

Uli Hellweg

## **Metrozonen - Werkstätten einer neuen „ökologischen Moderne“**

Der heutige Lebensstil hat eine urbane Gesellschaft hervorgebracht, die eine andere Stadt braucht als die der traditionellen Moderne des 20. Jahrhunderts mit ihren suburbanen Einfamilienhausgebieten, monostrukturellen Industrie- und Gewerbearealen und dem Überfluss an fossiler Mobilität. Die Basis der Stadt der ersten Moderne war die Industriegesellschaft; die post-industrielle, besser gesagt die „post-fossile“ Gesellschaft braucht eine Stadt der „kurzen Wege“, der optimalen Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten, schnell erreichbarer Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen – kurzum die urbane Stadt, wie wir sie – bislang noch - mit dem Bild der Stadt des 19. Jahrhunderts verbinden, mit den Ottensens, St. Paulis, Kreuzbergs, Sohos und Williamsburgs dieser Welt. Der Haken der Entwicklung ist bekannt. Die Innenstadt- und Gründerzeitquartiere sind überlaufen und nicht beliebig vermehrbar. Die Konzentration der Wohnungsnachfrage auf diese attraktiven Quartiere führt zu massiven Gentrifizierungsprozessen. Angestammte Bevölkerung aber auch weniger gut verdienende junge Leute, Künstler und Kulturschaffende werden durch Besserverdienende verdrängt. Die Stadt braucht heute neue Orte zum Wachsen.

Gleichzeitig stehen gerade die Metropolen vor einer der größten Herausforderungen ihrer Geschichte, nämlich Konzepte und Strategien gegen den Klimawandel zu entwickeln – sind sie doch sowohl Hauptverursacher als auch potentiell Hauptopfer des Klimawandels. Was also tun, um den an sich begrüßenswerten Trend zurück in die Stadt, nicht in noch schärfere soziale Segregationsprozesse münden zu lassen? Wie kann verhindert werden, dass die Wohnungssuchenden – diesmal vor allem die ärmeren - wieder in die Peripherie gedrängt werden - mit allen Konsequenzen für den Flächenverbrauch, den Naturhaushalt, Mobilität und das Klima.

Viele Städte haben in den letzten Jahren auf die Entwicklung der innerstädtischen Konversionsflächen, wie z.B. die alten Gleisanlagen der Bahn, die aufgegebenen Industrie- und Hafenable - gesetzt. Dumm ist nur: deren Größe und Verfügbarkeit geht dramatisch zurück. Und eine Neu-Auflage der

Flächenmobilisierung wie in den letzten Dekaden der De-Industrialisierung unserer Städte ist auch nicht zu erwarten.

Kurzum: Mit den Konversions- und Bestandsstrategien der letzten Jahrzehnte allein ist in Zukunft keine Stadt zu machen. Wo aber liegen die Potentiale für das zukünftige Stadtwachstum ?

Die Antwort ist klar und eindeutig: sie liegen in der vorhandenen Stadt. Der Fokus der Stadtentwicklung muss auf die untergenutzten und z.T. verwaorlosten Bestandsgebiete, die sozial und städtebaulich isolierten und zerrissenen Innenstadtränder, die verlärmten Magistralen, die vernachlässigten Ortsteilzentren und Wohnquartiere, die überdimensionierten Gewerbegebiete gelegt werden. Hier muss sich die Stadt unter den Vorzeichen einer neuen ökologischen Moderne weiterentwickeln – um nicht zu sagen „neu erfinden“. Die Typologie von Stadtraum, über die wir hier reden, diese inneren Peripherien oder „Metrozonen“<sup>1</sup> wie wir sie bei der IBA Hamburg nennen, sind die Möglichkeitsräume der Stadt. Es geht darum, die sich jetzt erstmals nach Jahrzehnten der Suburbanisierung öffnende historische Chance einer neuen, ökologisch und kreislaufwirtschaftlich denkenden Moderne der Stadt zu nutzen.

Hierzu thesenartig einige Aspekte:

## **1. Die Stadt des Sowohl-als-auch**

Die neue, zweite Moderne thematisiert das Sowohl-als-auch. Wohnen und Arbeiten, Geschichtliches und Neues, Bestehendes und Mögliches haben gleichermaßen ihren Platz in dieser Stadt. Das Herz der Neuen Orte und Quartiere in der Stadt sind die städtischen Landschaftsräume. Biotopnischen, landwirtschaftliche Restflächen, ungenutzte Brachen, kanalisierte Wasserläufe und aufgegebene Industriekanäle usw. sind ihr Kapital. Beispiele wie die Verlängerung und Nutzbarmachung des Aßmannkanals in Wilhelmsburg, die Öffnung des Spreehafen im Norden der Elbinseln, der Energieberg in Georgswerder oder der neue Volkspark der igs zeigen,

---

<sup>1</sup> Vgl. zur Definition und Beschreibung von Metrozonen: „Metropole: Metrozonen“, Bd. 4 der IBA Schriftenreihe (erschienen im Jovis Verlag), Berlin, 2010

wie aus unwirtlichen Metrozonen attraktive Orte für Wohnen und Arbeiten werden können.

Metrozonen sind oft sozial vernachlässigte und einseitig strukturierte Gebiete. Das hat auch in Wilhelmsburg zu Problemen im Schulbereich geführt. Ein Schlüssel für die Inwertsetzung der Metrozonen sind daher gute Bildungseinrichtungen. Im Rahmen der IBA Hamburg wurden zahlreiche neue Bildungseinrichtungen gebaut, deren Konzepte von engagierten Lehrerinnen und Lehrern, Eltern und z.T. auch den Kindern und Jugendlichen selbst entwickelt wurden. Schon jetzt zeigt sich, daß junge Leute aus den überbelegten Szenevierteln nach Wilhelmsburg ziehen und ihre Kinder in die neuen Bildungseinrichtungen schicken. Die 8 Bildungseinrichtungen, die im Rahmen der IBA Hamburg gebaut werden, sind viel mehr als Lehranstalten zur formalen Wissensvermittlung. Mit Schulen, Einrichtungen des Sports, der Wissenschaft, der Kultur und der sozialen Hilfe und Beratung werden die Bildungseinrichtungen zu den Zentren der Quartiere und Stadtteile. Sie sind die Schlüssel zum Community Building in einer internationalen Stadtgesellschaft. Denn wenn nicht in den Bildungs- und Kultureinrichtungen unserer Städte, wo sonst sollen sich die Bürger unterschiedlichster Herkunft tatsächlich begegnen und kennen lernen?

Der Kerngedanke des „Sowohl-als-Auch“ einer neuen Moderne, im Gegensatz zum strikten Entweder-Oder der klassischen – zeigt sich auch in der räumlichen Organisation der Stadt. Setzte die klassische Moderne auf die konsequente Funktionstrennung und die Überwindung dieser Trennung durch fossile Mobilität, so setzt eine neue ökologische Moderne auf Funktionsmischung und die „Stadt der kurzen Wege“ – nicht zuletzt, weil dies auch den Bedürfnissen der Menschen entspricht (wie oben erwähnt). Nirgendwo lassen sich Nutzungsmischungen besser herstellen als in den Metrozonen der Stadt – wie das funktioniert kann man z.B im Harburger Binnenhafen besichtigen. Hier entstanden neben maritimen Betrieben hochwertige Wohnungen. Das Ziel einer neuen ökologischen Moderne liegt eben nicht darin, Handwerks- und Gewerbebetriebe aus der Stadt zu verdrängen, sondern neue Kompatibilitäten von Wohnen und Arbeiten, also neue Formen von Stadtverträglichkeit, zu schaffen.

## 2. Die neue Stadt der Energien

Die energetischen Potentiale gerade der Nutzungsgemischten städtischen Räume sind gigantisch. Hier kann die Abwärme eines Industriebetriebes für den Energiebunker genutzt werden, dort können großflächig Solarpaneele auf Fabrikdächern montiert werden oder gar eine ganze Mülldeponie zum Energieberg umgebaut werden. Mit dem Energieatlas „Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg“<sup>2</sup> haben wir erstmals systematisch aufgezeigt, wie die ureigensten energetischen Potentiale der Hamburger Elbinseln für eine baulich-energetische Erneuerung des Stadtteils genutzt werden können. Das Ziel, innerstädtische Stadtteile wie Wilhelmsburg und die Veddel klimaneutral umzubauen<sup>3</sup>, kann tatsächlich erreicht werden – und zwar ausschließlich mit endogenen, also ortseigenen energetischen Ressourcen. Auch wenn sich dieses Konzept bisher nur auf die Gebäudesubstanz von Wohnen und Gewerbe, also nicht die Industrie, bezieht, so zeigt das Zukunftskonzept für die Elbinseln doch sehr klar, dass man nicht erst auf Desertec, riesige Offshore-Windparks und auf gigantische interkontinentale Hochspannungsnetze warten muss, um den energetischen Umbau unserer Städte erfolgreich voran zu bringen.

Der notwendige Stadtumbau in den vernachlässigten Zwischenräumen der Stadt und der Stadtregionen bietet die einzigartige Chance, die post-fossile Erneuerung der Gebäudesubstanz von Anfang an mit intelligenten stadttechnischen Infrastrukturkonzepten zu verbinden, um alle lokalen Potentiale an regenerativen Energien voll ausschöpfen – von der Abfallwärme aus Abwässern und Industriebetrieben bis zur energetischen Effizienzsteigerung von Städtebau und Architektur. Nur durch eine Erhöhung des Anteils regenerativer, d.h. sauberer Energie lässt sich im übrigen auch unser vielfältiges und historisch einmaliges Stadtbild erhalten, weil es dann nicht durch WDVS grobfährlässig verunstaltet

---

<sup>2</sup> Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH (Hrsg.): Energieatlas – Zukunftskonzept Erneuerbares Wilhelmsburg, erschienen im Jovis Verlag, Berlin 2010

<sup>3</sup> Auch wenn das räumlich-energetische Entwicklungskonzept für Wilhelmsburg vom Ergebnis her nicht 1:1 auf andere Stadtteile zu übertragen ist, so liefert es dennoch eine Methode, die energetischen Restriktionen und Potentiale von Stadträumen zu analysieren, und hieraus räumlich-energetische Effizienz- und dezentrale Versorgungskonzepte zu entwickeln. Mit der Studie soll nicht bewiesen werden, dass sich Städte grundsätzlich zu 100% regenerativ versorgen können – obwohl auch das bei kleineren oder mittleren Städten im Einzelfall möglich sein dürfte, sondern es soll das Augenmerk auf dezentrale und lokale Lösungen gelenkt werden

werden muss – auch dies lässt sich modellhaft am IBA Projekt Wilhelmsburger Straße 68 auf der Veddel studieren.

Das Zukunftskonzept „Erneuerbares Wilhelmsburg“ ist ein Beispiel dafür, wie sich eine neue ökologische Moderne den Transformationsprozess vom linearen Ressourcenverbrauch, der die Städte seit dem 18. Jahrhundert zunehmend prägte, zu mehr kreislaufwirtschaftlichen Systemen organisieren kann. Das Prinzip einer neuen urbanen Nachhaltigkeit kann auch auf andere Bereiche wie z.B. die Nahrungsmittelproduktion ausgeweitet werden.

### **3. Eine neue Architektur der Stadt**

Tiefgreifende historische Umbrüche waren immer mit ästhetischen Revolutionen in Architektur und Städtebau verbunden. Der Rationalismus des 18. Jhdts. legte die Grundlagen für die moderne funktionalistische Architektur, die ihre Väter in den französischen Revolutionsarchitekten und ihren geistesverwandten Kollegen in ganz Europa fand. Im 19. Jahrhundert lösten die technischen Fortschritte in der Produktion von Beton und Glas die Revolution der Hochhausarchitektur aus. Ein völlig neuer Architekturstil, die klassische Moderne – in Deutschland u.a. vertreten durch den Werkbund und das Bauhaus – fand seinen paradigmatischen Niederschlag in den Bauausstellung von 1924/27 in Stuttgart (Weißenhofsiedlung). Die Frage, die sich aus architekturhistorischer Sicht heute stellt, lautet: Wird der Umbruch zu einer neuen energetisch effizienteren und kreislaufwirtschaftlich organisierten Moderne ebenfalls eine ästhetische Veränderung unserer Städte und Gebäude bringen. Vieles spricht dafür – wenn auch nicht alles nur zum Positiven. Denn niemand mag sich vorstellen, dass dezimeterdicke WDVS das Ende der ästhetischen Revolution im energetischen Stadtumbaus sind. Aber auch die Moderne begann nicht mit Stahl und Glas, sondern ganz traditionell mit Ziegel und Putz. Niemand kann absehen, welche Zukunft z.B. den PCM- und Algenfassaden, den flexiblen PV-Dachelementen, dem facettenreichen Holzbau beschieden sein wird, die im Rahmen der IBA Hamburg mit den Modellhäusern des 21. Jahrhunderts realisiert wurden. Ob damit der Nukleus für eine neue Architektur gelegt wird, bleibt abzuwarten. Eines steht jedoch jetzt schon fest: nicht nur die Bautechnologien, sondern auch die stadttechnischen System der Zukunft, insbesondere die Energieversorgung, werden mit deutlich weniger fossil

basierten Rohstoffen und Produktionsmethoden auskommen müssen als bisher. So wie die Endlichkeit der fossilen Ressourcen über kurz oder lang zu einer anderen Architektur führen wird, so werden neue Mobilitätssysteme und dezentrale Energieerzeugung die Gestalt unserer Städte verändern. Wohin die Reise gehen könnte, kann man auf dieser IBA erahnen.

#### **4. Zivilgesellschaft und Governance einer neuen Moderne**

Eine neue integrierte, d.h. ganzheitliche Stadtentwicklungsplanung, die – wie gesagt – Voraussetzung für eine dauerhafte „Renaissance der Stadt“ ist, bedarf einer grundlegenden politischen Legitimation von planerischem Handeln. Genau diese ist in den letzten Jahrzehnten allerdings kontinuierlich zurückgegangen. Ein Patentrezept für die Auflösung dieses politischen Dilemmas gibt es bis heute nicht und wird es vermutlich auch nie geben. Das Verhältnis der Betroffenheit des Einzelnen zur Repräsentanz des Allgemeinen wird immer gespannt sein. Dies muss in einer Demokratie auch keineswegs von Nachteil sein, denn beide Positionen haben grundsätzlich ihre Berechtigung, mehr noch: sie sind notwendig in einer lebendigen Demokratie. Dass das ganze trotzdem nicht richtig funktioniert, und den Mandatsträgern und Verwaltungen gerade bei großen städtebaulichen Projekten offenes Misstrauen und unverhohlene Ablehnung entgegenschlägt, hat vor allem einen Grund, nämlich: Vertrauensverlust ! Vertrauen ist die Basis jeder Kooperation - auch der zwischen Bürgern und Politikern und Verwaltungen. Vertrauen ist auch die Grundvoraussetzung von gemeinsamen Plänen und Projekten. Hier müssen wir ganz neu anfangen. Es beginnt damit, dass die Planungskonzepte für unsere Stadt einer neuen Moderne von vornherein in interaktiven Beteiligungsprozessen entwickelt werden müssen, und zwar ohne die fertigen Konzepte in der Schublade zu haben. Um möglichst viele Menschen zu erreichen – und nicht nur die intellektuellen urbanen Milieus - müssen auch ganz unterschiedliche Formen der Bürgerbeteiligung entwickelt werden. Hierzu wurden im Rahmen der IBA Hamburg einige Formate und Methoden entwickelt und erfolgreich – z.B. bei der Neugestaltung des Weltquartiers – angewandt.

Trotz intensivster Beteiligungen wird es allerdings auch immer den Fall geben, dass die Interessen der Allgemeinheit im Einzelfall das Zurücktreten der Einzelinteressen

verlangen. Das sind die wirklich kritischen Prozesse, da sich das Allgemeinwohl nicht immer so medienstark präsentieren lässt wie das Einzelinteresse. Nicht zuletzt dank Internet sind die gewählten Politiker heute oft die gejagten mächtiger Einzelinteressen – das Spektrum des Lobbyismus hat sich in den letzten Jahren auch auf den Bereich der bürgerschaftlicher Gruppen ausgeweitet. Nicht immer werden die Interessen hinter der verkleisterten Rhetorik mancher St. Floriansjünger deutlich. In Zukunft wird es daher immer notwendiger werden, nicht nur die unmittelbar „Betroffenen“ mitreden zu lassen, sondern die Stadtgesellschaft als Ganzes. Nur so lässt sich – vielleicht - der Clinch zwischen Politik und Verwaltung einerseits und Einzel- und Gruppeninteressen andererseits aufbrechen.

## **Resümee**

Die Potentiale und Qualitäten der Stadt der zweiten, ökologischen Moderne konnten hier nur skizziert werden. Entscheidend scheinen drei Aspekte zu sein:

1. Die neue Stadt der Zweiten Moderne entsteht in der bestehenden Stadt, nicht draußen vor; sie stellt im Grundsatz auch keinen neuen Typus von Stadt dar, sondern sie baut die Stadt nach sozialen und kreislaufwirtschaftlichen Kriterien um. Sie stärkt nicht mehr nur die Innenstädte, sondern das ohnehin meist polyzentrisch angelegte System unserer Städte. Sie schafft so urbane Zentren der sozialen und kulturellen Vielfalt und eines hohen ökologischen Anspruchs.
2. Die neue Stadt in der Stadt ist eine Stadt der reflexiven Prozesse, eine Stadt der gewollten und konsensfähigen Veränderung, in der sich das Neue aus und oft genug mit dem Bestehenden entwickelt, ohne in nostalgische Verklärung des Stillstands oder der Konservierung zu verfallen. Sie ist eine Stadt des Experiments und der Innovation. Sie wird - über kurz oder lang – ihre eigene ästhetische Manifestation finden.
3. Die neue Stadt braucht partizipative und integrative strategische Planung, die den Bürger von Anfang an einbezieht und zum Akteur und Nutznießer macht. Das tiefe Misstrauen zwischen Stadtgesellschaft und Politik bzw. Verwaltung kann möglicherweise durch neue Formen überparteilicher stadtgesellschaftlicher Diskussion und Partizipation überwunden werden.