrastrukturen und Dienstleistungen ergänzt wurden. Es mangelt dieser Mischung an gewerblichen Nutzungen, speziell an produzierenden Gewerbeformen.

In den letzten Jahren gewann die Produktion wieder an Bedeutung und schuf in der Gesellschaft ein stärkeres Bewusstsein für ihr Potenzial als Wirtschafts- und Innovationsmotor. Die Deindustrialisierung der Städte und die Verlagerung der industriellen Produktion an die Peripherie oder ins Ausland werden heute zunehmend als Verlust empfunden. In diesem Zusammenhang spricht Läßle (2018) von einem „material turn“, der die Chance bietet, wieder ein Verständnis von Produktion in ihren verschiedenen Formen als notwendige ökonomische Grundlage für die Städte zu etablieren. Vielerorts wird daher die postindustrielle Stadt kritisch beleuchtet und wieder über die Möglichkeiten einer Reindustrialisierung der Städte nachgedacht. Anzeichen einer solchen „Reindustrialisierung“ sind laut Gornig und Werwartz (2018) in Deutschland bereits erkennbar. Entwicklungen zeigen, dass Städte als Wohn- und Arbeitsort wieder zunehmend attraktiv werden und sich seit einigen Jahren einem stetigen Wachstum erfreuen. Die begrenzte Verfügbarkeit von Boden führt jedoch, insbesondere in dynamischen Stadtregionen, zu Flächenkonkurrenzen zwischen Gewerbe, Wohnen, Grün und Infrastrukturen. Unter diesen Umständen stellen sich mehrere Fragen:

Wo und wie werden wir arbeiten und leben? Wie gelingt es, Produktion wieder in die Städte zu

integrieren und gleichzeitig den Bedarf an Wohnraum und Infrastrukturen zu decken? Wie können sich Städte als Arbeits- und Produktionsorte zudem an neue Anforderungen im Hinblick auf den technologischen, demografischen und ökologischen Wandel anpassen? In diesem Zusammenhang taucht wiederkehrend der Begriff "produktive Stadt" auf.

In diesem Artikel beschäftigen wir uns mit den verschiedenen Ursprüngen und Auffassungen des Konzepts der „produktiven Stadt“, untersuchen seine Umsetzungen durch den Vergleich kürzlich verabschiedeter stadtpolitischer Leitlinien in Kontinentaleuropa und werten erste gebaute Beispiele aus, um vielversprechende Strategien und Ansätze zusammenzufassen.

Herleitung, Verständnis von Produktiver Stadt

Mit der De-Industrialisierung der Städte verlor die Produktion zunehmend an Bedeutung. Infolgedessen nahm die Anzahl der produktionsbezogenen Arbeitsplätze stetig ab. Ab den 1970er Jahren setzte eine Transformation der Wirtschaft ein, hin zu einer dienstleistungsgeprägten Gesellschaft (BOZAR, 2016). Viele Länder Europas verfolgten das Modell einer postindustriellen Stadt, in der die produktive Basis stark reduziert und verstärkt auf Dienstleistungs- und wissensbasierte Ökonomien als Wachstumsfaktor gesetzt wurde (Katz, 2012, p. 125-128; BOZAR, 2016, p.5-8). Jedoch entstanden ab der Jahrtausendwende verschiedene Trends und Treiber, die eine Diskussion über die Stärkung des produktiven Wirtschaftssektors und über die Reindustrialisierung der Städte anstießen.

Durch den technologischen Fortschritt, die Digitalisierung und eine stärkere Automatisierung lassen sich emissionsärmere und stadtverträglichere Produktionsweisen realisieren und neue Distributionsprozesse etablieren. Dabei wird von Industrie 4.0 als einer vierten, industriellen Revolution gesprochen, die sich das Internet sowie Informations- und Kommunikationstechnologien zunutze macht, um Fertigungsprozesse transparent miteinander zu vernetzen (BBSR, 2019, p.25-26; BMWI, 2021). Mit Technologien wie dem 3D-Druck, der FabLab-Bewegung und kleinen, individuellen urbanen Manufakturen wird ein neues Bild von Produktion aufgezeigt. Durch das veränderte Einkaufsverhalten der Menschen steht der Einzelhandel vor einem einschneidenden Veränderungsbedarf (On- und Offline-Kanäle, Direktvermarktung, Erlebniswert etc.).

Des Weiteren sehen sich Gesellschaft und Wirtschaft mit einer zunehmender Anzahl an Einflussfaktoren (Wirtschafts- und Finanzkrisen, Extremwetterereignisse, Populismus, Pandemien

etc.) konfrontiert, die langfristigen Handlungsbedarf erfordern. Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise und der Corona-Pandemie verdeutlichen unlängst die globale Abhängigkeit von Gesellschaft und Wirtschaftssystemen untereinander und folglich auch die dadurch hervorgerufene Verwundbarkeit. Unter diesen Umständen intensiviert sich die Diskussion um globale Wirkungsketten: mehr wirtschaftsstrukturelle Resilienz und Unabhängigkeit sowie Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe und Wertschöpfungsketten.

Themen wie Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind eng verflochten mit Konsum, Handel und Produktion. Nachhaltige Verhaltens- und Konsummuster steigern die Nachfrage nach lokal produzierten und nachhaltigen Produkten und stehen im Gegensatz zur Billig- und Massenproduktion. Zusätzlich sind Ressourceneffizienz, konsumentennahe Energieproduktion und optimierte Stoffkreisläufe gefordert, um die Wirtschaft nachhaltig zu gestalten. Die Senkung von CO₂-Emissionen, zu der die Industrie einen wesentlichen Beitrag leisten kann, steht im Fokus nationaler und internationaler Klimapolitik.

In Deutschland ist seit längerem ein anhaltender Trend der (Re)Urbanisierung der Städte zu beobachten. Insbesondere in dynamischen Stadtregionen schlägt sich dies in einem erhöhten Bedarf an Wohnraum und steigenden Miet- und Lebenshaltungskosten nieder. Gleichzeitig ist der Arbeitsmarkt stark von der Dienstleistungs- und wissensbasierten Wirtschaft geprägt. Speziell gering Verdienende, gering Qualifizierte und MigrantInnen finden nur schwer Zugang zum homogenisierten Arbeitsmarkt und können sich im Gegensatz zu hochqualifizierten Arbeitskräften das Leben in der Stadt immer seltener leisten (Läpple, 2013; BBSR, 2019). Laut Läpple (2013) ist dies ein ausschlaggebender Faktor für die Polarisierung innerhalb der Städte, die sich in sozialräumlicher Segregation oder gar in Verdrängungsprozessen niederschlagen kann.

Aus diesen Entwicklungen heraus entstanden in Wissenschaft und Praxis Sichtweisen und Argumentationen, die die Trends und Treiber einbeziehen und sich mit der Rolle von Produktion in den Städten auseinandersetzen. Auch auf nationalen wie internationalen Plattformen wird das Thema der Produktiven Stadt aufgegriffen und interdisziplinär und öffentlichkeitswirksam diskutiert.

Sichtweise Dieter Läßle

Im deutschsprachigen Raum beschäftigte sich Dieter Läßle über die Jahre intensiv mit materieller Produktion, der Produktiven Stadt und ihren Wirkungszusammenhängen mit Stadtentwicklung. Im Zentrum seiner Arbeit zur Produktiven Stadt steht die „materielle Wende“, der ein neues gesellschaftliches Bewusstsein um die Bedeutung von Produktion als ökonomische Basis der Städte zugrunde liegt. In seiner Auseinandersetzung stellt Läßle meist einen Bezug zum amerikanischen Stadtentwicklungs- und Ökonomiediskurses her und prüft die Vergleichbarkeit bzw. Übertragbarkeit auf Entwicklungsprozesse in Deutschland. In der kritischen Auseinandersetzung um die Rolle und Zukunft der Städte sieht Fisherman in seiner Theorie eine notwendige Neuorientierung der Städten vor, die in einem Zentralitätsverlust und einer Auflösung in weitverzweigte Siedlungsnetzwerke resultiert. Im Gegensatz zu dieser und weiteren eher pessimistischen Bewertungen des Stadtentwicklungsdiskurses stellte Läßle die Frage, ob aus diesen Prozessen nicht auch Möglichkeiten für die Stärkung bzw. gar für eine Renaissance der Städte resultieren. In Bezug auf Trends einer intensivierten Wissensproduktion im städtischen Raum und einer neuen urbanen Arbeitsgesellschaft, in der sich Arbeits- und Lebenswelt entgrenzen, gibt es seiner Meinung nach keine Rückkehr zur „traditionellen Stadt“ (Läßle, 2005). Städte müssten vielmehr aufgrund einer Wissensgesellschaft mit engem Bezug zum urbanem Raum und den Anzeichen einer Reurbanisierung neubewertet werden (Läßle, 2005). Aus einer stärker sozialwissenschaftlich geprägten Sichtweise sieht Läßle (2013) in einer Renaissance der Städte aber nicht nur Vorteile, sondern aufgrund des Strukturwandels, der Globalisierung und zunehmender Einkommensunterschiede auch Nachteile für bestimmte Bevölkerungsgruppen.

In den lokal eingebetteten Ökonomien und dem urban manufacturing sieht er Ansätze, um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken und auf die Folgen der Verlagerung von Fertigungsprozessen im produzierenden Sektor, reagieren zu können (Läßle, 2013). Betriebe der lokal eingebetteten Ökonomien und des urban manufacturing suchen die Nähe zum Konsumenten, zu städtischen Räumen und Nutzungskonstellationen sowie zu einem engen Netzwerk an Kooperationsmöglichkeiten. Sie könnten die Basis einer „next economy“ bilden, die sich auf eine nachhaltigere, sozialere Wirtschaft stützt und somit auch vielfältigere Beschäftigungsmöglichkeiten für

unterschiedliche, städtische Bevölkerungsgruppen bietet.

Beruhend auf der oben aufgeführten Argumentation, galt es Antworten und Lösungsansätze für eine Rückkehr von Produktion in die Stadt („Produktion zurück in die Stadt?“, 2013) zu finden. Über die Jahre entwickelte sich daraus ein Plädoyer für Produktion in die Stadt und ihrer Zukunftsaussichten in der Stadt des 21. Jahrhunderts (Läßle 2016, 2017, 2018). Die Produktive Stadt stellt nach Läßle ein sinnvolles Konzept für eine Neubewertung der Stadt dar. So ist die Produktive Stadt als „Suchkonzept“ (2017, 2018) zu verstehen, das

- auf der „materiellen Wende“ basiert und die materielle Produktion in ihren vielfältigen Formen als notwendige Basis des urbanen Metabolismus versteht;
- ausgerichtet ist auf eine Überwindung funktionaler Trennung und Ausdünnung und sich von der „Entweder-Oder-Welt“ der Nachkriegsmoderne verabschiedet und sich der Herausforderung einer komplexen „Sowohl-als-auch-Wirklichkeit“ der Städte einlässt;
- auf der „next economy“, der Dekarbonisierung der Ökonomie und offenen Innovations-Ökosystemen basiert;
- eine inklusive Stadt ist, die unterschiedliche Arbeitswelten, Wohnlandschaften und Lernarenen bietet;
- offene Möglichkeitsräume benötigt für unvorhergesehene Zukünfte und Experimentierorte für problemgetriebene Innovationen.

Sichtweise Borret

Kristiaan Borret, Bouwmeester Maitre Architecte von Brüssel, vertritt seit vielen Jahren die Auffassung, dass die Produktion als essentieller Bestandteil des urbanen Gefüges gleichwertig in die Planung mit einbezogen werden muss. Er mahnt an, dass die postindustrielle Stadt zu sehr auf die Dienstleistungs- und Wissensökonomie ausgerichtet ist und in aktuell realisierten Stadtquartieren und Stadterneuerungsprojekten an einem „echten“ Nutzungsmix fehlt (Borret 2016a, 2018). „Production is celebrated in a city that is truly mixed. The city of the future is a Productive City“ (Borret, 2018: 5). So sieht er die Bedeutung von Produktion in der Stadt aus einer ökonomischen, räumlichen und sozialen Perspektive begründet. Im Gegensatz zu einer einseitig ausgerichteten Wirtschaftsstruktur, ist eine diversifizierte Branchenvielfalt resilienter und krisenfester gegenüber Unvorhergesehenem aufgestellt. Gleichzeitig sind vorhandene und ansiedlungswillige Produktionsbetriebe stadtaffin.

Sie suchen gezielt Räume in der Stadt, weshalb es gelingen muss, vorhandene wie neue Betriebe zu fördern und geeignete Flächen und Raumkontingente zur Verfügung zu stellen. Betriebe suchen in der Stadt auch die Nähe zu KundInnen und ArbeitnehmerInnen. Die Integration und Bereitstellung klassischer „Arbeiterjobs“ reduziere Pendlerwege in die ansonsten peripher gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete, fördere die gesellschaftliche Diversität und wirke der Arbeitslosigkeit insbesondere von gering qualifizierten Erwerbstätigen, entgegen (Borret 2016b, 2018).

Zentrale Aspekte in Borrets Argumentation sind dabei ein umfassendes Verständnis von Produktion und Gewerbe, das auch traditionelle Produktions- und Handwerksbetriebe berücksichtigt sowie die Sichtbarmachung und Möglichkeit zur Entfaltung von produktiven Aktivitäten im urbanen Raum. Damit dies in der Umsetzung gelingt, bedarf es eines „mental shifts“ (Borret, 2016b, 2018) zur Gleichbehandlung von produzierendem Gewerbe auf unterschiedlichen Handlungs- und Entscheidungsebenen.

Diskurs verschiedener Plattformen

Die International Architecture Biennale Rotterdam (IABR) bringt verschiedene Disziplinen zusammen und beschäftigt sich mit aktuellen Themen zur Zukunft der Städte.

In der allgemeinen Erläuterung zur IABR 2012 wie auch bei Katz (2012) wird deutlich, dass die Wirtschaftskrise als einschneidendes Ereignis hervorhob, wie störanfällig eine einseitige Abhängigkeit von Dienstleistungen ist. Gewachsene, vor allem westliche Volkswirtschaften hätten sich auf die Vision einer postindustriellen Stadt fokussiert und die produktive Basis minimiert. Mit der Verlagerung von Produktionsstandorten ins Ausland gingen nicht nur das industrielle Erbe, sondern auch Arbeitsplätze sowie Wissens- und Innovationskraft verloren (Brugmans & Petersen 2012; Katz 2012). Katz (2012) sieht im Nachgang der Krise die Chance die produktive Stadt wiederherzustellen, einen sogenannten „march of the makers“. Produktion sei nicht mehr mit den Schornsteinindustrien der Vergangenheit zu vergleichen, sondern setze sich aus vielen kleineren und spezialisierten Betrieben zusammen, die die Nähe zum urbanen Raum und zum Wissens- und Arbeitskräftepotenzial suchen. Mit der next economy und insbesondere dem urban manufacturing wird die Möglichkeit gesehen, die produktive Kraft der Städte zu stärken, aber auch ein neues Bild des städtischen Raums zu etablieren. Abgesehen davon verstehen die Autoren die

Produktive Stadt auch als eine produktive Landschaft, die aufgrund zunehmender Flächenknappheit selbst in der Verantwortung steht, mit verfügbarem Land effektiv umzugehen (Brugmans & Petersen, 2012).

Die IABR 2016 geht einen Schritt weiter und beschäftigt sich intensiver mit der next economy sowie der Stadt als produktiver und nachhaltiger Stadt. In „A Good City Has Industry“ (BOZAR, 2016) werden Gründe einer Notwendigkeit von Industrie in der Stadt erläutert: die Bedeutung einer vielfältigen Beschäftigungsstruktur, mehr räumlicher Nähe zwischen den Nutzungen und weniger Abhängigkeit von Niedriglohnländern, z.B. durch mehr Nachfrage nach lokalen Produkten und Produzenten sowie einer lokal eingebetteten Kreislaufwirtschaft. Anhand zahlreicher Beispiele aus dem IABR-Labor wird aufgezeigt, wie die Umsetzung einer produktiven Vision u.a. in Brüssel aussehen könnte.

Die deutschsprachige Zeitschrift Bauwelt widmete im Jahr 2016 in einer Ausgabe der Produktiven Stadt und konzipierte ihren jährlich stattfindenden Bauwelt-Kongress um jenes Thema. AutorInnen der Zeitschrift sowie ReferentInnen der Veranstaltungen warfen aus unterschiedlichen Richtungen einen Blick auf die Produktive Stadt. Der Schwerpunkt der Auseinandersetzung stützt sich auf die Überwindung der Funktionstrennung und dem Zusammenbringen unterschiedlicher Nutzungen, welches von verschiedenen AutorInnen als zentrales Element einer nutzungsgemischten, produktiven Stadt identifiziert wird. Feldtkeller, Geipel und Borret beschäftigen sich mit der Nutzungsmischung auf Ebene der Stadt, der Quartiere und dem Gebäude und heben die Bedeutung dieser für eine lebenswerte und gerechte Stadt hervor. Sie blicken auch kritisch darauf, inwiefern Nutzungsmischung bisher interpretiert wird. So bestehe Nutzungsmischung in den als nutzungsgemischt proklamierten Quartieren meist aus Wohnen, Büros, Dienstleistungen, sozialer Infrastruktur und Handel. Das Gewerbe fehle meist in diesem Nutzungsmix.

In diesem Zusammenhang spielt die Belegung des Erdgeschosses eine maßgebende Rolle. Über die Erdgeschosse öffnen sich Quartiere der Öffentlichkeit und können als Orte gewerblicher bzw. gemischter Nutzungen etabliert werden, welche das Quartier durch eine unterschiedliche Intensität und Dauer der Frequentierung beleben. Über geeignete Grundrisszuschnitte, angemessene Raumhöhen und gezielte Kommunikation zwischen städtischen und privaten PartnerInnen lassen sich auch produzierende Betriebe ansiedeln.

Auf der Betrachtungsebene der Gesamtstadt werden mit Rotterdam, Brüssel und Stuttgart drei europäische Stadtregionen vorgestellt, deren Stadtentwicklung und Identität eng mit der industriellen Produktion verbunden ist. In diesen Städten ist die Produktion nie ganz verschwunden, vielmehr ist es die Basis des wirtschaftlichen Motors, der nun an die technologischen und gesellschaftlichen Veränderungsprozesse angepasst werden muss. Diese Städte setzen sich auf gesamtstädtischer Ebene mit der Produktiven Stadt auseinander, so dass es sich dabei nicht nur um leere Worthülsen und bloße Ideen handelt, sondern in einem Konzept Eingang finden, welches die Produktion sowie ihre Standorte im urbanen Kontext sichtbar macht.

Die European-Wettbewerbe 14 und 15 fanden unter dem Thema Produktive Städte statt. Die Intention des Wettbewerbs war es, unter dem Erfordernis eines Perspektivenwechsels auf bereits vorhandene Stadtstrukturen zu blicken und diese produktiver zu gestalten (European 2018, 2020). Laut European (2018) besteht die Möglichkeit darin, Industriegebiete als isolierte Arbeitsklaven aufzulösen, mit ergänzenden Gewerbeformen anzureichern, stärker in das Stadtgefüge zu integrieren und Quartiere mit urbanen Qualitäten zu gestalten. Gleichzeitig liegen in einigen Städten ehemalige Industriestandorte Brach, deren Standortqualität und Historie aufgegriffen und als Potenziale der Stadtentwicklung genutzt werden soll. Bei innerstädtischen und Wohnquartieren stellt sich hingegen die Frage nach Art und Weise der Integration von Produktion als Möglichkeit zur Belebung und Auflösung monofunktionaler Quartiersstrukturen. Auch (Verkehrs-)Infrastrukturen sollen in ihrer jetzigen Dimension überdacht und unter dem Gesichtspunkt nachhaltiger Mobilitätsformen neu strukturiert und besser in den öffentlichen Raum integriert werden. In European 15 sollte der Fokus noch stärker auf Ökologie und damit auf den Umgang mit Ressourcen und Mobilität gelegt werden (European, 2020). European versteht die Produktive Stadt nicht allein als ein Bild der Stadt, sondern setzt sich, abhängig von der den lokalen Gegebenheiten und räumlichen Stadtstrukturen, mit unterschiedlichen Ausprägungen Produktiver Stadt auseinander.

Sichtweise weiterer Diskurse

Weitere Studien und Artikel aus Wissenschaft und Praxis befassen sich mit der Produktiven Stadt und richten dabei den Fokus auf weitere Nutzungen bzw. städtische Aufgaben, die maßgebend sind. Für Vickery Hill & Warden (2018) gehört zur Produktiven Stadt, im Gegensatz zur urbanen Produktion, auch die urbane Landwirtschaft, die Abfallwirtschaft, Recycling und Bauaktivitäten. Für

Tobosco-Chavero et al. (2018) muss sich eine Produktive Stadt mit einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft beschäftigen und Dachflächen (teilweise auch den öffentlichen Raum) für die Lebensmittelproduktion, die Erzeugung von Energie und die Regenwassernutzung nutzbar machen. Bohn & Viljoen (2016) zeigen ein ähnliches Bild von Produktiver Stadt auf. Sie sprechen davon den urbanen Raum, insbesondere den öffentlichen Raum, so zu gestalten, dass er für die urbane Landwirtschaft dienlich ist („continuous productive urban landscape“), um lokal zu produzieren und negative Auswirkungen aktueller urbaner Lebensmittelsysteme minimieren zu können. Laut Hasan (2020) stützt sich die Definition auf drei Säulen: effiziente urbane Systeme in Bezug auf Ressourceneinsatz und die Abhängigkeit von peri-urbanen Bereichen; hohe ökonomische und soziale Aktivitäten sowie eine kontinuierliche Entwicklung; eine räumliche Organisation, die unter Anwendung von geeigneter Architektur-/ Gebäudetypen gemischt ist.

Brüssel (Region Brüssel-Hauptstadt) – Kanaal Plan

Die Region Brüssel-Hauptstadt gewinnt wie viele andere europäische Städte/Stadtregionen an Attraktivität und rechnet in den nächsten Jahren mit einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum (Bisa, 2020). Borret (2016b) empfindet dies nicht als Problem, sondern sieht darin die Chance einer nachhaltigen Stadterneuerung. Aufgrund dessen gilt es auf drei zentrale Erfordernisse einzugehen: Deckung des Wohnraumbedarfs, Schaffung und Sicherung eines Flächenangebots für gewerbliche Nutzungen (teils mit Zugang zum Kanal) und ein breites Angebot öffentlicher Räume. In der Kanalzone ist das Handlungserfordernis am drängendsten (Chemetoff & associés, 2014). Die Kanalzone bilde eine räumliche Barriere und Trennlinie zwischen verschiedenen sozialen Milieus und Bevölkerungsgruppen – zwischen „Thinkers and Makers“ (Chemetoff & associés, 2014; Borret, 2016). Mit dem Kanaal Plan ist eine übergeordnete strategische Vision entstanden, die es sich zum Ziel macht, die trennende Wirkung des Kanals zu überwinden und ihn langfristig zur geographischen, verbindenden Mitte Brüssels zu entwickeln. Im Fokus stehen dabei (Borret, 2018)

- 1) der Bau von Wohnungen und Einrichtungen als Reaktion auf das Bevölkerungswachstum der Stadt,
- 2) die Entwicklung eines zentralen Bereichs, der die Stadt durch öffentliche Räume miteinander verbindet und
- 3) die Stärkung ökonomischer Aktivitäten sowie Schaffung von Arbeitsplätzen.

Der Kanaal Plan Brüssels ist auch ein Aktionsplan, der das produzierende Gewerbe gleichwertig in den Transformationsprozess der Kanalzone einbezieht und es im Stadtbild präsenter und sichtbarer macht. Der Kanal wird als räumliches wie soziales Bindeglied genutzt, um die bisherige Trennung von „Thinkers and Makers“ zu überwinden und die soziale wie funktionale Diversität zu stärken. Die Produktive Stadt versteht sich als „truly mixed city“ (Borret, 2018, p.3), die durch mehr Nutzungsmischung sowie einer neuen räumlichen Nähe von Nutzungen (Nebeneinander und Überlagerung) auf die zentralen Erfordernisse der Stadtentwicklung eingeht. Die Ausprägung der Produktiven Stadt und der Grad der Nutzungsmischung kann dabei je nach Kanalabschnitt variieren, um so in einem besonderen Maße auf die lokalen Gegebenheiten zu reagieren. Aktuell befindet sich der Kanaal Plan in der Umsetzungsphase, welche bis 2025 angesetzt ist (Chemetoff & associés, 2014; Borret, 2018). Ein eigens eingerichtetes Team koordiniert und begleitet die Umsetzung des Kanaal Plans und nimmt eine proaktive Rolle in der Initiierung und Umsetzung von Projekte ein.

Stuttgart – Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen

Stuttgart zählt zu den wirtschaftsstärksten Regionen Europas und daher attraktiv für Menschen aus aller Welt. Ebenso wie die Hauptstadtregion Brüssel ist für die Stadt und Region Stuttgart ein Bevölkerungswachstum prognostiziert (Gwildis & Werrer, 2016). Industrie und produzierendes Gewerbe sind in Stuttgart tief verwurzelt und bestimmen noch heute die Stadt- und Nutzungsstruktur mit (Gwildis & Werrer, 2016). Daher versteht sich Stuttgart bereits als Produktive Stadt, die „in hochverdichteten industriellen Produktionsquartieren der Automobilwirtschaft und des Maschinenbaus, in ‚alltäglichen‘ Gewerbegebieten des Mittelstandes und den lokalen Ökonomien, in spezialisierten Forschungs- und Wissenschaftsstandorten, in kreativen Quartieren“ zum Ausdruck kommt (Landeshauptstadt Stuttgart, 2016, p.13). Mit der Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen (EWS) reagiert die Stadt Stuttgart auf die grundlegenden Veränderungstendenzen in der Arbeitswelt und deren maßgebliche Auswirkungen auf die städtische Wirtschaftskulisse. Da sich die wirtschaftliche Dynamik Stuttgarts im Wesentlichen aus einer starken industriellen Basis ableitet (Gwildis & Werrer, 2016), gilt es die dazugehörigen produktiven Aktivitäten am Standort zu sichern und eine Zukunftsperspektive zu bieten. Die Handlungsfelder des EWS fokussieren sich auf

- 1) die Flächensicherung und effektivere Nutzung von Bestandsflächen,
- 2) die Aktivierung untergenutzter Flächen und Erhöhung des Flächenangebots für besondere Zielgruppen,
- 3) Urbanisierung von definierten Bereichen,
- 4) Nachhaltigkeit durch Ressourceneffizienz sowie Ausstattung mit alternativen Mobilitätsangeboten und
- 5) regionale und interkommunale Kooperation.

Die Produktive Stadt ist in Stuttgart kein Wunschbild mehr, sondern bereits Realität. Gleichzeitig verkörpert es auch eine Zielsetzung für die Zukunft, in der es die hohe wirtschaftliche Dynamik zu sichern gilt. Dies bedeutet nicht, den Ist-Zustand der Gewerbeflächenkulisse in seiner jetzigen Charakteristik vollständig zu erhalten, sondern im Hinblick auf den Strukturwandel zukunftsfähig weiterzuentwickeln und ein neues Verständnis für urbane Gewerbegebiete zu etablieren (Landeshauptstadt Stuttgart, 2016; Gwildis & Werrer, 2016).

Wien – Fachkonzept Produktive Stadt

Ausgehend vom Stadtentwicklungsplan (STEP 2025) wurden u.a. mit dem Fachkonzept Produktive Stadt, Zielsetzungen vertieft und detailliertere Aussagen getroffen. Die Stadt Wien besitzt nun ein Instrument, das dem produzierenden Gewerbe mehr Bedeutung einräumt und es als gleichwertigen Bestandteil in die Stadtentwicklungsplanung einbezieht (Stadtentwicklung Wien, 2017). Dem Fachkonzept liegt eine umfassende Bestandserfassung und –analyse zugrunde, die es ermöglichen, einen Überblick über das aktuelle Kontingent an (verfügbaren) Flächen zu erhalten und den langfristigen Flächenbedarf abzuschätzen. Es wird ein Produktionsflächenbedarf von etwa 300 ha prognostiziert, wovon 2/3 über die Mobilisierung von Reserveflächen sowie noch zu widmender Flächen erfolgen und 1/3 über neue Produktionsflächen in Stadterweiterungsgebieten abgedeckt werden soll (Stadtentwicklung Wien, 2017). Die bedarfsgerechte Sicherung und Weiterentwicklung von Bestandsgebieten wird somit priorisiert, benötigt aber zur Deckung des Flächenbedarfs einen Ausgleich durch neue Produktionsflächen, die auch durch interkommunale und regionale Zusammenarbeit ermöglicht werden soll. Neben dem Schutz wohnunverträglicher Betriebe stehen auch neue Formen der Durchmischung im Fokus. In diesem Zusammenhang sind im Fachkonzept Produktive Stadt drei Betriebszonentypen definiert:

- 1) Industriell-gewerbliche Gebiete bieten leistbare Grundstücke, eine adäquate Ausstattung und Einbindung in das Verkehrsnetz. Insbesondere stark emittierenden Nutzungen soll ein uneingeschränkter Betrieb ermöglicht werden durch Ausschluss sämtlicher Nutzungen, die diesen Betrieb stören.
- 2) Gewerbliche Mischgebiete stehen für eine Zonentyp, der im urbanen Kontext liegt und sich durch mehrgeschossige Bebauung und Nutzungsmix auszeichnet. Durch das Ergänzen, Überbauen und Verdichten sollen produktive Stadtquartiere entstehen, die durch Wohnnutzungen erweitert, aber keinesfalls dominiert werden.
- 3) Integrierte Einzelstandorte sind meist Handwerks- und Gewerbebetriebe, die historisch bedingt im urbanen Kontext integriert sind und in ihrem Umfeld ein Netzwerk an KundInnen, Wissen und Kooperationen besitzen.

Das Fachkonzept Produktive Stadt ist umsetzungsorientiert ausgerichtet, in dem es klare Entwicklungsziele und Maßnahmen für Zonentypen formuliert, die einen Orientierungsrahmen für die konkrete Umsetzung von Einzelprojekten und Quartiersentwicklungen bilden. Im Verständnis der Wiener Stadtentwicklung ist die Produktive Stadt unabdingbar mit Lebensqualität verknüpft, zu der auch Räume der Arbeit und der Produktion einen wesentlichen Beitrag leisten (Stadtentwicklung Wien, 2017). So wird im Fachkonzept von Produktiver Stadt als einem Stadtmodell gesprochen, „dessen Lebensqualität maßgeblich auf der erfolgreichen Integration von unterschiedlichsten Formen der Produktion in das städtische Gewebe und seine Entwicklung beruht“ (Stadtentwicklung Wien, 2017, p.105).

Definition Produktive Stadt

Im vorangegangenen Kapitel wurden verschiedene Sichtweisen und Auffassungen von Produktiver Stadt aus Wissenschaft und Praxis dargestellt, einander gegenübergestellt und auf Gemeinsamkeiten und Gegensätze miteinander verglichen, um eine eigene Definition von Produktiver Stadt abzuleiten:

Der Begriff „Produktive Stadt“ greift die Transformationstendenzen in Wirtschaft und Gesellschaft auf, thematisiert neue Formen des Arbeitens mit flexibleren und urbaneren Produktionsformen, mit wechselnden Kooperationsmustern und eröffnet einen neuen „produktiven Blick“ auf die Stadt. Er definiert materielle Produktion als festen Bestandteil der

DNA von Stadt und Region und fordert zum Nachdenken über Mischung und Nähe auf.

Die Umsetzung impliziert eine Vielfalt an neuen Optionen, an produktiver und sozialer Mischung an sehr hybriden Standorten und in unterschiedlichen Quartiersformaten, die es sukzessive zu entwickeln und umzusetzen gilt. Der Begriff „Produktive Stadt“ wird inzwischen von mehreren Städten auch als Handlungsstrategie und Leitbild für eine gemischt genutzte Stadt verwendet.

Aufgrund unterschiedlicher Interpretationen gibt es bisher keine allgemein gültige und anwendbare Formel für Produktive Stadt, sondern es bleibt zunächst einmal ein Begriff. Ein Begriff, der in den Städten, abhängig von lokalen Raum- und Nutzungsstrukturen und planerischer Zielsetzungen, in unterschiedlichem Maße Anwendung findet. Die Produktive Stadt wird immer wieder synonym mit urbaner Produktion („urban manufacturing“) verwendet, versteht sich aber nicht nur auf die Herstellung und Bearbeitung materieller Güter in einem urban eingebetteten Kontext (Vickery Hill & Warden, 2018, p.9-10), sondern wirft einen umfassenderen Blick auf die verschiedenen Schichten und Entwicklungsprozesse der Stadt. Neben einem „produktiveren Blick“, ermöglicht das Aufgreifen gesellschaftlicher Transformationstendenzen auch einen sozialwissenschaftlich geprägten Blick und bezieht Nachhaltigkeitsaspekte mit ein. Die Stadt wird als Plattform und Experimentierfeld verstanden, in der sich jene, lokal unterschiedlichen Arbeits- und Lebenswelten, diversifizierten und produktiven Wirtschaftsstrukturen, lokal eingebettete Kreislaufsysteme sowie sozialen Diversitäten entfalten und so die Produktive Stadt ortsabhängig zum Ausdruck bringen können.

Eigenschaften Produktiver Stadt

In der Auseinandersetzung mit den verschiedenen Sichtweisen zu Produktiver Stadt und bei der Entwicklung einer eigenen Definition kristallisierten sich sechs wesentliche Handlungsfelder heraus, die einerseits wiederkehrend in den verschiedenen Sichtweisen und Praxisbeispielen in Kap. 2 auftauchen, aber auch die Vielschichtigkeit von Produktiver Stadt übersichtlich erläutern. Die Produktive Stadt kann daher zusammenfassend mit den folgenden Attributen beschrieben werden:

Die Produktive Stadt...

...ist bewusstseinsbildend, indem sie auf einem neuen Produktionsverständnis, zirkulären, lokal eingebetteten Wirtschaftskreisläufen und einer

diversifizierten Wirtschaftsstruktur aufbaut (Circular economy & technology).
 ...ist repräsentativ und verleiht Produktion, als ökonomischer Basis der Städte, Sichtbarkeit im Stadtraum und bietet ein vielfältiges Raum- und Flächenangebot (space & urban integration).
 ...ist inklusiv und nutzungsgemischt, in dem sie produktive Nutzungen in unterschiedlich ausgeprägte urbane Kontexte einbindet, sodass Nähe zwischen und zu anderen Nutzungsarten, NutzerInnengruppen und Ressourcen geschaffen wird (types and mix of uses).
 ...ist versorgungsrelevant und bietet Möglichkeiten Energieversorgung, Lebensmittelproduktion sowie Abfall- und Recyclingprozesse im urbanen Raum abzuwickeln (ecology, sustainability & climate protection).
 ...ist kommunikativ, in dem es Austausch- und Lernplattformen sowie neue Prozess- und Beteiligungsstrukturen initiiert (stakeholders & urban policies, social diversity).

Implementation Produktive Stadt

In einem nächsten Schritt wird nun anhand von drei bereits umgesetzten bzw. in Planung befindenden Quartiersentwicklungen verdeutlicht, inwiefern die Produktive Stadt auf Quartiersebene zum Ausdruck kommt.

München – Werksviertel

Ab den 1950er Jahren siedelten sich auf dem Produktions- und Industriegelände zahlreiche Firmen wie Pfanni, Optimol oder Zündapp an. Ab den 1970er Jahren gaben zahlreiche den Produktionsstandort wieder auf und nach der Schließung des Pfanni-Werks 1996 entstand der Kunstpark Ost (später Kultfabrik), der zunächst als Zwischennutzung gedacht war, aber über viele Jahre ein Zentrum des kulturellen Lebens war (LH München, 2020; Baum, 2008, pp. 106-113). Eine Besonderheit des Areals liegt in seiner Eigentümerstruktur. Die Mehrheit der 39 ha umfassenden Flächen sind in Privatbesitz, deren Grundeigentümer aktiv in die Entwicklung des Areals involviert sind (LH München, 2020). Das Büro steidle Architekten begleitet und koordiniert die Entwicklung des Werksviertels und legte 2007 eine Weiterentwicklung des Strukturplans vor, der ein nutzungsgemischtes Quartier vorsieht, indem ein wesentlicher Gebäudebestand erhalten wird. Das im Anschluss eingeleitete Bebauungsplanverfahren ist abgeschlossen und befindet sich nun in der Umsetzung (Werksviertel, 2020).

Auf dem Gelände sind 7.000 neue Arbeitsplätze und über 1000 neue Wohnungen geplant. Das

Konzept des Werksviertels sieht vor, durch unterschiedliche Formen von Architektur (Neubau, Bestandserhalt und Umnutzung) den früheren produktiven Quartierscharakter mit neuen Ideen zu verbinden. Es entsteht eine Symbiose aus nutzungsgemischten Bausteinen, die Produktion, Handwerk, Handel, Dienstleistungen sowie Kreativ- und Medienwirtschaft mit Wohnen, Kultur, Bildung und Sozialem zusammenbringt (Werksviertel, 2020). Gleichzeitig soll das Werksviertel durch seine offenen Bebauungsstrukturen, öffentlichen Räume sowie Fuß- und Radwegeverbindungen zu einem durchlässigeren urbanen Ort werden und sich stärker mit seinem Umfeld verknüpfen.

Zug – Tech-Cluster V-Zug

Der Haushaltsgerätehersteller V-Zug ist seit über 100 Jahren am heutigen Standort tätig. Das Ziel des Unternehmens ist nun eine „strategische Erneuerung“ des Werksareals, die eine langfristige und nachhaltige Investition in die Zukunft des Standorts darstellt (Tech Cluster Zug AG, 2020). Durch Modernisierungsmaßnahmen und einer räumlichen Konzentration von Produktionstätigkeiten entstehen Kapazitäten für den Aufbau eines Tech-Clusters und die Ansiedlung anderer NutzerInnengruppen, für ein Netzwerk aus Ideen, Wissen und Austausch (Hosoya Schaefer Architects, 2021). Hosoya Schaefer Architects erstellte nach dem Gewinn eines Wettbewerbsfahrens einen Masterplan für das gesamte V-Zug-Areal, welcher vorsieht, das bisherige Werks Gelände in ein durchmischtes, lebendiges Stadtquartier zu entwickeln (Tech Cluster Zug AG, 2020; Hosoya Schaefer Architects, 2021). Auf dem 8 ha großen Areal soll ein Drittel der Flächen für Produktion und Logistik zur Verfügung stehen; die restlichen Flächen können durch eine Mischung an Forschung, Dienstleistungen, Start-Ups, etablierte Firmen, Nahversorgung oder auch Wohnen belegt werden (Tech cluster Zug AG, 2020).

Das Konzept sieht auf acht Baufeldern neue oder ergänzende Bausteine vor, die sich in Abhängigkeit von Lage und Umfeld in Höhenentwicklung und Nutzungsabsicht voneinander unterscheiden. Auf diese Weise kann ein Raumangebot für verschiedenste Nutzungsarten und –mischungen geschaffen werden. Die Einrichtung eines gemeinsamen Energienetzes, eines Mobilitätshubs sowie gemeinschaftlich nutzbarer Infrastrukturen soll den Ressourcenverbrauch auf ein Minimum reduzieren und die CO2-Emissionen senken (Tech Cluster Zug AG, 2020).

Die Besonderheit des aktuell in der Umsetzung befindenden Quartiers steckt in der sukzessiven

Transformation des Areals, das die gleichzeitig laufenden Produktionsabläufe berücksichtigen muss und immer wieder Flächen für Zwischennutzungen freigibt (Tech Cluster Zug AG, 2020).

Stuttgart – Maker City

Mit der Entwicklung des sogenannten Rosenstein-Quartiers, dem aktuell wichtigsten Stadtentwicklungsprojekt Stuttgarts, entsteht ein Stadtteil im Herzen der Stadt, der sich aktuellen wie zukunftsrelevanten Themen widmet und verschiedene Lebens-, Arbeits- und Freizeitformen über ein grünes Rückgrat miteinander verbinden soll (LH Stuttgart, 2020; asp Architekten, 2021). Der aus einem Wettbewerbsverfahren überarbeitete Siegerentwurf der Arbeitsgemeinschaft asp Architekten/Koerber Landschaftsarchitektur bildet die Grundlage für die weiteren Entwicklungsschritte. Im Umfeld des Nordbahnhofs und der Wagenhallen entsteht mit der „Maker City“ ein Stadtbaustein des Rosenstein-Quartiers, der unterschiedliche Formen von Wohnen, Gewerbe und Produktion zusammenbringt.

Die „Maker City“ greift den experimentellen Charme zwischen Wagenhallen, „Container City“ und „Stadtacker“ auf und wird selbst zu einem Experimentierfeld für neue Wohn- und Arbeitsformen. Das Areal ist bereits heute ein Ort, an dem Kultur, Kunst und städtische Landwirtschaft gelebt werden und dieser kreativwirtschaftliche Geist soll auch in der „Maker City“ fortbestehen. Die Bebauung soll als „flexibel, innovativ, leicht und experimentierfreudig“ (asp Architekten, 2021) und ressourcen- wie klimaschonend entstehen.

Bereits im EWS-Konzept wird den Flächen der „Maker City“ ein Potential zur Flächenaktivierung und Urbanisierung zugeschrieben. Es könne ein Quartier für Gründer, Kreative, Start-Ups, aber auch für eine Kombination aus Wohnen und urbaner Produktion entstehen (LH Stuttgart, 2016). Die Idee der „Maker City“ von asp Architekten/Koerber Landschaftsarchitektur greift die Zielsetzungen des EWS auf und bindet es in die ganzheitliche städtebauliche Konzeption des Rosenstein-Quartiers mit ein.

Kritik an der Produktiven Stadt bzw. Kritik am Umgang mit (Begriff der) Produktiver Stadt

Die vorherigen Kapitel zeigten auf, dass die Produktive Stadt sich besonders für eine kooperative Entwicklung von Visionen und Ideen für die Zukunft unserer Städte eignet. Produktive Nutzungen können über Jahrzehnte zunehmend segregierte Stadtquartiere oder brachegelegene

Flächen bereichern. Von verschiedenen Seiten gibt es aber auch Kritik an der Produktiven Stadt bzw. am Umgang mit dem Begriff der Produktiven Stadt.

Oftmals kommt es in der Auseinandersetzung mit der Thematik dazu, dass die Begriffe Produktive Stadt und Urbane Produktion synonym verwendet oder zusätzlich weitere Begriffe wie „Industrie 4.0“, „Next Economy“ oder „Urbane Industrien“ im Raum stehen. In den letzten Jahren wurden Begrifflichkeiten wie Nachhaltigkeit oder Resilienz fast schon willkürlich verwendet und standen als sogenannte Worthülsen für unterschiedlichste Vorhaben. Die „Neue Leipzig Charta“ greift nun auch die Produktive Stadt auf und bindet sie als eine von drei Dimensionen europäischer Stadt ein (BMI, 2020). In diesem Zusammenhang besteht die Annahme, dass die Idee von Produktiver Stadt als Worthülse unterschiedlichste Produkte und Ideen etikettiert. Dabei sollte Produktive Stadt für mehr stehen, als nur die wohlklingende, vermarktungsrelevante Betitelung von Strategien oder Projekten.

Durchmischten Stadtquartieren der letzten Jahre mangelt es meistens an produzierendem Gewerbe, welches nur selten bei der räumlichen und funktionalen Mischung von Nutzungen Berücksichtigung findet (Borret, 2016; Geipel, 2016). Daher bedarf es im Allgemeinen einem umfassenderen Verständnis von Produktion und mehr Bewusstsein für die ökonomische und soziale Bedeutung der Städte. In vielen Städten siedeln sich wieder kleinteilige Produktionen, meist in innerstädtischen oder innenstadtnahen Quartieren, an, was auch als positives Signal zu verzeichnen ist (Leeser, 2020). Produktive Städte bestehen aber nicht nur Seifenmanufakturen oder Kaffeeröstereien, die meist nur ökonomische Nischen abdecken, sondern entwickeln dann Strahlkraft, wenn auch „traditionelles“ Handwerk und Gewerbe (z.B. Klempner, Karosseriebau) langfristig in die Stadtentwicklungsplanung einbezogen sind (Gärtner & Schepelmann, 2020; Leeser, 2020).

Räume in der Stadt für Produktion und Gewerbe und die zukunftsfähige Ausrichtung von Produktionsstandorten finden sich auch in Gewerbebestandsgebieten. Laut Eckmann et al. (2020) wurden allerdings bestehende, oftmals am Ende ihres Lebenszyklus angekommene Gewerbe- und Industriegebiete, in der Debatte um die „Produktive Stadt“ meist außen vor gelassen. Dabei bieten diese Gebiete in Zeiten des Strukturwandels ein großes Transformationspotenzial zur allgemeinen und zeitgemäßen Umstrukturierung und Etablierung urbaner Produktionen. Oftmals sprechen jedoch finanzielle Gründe oder personelle sowie zeitliche Engpässe gegen entsprechende,

aufwendige Umstrukturierungsvorhaben. Eckmann et al. (2020) zeigen auf, dass, orientiert an der Strategischen Planung, Möglichkeiten bestehen heterogene Akteurskonstellationen zusammenzubringen, um Prozesse zur Transformation städtischer Gewerbebestandsgebiete anzustoßen.

Im Allgemeinen muss zunächst ein Verständnis für Produktive Stadt, Räume für Produktion und Arbeit, das Zusammenspiel verschiedener Nutzungsarten und der Mehrwert produktiver Stadtquartiere etabliert werden, damit es in der Stadtentwicklungspolitik und der Planungspraxis angemessen Berücksichtigung findet. Die Produktive Stadt bezieht sich nicht ausschließlich auf Großstädte, sondern kann in klein- und mittelgroßen Städten Relevanz entwickeln und zur Umsetzung kommen. Während die Vision einer Produktiven Stadt ortsunabhängig Wirkung entfalten kann, sind gesamtstädtische Strategien oder Konzepte gemischter, produktiver Stadtquartiere nicht problemlos von einer Stadt auf die andere übertragbar. Produktive Stadt bedeutet auch immer, die lokalen Rahmenbindungen sowie vorhandenen Nutzungs-, Bau- und Akteursstrukturen zu berücksichtigen und diese als Ausgangspunkt einer Planung miteinzubeziehen.

Neuer Blick auf die Stadt und zukünftige Räume produktiver Stadt

Der aktuelle Diskurs hat den Blick auf urbane Territorien verändert. Die produktive Stadt ermöglicht es, einen produktiven und sozialen Mix an sehr hybriden Orten und in unterschiedlichen Stadtquartieren zu denken. Typologische Ansätze lassen sich auf ganz unterschiedlichen Maßstabebenen, in Stadtquartieren ebenso wie in Gebäuden, mit "Strahlkraft" auf ihr jeweiliges Umfeld identifizieren. Dabei gilt es, einen neuen Blick auf die Stadt zu richten und beispielsweise bestehende Gewerbegebiete einzubeziehen, die Potenziale für ganz unterschiedliche raum- und nutzungsbezogene Transformationsprozesse aufweisen können (Eckmann et al., 2020; Roost et al., 2021). Roost et al. (2021) identifizieren in ihrer Forschung zur Wandlungsfähigkeit und Weiterentwicklung von Gewerbebestandsgebieten hin zu produktiven Stadtquartieren Gewerbegebietstypen, die in besonderem Maße wandlungsfähig sind und sich zu stadtaffinen Produktionsstandorten in integrierten Lagen weiterentwickeln können. Neben innenstadtnahen, gewachsenen Produktionsstandorten zählen auch stadtrandnahe Korridorsituationen und Gebiete mit einem breiten Branchenmix dazu. Aber auch bei der Betrachtung von Wohngebieten und Innenstädten stellt sich die Frage, inwiefern und welcher Anteil an Räumen für Produktion und Arbeit nötig und

auch möglich ist, um ein produktives Profil zu entwickeln.

Im Folgenden werden exemplarisch einzelne produktive städtische Raumtypen genannt, die an vielen Standorten entwickelt werden könnten:

- gemischte Wohnquartiere in Kombination mit urbaner Produktion,
- Transformationsquartiere, die durch temporäre Nutzungen Raum für innovative urbane Prozesse bieten,
- hybride Wissensproduktionsquartiere für Forschung & Entwicklung,
- urbane Gewerbequartiere mit Aufenthaltsqualität,
- urbane Katalysatoren als Nutzungsgemischte Stadtbausteine,
- experimentelle Gründungs- und Produktionskultur mit Coworking Spaces, FabLabs und Inkubatoren als neuen Elementen der städtischen Infrastruktur.

Stadtentwicklungen sollten daher von vornherein neue urbane Arbeitsformen und lokale Ökonomien berücksichtigen. Die unter Industrie 4.0 zusammengefassten Transformationstendenzen der industriellen Produktion, wie urbane Manufakturen, vernetzte Produktion, FabLabs oder kleine Recyclingfabriken, könnten neue urbane Industrien in kleinteilig gemischten Quartieren ermöglichen. Es entstehen neue Formen der Arbeit mit flexibleren und urbanen Produktionsformen, mit veränderten Mustern der Kooperation und Kollaboration, also einer Next Economy. So kann aus unterschiedlichen Lebensmilieus, Arbeitswelten und Lernarenen eine inklusive Stadt entstehen, die Räume für die notwendige Gestaltung und Erprobung neuer produktiver Strukturen nach dem Prinzip "learning by doing" bietet. Das „Learning by doing“ und Ausprobieren von experimentellen Wohn- und Arbeitsformen bietet aktuell die beste Grundlage, um sich in der Praxis mit gemischt genutzten Stadtquartieren auseinanderzusetzen. Die Gegenüberstellung verschiedener Sichtweisen aus dem akademischen Diskurs und der Planungspraxis ist nicht abschließend, verdeutlicht aber gut das breit gefächerte Verständnis von Produktiver Stadt, das aber noch keine allgemeine gültige Formel darstellt. Daher ist der von Läßle geprägte Begriff des „Suchkonzepts“ nach aktuellem Kenntnisstand angemessen, um kooperative Entwicklung von Visionen und Ideen für die Zukunft unserer Städte zu beschreiben und sich ortsunabhängig mit Produktiven Stadt zu befassen.

Quellenverzeichnis

Allmeier, D. & Scheuven, R. (2018). City is more than living: the productive city. In European (Ed.), *European 14: productive cities results* (pp. 123-129). Berlin: European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V.

asp Architekten (2021). *Internationaler Wettbewerb Rosenstein, Stuttgart* [international competition Rosenstein, Stuttgart]. Retrieved February 17, 2021, from <https://www.asp-stuttgart.de/portfolio-items/internationaler-wettbewerb-rosenstein-stuttgart/?portfolioCats=21>

Baum, M. (2008). *Urbane Orte - Ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale* [urban places – An urbanity concept and its application for a study of transformed industrial sites] (doctoral dissertation). Universität Karlsruhe (TH), Fakultät für Architektur. Retrieved from <https://publikationen.bibliothek.kit.edu/1000009114>

Bohn, K. & Viljoen, A. (2016). The productive city: urban agriculture on the map. *Food and the City - Urban Design Group Journal*, 2016(140), 21-24.

Borret, K. (2016a). Den Klempner brauchen wir immer – Ideen für die produktive Stadt Brüssel [we always need the plumber – ideas for the productive city of Brussels]. *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 40-45.

Borret, K. (2016b). A good city has industry exhibition [Video file]. Retrieved from <https://vimeo.com/195290112>

Borret, K. (2018). *Brussels productive city*. Brussels: Bouwmeester Maitre Architecte. Retrieved from <https://bma.brussels/wp-content/uploads/2018/12/BRUSSELS-PRODUCTIVE-CITY.pdf>

BOZAR – Centre for Fine Arts, Brussels (2016). *A good city has industry*. 7th IABR. The new economy. Brussels: BOZAR. Retrieved from <https://www.bozar.be/file/1626/download>

Brugmans, G. & Petersen, J.W. (2012). Making city – main exhibition. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), *Making City, 5th IABR 2012, Catalog*. Rotterdam: IABR. Retrieved from https://iabr.nl/media/document/original/catalog_5ia_br_en.pdf

Brussels institut voor statistiek en analyse (bisa) (2020): *Bevolkingsprojecties* [Population

projections]. Bisa -Perspective.Brussels. Retrieved February 9, 2021, from <https://bisa.brussels/themas/bevolking/bevolkingsprojecties>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2019). *Nachdenken über die Stadt von übermorgen* [Thinking about the city of the day after tomorrow]. Bonn: BBSR. Retrieved from <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-11-2019.html?nn=2541684>

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2007). *LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen, europäischen Stadt* [LEIPZIG CHARTER on sustainable european cities]. Retrieved from https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/leipzig-charta.pdf;jsessionid=435C2B592C8CCE561F936FCBB2E4B4E4.1_cid364?__blob=publicationFile&v=2

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2021). *Was ist Industrie 4.0? - Plattform Industrie 4.0* [What is industry 4.0? - Platform industry 4.0]. Retrieved February 9, 2021, from <https://www.plattform-i40.de/PI40/Navigation/DE/Industrie40/WasIndustrie40/was-ist-industrie-40.html>

Chemetoff, A. & associés (2014): *Plan-Canal 01 + 02. Kanaalplan 01 + 02*. Brussels: Government of the Brussels Capital Region.

Eckmann, B., Holthey, L., Krüger, T., & Spars, G. (2020). Perspektiven für Gewerbe und Produktion in der Stadt: Zur Transformation von Gewerbebestandsgebieten [Prospects for business and production in cities: on the transformation of existing commercial areas]. *RaumPlanung*, 6-2020(209), 45-50.

European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. (2018). *European 14 – Produktive Städte, Ergebnisse* [European 14 – productive cities, results]. Berlin

European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. (2020). *European 15 – Produktive Städte 2, Ergebnisse* [European 15 – productive cities 2, results]. Berlin: jovis Verlag GmbH

Fürst, F., Himmelbach, U. & Potz, P. (1999). *Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit?*, Bericht aus dem Institut für Raumplanung 41 [Guiding

principles of spatial urban development in the 20th century – paths to sustainability? Report from the institute of spatial planning 41]. Dortmund: Institut für Raumplanung (IRPUD).

Gärtner, S. & Schepelmann, P. (2020). Urbane Produktion. Mehr als ein sozial-ökologisches Feigenblatt? [urban production – more than an ecological fig leaf]. *RaumPlanung*, 6-2020(209), 50-54.

Geipel, K. (2016). A good city has industry. Editorial. *StadtBauwelt*. 35.2016(211), 1.

Gornig, M. & Werwatz, A. (2018). Anzeichen für eine Reurbanisierung der Industrie [Indications of a reurbanisation of industry]. *DIW Wochenbericht*, 85(47). Retrieved from https://www.diw.de/de/diw_01.c.607799.de/publikationen/wochenberichte/2018_47_5/herausforderung_en_fuer_bestehende_industrieunternehmen_am_bei_spiel_berlin.html

Gornig, M. & Voshage, R. (2019). Reurbanisierung der Industrie: Neue Chance für die Stadt? [reurbanisation of industry – new opportunities for the city], *Informationen zur Raumentwicklung (IzR)*. 6/2019, 94-103

Gwildis, F. & Werrer, S. (2016). Wie die neue Produktion die Stadtentwicklung verändert – Beispiel Stuttgart [how new production changes urban development – the example of Stuttgart]. *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 34-37.

Hasan, N.A. (2020). The spatial organization strategies of productive cities. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 881(012021). Retrieved from <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/881/1/012021/pdf>

Hosoya Schaefer Architects (2021). *Tech cluster Zug*. Retrieved from <https://hosoyaschaefer.com/de/projects/areal-v-zug-ag-2/>

Katz, B. (2012). Restoring the productive city: „the march of the makers“. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), *Making City 5h IABR 2012, Catalog*. pp. 125- 128. Rotterdam: IABR.

Landeshauptstadt München (2020). *Das Werksviertel*. Retrieved February 17, 2021, from <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Ostbahnhof.html>

Landeshauptstadt Stuttgart (2016). *Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS)* [development concept for

commercial areas in Stuttgart]. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart (2020). *Das Rosenstein-Quartier*. Retrieved February 17, 2021, from <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/rosenstein-quartier.php>

Läpple, D. (2005). Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt [Phoenix from the ashes – reinvention of the city]. In Berking, H.; Löw, M. (Eds.), *Die Wirklichkeit der Städte* (pp. 397-143). Baden-Baden: Nomos/SozW Soziale Welt

Läpple, D. (2013): Produktion zurück in die Stadt? [production back to the city?], In Kronauer, M. & Siebel, W. (Eds.), *Polarisierte Städte. Soziale Ungleichheit als Herausforderung für die Stadtpolitik* (pp. 129-150). Frankfurt/ New York: Campus Verlag

Läpple, D. (2016). Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer [production back to the city. A plea.], *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 22-29.

Läpple, D. (2017). *Produktive Stadt: Warum sie nötig ist und wie sie möglich wird* [Productive city: why it is necessary and how to make it possible]. Presentation „Urbane Produktion – eine Strategie für die funktionsgemischte Stadt“. Retrieved from <https://docplayer.org/70647506-Die-produktive-stadt-warum-sie-noetig-ist-und-wie-sie-moeglich-wird.html>

Läpple, D. (2018). Perspektiven einer produktiven Stadt. [Prospects of a productive city], In Schäfer, K. (Ed.), *Aufbruch aus der Zwischenstadt. Urbanisierung durch Migration und Nutzungsmischung* (pp. 150-175). Bielefeld: transcript-Verlag.

Leeser, J., (2020). *Neue, alte Nähe* [A new, old proximity]. Marlowes. Retrieved December 15, 2021, from <https://www.marlowes.de/neue-alte-naehe/>

Roost, F.; Baur, C.; Bentlin, F.; Höfler, J.; Hüttenhain, B.; Jeckel, E.; Kübler, A.; Millon, A.; Werrer, S. (2021). *Vom Gewerbegebiet zum produktiven Stadtquartier: Dienstleistungs- und Industriestandorte als Labore und Impulsgeber für nachhaltige Stadtentwicklung* [From industrial area to productive urban quarter: service and industrial sites as laboratories and drivers for sustainable urban development]. BBSR-Online-Publikation XX/2020. Bonn (in publication)

Sperle, T. & Teodorovici, D. (2010). Nutzung und Dichte [Uses and density]. In Bott, H., Jessen, J. &

Pesch, F. (Eds.), *Lehrbausteine Städtebau* (6th edition, pp. 129-144). Stuttgart: Städtebau-Institut.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2017). *STEP 2025. Fachkonzept Produktive Stadt* [STEP 2025. Concept of the productive city]. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008500.html>

Tech Cluster Zug AG (2020). *Tech cluster Zug*. Retrieved February 17, 2021, from <https://techclusterzug.ch>

Tobosco-Chavero, S.; Nadal, A.; Petit-Boix, A.; Pons, O.; Villalba, G.; Gabarrell, X.; Josa, A.;

Rieradevall, J. (2018). Towards Productive Cities. Environmental Assessment of the Food-Energy-Water Nexus of the Urban Roof Mosaic. *Journal of Industrial Ecology*. Volume 00(0). Wiley Periodicals, Inc.. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/185529757.pdf>
Vickery Hill, A. & Warden, J. (2018). *Cities of Making. Cities Report*. Brussels.

Werksviertel München (2020). *Werksviertel München. Konzept – Geschichte – Facts* [Werksviertel Munich. Concept – history - facts]. Retrieved February 17, 2021, from <https://werksviertel.de/#anker01>

Wandlungsfähigkeit und Weiterentwicklung von Gewerbegebieten – Fazit und Ausblick

Stefan Werrer, Christine Baur

Gewerbegebiete sind elementare Bestandteile der Stadtregionen, die im Lebensalltag der BewohnerInnen eine große Bedeutung als Orte der Arbeit, des Handels und des Verkehrs haben. In planerischer und baukultureller Hinsicht sind sie jedoch immer „Stiefkinder“ geblieben, in denen die für die anderen Teile der Siedlungsräume in den letzten Jahrzehnten etablierten städtebaulichen Ziele wie Kompaktheit, Nutzungsmischung oder Fußgängerfreundlichkeit nicht zu gelten scheinen. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die der Planung zugrundeliegenden Annahmen über gewerbliche Strukturen von dem in den Nachkriegsjahrzehnten geprägten Leitbild einer Nutzungstrennung geprägt wurden, dem zufolge das möglicherweise störende Gewerbe im Stadtgebilde räumlich-funktional separiert und nach rein technischen und ökonomischen Gesichtspunkten gestaltet wurde. Ein Teil des Gewerbes erzeugt zwar tatsächlich auch heute noch Emissionen, die für einen gesonderten Standort sprechen, doch der Strukturwandel führt dazu, dass dies für einen immer größeren Teil der gewerblichen Nutzungen nicht mehr zutrifft. Stattdessen führen die zunehmende Bedeutung von Dienstleistungen und der Wandel der industriellen Produktion zu neuen räumlichen Ansprüchen, die weitreichende Änderungen der baulichen und planerischen Konzepte erfordern und neue Spielräume für eine städtebauliche Weiterentwicklung von Gewerbegebieten eröffnen.

WANDEL UND WANDLUNGSFÄHIGKEIT VON GEWERBE GEBIETSTYPEN

Kennzeichen dieses Strukturwandels ist die Abkehr von der vertikal integrierten fordistischen Massenproduktion mit hohen Emissionen und großem Flächenverbrauch an ausgewählten Standorten zu einem Wirtschaftsmodell, das von mehr Flexibilität, stärkerer Kleinteiligkeit, wissensintensiven Tätigkeiten und einer organisatorischen Vernetzung von oft geografisch weit auseinanderliegenden Betrieben in komplexen Lieferketten gekennzeichnet ist. Der Baubestand aus den 1950er bis 1980er Jahren wird daher anpassungsbedürftig und teilweise auch gar nicht mehr benötigt. Die neue Nachfrage aus den technologieorientierten und dienstleistungsintensiven Branchen hingegen ist mit neuen Ansprüchen an die Anbindung, Vernetzung und stadträumliche Beschaffenheit des Umfelds verbunden, denen mit einer (städte-) baulichen Qualifizierung gut Rechnung getragen werden kann. Im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit der

Umgebung erscheint daher nicht zuletzt auch eine Diskussion um die Neudefinition von Gewerbekategorien nach BauNVO als überfällig. Eine Weiterentwicklung von Gewerbegebieten kann jedoch nicht immer nach den gleichen Maßstäben erfolgen, denn verschiedenartige Gewerbegebiete weisen auch jeweils andere Potenziale und Herausforderungen auf. Die Analyse der Untersuchungsräume Aachen, Berlin, Kassel und Stuttgart hat aber verdeutlicht, dass sich hinsichtlich Lage, Entstehungsgeschichte, Bebauungsstruktur, Nutzungsprofil und Wandlungsfähigkeit vier weit verbreitete Typen von Gewerbegebieten identifizieren lassen: überformt-innenstadtnahe, branchenübergreifend-stadtrandnahe, großdimensioniert-periphere und konsumorientiert-korridorbildende Gewerbegebiete.

Die **überformt-innenstadtnahen Gewerbegebiete (Typ 1)** sind meist schon vor über hundert Jahren entstanden und haben sich seitdem weiterentwickelt. Die meist repräsentativ gestalteten Unternehmensarchitekturen des 19. Jahrhunderts mit besonderen Raumatmosphären sind heute Triebfedern der Anziehung für innerstädtische Nutzungen. Anders als Bauten der ersten Industrialisierungsphase, die sich durch unreguliertes Stadtwachstum inmitten gründerzeitlicher Quartiere finden und heute zu Wohnlofts, Kulturzentren oder Büroräumen der Kreativwirtschaft umgenutzt wurden, handelt es sich hierbei um noch aktive Produktionsstandorte, die der Industrialisierungsphase ab dem Ende des 19. Jahrhunderts entstammen und am damaligen Rand der Stadt gebaut wurden. Da weitere Stadtteile zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter neuen Leitbildern erster funktionaler Ausrichtung um diese gründerzeitlichen Produktionsstandorte am Stadtrand herum immer weiterwuchsen, liegen hier Wohn- und Gewerbeareale nah beieinander - mit teilweise abrupten Übergängen. Angesichts des Alters der Bauten und Produktionsanlagen kann es auch bei guter Zukunftsperspektive der ansässigen Unternehmen notwendig werden, einen solchen Standort einer umfassenden Erneuerung zu unterziehen. Ihre Lage im Stadtgefüge prädestiniert diese Gewerbegebiete für kleinteilige und technologieorientierte Betriebsteile im Rahmen von Produktionsnetzwerken. Da gerade wissensintensive Branchen und deren Beschäftigte von einer hohen Affinität zum Arbeiten im urbanen Kontext geprägt sind, bieten sich als planerische Maßnahmen zur Weiterentwicklung dieses Gewerbegebietstyps die nachbarschaftliche Einbindung in das (Wohn-) Umfeld sowie eine

kleinteilige Mischung von Produktion, Forschung und darauf bezogenen Dienstleistungen an, die mit einer hochwertigen Gestaltung nicht nur der Gebäude, sondern auch der Zugangsbereiche, Verkehrserschließung und Freiräume verbunden sein sollte.

Zu den am weitesten verbreiteten Typen von Gewerbegebieten gehören die **branchenübergreifend-stadtrandnahen Standorte (Typ 2)**, die seit den Nachkriegsjahrzehnten im Sinne der funktionalen Entmischung getrennt von der Wohnbebauung entstanden und mit diesen nur durch eine automobilorientierte Erschließung verbunden sind. Ihre städtebauliche Struktur ist von einer offenen Bauweise mit geringer Bebauungsdichte und niedriger Geschosshöhe sowie großzügig bemessenen Straßen und Parkplätzen geprägt. Vorherrschend ist ein Branchenmix aus klein- und mittelständischen Unternehmen des produzierenden Gewerbes bzw. des Handwerks, großflächigem Einzelhandel, Logistikbetrieben und teilweise hochwertigen unternehmerorientierten Dienstleistungen, jedoch ohne dass diese eine adäquat hochwertige Gestaltung besitzen. Stattdessen sind fast alle Bauten als Solitäre konzipiert, die weder einen funktionalen noch einen städtebaulichen Zusammenhang herausbilden. Die Aufteilung der Parzellen ist beliebig, und die diffuse Anordnung der Eingänge, Fensterfronten, Parkplatzflächen, Anlieferungszonen und Entsorgungsbereiche lassen kein strukturiertes Raumbild erkennen. Einheitlich ist lediglich die wenig flächensparende Grundstücksausnutzung mit einem hohen Anteil an Reserveflächen für mögliche Erweiterungen, großdimensionierten Flächen für den ruhenden Verkehr und untergenutztem Abstandsräumen. Genau diese Großzügigkeit stellt aber auch ein großes Potenzial dar. Insbesondere einfache Flachbauten aus den 1950er bis 1980er Jahren, die einen hohen energetischen Erneuerungsbedarf aufweisen, könnten durch eine mehrgeschossige Bebauung, die die Flächen besser ausnutzt, ersetzt werden. Dabei ist anders als bisher statt auf Abstand und große Flächenreserven vielmehr auf maßgeschneiderte Parzellen und eine sinnvolle kleinräumliche Verbindung verschiedener Funktionen Wert zu legen. Eine solche systematische Nachverdichtung erscheint angesichts der vergleichsweise großen Bandbreite an Nutzungen durchaus erreichbar und ließe sich zudem mit einer Qualifizierung des Stadtraums und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität verbinden.

Deutlich weniger vielfältig sind die großdimensioniert-peripheren Gewerbegebiete (Typ 3). Diese meist seit den 1990er Jahren entwickelten Standorte liegen räumlich separiert, sind auf die überregionale Verkehrsanbindung ausgerichtet und

von Logistikunternehmen bzw. stark verkehrsabhängigen Betrieben des produzierenden Gewerbes geprägt. Die extrem großdimensionierten Parzellen und Bebauungsstrukturen entsprechen nur funktional-technischen Ansprüchen, architektonische oder freiraumgestalterische Konzepte sind nicht oder nur im umgebenen Landschaftsraum erkennbar. Die Gebiete sind insgesamt mit herkömmlichen städtebaulichen Maßstäben kaum kompatibel. Da aber die Nachfrage nach logistikgeprägten Großbauten langfristig noch weiter steigen wird, ist eine Ablösung dieses Modells durch baukulturell und stadträumlich anspruchsvollere Lösungen unwahrscheinlich. Die Potenziale zur Weiterentwicklung liegen eher im Bereich der Automatisierung sowie bautechnischer Maßnahmen zur Klimaanpassung und nachhaltigen Bewirtschaftung. Hierzu gehören Einzelmaßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung, Regenwassernutzung oder die Installation von Solaranlagen ebenso wie parzellenübergreifende Konzepte zur ressourceneffizienten Energieversorgung, Abwärmenutzung und Stoffstrommanagement. Gleichwohl können hier Schutzräume der Biodiversität im städtischen Ballungsraum gesichert werden. Gerade im Übergangsbereich zwischen dem landwirtschaftlichen Landschaftsraum sowie dem städtischen Siedlungsraum bietet dieser Typus auch ein städtebauliches Experimentierfeld an, in dem im engen Zusammenspiel mit ProduzentInnen und KonsumentInnen drängende Fragen der lokalen Nahrungsmittelproduktion ausgetestet und vorgeschlagen werden können.

Deutlich wandlungsfähiger stellt sich hingegen der konsumorientiert-korridorbildende Gewerbegebietstyp (Typ 4) dar. Diese an Ausfallstraßen gelegenen Standorte haben sich im Laufe des 20. Jahrhunderts schrittweise entwickelt, so dass sich dort ältere Bauten für Industrie und Handwerk ebenso finden wie jüngere Bauten des Kfz-orientierten Gewerbes und des Einzelhandels. In ständigem Wandel begriffen, kommen in diesen gut erschlossenen Bereichen in jüngster Zeit weitere Dienstleistungsbetriebe wie Fitnessstudios oder Systemgastronomie sowie einzelne Bürobauten hinzu. So ergibt sich ein funktionaler Mix ebenso wie eine räumlich diffuse Struktur mit einem hohen Anteil an Flachbauten, zahlreichen Werbeanlagen und großdimensionierten Stellplätzen. Die wichtigste planerische Aufgabe besteht hier weniger darin, den ohnehin bestehenden permanenten Wandel zu forcieren, als vielmehr darin ihn zu systematisieren, indem die Teilbereiche stärker differenziert und profiliert werden. Das kann mit einer Staffelung der Nutzungen verbunden werden, indem zum Beispiel die ohnehin diffusen Übergänge zu den

angrenzenden Quartieren durch Ansiedlung kleinerer nicht-störender Betriebe weiterentwickelt werden. Entlang der Straßenkorridore selbst hingegen kann das verkehrs- und publikumsintensive Gewerbe konzentriert werden, wobei insbesondere Stellplätze und Kfz-orientierte Betriebe ein Potenzial zur Nachverdichtung darstellen, da sie im Kontext von Mobilitäts- und Energiewende in den nächsten Jahren ohnehin deutliche Veränderungen erfahren werden.

Die in den Fallstudien identifizierten Transformationspotenziale weisen also zwei unterschiedliche mögliche Entwicklungsrichtungen auf, die sich aus der Lage, Branchenstruktur und Körnigkeit der Mischung ergeben: zum einen die Weiterentwicklung von Gewerbegebieten in integrierten Lagen zu stadtaffinen Produktionsstandorten und zum anderen den Umbau stadtferner Gewerbegebiete zu nachhaltigen Logistik- und Industriestandorten. Die stadtaffinen Produktionsstandorte können mit dem sie umgebenden städtischen Gefüge verschmelzen und werden durch kleinteiligere und verdichtete Architekturen ein Teil der gemischt genutzten „Stadt der kurzen Wege“. Durch die Urbanität, die sich damit in diesen Gebieten entfalten kann, dienen sie als Anziehungspunkt für technologieorientierte Industrieunternehmen sowie produktionsorientierte Dienstleistungen. Dieses Potenzial ergibt sich insbesondere für die überformt-innenstadtnahen sowie die konsumorientiert-korridorbildenden Gewerbegebiete. Demgegenüber stehen die großdimensioniert-peripheren Gewerbegebiete, die auch zukünftig als Logistik- und Industriestandorte emissionsbehafte Betriebe aufnehmen können, dabei aber technisch so umgerüstet werden müssen, dass sie mehr als bisher einen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung leisten. In den branchenübergreifend-stadtrandnahen Gebieten schließlich, die den meistverbreiteten Typus darstellen, sind theoretisch beide Wege denkbar. Je nach stadträumlicher Lage, Erschließung und lokaler Wirtschaftsstruktur bieten sich hier unterschiedliche Pfade an, die jeweils stärker von Elementen einer kleinteiligen Mischung mit Dienstleistungen oder einer nachhaltigen Produktion mit größeren Strukturen geprägt sein können. Auch eine stärkere Unterscheidung von kleineren Teilbereichen in einem bisher baurechtlich undifferenziert als GE-Fläche ausgewiesenen großen Gebiet kann dabei eine sinnvolle Strategie sein. In jedem dieser Fälle sind dabei eine klarere Profilierung und eine darauf abgestimmte Nachverdichtung notwendig. Hierauf abgestellt müssen auch entsprechende planerische Prozesse und Verfahren gestaltet werden (siehe nachfolgend).

AUSBLICK AUF ZUKÜNFTIGE THEMEN DER WEITERENTWICKLUNG VON GEWERBEGBIETEN

In diesem Forschungsvorhaben wurde der Wandel der Arbeitswelt und die damit einhergehenden Auswirkungen auf Gewerbegebiete betrachtet, um darauf aufbauend Handlungskonzepte zur Weiterentwicklung dieser Gebiete zu erarbeiten. Dabei lag der Fokus auf stadträumlichen Aspekten. Zu einer zukunftsfähigen Stadtentwicklungspolitik gehören jedoch Themen wie planerische Verfahren und Prozesse, Klimaanpassung und Bodenpolitik unbestritten dazu. Sie bedürfen mit Blick auf die Gewerbeentwicklung nicht nur weiterer Forschung, sondern auch entsprechender Reallabore. Zugleich wurden in diesem Forschungsprojekt Räume des städtisch verankerten Wirtschaftens untersucht, welche durch die Corona-Pandemie massiv betroffen werden. Das Ausmaß an Veränderungen wird sich erst in ein paar Jahren zeigen, jedoch lassen sich erste Beeinflussungen vermuten, welche forschersich begleitet werden sollten und zur Nachjustierung oder Intensivierung oben genannter planerischer Maßnahmenbereiche führen könnten.

Pandemie-gerechte Umgestaltung und Weiterentwicklung von Gewerbegebieten

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie sind derzeit immens. Dabei erfährt das lokale und regionale Produzieren bei den KonsumentInnen, ProduzentInnen und Gewerbetreibenden durchaus einen Bedeutungsgewinn, gerade weil die globale Zirkulation von Gütern und Menschen durch geschlossene Grenzen eingeschränkt worden sind. Viele ExpertInnen gehen davon aus, dass die aktuelle Krise zu mehr Wertschätzung von lokal erreichbaren Gewerbebesatz führt, Online-Aktivitäten auch kleinerer Unternehmen zunehmen und Mietsteigerungen zumindest zeitweise moderater ausfallen werden (siehe Mensing 2020: 14).

Gerade im Handel werden laufende Prozesse des Strukturwandels beschleunigt. Der Online-Handel erfährt derzeit enorme Wachstumsraten. Dies kann dazu führen, dass peripherer Besatz im Groß- und Einzelhandel in den untersuchten Gewerbegebieten weniger bedeutsam wird, wenn es den jeweiligen Unternehmen nicht gelingt zukünftig online-Aktivitäten weiter auszubauen. Dahingehend werden bauliche Anpassung an logistische Prozesse und damit verbundene Verkehrsaufkommen in Gewerbegebieten mit Handelsbesatz und Logistikunternehmen zunehmen – und das betrifft nicht nur die peripheren Gewerbegebiete, welche bereits als große Logistikzentren fungieren. Es wird zudem davon ausgegangen, dass einzelne Gewerbe-

bereiche und Branchen nicht nur kurz- sondern auch mittelfristig von der Pandemie betroffen sein werden. Klein- und mittel-ständische Unternehmen des Kultur- und Veranstaltungsbereiches sowie der Tourismusbranche sind unter anderem hiervon betroffen. Ein quantitativer Rückgang ist erwartbar und viele dieser Unternehmen und DienstleisterInnen sind derzeitig ansässig in den überformt-innenstadtnahen und konsumorientiert-korridorbildenden Gewerbegebieten. Auch im Bereich der Büroflächen werden aufgrund der zunehmenden Akzeptanz von Homeoffice Verschiebungen in der Nachfrage erwartet, welche jedoch die gemischten Gewerbegebiete weniger massiv treffen werden als eher monofunktional geprägte Bürostandorte.

Es bleibt ungewiss, inwiefern die eingangs genannte durch die Pandemie geförderte Wertschätzung lokaler Wirtschaftsstrukturen auch langfristig erhalten bleibt. Jedoch wird deutlich, dass Wirtschaftsförderung und Stadtplanung ihren Fokus verschieben sollten. Statt neue Gewerbegebiete zu entwickeln, muss ihr Blick mehr als bisher gerichtet sein auf „Start-ups und Solo-Selbständige in den Kreativ- und Nachhaltigkeitsbranchen, regionale Produktion und Vermarktung in kooperativen statt gewinnmaximierenden Geschäfts- und Unternehmensmodellen bis hin zur Versorgungsökonomie und ehrenamtlichem Engagement“ (Schneidewind et al. 2020: 5-6) als wesentliche Basis einer lokal- und regionalorientierten Wirtschaft. Trotz obengenannter Entwicklungen kommen wir zu der Einschätzung, dass die Corona-Pandemie keine grundlegenden Korrekturen der Ergebnisse der Studie nach sich zieht, wohl aber sollten die derzeitigen wirtschaftsstrukturellen und überaus dynamischen Transformationen im Blick behalten werden. Dabei kann Diskussion um die Weiterentwicklung von Gewerbegebieten von der Perspektive einer pandemie-gerechten Umgestaltung hier durchaus profitieren.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Viele Kommunen haben in den letzten Jahren ihre Kenntnisse über Klimafolgen, Strategien und Anpassungsmaßnahmen erweitert. Sie haben Klimaschutzkonzepte entwickelt und es liegen zahlreiche Studien, Leitfäden und Handlungskonzepte im Themenfeld der Klimaanpassung auf unterschiedlichen Maßstabsebenen: Region – Stadt – Quartier vor (siehe BBSR 2011, Verband Region Stuttgart 2016; Stadt Karlsruhe 2015, Hansestadt Hamburg 2015, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2011 und 2016). Vereinzelt gibt es Veröffentlichungen, die sich explizit den

Gewerbegebieten widmen (siehe BestKlima 2017; Wissenschaftsladen Bonn 2019, Difu Forschungsprojekt Klima.Profit), fundierte interdisziplinär entwickelte Klimaanpassungskonzepte liegen im Bereich Gewerbe bisher keine vor. Darüber hinaus zeigt sich ein noch zu hebendes Potenzial bei der Bewusstseinsbildung in Öffentlichkeit und Politik, denn nur selten werden Klimaanpassungsstrategien mit ihren positiven Effekten von den politischen Verantwortlichen auf kommunaler Ebene implementiert (siehe Baumüller 2018: 280), und bei der Gewerbebestandsentwicklung ist die Relevanz nochmals seltener präsent. Deutlich wird, dass es von Vorteil wäre, wenn verbindliche Vorgaben (wie es diese zum Beispiel bei der Energieeinsparverordnung EnEv gibt) auf Regional- oder Landesebene übergeordnet definiert werden, um trotz Konkurrenz zwischen Nachbarkommunen um Ansiedlung/ Gewerbesteuern sicherzustellen, dass Klimaziele verfolgt und erreicht werden. Gleiches gilt auf kommunaler Ebene. Städte, die strategische Klimaanpassungskonzepte erarbeiten und gesamtstädtisch Klimaschutzziele definieren, die auch die Gewerbebestände einschließen, stellen sich vermutlich besser für die Zukunft auf.

Bisher werden jedoch die Ansiedlung und der Erhalt von Arbeitsplätzen im stadtpolitischen Diskurs vielfach höher gewichtet, als die mittelfristigen Effekte, die eine auf Klimaanpassung setzende Stadtentwicklungspolitik auch in Gewerbegebieten haben könnte. Dabei sind gerade Gewerbegebiete vielfach hoch versiegelte Areale. Sie stellen somit Hitzeinseln in der Stadt dar und sind anfällig für Starkregenereignisse. Positive Effekte aber auch win-win-Situationen für Unternehmen wie Beschäftigte können erzielt werden unter anderem durch folgende Maßnahmen (siehe Baumüller 2018; Klimopass; Stadt Karlsruhe 2015; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin 2016): Dach-/ Fassadenbegrünung, Reduktion der Flächenversiegelung, Regenrückhaltmaßnahmen, Aufenthaltsqualität und Begrünungsmaßnahmen. Die Erschließung und der Ausbau von betrieblichen und öffentlichen Mobilitätsangeboten (z. B. ÖPNV, Sharing) für Gewerbe- und Produktionsstandorten ergänzt nicht nur eine integrierte Klimaanpassungsstrategie, sondern trägt zu einer Verbesserung des Umfelds bei.

Wollen Kommunen über informelle Instrumente einen Wandel erreichen, dann besteht die größte Herausforderung bei allen Maßnahmen darin, die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer und Gewerbetreibenden zu gewinnen. Es zeigt sich, dass Unternehmen auf ihren Grundstücken vor allem dann Maßnahmen der Klimaanpassung

ergreifen, wenn ein positiver Nutzen entsteht zum Beispiel um durch Dachgärten oder Begrünungsmaßnahmen negative Folgen wie Überhitzung von Fassaden und Dächer zu reduzieren und gleichzeitig mehr Aufenthaltsqualität zu generieren. Was jedoch selten Beachtung findet ist die Quartiersebene, da Maßnahmen hier erst im Verbund mit weiteren Unternehmen positive Effekte erzielen. Hierzu gehören zum Beispiel Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen, die gleichzeitig die Biodiversität und die Adressbildung fördern oder Stoffkreislauf- und Sharing-Konzepte. Um Projekte im Quartiersverbund zu fördern sind Kommunen als ModeratorIn bzw. GebietsmanagerIn gefragt, um vorhandenes interdisziplinäres Fachwissen vor Ort geeignet einzubringen.

Es zeigt sich, dass der Gestaltung der Planungsprozesse gerade im Bereich der Gewerbestandortentwicklung eine Schlüsselrolle zukommt, da Zielkonflikte zwischen individuellen und gesamtstädtischen Interessen unvermeidbar sind, die im konkreten Planungsfall mit den beteiligten Akteuren in möglichst kooperativen Verfahren abgewogen und entschieden werden müssen. Es könnte sich als Vorteil erweisen, wenn Kommunen Modellprojekte mit Begleitforschung initiieren und Bund/ Land/Region solche Prozessgestaltungen finanziell fördern würden, um Gewerbestandorte in interdisziplinären Co-Design-Planungsprozessen weiterzuentwickeln und Erfahrungswissen für andere Kommunen zu erwerben.

Bodenpolitik

Auch die Frage der Bodenpolitik hat in den letzten Jahren neue Aufmerksamkeit erfahren, da viele Städte Not leiden an bezahlbarem Wohnraum. Die Thematik ist jedoch ebenso auf bezahlbare Arbeitsräume, insbesondere der lokalen kleinen und mittleren Unternehmen, übertragbar. Der zunehmende Flächen-/ Preisdruck bringt das Thema Boden und den Umgang mit Art und Maß der Flächennutzung ins öffentliche und politische Bewusstsein, und es zeichnet sich immer deutlicher ab, dass vor allem der Zwischenerwerb und/oder Besitz von Grund und Boden Kommunen Handlungsspielräume bei der Stadtentwicklungsplanung sichert. Auf diesem Weg können baulich-räumliche Qualitäten, zum Beispiel mit städtebaulichen Verträgen, festgeschrieben werden bzw. die Handlungs-fähigkeit der Kommunen durch strategische Reserveflächen erweitert werden. Zwar ist das Thema „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen“ im Grundgesetz verankert (§14, Abs. 2), doch ist es äußerst schwierig, Gewinne bei Bodenwertsteigerungen für das

Gemeinwohl zu sichern, um zum Beispiel preissensiblen Unternehmen/Branchen Standortperspektiven zu bieten. Die Instrumente einer sozialverträglichen Stadtentwicklung sind hinreichend bekannt: Erbbaurecht, Konzeptvergabe, Bodensteuer. Die Instrumente kommen jedoch kaum zur Anwendung und im Bereich gewerblicher Bauflächen noch seltener. Dabei ist Boden ein unvermehrbares und unverzichtbares Gut, das einer Gemeinwohlbindung bedarf, wie es „Hans-Jochen Vogel bereits 1972 in seinem wegweisenden Aufsatz „Bodenrecht und Stadtentwicklung“ in der Neuen Juristischen Wochenschrift mit der Aufspaltung in ein Verfügungseigentum der Allgemeinheit und ein befristetes privates Nutzungseigentum (zum Beispiel als Erbbaurecht) skizziert hat“ (Reiß-Schmidt 2018: 122).

Im Forschungsprojekt wurde gerade auch in den Werkstattgesprächen in Kommunen der Region Stuttgart deutlich, dass das Thema in den Fachabteilungen bekannt ist, jedoch gibt es wenig Erfahrungswissen den Erwerb von Boden als Steuerungsinstrument auch politisch umzusetzen. Von daher könnte es ein Aufgabenfeld für Bund/Land/Region sein, eine Wissensbasis durch systematische Begleitforschung aufzubauen und den Kommunen dieses Wissen in geeigneter Form an die Hand zu geben. Oder auch geeignete Förderprogramme aufzulegen.

Planerische Verfahren und Prozesse

Die Wiederentdeckung der Produktion im städtischen Kontext ist ein an vielen Orten beobachtbares Phänomen, die allerdings je nach Lage sehr unterschiedliche Ausprägung erfährt. Insbesondere innenstadtnahe, meist größere Gewerbegebiete durchlaufen einen aktiven produktiven Wandel und bieten Zwischennutzungen und innovativen urbanen Prozessen Raum und liefern so Ansätze für eine produktive Stadt. Hier entstehen neue Quartiersstrukturen durch kulturelle und produktive Nutzungen, mit Raumprogrammen, die Wohnen und Arbeiten, Start-up-Kultur, Handwerk, Kreativwirtschaft und Stadtteilinfrastruktur vernetzen. Die gestiegene allgemeine Wertschätzung von Produktion auf kommunaler bzw. regionaler Ebene bedarf allerdings auch einer Entsprechung in den zur Steuerung und Gestaltung angewandten Prozessen und Verfahren. Nur so kann es gelingen, Gewerbegebiete als produktive Stadtquartiere wieder gestalterisch und funktional mit dem Rest der Stadt zu verknüpfen. Diese Neuorientierung in der planerischen Auseinandersetzung mit bestehenden Gewerbegebieten ist angesichts zunehmender Flächenknappheit und wachsender Nutzungs-konkurrenzen unausweichlich. Die im Rest der Stadt längst

etablierten Ziele städtebaulicher Entwicklung können nicht länger ignoriert werden, bedürfen aber im Kontext der unterschiedlichen Gewerbegebietstypen ortsspezifischer Herangehensweisen.

Das Gelingen einer solchen Transformation hängt allerdings neben der inhaltlichen Neuorientierung auch davon ab, ob die angewandten Planungsprozesse es zulassen, neue Kooperationen zwischen den beteiligten Akteursgruppen aus Bürgerschaft, Unternehmen mit ihren MitarbeiterInnen und EigentümerInnen sowie den Kommunen zu etablieren. Hierzu bedarf es einer Abkehr von den etablierten hierarchischen Steuerungsmodellen zwischen Kommunen und Zivilgesellschaft mit ihrer sektoralen Betrachtung von Fragestellungen hin zu einem moderierenden Planungsverständnis, das es ermöglicht, im Spannungsfeld von Freiheit und Regelung einen Konsens für ökonomisch tragfähige und gesellschaftlich akzeptierte Strukturen auszuhandeln. Das Konzept der produktiven Stadt eignet sich in besonderem Maße für eine solche kooperative Entwicklung von Visionen und Ideen im Austausch mit den benachbarten Arbeitsfeldern. Neben Fragen der Mischung in Bezug auf das Arbeiten in all seinen Maßstabebenen und der stadträumlichen Qualitäten, die sich vor allem auf Quartiersebene stellen, lassen sich auch die sogenannten „weichen Standortfaktoren“ wie soziale bzw. kulturelle Infrastruktur und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und ihre Bedeutung für die Attraktivität der Stadt sowie die unterschiedlichen Wirkungszusammenhänge von wirtschaftlicher und verkehrlicher Entwicklung im Dialog entwickeln. Zusätzlich zur Bereitstellung einer gleichermaßen zukunfts- wie leistungsfähigen verkehrlichen Infrastruktur für die vernetzte Mobilität von Menschen und Gütern gilt es zunehmend, auch die Anforderungen eines auf Kreisläufe ausgerichteten Wirtschaftens mitzudenken.

Beide hier angeführten Aspekte lassen sich letztendlich als Bestandteile einer neuen Baukultur verstehen, die auch in von Gewerbe und Produktion geprägten Quartieren neben sozialen, ökologischen und ökonomischen Bezügen eine emotionale und ästhetische Dimension etabliert. Die Konkretisierung einer solchen Baukultur beginnt mit der intensiven Auseinandersetzung im und mit dem Bestand. Hier gilt es zu prüfen, wo und ob den bisherigen Planungen zugrunde liegenden Annahmen, die eine Trennung von Wohnen und Arbeiten früher begründet haben mögen, heute noch zutreffen. Gleichzeitig bedarf es einer Neubewertung der vielerorts anzutreffenden Gemengelagen. Während diese für den Typ der überformt-innenstadtnahen Gewerbegebiete (I.)

charakteristischen Situationen oft als Entwicklungshemmnisse betrachtet werden, bietet die historisch gewachsene Nähe großes Potenzial als Ausgangspunkt für eine Quartiersentwicklung. Die im Begriff der Baukultur geforderte breite Verständigung über qualitative Werte und Ziele macht außerdem eine über die Ebene von formellen Planungsinstrumenten wie Flächennutzungs- und Bebauungsplänen hinausgehende Diskussion notwendig. Während diese klassischen und bewährten Planungsinstrumente bei der Flächensicherung und Neuordnung helfen können, kann die Transformation von Gewerbegebieten nur gelingen, wenn sie mit für alle Beteiligten verständlichen Visionen und Leitbildern über informelle Planungen wie integrierte Stadt(teil)entwicklungskonzepte, Rahmenpläne und ggf. auch Gestaltungsleitlinien stimuliert wird. Dies haben erfolgreiche Planungsansätze in Brüssel (Kanaalplan), Wien (Fachkonzept Produktive Stadt) und Stuttgart (Entwicklungskonzept Wirtschaftsflächen) gezeigt. Vor allem die Weiterentwicklung von branchenübergreifend-stadtrandnahen Standorten (II.) und konsumorientiert-korridorbildenden Lagen (IV.) darf nicht länger als sektorale Aufgabe betrachtet werden, sondern muss als maßstabs- und sektorenübergreifendes Querschnittsthema innerhalb von Verwaltungen begriffen werden. Nur dann lassen sich zum Beispiel die immer komplexer werdenden Anforderungen hinsichtlich der Abmilderung von Klimafolgen und Klimaanpassung auch bewältigen. So zeigt beispielsweise der im Rahmen des Forschungsprojekts REGEKO („Ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenmanagement durch Kooperation) von der Stadt Karlsruhe entwickelte Rahmenplan Gewerbegebiet Grünwinkel eine Vision einer zukunftsfähigen innerstädtischen Gewerbenutzung und leitet daraus städtebauliche Perspektiven und Handlungsmöglichkeiten im Sinne einer strategischen und stufenweisen Entwicklung ab. Auch die Stadt Landau ging mit der Auslobung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs „Gewerbepark Messe-Südost“ im Jahr 2018 neue Wege und erhielt mit dem erstplatzierten Entwurf ein Konzept für ein neuartiges und lebenswertes Gewerbegebiet mit einem sofort ablesbaren, vermarktungsfähigen Alleinstellungsmerkmal. Auf der Umsetzungsebene könnten solche Planungsansätze zum Beispiel durch die Anwendung von Konzeptvergabeverfahren fortgeführt werden. Dies wird aktuell von der Stadt Aachen für die Entwicklung einer Fläche im Bereich Rothe Erde untersucht.

Während sich so im Bereich der Planungskultur bereits vielversprechende Projekte finden lassen, ist die Frage nach tragfähigen Partizipationsmodellen für die Transformation von Gewerbegebieten noch

offen. Zwar kann man zum Beispiel das Werksviertel in München als ein gelungenes Beispiel für eine durch gewerbliche NutzerInnen initiierte und getragene Entwicklung interpretieren, doch sind viele andere Projekte, die eine kooperative Entwicklung von produktionsgeprägten Mischgebieten vorsehen, erst noch in der Entstehung. Auch im Bereich der Beteiligungsverfahren ist noch nicht absehbar, welche Formate und Methoden geeignet sind, um auch hier eine umfassende Beteiligung zu erreichen. Hierbei wäre insbesondere die Entwicklung und Erforschung von Beteiligungsverfahren interessant, die die Multilokalität der Wohn- und Arbeitsbevölkerung berücksichtigen.

Durch die aufgezeigte differenzierende Weiterentwicklung von unterschiedlichen, aber auch komplementären Typen von Gewerbegebieten kann sich in stadtreionaler Perspektive eine vernetzte wirtschaftliche Basis aus verschiedenen Branchen und Betriebsgrößen mit Beschäftigungsmöglichkeiten für diverse Qualifikationsniveaus entwickeln. Die bauliche Verdichtung trägt dabei nicht nur zur Innenentwicklung und durch verringerten Flächenverbrauch zum Freiraumschutz bei, sondern ermöglicht auch, dass mehr Menschen nicht mehr in Einzelbauten an isolierten Standorten arbeiten müssen, sondern in qualitätsvollen Stadträumen produzieren, entwickeln, handeln, pausieren oder pendeln können. Planerische Strategien, städtebauliche Ansätze und architektonische Konzepte, die Gewerbegebiete nicht länger als schlichte Arbeitsorte, sondern als vollwertig integrierte und produktive Stadtquartiere begreifen, sind daher in vielfältiger Weise ein grundlegender Baustein der nachhaltigen Stadtentwicklung.

***C) Berichte zu Planungen und
Projektentwicklungen im
Zusammenhang mit
städtischer und gewerblicher
Entwicklung***

Großraum Berlin

Ein weithin vergessener Standort der Luftrüstung während der nationalsozialistischen Diktatur

Harald Bodenschatz

Weithin vergessen ist die rüstungspolitisch motivierte Umwälzung, die die Stadt- wie Landschaftsräume Deutschlands während der nationalsozialistischen Diktatur erfuhren. Unter aktiver Steuerung des Staates entwickelte sich damals ein Raumwirtschaftsmodell, das nicht nur neue Regionen für die industrielle Produktion erschloss, sondern sich auch in Schüben mit harten Brüchen entwickelte. Von großer Bedeutung für die mehrfachen Umbrüche war der wachsende Arbeitskräftebedarf für die Rüstung, der angesichts der unerwartet langen Dauer des Vormarschs nach Osten und der dadurch notwendigen Bindung von jungen Menschen an den Kriegsfrenten durch „Fremd-“ und bald auch durch Zwangsarbeiter gewaltsam befriedigt wurde. Eine Schlüsselrolle spielte in diesem Prozess raumgreifender Industrialisierung die Luftrüstung, die durch den Versailler Vertrag verboten war und daher – sofort ab 1933 – in getarnter Form fast „aus dem Nichts“ neu aufgebaut werden musste. Hauptakteur war hier das Reichsluftfahrtministerium, das durch Hermann Göring und dessen Staatssekretär Erhard Milch geleitet wurde. In diesem Ministerium gab es auch eine Bauabteilung, deren Gewicht für den nationalsozialistischen Städtebau bis heute oft noch unterschätzt wird.¹

Vor allem aber der Großraum Berlin, der in der NS-Zeit vermutlich zum größten Rüstungsraum Europas ausgebaut wurde, wurde auf Initiative des Reichsluftfahrtministeriums in den 1930er Jahren grundlegend umgestaltet. Diese Entwicklung betraf in erster Linie den Ausbau des Außenraums der Großstadt, der zu einer Rüstungsregion der neuen Luftwaffe wurde. Überall entstanden Fliegerhorste, Flugschulen, Flugzeugwerke, Werksflugplätze, Zulieferbetriebe, Forschungseinrichtungen und ganze Werkssiedlungen, die auf Karten und Plänen jedoch gar nicht existierten. Dabei achtete das Ministerium aus Luftschutzgründen auf eine räumliche Streuung der Luftwaffen-Standorte. Angesichts der Notwendigkeit, all diese Projekte zu tarnen, kann man in diesen frühen Jahren von einem „heimlichen Städtebau“ ohne größere Propaganda sprechen, der durch das Reichsluftfahrtministerium forciert wurde. Dieser Städtebau diente einzig und allein der Aufrüstung.

Aber auch die Reichshauptstadt Berlin selbst erhielt den Stempel der Luftrüstung. Das lange Zeit größte Regierungsgebäude war das 1935/1936 errichtete Reichsluftfahrtministerium an der Wilhelm- bzw. Leipziger Straße², in der DDR-Zeit das Haus der Ministerien, heute Bundesfinanzministerium. Im Verhältnis zu diesem Bau, der von dem Architekten Ernst Sagebiel entworfen wurde, musste sich der Reichskanzler und Führer räumlich sehr bescheiden – bis zu dem Zeitpunkt, als Albert Speer ihm die Neue Reichskanzlei übergeben konnte (1939). Ganz in der Nähe des Reichsluftfahrtministeriums lag das ebenfalls von Sagebiel 1936 umgebaute „Haus der Flieger“, heute das Abgeordnetenhaus von Berlin.³

Das Reichsluftfahrtministerium gab auch das größte Gebäude der Reichshauptstadt, ja des gesamten Reiches in Planung: das 1936-1943 erstellte neue Hauptgebäude des Flughafens Tempelhof, wiederum ein Werk des Architekten Ernst Sagebiel.⁴ Innerhalb Berlins wurde jedoch nicht nur der Flughafen Tempelhof ausgebaut. Der alte Flugplatz Johannisthal wurde Angelpunkt der Luftwaffenforschung und -produktion. Dort startete die Flugzeugproduktion der Henschel Flugzeugwerke und des Bücker-Flugzeugwerks, und dort hatte auch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) ihren Sitz. Die DVL entwickelte sich nach 1933 zur größten deutschen Luftwaffenforschungsanstalt und zu einem wichtigen Ort der Kriegsvorbereitung und später Kriegsbegleitung. Vor diesem Hintergrund wurde der Standort der DVL in Johannisthal/Adlershof erheblich ausgebaut. Technische Bauten aus dieser Zeit prägen noch heute den neuen Stadtteil. Etwas in Vergessenheit geraten ist der 1935-1938 ausgebaute Flughafen Staaken im Westen Berlins, der seit 1936 auch als Landeplatz für ausländische

² Vgl. Bodenschatz, Harald/Geisenhof, Johannes/Tscheschner, Dorothea: Gutachten zur bau-, stadtbau- und nutzungsgeschichtlichen Bedeutung des „Hauses der Parlamentarier“ (ehem. Reichsbankgebäude bzw. ZK-Gebäude der SED), des Treuhandgebäudes („Detlev-Rohwedder-Haus“, ehem. Gebäude des Reichsluftfahrtministeriums bzw. Haus der Ministerien) und des ehemaligen Staatsratsgebäudes. Im Auftrag der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin 1993, S. 44-62; Dittrich, Elke: Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970). Berlin 2005, S. 141-152.

³ Dittrich, Elke: Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970). Berlin 2005, S. 175-180.

⁴ Dittrich, Elke: Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970). Berlin 2005, S. 156-174.

¹ Vgl. Dittrich, Elke: Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970). Berlin 2005, S. 51-71.

Militärs genutzt wurde.⁵ 1935 entstand schließlich der Fliegerhorst Gatow⁶, es folgten an diesem Standort eine Luftkriegsschule und eine Luftkriegsakademie. Hitler flog in der Regel von Gatow nach Berchtesgaden.



Einzigste noch stehende Halle des 1936-1939 erstellten Heinkel-Flugzeugwerks bei Oranienburg im Norden Berlins, Architekt Herbert Rimpl. Foto: Harald Bodenschatz, 2016

Die wichtigsten Standorte der Luftwaffenproduktion lagen freilich außerhalb Berlins – im Norden und im Südosten, jeweils in der Nähe des bereits im Bau befindlichen äußeren Autobahnringes. Das wohl wichtigste Flugzeugwerk im Großraum Berlin wurde bei Oranienburg aufgebaut. Das dortige Heinkel-Flugzeugwerk mit Flugplatz⁷ entwarf ein weiterer Hauptarchitekt des Reichsluftfahrtministeriums, Herbert Rimpl.⁸ Die Finanzierung des wesentlich 1936-1939 gebauten Werkes übernahm zu 97 Prozent das Reichsluftfahrtministerium. Etwas östlich von Oranienburg, ebenfalls im Norden von Berlin, liegt Basdorf. Dort wurden 1939 die BMW

⁵ Zum Flughafen Staaken vgl. Mehlitz, Uwe: Riesenzigarren und silberne Kraniche über Berlin. Der Luftschiff- und Flughafen Staaken. Ein bedeutender Ort der Luftfahrtgeschichte. o.O. 2021, S. 364, 399-403, 408.

⁶ Vgl. Zapf, Jürgen: Flugplätze der Luftwaffe 1934-1945 – und was davon übrig blieb. Band 1 Berlin & Brandenburg. Zweibrücken 2001, S. 24, 30-35.

⁷ Zum Heinkel-Flugzeugwerk vgl. Bongartz, Heinz: Luftmacht Deutschland. Luftwaffe – Industrie – Luftfahrt. Essen 1939, S. 123-130; Rhode, Norbert: Das Heinkel-Flugzeugwerk Oranienburg. Velten 2006; Rhode, Norbert: Die Werksiedlungen des Heinkel-Flugzeugwerkes Oranienburg. Velten 2018. Zu den im Werk produzierten Flugzeugtypen vgl. Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1933-1945. Königswinter 2003.

⁸ Sollich, Jo: Herbert Rimpl (1902-1978). Architekturkonzern unter Hermann Göring und Albert Speer. Architekt des Deutschen Wiederaufbaus. Bauten und Projekte. Berlin 2013, S. 50-70.

Flugmotorenwerke Brandenburg geschaffen, die auch der Luftrüstung dienten.



Verwaltungsgebäude der Henschel Flugzeugwerke in Schönefeld, 1935 errichtet, heute Sitz der Leitung der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg. Foto: Harald Bodenschatz, 2020

Eine weitere größere Ballung von Werken der Flugzeugproduktion wurde im Südosten der Reichshauptstadt geschaffen. Zwischen Schönefeld und Diepensee entstand das seit 1934 erstellte Hauptwerk der Henschel Flugzeug-Werke, deren Produktion bereits in Johannisthal begonnen hatte. Der Flugplatz der Henschel-Flugzeugwerke war der Vorläufer des späteren Flughafens Schönefeld, ein Ort der Luftrüstungsproduktion von großem Ausmaß. Entworfen wurde diese Anlage durch Otto Biskaborn, einem Architekten des Henschelkonzerns in Kassel.



Kantinengebäude des Buecker-Flugzeugwerks in Rangsdorf im Süden Berlins, errichtet 1937/38, heute Kunstzentrum. Foto: Harald Bodenschatz, 2021

Nur wenig südwestlich von Schönefeld, in Rangsdorf am Rangsdorfer See, wurden gleich

mehrere Flugzeug-bezogene Anlagen geschaffen. Rangsdorf wurde 1935 zum Standort des Bucker-Flugzeugwerks, das vorher am Flugplatz Berlin-Johannisthal verortet war.⁹ Daneben wurde der 1936 eröffnete „Reichssportflughafen“ Rangsdorf angelegt, zusammen mit einem Turmgebäude. Dazu gehörte das malerisch am See gelegene Haus des sogenannten Aero-Clubs. Das Werk wurde – wie bei Oranienburg – von Herbert Rimpl entworfen, das Clubgebäude dagegen von Ernst Sagebiel. Ein wenig weiter westlich von Rangsdorf, in Genshagen, wurde im Jahr 1936 das Unternehmen Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen gegründet, dessen Werkstätten wesentlich mit Geldern des Reichsluftfahrtministeriums finanziert wurden. „In kürzester Zeit stieg es zum bedeutendsten, leistungsfähigsten und modernsten Flugmotorenwerk Europas auf.“¹⁰ 1939 erhielt es eine Auszeichnung als „nationalsozialistischer Musterbetrieb“. Südöstlich von Schönefeld, in Wildau, ließ die AEG 1936-1945 Flugzeugteile produzieren, die dann zu den Henschel Flugzeug-Werken transportiert wurden.¹¹

Gesteuert wurde diese ganze Entwicklung durch das Reichsluftfahrtministerium. Es entwickelte ein ganz besonderes planwirtschaftliches System, in dem die Steuerung in mehreren Schritten erfolgte, denen sich die privaten Unternehmen fügen mussten. Klaus Wartmann, Funkoffizier der NVA, fasste dieses System mit Blick auf die Flugzeugproduktion der Luftwaffe wie folgt zusammen: „Eine Flugzeugentwicklung ging immer so vor sich, dass das technische Amt des RLM (LC, oder nach Februar 1939 GL/C) eine Ausschreibung an bestimmte, dafür als geeignet betrachtete Firmen herausgab. Diese Firmen reichten dann Entwürfe ein, worauf sie, falls der Entwurf als brauchbar angesehen wurde, durch Vorbescheide oder bereits durch einen festen Auftrag mit dem Bau von zunächst meist drei Versuchsflugzeugen und oft

auch schon einer anschließenden Nullserie von üblicherweise sieben Nullserienflugzeugen beauftragt wurden. Da für jeden Verwendungszweck meist gleich drei, manchmal auch vier Firmen aufgefordert wurden, musste dann, nach weitgehend abgeschlossener Firmenerprobung, die jeweils zuständige E-Stelle eine vergleichende Bewertung vornehmen und das Ergebnis an LC bzw. GL/C weiterleiten. Dort wurde dann entschieden, welcher oder welche der Entwürfe schließlich bei der Truppe eingeführt werden. Dieser ganze Ablauf wurde vom Amt verfolgt, zuerst mit Zeitvorgaben, dann mit Istzeiten, erkennbar in den so genannten Entwicklungsprogrammen.“¹²



*Leegebruch, eine 1936-39 errichtete Großsiedlung des Heinkel-Flugzeugwerks bei Oranienburg.
Foto: Harald Bodenschatz, 2016*

Die Auftragsproduktion erforderte qualifizierte Arbeitskräfte, die für die neu entstehende Luftwaffe erst mobilisiert werden mussten. Für die deutschen Stammarbeiter wurden – neben den eigentlichen Werkshallen und dem Verwaltungsgebäude – zunächst attraktive Einrichtungen geschaffen: Kantinegebäude, „Kameradschaftshäuser“, Ausbildungsstätten, Sportanlagen. Dazu kamen – vereinzelt, auch Wohnanlagen, gestaffelt nach dem Arbeitsrang. Eine besonders große neue Wohnsiedlung wurde nach Plänen von Herbert Rimpl für das Heinkel Flugzeugwerk in Oranienburg geschaffen: Leegebruch, eine kleine Neustadt mit eigenem Zentrum, geplant für 6.000 Einwohner und 1936-1939 auch weitgehend fertig gestellt.¹³ Eine kleine Wohnstraße mit

⁹ Bongartz, Heinz: Luftmacht Deutschland. Luftwaffe – Industrie – Luftfahrt. Essen 1939, S. 175. Zu Rangsdorf vgl. weiter Wietstruk, Siegfried: Flugplatz Rangsdorf bei Berlin. Von Rühmann bis Morosow. Berlin 2001; Dittrich, Elke: Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970). Berlin 2005, 181-184; Kleilein, Doris/Bitter, Jan: 1800 Quadratmeter Endmoderne. In: Bauwelt 15/2009, S. 20-27; Sollich, Jo: Herbert Rimpl (1902-1978). Architekturkonzern unter Hermann Göring und Albert Speer. Architekt des Deutschen Wiederaufbaus. Bauten und Projekte. Berlin 2013, 47-50.

¹⁰ Lehweiß-Litzmann, Jörn: Die Flugmotorenwerke von Daimler-Benz. In: Ahlbrecht, Bernd-Rüdiger/Kosanke, Klaus-Peter/Lehweiß-Litzmann, Jörn/Neisser, Joachim: Historische Luftfahrtstätten in und um Berlin. Berlin 2014, S. 172-173.

¹¹ Vgl. Schwermaschinenbau Wildau. https://de.wikipedia.org/wiki/Schwermaschinenbau_Wildau [16.06.2021].

¹² Wartmann, Klaus: Henschel-Flugzeuge 1933-1945. Bad Langensalza 2011, S. 7

¹³ Zu Leegebruch vgl. Rhode, Norbert: Die Werksiedlungen des Heinkel-Flugzeugwerkes Oranienburg. Velten 2018, S. 39-189. Neben Leegebruch gab es eine weitere Werksiedlung: Die „Weiße Stadt“ bei Oranienburg. Ebda., S. 191-224.

anschließendem Sportplatz entstand 1938/1939 auch in Rangsdorf für das Bucker-Flugzeugwerk.

Die rasche wirtschaftliche Entwicklung des Großraums Berlin wurde bis zur Einrichtung der Behörde eines Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt unter der Führung von Albert Speer im Jahre 1937 in städtebaulicher Hinsicht durch das Reichsluftfahrtministerium geprägt, wengleich das gar nicht offensichtlich war – angesichts der Tarnung des Aufbaus einer Luftwaffe. Neben den Berliner Flugplätzen Gatow, Adlershof/Johannisthal und Staaken sowie dem Zentralflughafen Tempelhof wurde das Umland von Berlin zu einer Rüstungsregion der neuen Luftwaffe. Zu den bedeutendsten Architekten dieser frühen Ära gehörten Ernst Sagebiel und Herbert Rimpl – beide arbeiteten im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums.

Als im Krieg die Arbeitskräfte knapp wurden, mussten – oft gegen den Willen der Unternehmen – neue Arbeitskräfte mobilisiert werden: Fremdarbeiter, Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und schließlich KZ-Häftlinge. Für diese Arbeitskräfte wurden neue Unterkünfte geschaffen. Vor allem seit 1942 entstand eine riesige Lagerlandschaft im Umkreis der Rüstungswerke. Im Großraum Berlin selbst gab es zahlreiche Lager für die neuen Arbeitskräfte. So wurden etwa am Flugplatz Johannisthal¹⁴, aber auch am Flughafen Tempelhof.¹⁵ Zwangsarbeiter eingesetzt. Im Heinkel-Flugzeugwerk bei Oranienburg mussten seit 1942 in großem Umfang Zwangsarbeiter produzieren, Kriegsgefangene, schließlich auch – erstmals in der Luftrüstungsindustrie – Häftlinge aus dem KZ Sachsenhausen.¹⁶ Im Unternehmen Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen wurden seit 1941 Fremd- und Zwangsarbeiter eingesetzt, später auch 1.100 Frauen und Mädchen aus dem

KZ Ravensbrück.¹⁷ Beim BMW Flugmotorenwerk Brandenburg entstand seit 1942 eines der größten Fremd- und Zwangsarbeiterlager im Großraum Berlin, in dem bis 1945 etwa 6.000 Menschen aus 13 europäischen Ländern arbeiten mussten.¹⁸ Auch die Produktion von Flugzeugteilen durch die AEG in Wildau (1936-1945) im Südosten Berlins wurde durch Zwangsarbeit aufrechterhalten. Erst in den letzten Jahren der Diktatur wandelte sich diese Rüstungsregion in eine riesige Zwangsarbeiterlagerlandschaft. Hans Koschnik verwies darauf, dass (nicht nur) in der kriegswichtigen Produktion allein in Berlin „400.000 Menschen aus über 20 Nationen eingesetzt“ wurden, die in „über 1000 Lagern im Stadtgebiet oder der Umgebung“ leben mussten.¹⁹

Nach dem Krieg wurden die Standorte Luftrüstung in der Regel durch die Sowjetische Armee genutzt und bleiben damit weiterhin der Öffentlichkeit verborgen. Heute dienen sie oft dem Wohnen, dem Gewerbe oder der Erholung. Als NS-Lagerlandschaft und Industrieraum sind sie weithin vergessen.²⁰

¹⁴ Bodenschatz, Harald/Engstfeld, Hans-Joachim: Zur Stadtbau- und Nutzungsgeschichte des Geländes und Umfeldes des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal (Berlin-Treptow). Gutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin 1993, S. 29, 33.

¹⁵ Conin, Helmut: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Hg. von der Berliner Flughafengesellschaft mbH. O.O., um 1974, S. 205-206. Dass zu den erwähnten „Leuten der Weser-Flugzeugwerke“ auch Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter gehörten, wurde damals nicht erwähnt. Vgl. dazu Heisig, Matthias: Der Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter für die „Weser“-Flugzeugbau GmbH auf dem Flughafen Tempelhof 1940-1945. In: Arbeitskreis Berliner Regionalmuseen (Hg.): Zwangsarbeit in Berlin 1938-1945. Redaktion: Helmut Bräutigam, Doris Fürstenberg, Bernt Roder. Berlin 2003, S. 167-187

¹⁶ Rhode, Norbert: Die Werksiedlungen des Heinkel-Flugzeugwerkes Oranienburg. Velten 2018, S. 31-32.

¹⁷ Lehweiß-Litzmann, Jörn: Die Flugmotorenwerke von Daimler-Benz. In: Ahlbrecht, Bernd-Rüdiger/Kosanke, Klaus-Peter/Lehweiß-Litzmann, Jörn/Neisser, Joachim: Historische Luftfahrtstätten in und um Berlin. Berlin 2014; Ludwigsfelder Geschichtsverein e.V.: Die Geschichte des Daimler-Benz Flugmotorenwerkes Genshagen. In: Webseite Ludwigsfelder Geschichtsverein e.V., 24. April 2021. www.ludwigsfelder-geschichtsverein.de/daimler-benz_flugmotoren_genshagen [23.05.2021].

¹⁸ Ahlbrecht, Bernd-Rüdiger: BMW-Flugmotoren aus der Mark. In: Ahlbrecht, Bernd-Rüdiger/Kosanke, Klaus-Peter/Lehweiß-Litzmann, Jörn/Neisser, Joachim: Historische Luftfahrtstätten in und um Berlin. Berlin 2014, S. 168-170; Schmid-Rathjen, Claudia: Wer für die Zukunft plant, stößt auf Spuren der Vergangenheit. In: Amtsblatt für die Gemeinde Wandlitz vom 21.06.2014, S. 13-14.

¹⁹ Koschnik, Hans: Grußwort. Erinnerung, Wissen, Auseinandersetzung. In: Arbeitskreis Berliner Regionalmuseen (Hg.) und Bräutigam, Helmut/Fürstenberg, Doris/Roder, Bernt (Red.): Zwangsarbeit in Berlin 1938-1945. Berlin 2003, S. 7.

²⁰ Weithin vergessen sind sie vor allem in der breiten Öffentlichkeit. Auch in der Städtebau- und Planungsgeschichtsschreibung wird die Entwicklung des Industrieraums und der Lagerlandschaft wenig beachtet. Dagegen gibt es eine große Zahl von militär- bzw. technikorientierter Literatur, oft erstellt von Vereinen und Personen aus dem Flugwesen. Auch zur Lagerlandschaft in und um Berlin gibt es bereits seit längerer Zeit umfangreiche Literatur, die aber bislang leider nur einen relativ kleinen Zirkel Interessierter erreicht. Vgl. etwa Meyer, Winfried/Neitmann, Klaus (Hg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Potsdam 2001; Arbeitskreis Berliner Regionalmuseen (Hg.) und Bräutigam, Helmut/Fürstenberg, Doris/Roder, Bernt (Red.): Zwangsarbeit in Berlin 1938-1945. Berlin 2003.

Umgang mit dem Gewerbe in Leipzig

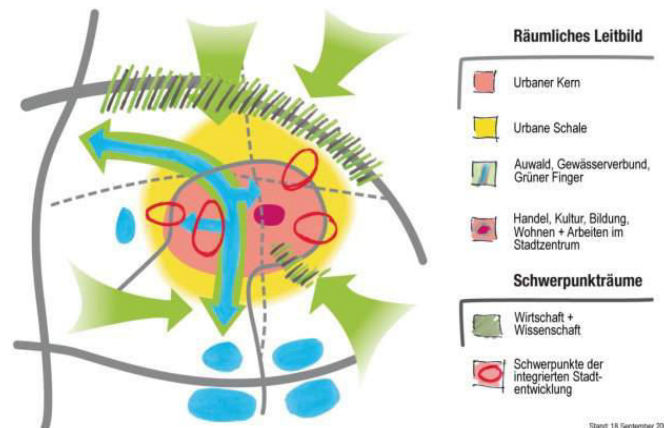
Dorothee Dubrau

Die Leipzig-Charta aus dem Jahr 2007 hat die Stadtentwicklungspolitik in Europa maßgeblich beeinflusst. Ihre Kernbotschaft, eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungspolitik voranzubringen, ist weiterhin aktuell. Die neue Leipzig-Charta 2020 greift dies mit der Differenzierung in drei Schwerpunkte auf:

- Die gerechte Stadt
- Die grüne Stadt
- Die produktive Stadt

Die transformative Kraft der Städte, konkret die hier näher zu behandelnde „Produktive Stadt“, beruht auf einer breit aufgestellten

„Leipzig wächst nachhaltig!“ ist der im Mittelpunkt des Zielbildes des Stadtentwicklungskonzeptes stehende Leitsatz und somit politische Aufgabe und Anspruch der Stadtpolitik und Verwaltung. Die Herausforderungen des Wachstums sind nicht nur quantitativ zu bewältigen, sondern auch im Sinne einer nachhaltigen und dem Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen verpflichtenden Entwicklung auszugestalten. Die Notwendigkeit wirtschaftlichen Wachstums sieht man dabei nicht grundsätzlich im Widerspruch zu dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt. Vielmehr geht es darum, die Aufgaben der wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit auf Augenhöhe mit der sozialen und gesellschaftlichen Integration und den



Strategisches Ziel aus Stadtentwicklungskonzept INSEK Leipzig, Stadt Leipzig

Stadt Leipzig Stadtplanungsamt

Wirtschaft, die Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für die nachhaltige Stadtentwicklung schaffen. Als innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen. Es muss ein wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, dafür entsprechende Voraussetzungen zu schaffen: so etwa eine innovationsfreundliche Umgebung oder Möglichkeiten zur lokalen und regionalen Produktion. Seit 30 Jahren ist das eines der wichtigsten Themen in Leipzig.

ökologischen Konsequenzen zu denken. Hierbei knüpft die Stadt bewusst bei der Definition der strategischen Ziele an die 17 Oberziele der Vereinten Nationen für eine Nachhaltige Entwicklung an.

In über 1000 Jahren Leipzig stand die Verknüpfung von Industrie, Gewerbe, Wissenschaft und Kultur immer an vorderer Stelle der Stadtentwicklung. Die Schwer- und Druckereindustrie prägten die Stadt ebenso wie die Leipziger Messe und der Thomanerchor.

Das blieb so bis zum Ende der DDR. Noch immer wurde in den Betrieben aus dem 18. und frühen 19 Jh. gearbeitet. Aber die Bausubstanz war in mangelhaftem Zustand und fehlende

Umweltauflagen führten zur Verschmutzung von Luft, Gewässern und Boden. Ein Grund, warum die Menschen 1989 auf die Straße gingen. Mit der Wiedervereinigung und seiner Wiederwahl versprach Helmut Kohl bekanntermaßen „Blühende Landschaften“. Ja, die Natur in der Stadt erholte sich, aber Grund war der annähernd komplette Exitus der Industrie. Auch Betriebe, die bisher auf dem Weltmarkt Spitzenprodukte anboten, wurden von der Treuhand geschlossen, ihre Gebäude standen leer oder wurden abgerissen. 80% des verarbeitenden Gewerbes wurden stillgelegt, von 101.000 Arbeitsplätzen 1989 gab es 1992 nur noch 27.900. 1995 waren nur noch ca. 10-12% der Industrie erhalten. Die Arbeitslosigkeit stieg ins Unermessliche – auf über 20%. Deshalb verließen 100.000 Einwohner die Stadt, meist die jungen, gut ausgebildeten, um Arbeit im „Westen“ zu finden.

Die Stadt versuchte dem Trend entgegenzuwirken und konzentrierte sich auf die Rekonstruktion und den Neubau der Infrastruktur. Der Hauptbahnhof wurde durch die DB mit umfänglicher Unterstützung der Stadt saniert, der Flughafen Leipzig / Halle wurde von den Gesellschaftern Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie den Standortkommunen saniert und schrittweise ausgebaut, die Stadtwerke Leipzig wurden 1992 neu gegründet und das kommunale Anlagevermögen in einem großen Rechtsstreit von den westdeutschen Stromkonzernen zurückerstritten. Auch die Neue Messe entstand im Auftrag der Gesellschafter Land Sachsen und Stadt Leipzig zu je 50% als glanzvolles Ensemble mit Bahn- und Flughafenanschluss. Ausreichende Flächen für zukünftige Entwicklungen sind vorhanden.

Parallel kaufte die Stadt Grundstücke am Stadtrand auf, meist die Äcker der Bauern. Im Nordraum sollte neue Industrie angesiedelt werden. Es gelang mit günstigen Konditionen und größter Unterstützung der Stadt, insbesondere durch schnelle und konfliktarme Planungsverfahren, BMW und Porsche anzusiedeln. Auch die gute Arbeitskräftesituation war hilfreich. Bis heute sind die Betriebe die größten Steuerzahler in die Stadtkasse. In den letzten Jahren wurden weitere Flächen erworben zur Industrieansiedlung und für Ausgleichsflächen. Vielfältiger soll die Industrie werden.



*HBF Leipzig und Flughafen Halle / Leipzig,
Fotos: R. Quester*



Foto: Dorothee Dubrau



Porsche und BMW, Fotos: R. Quester

Kirowwerke, Fotos: R. Quester, D. Dubrau

Von den innerstädtischen Industriebetrieben konnte nur eine einzige Fabrik wieder zum Leben erweckt werden – die Kirow Werke. Obwohl die riesigen Kräne, die man hier zu DDR Zeiten produzierte in die ganze Welt geliefert wurden, war der Betrieb 1991 von der Treuhand geschlossen worden. Es ist der Initiative der Brüder Köhne aus Düsseldorf zu danken, dass sie 1994 das verlassene Werk kauften und an die alte Tradition anknüpften. Wieder sind es große Kräne, die hier produziert werden, inzwischen gehen hier zusätzlich Straßenbahnen vom Band. Aber es ist gelungen, mehr als eine Produktion zu etablieren. Denkmalgerechte Sanierung der historischen Gebäude stand hier auf der Agenda, ebenso wie eine hohe Baukultur und architektonische Qualität der Neubauten. Der Betrieb öffnet sich ins Quartier. Es gibt ein Galeriegebäude und eine Kantine nicht nur für Betriebsangehörige, sondern für alle. Vor wenigen Monaten wurde zudem die „Restaurantkugel“ nach dem Entwurf von Oskar Niemeyer eröffnet - ein besonderes Architekturhighlight für die Stadt.

Die Nutzung der großen alten innerstädtischen Industrie- und Gewerbeareale erwies sich viele Jahre als fast unmöglich. Viele Gebäude standen unter Denkmalschutz und entsprachen kaum heutigen gewerblichen Anforderungen. Grundstücks- und Erschließungsfragen waren schwer zu klären. Die AfA der 1990er Jahre bevorzugten den Neubau und der rechnete sich im Gewerbe nicht. Die entstandenen Nischen füllten an vielen Stellen die Kultur und Kreativwirtschaft. Die Baumwollspinnerei entwickelte sich zu einem bekannten Anziehungspunkt für Künstler und Kulturliebhaber. Auch das Tapetenwerk öffnete mit neuer kultureller Nutzung.



Baumwollspinnerei und Tapetenwerk. Fotos: R. Quester

Spreadshirt. Fotos: Bundesstiftung Baukultur / CG Gruppe

Dann führte die Bunderegierung 2004 die Denkmal AfA ein und machte damit zwar den Weg frei, die Industriedenkmale zu retten. Aber nicht für die Produktion, sondern zum Wohnen. Das rechnete sich. So entstanden überall in den Gewerbegebieten Fabriken mit Eigentumswohnungen. In den schönsten Lagen an den inzwischen sauberen Flüssen und Kanälen ebenso wie in mitten der Gebiete. Abgesehen davon, dass der Umbau der Gebäude und die dabei entstandenen Grundrisse der Wohnungen nicht immer glücklich waren, war es ein herausragendes Ergebnis zur Rettung der historischen Bausubstanz. Aber ein Problem brachte es mit sich. Es werden auch weiterhin innerstädtische Standorte zum Arbeiten gebraucht und diese verschwanden Stück für Stück. 2008 gab es mit Spreadshirt und Schlothof erste Ansätze der gewerblichen Nutzung von leerstehenden Gewerbegebäuden. Um diesen Trend zu fördern legte die Stadt mehrere Gebiete mit B-Planaufstellungsbeschlüssen als Gewerbegebiete fest, um das Eindringen von weiteren Wohnungen, Hotels, großflächigem Einzelhandel und hochwertigen Dienstleistungen zu verhindern. Ein Vorgang, der politisch durchaus umstritten war. Mit Fördermitteln wurden viele kleine Firmen unterstützt und die Gebiete stabilisieren sich langsam.

Besonderes Augenmerk wurde auf den Standort der Alten Messe gelegt. Mit dem Bau der Neuen Messe am Stadtrand hat der historische Standort seine funktionale Bedeutung verloren. Bereits in den 1990er Jahren wurde vom Stadtrat festgelegt, dass hier das Thema „Cluster Wissenschaft & Gesundheit (Life-Science)“ mit Forschung, Entwicklung und Produktion die langfristige Zielrichtung darstellt. Das Frauenhofer IZI, Biocity und Biocube konnten sich etablieren. Aber außerhalb des Kernbereiches gab es immer wieder Bestrebungen für eine schnelle Vermarktung der Grundstücke zu höchsten Preisen. So entstanden neben durchaus wünschenswerten Nutzungen, die herausragende denkmalschützte Hallen sicherten (Hit Markt und Fahrrad Stadler) in denen Forschungsinstitute nicht entwickelt werden konnten, auch Autohäuser und ein Baumarkt. Mit knapper Mehrheit beschloss der Stadtrat 2016 den Verkauf des Grundstücks an Hornbach. Heute bedauern viele die Entscheidung, denn die Fläche ist unwiederbringlich für den Gesundheitsstandort verloren.



Alte Messe, Stadler, Hit Markt, Biocity und Int. Biodiversitätszentrum. Fotos: R. Quester

Inzwischen baut die Stadt selbst auf dem Gelände der alten Messe. Im geschichtsträchtigen Kopfbau des Sowjetischen Pavillons wurde das Stadtarchiv eingerichtet. Die dazugehörige große Halle teilen sich städtische Verwaltung und Mietflächen für Startups im Gesundheitsbereich. Sollte in weiterer Zukunft für diese Platzmangel herrschen, gäbe es immer noch die Chance, dass die Verwaltung auszieht und Platz für weitere Startups und Labore zur Verfügung stellt. Der Erfolg dieser Entwicklung ist auch in der Minimierung der Arbeitslosigkeit von über 20% in den 1990er Jahren auf 5,9% im Jahr 2019. Gleichzeitig sieht man an diesen Beispielen wieder einmal, dass es einen langen Atem und Durchhaltevermögen braucht, um solche gewerblichen Gebiete nachhaltig und gemäß den Prinzipien der Neuen Leipzig-Charta sinnbringend und gleichzeitig transformativ zu entwickeln. Die Verknüpfung von vielfältiger Industrie und breit gefächertem Gewerbe, Kreativwirtschaft und Kultur geben der Stadt die Chance, ihren Grundsatz „Leipzig wächst nachhaltig“ tatsächlich zu verwirklichen.



Ehem. Sowjetischer Pavillon – Stadtarchiv, Foto: Dorothee Dubrau

In Transformation. Arbeitsort Innenstadt.

Frank Gwildis

Transformationsprozesse der (Innen-)Stadt verändern nicht zuletzt den Arbeitsstandort Innenstadt. Mit dem Funktionswandel in den Zentren, insbesondere dem Strukturwandel im Einzelhandel, zunehmendem Leerstand und rückläufiger Flächennachfrage in Handels- und Gewerbebereichen stellt sich die Frage nach neuen Nutzungsprogrammen und Stadtbausteinen, aber auch nach neuen Arbeitsformen und Raumangeboten in den Innenstädten. Welche Formen des Arbeitens werden sich künftig in der Innenstadt finden? Welche Räume, Formate und Ausstattungen sind für die produktiven Arbeitsumfelder in den Zentren notwendig, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden und deren Attraktivität nachhaltig zu gestalten? Wie sehen die Arbeitsquartiere der Zukunft aus?

Dieser Beitrag setzt sich mit der Frage nach einer Neuorientierung und Neuprogrammierung der Innenstadt wie auch nach einer neuen Ausrichtung und Bedarfen als Arbeitsstandort auseinander.

„CRISIS? WHAT CRISIS?“

Die Transformation der Innenstadt hat schon lange begonnen, lange vor der COVID-19-Pandemie. Erst jetzt werden mit der globalen Pandemie und ihren Folgen die einzelnen Stränge plastisch sichtbar. Die Corona-Pandemie hat sich als Katalysator für unterschiedlichste Prozesse ausgewirkt und aktuelle Entwicklungen und Trends – positiv wie negativ – beschleunigt und verstärkt. Die Krise kann sowohl als kritische Herausforderung, als auch als ein sich öffnendes Gelegenheitsfenster verstanden werden, um nachhaltige Veränderungen und Transformationen in Städten und Regionen anzustoßen und bestehende Ziele und Konzepte zu überprüfen. Was können wir also für die Schaffung resilienter Strukturen aus der Krise lernen? Wie kann unser Gemeinwesen gegenüber gesellschaftlichen Risiken widerstandsfähiger und robuster (gemacht) werden, um künftige Schadensereignisse zu begrenzen und Krisen besser bewältigen zu können?

In den Innenstädten und Zentren hat der Mix aus Handels-, (Büro-)Gewerbe-, und Dienstleistungsnutzungen das Bild und das städtische Leben in den Stadtteilen über viele Jahrzehnte geprägt. Und dennoch zeigten sich auch hier schon lange vor der Pandemie Konzentrations- und Entmischungsprozesse, die die Prinzipien der Europäischen Stadt zunehmend abschwächten oder

negierten. In letzter Zeit haben Transformationsprozesse in Handel und Gewerbe, der Wettbewerb im Einzelhandel, ein verändertes Konsumverhalten, soziale und kulturelle Werteverstärkungen, aber auch veränderte rechtliche Rahmenbedingungen einen tiefgreifenden Funktionswandel in den Innenstädten, insbesondere in den Erdgeschosslagen bewirkt. Künftig werden ausgeprägte Leerstände, untergenutzte Geschäfts- und Gewerbeflächen und Fehlnutzungen verstärkt unsere Zentren prägen.

Auch in Stuttgart, Landeshauptstadt mit weit über 600.000 Einwohner*innen, eingebettet in einer immer noch wirtschaftlich prosperierenden Region, zeigen sich erste Tendenzen in der Innenstadt, aber auch in den Stadtteilzentren – mit Nutzungsumbrüchen, Leerständen und ersten Abmietungen. Auch wenn der Immobilienmarkt die einzelnen Geschäftsfelder Büro und Investment, Einzelhandel, Hotel oder Logistik nach wie vor überwiegend positiv bewertet („Beschleunigung statt Stillstand“)¹ und in einzelnen Räumen sogar noch Bedarf nach zeitgemäßen, flexiblen Büroflächen besteht, mag man der Situation doch nicht recht trauen. Denn kaum war das Gros der Mitarbeiter*innen ins Home-Office versetzt, meldeten sich die ersten Manager zu Wort. Unter anderem der Allianz-Vorstandsvorsitzende Oliver Bäte, der im Sommer 2020 verkündete, dass sich die Büroflächen des Konzerns um ein Drittel reduzieren ließen – der Startschuss zur Debatte um das Thema „Abmieten“. Auch andere große Unternehmen setzen sich mit diesem Thema auseinander. Nach einer Umfrage der Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) wollen 60 Prozent der befragten Unternehmen ihre Bürofläche innerhalb der nächsten drei Jahre um rund 20 Prozent reduzieren (Sommer/Molitor, 2021).

Neben der Zunahme an Leerständen und verstärkten Umzugs- und Veränderungsdynamiken in Innenstädten und zentralen Quartieren wird sich künftig mit der Frage auseinandersetzen sein, welche Nutzungs-, welche Raumprogramme gerade im Hinblick auf den Arbeitsort Innenstadt angeboten werden müssen, um die Attraktivität, Lebendigkeit und Lebensfähigkeit der Innenstadt

¹ <https://www.colliers.de/city-survey-2021/>; bspw. liegt in Stuttgart die Büroleerstandsquote bei nur 1,88% (2019), s.a. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/582959/umfrage/leerstandsquote-von-bueroflaechen-in-stuttgart/>

aufrechtzuerhalten und zu fördern, und wie die entstandenen (und noch weiter entstehenden) Lücken des bisher gültigen „Systems Innenstadt“ adäquat auszufüllen wären. Für diese Transformations- und Aktivierungsstrategien sind die konzeptionellen Grundlagen und Handlungsstrategien zu entwickeln.

HERAUSFORDERUNGEN – TRANSFORMATIONSPROZESSE IM ZENTRUM

Die globalen Megatrends – Klimawandel, Mobilitätswandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, (Hyper-) Urbanisierung, sozialräumlicher Wandel und Funktionswandel in den urbanen Zentren – sind allgegenwärtig. Viele Herausforderungen für die Zukunft finden sich in allen (großen) Städten. Der wirtschaftliche Strukturwandel in den Zentren – insbesondere bezogen auf den Einzelhandel – und damit verbundene Funktionsverluste wurden in zahlreichen Städten, so auch in Stuttgart, in den zurückliegenden zehn Jahren in den peripheren Zentren und dezentralen Versorgungslagen besonders deutlich. In der Innenstadt hingegen wurde eine gegenläufige Dynamik erkennbar. Hier entstanden in diesem Zeitraum neue innerstädtische, städtebaulich weitgehend integrierte Einkaufszentren. Mit dem Wegbrechen von Versorgungsangeboten in der Innenstadt, vor allem aber in den peripheren Versorgungslagen, sind massive „Lücken“ entstanden. Diese funktionalen Lücken haben sich unter „Corona-Bedingungen“ noch ausgeweitet, Problemlagen verschärft. Vor dem Hintergrund einer dynamischen, tendenziell rückläufigen Einzelhandelsentwicklung stellt sich vielerorts die Frage, ob und wie der – stark durch Handel geprägte – Funktionswandel in den Zentren gelingen kann und wie ein entsprechender Perspektivenwechsel aussehen müsste.

Der Einzelhandel ist seit langem in der Krise – und mit ihm die Innenstädte. Im Februar 2020 prognostizierte das Institut für Handelsforschung aus Köln, das bis zum Jahr 2030 zwischen 20.000 und 68.000 Einzelhändler*innen in Deutschland ihren Betrieb einstellt. Ende Mai veröffentlichte der Handelsverband Deutschland aktuelle Zahlen: Er geht davon aus, dass abseits des Lebensmittelhandels jedes dritte Geschäft akut bedroht ist – das wären rund 100.000 Händler*innen. Der andauernde Strukturwandel im Einzelhandel mit seinen diversen Effekten ist dabei nur ein Faktor, wenn auch ein bedeutender. Unterschiedlichste Transformationsprozesse, Strukturveränderungen und Funktionsverluste beeinträchtigen diese zentralen Räume, unser – individuelles, gesellschaftliches und

wirtschaftliches – Verhalten sowie unseren Umgang mit diesen. Viele Städte, aber auch Verbände und Forschungsinstitute haben dies erkannt und reagieren auf unterschiedliche Weise (ARL 2020). Vitale Innenstädte werden als Daseinsvorsorge betrachtet, vielerorts steht damit eine Neuorientierung an. Die aktuelle Corona-Krise ist hier nur ein „Brandbeschleuniger“, der die Sichtbarkeit der Problemlagen verstärkt.

„Doch sterben nicht die Stadtzentren – sondern es stirbt ein Geschäftsmodell unserer Innenstädte, das die europäische Stadt zuvor untergrub. Die reine Einkaufsstraße hat ausgedient. Vor uns liegt die Aufgabe einer post-industriellen Neugründung der Städte. Die technologische und soziokulturelle Transformation bildet dabei neue Erwartungshorizonte. Hier gilt es für uns als Architektinnen und Architekten, als Stadtplanerinnen und -planer, einzugreifen und mitzugestalten. Ob die Städte einem hemmungslosen dystopischen Verfall ausgesetzt sind, ist fraglich. Nur eines ist sicher: Wenn wir als Kreative – Händler*innen, Stadtverwaltungen, Projektentwickler*innen, Immobilienbesitzer*innen, Architekt*innen, Stadtplaner*innen, Bauingenieur*innen etc. – nicht handeln, wird es zu spät sein für die Auferstehung unserer vormals florierenden Städte.“ (Schmitz-Morkramer 2020) „Und spätestens dann wird die Stadt als Ort des Handels unumgänglich auch wieder ein Ort des Handelns (Brinkmann/Friedrich 2020).

„Das Verhältnis von Innenstadt und Handel erinnert mitunter an eine Beziehung zwischen zwei Menschen, die schon lange nicht mehr funktioniert. Eigentlich sind sich alle darüber bewusst, dass kaum noch etwas zu kitten ist – die beiden selbst wissen es, ebenso ihre Freunde, die Familien. Trotzdem versucht man irgendwie, wie gewohnt weiterzumachen. Warum eigentlich? Neben finanziellen Aspekten, die nicht selten ein Grund dafür sind – man hat sich für das viel zu teure Eigenheim gemeinsam hoch verschuldet –, fehlt meist auch schlicht die Vorstellung davon, wie das Leben außerhalb dieser engen Verbindung denn aussehen könnte. Unsere Innenstädte ohne Einzelhandel oder, wenn auch wohl nicht ganz ohne, dann doch mit viel weniger, als wir es jahrzehntelang gewohnt waren – was bliebe da noch von einer Innenstadt? In den vergangenen Jahren, als sich der Niedergang des stationären Handels kontinuierlich beschleunigte, haben wir diesen stets gleichgesetzt mit einem mancherorts drohenden, mancherorts längst vollzogenen Niedergang der Innenstädte. Aber muss das zwangsläufig so sein? Was, wenn man die im Grunde völlig verengte Vorstellung von der Innenstadt als Shopping-City weitete – und sie als einen Ort begriffe, an dem

(wieder) viel mehr und ganz anderes stattfinden kann als lediglich Kaufen und Verkaufen?“ (Friedrich 2020)

Auch im Büro- und Dienstleistungsbereich hat sich in letzter Zeit eine gewisse Sättigung in der Nachfrage nach Büroflächen eingestellt. Die COVID-19-Pandemie hat durch die monatelange, erzwungene Homeoffice-Praxis in vielen Unternehmen, insbesondere im Büro- und Dienstleistungssektor, aber auch in der Kreativwirtschaft, ein Umdenken in vielen Unternehmen eingeleitet – auch wenn nach wie vor in klassische Büroimmobilien in der Stuttgarter Innenstadt investiert wird. In zahlreichen Unternehmen wird künftig vermehrt über eine Reduzierung von angemieteten Büroflächen für Mitarbeiter*innen nachgedacht; erste Unternehmen gehen von einer Reduktion von 30-50% ihrer Mietflächen aus, da ein großer Teil ihrer Mitarbeiter*innen auch künftig mobil, d.h. von Zuhause aus arbeiten werden. Die Nachfrage nach Büroflächen wird sich nachhaltig verändern, voraussichtlich deutlich verringern. Investor*innen und Projektentwickler*innen müssen diese aktuelle Entwicklung zur Kenntnis nehmen und künftig ihr Portfolio vermehrt um flexible Raumprogramme anpassen, innovative Gebäude- und Quartierskonzepte und differenzierte wie hybride Flächenangebote entwickeln und bereitstellen, um sich in einem zunehmend dynamischer werdenden Markt behaupten zu können.

FUNKTIONSWANDEL DER ZENTREN UND DIE PRODUKTIVE STADT

Unsere Innenstädte und Zentren leben nicht nur von Büro und Handel als zentralen Nutzungsbausteinen und lassen sich nicht nur durch diese definieren. Sie sind nicht nur Marktplatz, Konsumzone und Freizeitvergnügen, sie sind Ort des Austausches von Produkten und Ideen, sie sind kultureller und politischer Raum, sie sind zentrale Identifikationsräume und Kulisse für unterschiedlichste Aktivitäten. Möglicherweise stehen wir also an einem Wendepunkt in der Wahrnehmung dieser Räume und Funktionalitäten und müssen uns dringend über ihre Zukunft Gedanken machen. Möglicherweise ist die Innenstadt als Ganzes „neu zu denken“. Sie ist künftig verstärkt als „Standortgemeinschaft“ zu verstehen, deren Vitalität zu erhalten und zu fördern ist, deren längerfristige Entwicklung im Blick zu behalten und deren „Programmierung“ vorzunehmen und zu begleiten ist. Wichtige Stichworte sind hier: Mischung, Eigentums-, Förder- und Finanzierungsmodelle, Träger- und Betreiberschaften. Veränderungen in den Förderpolitiken und Programmen sind zu

erwarten. Die „Neue Leipzig Charta“ (2020) – zentraler Baustein der Nationalen Stadtentwicklungspolitik – spricht von der „transformativen Kraft der Städte“. Produktiv, gerecht und grün sind nun neben der Gemeinwohlorientierung die zentralen Handlungsdimensionen. Städte und Kommunen müssen jetzt aktiv werden!

Der Wandel der ökonomischen Basis vieler Städte von einer industriellen in eine wissens- und kulturbasierte Ökonomie und die einhergehende Transformation des städtischen Raumes in Wohn- und Konsumräume sowie Standorte hochwertiger Dienstleistungen war entscheidend für das Aufkommen der „Produktiven Stadt“. Die Produktive Stadt hat sich in jüngerer Zeit als neues Leitbild der Stadtentwicklung herausgebildet, sie wirkt wie eine übergreifende inhaltliche Klammer, um grundlegende Entwicklungen und Veränderungen in der Arbeitswelt, in sozialen und wirtschaftlichen Netzwerken und im räumlichen Kontext der Stadt zu thematisieren und diese in produktiven Projekten und Quartieren beispielhaft umzusetzen (Gwildis 2020). In den sich schnell verändernden Ökonomien der heutigen postfordistischen Stadt entstehen seitdem wieder kontinuierlich neue Formen des Arbeitens mit flexibleren und urbaneren Produktionsformen, mit wechselnden Kooperations- und Kollaborationsmustern, die Möglichkeitsräume für das notwendige Entwerfen und Austesten von neuen Strukturen nach dem Prinzip des „learning by doing“ bieten. Neue, andere Produktionsmilieus bedingen aber auch eine andere Produktionskultur. In der aktuellen Stadtentwicklung ist dieser Paradigmenwechsel einer „materiellen Wende“ (Läpple 2016) bereits erkennbar. Zusehends bilden sich Strategien eines nutzergetragenen Städtebaus aus – gerade in den Innenstädten mit ihren diversen urbanen Zielgruppen und Milieus.

NEUES ARBEITEN IN DER INNENSTADT

Was bleibt übrig – wenn der Einzelhandel wegbreicht, wenn aufgrund der ausufernden Wertschätzung des mobilen Arbeitens („Home-Office“) Büroquartiere in den (Innen-)Städten zusehends geräumt werden? Die Arbeitswelt ist im Wandel, das haben wir alle verstanden. In vielen Bereichen haben sich Berufs- und Geschäftsfelder innerhalb einer Generation komplett gewandelt. Und damit Arbeitswelten und Arbeitsumgebungen. Wie und wo wird künftig in der Innenstadt – oder in den zentraleren Lagen – gearbeitet?

Mit der Idee der Produktiven Stadt ist die Suche nach einer Neuorientierung und Neuerfindung der

Stadt (Läpple 2016) verbunden, die einen stärkeren Fokus als bisher auf produktive und gemeinwohlorientierte Nutzungs- und Akteurskonstellationen legt. Bei der Quartiersentwicklung sollen von Anfang an neue urbane Arbeitsformen und lokale Ökonomien mit eingeplant werden. Die unter dem Schlagwort „Industrie 4.0“ zusammengefassten Transformationstendenzen der Industrieproduktion – urbane Manufakturen, vernetzte Produktion, FabLabs, Kleinfabriken der Recyclingbranche – könnten eine Rückkehr neuer städtischer Industrien in kleinteiliger gemischte Quartiere und zentralere Lagen ermöglichen (Gwildis/Werrer 2018). Die Produktive Stadt kann sich damit auch in den Quartieren und Lagen der Innenstadt und benachbarter Stadtviertel abbilden und hier neue Chancen und Geschäftsfelder eröffnen. Kreative wie Start-up-Unternehmen haben häufig ähnliche Standortanforderungen und Kommunikationsbedürfnisse. Beide Gruppen bevorzugen neben einem politisch offenen und gründungsfreundlichen Umfeld und preisgünstigen Arbeitsräumen vor allem Urbanität, eine leistungsfähige technische und soziale Infrastruktur sowie ein kreatives und kosmopolitisches Umfeld mit vielfältigen kulturellen Angeboten – sprich: eine hohe Lebensqualität an attraktiven Orten, bestenfalls zu finden in der Innenstadt (Gärtner/Kunzmann 2019).

Im Zuge der Tertiärisierung der städtischen Wirtschaft, die im Rahmen des Strukturwandels in den letzten dreißig Jahren stattgefunden hat, sind daraus resultierende Chancen im Bereich der Kreativwirtschaft und anderen Bereichen städtischer Ökonomie spät und oft nur mit geringer Priorität umgesetzt worden. Auch durch die zeitgeistige Fokussierung auf Start-up-Ökonomie und die Rückbesinnung auf den Produktionssektor hat der Hoffnungsträger Kreativwirtschaft schnell wieder an Dynamik verloren. Dennoch sind diese Unternehmensformen in der Innenstadt und ihren Randlagen nach wie vor präsent, auch wenn vielerorts geeignete Flächenangebote aufgebraucht sind, neue Potenziale müssen auf den Plan. Das hybride Spektrum von Kultur- und Kreativwirtschaft – Musikwirtschaft, Buchwirtschaft, Kunstmarkt, Film-, Rundfunk- und Designwirtschaft, Markt für Darstellende Künste, Architektur-, Presse- und Werbemärkte bis hin zur Software- und Games-Industrie – ist „traditionell“ stark mit der (Innen-)Stadt verknüpft. Und Start-ups haben sich vielfach in den Nischenräumen der Innenstadt und ihrer Ränder etabliert. Gärtner und Kunzmann regen daher an, die drei für die Zukunft städtischer Ökonomien wichtigen Handlungsfelder – Kreativwirtschaft, Start-ups und Urbane Produktion – besser

miteinander zu verzahnen und zu vernetzen (Gärtner/Kunzmann 2019).

Mit dem Wandel hin zur Wissensgesellschaft wurden in vielen Städten Arbeitsplätze im Produktionssektor abgebaut. Nachdem in den letzten Jahren die Wirtschaftsförderungen ihre Hoffnungen stark auf die Entwicklung der Kreativwirtschaft und zuletzt auf Start-up-Unternehmen setzten, zeigt sich nun mit dem Label „Urbane Produktion“ eine Rückbesinnung auf die Produktion(-swirtschaft). Gärtner und Kunzmann plädieren dafür, diese nicht als Ersatz für die zuvor betriebene Tertiärisierung zu betrachten, sondern sie als Bestandteil von lokalen und regionalen Wertschöpfungsketten zu denken, die sowohl die Kreativwirtschaft und personenbezogene Dienstleistungen, Start-up-Unternehmen als auch die Urbane Produktion umfassen. Durch diese Vernetzung könnte eine produktive Funktionsmischung auch in zentralen Lagen erzielt werden. Denn die Stadt der Zukunft wird in einem stärkeren Maße auch wieder produzierende Stadt sein.

Es entstehen neue Produktionsstätten, etwa für kreatives Handwerk und Manufakturen, die eine wachsende Nachfrage nach nachhaltig produzierten, teils hochwertigen Produkten in neuen Nischenmärkten bedienen. Offene Werkstätten (MakerSpaces/ FabLabs) bieten insbesondere Kleinunternehmen und Start-ups die Möglichkeit, Produktionsmittel und -flächen gemeinsam zu nutzen. So können die lokale Gründerszene gestärkt und lokale Wertschöpfungsketten aufgebaut werden. Auch Reparaturwerkstätten florieren in Quartieren mit eher unteren Einkommensgruppen und/ oder rückläufiger Bevölkerungszahl und leerstehenden Gewerbeeinheiten, wo sie eine wichtige soziale Funktion erfüllen. Die Forschungen von Gärtner et al. am Institut Arbeit und Technik in Gelsenkirchen oder das Projekt MIA („Made in Aachen“)² zeigen deutlich vielfältige Potenziale für neue urbane Produktionsformen auf. Der Fokus der (Re-)Integration liegt hier auf der nachhaltigen Transformation innerstädtischer Quartiere und der Stärkung stadtaffiner, lokal eingebetteter sowie stadtvträglicher, d.h. emissionsarmer und ressourceneffizienter Produktions- und Transportweisen durch den Einsatz innovativer, digitaler Technologien. Ansätze und Rahmenbedingungen werden auch im „Handbuch Urbane Produktion“ (2019)³ des Verbundprojektes

² Made in Aachen (MIA), <http://mia-projekt.de/>

³ <https://urbaneproduktion.ruhr/author/sgaertner/>; s. a. Handbuch Urbane Produktion - Urbane Produktion Ruhr - <https://urbaneproduktion.ruhr/uploads/2019/12/>; <https://ifr-ev.de/raumplanung/urbane-produktion/>

„urbane produktion ruhr“ aufbereitet (Bathen/Bunse/Gärtner/Meyer/Lindner/Schambelon/Schonlau/Westhoff 2019). „Neue Räume der Arbeit“ (Kratzer/Gärtner/Evans, 2019) sind somit auch in zentraleren Lagen möglich - „Maker“ finden sich zusehends in den Innenstadtlagen. Urbane Produktion kann ein wichtiger Baustein sein bei der Transformation der (Innen-) Stadt.

Eine besondere Herausforderung für die Urbane Produktion liegt darin, dass zwar Gewerbe, nicht aber „produzierendes Gewerbe“ oder „Produktion“ planungsrechtliche Begriffe darstellen (in der Baunutzungsverordnung BauNVO wird von „sonstigem Gewerbe“ gesprochen. Mit dem novellierten Planungsrecht wird die Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ angeboten, in der es möglich ist, Produktionsstätten (bzw. nicht-störendes Gewerbe) in der Innenstadt zu erhalten und zu entwickeln. Weiterhin gibt es aber keinen Bestandsschutz für den Verbleib von Produktionsbetrieben an einem Standort. Aufgrund der mangelnden Rahmenbedingungen zum Schutz und zur Förderung von produzierendem Gewerbe in der Stadt sind Kommunen gefordert, integrierte und ämterübergreifende Strategien zu entwickeln.

PRODUKTIV IN DER INNENSTADT?

Worum geht es bei der Urbanen Produktion (s. a. Brandt/Gärtner/Meyer 2017)? Vor dem Hintergrund eines notwendigen planerischen wie ökonomischen Paradigmenwechsels bietet sie die Chance, Produktion zurück in die Stadt zu bringen, und dies geräusch- und emissionsarm. Sie ermöglicht zudem, neue Produktionstechnologien in veränderten Produktionsräumen zu entwickeln und zu praktizieren. Die Anwendungs- und Entwicklungskorridore in der Praxis lassen sich weit aufspannen: Additiv-generative Fertigung (3D-Drucker), neue Fräs- und Zerspanungstechniken oder Laserbearbeitung mit Lasercutter oder im Laserschweißtechnikverfahren bieten unterschiedlichste Anwendungsmöglichkeiten an urbanen Produktionsorten. Robotik und veränderte Arbeitsräume (neue Anlagenkonzepte durch kollaborative Roboter) lassen sich auch an innerstädtischen Standorten integrieren, dezentrale Produktionsinseln in flexiblen Hallen lösen das Fließband ab. Multibearbeitungsmaschinen und neue Produktionsabläufe krempeln Produktions- und Fertigungs- und Montageprozesse komplett um – und die nicht nur im Gewerbegebiet. Im Fokus stehen dabei u. a. Unternehmen und Prozesse der „Green Economy“, der Recycling- und Reparatur-Ökonomien, der Industrie 4.0. Drei grundsätzliche Typen von Urbaner Produktion werden unterschieden: Urbane Industrie, Urbane

Manufakturen und Urbane Landwirtschaft. Zu den sogenannten Urbanen Manufakturen werden u. a. Techbetriebe, FabLabs, Maker Spaces, Lebensmittelbetriebe, sozio-ökologische Betriebe, Migrant*innenbetriebe und Home-Entrepreneur*innen gezählt. Anwendungsfelder und Produktgruppen sind mitunter Produktentwicklung/Prototypenbau, Halbzeuge, Verpackungen, Gehäuse, Ersatzteile, Zahnersatz/Prothetik, Orthopädie und Medizinprodukte, Lebensmittel/Pflegemittel, letztlich auch personalisierte oder High-End-Nischenprodukte oder Einzelstücke/Nullserien (z. B. Bekleidung, Schuhe, Parfum, Möbel, Brillen, Notebooks).⁴

Urbane Produktion muss daher nicht nur in Gewerbegebieten oder gewerbegeprägten Mischgebieten stattfinden, auch in einzelnen Innenstadtquartieren und Innenstadtrandlagen sind urbane Produktionsformen in einer großen produktiven Bandbreite möglich. Digitalisierung und neue Generationen von Bearbeitungsmaschinen lassen die produktionstechnische Vision von der „Stückzahl 1 mit industriellen Methoden“ entstehen. Maschinen wie 3D-Drucker können kleiner, leichter und leiser sein als herkömmliche Fertigungsstraßen für die Massenproduktion und ein Fließband benötigen sie auch nicht. Dies erleichtert nicht nur die Produktion in „Inseln“, sondern auch die Vertikalisierung der Fabrik. Den „Arbeitsort Innenstadt“ gilt es also neu zu entdecken.

Zum Beispiel in Form von Kreativ- und Produktivgaragen in den Erdgeschossen der Innenstadtquartiere oder in zentralen Randlagen, in Form von neuen Werkstattmodellen im Sinne „offener Werkstätten“.⁵ Diese stellen mitunter Ansätze für hybrid-produktive Nutzungskonzepte in der Stadt dar und sind die „materiellen“ Gegenstücke zu Coworking-Spaces, Start-up- und Kreativhubs. Offene Werkstätten sind Orte des Handwerks, der computergesteuerten Fertigungsverfahren und digitalen Technologien. Es wird (wieder) gebastelt, geschraubt, gelötet, repariert. Werkstätten erleben heutzutage eine unerwartete Renaissance. Der Sammelbegriff „offene Werkstätten“ umfasst verschiedene Formen von Infrastrukturen zur gemeinsamen Nutzung von Mitteln für materielle Produktion und den offenen Austausch darüber. Konkret handelt es sich um gemeinwohlorientierte Repair Cafés, Siebdruck-Werkstätten und Fahrradreparaturinitiativen, aber

⁴ <https://www.technologiestiftung-berlin.de/de/projekte/projekt/produktion-in-der-stadt/>

⁵ <https://www.offene-werkstaetten.org/post/wertschoepfung-in-offenen-werkstaetten>

auch um gewerblich orientierte FabLabs und Hackerspaces. Die Wertschöpfung durch Offene Werkstätten ist durch Lange, Domann und Häfele (2016) untersucht worden. Die gewachsene Bedeutung und die gestiegene Zahl der offenen Werkstätten sind Ausdruck und Ergebnis sich verändernder Produktions- und Innovationsbedingungen in der Wirtschaft. Dezentralisierungsprozesse der stofflichen Produktion, die durch die technisch avancierten Ausprägungen offener Werkstätten vorangetrieben werden, können sich auch transformativ auf andere Branchen auswirken. Entsprechend dieser Dynamiken wurden offene Werkstätten mit ihren Nachhaltigkeits- und Innovationspotenzialen als vielschichtige Orte in den Blick genommen. Gerade in Nebenlagen der Innenstadt oder in den Quartierszentren bieten diese hybriden Nutzungskonglomerate vielfältige Andockmöglichkeiten für kreativ-produktives Machen und soziokulturelle Bildung. Gerade Jugendhäuser und soziokulturelle oder Nachbarschaftszentren können hier die passenden Andockstellen darstellen, auch in gewerbegeprägten Umfeldern bieten sich Chancen.⁶

Es sollte grundsätzlich nicht übersehen werden, dass Dienstleistungs- und Produktionsentwicklung zwei Seiten einer Medaille und häufig Bestandteile einer Wertschöpfungskette sind. Städtische industrielle Fertigung benötigt ortsnahe Unternehmen in der Wertschöpfungskette, die Maschinen einrichten oder Spezialmaschinen verleihen. Sie profitieren von Forschungs- und Beratungsdienstleistungen von Hochschulen, Anwaltskanzleien, IT-Unternehmen oder Designagenturen. Handwerkliche Betriebe im Quartier sind zudem Ankerpunkte lokaler Identität (Gärtner/Kunzmann 2019). Aber auch Bildungs- und Kulturwirtschaft sind häufig in diese erweiterten Wertschöpfungsketten eingebunden. All diese urbanen Angebote und Aktivitäten sind hochgradig miteinander vernetzt. Umso wichtiger erscheint es, diese Beziehungen wahrzunehmen und sich bietende Chancen und Synergien zu nutzen. Denn häufig fehlen diese Plattformen der Vernetzung, diese Orte der Kommunikation.

NEUE MISCHUNG, NEUE PROGRAMMFORMATE

Wie sieht also das „Arbeitsquartier der Zukunft“ aus? Wie müssen künftig Arbeits- und Quartiersumgebungen beschaffen sein, um auch künftig eine große Bandbreite an Aktivitäten zu ermöglichen, um Kreativität und Produktivität Raum zu geben und um ihren Rollen als

„Treffpunkt“ und „Inspirationsort“ für die gesamte Stadt gerecht zu werden? Neben der „Hardware“ konkreter Raumangebote fehlt es vielfach an geeigneten Räumen und Milieus für Austausch, Vernetzung und Events, für neue Kooperationen und Geschäfte. Trotz der pandemieausgelösten Flut von Zoom-Meetings und anderen Online-Formaten zum Austausch und zur Kommunikation in der Arbeits- und Geschäftswelt wie auch im privaten Leben haben wir alle festgestellt, dass wir reale Räume brauchen, um unsere Fähigkeiten entfalten zu können. Die Pandemie hat mit ihren Einschränkungen und Einschnitten sehr deutlich gemacht, dass der Bedarf nach „dritten Orten“ ungebrochen groß ist. Die Stadt und hier vor allem die Innenstadt und die Zentren sind nach wie vor unverzichtbare Orte des Austauschs, der Kommunikation, der Vernetzung und der Interaktion – als Schnittstellen und Vermittlungsorte unterschiedlicher Akteur*innen und Produzent*innen.

Der Arbeitsort Innenstadt erfordert eine Neuausrichtung und Neuprogrammierung, und eine entsprechende programmatische Differenzierung von Räumen und Lagen. Nicht nur in den hochfrequentierten Fußgängerzonen, sondern auch in den angrenzenden Cityquartieren und an den Innenstadträndern. Die Themen Neue Mischung und neue Programmformate werden vielfach schon als mögliche Lösungsansätze für sich transformierende Innenstädte und zentrale Lagen erkannt. Mischung wird vielfach auch als Widerspruch, als Konflikt(-sammlung) wahrgenommen. Um hybride Konzepte und neue thematische Profilierungen zu entwickeln, bedarf es einer Art „Quartiersprogrammierung“, die „neue“ Arbeitsorte für Büro, Verwaltung und Dienstleistungen, urbane Produktion, Kultur- und Kreativwirtschaft ermöglicht und Raum für Experimente, Werkstätten und Labore, Event- und Veranstaltungsflächen, Räume für Kommunikation und Austausch, für gemeinsames und gemeinschaftliches Arbeiten, Co-Working, Teamarbeit bietet. Auch eine breite Gründungsförderung bzw. Gründerinfrastruktur – für High-Tech-Start-ups wie auch im Low-Tech-Bereich, für die Kreativwirtschaft wie auch die Urbane Produktion – und die Vernetzung mit Hochschulen, wissenschaftlichen Einrichtungen und Netzwerkinstitutionen aus Wirtschaft und Forschung ist bei der Quartiersentwicklung mit einzuplanen. Zur Gründerförderung haben viele Städte ein umfangreiches Unterstützungsinstrumentarium eingerichtet. Neben „Pionierstandorten für Urbane Produktion“ und „Stadtwerkstätten“ wie die vorgenannten „Kreativ- und Produktivgaragen“ braucht es vor allem flexible Innovationsräume, in denen auch Unvorhergesehenes entstehen kann.

⁶ <https://www.dynamo.ch/>; <https://hobbyhimmel.de/>

Neuprogrammierung von Stadträumen kann in diesem Fall auch Programmoffenheit bedeuten.

Neue Formen von Quartiersprogrammierung werden in vielen Städten bereits praktiziert – meist als gezielte lokale Entwicklungsimpulse privater Initiativen oder im Sinne einer Quartiersentwicklung als Interventionen der öffentlichen Hand. In vielen Städten findet die Abstimmung zwischen Stadtplanungs-, Wirtschaftsförderungs- und Kulturressorts bereits statt und ermöglicht so Synergien zur nachhaltigen Erneuerung urbaner Quartiere, zur Nachnutzung von innerstädtischen Leerständen, zur Standortsicherung und Entwicklung von Unternehmen, zur Sicherung wohnungsnaher Arbeitsplätze und letztlich als Anstöße für lokale Investitionen (u. a. Quartiersentwicklung Kreativpark Alter Schlachthof Karlsruhe).⁷ In Routineabstimmungen zwischen den städtischen Akteur*innen wird dies nicht gelingen. Dennoch kann auch die Anziehungskraft von Stadtquartieren (gerade an Innenstadtrandlagen) für kreative Gründer*innen, Start-ups und Pionier*innen Urbaner Produktion zu kaum beeinflussbaren Gentrifizierungsprozessen in attraktiven Innenstadtlagen führen. Dies kann im Einzelfall durch dezentrale Informations- und Kommunikationsformate abgemildert werden.

In jüngerer Zeit haben sich einzelne bürgerschaftlich, kommunal wie auch investorengetragene Initiativen bundesweite Aufmerksamkeit verschafft – sei es bei der Aktivierung und Kuratierung öffentlicher Quartiersräume oder Erdgeschosszonen, sei es bei der Vernetzung innerstädtischer Handels- und Geschäftsinitiativen, sei es bei der Herausbildung neuer hybrider Stadtbausteine zur Aktivierung von Leerständen und städtebaulichen Lücken. Denn dass die (Innen-)Stadt durchaus Raum für das Experiment bietet und neue Stärken entwickelt, zeigen mitunter die Projekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (Nationale Stadtentwicklungspolitik 2020). Das Projekt OASE am Alten Messplatz in Mannheim (Yalla Architekten), das Reallabor und Zentrum für Beteiligungskultur Alte Feuerwache in Weimar, die Pop-up-Innenstadt in Ludwigsburg, die Akademie für kollaborative Stadtentwicklung in Aachen, das kuratierte Erdgeschossmanagement in den Zentren Berlins u.a. setzen sich dabei mit ganz unterschiedlichen Strategien der Innenstadtaktivierung und Resilienz auseinander.

⁷ <https://alterschlachthof-karlsruhe.de/>; <https://www.k3-karlsruhe.de/k3-buero>

Privatwirtschaftliche Initiativen wie das Transformationsprojekt CORE in Oldenburg⁸, das mit der Neuprogrammierung eines ehemaligen Hertie-Kaufhauses (Angelis & Partner) eine neue Vielfalt für die Innenstadt proklamiert, der Coworking-Space „Second Home“ (Selgas Cano) in einer ehemaligen Teppichfabrik im Londoner East End (Brinkmann, 2015) neue kollaborative Arbeitslandschaften umsetzt, der „Crystal Rock“ (MVRDV), signifikanter Baustein der Quartiersentwicklung Neue Weststadt, zur Belebung der Esslinger Innenstadt oder auch das „WERK12“ im „Werksviertel“ am Münchner Ostbahnhof (MVRDV)⁹ mit seinem hybriden gewerblichen Nutzungsmix stellen zeitgemäße Referenzen für ein neues aktivierendes und hybrides Stadtverständnis dar, das neben Handel, Büro, Kultur und Freizeit verstärkt kreative und produktive Elemente in das Stadtgeschehen einbringt und neue Arbeits- und Produktionsformen teils in spektakulären Räumen befördert. Gerade in vielen Randlagen der Innenstädte bieten sich zahllose Möglichkeiten, hybride und gemeinwohlorientierte Projekte zu realisieren. Dieses hybride Stadtverständnis wird auch in den Projekten der IBA'27 StadtRegion Stuttgart mit dem Leitthema der Produktiven Stadt umgesetzt. So beispielsweise setzen sich die „Maker City Stuttgart Rosenstein“ (asp Architekten & Koeber Landschaftsarchitekten) und die „Neue Mitte Leonhardsvorstadt“ (Studio Malta, Belius & BeL Architekten) intensiv mit Nutzungsmischung im innerstädtischen Kontext und gemeinwohlorientierter Quartiersentwicklung auseinander, ohne dabei die ökonomischen Aspekte zu vernachlässigen.¹⁰ Dies sind zwei sehr unterschiedliche Referenzen produktiver Quartiersentwicklung. Denn auch das hat sich in den vergangenen Monaten gezeigt: Neben mehr Produktion und mehr Mischung wird auch mehr Gemeinwohlorientierung von vielen Akteur*innen gefordert, um Städte nachhaltiger, resilienter und damit auch lebenswerter zu machen.

HANDLUNGSFELDER, KRISTALLISATIONSORTE, STADTBAUSTEINE

Transformation bedeutet Umdenken, neue Fokussierung, neue Nutzungsprogramme, die Neukodierung von Stadt und Stadtteilen. Hiermit kann eine Neuprofilierung und Quartiersprogrammierung einhergehen mit der Neuausrichtung städtischer wie

⁸ <https://www.core-oldenburg.de/>

⁹ <https://werksviertel-mitte.de/construction/werk12/>; <https://www.mvrdiv.nl/projects/298/werk12>

¹⁰ <https://www.iba27.de/>

zivilgesellschaftlicher Aktivitäten. Der Funktionswandel in der Innenstadt und in den Zentren macht eine differenzierte Nutzungsbetrachtung und vielerorts eine Neubewertung zentraler Funktionen und Lagen in der inneren Stadt notwendig – und damit auch für den Arbeitsort Innenstadt und die kreativ-produktiven Arbeitsumgebungen. Wo liegen besondere Problemfelder und Handlungsbedarfe? Wie mit bestehenden (problematischen oder gefährdeten) Stadtbausteinen umgehen? Wo liegen künftige Handlungs(spiel)räume, wo finden sich Kristallisationsorte? Grundsätzliche strategische Überlegungen können dabei helfen, mit dem Funktionswandel der Innenstadt produktiv umzugehen und den Arbeitsort Innenstadt weiterzuentwickeln.

Offenheit und Flexibilität

Stadtentwicklung lebt von neuen Ideen, der ständigen Neubewertung von urbanen Konzepten - und von ihrer Offenheit. Die offene Stadt ist ambivalent, mit ihr werden offene Infrastrukturen, unbeobachtete Freiräume und radikale Möglichkeitsfelder assoziiert. Sie sollen einer heterogenen Stadtgesellschaft Nischen bieten, in denen alternative Formen des Zusammenlebens entwickelt und erprobt werden und Verhaltensoffenheit und Entscheidungsfreiheit gewährleistet sind. Durch ihre Lebendigkeit und Beweglichkeit, durch ihre permanente Neuentstehung und durch die Widerspenstigkeit all der sich in ihr aufhaltenden Subjekte in ihren tausendgesplitterten Simultanrollen, bleibt die offene Stadt interpretationsoffen. Nach Christiaanse ist die offene Stadt kein fixer Zustand, sondern Prozess. Sie ist auf Netzwerke, Informationssysteme und Mobilität als Begegnungsräume angewiesen, sie muss identitätsstiftende, öffentliche Räume genauso bereitstellen, wie teilöffentliche Rückzugsorte (Kinnert 2019). Gerade wegen dieser Offenheit und Flexibilität hat sich die Stadt im Laufe ihrer langen Entwicklungsgeschichte immer wieder verändert und als „Problembewältigungsmaschine“ bewährt.

Entwicklung neuer Räume

Mit der Chance, die Innenstädte aus dem „Klammergriff der ökonomischen Ausquetschung“ (Julian Petrin) herauszulösen, zu befreien und städtische Räume mit zukunftsfähigen Nutzungsbausteinen und Handlungsstrategien (neu) zu programmieren, kann ein neues Zukunftsbild für die (Innen-)Stadt entstehen. Die Entwicklung neuer Räume für neue Angebote und Nutzungen sind Folge, wie auch Bedingung bei der Transformation bestehender Räume und Infrastrukturen. Transformationsflächen fallen brach, Interimslösungen finden sich zunehmend im Bestand. Der Strukturwandel in den Zentren

ermöglicht u. a. den Umbau und die Umnutzung von Kaufhäusern und Shopping Malls und leitet die Anpassung an neue Nutzungsformen und Raumprogramme ein (Shopping-Center werden so zu wirklich öffentlichen Räumen). Marktplätze und Markthallen neuen Typs beleben die Innenstadt mit ungewöhnlichen Konzepten. Leerstände, insbesondere in verwaisten Erdgeschosslagen, aber auch in den Dachgeschosszonen, können für neue Projekte und Entwicklungen und neue Angebote aktiviert und genutzt werden.

Hybride und dichte nutzungsintensive Konzepte

Mit der zurückgehenden Nachfrage nach Büroflächen – verstärkt u.a. durch eine zunehmende Verbreitung der Homeoffice-Praxis in Büro- und Dienstleistungsunternehmen – wird der Abbau von Bürostandorten in den Innenstadtlagen verstärkt. Dennoch bleiben viele Büro- und Dienstleistungsflächen weiterhin als reale Arbeits-, Begegnungs- und Kommunikationsorte in der Inneren Stadt attraktiv. Die freiwerdenden Raumvolumina bieten Chancen für Neues. Neue Investitions- und Nutzungskonzepte treten auf den Plan: In transformierten Räumen entstehen neue Arbeitsformen. Brachfallende Handels- und Büroflächen werden u.a. durch hybride und dichte Konzepte abgelöst. Nachfolgende gemeinwohlorientierte, soziale und kulturelle Nutzungsbausteine können die Attraktivität der Innenstadtlagen nachhaltig fördern. Auf der Basis eines flexiblen Flächenentwicklungsmanagements (insbesondere für die Erdgeschosslagen), einer hohen Flächeneffizienz und angemessener Nachverdichtung im Bestand können hocheffektive, smarte Stadtstrukturen entstehen. Dies setzt dynamische Stadtentwicklungs-, Planungs- und Managementprozesse voraus.

Neue Kooperationen und Koproduktion

Die Grenzen von Wohnen und Arbeiten verschwimmen zunehmend. Neue Nutzungen und Nutzungsmischung, aber auch neue Kooperationen und Koproduktion bieten ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten in der Innenstadt, insbesondere in den Nebenlagen und Cityrandquartieren. Erzeugt werden auch neue Frequenzen, neue Raumprogramme, neue Nutzungen. Vielfach bieten sich Chancen für Zwischennutzungen und neue Raumangebote zur Aneignung. Das Wohnen mit einer zunehmenden Diversifizierung von Wohnangeboten dringt weiter in die Innenstadtlagen vor. Durch die Sanierung und Aufwertung überkommener innerstädtischer Wohnlagen und -quartiere gewinnt die Innere Stadt an Attraktivität. Neue „Hotspots“ entwickeln sich in und um die attraktiven „Kieze“ der Inneren Stadt. Allerdings können kreative und produktive Angebote und neue Zielgruppen auch zur latenten Gentrifizierung in der Stadt beitragen.

Raumchancen für gemeinwohlorientierte Initiativen, Kreativität und Entrepreneurship

Möglichkeitsräume und Chancen für kleinteilige und gemischte Quartiersentwicklungen finden sich auch im erweiterten Innenstadtbereich, z. B. im Entwicklungsraum Rosenstein. Mehr soziale Mischung und neue Raumchancen für gemeinwohlorientierte Organisationen und Initiativen, für Kreative und Experimentierfreudige wie auch für kreative Unternehmer*innen lassen eine Vielzahl weiterer „Projektquartiere“ entstehen. Diverse Self-Made-Kulturen – Projektkultur, gemeinwohl- und nachbarschaftsorientierte Projektinitiativen, Maker Spaces, FabLabs - gewinnen an Bedeutung.

Mobilität neu gedacht

Der Mobilitätswandel ermöglicht eine flexiblere Versorgung und Andienung der inneren Stadtlagen. Hierfür sorgen u.a. ein massiver Ausbau des ÖPNV, neue Mobilitätsformen mit niedrigschwelligen Nutzungsangeboten und intelligenten Netzen. Der Abbruch bzw. Umbau von innerstädtischen Parkhäusern, resultierend aus einer massiven Reduzierung des MIV-Verkehrs in der Innenstadt, bietet die Chance, den Raum zugunsten von neuen City-Hub-Infrastrukturen für die wachsende City-Logistikbranche anzupassen. Die neue Mobilitätskultur erlaubt eine veränderte Stadtgestaltung und eröffnet weitgehende Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

STADT MACHEN MACHT ARBEIT, MACHT STADT.

Die Bandbreite an Themen und Handlungsfeldern macht deutlich: Zur Bewältigung der vielfältigen Transformationsprozesse ist offensichtlich ein langer Atem erforderlich – gerade mit Blick auf den Arbeitsstandort Innenstadt und dessen künftige Rahmenbedingungen. Für mehr Vielfalt und Mischung, mehr Nachhaltigkeit und produktive Kreativität sind vielerorts angepasste Strategien erfolgreich – es gilt, in kleinen Schritten zu handeln, doch in großen Schritten zu denken. Was brauchen die Innenstadt und der „Arbeitsstandort Innenstadt“? Natürlich wird es weiterhin Einkaufsstraßen, Einkaufszentren und -quartiere, Kultur- und Freizeitquartiere und auch repräsentative Büro- und Verwaltungseinrichtungen in der Innenstadt geben. Dennoch werden sich der „Charakter“ und damit das Erscheinungsbild der Innenstadt möglicherweise wandeln. Die „Werkstatt Innenstadt“ wird daran sicherlich einen bedeutenden Anteil haben. Diese urbane Werkstatt wird eine große Bandbreite an Raumangeboten und Arbeits- und Vernetzungsformaten bereithalten – neben Spacesharing- und Coworking-Angeboten, temporäre Mietangeboten und Flächen für

Unternehmen, agiler Projektarbeit in ausgelagerten Teams und flexible Innovationsflächen für Entrepreneur*inne, produktive Kreativhöfe und „Kreativgaragen“, flexible Workshop- und Meeting-Räume, kleine Event-, Veranstaltungs-, und Konferenzbereiche – überhaupt mehr flexible Nutzungs- und Flächenangebote in unterschiedlichen Flächengrößen. Und auch eine stadtverträgliche Produktion wird zumindest in den in den Innenstadtrand- und Nebenlagen ihren Raum einfordern.

Was sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt und der Stadtplanung? Mithilfe einer „Programmmoderation“ durch die Stadt können die Profilierung und Quartiersprogrammierung von Innenstadtquartieren durchaus gelingen – eingebettet in ein zeitgemäßes Leitbild für die Innenstadt. Als hilfreich erweisen sich sicherlich auch der strategische Flächenerwerb (ggf. Zwischenerwerb) von strategischen Entwicklungsflächen, die Ausschreibung von Konzeptverfahren, bestenfalls Vergaben im Erbbaurecht, und eine proaktive Programm- und Quartiersentwicklung von Arealen der Innenstadt und ihrer Randbereiche. Für eine zielgerichtete Quartiersentwicklung kommen auch immer wieder Entwicklungsgesellschaften oder Entwicklungsagenturen auf den Plan. Planungsrechtlich bieten sich natürlich Steuerungsmöglichkeiten über Bebauungspläne und Sanierungsverfahren (Vorkaufsrecht) sowie Vorkaufsrechtssatzungen für die Innenstadt an. Chancen für die Entwicklung hybrider Stadtbausteine bieten sich insbesondere in den Rand- und Nebenlagen der Innenstadt an, wo der Entwicklungsdruck meist etwas geringer ist als in den „ersten Lagen“. Insgesamt bieten sich der Stadt damit gute Chancen bei der Aktivierung und Gestaltung der Transformation der Innenstadt und der Schaffung attraktiver und zeitgemäßer Arbeitsräume für eine kreative und produktive Stadt.



Transformation Innenstadt: Quartier Tübinger Straße-Marienplatz, Stuttgart-Süd (Foto: F. Gwildis)



Dienstbesprechung Stadtmitte: Kleiner Schlossplatz, Stuttgart-Mitte (Foto: F. Gwildis)



Jugendhaus und Stadtteilzentrum im Zentrum der Stadt: Kreativareal DYNAMO an der Limmat, Zürich (Foto: F. Gwildis)



Zwischennutzung und kreative Transformation: Kreativareal Frau Gerolds Garten, Zürich-West (Foto: F. Gwildis)



Zwischennutzung und kreative Transformation: Kreativareal Frau Gerolds Garten, Zürich-West (Foto: F. Gwildis) Dienstbesprechung Stadtmitte: Klein



Produktive Mischung in der Produktiven Stadt: Dachlandschaft, Zürich-Leutschenbach (Foto: F. Gwildis)

Quellenverzeichnis

- Allmeier, D. & Scheuven, R. (2018). City is more than living: the productive city. In European (Ed.), European 14: productive cities results (pp. 123-129). Berlin: European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V.
- asp Architekten (2021). Internationaler Wettbewerb Rosenstein, Stuttgart. <https://www.asp-stuttgart.de/portfolio-items/internationaler-wettbewerb-rosenstein-stuttgart/?portfolioCats=21>
- Borret, K. (2016a). Den Klempner brauchen wir immer – Ideen für die produktive Stadt Brüssel [we always need the plumber – ideas for the productive city of Brussels]. StadtBauwelt, 35.2016(211), 40-45.
- Borret, K. (2016b). A good city has industry exhibition [Video file]. <https://vimeo.com/195290112>
- Borret, K. (2018). Brussels productive city. Brussels: Bouwmeester Maitre Architecte. Retrieved from <https://bma.brussels/wp-content/uploads/2018/12/BRUSSELS-PRODUCTIVE-CITY.pdf>
- BOZAR – Centre for Fine Arts, Brussels (2016). A good city has industry. 7th IABR. The new economy. Brussels: BOZAR. Retrieved from <https://www.bozar.be/file/1626/download>
- Brugmans, G. & Petersen, J.W. (2012). Making city – main exhibition. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), Making City, 5th IABR 2012, Catalog. Rotterdam: IABR. Retrieved from https://iabr.nl/media/document/original/catalog_5iabr_en.pdf
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020). Neue Räume für die Produktive Stadt. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2020/produktive-stadt/01-start.html>
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2020): NEUE LEIPZIG CHARTA. Die trans-formative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Berlin, <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>
- Chemetoff, A. & associés (2014): Plan-Canal 01 + 02. Kanaalplan 01 + 02. Brussels: Government of the Brussels Capital Region.
- Cormier, B.: Producing the Metropolitan – Interview with Joachim Declerck; in Archis Volume #32: Centers Adrift (2011)
- European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. (2018). European 14 – Produktive Städte, Ergebnisse. Berlin
- European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. (2020). European 15 – Produktive Städte 2, Ergebnisse. Berlin: jovis Verlag GmbH
- Geipel, K. (2016). A good city has industry. Editorial. StadtBauwelt. 35.2016(211)
- Gwildis, F. & Werrer, S. (2016). Wie die neue Produktion die Stadtentwicklung verändert – Beispiel Stuttgart. StadtBauwelt, 35.2016(211), 34-37.
- Gwildis, F. & Werrer, S. (2018). Produktive Stadt in produktiven Quartieren. Handlungsstrategie und Leitbild für eine gemischt genutzte Stadt. In: SRL PlanerIn (Heft 3 / 2018), 54-56
- Gwildis, F. (2020): Mehr Produktivität, mehr Mischung, mehr Flexibilität – mit kommunalen Strategien zur Produktiven Stadt. In: Stadt als Campus e.V. (Hrsg.) (2020): KREATIVE STADTENTWICK-LUNG. Formate, Orte, Strategien. Bernburg/ Hannover, 100-105
- Hofer, Andreas (2021): IBA'27: Themen und Räume in der Stadtregion der Zukunft. In: DAB 05/2021 (DAB Regional Baden-Württemberg), Stuttgart: AKBW, 8-9
- IBA'27 (2021): Die IBA'27 hat ihr Programm gefunden: Produktive Stadtregion im Mittelpunkt, <https://www.iba27.de/die-iba27-hat-ihr-programm-gefunden-produktive-stadtregion-im-mittelpunkt/>
- Katz, B. (2012). Restoring the productive city: „the march of the makers“. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), Making City 5th IABR 2012, Catalog. pp. 125- 128. Rotterdam: IABR.
- Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.) (2015): Symposium DIE PRODUKTIVE STADT. Dokumentation, Stuttgart (www.stuttgart.de)
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016). Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS). Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart (2019): GARAGENWIRTSCHAFT. Von den Start-ups der

Industrialisierung zu Gründern und Kreativen der Koproductiven Stadt. Amt für Stadtplanung und Wohnen.

<https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/stadtplanung/stadt--und-freiraumentwicklung/produktive-stadt.php>

Landeshauptstadt Stuttgart (2020). Das Rosenstein-Quartier.

<https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/rosenstein-quartier.php>

Läpple, D. (2005). Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt. In Berking, H.; Löw, M. (Eds.), Die Wirklichkeit der Städte (pp. 397-143). Baden-Baden: Nomos/SozW Soziale Welt

Läpple, D. (2013): Produktion zurück in die Stadt?, In Kronauer, M. & Siebel, W. (Eds.), Polarisierte Städte. Soziale Ungleichheit als Herausforderung für die Stadtpolitik (pp. 129-150). Frankfurt/ New York: Campus Verlag

Läpple, D. (2016). Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer, StadtBauwelt, 35.2016(211), 22-29.

Läpple, D. (2017). Produktive Stadt: Warum sie nötig ist und wie sie möglich wird. Presentation „Urbane Produktion – eine Strategie für die funktionsgemischte Stadt“. <https://docplayer.org/70647506-Die-produktive-stadt-warum-sie-noetig-ist-und-wie-sie-moeglich-wird.html>

Läpple, D. (2018). Perspektiven einer produktiven Stadt, In Schäfer, K. (Ed.), Aufbruch aus der Zwischenstadt. Urbanisierung durch Migration und Beitrag JT 21 Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt **Stadterneuerung und Gewerbe** Ein Erfahrungsbericht aus Frankfurt am Main.¹

Nutzungsmischung (pp. 150-175). Bielefeld: transcript-Verlag.

Leeser, J., (2020). Neue, alte Nähe. Marlowes. <https://www.marlowes.de/neue-alte-naehe/>

Nischwitz, G. & Chojnowski, P. & von Bestenbostel, M. (2021): Urbane Produktion für eine Produktive Stadt Bremen. Eine Chance für mehr Beschäftigung?, Reihe Arbeit und Wirtschaft in Bremen, Band 34/2021, Bremen: Institut Arbeit und Wirtschaft/ Universität/ Arbeitnehmerkammer Bremen

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2017). STEP 2025. Fachkonzept Produktive Stadt. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008500.html>

¹ Der Verfasser war in den 1980-er Jahren im Stadtplanungsamt Frankfurt in Bockenheim und im ersten Jahrzehnt 2000 im Gallus tätig, Bornheim gehört zu seinem Wohnumfeld.

(NEUE) STADT. PRODUKTION

Frank Gwildis, Stefan Werrer

Wie und wo werden wir in Zukunft arbeiten? Wie können sich Städte als Orte von Arbeit und materieller Produktion an neue Anforderungen im Hinblick auf den technologischen, demografischen und ökologischen Wandel anpassen? Wo entstehen neue produktive Aktivitäten, und welche räumlichen Strategien brauchen wir, um sie nachhaltig zu gestalten?

Der Versuch, Antworten auf diese Fragen zu finden, führt unweigerlich zum Begriff der produktiven Stadt, eine Idee, die seit mehr als zehn Jahren Gegenstand intensiver Debatten ist. Nach Dieter Läßle handelt es sich um ein Suchkonzept zur Neuausrichtung und Neuerfindung der Stadt, das auf dem sogenannten material turn basiert - der Erkenntnis, dass Städte auch materielle Produktion als notwendige wirtschaftliche Aktivität brauchen. Es zielt darauf ab, die funktionale Trennung und Ausdünnung der Produktion nach dem Dogma der postindustriellen Stadt zu überwinden, indem es ihr die Idee einer inklusiven Stadt gegenüberstellt, die unterschiedliche Lebens- und Arbeitswelten sowie Lernorte bietet.

Doch wie hat diese Idee bereits Einfluss auf die konkrete Gestaltung von Stadtpolitik, Stadtplanung und gebauter Umwelt nehmen können? Dieser Beitrag versucht, die verschiedenen Ursprünge und Auffassungen des Begriffs produktive Stadt aufzuspüren, stellt Beispiele für die Implementierung im Rahmen von aktuellen gesamtstädtischen Entwicklungskonzepten vor und gibt einen Ausblick auf konkrete Umsetzungsansätze im Transformationsraum Stuttgart.

PRODUKTIVE STADT ALS IDEE

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Kritik an der postindustriellen Stadt stellt sich nicht erst seit der globalen Finanzkrise von 2007 die Frage nach einer Neuorientierung und Neuerfindung von Stadt (Läßle 2005). Der Begriff produktive Stadt greift dabei Transformationstendenzen in Wirtschaft und Gesellschaft auf, thematisiert neue Formen des Arbeitens mit flexibleren und urbaneren Produktionsformen, mit wechselnden Kooperations- und Kollaborationsmustern und eröffnet einen neuen „produktiven Blick“ auf die Stadt. Entscheidend hierfür ist der Wandel der ökonomischen Basis vieler Städte von einer industriellen in eine wissens- und kulturbasierte Ökonomie und die damit einhergehende

Transformation des städtischen Raumes in Wohn- und Konsumräume sowie Standorte hochwertiger Dienstleistungen. Die De-Industrialisierung der Städte und die Verlagerung der industriellen Produktion an die Peripherien oder in das Ausland wird heute allerdings mehr und mehr als Verlust, als Dysfunktionalität unserer Städte verstanden. An vielen Orten, insbesondere im europäischen Raum, wird über die Möglichkeiten einer Reindustrialisierung insbesondere von Städten nachgedacht. Diese „materielle Wende“ (Dieter Läßle) begreift die Produktion in ihren vielfältigen Formen wieder als eine für die Städte notwendige ökonomische Basis. Darüber hinaus entstehen in den sich schnell verändernden Ökonomien der heutigen postfordistischen Stadt kontinuierlich neue Formen des Arbeitens mit flexibleren und urbaneren Produktionsformen, mit wechselnden Kooperations- und Kollaborationsmustern im Sinne einer Next Economy, die Möglichkeitsräume für das notwendige Entwerfen und Austesten von neuen Strukturen nach dem Prinzip des „learning by doing“ bietet.

Der Begriff „productive city“ wurde bereits im Vorfeld der 5. Architekturbiennale Rotterdam 2012 MAKING CITY von Joachim Declerck im oben erwähnten Kontext verwendet (Archis 2012). Declerck beschreibt insbesondere die Wirtschaftskrise als einschneidendes Ereignis, das zeigt, wie störanfällig eine einseitige Abhängigkeit von Dienstleistungen sein kann. Gewachsene, vor allem westliche Volkswirtschaften hätten sich auf die Vision der postindustriellen Stadt fokussiert und die produktive Basis minimiert. Mit der Verlagerung von Produktionsstandorten ins Ausland gingen nicht nur das industrielle Erbe, sondern auch Arbeitsplätze sowie Wissens- und Innovationskraft verloren (Brugmans & Petersen 2012). Auch Bernard Katz verweist auf die Chance im Nachgang der Krise die produktive Stadt wiederherzustellen, und forderte einen sogenannten „march of the makers“ (Katz 2012). Die Produktion von heute sei nicht mehr mit den „Schornsteinindustrien“ der Vergangenheit zu vergleichen, sondern setze sich aus vielen kleineren und spezialisierten Betrieben zusammen, die die Nähe zum urbanen Raum und zum Wissens- und Arbeitskräftepotenzial suchen. Mit der Next Economy und insbesondere der Urbanen Produktion wird die Möglichkeit gesehen, die produktive Kraft der Städte zu stärken, aber auch ein neues Bild des städtischen Raums zu etablieren. Abgesehen davon verstehen die Autoren die Produktive Stadt auch als eine produktive Landschaft, die aufgrund zunehmender

Flächenknappheit selbst in der Verantwortung steht, mit verfügbarem Land effektiv umzugehen (Brugmans & Petersen, 2012).

Die 7. Architekturbiennale Rotterdam 2016 THE NEXT ECONOMY ging sogar noch einen Schritt weiter und setzte die Next Economy ins Zentrum ihrer Auseinandersetzung. Im Beitrag „A Good City Has Industry“ (BOZAR, 2016) werden Gründe der Notwendigkeit von Industrie in der Stadt erläutert: die Bedeutung einer vielfältigen Beschäftigungsstruktur, mehr räumliche Nähe zwischen den Nutzungen und weniger Abhängigkeit von Niedriglohnländern, z.B. durch mehr Nachfrage nach lokalen Produkten und Produzenten sowie einer lokal eingebetteten Kreislaufwirtschaft. Anhand zahlreicher Beispiele aus den IABR-Laboren wurde aufgezeigt, wie die Umsetzung einer produktiven Vision u. a. in Brüssel aussehen könnte.

Im deutschsprachigen Raum tauchte der Begriff 2011 zuerst einmal als Ausstellungstitel einer Wanderausstellung an der TU Berlin und München „Die Produktive Stadt / Carrot City – Designing for Urban Agriculture“ auf. Erst im Kontext eines Symposiums, das 2014 zur Reflexion des Projektes „Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2016) stattfand, wurde unter diesem Begriff ein konzeptioneller Ansatz entwickelt, der nicht nur im Gewerbekontext anwendbar war, sondern sich im Weiteren auch auf den gesamten Bereich der Stadtentwicklung beziehen ließ. Die Thematisierung und Verknüpfung unterschiedlicher Perspektiven der Gewerbe- und Wirtschafts(flächen)entwicklung und der Stadtentwicklung verdichteten sich damit erstmals im Rahmen des Symposiums „Die Produktive Stadt“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2015).

Die deutschsprachige „Bauwelt“ widmete der produktiven Stadt 2016 mit der StadtBauwelt 211 ein Themenheft und konzipierte im gleichen Jahr auch ihren jährlich stattfindenden Bauwelt-Kongress um dieses Thema. Autor*innen der Zeitschrift sowie Referent*innen der Veranstaltungen warfen aus unterschiedlichen Richtungen einen neugierigen, wenn auch kritischen Blick auf die produktive Stadt. Der Schwerpunkt der Auseinandersetzung bezog sich auf die Überwindung der Funktionstrennung und dem Zusammenbringen unterschiedlicher Nutzungen, welches von verschiedenen Autor*innen als zentrales Element einer nutzungsgemischten, produktiven Stadt identifiziert wurde.

Mit den beiden European-Wettbewerben 14 (2017) und 15 (2019) ergab sich eine besondere

Gelegenheit die beiden oben beschriebenen Diskursstränge zusammen zu bringen. Die Intention dieser europaweit größten Wettbewerbe für junge Architekt*innen und Stadtplaner*innen war es, unter dem Titel „the productive city“ einen Perspektivenwechsel auf bereits vorhandene Stadtstrukturen zu wagen und diese produktiver zu gestalten. European 14 wollte Möglichkeiten aufzeigen, wie Industriegebiete als isolierte Arbeitsklaven aufzulösen, mit ergänzenden Gewerbeformen anzureichern, stärker in das Stadtgefüge zu integrieren und Quartiere mit urbanen Qualitäten zu gestalten wären. Bei innerstädtischen und Wohnquartieren stellt sich hingegen die Frage nach Art und Weise der Integration von Produktion als Möglichkeit zur Belebung und Auflösung monofunktionaler Quartiersstrukturen. Auch (Verkehrs-)Infrastrukturen sollen in ihrer jetzigen Dimension überdacht und unter dem Gesichtspunkt nachhaltiger Mobilitätsformen neu strukturiert und besser in den öffentlichen Raum integriert werden (European 2018). European 15 legte den Fokus noch stärker auf Ökologie und Umweltkontext und damit auf den Umgang mit Ressourcen und Mobilität. Mit beiden Verfahren etablierte European die produktive Stadt nicht allein als ein Zukunftsbild der Stadt, sondern zeigte auch ihre ortsspezifischen Ausprägungen (European 2020).

In der 2020 beschlossenen „Neuen Leipzig Charta – die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ fungiert die produktive Stadt neben der gerechten und der grünen Stadt nun als eine von drei Dimensionen nachhaltiger Stadtentwicklung (BMI 2020). Damit wurde auch auf allerhöchster europäischer Ebene die Notwendigkeit unterstrichen, sich den umfassenden Transformationsprozessen in den Städten zuzuwenden und die Grundlagen für eine digitale, dienstleistungsorientierte und CO₂-arme Ökonomie auszubauen, Wissensgesellschaft und Kultur- und Kreativwirtschaft, Interdisziplinarität und Hybridität, Partizipation und Koproduktion zu fördern, aber insbesondere auch vielfältige Anreize und Bedingungen zu schaffen, um wieder mehr und neue vernetzte Produktionsformen in urbanen Räumen und neue Formen von nutzungsgemischten Quartieren zu ermöglichen.

PRODUKTIVE STADT ALS PERSPEKTIVE

Trotz des umfassenden Diskurses in den vergangenen Jahren lässt sich bis heute keine allgemein gültige und anwendbare Definition der produktiven Stadt ableiten, sondern es bleibt zunächst einmal ein Begriff, der unterschiedliche Eigenschaften bündelt und Interpretationsspielräume eröffnet. Ein Begriff, der

in Städten und Regionen, abhängig von lokalen Raum- und Nutzungsstrukturen und planerischen Zielsetzungen, in unterschiedlichem Maße Anwendung findet. Die produktive Stadt versteht sich aber nicht nur auf die Herstellung und Bearbeitung materieller Güter in einem urban eingebetteten Kontext, sondern wirft einen umfassenderen Blick auf die verschiedenen Schichten und Entwicklungsprozesse der Stadt. Neben einem „produktiveren Blick“, ermöglicht das Aufgreifen gesellschaftlicher Transformationstendenzen auch einen sozialwissenschaftlich geprägten Blick und bezieht Nachhaltigkeitsaspekte mit ein. Die Stadt wird als Plattform und Experimentierfeld verstanden, in der sich jene lokal unterschiedlichen Arbeits- und Lebenswelten, diversifizierten und produktiven Wirtschaftsstrukturen, lokal eingebettete Kreislaufsysteme sowie sozialen Diversitäten entfalten und so die produktive Stadt ortsabhängig zum Ausdruck bringen können.

Bei Läßle ist produktive Stadt vorerst als „Suchkonzept“ (Läßle 2017, Läßle 2018) zu verstehen, das

- auf der „materiellen Wende“ basiert und die materielle Produktion in ihren vielfältigen Formen als notwendige Basis des urbanen Metabolismus versteht;
- ausgerichtet ist auf eine Überwindung funktionaler Trennung und Ausdünnung und sich von der „Entweder-Oder-Welt“ der Nachkriegsmoderne verabschiedet und sich auf die Herausforderung einer komplexen „Sowohl-als-auch-Wirklichkeit“ der Städte einlässt;
- auf der „Next Economy“, der De-Karbonisierung der Ökonomie und offenen Innovations-Ökosystemen basiert;
- eine inklusive Stadt ist, die unterschiedliche Arbeitswelten, Wohnlandschaften und Lernarenen bietet;
- offene Möglichkeitsräume benötigt für unvorhergesehene Zukünfte und Experimentierorte für problemgetriebene Innovationen.

Eine weitere Klärung erfährt der Begriff der produktiven Stadt in der Abgrenzung zur urbanen Produktion. Diese ist keinesfalls synonym verwendbar, sondern – ob in ihrer klassischen oder neuen, digitalen Form – ein zentraler Baustein und eine zentrale Voraussetzung für produktive Stadt. Nischwitz, Chojnowski und von Bestenbostel haben in ihrer Studie „Urbane Produktion für eine Produktive Stadt Bremen“ eine hervorragende Differenzierung beider Begriffe vorgenommen (Nischwitz et al. 2021). Sie gehen von einem breiten Begriffsverständnis aus, das Verflechtungen

und Kooperationen mit angrenzenden Wirtschaftsbereichen (u. a. Dienstleistungen, Kreativwirtschaft) berücksichtigt. Das Konzept bietet Ansatzpunkte, eine stadtaffine und verträgliche urbane Produktion beschreiben und in ihrer Wirkung messen zu können.

Die von Ihnen als Leitbild bezeichnete produktive Stadt ist hingegen eindeutig auf der strategisch-programmatischen Ebene städtischer Entwicklung anzusiedeln. Mit dem Begriff und Ansatz der produktiven Stadt eröffnet sich die Möglichkeit, die sich wandelnde sozioökonomische Basis der Städte und damit einhergehende Entfaltung neuer Produktions- und Arbeitsformen mit den Zielen einer kompakten, nutzungs- und funktionsgemischten Stadt innovativ zu verknüpfen. Dabei können sich verändernde Ansprüche an Flächen und sich wandelnde räumliche Strukturen aufgegriffen und integriert werden. Neben dem Gesamtstädtischen kommt dabei dem Quartier als wesentliche Umsetzungsebene eine besondere Relevanz zu (Nischwitz et al. 2021).

Im Rahmen des laufenden BBSR Forschungsprojekts „Neue Räume für die produktive Stadt“ (BBSR 2020) wird derzeit ebenfalls eine Definition erarbeitet mit folgendem Arbeitsstand:

„Die Idee der produktiven Stadt hat zum Ziel, inklusive und resiliente Städte durch die Etablierung und Sicherung Nutzungsgemischter Strukturen unter Einbeziehung von Produktion zu schaffen. Dies erfordert eine integrierte Neuorientierung der funktionalen und räumlichen Organisation städtischer Systeme auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, sowohl für die Gesamtstadt als auch deren Teilräume. Ausgangspunkt hierfür sind eine sich wandelnde sozioökonomische Basis der Städte, ökologische Herausforderungen, neue Arbeits- und Produktionsformen sowie daraus resultierend veränderte Standortansprüche und Flächenbedarfe von Produktion. Produktive Stadt ist ortsspezifisch unterschiedlichen Dynamiken unterworfen und manifestiert sich folglich in vielfältigen Erscheinungsformen von einzelnen integrierten Produktionsstandorten über die Transformation bestehender Gewerbe- und Industriegebiete bis hin zu neuen Quartiersformaten mit jeweils eigener Nutzungsmischung. Der mit diesen Ansätzen einhergehende Bedeutungsgewinn materieller Produktion in der Stadt (material turn) stärkt das Bewusstsein für lokale Produktionsweisen, Stoffkreisläufe und Wertschöpfungsketten. Entsprechend wird produktive Stadt in der Neuen Leipzig Charta als eine der drei Dimensionen von Stadt propagiert. Im Sinne dieser produktiven Stadt

ist die sogenannte urbane Produktion, also die Produktion in der direkten Nähe von Wohnstandorten, ein wichtiger Bestandteil. Produktive Stadt umfasst aber im Gegensatz zur urbanen Produktion nicht nur die Produktionswirtschaft, sondern die funktionale Mischung in der gesamten Breite einer Stadt. Planungsrecht, öffentliche Verwaltungen und Immobilienwirtschaft sind noch nicht auf diese neue (alte) Mischung eingestellt und hängen noch am Paradigma der räumlichen Funktionstrennung. Eine erfolgreiche Umsetzung von Projekten der produktiven Stadt setzt daher eine breite Einbeziehung von unterschiedlichen Akteuren im Rahmen von Experimentierräumen voraus“ (BBSR 2020).

PRODUKTIVE STADT ALS STRATEGIE

Was zunächst als Suchkonzept und Entwicklungsperspektive eines industriell geprägten Wirtschaftsstandortes begann, hat sich in den letzten 10 Jahren durch intensive Auseinandersetzung auf der theoretischen, aber auch praktischen Ebene von der Idee zu gesamtstädtischer Handlungsstrategie und Leitbild nachhaltiger Stadtentwicklung entwickelt. Im Folgenden werden ganz im Sinne des oben beschriebenen breiten Begriffsverständnisses unterschiedliche lokale Ansätze vorgestellt:

In Stuttgart war und ist die produktive Stadt mit dem industriell-gewerblichen Kontext verknüpft. Mit 2,8 Millionen Einwohner*innen, rund 200.000 Unternehmen und 1,2 Millionen Beschäftigten ist die Region Stuttgart einer der wirtschaftsstärksten Räume in Europa. Mit 120 Milliarden Euro Bruttoinlandsprodukt ist Stuttgart eine hochproduktive Region. Der Raum gehört zu den wachsenden Regionen Deutschlands mit anhaltendem Siedlungsdruck. Die Landeshauptstadt Stuttgart mit rund 615.000 Einwohnern (2020) liegt inmitten dieses dynamischen, innovations- und wirtschaftsstarken, industriell geprägten Ballungsraums. Stuttgart steht schon länger in der Tradition der produktiven Stadt: Sie steht für eine Kultur der Tüftler und des Erfindergeistes, für Handwerk und Gewerbe, für hochtechnologische Industrieproduktion, für Industrie 4.0 und nicht zuletzt für die Visionen urbaner Produktion und Wissensproduktion. Das kreativ-produktive Handeln am Standort materialisiert sich dabei in ganz unterschiedlichen Formen – in hochverdichteten industriellen Produktionsquartieren der vernetzten Automobilwirtschaft und des Maschinenbaus, in Gewerbegebieten des Mittelstandes und der lokalen Ökonomien, in spezialisierten Forschungs- und Wissenschaftsstandorten, in kreativen Quartieren.

Ausgehend von der industriell-produktiven und dienstleistungsorientierten Prägung des Wirtschaftsstandortes verfügt Stuttgart damit über ein relativ breites Spektrum an Branchen.

Stadt und Region Stuttgart zählen zu den innovativsten Industriestandorten in Deutschland. Der Raum, in dem sich diese dynamische Entwicklung vollzieht, ist begrenzt. Insofern gibt es zu einer nachhaltigen Innenentwicklung allerdings keine Alternative. Das primäre Ziel muss daher sein, die begrenzten Ressourcen möglichst effektiv zu nutzen. Bestehende stadtrregionale Wirtschaftscluster in den Bereichen Automotive und Produktionstechnik weisen eine enge Vernetzung der Unternehmenslandschaft in Stuttgart und der Region auf. Gleichzeitig ist die moderne Wirtschafts- und Arbeitsgesellschaft von einem andauernden und alle Bereiche durchdringenden Strukturwandel geprägt, der auch vor Stuttgart nicht Halt macht. Vor dem Hintergrund der industriellen und technologischen Umstrukturierungs- und Anpassungsbedarfe und der zunehmenden Vernetzung von Prozessen und Produkten entstehen Ideen für neue Innovations- und Produktionsstandorte.

Mit den zunehmend sichtbaren Veränderungen in Wirtschaft und Stadtgesellschaft wird das Erfordernis deutlich, sich mit Arbeits- und Produktionsbedingungen des Wirtschaftsstandortes auseinanderzusetzen. In den Jahren 2014-2017 wurden mit der Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS) die strategischen Grundlagen für die Sicherung, Mobilisierung und Entwicklung von Gewerbeflächen für die Stadt Stuttgart erarbeitet, Handlungsfelder und Leitprojekte identifiziert, die in einen räumlichen Masterplan mündeten (Landeshauptstadt Stuttgart 2016).

Dieses handlungsorientierte, sektorale, gesamtstädtische Konzept mit dem Fokus auf den Gewerbesektor gibt auch wesentliche Impulse für die Stadtentwicklungsplanung. Gilt es doch, Wachstumspotenziale der Wirtschaft zu sichern und zu stärken, Zukunftsbranchen in den Blick zu nehmen und Spielräume für neue Unternehmen, Unternehmensformen und Geschäftsfelder aufzuziehen. Neben der Sicherung von Produktions- und Logistikflächen, der Entwicklung „urbaner“ Gewerbegebiete für tertiäre Nutzungen, branchenprofilierte und branchengemischte Gewerbegebiete und „Nischen“ für urbane Produktion, Handwerk, Kleingewerbe, Gründer*innen und Migrant*innenökonomie bedarf es insbesondere weiterer Raumangebote für Gründer*innen, Start-ups und Kreative zur Entwicklung und zum Ausbau differenzierter Innovationsökologien.

Mit zunehmender Verbreitung des Diskurses zur produktiven Stadt greifen weitere Großstädte das Thema in ihren gesamtstädtischen Konzepten auf und bilden eigene Schwerpunkte heraus. Als Bestandteil des gesamtstädtischen Stadtentwicklungsplans Wien (STEP 2025) wurden mit dem „Fachkonzept Produktive Stadt“ Zielsetzungen zur Wirtschaftsflächenentwicklung getroffen und Akzente gesetzt. Die Stadt Wien besitzt nun ein Instrument, das dem produzierenden Gewerbe – und dem produktiven Sektor insgesamt – mehr Bedeutung einräumt und es als gleichwertigen Bestandteil in die Stadtentwicklungsplanung einbezieht (Stadtentwicklung Wien, 2017). Die bedarfsgerechte Sicherung und Weiterentwicklung von Bestandsgebieten wird somit priorisiert, benötigt aber zur Deckung des Flächenbedarfs einen Ausgleich durch neue Produktionsflächen, die auch durch interkommunale und regionale Zusammenarbeit ermöglicht werden soll. Neben dem Schutz wohnunverträglicher Betriebe stehen auch neue Formen der Durchmischung im Fokus. In diesem Zusammenhang wurden im Fachkonzept Produktive Stadt drei Betriebszonentypen definiert:

- Industriell-gewerbliche Gebiete bieten Industriell leistbare Grundstücke, eine adäquate Ausstattung und Einbindung in das Verkehrsnetz. Insbesondere stark emittierenden Nutzungen soll ein uneingeschränkter Betrieb ermöglicht werden durch Ausschluss sämtlicher Nutzungen, die diesen Betrieb stören.
- Gewerbliche Mischgebiete stehen für einen Zonentypen, der im urbanen Kontext liegt und sich durch mehrgeschossige Bebauung und Nutzungsmix auszeichnet. Durch das Ergänzen, Überbauen und Verdichten sollen produktive Stadtquartiere entstehen, die durch Wohnnutzungen erweitert, aber keinesfalls dominiert werden.
- Integrierte Einzelstandorte sind meist Handwerks- und Gewerbebetriebe, die historisch bedingt im urbanen Kontext integriert sind und in ihrem Umfeld ein Netzwerk an Kund*innen, Wissen und Kooperationen besitzen.

Das Fachkonzept Produktive Stadt ist umsetzungsorientiert ausgerichtet, in dem es klare Entwicklungsziele und Maßnahmen für Zonentypen vorgibt, die einen Orientierungsrahmen für die konkrete Umsetzung von Einzelprojekten und Quartiersentwicklungen bilden. Im Verständnis der Wiener Stadtentwicklung ist die Produktive Stadt unabdingbar mit Lebensqualität verknüpft, zu der

auch Räume der Arbeit und der Produktion einen wesentlichen Beitrag leisten.

Die Region Bruxelles-Capitale gewinnt wie viele andere europäische Städte und Stadtregionen an Attraktivität und rechnet in den nächsten Jahren mit einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum. In diesem Stadt- und Bevölkerungswachstum wird die Chance einer nachhaltigen Stadterneuerung gesehen (Borret, 2016). Drei zentrale Handlungsfelder gilt es anzupacken – die Deckung des Wohnraumbedarfs, die Schaffung und Sicherung eines Flächenangebots für gewerbliche Nutzungen und ein breites Angebot öffentlicher Räume. Die Kanalzone im Stadtzentrum dient als zentraler Handlungsraum, um in Brüssel die Produktive Stadt umzusetzen und produktive Themen zu verankern. Sie bildet heute eine räumliche Barriere und Trennlinie zwischen unterschiedlichen Nutzungszonen sowie sozialen Milieus und Bevölkerungsgruppen – zwischen „thinkers and makers“ (Borret, 2016). Mit dem „Kanaal Plan Bruxelles“ ist eine übergeordnete strategische, planerische Vision entstanden, die zum Ziel hat, die trennende Wirkung des Kanals zu überwinden und diesen langfristig zur geographischen, verbindenden Mitte Brüssels zu entwickeln (Borret, 2018). Der Kanaal Plan Brüssels ist vor allem ein Aktionsplan, der das produzierende Gewerbe als gleichwertigen Nutzungsbaustein in den Transformationsprozess der Kanalzone einbezieht und diesen im Stadtbild sichtbar macht. In diesem Verständnis von Produktiver Stadt als „truly mixed city“ (Borret, 2018) sollen durch mehr Nutzungsmischung und neue räumliche Nähe von Nutzungen (Nebeneinander und Überlagerung) die zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung angesprochen werden.

In jüngster Zeit hat sich die Stadt Bremen intensiv mit der produktiven Stadt und den immanenten Chancen für Stadt- und Wirtschaftsentwicklung beschäftigt; die mündete zuletzt in die umfassende Studie „Urbane Produktion für eine Produktive Stadt Bremen“ (2021) des Instituts Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen und der Arbeitnehmerkammer Bremen. Wie in vielen industriegeprägten Städten werden Strukturwandel und sonstige Transformationsprozesse umfassende Veränderungen einleiten, vielerorts ist dies bereits seit längerem im Gange. Der insbesondere im Wirtschaftsgeschehen sich abbildende Wandel erfordert neue Strategien und Herangehensweisen der Akteur*innen in Wirtschaft und Stadtplanung. Mit der Handlungsstrategie der produktiven Stadt könnte sich nun der für Bremen vielfach wahrgenommene Standortnachteil einer altindustriell geprägten Wirtschafts- und Stadtstruktur nun zu einem Vorteil erwachsen. „Positive Ansatzpunkte und Entwicklungsimpulse

ergeben sich aus den neuen Formen der Urbanen Produktion, die durch die Digitalisierung industrieller Produktionsformen (Industrie 4.0) ermöglicht werden. Eine entsprechende Einbettung in die Entwicklung nutzungs- und funktionsgemischter Quartiere eröffnet eine zukunftsfähige und produktive Stadtentwicklung. Fachverwaltung und lokale Investoren können inzwischen auf Erfahrungen in einer gemeinsamen Planung und Entwicklung von Standorten der Produktiven Stadt zurückgreifen“ (u.a. Überseeinsel/ Kellogg-Areal, Vorderes Woltmershausen/ Tabakquartier) (Nischwitz 2021).

PRODUKTIVE STADT ALS PROJEKT

Aufbauend auf der Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS) befinden sich derzeit in der Landeshauptstadt bereits vier zentrale Leitprojekte in der planerischen Umsetzung:

Gewerbegebietsmanagement

Die Transformationsprozesse in den Gewerbegebieten werden zunehmend sichtbar und erfordern einen kommunalen Handlungsansatz zur aktiven Gestaltung und gesteuerten Weiterentwicklung der Standorte. Basis und Handlungsansatz ist die Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS), die die Etablierung des Gewerbegebietsmanagements als ein zentrales Leitprojekt empfiehlt. In den zurückliegenden Jahren wurde das Stuttgarter Modell „Kooperatives Gewerbegebietsmanagement“ in der Verwaltung mit externen Partnern und den Unternehmen vor Ort konzipiert und ausgebaut. Diese modellhafte Strategie für die großen Gewerbequartiere in Stuttgart soll künftig etabliert und fortentwickelt werden – mit kooperativem Gewerbegebietsmanagement zu produktiven Standorten. Als „Schlüsselinstrument“ der EWS in ausgewählten (größeren) Gewerbequartieren werden hier zentrale Handlungsfelder und Leitprojekte der EWS angesprochen und auf lokaler Ebene umgesetzt. Das Gebietsmanagement dient u.a. der Aktivierung von Flächen, der Verbesserung und Modernisierung der Infrastruktur und der nachhaltigen Mobilität (Betriebliches Mobilitätsmanagement), der betrieblichen Kooperation und – als Wirtschaftsförderung vor Ort – der Intensivierung des Austauschs zwischen Unternehmen, Eigentümer*innen und Verwaltung. Viele Leitprojekte setzen zudem voraus, dass in den Gebieten Strukturen aufgebaut werden, die einen dauerhaften Dialog vor Ort ermöglichen.

Neue Gründerzentren (Garagenwirtschaft)

Im Sinne einer „neuen Garagenkultur“ und urbanen Produktionsformen wird heute – im Zeitalter von Informations- und Kommunikationstechnologien, Biotechnologie, Nanotechnologie, Robotik und Internet der Dinge – verstärkt technologische Flexibilität gefordert. Auch die großen Konzerne setzen zunehmend auf flexible, kreative und selbstverantwortliche Entwicklungseinheiten und innovative Start-up-Kultur. Daneben arbeiten koproduktive Stadtentwickler*innen an unterschiedlichsten neuen Orten der Arbeit. Das geringe Gründerniveau, erschwert durch den vorwiegend hochpreisigen Bodenmarkt und vergleichsweise geringem Angebot an bezahlbaren Räumen, die ein Wachsen der Gründer am Standort ermöglichen, erfordert größere Anstrengungen. Stuttgart ist eine Industrieregion mit starker kreativwirtschaftlicher Durchdringung. Umso wichtiger ist es, auch Räume für kreativwirtschaftliche und innovative Nutzungen zu schaffen, in denen sich neue Produktionsformen und Geschäftsmodelle entfalten können. Aus der hohen Marktdynamik der Branche ergibt sich in wachsendem Umfang ein Bedarf an skalierbaren, „atmenden“ Flächen mit flexiblen Miet- und Vertragsmodellen. Die Besonderheiten der Flächenbedarfe für Gründer*innen und Kreative, ein relativ begrenzter Markt überwiegend auf privatem Engagement beruhender Raumangebote, aber auch die sich verstärkende Eigendynamik kreativwirtschaftlicher Nutzungs- und Raumkonzepte erfordern eine intensivere Flankierung durch eine aktive kommunale Kreativflächenpolitik. Aktuell werden in Stuttgart Bestandssituation und Förderlandschaft von Start-ups und Kreativen untersucht und Rahmenbedingungen zum Aufbau einer Gründer- und Startup-Landschaft und zur Förderung von Innovationsökologien erarbeitet.

Neue Mischgebiete

Die immer größer werdenden Flächenkonkurrenzen von Wohnen und Arbeiten können nur durch eine intensive kooperative Raumnutzung und den Einsatz regulierender Instrumente überwunden werden. Dabei bietet es sich an, Nutzungsmischung in Quartieren zu organisieren, Quartiere nutzungsorientiert zu entwickeln. Die Festsetzung eines „einfachen“ Mischgebietes ohne hinreichende räumliche Konkretisierung und Fixierung der Gewerbeanteile reicht heute oft nicht mehr aus, um gewünschte Gewerbeanteile im Quartier zu erhalten und nachhaltig zu sichern. Als Standorte für Wohnen und Arbeiten sind geeignete Quartiere zu identifizieren und neue Konzepte sowie spezifische Flächenangebote zugunsten der Urbanen Produktion, des Urbanen Handwerks und lokaler Ökonomien zu entwickeln. Produktive Wohnquartiere im Sinne von „Neuen

Mischgebieten“, d.h. Ansätze für hybride Wohn- und Arbeitsformen, finden sich in Stuttgart bisher kaum, zu sehr ist noch die Nutzungstrennung Imperativ vieler Quartiersplanungen. Insbesondere in den Transformationsquartieren, meist größeren, bisher gewerblich geprägten Räumen, die einen aktiven produktiven Wandel durchlaufen. Hier finden sich die Spielräume für neue Nutzungsprogramme, hier entstehen neue Ortsentwürfe durch kulturelle und produktive Nutzungen, mit Raumprogrammen, die Wohnen und Arbeiten, Start-up-Kultur, Kreativwirtschaft, Kultur und Stadtteilinfrastruktur vernetzen. Im Rahmen einer Studie werden aktuell neue Nutzungstypologien und ein „Toolkit“ entwickelt, die die Grundlage für die Programmierung von gemischt genutzten Quartieren bilden werden. Diese Mischtypologien sollen an ausgewählten Teststandorten überprüft werden.

Innovationscampus

Das Flächenangebot für innovative, wissensorientierte Unternehmen und F+E-Einrichtungen ist bislang auf wenige Bereiche im Umfeld der Hochschulen und Universitäten beschränkt. Das EWS-Leitprojekt „Wissenschafts-, Forschungs- und Gewerbepark (CAMPUS)“ setzt hier an. Der Stuttgarter Engineering Park in Stuttgart-Vaihingen setzt seit über 10 Jahren Maßstäbe für Stuttgart und Baden-Württemberg als wirtschaftlich erfolgreicher Wissenschafts-, Forschungs- und Gewerbe-Campus, ist inzwischen aber flächenmäßig ausgereizt. Mit der Konzeptentwicklung für innovative Wissenschafts-, Forschungs- und Gewerbeparks – jeweils eingebettet in den urbanen Siedlungskontext – sollen weitere gut vernetzte Standortangebote und innovative Quartiere für Wissenskultur, Forschung und Entwicklung angestoßen und entwickelt werden. Wissensaffine Arbeits-, Bildungs-, Forschungs- und Lebenswelten sollen intelligent miteinander verknüpft und vernetzt werden, zudem sollen auch Experimentierfelder für hybride Nutzungsstrukturen und Kooperations- wie Geschäftsmodelle ermöglicht werden. Diese hybriden Quartierskontexte sollen auch ein erweitertes Angebot an öffentlichen Kommunikations- und Begegnungsräumen beinhalten, das den Austausch und Synergien zwischen Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Unternehmen befördert und zu einer lebendigen Wissenskultur beiträgt. Die Einbindung der Innovationsquartiere in hybride und vernetzte Stadtteil- und Quartierskontexte wird vorausgesetzt – der Innovationscampus wird als „Konglomerat“ unterschiedlicher Programme und Nutzungen in der gemischt genutzten Stadt verstanden.

Produktive Quartiere

Mit der neuen Stadtwahrnehmung geht ein erweiterter Produktivitätsbegriff einher. Die produktive Stadt entsteht in produktiven Quartieren. Sie impliziert eine Vielfalt an Optionen, an produktiver und sozialer Mischung an sehr hybriden Standorten und in unterschiedlichen Quartiersformaten, die es zu entwickeln und schrittweise umzusetzen gilt. Typologische Ansätze können auf unterschiedlichen Maßstabsebenen mit Strahlkraft auf ihr jeweiliges Umfeld identifiziert werden. Der Fokus kann einerseits auf neuen produktiven Arbeits- und Wirtschaftsformen liegen, andererseits auf bürgerschaftlich geprägten Arbeits- und Kulturpraktiken („civic economy“). Hierfür wurden erste typologische Ansätze entwickelt – u.a. mit den „Produktiven Nachbarschaften“, den „Neuen Mischgebieten“ und den „Produktiven Arenen“ (Gwildis & Werrer 2018). Oft kann dies auch in der Kombination oder Überlagerung gelingen. „Die neue produktive Stadtregion ist typologisch divers, ihre Stadtbausteine müssen auf die vielfältigen Raumkonstellationen des Bestands reagieren können.“ (Leeser, 2020)

Stuttgart versteht sich als aktive und produktive Stadt in einer aktiven und produktiven Stadtregion. Es braucht eine vielfältige Wirtschaftsflächenstrategie – hier kommt es auf die richtige kreativ-produktive „Mischung“ an. Die Bandbreite an produktiven und kreativen Aktivitäten gilt es auszuloten: Das Spektrum umfasst – neben Traditionsunternehmen der Industrie, des Mittelstands und des Handwerks – „urbane Pionier*innen“ und Zwischennutzer*innen, aber auch neue „Raumunternehmer*innen“. Wenn die kreativ-produktive Nischenkultur gefördert wird, könnten neue Innovationsökologien und -landschaften am Standort entstehen. Primäres Operationsfeld ist der „Produktionsraum Quartier“. Transformationsareale wie die Fabrikvorstadt in Bad Cannstatt, das Quartier Bregenzer Straße in Feuerbach, das EnBW-Areal am Stöckach oder die Gewerbequartiere im Transformationsraum Neckar können als „Quartiere im produktiven Wandel“ begriffen werden. Mit dem Shackspace e. V. in Wangen, ELMOTO und M.Tech Accelerator im Stuttgarter Westen, Impact Hub im Wizemann Space in Bad Cannstatt, Play Park, STARTUP AUTOBAHN und CODE_n spaces im Stuttgarter Filderraum zeigen sich schon heute unterschiedliche Ansätze für die „Neue Garagenwirtschaft“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2019).

Ein neuer Stadtteil für Stuttgart – Stuttgart Rosenstein – ist auf dem Gleisvorfeld geplant, das nach Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs („Stuttgart 21“) und dem anschließenden Gleisrückbau neu entwickelt wird. Eingebettet

zwischen Nordbahnhofviertel, Rosensteinpark und Schlossgarten entstehen direkt hinter dem Hauptbahnhof insgesamt 85 Hektar für zukunftsorientiertes Wohnen und Arbeiten. Mit einem internationalen Wettbewerb wurden 2019 die städtebaulichen Entwicklungschancen das neue Stadtquartier „Stuttgart Rosenstein“ ausgelotet. Im Umfeld des Kulturproduktionsortes Wagenhallen ist künftig eine „Maker City“, ein neues hybrides Kreativquartier für Wohnen und Arbeiten, vorgesehen (asp 2021).

Im Sinne der produktiven Stadt sollen bei der Quartiersentwicklung von Anfang an neue urbane Arbeitsformen und lokale Ökonomien mit eingeplant werden. In nachhaltiger Durchmischung von Quartieren, in der Kombination, Schichtung und Überlagerung von diversen Nutzungen, in der Nachbarschaft von produzierenden Arbeitsstätten, Büros, Kultur und Kreativwirtschaft, Handel und Dienstleistungen, Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen. Es geht um einen urbanen Mix und die Chance für neue Arbeitsformen und produktive Milieus – in verdichteter, differenzierter quartiersspezifischer Ausformung. Eine großzügige Gewerbe- und Produktionslandschaft wird sich in der EG-Zone über das gesamte Quartier erstrecken. Über sogenannte „Aurazonen“ im Außenbereich wird die Nachbarschaft sichtbar und fördert den sozialen Austausch. Hybride und innovative Baugemeinschaften mit gemischten Nutzungskonzepten sind auf Baublockebene anzustreben. Das Quartier „C1 Maker City“ wird sich in drei Teilbereiche gliedern, die um einen zentralen Frei- bzw. Aktionsraum angeordnet sind: Die „Pioniere Urbaner Produktion“ (55% Gewerbe, 15% Soziales, 30% Wohnen) unmittelbar nördlich und die Öko- und Sozialpioniere (70% Wohnen, 30% Gewerbe/ Soziales) östlich des Kulturproduktionsortes Wagenhallen.

Produktive Stadtregion

„In einer der reichsten und produktivsten Regionen Europas bedrohen globale Veränderungen wie der Klimawandel und Strukturumbrüche in der Industrie den zukünftigen Wohlstand und die Lebensqualität. In der hier besonders prominenten Automobilindustrie überlagern sich diese Problemfelder: Der Wandel der Antriebstechnologie, neue Produktionsmethoden und der Trend zum automatisierten Fahren bewirken einen radikalen Umbau des bestehenden Produktionsclusters und erfordern große Investitionen. Im Gegenzug spürt die staugeplagte Region Stuttgart besonders stark, dass die Auswirkungen des Individualverkehrs auf die Umwelt schnell reduziert werden müssen. Am Ende dieses Prozesses steht vermutlich ein völlig neues Mobilitätssystem, dessen Gestalt wir erst schemenhaft erkennen. Diese Herausforderungen

und ihre Widersprüchlichkeit beschäftigen die Menschen in der Region. Ein hoher Anteil grüner Wählerstimmen trifft auf heftigen Widerstand gegen Einschränkungen der individuellen Automobilität, die enorme Wirtschaftskraft kann offensichtliche Defizite bei der Stadt- und Umweltgestaltung und der Wohnraumversorgung nicht beseitigen.“ (Hofer 2021).

Die Frage lautet: „Kann eine IBA die Transformation der Region Stuttgart unterstützen und beschleunigen sowie bauliche Strategien für eine offene Zukunft entwickeln und damit die negativen Auswirkungen absehbarer Veränderungen mildern?“ Das wird sich letztlich erst mit der weiteren Entwicklung und Umsetzung der produktiven Projektinitiativen zeigen, doch hat der Projektauftrag der IBA'27 bereits heute schon eine erstaunliche Dynamik in der Region Stuttgart ausgelöst: „Sie motiviert Kommunen, die IBA'27 und ihren definierten zeitlichen Rahmen zu nutzen, auch schwierige Areale anzugehen. Sie bietet Gelegenheit, sich außerhalb ausgetretener Pfade mit Fragen der Stadtentwicklung, der Freiraumqualität, der Nutzungsmischung, der CO₂-Neutralität und des nachhaltigen Bauens auseinanderzusetzen“, resümiert Hofer. Aus dem großen Pool von bisher 140 Projekteinreichungen und mehr als 70 mittlerweile ins IBA'27-Netz aufgenommenen Vorhaben haben sich die Leitfragen zur räumlichen Entwicklung der Region herauskristallisiert.

Die IBA'27 StadtRegion Stuttgart hat inzwischen ihr „Programm“ gefunden – die „Produktive StadtRegion“ (IBA'27 2021). Die produktive Stadtregion ist damit Herausforderung und Chance zugleich. Mit der IBA ist ein Suchprozess und eine Standortbestimmung verbunden – die Suche nach der stadtreionalen produktiven Identität. Der neue Blick auf die Stadtlandschaft der Stadtregion impliziert eine Vielfalt an Optionen, an produktiver und sozialer Mischung an sehr hybriden Standorten und in unterschiedlichen Quartiersformaten. Es ist diese produktive Mischung, diese Diversität, diese hybride Vielfalt, die einen neuen Blick auf die Stadt und die Region ermöglicht. Neben Stuttgart selbst setzen sich zahlreiche Städte in der Region wie Fellbach, Winnenden, Backnang u.v.a. mit ihrem industriellen Erbe und ihren Transformationsräumen auseinander, entwickeln hybride Ideen und finden zu ihrer produktiven stadtreionalen Identität.

DAS ENDE IST DER ANFANG – MEHR PRODUKTIVITÄT, MEHR MISCHUNG, MEHR FLEXIBILITÄT

Was an einzelnen Orten der StadtRegion Stuttgart im Rahmen der IBA'27 über die kommenden Jahre entstehen wird, sollte Anlass und Herausforderung

bei jeder Quartiersentwicklung sein. Produktive Nutzungen bereichern vielfach segregierte Stadtquartiere. Flächenkonkurrenzen von Wohnen und Arbeiten können nur durch eine intensive, kooperative Raumnutzung überwunden werden. Dabei bietet es sich an, Nutzungsmischung in Quartieren zu organisieren und Quartiere nutzungsorientiert zu entwickeln, und auch immer produktive, gewerbliche Bausteine mitzudenken.

Zur Förderung kreativer und produktiver Strategien in der Stadt und Stadtentwicklung sind der Aufbau und die Stärkung der Infrastruktur sowie die Sicherung und Förderung kreativer, innovationsfördernder Standorte erforderlich. Trotz Flächenknappheit muss es Experimentierzonen auf Zeit geben, Pionierräume und Kreativinseln in der Stadt. Die Ermöglichung von Zwischennutzungen hilft bei der Neuorientierung von Transformationsräumen, organisatorisch unterstützt durch Zwischennutzungsagenturen. Produktive und gemischt genutzte Quartiere und Zukunftsorte („Orte, wo kreative Innovationen stattfinden können“), d. h. soziale Orte des Austauschs und gemeinsamer Aktivitäten, eignen sich dafür, den „Produktionsort Stadt“ wiederzubeleben. Die Entwicklung und Profilierung von Wissensquartieren, die Entwicklung und das Marketing von Kultur- und Kreativquartieren und die Etablierung eines stadtreionalen Gründerzentren-Netzwerks und die Quartiersprogrammierung mit urbanen produktiven Nutzungsbausteinen stellen weitere Elemente zugunsten einer innovationsfördernden, aktivierenden und produktiven Stadtentwicklung dar („Stadt als Campus“). Nicht zuletzt braucht es aber engagierte Menschen, Tüftler- und Erfinder*innen, die ein Quartier, ein Stadtviertel mit ihren Ideen, ihrem Engagement und ihrer Verantwortung mit voranbringen und dazu beitragen, dass eine inklusive Stadt mit unterschiedlichen Wohnmilieus, Arbeitswelten und Lernarenen entstehen kann. Produktive Stadt ist dabei Suchbild, Leitbild oder Handlungsstrategie. Die Stadt ist das Labor, das Experimentierfeld, der Produktionsort.

Quellenverzeichnis

Allmeier, D. & Scheuven, R. (2018). City is more than living: the productive city. In European (Ed.), European 14: productive cities results (pp. 123-129). Berlin: European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V.

asp Architekten (2021). Internationaler Wettbewerb Rosenstein, Stuttgart. <https://www.asp-stuttgart.de/portfolio-items/internationaler-wettbewerb-rosenstein-stuttgart/?portfolioCats=21>

Borret, K. (2016a). Den Klempner brauchen wir immer – Ideen für die produktive Stadt Brüssel [we always need the plumber – ideas for the productive city of Brussels]. *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 40-45.

Borret, K. (2016b). A good city has industry exhibition [Video file]. <https://vimeo.com/195290112>

Borret, K. (2018). Brussels productive city. Brussels: Bouwmeester Maitre Architecte. Retrieved from <https://bma.brussels/wp-content/uploads/2018/12/BRUSSELS-PRODUCTIVE-CITY.pdf>

BOZAR – Centre for Fine Arts, Brussels (2016). A good city has industry. 7th IABR. The new economy. Brussels: BOZAR. Retrieved from <https://www.bozar.be/file/1626/download>

Brugmans, G. & Petersen, J.W. (2012). Making city – main exhibition. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), *Making City*, 5th IABR 2012, Catalog. Rotterdam: IABR. Retrieved from https://iabr.nl/media/document/original/catalog_5iabr_en.pdf

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020). Neue Räume für die Produktive Stadt. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2020/produktive-stadt/01-start.html>

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2020): NEUE LEIPZIG CHARTA. Die trans-formative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Berlin, <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>

Chemetoff, A. & associés (2014): Plan-Canal 01 + 02. Kanaalplan 01 + 02. Brussels: Government of the Brussels Capital Region.

Cormier, B.: Producing the Metropolitan – Interview with Joachim Declerck; in *Archis Volume #32: Centers Adrift* (2011)

European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V. (2018). *European 14 – Produktive Städte*, Ergebnisse. Berlin

European – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V.

(2020). *Europan 15 – Produktive Städte 2, Ergebnisse*. Berlin: jovis Verlag GmbH

Geipel, K. (2016). A good city has industry. Editorial. *StadtBauwelt*, 35.2016(211)

Gwildis, F. & Werrer, S. (2016). Wie die neue Produktion die Stadtentwicklung verändert – Beispiel Stuttgart. *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 34-37.

Gwildis, F. & Werrer, S. (2018). Produktive Stadt in produktiven Quartieren. Handlungsstrategie und Leitbild für eine gemischt genutzte Stadt. In: *SRL PlanerIn* (Heft 3 / 2018), 54-56

Gwildis, F. (2020): Mehr Produktivität, mehr Mischung, mehr Flexibilität – mit kommunalen Strategien zur Produktiven Stadt. In: *Stadt als Campus e.V. (Hrsg.) (2020): KREATIVE STADTENTWICKLUNG. Formate, Orte, Strategien*. Bernburg/ Hannover, 100-105

Hofer, Andreas (2021): IBA'27: Themen und Räume in der Stadtregion der Zukunft. In: *DAB 05/2021 (DAB Regional Baden-Württemberg)*, Stuttgart: AKBW, 8-9

IBA'27 (2021): Die IBA'27 hat ihr Programm gefunden: Produktive Stadtregion im Mittelpunkt, <https://www.iba27.de/die-iba27-hat-ihr-programm-gefunden-produktive-stadtregion-im-mittelpunkt/>

Katz, B. (2012). Restoring the productive city: „the march of the makers“. In Brugmans, G. & Petersen, J.W. (Eds.), *Making City 5h IABR 2012, Catalog*. pp. 125- 128. Rotterdam: IABR.

Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.) (2015): *Symposium DIE PRODUKTIVE STADT. Dokumentation*, Stuttgart (www.stuttgart.de)

Landeshauptstadt Stuttgart (2016). *Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS)*. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart (2019): *GARAGENWIRTSCHAFT. Von den Start-ups der Industrialisierung zu Gründern und Kreativen der Koproduktiven Stadt*. Amt für Stadtplanung und Wohnen. <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/sta>

[dtplanung/stadt--und-freiraumentwicklung/produktive-stadt.php](https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/rosenstein-quartier.php)

Landeshauptstadt Stuttgart (2020). *Das Rosenstein-Quartier*. <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/rosenstein-quartier.php>

Läpple, D. (2005). Phönix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt. In Berking, H.; Löw, M. (Eds.), *Die Wirklichkeit der Städte* (pp. 397-143). Baden-Baden: Nomos/SozW Soziale Welt

Läpple, D. (2013): Produktion zurück in die Stadt?, In Kronauer, M. & Siebel, W. (Eds.), *Polarisierte Städte. Soziale Ungleichheit als Herausforderung für die Stadtpolitik* (pp. 129-150). Frankfurt/ New York: Campus Verlag

Läpple, D. (2016). Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer, *StadtBauwelt*, 35.2016(211), 22-29.

Läpple, D. (2017). Produktive Stadt: Warum sie nötig ist und wie sie möglich wird. Presentation „Urbane Produktion – eine Strategie für die funktionsgemischte Stadt“. <https://docplayer.org/70647506-Die-produktive-stadt-warum-sie-noetig-ist-und-wie-sie-moeglich-wird.html>

Läpple, D. (2018). Perspektiven einer produktiven Stadt, In Schäfer, K. (Ed.), *Aufbruch aus der Zwischenstadt. Urbanisierung durch Migration und Nutzungsmischung* (pp. 150-175). Bielefeld: transcript-Verlag.

Leeser, J., (2020). *Neue, alte Nähe. Marlowes*. <https://www.marlowes.de/neue-alte-naehe/>

Nischwitz, G. & Chojnowski, P. & von Bestenbostel, M. (2021): *Urbane Produktion für eine Produktive Stadt Bremen. Eine Chance für mehr Beschäftigung?, Reihe Arbeit und Wirtschaft in Bremen*, Band 34/2021, Bremen: Institut Arbeit und Wirtschaft/ Universität/ Arbeitnehmerkammer Bremen

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2017). *STEP 2025. Fachkonzept Produktive Stadt*. Retrieved from <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008500.html>

Stadterneuerung und Gewerbe Ein Erfahrungsbericht aus Frankfurt am Main.

Dierk Hausmann

Es wird über drei Erneuerungsmaßnahmen unterschiedlicher Größe und Verfahrensart aus den 1970-er und 1980-er Jahren bis zu den 2000-er Jahren berichtet. Die Sanierung Bockenheim (hier wird besonders das Teilgebiet West betrachtet) steht für den Beginn einer neuen Planungskultur bei der Beteiligung der Bewohner in der Folge der Häuserkämpfe im Frankfurter Westend.

Kleinteiligkeit und Intensität der planerischen Eingriffe machen eine detaillierte Beschreibung Maßnahme notwendig. Das Erneuerungsgebiet „Soziale Stadt Gallus“ umfasst den gesamten Stadtteil Gallus und ist – über Frankfurt hinaus flächenmäßig eines der größten Stadterneuerungsprojekte. Der zwischen den Gleisfeldern des Hauptbahnhofs und des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs gelegene Stadtteil ist im Kern ein innenstadtnaher, gewachsener Produktions- und Gewerbestandort und hat verschiedene Transformationen durchgemacht. Die Erneuerungsmaßnahme ist auch Reaktion auf die Planungen zur Tieferlegung des Hauptbahnhofs („Frankfurt 21“) und der Umwandlung des Güterbahnhofs zu einem Büro- und Wohnviertel („Europaviertel“) sowie daraus erwachsenen Verdrängungseffekten.

	Verfahren	Dauer	Größe	Einwohner	Betriebe
Bockenheim					
Stadtteil			250 ha	36.700	2.600
Sanierungsgebiete (2 Teilgebiete)	Klassische Sanierung	1972 – 1995	18 ha	3.650	210
Bornheim					
Stadtteil			265 ha	29.400	1.400
Erneuerungsgebiet (Ortskern)	Einfache Stadt- erneuerung	1980 – 1994	24 ha	3.700	204
Gallus					
Stadtteil = Erneuerungsgebiet	Soziale Stadt	2001 – 2014	284 ha	26.000	1.540

Eigene Zusammenstellung (Einwohner und Betriebe zu Beginn der Maßnahme)

Sanierung Bockenheim

Der Stadtteil Bockenheim liegt ca. 3 km von der Innenstadt Frankfurt entfernt und grenzt westlich an das Westend und den Universitätscampus an der Bockenheimer Warte. (s. Plan 1)

Der Kernbereich des Stadtteils um die Leipziger Straße ist geprägt durch überwiegend kleinparzellierte Privatgrundstücke, auf denen sich 3- bis 5-geschossige Gebäude aus der Gründerzeit und aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg mit Resten dörflich vorindustrieller ein- und zweigeschossiger Bebauung vermischen. Haupteinkaufsbereich und Stadtteilzentrum ist die in Südost-Nordwest-Richtung verlaufende Leipziger Straße. Um diesen zentralen Bereich

herum gibt es in der „zweiten Reihe“ Zonen mit Wohnen und Gewerbe – überwiegend Klein- und Kleinstbetrieben, Handwerk, Handel, Lagerhaltung und Dienstleistungen. Die Sozialstruktur ist durch einen hohen Anteil älterer, ärmerer und ausländischer Einwohner gekennzeichnet, 1- und 2-Personenhaushalte überwiegen deutlich. Die Nähe zur Universität begünstigte die Bildung studentisch alternativer Milieus.

In den 1960-er Jahren verfolgte die Stadt Frankfurt mit dem „Fingerplan“ das Ziel, die City durch hoch verdichtete Bürobebauung entlang schienengebundener Nahverkehrslinien zu entlasten. So auch an der Bockenheimer Landstraße im Frankfurter Westend und an der Leipziger Straße in Bockenheim, entlang derer eine neue U-Bahnlinie geplant war und in den 1970-er Jahren gebaut wurde. In der Folge führten Bodenspekulation, Abriss von Wohnhäusern, Neubau von Bürohochhäusern und Verdrängung der Bewohner im Westend zu massiven Auseinandersetzungen zwischen Bewohnern und Studenten auf der einen Seite und der städtischen Planungspolitik bzw. Hauseigentümern auf der anderen Seite. Über mehrere Jahre bestimmten offene Straßenkämpfe und Hausbesetzungen das Straßenbild. Angesichts Dauer und Härte dieser Unruhen und des „Häuserkampfes“ sah sich die Stadt Anfang der 1970-er Jahre gezwungen, ihre Planungspolitik radikal zu ändern.

Investoren hatten auch im Stadtteil Bockenheim Grundstücke aufgekauft, um profitable Bürohochhäuser zu errichten. Bestrebt, den Paradigmenwechsel städtischer Planung deutlich zu machen, leitete die Stadt 1972 vorbereitende Untersuchungen für eine Sanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz ein. Weitere Spekulationen sollten verhindert, Baustruktur, Gebäudezustand und z.T. schlecht ausgestattete Wohnungen verbessert sowie überbezahlte Mieten eingedämmt werden. Ziel war eine „behutsame Erneuerung“ mit einer neuen, intensiven Beteiligung der betroffenen Bevölkerung.¹

1978 wurden jeweils an den Enden der Leipziger Straße zwei Gebiete als Sanierungsgebiete förmlich festgelegt: ein Teilgebiet angrenzend an die Universität (Sanierungsgebiet Ost) und ein zweites um den alten dörflichen Kern am Kirchplatz (Sanierungsgebiet West). Die

vorbereitenden Untersuchungen hatten in diesen Gebieten erhebliche städtebauliche Missstände festgestellt. Darüber hinaus hatten hier die spekulativen Grundstücksgeschäfte im Vorfeld der Sanierung in der stadtteiltypischen kleinteiligen Mischung von Wohnen und Gewerbe mehrfach größere Leerstands- und Brachflächen entstehen lassen.

Für die Sanierungsgebiete wurden Zielkonzepte erarbeitet, die auf die Erhaltung und Entwicklung des Wohnens ausgerichtet waren, verbunden mit der Verbesserung des Wohnumfeldes, dem Bau von Gemeinbedarfseinrichtungen sowie Spiel- und Grünflächen. Demgegenüber traten die Gewerbenutzungen zurück und wo erforderlich wurden Gewerbeflächen beschnitten. Im Laufe der Umsetzung der Sanierungsmaßnahme steigerte sich die Rücknahme gewerblicher Nutzung zu Gunsten von Wohnungen und Grün noch. Betriebe wurden verlagert oder mussten aufgeben. Das betraf überwiegend kleine, im Stadtteil verwurzelte Handwerks-, Handels-, Dienstleistungs- und Reparaturbetriebe in der zweiten Reihe, im Umfeld der Leipziger Straße.

Verlagerung und Aufgabe gewerblicher Nutzung waren zum einen planungsbedingt, z.B. um Wohnbauland zu arrondieren oder Grün- und Spielflächen zu schaffen, die Erschließung zu verbessern oder Immissionen zu reduzieren. Zum anderen waren es betriebsinterne Gründe, z.B. bei mangelnder Rentabilität, wenn kein Nachfolger gefunden werden konnte oder der Betrieb sich am Markt überlebt hatte. Geeignete Ersatzstandorte im Quartier bereitzustellen, erwies sich als unrealistisch, so dass Standorte außerhalb des Stadtteils und außerhalb der Stadt herangezogen werden mussten. Der Bau eines Gewerbehofes in der Nähe der Sanierungsgebietes scheiterte. Die Unternehmen wurden durch von der Stadt beauftragte Fachgutachter betriebswirtschaftlich beraten. Ein Sozialplan milderte negative Folgen für Betriebe und Arbeitnehmer, gewährte finanzielle Hilfen und bei Betriebsaufgaben Härteausgleich.² In den Beteiligungs- und Diskussionsrunden mit den Bewohnern spielten diese Betriebe aber kaum eine Rolle. Die betroffenen Unternehmen akzeptierten meist die angebotenen Ersatzstandorte und Sozialpläne. Das Vorgehen soll an folgenden Beispielen aus dem Sanierungsgebiet West verdeutlicht werden (s. Plan 2)

¹ Sanierung Bockenheim Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen gem. § 4 StBauFG, Frankfurt am Main, Dezernat Planung, Soziales und Jugend, Wirtschafts- und Wohnungswesen, Finanzen, 1978

² Sanierung Frankfurt a.M. Bockenheim Ost und West, Abschlussbericht, Stand 30.06.1994, Stadt Frankfurt am Main, S. 108

Die Gebäude der Liegenschaft Basaltstraße 1-3/ Gremppstraße 12 hatten in den 1930-er Jahren einem Handwerkerhof gedient. Zu Beginn der Sanierung gab es hier und auf den Liegenschaften Basaltstraße 5 und 7 zwölf Betriebe: u.a. Spielhalle, Disco, Garagenvermietung, Club, Musikproberäume, Autoverwerter, Spielautomatenservice, Ankerwicklerei, Schaumstoffwerkstatt für Möbel/Modelle. Ein Teil der Betriebe wurde auf Standorte außerhalb des Quartiers verlagert, andere stellten den Betrieb ein. Entsprechend den Zielkonzepten wurde eine blockrandschließende Neubebauung mit 40 geförderten Wohnungen, einer Stadtteiltiefgarage, Läden und Gaststätte/Café im Erdgeschoss errichtet. Im Innenbereich entstanden weitere Wohnungen und ein Spielplatz (Hans-Eick-Weg). Die Wohnungen dienten z.T. als Ersatzwohnungen für sanierungsbetroffene Mieter.

Auch gegenüber (Gremppstraße 7-13/Friesengasse 2-6) wurde ein Neubau mit 36 geförderten Wohnungen und Läden im Erdgeschoss errichtet. Der vorher hier ansässige Reifenhandel und Werkstattbetrieb wurde verlagert.

Erhalten blieben die Gebäude Leipziger Straße 91. Die Stadt gelangte im Rahmen eines Umlegungsverfahrens in den Besitz der Liegenschaft. Die in dem ehemaligen Kinogebäude befindlichen Firmen, eine chemische Reinigung und eine Backstraße (Krapfen/Kreppel), wurden verlagert, das Gebäude mit Duldung der Stadt von einer Initiative zu einem selbstverwalteten Zentrum für Konzerte, Lesungen, Info-Laden, Antifa-Café umgenutzt (Café ExZess).

Für das Sanierungsgebiet Ost wird auf zwei Großbauvorhaben verwiesen: Auf dem Gelände Leipziger Straße/Bockenheimer Warte/Adalbertstraße wurde die Altbausubstanz abgerissen und das „Wohn- und Geschäftszentrum An der Bockenheimer Warte“ gebaut mit Tiefgarage, Ladenpassage sowie 157 Wohnungen (davon 58 gefördert). Gegenüber wurden die Betriebsgebäude der 1970 in Konkurs geratenen Leuchtenfabrik „Schanzenbach“ abgerissen (Adalbertstraße 15-19/Jordanstraße 14-20). Eine städtische Baugesellschaft errichtete auf dem Gelände eine Seniorenwohnanlage mit 80 Seniorenwohnungen, Seniorentreffpunkt, Grünanlage und Tiefgarage.

Der Abschlussbericht zur Sanierung (1994) zählt für beide Sanierungsgebiete 37 Betriebsverlagerungen und 15 Betriebsaufgaben, d.s. 1/4 der bei Sanierungsbeginn vorhandenen Betriebe. Dem stehen 51 neue Betriebe in dem neu

errichteten Wohn- und Geschäftszentrum an der Bockenheimer Warte und in anderen Neubauten gegenüber³. Bei einer Ortsbegehung 2021 sind für den Hauptteil des Gebietes West knapp 40 Verlagerungen und Schließungen sowie 30 neue Betriebe festgestellt worden. (s. Tabelle) Bei den Neugründungen handelt es sich überwiegend um Ketten, Verkaufsläden und Gaststätten/Cafés.

Kritische Bewertung aus heutiger Sicht

Die Reduzierung gewerblicher Nutzung und der Abriss von Gewerbegebäuden war ein deutlicher Eingriff in die gewachsenen Strukturen und z.T. „wilden“ Orte. Kostengünstiger Gewerberaum und wohnortnahe Versorgung außerhalb der Angebote gängiger und etablierter Läden, Ketten und Filialbetrieben gingen verloren. Schließlich waren diese Betriebe auch Frequenzbringer und potenzielle „Nachrücker“ bei Leerstand in der ersten Reihe, direkt an der zentralen Achse Leipziger Straße.

Mit wenigen Ausnahmen (Leipziger Straße 91, Café ExZess) blieb auch das Potenzial für Transformationen von Gewerberäumen ungenutzt. Denn solche Gebäude sind z.B. für kleine, zentrumsnahe Lager- und Logistikflächen begehrt, attraktiv für Neugründungen handwerklicher, künstlerischer, gemeinschaftlicher Art und geben Raum für Experimente und Unerwartetes.

Die Priorisierung von Wohnen und damit verbundene Entmischungseffekte hat auch Gentrifizierungstendenzen begünstigt. Das zeigt die Bautätigkeit nach der Sanierung. Die Bindungsdauer der im Rahmen der Sanierung geförderten Neubauwohnungen und Modernisierungen ist bereits abgelaufen oder dürfte in Kürze ablaufen. 2015 wurden für den gesamten Stadtteil eine Erhaltungssatzungen zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (§ 172 Abs.1, Nr. 2 BauGB) und eine Satzung zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt (§ 172 Abs.1, Nr. 1 BauGB) beschlossen.

³ Der Abschlussbericht bilanziert ferner - den Neubau von 540 Wohnungen (davon 383 gefördert) und die Modernisierung von 1.070 Wohnungen (davon 581 gefördert), d.s. 60 % des Wohnungsbestandes - den Neubau einer Seniorenwohnanlage mit 80 Seniorenwohnungen und - den Neubau von Infrastruktureinrichtungen (Pflegeheim, Jugendzentrum, internationaler Treff für Kinder und Erwachsene) sowie den Bau von Grün-, Spielflächen und die Gestaltung öffentlicher Räume. Sanierung Frankfurt a.M. Bockenheim Ost und West, Abschlussbericht, S. 46 ff u.108.

Bornheim und Gallus (S. Plan 1)

Im Ergebnis ähnlich verlief die „Einfache Stadterneuerung Bornheim“. Sie wurde in den 1980-er und 1990-er Jahren zur Stärkung der Wohnfunktion auf freiwilliger Basis unter Verzicht auf langwierige und aufwendige förmliche Verfahren durchgeführt.⁴

Der Stadtteil Gallus, von 2001 bis 2014 Programmgebiet „Soziale Stadt“, ist als Fabrik- und Arbeiterquartier entlang der Mainzer Landstraße in der Folge der Errichtung des Frankfurter Hauptbahnhofs entstanden. Zwischen 1970 und 1987 gingen im Zuge des Strukturwandels von traditionellen Industriebetrieben hin zu Büros die industriellen Arbeitsplätze von 25.000 auf 10.000 zurück. In den letzten 20 Jahren haben neuerlich Gewerbeunternehmen und Niederlassungen großer Firmen ihren Betrieb eingestellt oder verlagert und die Grundstücke an Immobiliengesellschaften verkauft, die eine Reihe große Wohnungsbauprojekte realisiert haben oder noch realisieren.⁵ Bei weiteren Betriebsaufgaben sollten auch – ggfs. mittels Planungsrecht – gewerbliche Nachnutzungen im Sinne der „produktiven Stadt“ der neuen Leipzig Charta eingefordert werden, um „... die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen. So werden neue Formen von Nutzungsgemischten Stadtquartieren ermöglicht und unterstützt.“⁶ Dabei spielt die Digitalisierung eine wichtige Rolle, die innovative und emissionsarme Produktionen erwarten lässt.

Die Überlegungen nehmen Bezug auf das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm der Stadt Frankfurt am Main vom 04.03.2021 (insbesondere auf die Aussagen zu den Standorttypen

„Urbanes Gewerbe / Büro“, „Stadtteilgewerbe“ und „Urbane Gebiete“).⁷

Vier Anmerkungen

1. In städtebaulichen Erneuerungsgebieten müssen Handwerk und Gewerbe – besonders Klein- und Kleinstbetriebe, manchmal auch gewerbliche Übergangs- und Nischennutzungen – als die ökonomisch schwächeren Nutzungen durch Planungsrecht geschützt werden. Sie gewährleisten die Versorgung mit Gütern, Arbeitsplätze und finanzielle Einnahmen der Kommunen. Es ist wichtig, ihnen bei der Abwägung mehr Gewicht als bisher beizumessen, etwa durch Festsetzungen in Bebauungsplänen mit den Gliederungsmöglichkeiten nach §§ 1, 6, 6a, 8 BauNVO, städtebaulichen Verträgen o.a.

2. Betriebsemissionen stellen meist nicht das größte städtebauliche Problem dar. Das gilt jedenfalls für Betriebe in innenstadtnahen Mischgebieten und Gewerbegebieten. Soweit Schutzmaßnahmen erforderlich sind, lassen sich technische Möglichkeiten finden und ggf. mit Fördermitteln realisieren. Wichtiger sind meist Verkehrsemissionen und Gefährdungen durch den Autoverkehr und zwar insbesondere der andauernde Verkehrsfluss in den Nacht- und in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Diese Einschätzung hat sich in vielen Erörterungen mit den Bewohnern bestätigt. Es besteht die Hoffnung, dass dazu im Zuge der weiteren Diskussionen zum Klimawandel in naher Zukunft bewohnerfreundliche Lösungen gefunden werden.

3. Es gibt im Planungsrecht zwar kein Abrissverbot, besser „Umbaupflicht“, aber hier könnte es im Zusammenhang mit der Debatte über den Klimawandel neue Überlegungen geben. Der Architekt und Stadtplaner Thomas Kölschbach hat unter Verweis auf einen „Materialressourcenbonus“ in Vorarlberg vorgeschlagen, dass Bauwillige – ähnlich wie bei der naturschutzrechtlichen Ausgleichspflicht – die Hintergründe für einen Gebäudeabriss darlegen und durch eine Art CO₂-Abgabe kompensieren müssten.⁸ Eine Umbaupflicht erscheint auch deshalb sinnvoll, weil durch Weiternutzen und

⁴ Ziel war es, in Verhandlungen mit Eigentümern, Pächtern und Mietern die Instandsetzung und Modernisierung vorhandener Gebäude anzuregen und finanziell zu fördern sowie auf eine Neuaufteilung ungünstig geschnittener Parzellen hinzuwirken. Außerdem sollte der öffentliche Straßenraum neu gestaltet werden. Frankfurt a.M., Städtebauliche Neuordnung Ortskern Bornheim, Ergebnisbericht zur städtebaulichen

Planung, Gruppe Hardtberg, Stadt- und Regionalplanung, Bonn, 1981

⁵ Soziale Stadt Gallus, Ein Projektgebiet der Stadt Frankfurt am Main, Integrierte Stadtentwicklung von 2001 bis 2014, S. 124, Stadt Frankfurt am Main, Dezernat Planen und Wohnen, Stadtplanungsamt, Januar 2020

⁶ Neue Leipzig Charta, S. 6, www.bmi.de, 2020

⁷ Dezernat IV, V, VI und IX

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm, M 151 vom 25.09.2020

⁸ Leserforum, DAB 06.21; der Vorschlag ließe sich noch differenzieren, wenn man wie im Naturschutzrecht in Vermeidung, Minimierung und Ausgleich/Ersatz unterscheiden würde.

Weiterbauen bestehender Gebäude oft interessante Nutzungen und anregende architektonische und gestalterische Lösungen entstehen.

4. Christiane Thalgott hat kürzlich im „Symposium Deutscher Städtebaupreises 2020“ darauf hingewiesen, dass die Arbeitswelt Architekten und Stadtplanern fremd ist und keine fachlich ausreichende Beschäftigung mit dem Thema stattgefunden hat. Auch im Studium haben Gewerbe, Produktion oder Industrie keine große Bedeutung, Wohnungsbau ist das beherrschende Thema.⁹ Stabilisierung und Verbesserung von Wohnen und Wohnumfeld ziehen sich aus guten Gründen wie ein roter Faden durch die Stadterneuerung. Gleichzeitig benötigen aber Arbeiten und gewerbliche Entwicklung mehr Aufmerksamkeit als bisher. Planungsämter, Hochschulen und Forschung müssen – auch im Hinblick auf Klimawandel und Digitalisierung – in stärkerem Maße dafür sorgen, dass Bedingungen, Organisation, Funktionsweise, räumliche und gestalterische Form in Arbeitswelt und Gewerbebau zum gleichgewichtigen planerischen Rüstzeug werden.

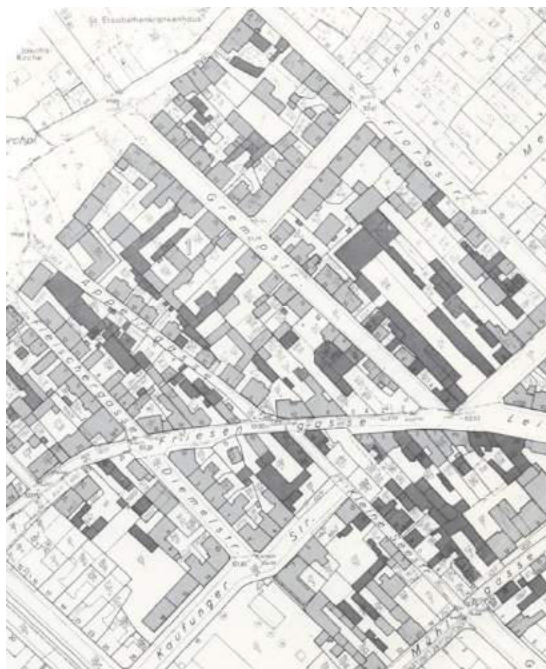
⁹ Symposium Deutscher Städtebaupreis 2020 „Städtebau revistet: Preise – Praxis – Perspektiven“, YouTube.com

Plan 1 Übersicht Bockenheim, Gallus, Bornheim

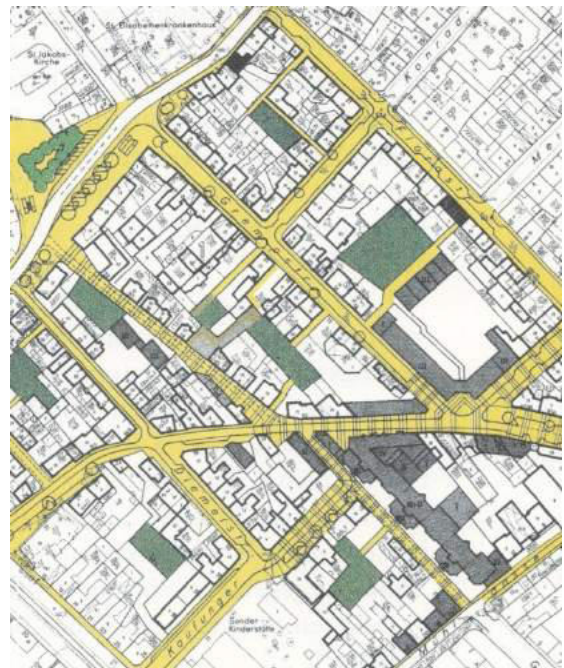


Geoportal Frankfurt 2021

Plan 2 Sanierungsgebiet Bockenheim-West 1978 – 1996



Bestand und Abbruch (Alternative A) 1978



Endgültige Planung 1996

Frankfurt am Main Dezernat Planung, Soziales und Jugend
Wirtschafts- und Wohnungswesen, Finanzen

Frankfurt am Main, Stadtentwicklung und
Planungsgeschichte seit 1945
H.-R. Müller-Raemisch Campus Verlag, 1996

Strategien für Berlin aus Sicht der Stadtplanung

Urs Kohlbrenner

Das „Büro der Zukunft“ in Berlin war Anlass für die IHK Berlin und den Deutschen Werkbund Berlin e.V., zwei Veranstaltungen und ein Werkstattgespräch durchzuführen, auf denen in Referaten und Diskussionen eine Vielfalt von Themen behandelt wurden. Die Ziele bestanden darin, über die Darstellung der neuen Entwicklungen in der Büroarbeit hinaus Anforderungen für qualitätvolle und zukunfts-trächtige Bürokonzepte zu formulieren.

Der Bürostandort aus städtebaulicher Perspektive und die Rolle der Stadtplanung für das Büro der Zukunft in Berlin wurden in vielen Beiträgen erwähnt oder waren zentrale Themen vor dem Hintergrund, dass in den City-Lagen Berlins weitgehend konventionelle Büros gebaut werden oder sich im Bau bzw. in der Planung befinden. Leerstand und abgebrochene Planungen signalisieren zumindest kurzfristig die quantitative Sättigung des Marktes. Vor allem aber weisen sie darauf hin, dass die qualitativen Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzer nicht genügend berücksichtigt sind. Viele Bauherren gehen bei der Herstellung von Büros noch zu sehr nach den Kriterien Preis und zentrale Lage und haben falsche Erwartungen an einen „anonymen“ Nutzer.

Bürostandorte in der Stadt und Standortanforderungen

Generell findet eine Veränderung der Zuordnung von Dienstleistung und Gewerbe statt. Der Anteil der Dienstleistungen, insbesondere der produktionsnahen Dienstleistungen, steigt und zugleich nähern sich klassische Produktionsbereiche der Büroarbeit an. Es entstehen neue Verknüpfungen von Industrie-arbeitsplätzen und Dienstleistungsarbeitsplätzen. Weiterhin verändert sich das Verhältnis von Wohnen und Arbeiten. Zum einen wird von Planern und Bewohnern zunehmend die räumliche Nähe von Wohnen und Arbeiten in der Stadt gefordert, zum anderen gestalten immer mehr Menschen ihren Arbeitsplatz als Lebensort oder ihren Wohnort zum Arbeitsplatz. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an Bürostandorte und ihre Verteilung in der Stadt. Für die Stadtplanung ist dabei die Differenzierung der Büronutzungen von Bedeutung, um neue Standorte definieren und bestehende Standorte qualifizieren zu können.

Deshalb sind im Folgenden einige, vielleicht die wesentlichen Kategorien für Bürostandorte und entsprechende Standortkriterien aufgeführt:

Büros der Verwaltung können überall verteilt in der Stadt liegen, müssen aber abhängig von ihrer Funktion Subzentren oder den Innenstadtzentren zugeordnet und verkehrlich hervorragend erschlossen sein. Die Verwaltungsangestellten erwarten die Kantine oder das Bistro für die Mittagspause sowie ein urbanes Umfeld; aber auch die Kunden - wenn sich dann die Verwaltungen zu Servicezentren entwickeln - fordern die zentrale Lage.

Büros für produktionsbezogene Dienstleistungen zieht es in die Nähe der Produktion. Oder umgekehrt, viele der größeren Unternehmen siedeln ihre expandierenden Dienstleistungen wie Verwaltung und Vertrieb direkt am Produktionsstandort an, insbesondere wenn es sich um gut erschlossene Lagen in der Innenstadt oder in innenstadtnahen Stadtteilen handelt. Back-Offices größerer und mittlerer Unternehmen nennen als erstes Standortkriterium wahrscheinlich den Mietpreis und als zweites die verkehrliche Anbindung bzw. die Nähe zum Autobahnanschluss und zum Flughafen. Die typischen Back-Offices befinden sich entweder am Stadtrand oder in preiswerten Stadtteillagen.

Büros größerer, international agierender Dienstleistungsunternehmen (Finanzen, Beratung, Immobilien, Management etc. ziehen repräsentative Standorte in zentralen Lagen vor. Der Mietpreis spielt häufig eine nicht so große Rolle. Dafür gewinnen die Standortkriterien „Image“ und „Corporate Design“, die über Architektur und hohe technische Ausstattungsstandards vermittelt werden, an Bedeutung. Darüber hinaus ist die räumliche Nähe zum Kunden sowie zu anderen Dienstleistern erforderlich.

Dies gilt auch für die Büros kleinerer Unternehmen, die spezialisierte Dienstleistungen (Architektur, Planung, Design, Medien, Software etc.) anbieten. Diese Dienstleister suchen Büros an zentralen Standorten mit niedrigen Mieten und einem urbanen Umfeld. Sie haben jeweils eigene Anforderungen an flexible Büroraumkonzepte und ziehen Synergieeffekte und Vorteile aus einer Nutzungsvielfalt am Standort.

Eine Aufgabe der Stadtplanung besteht also darin, die spezifischen qualitativen und quantitativen Bedürfnisse der Büronutzer zu ermitteln und ein entsprechend räumlich differenziertes Angebotsprofil für Standorte im Rahmen der Bauleitplanung bereitzustellen.

Neuere Entwicklungen in der Arbeitswelt

Telearbeit und Telekommunikation sind Teile einer gesamtgesellschaftlichen Restrukturierung, die im weitesten Sinne unter die Begriffe Flexibilisierung, Deregulierung und Globalisierung fällt - und darüber haben schon viele kluge Menschen geschrieben.

Die konkreten Auswirkungen der Flexibilisierung und Technisierung in der Büroarbeit sind kurz- bis mittelfristig eigentlich nicht prognostizierbar. Dies zeigen auch die kontroversen Beiträge in die vorliegende Publikation. Wagt man jedoch den mutigen und damit zugleich den strategischen Blick in die Zukunft, so kann Flexibilisierung heißen: Umsetzung von Teilarbeitszeitkonzepten, räumliche Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten, selbstbestimmte Arbeitszeiten und Arbeitsräume, Teamarbeit, Gestaltungsmöglichkeiten für ein Leben am Arbeitsplatz. Dafür müssten mehr multifunktionale Gebäudekomplexe und Häuser, die flexibel genutzt werden können bzw. Nutzungsänderungen immer wieder zulassen, gebaut werden (siehe dazu den Beitrag „Zwischen Widmung und Umwidmung“ von Verena von Beckerath in dieser Publikation).

Kleinräumliche Nutzungsvielfalt, flexible Nutzungen und städtebauliche Integration von Bürostandorten

Die Vielfältigkeit und Nutzungsmischung von Bürogebäuden und Büroräumen ist als Trend sowohl bei den Bauherren als auch bei den Mietern viel weiter fortgeschritten, als angenommen wird, so die Annahme von Ottomar Gottschalk. Insbesondere kleinen, z.T. hoch innovativen Unternehmen geht es nicht um die flächendeckenden Doppelböden und modernste technische Ausstattungsstandards, sondern um die Möglichkeit, die Fenster zu öffnen, abends und nachts arbeiten zu können und in der Nähe des Arbeitsplatzes den Wohnort zu haben. Stadträume, in denen Nutzungsvielfalt und die Nähe von Wohnen und Arbeiten in einer urbanen Umgebung möglich sind, gewinnen zunehmend an Attraktivität auf der Nachfragerseite. Sie befinden sich in Berlin fast ausschließlich im historischen Bestand.

Beispiele für Nutzungsvielfalt sind:

Die Gegend um den Kurfürstendamm, wo sich eine Mischung von Dienstleistungen, Handel, Wohnen, Gastronomie und Kultur kleinräumlich etabliert hat und funktioniert, die von einem mittleren bis höherem Niveau reicht.

Die Hackeschen Höfe, in denen mit der Sanierung ein „sich selbsttragendes System von sich

ergänzenden Mietern von Büros, Galerien, Gewerbebetagen, Wohnungen, Restaurants, Läden ...“ - quasi als „Stadt in der Stadt“ wiederbelebt wurde (siehe dazu den Beitrag „Nutzungsvielfalt am Beispiel der Hackeschen Höfe“ von Michael Kruse in dieser Publikation).

Das Dienstleistungszentrum „Der Spreebogen“ mit der denkmalgeschützten Bolle-Meierei in Alt-Moabit, das Büros, Wohnen und eine zeitgemäße Infrastruktur aus Läden, Hotels, Restaurants und öffentlichen Freiflächen an einem Standort integriert. „Der Spreebogen“ ist darüber hinaus verkehrlich sehr gut erschlossen (ÖPNV und MIV) und liegt attraktiv in der Nähe zur Innenstadt, zum Tiergarten und an der Spree. Das Projekt wurde in einer engen Kooperation zwischen Bauherrn und Bezirk unter Beteiligung der Anwohner auf Grundlage eines Wettbewerbes zügig umgesetzt. Der Bauherr hat das Bürogebäude dem Bundesinnenministerium zur Miete angeboten, das sich für den Einzug entschieden hat. Die Architekturwerkstadt in der Greifswalder Straße, ein klassischer Berliner Wohn- und Gewerbebau aus der Jahrhundert wende, in dem nach Umbau Wohnungen im Vorderhaus und Büroflächen im Hinterhaus gestaltet wurden. Mit den Büroflächen sollte unterschiedlichen Berufs- und Nutzergruppen, wie Architekten, Planern und Projektentwicklern, eine für ihre Ansprüche offene Standort- und Raumqualität zur Verfügung gestellt werden. Für eine individuelle Konzeption wurden die Büroflächen den Nutzern weiter überlassen. Der Bauherr verfolgte mit der Architekturwerkstadt ein eigenes besonderes Interesse, nämlich eine attraktive, sich gegen seitig befruchtende Nutzungsvielfalt zu ermöglichen.

Die international Bauausstellung Berlin 1983/1987 (IBA- Altbau, IBA-Neubau), die 1978 vom Berliner Senat mit dem Titel „Die Innenstadt als Wohnort“ beschlossen wurde. Im Rahmen der IBA-Altbau wurde in den Stadterneuerungsgebieten Luisenstadt und SO 36 gemäß den Grundsätzen der „behutsamen Stadterneuerung“ und in Abstimmung mit den Nutzern ein großer Teil der Gebäudesubstanz repariert. Die Kreuzberger Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten sollte dabei als zukunftsweisend erhalten und gestärkt werden. Die IBA-Neubau hatte die Rekonstruktion des Stadtgrundrisses zum Ziel. Das vielfältige städtische Geflecht sollte dem Grundstück wieder zurückgegeben werden. In diesem Kontext haben viele Architekten Konzepte für flexible und vielfach nutzbare Gebäude entworfen und vorgestellt.

Insbesondere das Berliner Mietshaus eignet sich für die horizontale wie auch vertikale Nutzungsmischung sowie für die flexible Gestal-

tung von Arbeitsplätzen und Arbeitszeit. Deshalb sollte die Stadtplanung das Berliner Mietshaus, das auch einen städtebaulichen Maßstab für Geschossigkeit und Dichte vorgibt, konzeptionell als Strukturidee einsetzen und weiterentwickeln. Überhaupt bildet die Anknüpfung an die Tradition, sei es das Hamburger Contorhaus (siehe dazu den Beitrag „Das Hamburger Contorhaus“ von Bernhard Winking in dieser Publikation) oder das Berliner Mietshaus, eine sinnvolle Anregung für die moderne Transformation.

Voraussetzungen für Nutzungsvielfalt

Um die kleinräumliche Vielfalt von Nutzungen im Gegensatz zur Monofunktionalität reiner Bürostandorte in der Stadt zu ermöglichen, bedarf es planungsrechtlicher Voraussetzungen: In Zukunft sollten mehr Mischgebiete ausgewiesen werden. Dies wäre insbesondere auf einigen innerstädtischen verlassenen oder unter genutzten Industrie- und Gewerbeflächen sinnvoll, um hier Büros, Wohnungen und Produktionsgebäude miteinander zu entwickeln. Da durch können auch Nutzungen in erhaltenswerten ehemaligen Produktionsgebäuden neu zugeordnet werden, wie z.B. in der alten Bolle-Meierei. An Gebäudetypen sollte und wird es weiterhin sowohl das reine Bürogebäude idealtypisch als Hamburger Contorhaus als auch neue flexible Haustypen geben. Beide Typen sollten auf vielen Standorten möglich sein.

Die Realisierung von Nutzungsvielfalt als eine Möglichkeit für das Büro der Zukunft in der Stadt verlangt auch eine Verschiebung der Aufgabenverteilung zwischen dem privaten Investor und der öffentlichen Hand. Der private Investor muss mehr Verantwortung und Aufgaben übernehmen, die öffentliche Hand muss die Rahmenbedingungen definieren und darüber hinaus Handlungsgeschick beweisen. Die Rolle der Stadtplanung besteht dann darin, das Konzept der Nutzungsvielfalt allen Akteuren bewusst zu machen und insbesondere die Investoren anzuhalten, sich anders und intelligenter als bisher zu verhalten. Z.B. kann die Stadtplanung qualitativ unterschiedliche Standorte anbieten, für die Investoren dann die adäquaten baulichen Konzepte entwickeln müssten.

Ausblick und offene Fragen für Berlin

Stadtplanung und Stadtmarketing gemeinsam sollten zu folgenden Themen und Fragen Grundlagen schaffen und Konzepte entwickeln: Erstellung von Prognosen zum zukünftigen Qualifikationsspektrum in der Büroarbeit - von der Breite bis zur schmalen Spitze - sowie zu den daraus resultierenden räumlichen Anforderungen. Entwurf und Angebot von differenzierten Stadtlandschaften, die den unterschiedlichen städtebaulichen Anforderungen der Büroarbeit an Nutzung und Image gerecht werden. Erstellung von Prognosen zum qualitativen Nachfrageverhalten auf den verschiedenen Büromarktsegmenten als Grundlage für die Angebotspolitik. Nachnutzungsmöglichkeiten von ehemaligen Gewerbegebäuden. Akzeptanz und Stärkung der Nutzungsvielfalt von

Wohnen und Arbeiten in den Altbaugebieten Initiierung von Nutzungsmischung in den Großsiedlungen und im sozialen Wohnungsbau. Transparenz des Baugeschehens, z.B. durch Veröffentlichung der Baugenehmigungen von Bürobauvorhaben. Herausarbeitung der spezifischen Unterschiede von Städten und dadurch Stärkung des eigenen Standortprofils: Was gibt es besonderes, z.B. die Berliner Mischung oder das Hamburger Contorhaus, neben dem, was es in jeder Stadt gibt bzw. geben muss? Einen wesentlichen Ansatz zu diesen Fragen stellt die Untersuchung zum „Büroflächenmarkt Berlin“ dar. Im Rahmen dieser Studie wurden „erstmalig die Struktur und der vorhersehbare Bedarf auf dem Berliner Büroflächenmarkt eingeschätzt, mit der künftigen Angebotssituation in Beziehung gesetzt und die Auswirkungen auf die Stadtentwicklungspolitik und Stadtplanung thematisiert“ (Hrsg. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, IHK Berlin, erschienen im Regioverlag Berlin 1996). Damit wurden die Grundlagen für ein kommunales Flächenmanagement der Büroentwicklung erarbeitet, wenn auch zu den genannten Fragestellungen die Ansätze der Studie vertieft und spezifiziert werden müssten.



Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme. Foto: Hewlett Packard

ARBEIT formt Stadt Zur Regionalentwicklung Berlin - Brandenburgs

Ingrid Krau

Wie immer man den Wiederaufbau des Berliner Schlosses sehen möchte, als nostalgische Reminiszenz an vergangene preußische Macht oder als insgeheime Hoffnung auf Rückkehr derselben mittels eines wieder betonten Begriffs dominanter europäischer Kultur im globalen Kontext, Schloss und Humboldt-Forum tun sich schwer mit der Begründung, über den Regierungssitz hinaus sinnstiftende Mitte der Hauptstadt zu sein. Die Berliner Mitte bleibt im Berliner Planungsdiskurs dennoch fest etablierter Machtanspruch, der erneut in geradezu barocker Denkweise wenn auch nur symbolisch in die Welt ausgreift, *l'etat c'est moi*.

Er steht damit im Kontext aller konzentrisch vorgestellten Stadtutopien, beginnend mit Platons Atlantis.¹ Hierher gehört auch die Wiederentdeckung der radialen Ausfallstraßen als Bedeutungsträger für raumgreifende Ordnungsvorstellungen. In ihnen klingen vergangene Existenzweisen nach, feudal bewirtschaftete Güter, auch Raumeroberung und Kolonisierung mittels Heerstraßen, zeitlich nachfolgende Bahnachsen, die einen neuen Wirtschaftsraum schufen, den der Herstellung und des Transports landwirtschaftlicher Güter und dem Land entnommener Baustoffe für die Versorgung der Großstadt verbunden mit der Bedeutungszunahme der Landarbeit. Aus dieser Sicht auf das Stadt-Land-Verhältnis leitet sich leicht, fast schon zwangsläufig, ein Permanenzanspruch ab, nämlich Hauptstadt und Region als ein Artefaktum zu sehen, das per se nach allen (politischen) Störungen endlich wieder es selbst werden kann zur Herstellung der „unvollendeten Metropole“. ² Ein Selbstanspruch einer gestörten politischen Metropole auf der Suche nach sich selbst, ebenfalls eine zunächst gedankliche Rekonstruktion, die den herrschenden Institutionen der Stadt und Region unabweisbar erscheint.

Ausfallstraßen und Bahnachsen beginnen in heutigen Zeiten als Triebkräfte der Immobilienwirtschaft und der Geldanlage neue Bedeutung zu erhalten, die über das spontane und geförderte Häuslebauen an diesen Achsen hinausführt und Rendite über gesteuerte Projektentwicklung sucht und die Grund und Boden längst vorsorglich aufkauft., auch wenn diese noch nicht von der Ansiedlung neuer Unternehmen und neuer Arbeit getragen wird. Das Potenzial für Kommendes, Erwartetes, reicht hin, hier Bauerwartungsland zu kreieren. Reichlich verfügbares Anlagekapital drängt auf Investition. Eher in sehr allgemeiner Form werden damit auch neue Realstrukturen verbunden, meist irgendwie Wohnen, zur Not auch Nutzungsgemischt. Kommende neue Bedingungen des Arbeitens, noch eingebettet in die alten Denkkategorien klassischer Gewerbeparks, tun sich schwer, von der nachzuholenden Digitalisierung des Umlands her zu denken. Sie ist wegen des galoppierenden Fortschritts der technologischen IT-Innovationen noch schwer zu denken. Noch unvorstellbar, dass sie nach dem neuen Stand technologischer IT-Entwicklung in weiter Fläche also ubiquitär verfügbar sein wird.

Die neue Tesla-Fabrik in Grünheide, spezialisiert auf E-Autos für die Individualnutzung und der begleitenden Batterieproduktion, die nun zur alles bestimmenden Frontkraft der Visionen geworden ist, bietet den konkreten Einstieg in das Kommende. Als führend in der Argumentation wird der Bedarf beider Anlagenteile an sehr vielen Arbeitskräften gesehen. Es ist längst präzisierter Planungsauftrag des Berlin-Brandenburgischen Institutionenverbunds mit raumbezogenen Aussagen. Diese Arbeiten lassen bereits heute das zukünftige Verhältnis von Siedlung und Arbeit erahnen. Sie folgt dem von Tesla öffentlich gemachten enormen Arbeitsplatzbedarf von 40.000 Arbeitsplätzen. In dieser nach Arbeit darbenden Region fällt solche Ansage auf mehr als fruchtbaren Boden, es hat eine messianische Dimension.

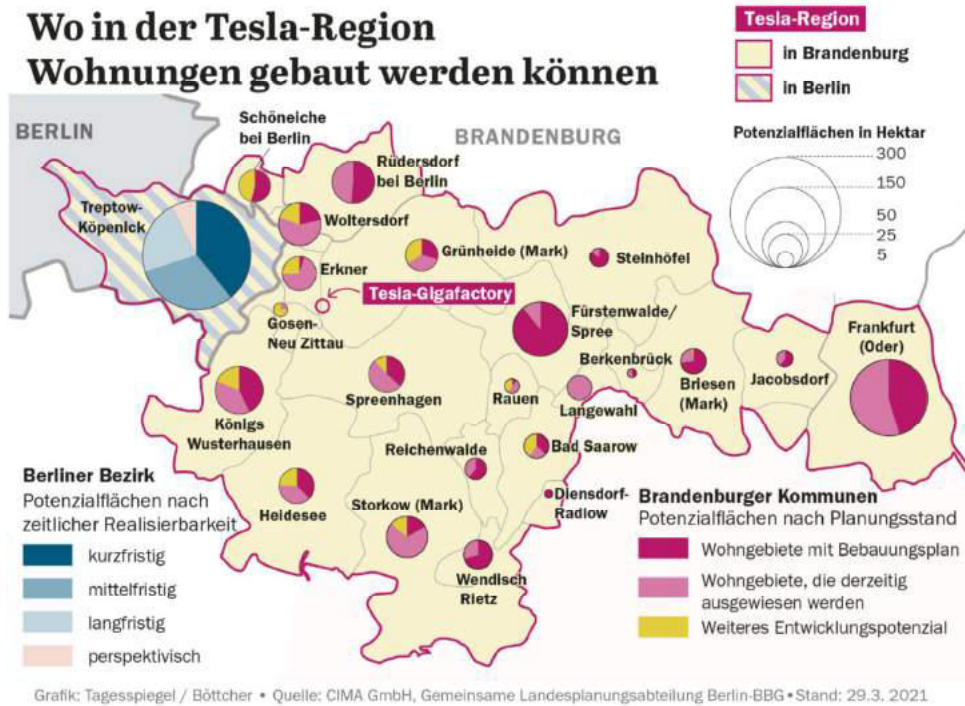
¹ Ingrid Krau, Jochen Witthinrich (2006): *Imagination der Stadt. Vom literarischen zum architektonischen Entwurf*. Wolfratshausen. Darin Rupert Reiser: *Das Atlantis Platons*.

² Harald Bodenschatz et al. (2020): *Unvollendete Metropole*. Hg.: AIV zu Berlin-Brandenburg. Band 1 und Band 2. Berlin

Die sich abzeichnende Raumentwicklung wird auf der Basis der Industriearbeit 4.0 über KI-gesteuerte Prozesse zu denken sein. Das erscheint allerdings noch nicht wägbare im Prozess politischer Entscheidungsfindung. Die intelligente Durchdringung aller Rationalisierungspotenziale, sowie aller intelligenten Zulieferbeziehungen und mehr noch mit der Einbindung von Kunden, die noch nicht einmal ahnen, was sie brauchen und begehren werden, ist ein schwarzes Zukunftsloch. Noch nicht denkbar ist, dass diese Entwicklung zudem mit dem permanenten Ersetzen menschlicher Arbeit durch KI-gesteuerte Prozesse verbunden sein wird, die die Arbeitenden tendenziell überflüssig machen. Im angelaufenen Beschleunigungsprozess des neuen Innovationszeitalters, gestützt von der Durchdringung aller Arbeitsprozesse durch KI und der Umrüstung der Produktionsinfrastrukturen auf grüne Technologien, werden die Ausfallstraßen wieder untergehen, dem Ubiquitätsprinzip folgend.

Der Entwicklungsraum für Tesla von Köpenick-Treptow bis Frankfurt/Oder soll der massenhaften Unterbringung neuer Arbeitskräfte für Tesla-Autos inklusive der Batterieproduktion dienen. Eine räumliche Netzstruktur sprengt bereits nach heutigen Vorstellungen den Siedlungsstern auf und wird selbst schon wieder überholt von Fernpendlern, die aus dem weiteren Umland zu pendeln, also aus dem nördlichen Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und dem weitläufigen westlichen Polen, alles Gebiete, die unter dem Mangel an Arbeit darben. Jedenfalls solange wie Elon Musks Vorstellung von zigtausenden von Arbeitsplätzen in einer Gigafabrik greift. Es könnte sich eine neue weitgreifende Pendlerregion bilden, die weitgehend dezentral und individualmotorisiert, gern auf der Basis von Tesla-Autos, funktioniert. Es wird ein Prozess sein, in dem sich die Nachfrage nach Arbeit so dezentral gestalten wird, wie die Digitalisierung es ermöglicht. Erst recht aber wird in der nachfolgenden Phase, in der Industrie 4.0 und KI die klassische Industriearbeit erheblich dezimiert haben werden, der ländliche Raum als digitalisierter Erweiterungsraum für die Ansiedlung neuer innovativer Unternehmen gefragt sein. Mit der Denkvorstellung des Siedlungssterns dürfte das nichts mehr zu tun haben.

Wo in der Tesla-Region Wohnungen gebaut werden können



Grafik: Tsp

(Plan zu Wohnstandorten im Umfeld von Grünheide) aus Tagesspiegel 30.3.2021 Grafik Tsp

2. Entwicklungsfähige Wohnbaupotenzialflächen der Region



(Entwicklungsfähige Wohnbaupotentiale der Region) aus: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Auf Arbeit – wie gehabt und alles auf Anfang!

Eckart Kröck

Zur Vielfalt in einer Industriestadt.

Das englische Wort *industrious* steht für fleißig und betriebsam¹ und das Wort für den Fluss *Ruhr* findet seinen sprachlichen Ursprung in *der Unruhe* und *dem Bewegten*². Die Begriffe beschreiben treffend die Dynamik der Industrialisierung an der Ruhr. Was prägt davon noch heute die 100 km mal 50 km große *Achte Stadt*, die 53 Kommunen, die üblicherweise *Ruhrgebiet* oder von den Wirtschaftsförderung *Metropole Ruhr* genannt wird? Welche Herausforderungen stellen sich der Region an der Schwelle zur karbonfreien Wirtschaft? Welche Entwicklungslinien lassen sich aus der Betrachtung der engen Koinzidenz aus wirtschaftlichen Nutzungen und baulichen Ergebnissen am Beispiel der Stadt Bochum erkennen?

In Bochum verschwand die alte technisch höchst innovative und wirtschaftlich außerordentlich dynamische Ruhrindustrie vor mehr als einem halben Jahrhundert. Zurück blieben weit mehr als nostalgische Erinnerungen an eine heroische Zeit. Im Jahresrhythmus fanden grundlegend neue Erfindungen und Methoden Eingang in die Produktion und veränderten das Leben, die Arbeit und damit auch die Stadt. Mit Nokia, zuletzt Opel endete die klassische fordistische Großproduktion am Standort Bochum. Die Rohstoffgewinnung, die Produktion und der Handel mit Stahl und Kohle waren schon immer globalisiert und die Entwicklung, Produktion und Zulieferung hochwertiger Spezialkomponenten für die Automobilindustrie hat seinen Platz behalten. Mit dieser fortwährenden Entwicklung aus dem Niedergang einerseits und der fortwährenden Transformation andererseits sowie den seit Jahrzehnten laufenden Ausgründungen aus den heute acht Hochschulen – insbesondere in der Gesundheitswirtschaft, Kreativwirtschaft und IT-Sicherheit - und einer lebendigen Startups- Szene, lässt sich der aktuell etwa 75 % Anteil im „gemischt“ tertiären Sektor beschäftigten Personen

erklären. Gesundheit und IT- Sicherheit haben in der Pandemie einen deutlichen Bedeutungsgewinn erzielt. Die Digitalisierung fand endgültig den Weg in die physische Realität und Medizin und Biologie haben ihren eh recht hohen Stellenwert in der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wahrnehmung ausgebaut.

Waren die städtischen Strukturen nicht schon immer zu langsam, um dem schnellen wirtschaftlichen Strukturwandel zu folgen? Noch stärker als die Wirtschaft, muss sich die städtebauliche Entwicklung auf den infrastrukturellen und baulichen Fundamenten der letzten 200 Jahre bewegen. „Wir können Wandel“ schreibt die Stadt Bochum ihren rd. 370.000 Einwohnern nicht nur zum 700sten Geburtstag im Jahre 2021 ins Motivationsbuch. Es ist kein Werbespruch, sondern eine tief gegründete, aus vielen schwierigen Erfahrungen gewonnene Erkenntnis, dass nur die Veränderung Bestand hat. Sie ist eine zentrale Aussage der gesamtstädtischen Bochum Strategie.

Mit der Transformation der Arbeit und Wirtschaft in den letzten fünf Jahrzehnten, stellen sich auch die räumlichen Zusammenhänge grundlegend neu:

Die Schönheit wurde in Bochum nicht erfunden, sie muss hier schwer erarbeitet werden. Sie ist bekanntermaßen eine entscheidende Bedingung für Wertschätzung. Wie überall, versperren die immer gleichen, mal bunt gemixten, mal schreiend lauten, mal tristen Gewerbegebiete im Ruhrgebiet nicht nur vor der Stadt, weil es hier seit zwei Jahrhunderten kein „vor der Stadt“ gibt – einen positiven Zugang zu den wichtigen Bereichen unserer verstärkerten Umwelt. An der Ruhr ist dies besonders tragisch, finden sich hier doch besonders viele dieser Gebiete mitten im Stadtkörper. Die Ignoranz geht weit über ästhetische Fragen hinaus und verschenkt wichtige Möglichkeiten die wirtschaftliche und ökologische Entwicklung neu zu justieren.

Anders die ehemals kasernenartigen mit hohen Mauern umbauten und mit Torhäusern kontrollierten Großareale der Montanindustrie. Kein Wunder, dass es gerade hier gelang, Industriekultur auszubuchstabieren, bis zum Weltkulturerbe zu adeln und den alten Arbeitsort für Kunst und Kultur sowie für neues Arbeiten zu etablieren. Öffner waren die spektakulären Umnutzungen der exponierten Großfläche des Essener Zollvereins und des Bochumer Vereins mit seiner Industriekathedrale, der Jahrhunderthalle

¹ Hiromi Hosoya, Markus Schaefer (Hrg.), Industrie.Stadt, Urbane Industrie im digitalen Zeitalter, Lars Müller Publisher, Zürich, 2021

² Eckart Kröck, Wie begegnet die Stadtplanung der Wissenschaftsgesellschaft dem baukulturellen Erbe der Industriegesellschaft? In: Bauhaus Universität Weimar; Institut für Europäische Urbanistik (Hrg.) Jahrbuch der Modellprojekte 2004 / 2005, Weimar, 2007

Bochum, deren Erhalt im Rahmen der Internationale Bauausstellung Emscher Park gesichert und einer neuen, zumeist kulturellen Zweckbestimmung zugeführt wurden³. Bei aller Euphorie für den Erhalt und die Neukodierung der gründerzeitlichen, jugendstilhaften oder auch frühmodernen Fabrikationsanlagen, darf nicht übersehen werden, dass üblicherweise die erdgleiche Übergabe der Areale für die alten Eigentümer die vermeintlich lukrativste und für die neuen Investoren die vordergründig flexibelste Möglichkeit der Nachnutzung boten.

Als Ersatz für den massiven Wegfall der Zechen in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden in Bochum drei große und ausgedehnte Entwicklungen angestoßen: Als erstes Einkaufszentrum auf der grünen Wiese entstand der Ruhrpark an der Kreuzung der ost-west gerichteten BAB 40 (ehem. Ruhrschnellweg) und der nord-süd gerichteten BAB 43 mit rd. 100.000 qm Verkaufsfläche. Die aktuelle Diskussion um die Bedeutung und Potenz der Bochumer Innenstadt hat auch daraus eine lange Geschichte. Die zweite wichtige Ansiedlung in den 60er war die Ansiedlung von drei Werken auf ehemaligen Zechengeländen in den Stadtteilen Laer, Werne und Langendreer. Auf den rd. 140 ha großen Arealen produzierten fast 20.000 Menschen Personenkraftwagen für die automobile Welt und Bochum nannte sich in dieser Zeit gerne: Autostadt. Die dritte bedeutende Ansiedlung der 60er platzierte sich ebenfalls auf ehemaligen Zechenarealen: Das 1.000 Meter lange und 400 Meter breite Gebäude der Ruhr Universität Bochum und in deren Schlepptau die Hochschule Bochum sowie in den Nullerjahren die Hochschule für Gesundheit, bilden heute mit der Universitätswohnstadt, dem Gesundheitscampus Bochum (früher BioMedizinPark)⁴ und

³ Karl Ganser, Thomas Sieverts, Jens Trautmann: Westpark Bochum, Geschichte und Geschichten, Klartextverlag, Essen, 2007 und

Innenstadt West / Jahrhunderthalle Bochum: ARGE WESTPARK aus skt umbaukultur / Köln und Bonn, mit Danielzik + Leuchter, Landschaftsarchitekten / Duisburg und Herbstreit, Umweltplanung / Bochum. Zeitraum: 1997 bis 2006 / 2007 bis 2015
Siehe: [https://www.Bochum-Innenstadt-West-Dokumentation-der-Planung \(Rights reserved\) - Digitale Landesbibliothek Berlin \(zlb.de\)](https://www.Bochum-Innenstadt-West-Dokumentation-der-Planung-(Rights-reserved)-Digitale-Landesbibliothek-Berlin-(zlb.de))

⁴ BioMedizinPark / GesundheitsCampus: Wettbewerbsentwurf Schneider Schuhmacher / Frankfurt am Main. Zeitraum: 2004 ff
Siehe: : [https://www.Masterplan-Projektatlas.pdf\(bochum.de\) und](https://www.Masterplan-Projektatlas.pdf(bochum.de)und)
: [https://www.Gesundheitscampus Bochum - Bochum Wirtschaftsentwicklung \(bochum-wirtschaft.de\)](https://www.Gesundheitscampus-Bochum-Bochum-Wirtschaftsentwicklung(bochum-wirtschaft.de))

TechnologieQuartierBochum⁵ den Kern des Campus Bochum. Alle drei großen Flächen liegen auf einem Nord- Süd- Korridor in wenigen Kilometern Entfernung von einander in peripherer Lage zur Innenstadt. In der ehemals zechenreichsten Stadt an der Ruhr folgten aber nicht nur die drei bedeutenden Einrichtungen den Arealen der Montanindustrie. Zahlreiche gewerbliche Nachnutzungen schrieben die heterogene, zum Teil auch „zerrissene“ Struktur einer Stadt weiter, die aus der Logik der industriellen Nutzung, den Fundstellen von Bodenschätzen und der logistischen und energietechnischen Vernetzung einer Verbundwirtschaft gefolgt war. Einerseits rational und ökologisch sinnvoll auf vorgenutzten und erschlossenen Flächen neue bauliche Entwicklungen vorzusehen, andererseits verfestigt sich und wirkt noch heute eine grobmaschige, wenig sortierte Funktions- und Nutzungsmischung, die die Stadt deutlich von dem Bild der klassischen Europäischen Stadt unterscheidet,⁶ und ob es gelingt, auch im Rahmen eines aktuellen Rahmenplans zum Campus Bochum die festgefügt Vorstellungen aufzubrechen, ist noch offen⁷.

Bochum hat in den vergangenen Jahrzehnten enorme Anstrengungen unternommen, um seine Attraktivität deutlich zu steigern: Die Museumslandschaft wurde ausgebaut, ein neues Konzerthaus für die Bochumer Symphoniker errichtet und die Livekultur an vielen Stellen direkt und indirekt unterstützt. Neben der kulturellen, sportlichen Infrastruktur wurden seit den Nullerjahren für den weiteren Ausbau und die planvolle Entwicklung der Hochschullandschaft mehrere Masterpläne für die Gesamtstadt und Einzelbereiche erarbeitet. Heute wächst die Anzahl der Arbeitsplätze in der Stadt; etwas weniger stark und aber auch in diesem Kontext die Bevölkerungszahlen. Im Regionalplanentwurf hat der Regionalverband Ruhr der Stadt einen Bedarf

⁵ Technologie Quartier Bochum: Entwurf Faltings, Scheuwens und Wachten / Dortmund. Zeitraum: 1997
: [https://www.Technologie Quartier - GesundheitsCampus Bochum \(gc-bo.de\)](https://www.Technologie-Quartier-GesundheitsCampus-Bochum(gc-bo.de))

⁶ Mark 51⁰⁷: Wettbewerbsentwurf SKT / Bonn. Zeitraum: 2015 ff
Siehe: : [https://www.Bochum Perspektive GmbH \(mark51-7.de\)](https://www.Bochum-Perspektive-GmbH(mark51-7.de))

vgl. Wettbewerbsentwurf SKT, 2015

⁷ Rahmenplanentwurf Campus Bochum: Vorentwurf Hosoya Schaefer / Zürich, mit Studio Vulkan Landschaftsarchitektur / München und Planersocietät / Dortmund. Zeitraum 2020 –
Siehe: : [https://www.Rahmenplan Campus Bochum - Hosoya Schaefer Architects und](https://www.Rahmenplan-Campus-Bochum-Hosoya-Schaefer-Architects-und)
: [https://www.Ausschreibung: Rahmenplan Campus Bochum Phase II \(wettbewerb-aktuell.de\)](https://www.Ausschreibung-Rahmenplan-Campus-Bochum-Phase-II(wettbewerb-aktuell.de))

an rd. 80 ha zusätzlicher GIB- Flächen (Gewerbe- und Industrieflächen) konzidiert. Allerdings müsste dazu die Stadt in die „heiligen“ Regionalen Grünzüge hineinwachsen, die der Vor-Vorgängerverband, der Siedlungsverband Ruhr, vor 100 Jahren als wichtige grüne Ausgleichsräume der zusammenwachsenden Ruhrregion verordnete.

In der Klimanotstandsstadt Bochum steht der Ausbau, die Nachnutzung sowie die passende Ergänzung vorhandener, vorgenutzter Flächen im Vordergrund. Der umwälzende gesellschaftliche und technische Strategiewechsel wird auch deshalb – wie überall - die Stadt tiefgehend verändern. Die Flächen- und Raumbedarfe werden steigen. Die Anlage von E- Ladestationen, neuen Radwegen und Strecken für das autonome Fahren benötigt mehr Platz und die Energiewende lässt sich nicht alleine mit Köpfchen und Knöpfchen bewerkstelligen. Auch die Gewerbe- und Industriegebiete werden sich wandeln: In Duisburg soll erstmals ein klimaneutrales Stahlwerk entstehen. Mit einer Höhe von 150 Metern wird es manches Windrad überragen, dass den Strom für die Wasserstoffeinspeisung liefern muss⁸. Die digitale Dekarbonisierung kann helfen, den Stoffaustausch zu reduzieren, Wege einzusparen, etwa durch die Heimarbeit und eine klügere Logistik. Zugleich wird uns dies nicht in eine einseitige Entwicklung des Dienstleistungssektors führen, haben doch die Finanzkrise und die Pandemie gezeigt, welche Abhängigkeiten faktisch bestehen. Für die Achte Stadt an der Ruhr ein (staatlich qua goldenen Zügel verordneter bzw. historisch vorgegebener) Zwang und zugleich eine große Chance.

Eine Region, in der der erzielbare Bodenpreis für gewerbliche Nutzungen die Hälfte der Aufbereitungskosten für die vorgenutzten Flächen ausmacht, ist die Entwicklung der - in Bochum besonders raren vorgenutzten Flächen ein schier unüberwindliches Hindernis. Hatten im letzten Jahrtausend noch üppige Subventionen des Staates geholfen den großen Strukturwandel an der Ruhr zu bewältigen, erfolgt dies heute nur noch zu einem sehr kleinen Teil bzw. in Ausnahmefällen. Die goldenen Instrumente und Programmmittel, wie der Bodenfonds Ruhr wurden nicht weitergeführt und durch Beratungs- und Vermittlungsangebote ersetzt.

Die angespannte Haushaltslage der Stadt lässt nur wenig Spielraum für eine dynamische Bodenwirtschaftspolitik zur Umsetzung der konzeptionellen und strategischen Planungsziele. Staatliche Flächen Bahn, Bundeswehr, etc. stehen in Bochum kaum zur Verfügung, so dass auch eine

verbilligte Weitergabe von offenstehenden Grundstücken keine Option darstellt.

Die Beteiligung der Bürgerschaft hat an Bedeutung und Aufwand deutlich zugenommen. Alleine in der Planungsadministration reihen sich Tag für Tag, die Termin mit unterschiedlichsten Formaten und erbringen selbst für kleine Wohnungsbauvorhaben höchst unterschiedlichste Ergebnisse. Noch größer stellen sich die Konfliktlagen durch das Heranrücken und den Weiterbau von Gewerbegebieten, in der, infolge der besonderen Siedlungsstruktur der Stadt immer vorhanden, Nachbarschaften von Wohnen und Arbeiten entstehen. Zwar lassen sich die Interessenskonflikte nicht auflösen, zugleich ist es eine Verpflichtung aller öffentlichen Stellen mit der Bürgerschaft den Dialog zu suchen und auch aus gesamtgesellschaftlichen Gründen sich redlich zu bemühen niemanden zurück zu lassen.

Wie können Wege in der beschriebenen Lage aussehen? Wie ist mit dem Spagat aus Klimanotstand, Verkehrswende sowie wachsender ökologischer Sensibilität und der notwendigen wirtschaftlichen, wohnlichen sowie stadtwirtschaftlichen Weiterentwicklung einer Stadt Bochum mit ihren spezifischen Ausgangsbedingungen möglich? Welche Möglichkeiten hat eine Stadt und welche Anforderungen muss sie an die EU, den Bund, das Land und die Region, aber auch an ihrer eigenen Bewohnerschaft stellen?

Bochum bearbeitet heute mit Finanzmitteln der EU, des Bundes und des Landes NRW in sechs Stadterneuerungsgebieten die Revitalisierung ihrer Wohngebiete entlang integrierter Stadterneuerungskonzepte, hat sich als eine der wenigen Städte in NRW ein eigenes Wohnungsmodernisierungsprogramm gegeben und verbindet die aktive Bestandsentwicklung mit den Anstrengungen zur Schaffung von neuem Wohnraum, der Umsetzung der Verkehrswende und der Entwicklung des Freiraums in Projektfamilien.⁹ Inhaltlich auf einander abgestimmt, arbeitstechnisch und interdisziplinär miteinander verbunden, werden die aktiven Entwicklungsbereiche konzentriert und effektiv angegangen. Erkennbar wird, dass trotz der integrierten Bearbeitung die Weiterentwicklung vorhandener Industrie- und Gewerbegebiete, alleine aus dem kommunalen Handeln nicht wirkungsvoll angegangen werden kann. Hier fehlen die Stadterneuerungsstrategien, die Programme und finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite, wie

⁸ Ulf Meinke, „Neue Stahlwerke werden 150 Meter hoch, in: WAZ, Essen vom 26. 06. 2021

⁹ Projektfamilien in Bochum und exemplarisch die Projektfamilie: Ostpark / Laer / Mark 51⁹⁷, Stadt Bochum 2020 2021

sie seit Jahrzehnten in der Stadtsanierung höchst erfolgreich zur Verfügung stehen.

Bochum hat durch viele erfolgreiche Entwicklungen aufgezeigt, dass sie eigene und neue Wege zwischen den beiden größeren Nachbarn Essen und Dortmund sowie den kleineren Nachbarn im Süden und Norden gehen kann, ohne die Vorteile der Kooperation außer Acht zu lassen. Die Entwicklung der Cluster: Gesundheitswirtschaft, IT- Branche und Automotive erfolgt in enger Abstimmung mit der Region und dem Land. Benjamin Davy nannte die Haltung: Kooperation aus Eigensinn¹⁰. In enger Kooperation mit den Nachbarkommunen und der neu aufgestellten Planungsbehörde des Regionalverbandes Ruhr lassen sich auch bislang nicht angegangene Konzepte angehen. Wichtig dabei ist, dass die Regionalplanung dem weiterhin ungebremsen Wachstum in die grünen Flächen des Randes wirksam entgegentritt, um die Strategie der inneren Verdichtung und Konzentration im Kernraum zu ermöglichen.

Die erfolgreichen bzw. in der Entstehung stehenden Cluster basieren auf Vorstellungen, die vor mehr als 10 Jahren formuliert und in Verlängerung der vorhandenen Potenziale entwickelt wurden. Der aktuelle Startup Mechanismus ist ein Weg sich auch weiterhin zukunftsorientiert aufzustellen. Spannend wird die Entwicklung, resp. Erfindung von neuen Ansätzen und deren Umsetzung in der Praxis sein.

Potenziale liegen im Willen zur Veränderung und in der Phantasie für das Ungewöhnliche. Zahlreiche planerische und bauliche Entwicklungen von gewerblichen Flächen wurden in den letzten Dekaden angegangen sowie erfolgreich ins Ziel gebracht und können heute zur Orientierung, als Vorbild und Erfahrungsschatz dienen. Erkennbar ist, dass das Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen - von der Innenstadt und anderen wenigen Ausnahmen abgesehen – noch nicht zu einer auch kleinkörnigen Mischung in den Interventionsgebieten geführt wurde. Die bisherigen Ansätze zur Urbanen Produktion beschäftigten sich im Wesentlichen mit den bereits gemischten Kern- und Zentrumsbereichen, nicht zuletzt auch, weil hier die Dienstleistungsorientierung am einfachsten zu befriedigen und die Kundennachfrage am stärksten ist. Heute geht es darum die gerne formulierten, aber wenig umgesetzten Strategien der Nutzungs- und Funktionsmischung, der Stadt der kurzen Wege und der Verdichtung anzugehen. Im Areal des Bahnhofs Wattenscheid, in der

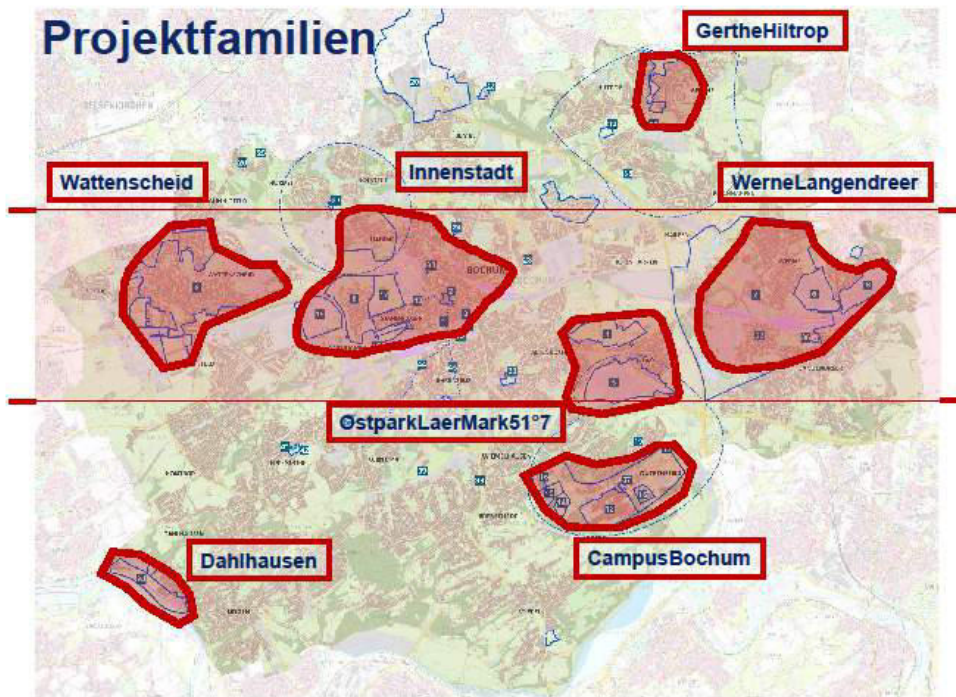
¹⁰ Benjamin Davy: Die Neunte Stadt, Wilde Grenzen und Städteregion 2030, Verlag Müller und Bussmann Wuppertal, 2004

Projektfamilie Wattenscheid, steht aktuell auf rd. 20 ha ein gemischtes Gewerbe- / Wohnquartier in der Planung¹¹. An der neuen Haltestelle des neuen RRX- Rhein-Ruhr-Express (Köln - Düsseldorf - Essen - Bochum - Dortmund - Hamm) und radläufig zur Innenstadt von Wattenscheid, soll hier neben der Mischung von Nutzungen und Funktionen, eine smarte Stadt sowie Die Stadt der kurzen Wege entstehen. Interessant ist die höchst unterschiedliche Herangehensweise der beiden Planungsbüros zum

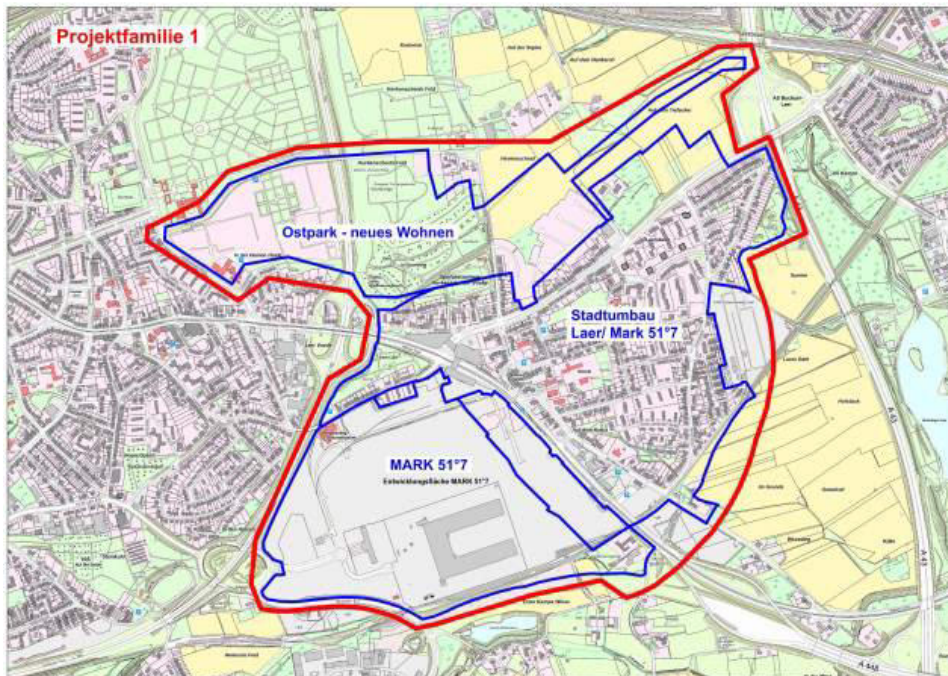
Umgang mit den potentiellen Konflikten zwischen dem hier vorgesehenen störenden Gewerbe und dem vorhandenen und neuen Wohnen. Das Diktum der Nutzungs- und Funktionstrennung einer längst historischen Moderne wirft einen langen Schatten auf die Bauwirtschaft wie auf die Gesetzgebung. Noch immer spezialisieren sich die Investoren: hier die sortenreinen Wohnungsbauer, dort die Gewerbebauer und die Anlagenbauer für die Industrie. Selbst der Bürohausbau gehört für die Wohnungsbauinvestoren häufig nicht zum Geschäftsfeld. Erfreulicherweise erkennen zunehmend mehr innovative Entwickler und Investoren die finanziellen und vermarktungstechnischen Vorteile sowie die ökologische Notwendigkeit der Mischung und Vielfalt und gehen offensiv auf diese planerischen Vorstellungen ein. Wichtig ist es den rechtlichen Rahmen für diese Entwicklung „fördern“ abzustecken. Vielfalt und Mischen darf kein Ausnahmebestandteil sein. Die Rechtslage muss Optionen eröffnen und absichern. Gerade erst, einen Monat nach Inkrafttreten der letzten Baugesetzbuchnovelle, hat die Bauministerin des Landes NRW eine erneute Änderung der Rechtslage zum Planungs- und Immissionsrecht vom Bundesgesetzgeber eingefordert.

Erneuerungen legitimieren sich durch die Erfolge frühere Erneuerungen. Für die gebaute und deshalb nur langsam zu verändernde Stadt und eine retropischen Gesellschaft, wird es höchste Zeit zu handeln, der Klimawandel wie auch die wirtschaftlichen Herausforderungen warten nicht - gerade, wenn man auf den Schultern von Giganten steht.

¹¹ Städtebauliche Planung: Bahnhofsquartier Wattenscheid. Autoren: Pesch und Partner sowie Christoph Mäckler Architekten, 2020 – Siehe: : <https://www.Baulandentwicklung-NeuesBahnhofsquartierWattenscheid|StadtBochum>



Projektfamilien Bochum



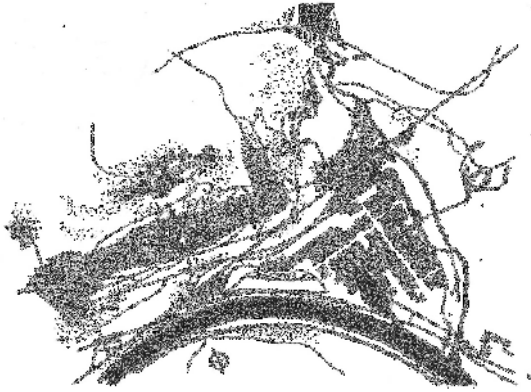
Projektfamilie 1, Stadt Bochum, 2021

100 Jahre Produktive Stadt - eine Collage

Zusammengestellt von Stephan Reiß-Schmidt

A Tony Garnier: Cité Industrielle (1917)

„Tony Garnier (1869-1948), Stadtarchitekt von Lyon ab 1905"Une cité industrielle", Entwurf (1901-1903, öffentlich vorgestellt 1904, als Buch 1917)



Tony Garnier, „Une Cité industrielle“, Gesamtlageplan (IBAD Diathek)

Ausgangspunkt: Vorstellung einer vollendeten sozialistischen Gesellschaft nach der Theorie des solidarischen Anarchismus (Pierre-Joseph Proudhon 1840 [„Eigentum ist Diebstahl“]). Bezugnahme auch auf den Roman „Travail“ (Émile Zola 1901).

Merkmale: Symbiose von Industrie, städtischem Wohnen und Leben; vollständiger Produktionsprozess von der Rohstoff- und Energiegewinnung bis zum Endprodukt; strikte räumliche Trennung der städtischen Funktionsbereiche; detaillierte Vorgaben zu allen Bereichen der Stadtplanung; Abschaffung des Privateigentums; Verteilung von Grund und Boden durch die öffentliche Hand; keine Kirchen, Gerichte oder staatlichen Exekutivorgane; die Stadt funktioniert allein durch den Gemeinsinn und die hohe Arbeitsmoral der Bewohner; Vision eines stabilen Endzustands, Weiterentwicklung faktisch nicht vorgesehen.

Literatur zu Tony Garnier:

Tony Garnier, René Jullian (Bearb.): Die ideale Industriestadt. Eine städtebauliche Studie, Tübingen 1989 (Reprint [deutsch] der Originalpublikation von 1917, mit einem Vorwort von Julius Posener).
Gerd de Bruyn: Die Diktatur der Philanthropen. Entwicklung der Stadtplanung aus dem utopischen

Denken (Bauwelt-Fundamente 110), Braunschweig / Wiesbaden 1996 (□ vgl. allg. Literaturliste). Ausführliche Analyse der Stadtutopie von Garnier und des Romans „Travail“ von Émile Zola (S. 182-232).

<http://www.irpud.raumplanung-tu-dortmund.de/irpud/pro/struktur/ber41.pdf>

Franz Fürst, Ursus Himmelbach, Petra Potz: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit?, Teilbericht zu einem DFG-Forschungsprojekt [1999]. Mit guten knappen Zusammenfassungen zu Garnier [S. 23-25] und anderen Stadtutopien des 20. Jhs.).¹

B Die Charta von Athen (1933)

„Charta von Athen (CIAM)

Die Charta von Athen (französisch La charte d’Athènes) wurde auf dem IV. Kongress der Congrès Internationaux d’Architecture Moderne (CIAM, Internationale Kongresse für neues Bauen) 1933 in Athen verabschiedet. Unter dem Thema Die funktionale Stadt hatten dort Stadtplaner und Architekten über die Aufgaben der modernen Siedlungsentwicklung diskutiert. Die Resultate in der Umsetzung der Charta waren vor allem der veränderte Städtebau und die Auflösung des klassischen Urbanismus durch große Freiflächen und die funktionale Trennung von bebauten Quartieren nach Wohnungen (z. B. Großwohnsiedlungen in Trabantenstädten), Büros, Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe und Industrie, sowie die „autogerechte Stadt“....

Analyse

- ökonomische Ursachen: Die Industrialisierung hat die alte Harmonie des Stadtgefüges zerstört und die Arbeitsbedingungen der Menschen sind nun durch Maschinen bestimmt, genauso wie die Anordnung und Lage der Arbeitsstätten.

¹ TU Dresden, Fakultät Architektur, Prof. Dr. Hans-Georg Lippert: Vorlesung Baugeschichte WS 2017/2018, Visionen von Architektur 8. Vorlesung Das planbare Glück. Sozialistische und sozialdemokratische Stadtutopien 1910-1925 https://tu-dresden.de/bu/architektur/ibad/bg/ressourcen/dateien/lehre/lehrmaterialien/vorlesungen-archiv/visionen_wise1718/VL-Visionen-2017-08-Texte.pdf?lang=de

- Wohnungen sind spekulative Objekte, ungerecht verteilt und schlecht mit Freiflächen ausgestattet.
- Die Wirtschaftsentwicklung ist Improvisation und unterliegt den Spekulationen Einzelner. Eine Koordinierung von Art, Umfang und Lage von Industriebetrieben, Büros und Wohnungen unterliegt rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten.
- Die Einteilung der Städte nach Funktionen ist ein wichtiger Punkt der Charta. Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche zum Zweck der Segregation sollen der Verdichtung der Großstädte entgegenwirken. Die einzelnen Gebiete sollten durch Grünanlagen voneinander getrennt und durch Verkehrsachsen miteinander verbunden werden.
- ökonomische Interessen setzen sich gegenüber administrativer Kontrolle und sozialer Solidarität durch, mit der Folge, dass städtische Strukturen zum Nachteil vieler Bewohner von Privatinteressen dominiert sind.

In der städtebaulichen Kritik wurde u. a. 1933 festgestellt:

- Der innere, historische Kern der Städte ist zu dicht besiedelt. Die am dichtesten bevölkerten Viertel befinden sich in den am wenigsten begünstigten Bezirken.
- In den zusammengedrängten Stadtvierteln sind die Wohnbedingungen unheilvoll.
- Das Wachstum der Städte verschlingt nach und nach die angrenzenden Grünflächen. Die Entfernung zur Natur erhöht die Missstände in der Stadt.

Forderungen

Ausgehend von diesen Feststellungen wurden in der Charta von Athen folgende Forderungen erhoben:

- Die Stadt muss, bei Gewährleistung individueller Freiheit, Handeln im Sinne der Allgemeinheit begünstigen.
- Die Stadt muss als funktionelle Einheit definiert und in dem größeren Rahmen ihres Einflussbereichs geplant werden.
- Die Stadt als funktionelle Einheit unterliegt den städtebaulichen Hauptfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen.
- Die architektonischen Werke müssen – einzeln oder als Stadtganzen – erhalten bleiben.
- Die Wohnung muss das Zentrum aller städtebaulichen Bestrebungen sein.
- Der Arbeitsplatz muss von der Wohnung minimal entfernt sein.

- Freiflächen müssen den Wohngebieten zugeordnet und als Freizeitanlagen der Gesamtstadt angegliedert werden.
- Der Verkehr hat eine der Verbindung der städtischen Schlüsselfunktionen dienende Aufgabe.

Die funktionelle Zonenteilung der Stadtgrundrisse gehört zum Hauptanliegen der Charta. Die einzelnen Funktionsgebiete für Wohnen, Arbeiten und Erholung sollen durch weitläufige Grüngürtel gegliedert und durch Verkehrsachsen verbunden werden.

Die idealen Städte sollten folgende Zonierung aufweisen:

- Innenstadt: Verwaltung, Handel, Banken, Einkaufen, Kultur
- Gürtel rund um die Innenstadt: Voneinander getrennt: Industrie, Gewerbe, Wohnen
- Peripherie: In Grüngürtel eingebettete Satellitenstädte mit reiner Wohnfunktion
- Die Wohngebiete, die Le Corbusier vorsah, waren bestimmt durch hohe, weitläufig auseinanderliegende Appartementhäuser mit hoher Wohndichte.²

C IBA 2027 Region Stuttgart

„Mit der Produktiven Stadtregion hat die IBA'27 ihr Programm gefunden.“ Das sagte IBA'27-Intendant Andreas Hofer bei seinem Bericht über die laufende Projektarbeit. Mit diesem in der Fachwelt intensiv diskutierten Konzept verbinden sich dichte, lebenswerte und gemischt genutzte Quartiere, in denen die Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, in denen auch emissionsarme Industrie und urbane Landwirtschaft ihren Platz haben. Zur Produktiven Stadt gehören obendrein Themen wie die Zukunft der Zentren und die vielfältigere Nutzung von Bahnstationen und ihrem Umfeld als Orte der Begegnung: „Was macht die Innenstädte künftig attraktiv? Wo treffen wir uns als Stadtgesellschaft, wie können Flächen anders und besser genutzt werden?“ so Hofer.²⁶

Erste Wettbewerbsergebnisse veranschaulichen die konkreten Ausformungen dieses Leitmotivs der Stuttgarter IBA. In Wendlingen soll ein klassisches Gewerbegebiete mit Wohnen und urbaner Landwirtschaft angereichert werden. In Winnenden soll am Ortsrand ein neues, verdichtetes Quartier mit einer ähnlichen Mischung entstehen: Wohnen und Dachgewächshäuser für die Nahrungsmittelproduktion über Gewerbebetrieben,

²

[https://de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_\(CIAM\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_(CIAM))

²⁶ <https://www.iba27.de>

ergänzt durch neue Allmenden, gemeinschaftliche Grünflächen als Bolzplatz oder Streuobstwiese. Der Anspruch dieser und anderer Projekte ist hoch: Klimaneutralität, Resilienz, Kreislaufwirtschaft, kurze Wege. Damit sollen Alternativen zum wenig zukunftsfähigen Alltag von Zersiedlung, Flächenfraß, suburbanen Eigenheimwüsten und endlosen Gewerbesteppen nicht nur behauptet, sondern realisiert werden.



Wettbewerbssieger: Der städtebauliche Entwurf von JOTT architecture & urbanism GbR für das IBA'27-Projekt „Produktives Stadtquartier Winnenden“. Bild: JOTT architecture & urbanism/IBA'27), Quelle: <https://www.marlowes.de/>

D Siemensstadt 2.0, Berlin

In Abstimmung mit dem Berliner Senat entwickelt die Siemens AG das 70 Hektar umfassende Areal der ab Ende des 9. Jahrhunderts entwickelten Siemensstadt im Bezirk Spandau von einem weitgehend geschlossenen Industrieareal zu einem gemischt genutzten, CO₂ neutralen Innovationsstadtteil mit rund 3.000 Wohnungen.



Siemensstadt als Kunstmotiv: Das Ölgemälde von Anton Scheuritzel, um 1930. Quelle: <https://new.siemens.com/de/de/unternehmen/konzern/geschichte/specials/siemensstadt.html>



1. Preis Städtebaulicher Wettbewerb: Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten GmbH mit Capatti Staubach Landschaftsarchitekten.

Quelle: <https://www.siemensstadt.siemens.com/de/entwicklung/staedtebaulicher-wettbewerb/oo-baukunst-gewinnerentwurf>

„Arbeiten, Forschen und Wohnen vereinen! So lautete das Gründungskonzept der Siemensstadt, das auch für die Zukunft gelten soll. Ziel des Projektes ist es, das Siemens-Areal in der Siemensstadt zu einem erlebbaren, kreativen und offenen Ort für Forschung, Technologie, Innovation und Wohnen zu revitalisieren und mit internationaler Strahlkraft für Berlin und Siemens zu entwickeln.“³

E Seestadt Aspern, Wien

„Die Seestadt Wiens ist eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas. Bis 2028 entsteht im Nordosten Wiens – im dynamischen 22. Wiener Gemeindebezirk – eine Stadt mit Herz und Hirn, in der das ganze Leben Platz hat. In mehreren Etappen werden hochwertiger Wohnraum für mehr als 20.000 Menschen und fast ebenso viele Arbeitsplätze geschaffen. Auf dem Fundament von innovativen Konzepten wächst ein nachhaltiger Stadtteil, der hohe Lebensqualität mit dynamischer Wirtschaftskraft verbindet.

Perfekt angebunden, zukunftsweisend geplant, vielfältig und offen – aspern Seestadt ist Wirtschaftsstandort von internationalem Zuschnitt und Lebenswelt zum Wohlfühlen. Als Top-Standort mitten in Europa ist die Seestadt für InvestorInnen, BetriebsansiedlerInnen und UnternehmerInnen ein intelligentes Arbeiten, von allem etwas.

In der Seestadt stehen Leben und Arbeiten in Balance. Bereits jetzt haben sich über 150 Unternehmen für einen Standort in aspern Seestadt

entschieden. Es gibt große wie kleine Betriebe, Start-ups und Traditionsunternehmen, Einzelhändler, EPU's und Industriekonzerne. Der bunte Branchenmix aus Handwerk, Technologie, Handel, Kunst, Bildung und Gesundheit macht unterschiedlichste Seestadt-Karrieren möglich. Leben und Arbeiten findet hier Tür an Tür statt: In vielen Wohnhäusern befinden sich Shops, Lokale oder Werkstätten im Erdgeschoss – so wird die Seestadt zu einem lebendigen, urbanen Ort. Gleichzeitig finden Wohnungssuchende hier die perfekte Kombination aus Urbanität und Entschleunigung.

Im Coworking-Space Seestern Aspern ist eine Bürogemeinschaft aus mehreren EPU's und KleinunternehmerInnen entstanden. Hier arbeiten bis zu zwölf Personen an ihrem eigenen Arbeitsplatz an Projekten, entwickeln ihre Produkte und bieten diverse Dienstleistungen an. Besprechungsraum und Küche können gemeinsam genutzt werden. Bei Bedarf kann ein Multifunktionsraum für größere Veranstaltungen und Firmenevents angemietet werden.“⁴

F Französisches Viertel, Tübingen

„Das Französische Viertel ist ein bunt gemischtes urbanes Viertel mit hoher Integrität und Identität. Die Bauprojekte reichen von der Umnutzung ehemals militärischer Bauten über neue, schmale Stadthäuser bis zu kompletten Blocks über 30 Wohneinheiten. Außerdem sind im Französischen Viertel verschiedene Integrationseinrichtungen für Menschen mit Einschränkungen und studentische Wohnheime untergebracht.

³ <https://www.siemensstadt-dialog.de>

⁴ <https://www.aspern-seestadt.at/>
<https://seestern-aspern.at/coworking/>

Viele Bewohnerinnen und Bewohner arbeiten in einem der rund 150 Betriebe. Eine umfassende soziale und kulturelle Infrastruktur, attraktive öffentliche Räume und das benachbarte Waldgebiet machen das Französische Viertel zu einem beliebten Wohn- und Gewerbestandort. Es gibt einen eigenen Kultur- und Gewerbeverein und ein regelmäßiges Stadtteilstfest.

Steckbrief Französisches Viertel

Einwohner: ca. 2.400
Größe: 10 Hektar
Bauzeit: 1996 bis 2008
Städtebau: Lehen drei

Geschichte

Im Fokus der städtischen Planung lag das Gelände seit dem Abzug des französischen Militärs 1991: Innenentwicklung durch Revitalisierung war das Ziel. Der städtebauliche Entwicklungsbereich wurde 1991 festgelegt, die Ziele der Entwicklung 1993 im Rahmenplan für die Südstadt-Entwicklung formuliert. Die Grundstruktur der Kasernenbauten blieb dabei erhalten. 1994 folgte die Aufstellung eines Bebauungsplans für den Westteil des Geländes, der 1996 Rechtskraft erlangte. Im gleichen Jahr starteten bereits die ersten Bauträger und Baugemeinschaften ihre Neubauvorhaben.⁵

G Stadtquartier Neckarbogen, Heilbronn

„Das Stadtquartier Neckarbogen im Herzen Heilbronn macht bereits heute mit preisgekrönter Architektur und den großzügigen Grün- und Wasserflächen von sich reden. In den nächsten Jahren soll das Areal, auf dem im Jahr 2019 die Bundesgartenschau Heilbronn stattfand, nun Schritt für Schritt zu einem Zuhause für bis zu 3500 Bewohner und zu einem Arbeitsplatz für etwa 1000 Menschen weiterentwickelt werden. Die Chance dazu ergriff die Stadt Heilbronn, als sie im Jahr 2005 das 25 Hektar große, überwiegend brach liegende Areal von der Deutschen Bahn erwarb. Seitdem wurde zunächst die BUGA mit der Stadtausstellung Neckarbogen auf dem Gelände geplant. Nach deren erfolgreichem Abschluss geht nun die Entwicklung zum Stadtquartier Neckarbogen weiter.

Der Neckarbogen liegt in der geographischen Mitte Heilbronn, wird gefasst durch das Gleisfeld des Hauptbahnhofs im Süden, den Altneckar im Osten sowie den Hafenberg und die Gleisanlagen entlang der Hafenstraße im Westen. Über die Kraneninsel

und die Adolf-Cluss-Brücke ist die Innenstadt in ca. 10 bis 15 Gehminuten erreichbar.

Die zentrale Lage, die hervorragende Anbindung an den ÖPNV und das überörtliche Straßennetz sowie die weitläufigen Parks und die beiden Seen machen den Neckarbogen zu einem attraktiven Quartier, in dem sich Wohnen, Arbeiten, Lernen und Erholen an einem Ort verbinden.“⁶



Städtebaulicher Rahmenplan Quartier Neckarbogen, Stand 2014 (Quelle: <https://www.heilbronn.de/bauen-wohnen/stadtquartier-neckarbogen.html>).

H Patrick-Henry-Village, Heidelberg

„PHV Heidelberg Dynamischer Masterplan: Wohn- und Arbeitsorte in der Wissensgesellschaft „

Die Setzung mit ungefähr 150 Personen pro Hektar auf einer Fläche von über 100 Hektar, stellt eine beachtliche Herausforderung dar, die ökologisch und ökonomisch sinnvoll erscheint, aber sozial und programmatisch begleitet werden muss. Der vorliegende Dynamische Masterplan greift diese Aufgabe auf, indem er ein maximal durchmischtes

⁵ https://www.tuebingen.de/franz_viertel#/1608

⁶ <https://www.heilbronn.de/bauen-wohnen/stadtquartier-neckarbogen.html>

Stadtquartier mit höheren Dichten und gleichzeitiger Nähe zu großzügigen Freiflächen zulässt. Erhaltenswerte Gebäude und Infrastrukturen werden weitergenutzt. Sie müssen in die Programmierung integriert werden. Die Fähigkeit des Quartiers, sich an zukünftige Anforderungen anzupassen, hängt von einer vielfältigen Mischung innerhalb von Baufeldern, Grundstücken und Gebäuden ab. Dies soll sich nicht nur in den unterschiedlichen sozialen Milieus und vielfältigen Nutzungen, sondern auch in differenzierten und zukunftsweisenden Wohn- und Arbeitsformen widerspiegeln. Die Bestrebung hin zu einer maximalen Mischung im PHV verbindet die sozioökonomische mit der räumlichen Dimension. Im PHV sowie in den Quartieren und in den Nachbarschaften sollen alle sozialen Schichten neben- und miteinander leben und sich unterschiedliche Funktionen überlagern. Neben dem Einsatz bewährter Angebote sollen zukunftsweisende Grundrisse für Wohnen und Arbeiten zum Einsatz kommen. Es sollen Experimente „im Kleinen“ angestoßen werden, die sich mit kostengünstigem, energieeffizientem und flächensparendem Bauen und Wohnen beschäftigen und darüber hinaus Platz für neue Formen des Teilens und des Kombinierens von Wohnen und Arbeiten bieten. In der gesamten Entwicklung sollen attraktive Wohnformen mit geringerem Flächenverbrauch entwickelt werden. Diese Angebote reduzieren zum einen den Preis für Wohnraum. Zum anderen kann auch der wachsenden Zahl an Kleinhaushalten aller Altersgruppen Rechnung getragen werden. Neben modularem und seriellem Bauen und Wohnen sollen kostengünstige und nachhaltige Baumaterialien, sowie innovative Konzepte der Freiraumnutzung umgesetzt werden. Die Herangehensweise folgt dem Ideal einer Stadt als Möglichkeitsraum. Statt baulicher Manifestationen werden Räume für die Entfaltung von Ideen angeboten geschaffen. Gleichwohl müssen bauliche und räumliche Festlegungen getroffen werden, d.h. Grenzen und Regeln definiert werden. Die vorgeschlagenen städtebaulichen Regelwerke sind Instrumente, um die gewünschte Vielfalt zu erzeugen und unterschiedliche Interessenlagen der Akteure zu verhandeln.“⁷

⁷ Dynamischer Masterplan PHV:
<https://iba.heidelberg.de/de/projekte/phvision>

„Urbanität“ als Standortanforderung von Bürobetrieben ? Drei Beispiele aus Frankfurt am Main

Dieter von Lüpke

Standort- und Investitionsentscheidungen von Bürobetrieben sind von erheblicher Bedeutung für die Entwicklung deutscher Städte: in ihrer Funktion als Gewerbesteuerzahler ebenso wie als Anbieter von Arbeitsplätzen. StadtplanerInnen schätzen „Urbanität“ – im Allgemeinen verstanden als lebendige Mischung unterschiedlicher Nutzungsarten in Kombination mit hohen Bau- und Nutzungsdichten und attraktiven öffentlichen Räumen. So beeinflusst, werden viele innerstädtische Projekte der jüngeren Vergangenheit gerne als Beleg dafür verstanden, dass auch gehobene Dienstleistungsunternehmen, die ihr Geschäft in Büroräumen realisieren, Standorte mit einem „urbanen“ Umfeld priorisieren. Drei Beispiele aus Frankfurt am Main sollen in der Zusammenschau ein differenzierteres Bild vermitteln und zugleich Möglichkeiten und Grenzen der kommunalen Einflussnahme andeuten. „Urbanität“ ist für viele Unternehmen eine wichtige Standorteigenschaft, kann aber dennoch hinter den Gesichtspunkten des Gewerbesteuerhebesatzes, der verkehrlichen Erreichbarkeit oder der Grundstücksverfügbarkeit zurückstehen.

1. Beispiel : Wegzug der Deutschen Börse

Die Vorstellungen vom Betrieb einer Börse werden immer noch durch Bilder des Parketthandels geprägt. Dieser verlor indes seine Bedeutung, Börsen verwandelten sich zunehmend in Unternehmen zur Entwicklung und Bereitstellung von Software, die den digitalen Handel mit Aktien und verwandten Finanzprodukten ermöglicht. Im Jahre 2000 verließ die Deutsche Börse hervorgegangen aus der Frankfurter Wertpapierbörse ihren Traditionsstandort am Börsenplatz in der Frankfurter Innenstadt zu verlassen, um in einem Neubau diverse Funktionen zu bündeln und den wachsenden Flächenansprüchen zu genügen. Als neuer Standort konnte ein ehemals militärisch genutztes Areal im Norden des Stadtteil Bockenheim, auf halbem Weg zwischen der Frankfurter Innenstadt und den äußeren Grenzen der Stadt, entwickelt werden. Ein Standort in einem Gemenge von Wohnsiedlungen, Kleingärten, traditionellen Gewerbeflächen, Schnellstraßen und

Eisenbahngleisen. Die Stadt war nicht unglücklich – konnte doch für Zwecke der Börse ein bundeseigenes Grundstück auf Frankfurter Gemarkung vermittelt werden und der Investor (die Börse wollte nicht selber bauen, sondern lediglich mieten) angehalten werden, die Straßeninfrastruktur des Gewerbegebiets auf eigene Kosten zu verbessern und ein Nachbargrundstück für ein Unternehmen der Chemiebranche zu sichern.

Aufsichtsrat und Geschäftsführung dachten indes weiter. Unter dem Einfluss angelsächsischer Großaktionäre war die emotionale Bindung an Frankfurt verloren gegangen. Nach nur 10 Jahren wurde im Jahr 2010 wiederum die „Neue Börse“ aufgegeben. Die Benennung der Erschließungsstraße als „Neue Börsenstraße“ erinnert immer noch an den Vorzustand. In einem unmittelbar an die Frankfurter Gemarkung angrenzenden monofunktionalen Bürogebiet der Stadt Eschborn wurde innerhalb kurzer Zeit ein Neubau für ca. 2.500 Mitarbeiter der Börse errichtet. Frankfurt verlor einen seiner wichtigsten Gewerbesteuerzahler, ohne dass vor der Umzugsentscheidung ernsthaft mit der Stadt gesprochen wurde. Es ist zweifelhaft, ob die Stadt dem Unternehmen ein hinreichend attraktives Alternativangebot hätte machen können – mangels einer vorausschauenden Bodenbevorratung und eigener Projektentwicklungen. Die Deutsche Börse dagegen konnte auf Grund des relativ niedrigen Gewerbesteuerhebesatzes in Eschborn ihre ohnehin hohe Ertragskraft innerhalb weniger Jahre erheblich steigern. Alleine die jährliche Einsparung an Gewerbesteuern dürfte die Größenordnung eines hohen zweistelligen Millionenbetrags erreichen. „Urbanität“ besaß in der Abwägung ein deutlich geringeres Gewicht als die Belastung durch Gewerbesteuern. Dabei wurde die Entscheidung für Eschborn sicherlich dadurch erleichtert, dass der Umzug in zwei Schritten erfolgte und damit der jeweilige Verlust an „Urbanität“ – vereinfacht gesagt – halbiert wurde. Hätte zur Entscheidung gestanden, aus der Mitte der Frankfurter Innenstadt in einem Schritt nach Eschborn zu ziehen, wäre die „Fallhöhe“ und die Sorge um die Bindung hoch kompetenter MitarbeiterInnen vielleicht zu groß gewesen, um diesen Schritt zu tun.

2. Beispiel : Umzug der Allianz-Versicherung

Die Allianz-Versicherung eröffnete Ende 2001 einen neuen Gebäudekomplex im Stadtteil Sachsenhausen, um damit den alten Traditionsstandort am Rande der Wallanlagen und damit im Zentrum der Frankfurter Innenstadt frei zu machen und mittels Nachverdichtung als Mietobjekt aufzuwerten. Verlassen wurde ein Areal in einem städtischen Umfeld, das als Paradebeispiel für „Urbanität“ vorgestellt werden kann. Innerhalb weniger Minuten Fußweg ist in der „Fressgasse“ eine Vielfalt von Gastronomiebetrieben und Lebensmittelgeschäften des gehobenen Bedarfs zu erreichen. Zahlreiche Banken, Anwaltskanzleien, Wirtschaftsberatungsunternehmen, aber auch Kultureinrichtungen wie unter anderem das Konzerthaus Alte Oper liegen in der unmittelbaren Nachbarschaft. Aufgesucht wurde ein neuer Standort innerhalb eines gründerzeitlich geprägten Stadtquartiers – mit einem deutlich weniger interessanten Umfeld, wenn auch unmittelbar am Ufer des Mains gelegen.

Das neue Grundstück war seit langer Zeit im Eigentum der Versicherung, die Vorgängergebäude waren an die Fa. AEG vermietet worden. Nach Niedergang der AEG wurde das Grundstück für eine neue Nutzung und Nachverdichtung frei. Die Wahl des neuen Standorts war so durch das Grundeigentum vorgezeichnet. Die Differenz der Lagegunst – des alten und des neuen Standorts – sowie die Neubaumaßnahmen versprachen eine Steigerung der Erträge aus der Grundstücksbewirtschaftung. Ob ohne eigenes Grundstück in Frankfurt auch ein Wegzug aus der Stadt in Betracht gekommen wäre, ist fraglich – zumindest für die Geschäftsführung der Frankfurter Niederlassung war ein Verbleib in der Stadt wichtig.

Obwohl der neue Standort am Rande der Frankfurter Innenstadt liegt, war die Allianz-Versicherung besorgt, dass der Wechsel den Beschäftigten schwer zu vermitteln sei. Dies erhöhte das Engagement der Versicherung für ein kommunales Projekt in unmittelbarer Nachbarschaft des Neubaus. Die Stadt beabsichtigte im Rahmen ihrer städtebaulichen Projekte im „Stadtraum Main“, die für Naherholung beliebten grünen Tiefufer am Main zu erweitern. Im Flussbett vor dem Sachsenhäuser Hochkai sollte ein Tiefufer in einer Länge von 800 Metern und einer Breite von 17 Metern neu geschüttet und bepflanzt werden. Die Finanzierung erfolgte aus unterschiedlichen

Quellen, wobei die Allianz-Versicherung und deren Umweltstiftung bedeutende Beiträge leisteten. Der neue Bürostandort erhielt so eine höhere Qualität: das Ende 2003 fertiggestellte Tiefufer lädt zum Verweilen und Spaziergehen ein und stellt eine attraktive Verbindung insbesondere zur Innenstadt dar.

3. Beispiel : Konversion der Bürostadt Niederrad

Die Bürostadt Niederrad mit einer Bruttobaufläche von ca. 86 ha wurde seit 1962 als Stadtquartier für ca. 15.000 Arbeitsplätze realisiert, um den Flächenansprüchen des wachsenden tertiären Sektors zu entsprechen und die innenstadtnahen Wohngebiete von Verdrängungsprozessen zu entlasten. Die Baustruktur war durch freistehende Solitäregebäude gekennzeichnet, die bei einer GFZ von maximal 1,1 und Gebäudehöhen von bis zu 80 Metern umfangreiche Freiflächen besaßen. Ihrem Namen entsprechend beschränkte sich die Bürostadt weitgehend auf Bürogebäude. Wohnungen fehlten fast ganz, Einzelhandel war nur in Ansätzen in Randlage vorhanden, gastronomische Angebote beschränkten sich weitgehend auf firmeninterne Kasinos. Mitarbeiter des städtischen Hochbauamtes, die dort in einem Mietobjekt untergebracht waren, berichteten, sie hätten sich wie an einem Verbannungsort gefühlt.

Die Bürostadt liegt auf halbem Weg zwischen der Frankfurter Innenstadt und dem Flughafen. Mit der dynamischen Entwicklung von Bürohochhäusern in der Innenstadt auf der einen Seite und der Entwicklung des Gewerbegebiets Gateway Gardens am Flughafen (Potenzial ca. 700.000 qm BGF) geriet die Bürostadt Niederrad zwischen den beiden genannten Polen in eine schwierige Konkurrenzsituation. Während das innerstädtische Bankenviertel an Lebendigkeit und an attraktiven Angeboten für „Urbanität“ suchende Unternehmen gewann, entwickelte sich der Flughafen als exzellenter Verkehrsknoten (Flughafen plus Fernbahnhof mit Anbindung an eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, S-Bahnhof und Anschluss an ein Autobahnkreuz) immer mehr zu einem möglichen Standort für Büros und Hotels. In einer Zeit eines strukturellen Leerstands von Büroflächen in Frankfurt insgesamt war die Bürostadt Niederrad von diesem Problem in besonderem Maße betroffen: Im Jahr 2006 standen ca. 300.000 qm Büronutzfläche und damit etwa ein Drittel aller Büronutzflächen leer.

Für das Stadtplanungsamt war diese Ausgangssituation ein Anstoß, über eine Konversion des Stadtteils mit dem Ziel einer Anreicherung insbesondere von Wohnnutzungen nachzudenken. Dies auch vor dem Hintergrund eines starken Einwohnerwachstums der Gesamtstadt und einer zunehmend problematischeren Wohnungsversorgung. Der Beginn des resultierenden Veränderungsprozesses kann im Hinblick auf eine vom Stadtplanungsamt vorbereitete Fachtagung zur Umnutzung von Büro- zu Wohnflächen auf das Jahr 2007 terminiert werden. Ca. 14 Jahre später - im Frühjahr 2021 - ist festzustellen, dass der Konversionsprozess überaus erfolgreich war. Durch Abbruch und Umnutzung von Bürogebäuden sowie Nachverdichtung auf den umfangreichen Freiflächen konnten 2.345 neue Wohnungen fertiggestellt werden. Weitere ca. 1.700 Wohnungen befinden sich im Bau. Zwei Kindertagesstätten wurden realisiert, eine dritte ist im Bau. Mehrere Einzelhandelsläden und Gaststätten wurden in zentraler Lage ergänzt. Auch wenn eine Grundschule noch auf sich warten lässt und öffentliche Räume einer Aufwertung bedürfen: Die „Bürostadt“ ist tot, es lebe das „Lyoner Quartier“!

Der Konversionsprozess mag heute als selbstverständlich erscheinen, begegnete aber diversen Problemen. Den Glauben an die Realisierbarkeit einer anfänglich utopisch erscheinenden Vision zu wecken, ist nicht einfach. Trotz guter stadtplanerischer Strategien: der Erfolg verdankt sich nicht nur ihnen, sondern wesentlich den generellen Veränderungen des Immobilienmarkts, die die Werthaltigkeit der Wohnnutzung in Relation zur Büronutzung erhöhten. Es ist hier nicht der Raum, die Faktoren und Stationen des Konversionsprozesses im Einzelnen darzustellen. Im Hinblick auf das hier gewählte Thema der Standortwahl von Bürobetrieben ist aber festzustellen, dass die Bürostadt an einem eklatanten Mangel an „Urbanität“ litt, der einen überdurchschnittlich hohen Leerstand an Büroflächen bewirkte. Anstelle der Bürostadt suchten Unternehmen aber nicht nur das zunehmend an „Urbanität“ gewinnende Bankenviertel der Frankfurter Innenstadt auf, sondern auch Standorte in unmittelbarer Nähe des Flughafens. Eine hohe Qualität an Erreichbarkeit ist für manche Unternehmen wichtiger als „Urbanität“!



Die Bürostadt Niederrad im Umbruch, Wohnungsbau wird vorbereitet.



Impression vom „Lyoner Viertel“: Wohnungen in umgenutzten Bürogebäuden (rechts und in der Mitte) und in Neubauten auf ehemaligen Bürogrundstücken (im Hintergrund).



Auch im Winter eine attraktive Verbindung: Blick auf das neue Tieferufer und die Frankfurter Innenstadt.

AutorInnenverzeichnis

Programm der Jahrestagung

AutorInnenverzeichnis

Baur, Christine,

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, FH Aachen

Bodenschatz, Harald, Prof. Dr.,

Stadtplaner, Stadtsoziologe, Center for Metropolitan Studies, TU Berlin, DASL-Landesgruppe: BB

Busch, Lüder, Dr.-Ing., Fachbereichsleiter, Stadt Glückstadt Fachbereich Technik und

Stadtentwicklung, DASL-Landesgruppe: HMS

Buttner, Carolin, M.Sc. Stadt- und Regionalplanung,

Stadtverwaltung Cottbus / Chóšebuz, Fachbereich Stadtentwicklung

Czerner, Alexandra, Dipl.-Ing.,

Architektin und Stadtplanerin, czerner göttlich architekten, DASL-Landesgruppe: HMS

Dörr, Sarah, Dipl.-Geogr.,

ehem. Wiss. Mitarbeiterin am Institut für Städtebau und Wohnungswesen München,

seit 2021: Stadt München

Dubrau, Dorothee, Dipl.-Arch.,

Bürgermeisterin a. D., DASL-Landesgruppe: BB

Grabenhorst, Gesche, Prof. Dipl.-Ing.,

Geschäftsführerin, ahrens & grabenhorst architekten stadtplaner BDA, DASL-Landesgruppe: NB

Grüger, Christine, Dr.-Ing.,

Raumplanerin, Kommunalberaterin, Planungsmoderatorin, Vorsitzende der DASL-LG BAW,

suedlicht.moderation.mediation.planungsdialo, DASL-Landesgruppe: BAW

Gwildis, Frank, Dipl.-Ing.,

Architekt / Stadtplaner, Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,

DASL-Landesgruppe: BAW

Hasemann, Oliver, Dipl.-Ing. der Raumplanung,

AAA GmbH, DASL-Landesgruppe: NB

Hausmann, Dierk, Dipl.-Ing.,

Stadtplaner, Ltd. Baudirektor a.D., DASL-Landesgruppe: HRS

Heinig, Stefan, Dipl.-Geogr.,

Stadtentwicklung / Planung / Beratung, Leipzig, DASL-Landesgruppe: MD

Hellweg, Uli, Dipl.-Ing.,

Stadtplaner, Hellweg Urban Concept, DASL-Landesgruppe: BB

Herr, Eva, Dipl.-Ing. M. Sc.,

Amtsleiterin, Stadtplanungsamt Stadt Köln, DASL-Landesgruppe: NRW

Koch, Michael, Prof. Dr.,
Architekt und Stadtplaner, HafenCity Universität Hamburg, Städtebau und Quartiersplanung,
DASL-Landesgruppe: HMS

Kohlbreuner, Urs, Prof. Dipl.-Ing.,
Stadtplaner, Architekt, DASL-Landesgruppe: BB

Köhler, Stefan, Dr.-Ing.,
DASL-Landesgruppe: BAW

Kopetzki, Christian, Prof. i.R.,
Stadtplaner i. R., DASL-Landesgruppe: HRS

Krau, Ingrid, Prof. i.R. Dr. rer. pol. Dipl.-Ing.,
Stadtplanerin, Architektin, DASL-Landesgruppe: BAY

Krause, Ludwig, Dipl.-Ing.,
ehem. Leiter der DASL Bundesgeschäftsstelle, DASL-Landesgruppe: BB

Kröck, Eckart, Dipl.-Ing.,
Ltd. - Baudirektor, Amt für Stadtplanung, Wohnen und Bauordnung / Stadt Bochum,
DASL-Landesgruppe: NRW

Kunze, Ronald, Dr.-Ing.,
Assessor für Städtebau, Fachautor für Planungsrecht, Mitherausgeber des Jahrbuch Stadterneuerung
sowie des Praxishandbuch der Bauleitplanung und des Städtebaurechts, Büro für Städtebau und
Kommunalberatung, Langenhagen

Läpple, Dieter, Prof. em. Dr. rer. pol.,
Universitätsprofessor, HafenCity Universität Hamburg, Internationale Stadtforschung,
DASL-Landesgruppe: HMS

Mäckler, Christoph, Prof. Dipl.-Ing.,
Architekt, Mäckler Architekten, DASL-Landesgruppe: HRS

Mohaupt, Doreen, Dipl.-Ing.,
Fachbereichsleiterin, Stadtverwaltung Cottbus / Chósebez, Fachbereich Stadtentwicklung,
DASL-Landesgruppe: BB

Müller, Ute, Dipl.-Ing., Baudirektorin,
Vorsitzende der DASL-LG Nord / HMS, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für
Landesplanung und Stadtentwicklung, DASL-Landesgruppe: HMS

Pantel, Frank, Prof. (Verw.) Dr.-Ing.,
Architekt, Stadtplaner SRL, Stadtbaurat, Jade Hochschule, DASL-Landesgruppe: NB

Reicher, Christa, Prof. Dipl.-Ing.,
Architektin, RHA - Reicher Haase Assoziierte GmbH, DASL-Landesgruppe: NRW

Reiß-Schmidt, Stephan, Dipl.-Ing.,
DASL-Landesgruppe: BAY

Schmidt, J. Alexander, Prof. em. Dr.-Ing. M.Arch.,
Hochschullehrer, emeritiert, Universität Duisburg-Essen, Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung,
DASL-Landesgruppe: NRW

Söfker-Rieniets, Anne , Dipl.-Ing.,
Wiss. Mitarbeiterin, Institut für Städtebau und europäische Urbanistik, RWTH Aachen University

Thissen, Fee, Dr.-Ing.,
Architektin AKNW und Stadtforscherin, Urbane Transformation. Planung. Entwicklung.
Kommunikation.

v. Wissel, Christian, Prof. Dr.-Ing.,
Hochschulprofessor, Wissenschaftlicher Leiter, Bremer Zentrum für Baukultur (b.zb),
DASL-Landesgruppe: NB

von Lüpke, Dieter, Dipl.-Ing.,
Ltd. Baudirektor a.D., DASL-Landesgruppe: HRS

Wékel, Julian, Prof. Dipl.-Ing.,
Senatsdirigent a.D., Wiss. Sekretär der DASL, Leiter des Instituts für Städtebau und Wohnungswesen
München, Institut für Städtebau und Wohnungswesen, DASL-Landesgruppe: BB

Werrer, Stefan, Prof. Dipl.-Ing.,
Freier Architekt und Stadtplaner, FH Aachen, DASL-Landesgruppe: BAW

Zöpel, Christoph, Prof. Dr. rer.oec.,
Mitglied des Deutschen Bundestages a.D., Staatsminister a.D., DASL-Landesgruppe: NRW

Zunft, Andreas, Dipl.-Ing.,
Sachgebietsleiter Stadt Hannover, Stadt Hannover, FB Planen und Stadtentwicklung,
Sachgebietsleitung Planungsbezirk Nord, DASL-Landesgruppe: NB

DASL - Landesgruppen

BAY: Bayern
BAW: Baden-Württemberg
BB: Berlin-Brandenburg
HMS: Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein
HRS: Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
MD: Mitteldeutschland
NB: Niedersachsen-Bremen
NRW: Nordrhein-Westfalen

Die Informationen beruhen auf den vorliegenden Informationen aus dem aktuellen Mitgliederverzeichnis der DASL sowie zum Teil auf Angaben der AutorInnen. Die Aktualität und Vollständigkeit der Angaben ist ohne Gewähr.



DASL Online Jahrestagung am Freitag, den 17.09.2021 **in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen | Hamburg**



„Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“

„Arbeitswelten und Arbeitsverhältnisse sind weltweit in einem extremen Umwandlungsprozess, welcher für uns bisher unabsehbare Folgen haben wird. Für den derzeit anstehenden Veränderungsprozess werden ähnlich gravierende Folgen erwartet wie z. B. durch die industrielle Revolution.“ Diese These wurde für die Jahrestagung in 2019 formuliert und ist immer noch richtig.

Angesichts der Pandemie-Situation ist das Thema aktueller denn je, denn manche Veränderungen haben sich durch die Ausnahme- und Lockdown-Situationen im letzten Jahr wie in einem großen Reallabor zumindest partiell und zeitweise schon realisiert. Die immer noch unübersichtliche Corona-Lage bringt es mit sich, dass eine Präsenzveranstaltung für September 2021 nicht verlässlich planbar ist. Deshalb sind wir unter dem Motto „DASL goes digital“ in das Experiment eingestiegen, für diese DASL Jahrestagung ein neues Format anzubieten.

Die Tagung ist wie folgt strukturiert:

Am Vormittag soll es im Wesentlichen um die Einordnung des Themas in den gesellschaftlichen und planerischen Gesamtzusammenhang sowie den akademischen Input herausragender Referenten zu ausgewählten, inhaltlich zugespitzten Themenstellungen gehen. Hierfür sind ein Keynote-Vortrag zur Einordnung der Lage von Prof. Dr. h.c. Jutta Allmendinger, Ph.D. mit dem Titel: „Die Arbeit von morgen: Verheimlichung, Vergemeinschaftung und neue Spaltungen“ sowie von Prof. Dr. em. Dieter Läßle zur „Zukunft der Arbeit in der Stadt“ vorgesehen.

In drei – mit Eingangsstatements angereicherte – Zukunftsdialogen soll eine Annäherung an das hochaktuelle Tagungsthema erfolgen:

1. Arbeit überall – alles digital? – Wandel der Arbeitswelten – veränderte Stadtstrukturen
2. Mit dem E-Bike zum Co-Working-Space ins Szene-Viertel? – Rolle von Arbeit und Mobilität im Klimawandel
3. Produktion in der Nachbarschaft – Wohnen auf der Industrie-Etage? – Neue Mischung für die Stadt der Zukunft

Auf der Tagung werden uns Fragestellungen, die uns nun schon seit Monaten beschäftigen, durch den Tag begleiten und anregen:

- Welche Auswirkungen haben die sich verändernden digitalen und globalen Arbeitsstrukturen auf die Stadtgesellschaft und die Lebensverhältnisse?
- Welchen Beitrag kann (Stadt-)Planung leisten, um – unter dem Primat der Ressourcenschonung – Arbeit und Mobilität in eine lebenswerte Stadtstruktur zu integrieren?
- Welche Leitbilder können helfen?
- Welche Planungsansätze sind notwendig?
- Welche bodenpolitischen Erfordernisse und sozioökonomischen Voraussetzungen sowie planungsrechtlichen oder definitorischen Anpassungen sind notwendig, um eine Grundlage für – gleichwertige – Standortbedingungen von Arbeiten und Wohnen zu ermöglichen, damit die angestrebte und sich abzeichnende Nutzungsmischung realisierbar wird?
- Was können wir aus der Erfahrung der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Arbeitswelt in die Zukunft übertragen?

Am Nachmittag wollen wir dann eine inhaltliche Verknüpfung zum „Austragungsort“ Hamburg herstellen.

In Zusammenarbeit mit drei Hochschulen Norddeutschlands – der TH Lübeck, der Hochschule Neubrandenburg und der HCU Hamburg – werden stadtplanerische Studienprojekte zum Thema vorgestellt und damit eine Brücke zu denjenigen geschlagen, welche in den Städten der Zukunft mit der Zukunft der neuen Arbeitswelten selbst leben werden.

Damit die Mitglieder und Gäste der Tagung sich auch informell austauschen und die Veranstaltung auch in diesem Jahr zum „Netzwerken“ nutzen können, wird ein spezielles, den Tag begleitendes Format der Peer Groups installiert.

In einer virtuellen Ausstellung unter www.dasl-ausstellung2021.de werden schon über den Sommer Beispiele sowie Hintergrundinformationen – gebaut, geplant, visionär oder nur theoretisch – anzusehen sein. Das Format bietet erstmalig die Möglichkeit, ganz andere Mittel als Text und Druck zu verwenden und wird im Laufe des Sommers sukzessive mit Beiträgen gefüllt.

Ziel der Online-Ausstellung ist es, im Vorfeld der Jahrestagung einen multimedialen Spannungsbogen aufzubauen und damit Interesse, Neugierde und Lust auf die vielfältigen Facetten des Themas der diesjährigen Jahrestagung zu wecken. Über die Freischaltung der Ausstellung werden wir gesondert informieren.



DASL Online Jahrestagung am Freitag, den 17.09.2021 in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen | Hamburg

„Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“

Block 1		13.00	Perlen sichten Moderation: Prof. Dr. h.c. Jutta Allmendinger, Ph.D., und Prof. Dr. em. Dieter Läßle
9.00	Begrüßung Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk <i>Präsidentin DASL</i>	13.10	Mittagspause (50 min)
	Dipl.-Ing. Ute Müller <i>Vorsitzende der DASL Landesgruppe Nord</i>	Block 3	
9.20	Grüßwort Hamburg: Hafen, Handel und Wissenschaft Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin	14.00	Hamburger Perspektiven Dipl.-Ing. Franz-Josef Höing, <i>Oberbaudirektor Hamburg</i>
9.30	Peer Groups – Vorstellungsrunden Persönliche Vorstellung, Rolle und Erwartungen (Warum nehme ich teil?)	14.30	Präsentation der Studienprojekte Kurzpräsentation der Studienprojekte á 5 min: 1. Studienprojekte TH Lübeck 2. Studienprojekte Hochschule Neubrandenburg 3. Studienprojekte HCU Hamburg Talkrunde: Moderation mit je einem Studierenden der Hochschulen á 10 min Slido oder Austausch in der Peer-Group (15 min)
9.40	Keynote: „Die Arbeit von morgen: Verheimlichung, Vergemeinschaftung und neue Spaltungen“ Prof. Dr. h.c. Jutta Allmendinger, Ph.D.	15.30	Kurze Kaffeepause (15 min)
10.10	Peer Groups – Fragen und Antworten Kurzer inhaltlicher Austausch zur Keynote	15.45	Abschluss-Orakel: 13 Fragen zur Zukunft der Arbeit Alle anwesenden Referent*innen und Professor*innen beantworten kurz und kompakt über Slido favorisierte Fragen + Rückblick auf den Tag
10.15	Kaffeepause (15 min)	16.15	Peer Groups – Tagesrückblick Wie habe ich den Tag erlebt, was nehme ich mit?
Block 2		16.30	Schlusswort Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk, Dipl.-Ing. Ute Müller Abschluss 2021 und Ausblick 2022 („100 Jahre DASL“)
10.30	Keynote: „Die Zukunft der Arbeit in der Stadt“ Prof. Dr. em. Dieter Läßle ZUKUNFTSDIALOGE: Die Zukunft der Arbeit in der Stadt Diskussion á 25 min, anschließend Austausch in Peer Groups á 15 min: „Was sind die drei wichtigsten Erkenntnisse (Perlen)?“ > je Thema insgesamt 40 min	17.00	Akademieversammlung (nur für DASL Mitglieder)
11.00	1. Arbeit überall – alles digital? Wandel der Arbeitswelten – veränderte Stadtstrukturen Prof. Dr. Agnes Förster, Aachen (DASL), Martin Kohler, Hamburg (DASL-Gast)	19.00	Lesung (60 min) „Wie ist die Ökologie in die Stadtplanung gekommen?“ Einführung: Prof. Dr. Johann Jessen Hanns Zischler, Schauspieler und Autor, liest Auszüge aus dem Lesebuch: „Stadt und Planung. Lesebuch mit Texten aus 100 Jahren Städtebau.“ Ausgewählt und kommentiert von Mitgliedern der DASL. Hrsg. von Heidede Becker (†) und Johann Jessen
11.40	2. Mit dem E-Bike zum Co-Working-Space ins Szene-Viertel? – Rolle von Arbeit und Mobilität im Klimawandel Prof. Dr. Ing. Carsten Gertz, Hamburg (DASL), Prof. Antje Stokman, Hamburg (HCU)		
12.20	3. Produktion in der Nachbarschaft – Wohnen auf der Industrieetage? – Neue Mischung für die Stadt der Zukunft Stephan Reiß-Schmidt, München (DASL), Katja Freese, Hamburg (ECE)		



DASL Online Jahrestagung 2021 | 17. September 2021 in Hamburg
Landesgruppe Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein
„Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“

DASL Online Jahrestagung am Freitag, den 17.09.2021 in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen | Hamburg



„Stadt macht Arbeit – Arbeit macht Stadt“

ANMELDUNG

Online bis **07.09.2021** unter www.dasl.de

TEILNAHME ALS FORTBILDUNG

Die Jahrestagung wurde zur Anerkennung als Fortbildungsveranstaltung bei folgenden Architektenkammern angefragt: Baden-Württemberg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein.

TEILNAHMEGEBÜHREN

Online Jahrestagung	50 €
Studierende	kostenfrei

Für eine Stornierung bis zum **03.09.2021** werden 15 Euro berechnet. Danach kann keine Rückerstattung der Teilnahmegebühr mehr erfolgen.

VERANSTALTER / KONTAKT

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V.
Bundesgeschäftsstelle | Bismarckstr. 107 | 10625 Berlin
Tel. 030 - 23 08 22 -31 | info@dasl.de | www.dasl.de

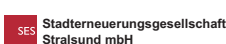
Landesgruppe Nord –

Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein
geschaeftsfuehrung@dasl-nord.de

PARTNER / FÖRDERUNG

Die Jahrestagung wird gefördert von:

- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Hamburg
- BIG Städtebau GmbH – ein Unternehmen der DSK-BIG
- Bayerische Hausbau GmbH & Co. KG
- BEHRENDT GRUPPE GmbH & Co. KG
- FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH
- Grundstücks- und Wohnungswirtschafts GmbH Anklam
- HAMBURGISCHE ARCHITEKTENKAMMER
- Hamburgische Investitions- und Förderbank
- HBB – Hanseatische Betreuungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- IBA Hamburg GmbH
- Investitionsbank Schleswig-Holstein
- NEUWOBA – Neubrandenburger Wohnungsbaugenossenschaft eG
- SAGA und GWG
- Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH
- Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH
- Vakon Baugesellschaft mbH
- VNW – Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen e.V.



IN KOOPERATION MIT:





**Deutsche
Akademie für
Städtebau und
Landesplanung e. V.**

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V.
Bismarckstr. 107, 10625 Berlin

Telefon: 030 / 2308-2231
E-Mail: info@dasl.de
Website: www.dasl.de