

DAS WERK MAGAZIN

LEBEN + STADT + KULTUR 01.17

12,- € > WWW.DASWERKMAGAZIN.DE > LEBEN + STADT + KULTUR



Urban

IN WELCHER STADT WOLLEN WIR LEBEN?

> SCHWERPUNKTTHEMA URBANITÄT Seite 8 > DIE ZUKUNFT DER STADT Seite 60 > SPIELPLATZ FÜR KREATIVE Seite 92



BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN OF DENMARK

GEORG JENSEN

ESTABLISHED 1904



THE KOPPEL COLLECTION

GEORG JENSEN FLAGSHIP-STORE MAFFEISTRASSE 4 MÜNCHEN
GEORJENSEN.COM +49 89 24 20 46 90

01.17

URBANITÄT

Als wir im Werksviertel vor 15 Jahren begannen, den Plan für das neue Stadtquartier zu erarbeiten, wollten wir nicht einfach nur ein paar schöne neue Gebäude errichten – wir wollten einen besonderen Ort erschaffen: Einen Ort, an dem Menschen leben, arbeiten, einkaufen und unterhalten werden, an dem sie Kultur, Kunst, Musik, Sport, ihren Alltag und ihre Freizeit genießen können. Wir wollten nichts weiter als Urbanität, ein Stück lebendige Stadt bauen. Nur wie genau stellt man das an?

Zu Beginn mussten wir erst einmal viel lernen anstatt direkt zu planen und loslegen zu können. Über Urbanität zum Beispiel. Alle Experten sind sich einig, dass diese sich leider nicht so einfach am Reißbrett erschaffen lässt. Wir haben uns davon nicht entmutigen lassen, sondern mit vielen Menschen gesprochen, wir haben weiter recherchiert und weiter gedacht. Und vor allem sehr viel gelernt! So entstand nach und nach die Vision des Werksviertels, die in Teilen bereits Wirklichkeit geworden ist und an der wir in Zukunft weiter bauen werden.

Dieses Magazin soll uns auf dem Weg, der vor uns liegt, begleiten. Wir wollen in diesem Magazin aber nicht einfach nur über das Werksviertel berichten. Vielmehr wollen wir uns auch mit all den Gedanken und Ideen auseinandersetzen, die Grundlagen für die Vision des Werksviertels sind. In dieser Ausgabe gehen wir der Frage nach, warum wir überhaupt in Städten leben. Wir gehen den Verheißungen des Begriffes **URBANITÄT** auf den Grund. Wir diskutieren, in welcher Stadt wir eigentlich leben wollen. Und wir wollen wissen, wie Städte sich verändern müssen, um lebenswert zu bleiben.

Es ist die erste Ausgabe unseres Magazins, in dem wir in Zukunft immer wieder Fragen der urbanen Lebenskultur in einem Schwerpunktthema beleuchten. Gefällt es Ihnen? Dann schreiben Sie uns. Haben Sie Anregungen und Kritik? Dann schreiben Sie uns erst recht.

Chefredaktion

Daniel Wiechmann



FOLGT UNS

www.daswerksmagazin.de

E-MAIL

redaktion@daswerksmagazin.de

Alles, was im Werksviertel los ist:

DIE WERKSVIERTEL APP

Zum Download im App Store

Er



ei.

Warum machen wir dieses
Magazin?

Mit dem Werksviertel entsteht in München ein Stadtquartier, in dem Urbanität vollkommen neu definiert wird. Es ist Heimat der Münchner Start-up- und Gründerszene, Anlaufpunkt für Kreative, Arbeits- und Gestaltungsraum für Künstler und Musiker der Sub- und Hochkultur. Es ist Lebensraum für Familien. Das Werksviertel ist ein Ort, der Spannungen und Energien erzeugt. Der seine Besucher inspirieren und unterhalten will. Es ist ein Ort, der vielschichtig ist. Voller Brüche. Neugierig. Innovativ. Nachdenklich. Hemmungslos. **Frei.** Von diesem besonderen Ort aus schauen wir auf München und die Welt und beschäftigen uns mit Fragen der urbanen Lebenskultur.



AVENGER
★
HURRICANE

Chronograf der Superlative. Gehäuse mit 50 mm Durchmesser in Breitlight®. Exklusives Manufakturkaliber B12 mit militärischer 24-Stunden-Anzeige. Offiziell Chronometer-zertifiziert.

HILSCHER

IHR JUWELIER IN SCHWABING
UND IM AIRPORT MÜNCHEN

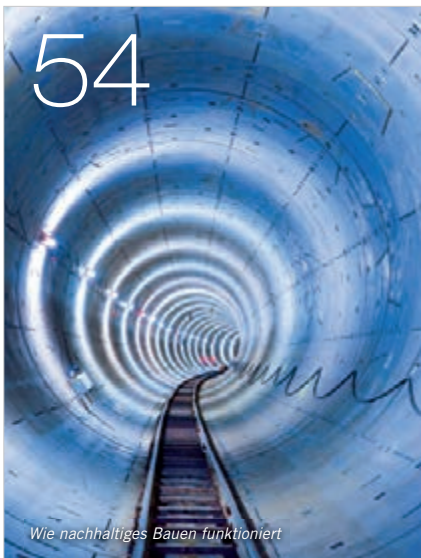
NORDENDSTRASSE 50, 80801 MÜNCHEN



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



Titelfoto: Thomas Maier



03

EDITORIAL

von Daniel Wiechmann

Wie baut man ein lebendiges Stück Stadt? Warum lockt uns Urbanität so sehr? Und wie sieht die Stadt der Zukunft aus?

04

MISSION STATEMENT

Wer wir sind und warum wir dieses Magazin machen

08

SCHWERPUNKTTHEMA

URBANITÄT – IN WELCHER STADT WOLLEN WIR LEBEN?

12

WAS IST URBANITÄT?

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

Ein Definitionsversuch
Urbanität im Wandel der Epochen

22

WIE DIE STADT ERFUNDEN WURDE

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

Warum wir in Städten leben (müssen)

29

IN WELCHER STADT WOLLEN WIR LEBEN

von Daniel Wiechmann

Stadtsoziologen, Politiker, Künstler, Bauträger und Architekten im Interview

44

STADTPLANUNG VERSTEHEN

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

Dichte, Gentrifizierung, Segregation – Ein Lexikon

48

WELTSTADT MIT HERZ

von Karl Forster und Loomit

München, eine Stadt und ihre Identität

54

WIE BAUT MAN DIE PERFEKTE STADT?

von Daniel Wiechmann

Bauexperten erklären modernes und nachhaltiges Bauen

60

DIE ZUKUNFT DER STADT

von Jan Kluge

Wie die Digitale Revolution unsere Städte verändern wird

68

24 STUNDEN WERKSVIERTEL

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

Leben rund um die Uhr

76

NEWS & EVENTS

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

78

MENSCHEN IM WERKSVIERTEL

von DAS WERK MAGAZIN-Redaktion

Was sie bewegt. Was sie bewegen.

92

SPIELPLATZ FÜR KREATIVE

von Daniel Wiechmann

Die Vision des Werksviertels

106

IMPRESSUM + NÄCHSTE AUSGABE

New York, Manhattan



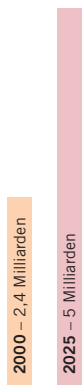
*„The world
has entered the
urban
millennium“*



Kofi Annan, (ehemaliger) Generalsekretär der Vereinten Nationen, 2001

Über die Zukunft der Menschheit wird in der Stadt entschieden. 2002 lebte zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit die Mehrheit der Weltbevölkerung von sechs Milliarden Menschen in Städten. Und diese Zahl wird weiter steigen. Zwischen 2000 und 2025 wird ein Anstieg der Stadtbewohner weltweit von 2,4 Milliarden auf 5 Milliarden erwartet.

Vorraussichtlicher
Anstieg der
Stadtbewohner weltweit



Diese Entwicklung, das urbane Zeitalter, das der damalige UN-Generalsekretär Kofi Annan 2001 ausgerufen hat, wird unsere Städte und unser Zusammenleben radikal verändern. Aber wie?

In unserem Schwerpunktthema gehen wir auf den folgenden Seiten der Frage nach, was Urbanität eigentlich ist.

Wir fragen uns, warum wir überhaupt in der Stadt leben. Wir diskutieren, wie Städte sich verändern werden. Wie sie sich verändern müssen, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern.

Wir schauen auf die Stadt als Motor der Gesellschaft, als Innovator, als Brutstätte für Kunst und Kultur. Und wir schauen auf die Stadt als Schauplatz von Konflikten, die es zu lösen gilt. Das alles vor dem Hintergrund einer einzigen Frage:

IN WELCHER STADT WOLLEN WIR LEBEN?

Was ist Stadt?





„Urbanität ist ein schillerndes Konzept.“

Susanne Hauser, Kulturwissenschaftlerin

New York, City

WAS IST URBANITÄT?

Urbanität ist ein allgegenwärtiger Begriff. Politik, Mode, Kunst und Kultur oder die Werbung schmücken sich immer häufiger damit. Doch was genau ist Urbanität eigentlich? Was macht sie aus? Wie entsteht sie? Wir sind der Bedeutung des Begriffes Urbanität auf den Grund gegangen, zeichnen seine historische Entwicklung nach und versuchen zu erklären, warum Urbanität uns so sehr fasziniert und lockt >

EIN DEFINITIONS-VERSUCH

Urbanität ist eine Verführerin, die weltweit erfolgreich ist. Überall zieht es die Menschen in die Stadt. In armen Ländern ebenso wie in reichen. Gab es 1950 mit New York und Tokio gerade mal zwei Megastädte, also Städte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern, sind es derzeit bereits 20, die sich über Europa, Amerika, Afrika und Asien verteilen. In China entsteht derzeit mit Jingjinji gar die größte Metropolregion der Welt. 130 Millionen Menschen sollen hier im Jahr 2030 leben. In den Boom der Städte mischt sich bereits die Sorge vor dem Kollaps. Die Bilder von Menschen in Chinas Großstädten, die sich im Winter nur mit Atemmaske durch einen trüben Smogdunst bewegen, begleiten uns mittlerweile wie selbstverständlich. Werden wir womöglich in dreißig, vierzig oder fünfzig Jahren an den Folgen der weltweiten Urbanisierung ersticken?

Während die Urbanisierung an sich, also die Verstädterung der Welt und das räumliche Wachsen der Metropolen, durchaus kritisch gesehen wird, scheint die Urbanität von dieser Kritik vollkommen ausgenommen. Im Gegenteil, redet man über Urbanität, hat man das Gefühl, als würde man über ein besseres, aufregenderes Leben reden. Urbanität ist in. Die neue Frühjahr-Kollektion des Highfashion-Labels Chloé ist urban (Bitte hübsch englisch aussprechen!) inspiriert. In Kopenhagen findet alljährlich ein vielbeachtetes Festival des zeitgenössischen Tanzes statt. Es nennt sich natürlich Urban Dance Festival. Und wenn Politiker in Frankfurt, Berlin, Hamburg oder München auf bis dato brachliegendem Raum ein neues Stadtquartier auf den Weg bringen, dann wünschen sie sich dort die Entstehung urbanen Lebens. Von der Urbanität geht eine Anziehungskraft aus, der man sich schwer entziehen kann. Doch versucht man zu greifen, was Urbanität genau ist, bleibt der Begriff im Kopf meist seltsam vage. Woraus also speist sich

eigentlich die ungeheure Faszination der Urbanität? Was macht sie so attraktiv und verlockend?

Wer das verstehen will, muss mit Walter Siebel reden. Seit 1987 veröffentlichte er zahlreiche Bücher, die noch heute Grundlagenwerke für Stadtplaner und Soziologen des Fachbereichs sind. Was also ist Urbanität, Walter Siebel? Siebel lacht, weil er wohl ahnt, dass der Fragesteller, wie so viele andere auch, auf eine möglichst einfache Formel als Antwort hofft. Doch so einfach ist die Sache mit der Urbanität nicht. Es ist ein komplexes, vielschichtiges Thema – so wie auch Städte vielschichtige und komplexe Gebilde sind. Es geht ja schon damit los, dass Städte nicht per se urban sind. Im Gegenteil, sie können auch öde, langweilig oder gar tot sein. Urbanität aber ist Leben. Leben in der Stadt. „Urbanität beschreibt die besondere Qualität der Stadt“, erklärt Siebel den Ausgangspunkt der erkenntnistheoretischen Entdeckungsreise, auf die er einen gerne mitnimmt.

In den gängigen Lehrbüchern über Urbanität findet man fünf grundlegende Antworten auf die Frage, was eine Stadt urban mache. Da wäre erstens der sogenannte städtebauliche Funktionalismus. Städte existieren nicht nur zum Spaß. Einer Stadt fallen verschiedene Aufgaben zu: In einer Stadt muss man wohnen, arbeiten, sich erholen können und sie muss über funktionierende Verkehrswege verfügen. Wie genau diese Funktionen durchmischte sein müssen, um die größtmögliche Lebensqualität in der Stadt zu ermöglichen, darüber streiten sich die Experten seit Jahrzehnten. In den 50er und 60er Jahren folgte man beispielsweise der Idee der Trennung der Stadtfunktionen. In diese Zeit fällt etwa das Leitbild der autogerechten Stadt, bei der sich die Stadtplanung vollkommen den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs unterordnete. Große, die Stadt zerschneidende Verkehrswege oder die berühmten Umgehungs- und Ringstraßen sind damals entstanden. Ebenso wie die sogenannten Schlafstädte außerhalb der Innenstädte. >

„Das Ergebnis waren Wohnquartiere, die nur morgens und abends lebten, also alles andere als nach heutigem Verständnis urban waren“, erläutert Siebel. Heute setzen Stadtplaner wieder eher auf die räumliche Durchmischung der Stadtfunktionalitäten. So sollen zum Beispiel kurze Wege von der Wohnung zur Arbeit ermöglicht werden. Erholungs-, Unterhaltungs- und Shoppingmöglichkeiten werden ebenfalls wieder direkt in Wohnquartieren angesiedelt, die so den ganzen Tag über belebt werden sollen.

Die Sozialökologie ist die zweite wichtige Richtung, aus der man sich der Urbanität nähern muss. Anfang des 20. Jahrhunderts beschäftigte sich die sogenannte Chicagoer Schule intensiv mit der Frage der sozialen Desintegration. Die Forscher wollten wissen, weshalb sich bestimmte Gegenden in einer Stadt anders entwickelten als andere. Warum gibt es in dem einen Viertel Gewalt, Armut und Prostitution, in einem anderen Quartier dagegen hübsche Läden und saubere Straßen? Gibt es vielleicht bestimmte, in der Stadt selbst verankerte Konstellationen, die dazu führen, dass die soziale Kontrolle innerhalb der Stadt versagt?

Der dritte Aspekt der Urbanität ergibt sich aus dem Zusammenspiel von öffentlichem und privatem Raum. Die Polarität einer öffentlichen und einer privaten Sphäre hat der Soziologe Hans Paul Bahrdt zum entscheidenden Merkmal seiner Definition von Stadt gemacht. Sowohl öffentliche als auch private Räume sind Teile der Stadt. Städte bestehen aus Wohnungen, Straßen, Büros, Parks, Freizeit- und Kulturstätten, Plätzen oder Resten von Naturlandschaft. Wie beeinflussen sich all diese Räume gegenseitig? Und wie die Stadt? Wie müssen private und öffentliche Plätze miteinander verbunden sein, um ein urbanes Lebensgefühl zu ermöglichen?

Urbanität hat aber nicht nur eine soziale und funktionale, sondern auch eine politische Komponente. Städte sind von Menschen gemacht. Im Idealfall werden oder sind sie sogar für Menschen gemacht. Stadtentwicklung und Bebauung finden daher kaum noch ohne Bürgerbeteiligung statt. Die Beteiligung der Bürger an der Stadtentwicklung ist Voraussetzung für Urbanität. Nur wenn sich in der Stadt die Interessen der Bewohner spiegeln, kann Lebensqualität, kann Urbanität entstehen.

Der fünfte und letzte Aspekt der Urbanität liegt

in der Antwort auf die Frage begründet, warum es Städte überhaupt gibt. Städte sind nicht durch Zufall entstanden. Von Anfang an dienten Städte dazu, den Menschen von Arbeit und Verantwortung zu befreien. „Das Leben in der Stadt ist bequem. Die Stadt emanzipiert uns von der Natur. In der Stadt kann man die Nacht zum Tag machen. Oder den Tag auch zur Nacht. Die Stadt befreit uns davon, der Natur mühsam unseren Lebensunterhalt abzuringen. Moderne Städte sind hochleistungsfähige Dienstleistungsma-

„Urbanität ist das exklusive Produkt der Stadt. Ein urbanes Lebensgefühl kann weder ‚auf der grünen Wiese‘ künstlich inszeniert, noch im ‚Netz‘ digital reproduziert werden. Urbanität ist ein Wert, dessen Kurs stetig steigt. Die aktuelle Renaissance der Stadt ist ein unübersehbares Zeichen: Urbanität wird wieder mit Lebensqualität verbunden.“

Urban Index Institut

schinen“, erklärt Siebel. Der Satiriker Karl Kraus hat das Dienstleistungswesen der Stadt einmal wunderbar auf den Punkt gebracht: „Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.“ In der Stadt können wir Verantwortung abgeben. Unser Müll? Wird Woche für Woche abtransportiert und verschwindet – Wer weiß schon wohin? Die im Winter verschneiten Straßen? Werden für uns geräumt. Wenn es irgendwo brennt? Rufen wir die Feuerwehr. Unsere pflegebedürftigen Alten? Kommen ins Heim.

Doch die Bequemlichkeit ist nicht der einzige Grund, warum es den Menschen in die Stadt zieht. Die Stadt verspricht auch eine Befreiung des Menschen von Konventionen und sie erlaubt eine Fülle von Lebensentwürfen. „Auf dem Land sind die Lebenswege weitgehend vorgezeichnet. Der Sohn eines Landwirtes übernimmt irgendwann den väterlichen Betrieb. Ebenso der Nachwuchs des Schreiners. Die Möglichkeiten auf dem Land sind begrenzt. In der Stadt dagegen kann sich der >

Mensch entscheiden, wer oder was er sein will, ohne pausenlos am Pranger zu stehen.“ In der Stadt kann sich nicht nur die Hoffnung auf eine besseres, sondern auch auf ein selbstbestimmtes Leben erfüllen. Die Stadt ist nicht nur ein wirtschaftlicher, sondern auch ein kultureller Marktplatz, an dem sich auch noch so absurde Vorlieben befriedigen lassen. Schon Adorno hat einmal gesagt: „In der Stadt kann man ohne Angst verschieden sein.“ Es ist wohl dieses Gefühl von (Wahl-)Freiheit, das dafür verantwortlich ist, dass Urbanität auf so viele von uns wie ein Heilsversprechen wirkt. Doch diese Freiheit hat ihren Preis.

„Urbanität ist immer auch eine Zumutung“, sagt Walter Siebel. Da gibt es den Lärm von Betrunknen am Abend vor einer Kneipe, wenn man selbst vielleicht schon schlafen will. Oder die Staus im Berufsverkehr. Da gibt es die erzwungene Nähe wildfremder Menschen in überfüllten Bussen oder Straßenbahnen. Hinzu kommen die dunklen Ecken einer Stadt. „Urbanität heißt eben auch, dass es neben der Kirche auch ein Rotlichtviertel in der Stadt gibt. Das Haus der Tugend und das Haus der Sünde.“ Eine ordentliche, saubere Urbanität, wie sie vielleicht so manchem Politiker oder Stadtplaner vorschwebt, die gibt es nicht. Das Fremde, auch das bedrohlich Fremde, ist fester Bestandteil der Urbanität. „In der Stadt müssen wir uns ständig mit neuen Reizen auseinandersetzen.“ Das ist auf der einen Seite anstrengend, doch in der Auseinandersetzung mit dem Fremden liegt auch eine große Chance: Wir können Neues entdecken, lernen, uns weiterentwickeln. Wir können kreativ sein. Nicht umsonst sind Städte der wichtigste gesellschaftliche Motor für wirtschaftliche und kulturelle Innovationen. Ohne die Vielfalt der legalen und halblegalen Angebote in der Stadt, ohne die Gemeinsamkeit von Ordnung und Chaos, ohne Urbanität würden Städte nicht über diese enorme schöpferische Kraft verfügen.

Die besondere Schwierigkeit Urbanität zu verstehen, liegt auch darin begründet, dass sie in sich widersprüchlich ist. Auf der einen Seite befreit uns die Anonymität der Städte von einem Zuviel an sozialer Kontrolle, auf der anderen Seite schwingt mit der Anonymität auch immer die Gefahr der Isolation und der Vereinsamung mit. Auf dem Dorf gibt es keine Obdachlosigkeit. In der Stadt kann einer zugrunde gehen, und keiner merkt es. Wenn der Mensch in der Stadt (über)leben will, muss er in der Lage sein, die Widersprüche der Urbanität auszuhalten: Ordnung und Chaos, Freiheit und Einsamkeit, Kontrolle und Spontaneität, Nähe und Isolation, Hochkultur und Subkultur.

Urbanität ist aber noch sehr viel mehr als nur eine funktionale, politische und soziale Gemengelage. Genau das macht es Stadtplanern ja auch so schwer, Urbanität beliebig zu reproduzieren. „Es gibt keine urbane Formel. Es

gibt nicht die eine Dichte in der Bebauung, mit der alle glücklich sind. Es gibt nicht das eine Verkehrsnetz oder die eine Funktionsmischung, die selig machen.“ Eine Stadt wie New York ist vollkommen anders geplant und durchmischt als beispielsweise Paris oder Berlin. Doch niemand käme auf die Idee, einer dieser Städte Urbanität abzuspoken. „Urbanität hat viel mit dem Ausbalancieren von Widersprüchen zu tun. Die Mischung der Funktionen etwa ist ein schönes Ziel, aber Arbeiten und Wohnen können sich auch gegenseitig stören. Und wer einmal versucht hat, sozialen Wohnungsbau oder gar eine Flüchtlingsunterkunft in einem besseren Wohnquartier zu bauen, wird schnell zu spüren bekommen, dass soziale Mischung ziemlich konfliktträchtig sein kann. Segregation dient auch der Konfliktvermeidung.“ Inseln Gleichgesinnter in der Stadt können Halt geben, wird jedoch die Grenze zum Ghetto überschritten, werden Menschen ausgegrenzt. Genau das aber dürfe in einer urbanen Stadt nicht geschehen. „Urbanität beinhaltet die Möglichkeit der Bewegung. Ich sollte zum Beispiel frei entscheiden können, wo ich in der Stadt lebe.“ Städte, in denen diese Selbstbestimmung nicht mehr möglich ist, in der es keinen Austausch der Menschen gibt, verlieren an urbaner Qualität.

Es wäre auch falsch, eine Stadt nur als funktionierende Dienstleistungsmaschine zu definieren. Wer so denkt, degradiert auch die Bürger zu bloßen Konsumenten, zum Eintritt zahlenden Publikum der Stadt. Die Privatisierung von öffentlichem Raum im großen Stil, der in zahlreichen Städten zu beobachten ist, ist für Siebel daher auch Anlass zur Sorge. Dass private Investoren verstärkt die Kontrolle über den öffentlichen Raum übernehmen, führt vielerorts dazu, dass die Teilhabe am öffentlichen Leben nur noch denjenigen Bürgern möglich ist, die es sich leisten können. Schließlich drängen private Investoren mit ihren Wohnanlagen, Einkaufszentren oder Freizeit- und Kulturbetrieben vor allem auf eine Refinanzierung ihres Investments. „Damit aber verliert die Stadt zugleich ein wesentliches Element von Urbanität, nämlich ihre Öffentlichkeit. Eine Öffentlichkeit, von der Gruppen ausgegrenzt sind, ist per definitionem keine Öffentlichkeit.“ Zumal in diesem ständig überwachten, unter hohem finanziellem Druck stehenden Räumen selten Platz für Neues, Überraschendes, noch nicht etablierte Kreativität oder gar Subkulturen ist. Eine Stadt, in der der öffentliche Raum vollkommen kontrolliert ist, ist keine urbane Stadt.

Andere nicht ausgrenzen. Sich mit dem Fremden auseinandersetzen. Platz für Kreativität schaffen ... Steckt in der Urbanität eigentlich so etwas wie ein ethisches Konzept? Soweit würde Siebel nicht gehen. Unstrittig ist für ihn jedoch, dass Stadtplanung Gesellschaftspolitik ist. „Stadt ist Raum gewordene Gesellschaft.“ Eine Stadt hat die ständige Aufgabe verschiedene, auch widersprüchliche >



Stockholm, Innenstadt

*„Urbanität beinhaltet immer eine
Befreiung von etwas“, die
Perspektive der Emanzipation.“*

Hartmut Häußermann, Professor für Stadt- und Regionalsoziologie

München, Ostbahnhof



*„Die perfekte Stadt wäre ein Schreckbild.
Vollkommenheit erlaubt keine Veränderung.
Urbanität aber ist ständiger Wandel.“*

Walter Siebel, Universitätsprofessor für Soziologie mit Schwerpunkt Stadt- und Regionalforschung





Interessen unter einen Hut zu bringen. Der Radfahrer muss sich in der Stadt genauso wohlfühlen wie der Fußgänger. Urbanität ist schließlich immer auch eine Frage der Perspektive. Während eine Familie die Nähe eines Kindergartens im Wohnviertel schätzt, fühlt sich ein ruheliiebender Nachbar durch den Lärm der Kinder beim Spielen im Garten gestört. Der Ausgleich dieser unterschiedlichen Interessen, das ständige Vermitteln zwischen allen Parteien sind Teil eines Prozesses, der in einer Stadt nie aufhört, nie aufhören darf. Nicht umsonst sind Städte immer auch zentrale gesellschaftliche Konfliktherde.

Vor all diesen Hintergründen kann es so etwas wie die perfekte Stadt auch nicht geben, meint Siebel. Die vollkommene Stadt wäre sogar ein Schreckbild. „Vollkommenheit erlaubt keine Veränderung. Urbanität aber ist ständiger Wandel. Unsere Städte haben sich in der Vergangenheit geändert und sie werden es auch in der Zukunft tun. „Jede Epoche schafft ihre eigene Urbanität.“ Genau das macht Städte ja auch so spannend. In der Organisation unserer Städte spiegelt sich wider, wie wir als Gesellschaft miteinander leben wollen. Wie wir unsere Konflikte in der Stadt austragen, wie wir mit Minderheiten und Problemen in der Stadt umgehen, zeigt, wo wir als Gemeinschaft stehen. Wie zivilisiert wir sind. Oder eben (noch) nicht.

Es heißt, dass Städte niemals fertig seien. Dem stimmt Siebel zu. „Städte stehen für eine offene Zukunft.“ Doch wie wird diese urbane Zukunft aussehen? Auf jeden Fall werden sich unsere Städte – wieder einmal – radikal verändern müssen. Schon jetzt ist klar, dass der gegenwärtige Lebensstil, den wir uns in der mitteleuropäischen Stadt leisten, nicht weltweit realisierbar ist. Unsere Städte produzieren zu viel Müll und zu viel Gift. Sie vereinnahmen zu viel Platz. Besser gesagt: Wir produzieren zu viel Müll und Gift und beanspruchen zu viel Platz in unseren Städten. Denn die Stadt sind wir. Die Stadt der Zukunft wird daher ein anderes Gesicht haben. Sie wird (und muss) zum Beispiel ökologisch nachhaltig funktionieren. Kann das gelingen? Siebel ist da durchaus optimistisch. Urbanität ist ja schließlich der Nährboden für das Finden von kreativen Lösungen.



PROF. DR. WALTER SIEBEL

Prof. Dr. Walter Siebel (78) gehört zu den renommiertesten Experten zum Thema Stadtsoziologie und Urbanität in Deutschland. Zu seinen wichtigsten Publikationen gehören: „Neue Urbanität“ (zusammen mit Hartmut Häußermann, 1987), „Stadtsoziologie – Eine Einführung“ (zusammen mit Hartmut Häußermann, 2004), „Die europäische Stadt“ (2004), „Stadtpolitik“ zusammen mit Hartmut Häußermann und Dieter Läßle, 2007) und die „Die Kultur der Stadt“ (2015). Er war von 1989 bis 1996 wissenschaftlicher Direktor der IBA-Emscher Park und ist Träger des Fritz Schumacher- und des Schaderpreises.

EIN BEGRIFF IM WANDEL DER EPOCHEN

Mit dem lateinischen Begriff *urbanitas* werden erstmals Unterschiede zwischen der Land- und Stadtbevölkerung benannt. Gut 200 Jahre später führt der römische Politiker Cicero erstmals aus, worin diese Unterschiede bestehen. Urbanität ist demnach vor allem eine Form der Kultiviertheit, die sich in Sprache und Wortwahl, in der Bildung und auch im Humor ausdrückt.

300
v.
Chr.

An den entstehenden Höfen wird die Urbanität der Antike vereinnahmt. Die vermeintliche urbane Kultiviertheit dient der Abgrenzung und der Manifestation des eigenen Machtanspruchs.

Mittelalter

Das erstarkende Bürgertum wendet sich dem Begriff der Urbanität immer häufiger zu. In England stehen beispielsweise die feinen Manieren des Gentlemans für einen urbanen Lebensstil.

17./18.
Jahrhundert

Der Soziologe Ferdinand Tönnies unterscheidet in seinem Werk „Gemeinschaft und Gesellschaft“ erstmal die Organisation von Gemeinschaft in Groß- und Kleinstädten. Der bis dahin vor allem kulturell geprägte Begriff Urbanität wird damit erstmals um eine soziale Dimension erweitert.

19.
Jahrhundert

1903 beschreibt der Philosoph und Soziologe Georg Simmel in seinem Vortrag „Die Großstädte und das Geistesleben“ ausführlich, wie die urbane Stadt den Menschen prägt und verändert. Es ist der Beginn der Großstadtanalyse. Urbanität wird zum Lebensstil.

20.
Jahrhundert

Der Soziologe Max Weber unterstreicht 1920 in seinem

DIE METAMORPHOSE DER URBANITÄT

Wenn man Urbanität wirklich begreifen will, lohnt es sich, an den Ursprung des Begriffes zurückzukehren, der schon in der Antike die Gemüter erregte. Schon die Römer unterschieden mit dem lateinischen Begriff *urbanitas* das Leben in der Stadt von dem auf dem Land. Doch die *urbanitas* war mehr als nur der Hinweis auf den Wohnort einer Person. Sie ist bereits ein kulturell geprägter Begriff. Cicero etwa verbindet mit der *urbanitas* Kulturverständnis und Witz, aber auch Manieren und die Fähigkeit zur geistreichen Rede. In all diesen Dingen unterscheidet sich der Stadtbewohner vom Bauern. Der urban lebende Bürger besitzt Qualitäten, die sein Pendant auf dem Land nicht hat, ja gar nicht haben kann, weil ihm der Zugang zur höheren, in Städten gelebten Bildung fehlt. Mit der Neuordnung Europas im 1. Jahrtausend nach Christus stockt die Karriere der Urbanität. Doch in den im Mittelalter erstarkenden Städten erfährt das Wesen der Urbanität eine wichtige neue Facette: „Stadtluft macht frei“ sagen sich die Bauern, die der Leibeigenschaft der Grundbesitzer erfolgreich in die Arbeitswelt der Stadt mit all ihren neuen Berufen entfliehen. Urbanität, so weiß man nun, besitzt eine Kraft, die eine Gesellschaft verändern kann. Im Übergang vom Mittelalter zum Feudalismus wird das antike Verständnis der Urbanität bei Hofe wiederentdeckt und dient dem Adel dazu, sich vom gemeinen Volk abzuheben. Man hat ja schließlich feine Manieren.

Die hat auch der englische Gentleman des 18. und 19. Jahrhunderts. Oder das reich gewordene Bürgertum in Frankreich und Deutschland. Urbanität als soziale Kategorie wird im 19. Jahrhundert erstmals vom Soziologen Ferdinand Tönnies formuliert. In einer Kleinstadt, so Tönnies, findet lediglich ein gemeinschaftliches Zusammenleben statt, während sich in der Großstadt „die Gesellschaft“ manifestiert. Urbanität braucht Größe. Dass Tönnies in seinem Buch sogar bereits die von wirtschaftlich vernetzten Städten ausgehende Globalisierung vorherrnimmt, sei hier >

>
Der urbane Mensch?
Gelebte Kreativität im
öffentlichen Raum.

Graffiti gesehen im
Werksviertel



nur am Rande erwähnt. Der Gegensatz von Kleinstadt und Großstadt ist auch Thema in Georg Simmels legendärem Vortrag „Die Großstadt und das Geistesleben“. Simmel beschränkt sich in seiner Rede anlässlich der Dresdner Stadttausstellung 1902 nicht nur darauf, Urbanität zu beschreiben, sondern widmet sich ausdrücklich auch dem Thema, wie die Stadt den Menschen und sein Verhalten verändert. Die Stadtsoziologie ist geboren.

Auch die Architektur der Stadt wird mehr und mehr zum Thema. Die Gründerzeitbauten mit ihren monotonen Fassaden und fünf bis sechs Hinterhöfen verändern das Stadtbild radikal. Das unkontrollierte Wuchern der Städte im Zuge der industriellen Revolution und einem massiven Bevölkerungswachstum schreit nach einer Reaktion der Städte. Urbanität ist plötzlich auch Lärm, Gestank, Luftverschmutzung und Verkehrschaos. Stadtplaner wie Georges-Eugène Haussmann in Paris oder James Hobrecht in Berlin versuchen das Wachsen ihrer Städte in geordnete Bahnen zu lenken. Ihre im 19. Jahrhundert ausgearbeiteten Pläne beeinflussen noch heute die Atmosphäre im Stadtbild. Je komplexer die Städte werden, desto komplexer werden auch die Betrachtungen zur Urbanität. Das Zusammenwirken von privatem und öffentlichem Raum wird untersucht. Leitbilder wie „Urbanität durch Dichte“ oder die „Autogerechte Stadt“ werden von den Stadtplanern das 20. Jahrhundert ausprobiert. Durch die starke wirtschaftliche Vernetzung der großen Metropolen wird Urbanität auch zum Wesensmerkmal der Globalisierung. Die Veränderungen unserer Arbeitswelt um die Jahrtausendwende bringt in unseren Städten sogar eine neue Klasse hervor, die der Kreativen, die mit ihren Ideen Innovationen und Entwicklung vorantreiben und die in dieser Form nur in der Stadt existieren können. Heute beschreiben wir mit Urbanität daher die (Lebens-)Qualität der Stadt in all ihren Facetten. Kulturell, wirtschaftlich, funktional und politisch. Betrachtet man die Entwicklung des Begriffes Urbanität, dann waren es vor allem die großen gesellschaftlichen Revolutionen, die ihn verändert haben. Im Jahr 2017 stecken wir wieder in einer solchen: Schon jetzt ist absehbar, dass die digitale Revolution, deren Beginn wir gerade erleben, unsere Lebenswelt und damit auch unsere Vorstellung von Urbanität radikal verändern wird.

Aufsatz „Die Stadt“ die Bedeutung der Stadt für die Entwicklung von Handel und Wirtschaft. Städtisches, also urbanes Leben ist fortan sozial, wirtschaftlich und kulturell geprägt. Die Stadt wird zum Synonym für die Gesellschaft.

Der Stadtplaner und Architekturkritiker Arthur Edwards beschreibt 1913 vor dem Hintergrund der sich bildenden Gartenstädte, wie sich die Stadtarchitektur sowohl positiv als auch negativ auf die Urbanität auswirken kann. Die Möglichkeiten Stadt oder gar Urbanität zu planen rücken mehr und mehr in den Fokus.



Die sogenannte Chicagoer Schule um Robert Ezra Park und Louis Wirth untersucht unter anderem das Entstehen von Subkulturen und Milieus in Städten. Urbanität wird von ihnen nicht mehr nur beschrieben, sondern als wissenschaftlicher Prozess betrachtet. Um Urbanität zu quantifizieren werden Merkmale wie Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung als Bezugsgröße herangezogen.

Die New Urbanism-Bewegung richtet sich in den 80er Jahren verstärkt gegen die Zersiedelung und ständige Expansion von Städten. Die im Zuge des Leitbildes der autogerechten Stadt entwickelten Suburbs werden nach wie vor kritisch gesehen. Die Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr sollen wieder vermischt, statt getrennt werden. Die Soziologen Hartmut Häußermann und Walter Siebel verweisen in ihrem Buch „Neue Urbanität“ darauf, dass Urbanität ein überzeitlicher Begriff ist. Urbanität wird immer von den aktuellen gesellschaftlichen Zuständen, aber auch von der Stadtgeschichte geprägt.

Die amerikanische Soziologin Saskia Sassen entwickelt in den 1990er Jahren das Konzept der Global Cities. Ihrer Theorie nach ist die weltweite wirtschaftliche Vernetzung bestimmter Städte mittlerweile so stark, dass sie sogar die Autorität ganzer Nationalstaaten in sozialen und ökonomischen Fragen untergräbt.

2004 postuliert der Amerikaner Richard Florida die Entstehung einer neuen Gesellschaftsklasse: die Creative Class. Florida sieht Kreativität als wichtigsten Erfolgsfaktor der heutigen Arbeitswelt. Die Ansiedlung kreativer Milieus sieht er als zentrale Anforderung an die moderne Stadt.

DIE ERFINDUNG DER WIR IN DER STADT

„Städtisches Leben beginnt dort, wo der Städter sich herauslösen kann aus dem täglichen Kampf mit einer unkultivierten Natur. Unabhängigkeit

von Naturzwängen ist der Anfang aller Stadtkultur. Sie ist Befreiung aus den Abhängigkeiten von Klima, Wind und Wetter durch Dächer, Mauern, ge-

pflasterte Straßen und Ofenheizung, aus den Regelmäßigkeiten von Jahreszeiten und Sonnenlauf durch künstliches Licht und gewerbliche Produktionsform. In der Stadt kann man die Nacht zum Tag machen. Arbeit und Leben sind in der Stadt aus den Zeitrhythmen der Natur herausgetreten.“

Max Weber, Soziologe

Bis heute ist die Stadt die vielleicht genialste Erfindung, die die Menschen je gemacht hat. Als der

v
Städte: Die bisher genialste Erfindung der Menschheit



STADT. WARUM LEBEN (MÜSSEN)

Mensch im Zuge der Neolithischen Revolution vor ca. 12.000 Jahren sesshaft wird, dauert es keine 5000 Jahre, bis sich die ersten Metropolen geformt haben. Uruk und Tell Barak beispielsweise konkurrieren um den Titel der ältesten Stadt der Welt. In beiden Großsiedlungen mit mehreren zehntausend Einwohnern gibt es Stadtviertel, verschiedene Berufe, öffentliche Plätze und öffentliches Leben. Es gibt Bürokratie, Verwaltung, Streit, Massenproduktion, Landstraßen, die die Städte mit kleineren und größeren Siedlungen verbinden. Mit anderen Worten: Es gibt urbanes Leben, eine Struktur, die der dörflichen Gemeinschaft entwachsen ist. Das alles ist nur möglich, weil es den Menschen gelungen ist, sich die Natur untertan zu machen. Plötzlich hat man Zeit für andere Dinge. Man kann länger an Maschinen tüfteln, die die Arbeit auf dem Feld weiter erleichterten. Man kann Bewässerungssysteme planen und bauen,

Die Hölle, das sind die anderen, wusste der französische Philosoph Sartre. Doch die Einsamkeit taugt nicht zum Paradies. Die Geschichte der menschlichen Zivilisation beginnt in den Stadtstaaten der Antike und findet ihre Fortsetzung in den Megacitys der Gegenwart.

Ein historisches Abstract

die den Ertrag auch bei widrigen Klimabedingungen sichern oder sogar noch steigern. Man kann darüber grübeln, wie man mit anderen Städten Handel treibt, um an Waren zu gelangen, die man selbst nicht produziert, aber doch gut gebrauchen kann. Man kann so komplexe Dinge wie die Schrift ersinnen, die Wissenstransfer und Kommunikation erleichtern.

In der Stadt beginnt der Mensch zu denken. Während das Land Nahrung für den Körper herstellt, produziert die Stadt Nahrung fürs Gehirn. Auf die Frage, warum er so selten die Stadt verlässt, antwortete schon Sokrates, dass er von den Bäumen draußen vor den Stadttoren nichts lernen könne, wohl aber von den Menschen in der Stadt. Neben der wirtschaftlichen Blüte entwickeln sich in der Stadt auch Philosophie, Kunst und Wissenschaft ... Mit der Befreiung vom täglichen Geschäft der Nahrungssuche ist der Mensch der Natur nicht mehr ausgeliefert. Er wird zum Gestalter

V
 Städte machen reich, denn
 sie sind selbst Produktiv-
 kraft.



seiner Welt. Und diese Arbeit
 lohnt sich.

*„Verstädterung ist nicht
 nur Niederschlag einer
 von kapitalistischen
 Verwertungsinteressen
 bestimmten Entwick-
 lung, sondern selbst
 auch Produktivkraft.
 In der Zusammen-
 ballung von Produkti-
 onsstätten und Arbeits-
 kraft realisiert sich*

*eine Produktivkraft,
 die eine rasche Steige-
 rung des gesellschaft-
 lichen Reichtums
 ermöglicht.“*

Klaus Schenk, Stadtforscher

Städte machen reich. Schon
 immer. In industrialisierten
 Staaten beträgt der Anteil der
 Landwirtschaft am Bruttoinlands-
 produkt heute nur noch etwa
 ein Prozent. Doch der Reichtum
 der Städte weckt seit jeher auch
 Begehrlichkeiten. Schon in den
 frühen Metropolen, die tausende
 Jahre vor Christus entstehen, sind
 Bürgerkriege dokumentiert, bei

denen es sich aller Wahrschein-
 lichkeit nach um Verteilungskriege
 handelte. Doch die Angriffe auf
 den Reichtum kommen nicht
 nur von innen, sondern auch von
 außen. Daher rüsteten die Städte
 auf. Sie bauten Mauern. Souveräne
 Stadtstaaten entstehen. Doch
 Mauern wirken nicht nur nach
 außen. Sie wirken auch nach
 innen. Soziale Kontrolle schafft
 Identität, bewusste Gemeinschaft,
 aus der sich später einmal Natio-
 nen bilden werden. Ohne Stadt ist
 kein Staat zu machen. Allianzen
 werden geschmiedet, andere
 Städte erobert, um den eigenen
 Machtanspruch zu sichern. Aus
 Stadtstaaten, wie dem alten Rom
 – das im 1. Jahrhundert vor Chri-
 stus die erste Millionenstadt der
 Erde ist – entstehen Weltreiche,
 die die Grundlage unserer moder-
 nen Weltordnung bilden. Und so
 sind Städte nicht nur Geburts-
 stätten von Wirtschaft, Innovation
 oder Produktivität, sondern auch
 von Macht- und Sozialpolitik und
 Gesellschaft. In den Städten muss
 darüber entschieden werden, wer
 in welcher Form an der Gesell-
 schaft teilhaben kann. Was leistet
 so ein König eigentlich für all die
 Steuern, die er verlangt? Das wird
 man ja wohl noch fragen dürfen?

*„Sobald nun die
 Nachricht von der
 Eroberung der Bastille
 nach Versailles kam,
 und man die Pariser
 Anstalten zur Vertei-
 digung hörte, wo alle
 Straßen, Zugänge,
 Hauptplätze und*

*Brücken barrikadiert,
mit Wagenburgen ge-
schlossen und mit Ka-
nonen besetzt waren,
wurde die Bestürzung
allgemein, und nichts
blieb den Aristokraten
übrig als die Flucht.“*

Augenzeugenbericht über den Sturm auf die Bastille in Paris 1789

Revolutionen werden in der Stadt gemacht. Obwohl im 18. Jahrhundert noch sehr viel mehr Menschen auf dem Land wohnen als in der Stadt, ist der politische Einfluss der Stadtbewohner enorm. Wie in einem Brennglas bündeln und entzünden sich in der Stadt die gesellschaftlichen Konflikte. Statt in Parlamenten oder in Geheimzimmern am Hofe wird Politik nun auf der Straße gemacht. Über das Wesen der Gesellschaft wird im öffentlichen Raum verhandelt. Er verleiht den Menschen eine Stimme, die die Mächtigen nicht mehr überhören können. Die Kontrolle des öffentlichen Raumes gerät daher schnell zur Machtfrage. Von der großen Umgestaltung der Stadt Paris im 19. Jahrhundert durch Georges-Eugène Haussmann heißt es, dass die neuen Boulevards auch deshalb so breit angelegt wurden, damit sich dort keine Barrikaden mehr bauen ließen und die Armee oder Polizei auch mit schwerem Gerät in der Stadt mobil blieb. Der Kampf um die Kontrolle des öffentlichen Raums bestimmt bis heute die stadtplanerischen Diskussionen. Doch der öffentliche Raum gerät auch noch aus einem anderen Grund in den Fokus, denn

spätestens mit der industriellen Revolution und der damit verbundenen Explosion der Städte wird klar, dass der Mensch nicht nur die Stadt formt, sondern die Stadt auch den Menschen.

*„Schon das Straßenge-
wühl hat etwas Wider-
liches, etwas, wogegen
sich die menschliche
Natur empört. Diese
Hunderttausende von
allen Klassen und aus
allen Ständen, die sich
da aneinander vorbe-
drängen, sind sie nicht
alle Menschen mit
denselben Eigenschaf-
ten und Fähigkeiten
und mit demselben
Interesse, glücklich zu
werden? Und haben
sie nicht alle ihr Glück
am Ende doch durch
ein und dieselben
Mittel und Wege zu*

*erstreben? Und doch
rennen sie aneinander
vorüber, als ob sie gar
nichts gemein, gar
nichts miteinander zu
tun hätten, und doch
ist die einzige Überein-
kunft zwischen ihnen
die stillschweigende,
dass jeder sich auf
der Seite des Trottoirs
hält, die ihm rechts
liegt, damit die beiden
aneinander vorbe-
schießenden Strömun-
gen des Gedränges
sich nicht gegenseitig
aufhalten; und doch
fällt es keinem ein, die
andern auch nur eines
Blickes zu würdigen.
Die brutale Gleichgül-
tigkeit, die gefühllose
Isolierung jedes ein-
zelnen auf seine Pri-*

*vatinteressen tritt um
so widerwärtiger und
verletzender hervor, je
mehr diese einzelnen
auf den kleinen Raum
zusammengedrängt
sind; und wenn wir
auch wissen, dass die-
se Isolierung des ein-
zelnen, diese bornierte
Selbstsucht überall das
Grundprinzip unserer
heutigen Gesellschaft
ist, so tritt sie doch
nirgends so schamlos
unverhüllt, so selbstbe-
wusst auf als gerade
hier in dem Gewühl
der großen Stadt.“*

Friedrich Engels in „Lage der arbeitenden Klasse in England“, 1845

Die Geschwindigkeit und die Radikalität, mit der die industrielle Revolution das Leben im 18. und 19. Jahrhundert verändert, überfordert Menschen und Städte gleichermaßen. In Berlin beispielsweise



<
Suburbia vs. Urbanitas.
Vorstädte erzeugen eine
geistige Leere. Sie sind
keine Alternative zur Stadt.

verdoppelt sich zwischen 1890 und 1900 die Bevölkerung von 800 000 auf 2 Millionen. In Kohleregionen wie Gelsenkirchen verzehnfacht sie sich sogar. Europa steht vor 100 Jahren vor einer ganz ähnlichen Herausforderung wie die schnell wachsenden Städte in Entwicklungsländern heute. Und genau wie heute bringt das schnelle Wachstum verheerende soziale Verwerfungen mit sich. Die berüchtigten Mietskasernen mit zehn oder mehr Hinterhöfen entstehen. Kaum ein Sonnenstrahl findet dorthin. Auf engstem Raum leben Menschen unter katastrophalen Bedingungen zusammen. Ganze Familien teilen sich ein Zimmer. Hinzu kommen sogenannte Schlafburschen, die im selben Raum stundenweise unterkommen, um nicht auf der Straße zu hausen. Diese Form der Stadt macht krank und unglücklich. Sie ist mitnichten ein lebenswerter Ort. Doch welche Alternative gibt es? Mit dem Aufkommen des Autos und dem Ausbau des Nahverkehrs versuchen die Menschen Anfang des 20. Jahrhunderts die Stadt neu zu erfinden: Suburbia entsteht. Fortan soll die Vorstadt

der Schlüssel zum Lebensglück sein. Ruhig, weniger hektisch, mit viel Grün drum herum. Sogenannte Gartenstädte werden gebaut. Sind sie womöglich die bessere Stadt?

„Unsere äußeren Stadtviertel und Villenkolonien gewähren ihrem Bewohner, wenigstens wenn er an ein höheres geistiges Leben gewöhnt ist, außer den näher als sonst liegenden Naturschönheiten schließlich nichts als die ewig gleichmäßigen Straßen mit ihren ebensolchen Häusern [...]. Das tägliche Wandern in solchen Gegen-

den kann schließlich eine recht spürbare geistige Leere erzeugen; das Subjekt bleibt sozusagen bei sich und seinen Sorgen und findet nicht jene Ablenkung und Ausfüllung, die dem städtischen Getriebe trotz allem zu danken sind.“

Hans Schmidkunz in der Zeitschrift „Der Städtebau“, 1908

Das Leben im suburbanem Raum erweist sich schnell als wenig verlockend. Was die Metropolen mit ihrer Enge, ihrem Lärm oder dem Gestank an Zumutungen bereithält, machen sie nämlich mit etwas anderem weg: mit (Stadt-) Kultur. Da sind Theater, Cafés, das Kino, öffentliche Schwimmbäder, hübsch gestaltete Parks, Museen, Geschäfte, mit der

neuesten Mode ... die Stadt ist voller Attraktionen. In den 60er-Jahren versucht der französische Architekt Le Corbusier in seinen Unité d'Habitation, sogenannten „Wohnmaschinen“ aus Stahl und Beton, diese Stadtkultur in einem einzigen Wohnblock nachzubauen. Mit Wohnungen, Geschäften, Galerien, Arztpraxen, einem „Stadtplatz“ und Hotels im Gebäude sowie Schwimmbad und Freilufttheater auf dem Dach will Le Corbusier eine „vertikale Stadt“ erschaffen, die alle Bedürfnisse der Bewohner befriedigt. Eine radikale Idee. Für die damalige Zeit zu radikal. Was vom Scheitern Le Corbusiers übrig bleibt – nur fünf seiner visionären Wohnblöcke werden je gebaut –, ist jedoch die Frage: Ist Urbanität planbar?

Vor allem die Nachkriegszeit wird erzwungenermaßen zum stadtplanerischen Experimentierfeld. Die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ trennt die Stadtfunktionen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholen strikt voneinander. Die „autogerechte Stadt“ ordnete alle Planungsmaßnahmen der motorisierten Mobilität unter. Fußgänger oder Radfahrer werden von der Straße gedrängt. Großwohnsiedlungen sollen die Wohnungsnot lindern. Die Hybris der Planer kennt keine Grenzen. Sogar ganze Städte werden am Reißbrett entworfen, etwa die neue brasilianische Hauptstadt Brasília. Doch an vielen Orten scheint sich die Stadt dem Planungswillen hartnäckig zu widersetzen. Die gut gemeinten Konzepte wollen nicht recht funktionieren. Wohl auch, weil viele Planer Stadtkultur mit Konsumangeboten verwechseln. Sie überlassen den öffentlichen Raum – auch aufgrund der Finanznot der Kommunen – verstärkt privaten Investoren. Deren vielfältige Freizeit-

und Kulturangebote werden es schon richten und für Leben sorgen. Ein Trugschluss. Denn öffentlicher Raum, für dessen Zugang man bezahlen muss, ist kein öffentlicher Raum. Auf diese Weise schaffen sich die Städte selbst ab. Lösungen für dieses Dilemma werden gesucht. Und vielleicht gefunden, als Soziologen in den 90er Jahren beginnen Urbanität neu zu denken.

„Gerade das, was in der Stadtkritik stets kritisiert worden ist, ihre Dschungelhaftigkeit, Anonymität und Isolation, in der jeder dem anderen fremd ist, ist Voraussetzung für die Hoffnungen, die sich von jeher mit der Stadt verbunden haben: dass sie ein Ort ist, wo man unbehellig von Verwandten, Nachbarn und Polizei sein eigenes Leben leben kann. Die urbane Stadt bietet noch für die ausgefallenen Verhaltensweisen einen Ort, sie auszuleben und noch für das seltsamste Bedürfnis

die gewünschte Befriedigung. Die Anonymität der großen Stadt ist die Vorbedingung dafür, damit nicht jede Regung gleich zurechtgestutzt wird auf die Konvention.“

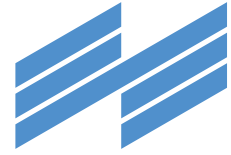
Walter Siebel, Soziologe, 1997

Die permanente Auseinandersetzung mit dem Fremden in der Stadt ist mittlerweile zum allgegenwärtigen Leitmotiv der Urbanität geworden, wohlweisend, dass das Fremde nicht immer nur neugierig, sondern vor allem auch Angst machen kann. Doch genau im Überwinden dieser Angst liegt die Chance,

sich weiterzuentwickeln und den eigenen Horizont zu erweitern, Neues zu entdecken und neues zu erschaffen. Die urbane Stadt ist auf Toleranz gebaut. Sie muss permanent Toleranz provozieren. Sie braucht einerseits Inseln und Rückzugsorte für verschiedene Milieus und andererseits Orte, an denen sich all die unterschiedlichen Menschen begegnen und austauschen können. Die urbane Stadt muss offen statt abweisend sein. Sie braucht ein Nebeneinander von Hoch- und Subkultur. Sie braucht Hightech und Gemütlichkeit. Laptop und Lederhose. Sie braucht Tag- und Nachtleben. Alte und Kinder. Lärmende Geselligkeit und nachdenklich machende Einsamkeit. Sie braucht First- und Secondhand. Sie braucht Macher und Aussteiger, Königin und Arbeitsbienen. Sie braucht die Lust am Leben in all seinen Facetten. Das ist Stadt im 21. Jahrhundert.



^
Zurück zur Natur? Ist das die Zukunft der Stadt?



Messe München

DEUTSCHLANDS SCHÖNSTE MESSEAUSSICHTEN.

München – internationale Wirtschaftsmetropole und zugleich eine Stadt mit einzigartiger Lebensqualität. Der ideale Standort für eine der weltweit führenden Messegesellschaften: Willkommen bei der Messe München.

WELCOME

IN WELCHER STADT WOLLEN WIR LEBEN?

Wir sprachen mit der Münchner
Stadtbaurätin, einem Bauträger,
einem Architekten, einer Künstle-
rin und einer Stadtforscherin über
Zustand und Zukunft unserer
Städte und über die Möglichkei-
ten Stadt zu gestalten >

Interviews
Daniel
Wiechmann

DIE STADTBAURÄTIN

„Man muss sich in der Stadt auch hinsetzen können, ohne gleich etwas kaufen zu müssen“



Prof. Dr. Elisabeth Merk ist seit 2007 Stadtbaurätin der Stadt München. Zuvor hat sie als Architektin gearbeitet und lehrt als Professorin für Städtebau und Stadtgestaltung an der Hochschule für Technik Stuttgart. Sie ist unter anderem Mitglied im Kuratorium Nationale Stadtentwicklungspolitik, Mitglied des Bau- und Planungsausschusses des Bayerischen Städtetages und Präsidentin der Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Frau Merk, wenn man bei Ihnen aus dem Bürofenster schaut, sieht man Baukräne, man hört den Verkehrslärm. Stört Sie das nicht?

Ich kann von hier aus auch die Alpen sehen.

Wie definieren Sie persönlich den Begriff Urbanität? Was macht Ihrer Meinung nach Urbanität aus?

Für mich ist Urbanität eine Mischung aus Distanz und Nähe, zu der man sich immer wieder neu positionieren muss. Es ist ja meist so, dass die urbanen Stadtviertel oder die Stadtzentren, in denen viel los ist, geliebt werden, weil man an dem Leben, das dort stattfindet, unkompliziert teilhaben kann. Man taucht in diese Viertel ein und fühlt sich dem zugehörig. Selbst, wenn man dort nicht lebt. Das ist die Nähe, die Urbanität ausmacht. Auf der anderen Seite bietet die Stadt jedem die Möglichkeit, seine eigenen Vorstellungen auszuleben, ohne, dass man mit seinen Nachbarn eine enge Beziehung eingehen muss. Stadt lässt Fremdheit und Unabhängigkeit, Freiheit zu. Das Schwierige ist: Wenn man Urbanität will, muss man beides, die Nähe und die Distanz, aushalten.

Sie sagen, dass man sich zur Urbanität stets neu positionieren muss? Verändert sich Urbanität?

Die Bedürfnisse eines Stadtbewohners ändern sich. Je nachdem, in welcher Phase seines Lebens man sich befindet, ob man Kinder hat oder nicht, ob man allein lebt oder zusammen oder ob man beruflich aktiv ist oder nicht. Für all diese Lebenssituationen bietet die Stadt vielfältige Bezugspunkte, die sich zum Teil auch widersprechen. Urbanität ist nicht immer ideal. Die Freiheit, die Urbanität bietet, bedeutet eben auch, dass man auch etwas aushalten muss. Man kann sich keine Lebendigkeit wünschen, ohne dass es dann auch lebendig ist.

Wünschen sich die Münchner denn mehr Urbanität?

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass gerade die Viertel, die am stärksten durch Urbanität belastet sind, im Wohlfühlfaktor am höchsten abschneiden. Das sind meist die gewachsenen, mehrfach überformten Viertel wie Sendling, das Glockenbachviertel, die Maxvorstadt oder Haidhausen. Wohingegen neu entstandene Stadtviertel, die wenig urbane Belastung haben, weil sie gut und neu geplant sind, in unseren Umfragen eher

schlecht abschneiden. Die Leute sagen, da ist zu wenig Leben. Aber auch da sind die Wahrnehmungen sehr unterschiedlich.

Inwiefern?

Nehmen wir zum Beispiel das Werksviertel. Da tauchte in der Diskussion um den neuen Konzertsaal auch das Argument auf, dass man ein so wichtiges Projekt doch nicht am Ende der Welt bauen könne. Für mich gehört der Ostbahnhof dagegen noch zur Innenstadt. So unterschiedlich kann der Wahrnehmungsfokus sein. Ich glaube, letztendlich gibt es so viele Vorstellungen von Urbanität, wie es Bürger in der Stadt gibt.

Wie kann man die Urbanität in einer Stadt entwickeln?

Urbanität braucht Raum für kulturelle Auseinandersetzungen. Deswegen finde ich das Werksviertel sehr spannend. Ich finde es gut, dass das, was an Kultur bereits im Viertel war, verquickt wird mit kreativen Wirtschaftszweigen, für die München ja auch steht. Sei es im Bereich Medien, Werbung oder Design. Wenn da noch die Hochkultur dazukommt, ist das ein toller Raum der Begegnung. Ein normales Büroviertel ist viel zu einseitig, als dass sich dort Urbanität entwickeln kann. Auch Viertel, die rein dem Konsum und Kommerz dienen, sind wenig urban. Das sieht man ja ein bisschen an den Fußgängerzonen. Die könnten auch nachts belebt sein, wenn sie nicht so einseitig angelegt wären. Urbanität braucht Vielfalt und Raum für kulturelle Auseinandersetzung, wo man sich auch mal streiten darf, wo es auch Konflikte gibt.

Apropos

Konflikte,

viele Gastronomen beklagen sich immer wieder über zu strenge Regeln im öffentlichen Raum. Würden Lockerungen dieser Regeln nicht helfen, die Stadt urbaner zu machen?

Urbanität scheitert nicht an drei Stuhlreihen mehr oder weniger vor einem Lokal. So schön es ist, im Sommer draußen zu sitzen: Das

> Stadtleben im öffentlichen Raum: Ein ewiger Kampf zwischen Kommerz und Freiheit? "Urbanität scheitert nicht an drei Stuhlreihen mehr oder weniger vor einem Lokal", findet die Münchner Stadtbaurätin Elisabeth Merk





allein ist noch keine Urbanität. Es geht uns auch darum, nichtkommerzielle Räume in der Stadt bereit zu halten. Es muss auch ein paar Orte in der Stadt geben, wo man sich hinsetzen kann, ohne dass man gleich etwas kaufen muss.

Der Stadtplanung wird oft vorgeworfen, dass sie meist nur auf aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen reagiere und zu wenig in die Zukunft denke. Ein gerechtfertigter Vorwurf?

Wir haben langfristige Planungsstrategien. Nur werden diese oft erst wahrgenommen, wenn es von der Leitlinie in die konkrete Maßnahme geht. In der Innenstadt zu Beispiel: Da haben wir den Jakobsplatz umgebaut, bei Linde kam das Parkhaus raus, der Sattlerplatz wird ebenfalls von einem Parkplatz befreit und in einen urbanen Platz umgestaltet. Das sind alles Dinge, die wurden gedanklich vor 15, 20 Jahren angelegt. Es kommt bei den Menschen jedoch meist erst an, wenn es einen Spatenstich gibt. Wir denken derzeit auch über eine bessere Anbindung des Werksviertels an Haidhausen nach, zum Beispiel durch einen großzügigeren Tunnel. Wir überlegen auch, wie wir das Kunstareal um die Pinakotheken besser an die umliegenden Quartiere anschließen. Durch veränderte Einbahnstraßenregelungen oder Fußgängerüberwege. Es ist nicht so, dass so etwas nicht gedacht wird. Wir gestalten die Stadt an allen Ecken und Enden. In der Innenstadt, in Freiham, mit der Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten und mit vielen Maßnahmen in einzelnen Stadtquartieren.

Die Münchner Innenstadt platzt vor allem tagsüber aus allen Nähten. Ist die Urbanisierung von Stadtteilquartieren eine Möglichkeit, dem in Zukunft entgegenzuwirken?

Ich finde, es braucht beides. Eine lebendige Innenstadt und eine Stadtteilurbanität. Es gehört zu einer guten Stadtteilkultur, dass man vieles gerne in seinem Viertel macht. Auf der anderen Seite gibt es Dinge, die es so nur in der zentralen Innenstadt gibt und die dort ein großstädtisch urbanes Flair vermitteln. Ich finde es toll, dass Jugendliche aus Neuperlach immer noch in den McDonalds am Stachus kommen. Den McDonalds hätten sie im Prinzip in Neuperlach auch. Warum kommen sie also zum Stachus? Weil ihnen der Ort wichtig ist. Ich finde es auch spannend zu sehen, dass am Samstag immer noch ganz viele Bürger in ihre Innenstadt gehen.

Das spricht ja auch dafür, dass die Mischung und Urbanität dort so ist, dass alle daran teilhaben können. Wir haben in der Innenstadt sicher sehr hochpreisige Dinge, die es am Stadtrand so nicht gibt, aber insgesamt gibt es eine breite Vielfalt an Angeboten für jedermann. Das ist das Ziel einer guten Stadtentwicklung.

Wie erklären Sie sich die Abneigung vieler Bürger gegenüber großen Stadtentwicklungsprojekten, wie etwa der 2. Stammstrecke. Das Phänomen ist ja nicht nur in München, sondern auch in anderen Städten zu beobachten.

Stadtentwicklung ist immer eine Chance, aber auch ein Stress. Es gibt Bewohner, die tatsächlich nicht noch mehr Urbanität wollen. Die denken nicht an die Möglichkeiten, die ihnen ein Stadtentwicklungsprojekt morgen gibt, sondern an den Stau oder den Dreck im Hier und Jetzt. Gerade im Bereich Mobilität führt jedoch kein Weg daran vorbei, dass wir aufrüsten. Allerdings ist der Bürger auch keine statische Größe. Wenn wir jetzt eine Bürgerbeteiligung machen, dann machen wir das mit den Bürgern, die heute in einem Quartier leben.

Die Menschen, die in Zukunft dort leben werden, sind ja noch nicht da. Macht Bürgerbeteiligung vor diesem Hintergrund überhaupt Sinn?

Gute Stadtplanung geht nur mit Bürgerbeteiligung.

Es heißt, die Stadt ist steingewordene Gesellschaft. Was lässt sich gegenwärtig aus der Stadt München über den Zustand unserer Gesellschaft ablesen?

Eine schwierige Frage. Natürlich ist alles, was man baut, ein Spiegel der Gesellschaft. Allerdings gibt es ja auch einen zeitlichen Kontext. Der Olympiapark zum Beispiel bringt das Lebensgefühl und die Aufbruchstimmung der 60er und 70er Jahre perfekt auf den Punkt. Ich denke, in den durchmischten urbanen Quartieren, die heute so beliebt sind, spiegelt sich vor allem der Wunsch nach Lebendigkeit. Es geht den Menschen darum, sich zu seinen Nachbarn in Bezug zu setzen. Wir haben in München 50 Prozent Singlehaushalte. Die Menschen suchen daher nach gesellschaftlicher Anerkennung und Teilhabe nicht mehr nur in ihrem privaten Umfeld, sondern eben auch in der städtischen Gemeinschaft. Dafür müssen wir als Stadt auch nach neuen Begegnungsmöglichkeiten suchen.

Wie kann das gelingen? Platz ist in München eher Mangelware.

Vielleicht schaffen wir es, wenn wir bestimmte Stadträume in Zukunft öffnen oder multifunktionaler denken. Wir haben zum Beispiel in manchen Stadtteilen Gebäude mit riesigen Foyers, die am Wochenende leer stehen. In der Stadtparkasse an der Ungererstraße etwa. Es gibt Parkplätze von Firmen, die an Wochenenden verwaist sind. Wenn wir diese Räume öffnen könnten, vorausgesetzt wir lösen die Haftungsfragen, wäre das ein echter Mehrwert für die Stadt.

DER BAUTRÄGER

„Der Münchner Immobilienmarkt steht unter einem Preisdruck, der kreative stadtplanerische Ideen oft verhindert.“



Karl-Heinz Siebenhütter ist Leiter der Münchner Niederlassung von HOCHTIEF. Der Baukonzern arbeitet im Münchner Werksviertel am Highrise one und am neuen WERK4.

Herr Siebenhütter, woran scheitert gute Stadtplanung Ihrer Erfahrung nach? Am Willen oder am Geld?

Sowohl als auch. Es gibt Bauherren, die empfinden es als Einmischung, wenn wir eigene Vorschläge oder Lösungen – zum Beispiel zur Nachhaltigkeit – anbieten. Bei solchen Projekten bekommen wir die fertigen Pläne und sollen diese lediglich verpreisen. Das sind aber leider auch oft die Projekte, die über kurz oder lang nicht funktionieren. Es gibt aber auch Kunden, die haben leider gar nicht die Wahl. Ich denke hier vor allem an den sehr preissensiblen Wohnungsmarkt. Da erleben wir schon die Situation, dass ein Familienvater mit Kindern, der eine Immobilie kaufen will, sich eine nachhaltige Qualität gar nicht mehr leisten kann. Grundsätzlich muss man einfach feststellen, dass der Münchener Immobilienmarkt unter einem Preisdruck steht, der kreative stadtplanerische Ideen oft verhindert.

Was unterscheidet ein nachhaltig gebautes Gebäude von einem normalen?

Was fast jeder sofort mit Nachhaltigkeit verbindet, sind Energieeffizienz sowie eine ressourcenschonende Bauausführung. Eine nachhaltig gebaute Immobilie besitzt vielleicht ein begrüntes Dach oder verfügt über einen Eisspeicher im Keller, mit dem das Gebäude geheizt wird. Zur Nachhaltigkeit gehören aber auch ökonomische und soziale Kriterien. So ist vielleicht ein besonderes Lichtmanagement realisiert, damit es möglichst viele gleichmäßig helle Räume in dem Objekt gibt, sodass die

Menschen sich darin wohler fühlen. So ein zunächst sozialer Aspekt kann für ein Unternehmen aber auch ganz schnell zu einem ökonomischen Vorteil werden. Denn Mitarbeiter, die sich in ihrem Büro wohl fühlen, arbeiten effektiver. Wir stellen auch fest, dass in einem international ausgerichteten Immobilienmarkt eine Zertifizierung mit einem Label für Nachhaltigkeit Voraussetzung für eine gute Weitervermarktung ist.

Wie schlägt sich nachhaltiges Bauen im Preis nieder?

In der Anschaffung ist das Bauen natürlich erstmal teurer. Aber der ökologische Gedanke steht dem der Wirtschaftlichkeit nicht entgegen. Im Gegenteil. Der Umweltschutz dient dazu, ein Objekt wirtschaftlicher zu machen. Ein energieeffizientes Gebäude sorgt über Jahre für geringe Betriebskosten, sodass sich die höhere Investition mit der Zeit amortisiert und später sogar Geld abwirft.

Sie meinen, wie bei einer energieeffizienten Waschmaschine, die zwar in der Anschaffung erst einmal mehr kostet, dafür aber Jahr für Jahr wenig Strom verbraucht, der ja auch Geld kostet, und so nach zehn Betriebsjahren eigentlich günstiger ist als eine normale Maschine?

Ja, genau so kann man sich das vorstellen.

Um nachhaltig zu bauen, brauchen Sie einen Bauherrn, der eine Vision hat, der sein Objekt nicht nur mit möglichst hohem Gewinn schnell verkaufen will, sondern der auch die Zukunft des Objektes im Sinn hat.

Wissen Bauherren überhaupt von den Möglichkeiten nachhaltigen Bauens? Müssen Sie viel Überzeugungsarbeit leisten?

Das Thema Nachhaltigkeit ist in der Branche schon präsent. Es gibt in Deutschland die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen, kurz DGNB, die nachhaltige Gebäude zertifiziert. Das betrifft vor allem Gewerbeimmobilien. HOCHTIEF war Gründungsmitglied der DGNB und wir auditieren auch die Projekte unserer Kunden, wenn dies gewünscht ist. Beim in Deutschland üblichen Standardprozedere der Bauvergabe haben wir allerdings kaum noch die Möglichkeiten, unser Knowhow in die Planungen einzubringen. Da wird vom Generalplaner ein Plan erstellt, eine Bauleistung ausgeschrieben, und wer den besten Preis liefert, baut. Dieses Vorgehen hat jedoch einen entscheidenden

Nachteil: Wir als Generalunternehmer kommen erst zu einem Zeitpunkt in das Projekt, wenn 90 Prozent der preisbildenden Entscheidungen bereits getroffen wurden. Wenn wir mit Sonderanschlägen kommen, stellt dies also eher eine Störung des Planungs- und Bauprozesses dar. Wir versuchen daher verstärkt, Projekte zu gewinnen, bei dem ein partnerschaftliches Bauen möglich ist.

Was ist daran anders?

Beim partnerschaftlichen Bauen sind wir auch als Bauausführender von Anfang an in die Planungen des Objektes miteinbezogen. Alle Beteiligten – die Architekten, die Planer, der Bauherr und die Bauausführenden – sitzen an einem Tisch. Es werden gemeinsame Ziele definiert und die werden dann umgesetzt. Am Baumarkt ist das derzeit ein durchaus wichtiges Thema, denn am Ende profitieren alle davon. Als weltweit agierender Baukonzern bringen wir die Erfahrung von hunderten Projekten mit an den Tisch. Diese Erfahrung hilft auch dem Architekten und weiteren Planern. Allein die TGA, die technische Gebäudeausstattung, ist enorm komplex geworden. Da macht es Sinn, dass wir bereits zu einem frühen Planungszeitpunkt gemeinsam mit den Planern nach Lösungen suchen. Wir profitieren aber ebenfalls von dieser Partnerschaft, weil wir zu jedem Zeitpunkt des Projektes wissen, dass wir es auch innerhalb des Zeit- und Kostenrahmens bauen können.

Warum ist das partnerschaftliche Bauen nicht längst Usus?

Aus zwei Gründen. Der erste ist der Preis. Viele Bauherren schreiben ihre Bauleistung aus und dann gibt es zehn Angebotsrunden, bei denen es nur darum geht, den besten Preis herauszuholen. Mit jeder Runde geht der Preis noch ein bisschen tiefer. Partnerschaftliches Bauen ist auf diesem Wege nicht möglich. Der zweite ist, dass viele Architekten und Planer Angst haben, dass wir ihnen die Arbeit wegnehmen.

Ist diese Angst nicht berechtigt?

Nein. Faktisch arbeiten zwar auch Architekten bei HOCHTIEF. Wir wollen damit aber dem Projekt-Architekten nicht den Rang ablaufen. Unser Architekt ist das Bindeglied zwischen dem Projekt-Architekten und uns. Er versteht einerseits, wo der Projekt-Architekt hinwill, kann ihm aber auch sofort erklären, warum bestimmte Elemente in seinem Entwurf baulich nicht funktionieren oder das Objekt erheblich



^
 Profit und Nachhaltigkeit müssen
 sich nicht ausschließen, weiß
 Karl-Heinz Siebenhütter von
 HOCHTIEF

teurer machen. Weil er im Gegensatz zu einem Bauingenieur dieselbe Sprache spricht wie der Projekt-Architekt. Architektur und Bauen sind in Deutschland zwei vollkommen verschiedene Welten. Zwischen diesen Welten kann der Architekt aus unserem Haus vermitteln, weil er beide kennt. Das neue WERK4 im Münchner Werksviertel realisieren wir zusammen mit der OTEC mit diesem partnerschaftlichen Ansatz. Der Austausch zwischen uns und dem Architekten hat dann auch zu einer vollkommen neuen Fassadenarchitektur geführt, da der ursprüngliche Entwurf mit dem vorhandenen Budget nicht zu realisieren war. Also haben wir uns gemeinsam hingesetzt und nach einer Lösung gesucht, mit der am Ende alle optisch zufrieden waren und die wir im Budget und im Zeitplan bauen können. Wenn man solche Änderungen erst in der Bauphase vornimmt, verzögert sich das ganze Projekt enorm. Um partnerschaftlich zu arbeiten, ist es jedoch notwendig, dass uns der Kunde vertraut. Dass er weiß, dass unsere Einwände nicht dazu dienen, unsere Marge zu erhöhen, sondern dazu, das Projekt für alle Beteiligten erfolgreich zu realisieren.

Glauben Sie, dass sich das partnerschaftliche Bauen dennoch durchsetzen wird?

Es muss. Erst neulich ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Bericht herausgegeben worden, der sich mit der Frage beschäftigte, warum Großprojekte in Deutschland oft aus dem Ruder laufen und wie man das in Zukunft verhindern kann. In diesem Bericht geht es um eine bessere und offenere Zusammenarbeit aller Beteiligten und konkret um die Möglichkeit des Einsatzes des sogenannten Building Information Modelings, kurz BIM.

BIM ist auch so ein Schlagwort, das die Baubranche derzeit sehr umtreibt ...

Ja, weil damit wirklich gute Möglichkeiten verbunden sind. BIM erfasst alle relevanten Informationen und Daten zu einem Bauwerk in einem physischen Datenraum, der dann inklusive 3D-Simulation allen Projektbeteiligten zur Verfügung steht. Sie können in so einem Datenraum sofort sehen, ob die vorgesehenen Wasserrohre beispielsweise auch in die Wand passen. Falls nicht, zeigt das Programm in so einem Fall automatisch Kollisionswarnungen an. Sie können in der Datei aber auch sofort ablesen, wieviel Meter Rohr Sie für das Gebäude brauchen

DER ARCHITEKT

und was die Kosten. Sie können ablesen, wann die Rohre verbaut sein müssen, da Sie sogar die Zeitebene des Projekts in dem Datenraum erfassen können. Was BIM so attraktiv macht, ist die Geschwindigkeit, mit der Sie Planungen vorantreiben können. Sie können sofort nachschauen, ob beispielsweise eine andere Tür eingebaut werden kann, also ob sie überhaupt passt und wie sich das auf den Preis auswirkt. Die Tür wird zudem auch in all ihren Elementen dargestellt, inklusive Klinke, Zarge und Holzqualität. Dafür muss der Datenraum aber eben auch mit allen Daten gefüttert werden. Und alle Informationen sind jederzeit für alle Beteiligten sichtbar. Das erfordert vor allem Vertrauen. Vom Bauherrn, vom Architekten, vom Generalplaner, von uns. Sobald da einer nicht mitmacht oder nicht von Anfang an eingebunden ist, hat BIM keinen Sinn. BIM hat deshalb tatsächlich das Potential, partnerschaftliches Bauen voranzutreiben.

Bauen Sie bereits mit BIM?

Ja. Beim WERK4 werden wir beispielsweise die sehr komplexe technische Gebäudeausrüstung mit BIM realisieren. In der Regel ist es aber noch sehr schwer mit BIM zu arbeiten, weil es noch kein einheitliches System gibt. Deshalb ist es auch bei diesem Thema so wichtig, dass HOCHTIEF möglichst schon bei den ersten Planungen eingebunden wird. Dann können unsere Experten den BIM-Prozess im Projekt implementieren und im besten Fall auch für eine einheitliche Software sorgen. Es gibt zurzeit leider verschiedene BIM-Programme, die jedoch noch nicht gut miteinander kommunizieren können. Das wird aber kommen.

„Wer eine Stadt plant, sollte sich überlegen, wie Menschen funktionieren.“



Der Architekt Eberhard Tröger beschäftigt sich seit Jahren mit dem Thema Stadtentwicklung. 2015 erschien von ihm das bemerkenswerte Buch „Dichte Atmosphäre. Über die bauliche Dichte und ihre Bedeutung in der mitteleuropäischen Stadt“, in dem Tröger sich mit dem komplexen Zusammenspiel von Dichte, Atmosphäre und öffentlichem Raum beschäftigt.

Herr Tröger, was ist die Grundvoraussetzung für gute Stadtplanung?

Vor allem eine Vorstellung davon, wie die Menschen in der Stadt leben. Und eine Voraussetzung darauf, wie sie in Zukunft wünschenswerter Weise hier leben könnten und möchten.

Wer sollte diese Vorstellung entwickeln?

Die sollte idealerweise das Stadtplanungsamt im Dialog mit externen Fachleuten und den Bürgern entwickeln, um dann daraus ein verbindliches und im wörtlichen Sinne selbstbewusstes Leitbild für die Stadt zu formulieren, das laufend

weiter justiert werden muss. Leider fehlt ein solches fundiertes Vorgehen bei den meisten Städten, oder das Leitbild hat zu wenig Durchsetzungskraft.

Warum? Was fehlt dem Stadtplanungsamt?

Ich denke, dass viele Planer keine genaue Vorstellung entwickeln, was Stadt genau ist – Stadt im Allgemeinen und ihre eigene Stadt im Speziellen. Also: Was ist Stadt? Wir Mitteleuropäer hängen da oft an der Idealvorstellung einer relativ dicht bebauten Stadt mit einer gewissen Architektur, mit einer irgendwie gearteten Begrenzung zur Landschaft, und so weiter. Doch was eine Stadt jenseits dieser Faktoren wirklich zur Stadt macht, ist eine sorgfältig geplante Kontinuität!

Was verstehen Sie unter dem Begriff der Kontinuität?

Ich muss im öffentlichen Raum einer Stadt das Gefühl oder sogar die Gewissheit haben, dass ich mich in genau dieser Stadt befinde – im Stadtzentrum genauso wie am Stadtrand. Wo auch immer ich mich aufhalte, muss ich immer sicher sein können, dass ich beispielsweise auf dem öffentlichen Stadtgebiet von München stehe. Wird dieses Gefühl unklar, dann bricht das Kontinuum der Stadt ab.

Wie muss der öffentliche Raum einer Stadt idealerweise beschaffen sein, um diesen Bruch zu verhindern?

Der öffentliche Raum ist das Bindemittel einer Stadt. Er verbindet alle Teile zu einer gemeinsamen Stadt. Und hier kann das spezifische Gefühl für dieses Kontinuum geprägt werden. Dazu braucht das Netz aus Straßen, Plätzen und Parks eine dezidierte Gestaltung und eine gewisse „Maschigkeit“. Ich mache mit meinen Studenten manchmal Spaziergänge, auf denen wir alle paar Minuten stehen und ich sie frage, ob wir uns auf öffentlichem oder privatem Boden befinden. Oft herrscht dann Ratlosigkeit. Mittlerweile gibt es unzählige Grauzonen. Das sind diese halböffentlichen Räume, die weder eindeutig als öffentlich noch als privat zu identifizieren sind. Auf diese Art entstehen Parallelnetzwerke, die sich nur auf sich selbst beziehen und weder das Wissen, noch die Geschichte der Stadt in sich tragen. So entstehen Inseln.

Wie kann man dieser Entwicklung entgegensteuern?

Eine Stadt sollte versuchen, klare Vor-

stellungen davon zu entwickeln, wie das Kontinuum ihres öffentlichen Raumes gestaltet wird und was es können soll. Und sie sollte verbindliche Regeln für die Dichte dieses Netzwerkes aufstellen. Dem öffentlichen Straßennetz kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Es muss feingemäht genug sein, um alle Bürger direkt erreichen zu können, und darf auf keinen Fall an private Investoren abgegeben werden. Ein solches Vorgehen hat natürlich Auswirkungen auf die maximalen Parzellengrößen, den Pflegeaufwand der öffentlichen Hand und vieles mehr. Vielen Städten fehlt deshalb der Mut, solche Regeln aufzustellen und durchzusetzen.

Oft fühlt man sich im historischen Teil einer Stadt wohler als in einem neu geplanten. Hatten frühere Stadtplaner ein Knowhow, das heutigen Gestaltern fehlt?

Das ist nicht so einfach zu beantworten. Die europäischen Altstädte entstanden ja sehr langsam aus vielen Einzelbedürfnissen ihrer Bürger. Heute wachsen aber viele Städte so extrem schnell, dass kaum Zeit bleibt, einen grundlegenden Plan dafür zu entwickeln, wie sie sich wirklich sinnvoll entwickeln können. Im 19. Jahrhundert hatte man noch versucht, für einige der damals in ähnlichem Ausmaß wachsenden europäischen Städte einen Wachstumsplan zu zeichnen. Nehmen wir zum Beispiel den berühmten Hobrecht-Plan für das Berlin der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Als sogenannter Fluchtlinienplan schrieb er das Netz an öffentlichen Straßen, Plätzen und Parks sowie deren Gestaltung für eine riesige Stadterweiterung rund um den Stadtkern ganz grundsätzlich vor. So entstand auf einem damals für viele unvorstellbar großen Gebiet ein städtisch geplantes und gestaltetes Straßennetz, das Blockrandbebauungen umschloss, die sich zur Straße hin an Baulinien halten mussten. Das dadurch entstandene städtische Kontinuum schätzen wir heute noch.

Warum funktionieren diese Blockränder noch heute? Nur wegen dieses Kontinuums?

Wer eine Stadt plant, der sollte sich überlegen, wie Menschen funktionieren. Genau das hat man damals noch gemacht. Nehmen wir beispielsweise die Länge der Blockränder. Es gibt eine bestimmte Strecke, die man laufen kann, ohne eine Straße als öde oder beengend zu empfinden. Das sind vielleicht 100 bis 200

Meter. Danach braucht man eine Kreuzung, die sowohl die Wahrnehmung der Ödnis unterbricht, als auch mir die Freiheit gibt, zu entscheiden, ob ich eine andere Richtung einschlagen möchte. Passiert das nicht, fühle ich mich in der Straße gefangen. Stadtgestaltung braucht diesen menschlichen Maßstab.

Gibt es noch weitere Beispiele dafür, wie Menschen eine Stadt wahrnehmen?

Ja, bei der Höhe der Häuser im 19. Jahrhundert zum Beispiel. Ihre vier bis fünf Stockwerke kann man noch ohne Aufzüge recht gut laufen. Und von oben ist die Distanz zur Straße gerade noch nicht zu groß, um jemandem dort unten etwas zuzurufen. Außerdem kommen in den alten Quartieren auch noch die Straßenbäume als wichtiges Element hinzu. Diese reagieren nämlich direkt auf die Beschaffenheit der Häuser. Unten gibt der kahle Stamm den Blick auf die meist öffentliche Nutzung im Erdgeschoss frei und schützt den Fußgänger gleichzeitig vor dem Verkehr auf der Straße. Ab dem ersten Obergeschoss beginnt dann das Blattwerk, das den privaten Raum der Wohnungen vor Einblicken beschützt. Im Sommer schützen die Blätter zusätzlich vor zu großer Hitze und im Winter lassen die kahlen Äste viel Sonne durch. In einer baumbestandenen Straße wird gleichzeitig die Architektur der Häuser weniger wichtig. Bereits die regelmäßige Reihung der Bäume garantiert einen gewissen Ausdruck von städtischem Kontinuum. Außerdem wurde damals die Straßenbreite so bemessen, dass genug Licht bis in die Erdgeschosse fallen kann. In solchen Straßen wirkt alles mit- und füreinander. Das Zusammenspiel verschiedenster Elemente ist auf das Zusammensein der Menschen abgestimmt.

Sollten wir bei der Stadtplanung also doch wieder die alten Viertel kopieren?

Nein, es geht nicht ums Kopieren, sondern ums Verstehen. Wir sind mindestens 100 Jahre weiter. Das Vorgehen damals hatte ja auch seine Schattenseiten. Positiv war, dass der öffentliche Raum Ausgangspunkt der Planung war. Negativ war jedoch, dass es auf den Grundstücksgevierten selbst mangels Vorschriften einen starken baulichen Wildwuchs durch die Investoren gab. Wir kennen das Elend der bis zu sieben Hinterhöfe mit ihren überfüllten Wohnungen. Wenn wir diese Zeit aber kritisch mit unseren heutigen Augen betrachten, dann können wir davon sehr viel lernen. Die Grundbedürfnisse





^ Öffentlicher Raum, wie er in den 70er Jahren geplant wurde. Ein Beispiel aus Berlin (Christburger Straße) ...



^ ... und eines aus München (Quidestraße). Aus dem Buch "Dichte Atmosphäre" in dem Eberhard Tröger die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt behandelt

der Menschen haben sich nämlich nicht wirklich geändert, wohl aber unsere Lebensweise. Legt man in der Stadtplanung den Fokus auf uns Menschen und wie wir leben, dann kann man unterscheiden, welche Elemente der Stadt immer noch gültig sind und welche nicht mehr funktionieren, fehlen oder neu gedacht werden müssen. Die Ödnis, der wir heutzutage in so vielen Neubaugebieten begegnen, entsteht aus dem Fehlen dieser kritischen Auseinandersetzung im Bezug auf den Menschen.

DIE KÜNSTLERIN

„Kunst im öffentlichen Raum hilft Identität zu stiften und einen Bezug zur Stadtgesellschaft herzustellen“





Çagla Ilk hat Architektur in Istanbul und Berlin studiert und arbeitet an der Schnittstelle von Kunst, Urbanistik und Architektur. Seit 2012 ist sie als Kuratorin für interdisziplinäre Kunstausstellung im Berliner Maxim Gorki Theater zuständig, die internationale Positionen der bildenden, performativen und darstellenden Künste verbindet. Mit ihrer interdisziplinären-postmigrantischen Plattform „Büro Milk“ interveniert sie mit ortsspezifischen Performances in öffentlichen Räumen u.a. in Berlin, München und Istanbul. Sie ist im Präsidium des größten Berliner Kunstvereins »neue Gesellschaft für bildende Kunst (nGbK)« und Mitglied im Rat für die Künste Berlin. Seit März 2016 ist sie in Kuratorium whiteBOX München.

Frau Ilk, wem gehört der öffentliche Raum?

Öffentlicher Raum sollte per Definition von allen Bürgern benutzt werden können. Wir durchqueren öffentliche Räume auf unseren täglichen Wegen zur Arbeit oder zum Einkaufen. Er dient der Kommunikation der Bürger einer Stadt, wir verbringen dort auch unsere Freizeit und erholen uns. Er ist eben ein sehr wichtiger Raum in unserem Leben. Unser Alltag findet im öffentlichen Raum statt. Konflikte, Berührungen – das gesamte Leben bildet sich in ihm ab. Obwohl der öffentliche Raum den Bewohnern gehört, wird er zugleich von der Stadt, die Repräsentant des Gemeinwesens ist, kontrolliert. Das macht den öffentlichen Raum so besonders. Nicht jeder hat dort alle Freiheiten.

<
„Corps in Situ in City“ heißt die faszinierende Kunstaktion der Französin Aline Brugel im öffentlichen Raum. Die whiteBOX holt das Projekt von Juli bis Oktober 2017 nach München

Über die Kontrolle des öffentlichen Raums wird seit jeher heftig gestritten. In den Neunziger Jahren haben Städte die Kontrolle des öffentlichen Raums vor allem Investoren überlassen. Ein Fehler?

Ja, das war eine fatale Entwicklung.

Städtische Räume wie Plätze oder Parks sollten allen gehören. Nun haben wir aber in der Vergangenheit erlebt, dass große Teile des öffentlichen Raums privatisiert wurden. Das hat zur Folge, dass die Investoren über die Regeln des Raumes bestimmen können und nicht mehr die Stadt. Ich hatte bei mir im Viertel eine Markthalle, die neu belebt werden sollte. Ursprünglich gab es die Idee, dort Bauern aus der Region oder Handwerkern aus dem Viertel eine Möglichkeit zu geben, dort ihre Waren anzubieten. Dann hat man die Halle aber an einen Supermarkt gegeben. Nun ist sie ein absolut austauschbarer Ort. Dort gibt es nichts Besonderes zu erleben. Wenn man nicht einkaufen muss, dann muss man sich dort nicht aufhalten. Oft ist es leider so, dass derjenige über den öffentlichen Raum bestimmt, der die größten – meist finanziellen – Ressourcen zur Verfügung hat. In den Straßen herrscht meist der Autoverkehr. Auf den Plätzen meist die Geschäfte des Einzelhandels. Diese Vereinnahmungsprozesse finden sich überall im öffentlichen Raum. Das Ergebnis sind Räume, die ihre Geschichte verloren haben.

Was kann Kunst im öffentlichen Raum bewirken?

Kunst kann helfen, einen öffentlichen Raum überhaupt zu definieren. Die Plätze einer Stadt gibt es meist schon hunderte Jahre. Ich bin sicher, dass auch Sie einen Platz mit einem dieser typischen Reitermonumente kennen. Das ist Kunst im öffentlichen Raum. Und schon damals sind die Bürger an diesem Monument zusammengekommen. Kunst im öffentlichen Raum hilft, Identität zu stiften und einen Bezug zur Stadtgesellschaft herzustellen.

Zieht es auch deshalb die Kunst wieder verstärkt in den öffentlichen Raum, weil dieser zu stark von anderen Parteien vereinnahmt wurde und nicht mehr ausschließlich dem Gemeinwesen dienlich ist?

Ich denke schon. Normalerweise war die Kunst immer in eigenen Räumen in der Stadt

vertreten. Vor allem in Museen oder in Institutionen. Doch durch die Veränderung der Städte, durch das Schrumpfen des öffentlichen Raums, sieht sich die Kunst herausgefordert. Sie wird ja auch oft wie bestimmte Milieus aus der Stadt verdrängt. Kunst hat jedoch auch eine gesellschaftliche Funktion und viele Künstler sehen sich da auch in der Verantwortung. Daher interveniert die Kunst in den letzten Jahren immer stärker im öffentlichen Raum, um ihn für die Bürger zurückzugewinnen.

Mit Erfolg?

Ja. Oft bewegen wir uns im öffentlichen Raum, ohne dessen Geschichte zu kennen. Der Raum ist alltäglich. Wenn man dann jedoch eine Performance erlebt, die die Geschichte des Raumes erzählt, verändert sich auch die Beziehung zu diesem Raum, in dem wir uns vorher zwar schon bewegt haben, den wir glaubten zu kennen, aber plötzlich ganz neu entdecken. Außerdem eröffnet die Kunst eine alternative Sichtweise auf den öffentlichen Raum. Sie kann neue Ideen stiften. Oder auch einfach nur schön sein. Das ist auch eine Aufgabe der Kunst. Sie kann im Raum eine neue Atmosphäre schaffen. In den letzten Jahren haben Künstler sehr viele unterschiedliche Strategien entwickelt, sich den öffentlichen Raum wieder anzueignen.

Wie sehen Stadtplaner die Intervention von Künstlern im öffentlichen Raum?

Wenn ich sehe, dass Stadtplaner nicht mehr nur im Auftrag von Politikern oder Bauherren arbeiten, sondern sich auch mit Bürgern, Künstlern, Theatermachern oder Stadtsoziologen zusammensetzen und urbane Möglichkeiten diskutieren, dann ist das schon ein Fortschritt. Ich denke, Stadtplanern ist heutzutage bewusster, für wen sie die Städte planen und dass es nicht funktioniert, das Feld nur den Investoren zu überlassen. Es gibt eine Tendenz, die „Kollaboration“ genannt wird und den gemeinsamen kreativen Prozess des Gestaltens und Lernens unterschiedlicher Akteure aus Kunst, Stadtplanung und Bürgerschaft beschreibt.

DIE STADTFORSCHERIN

„Es ist unmöglich bei der Stadtplanung alle Fäden in der Hand zu haben“



Ricarda Pätzold ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. Das Institut forscht seit 1973 im Auftrag deutscher Kommunen umfassend und praxisnah zum Thema Stadt.

Frau Pätzold, welches sind derzeit die drängendsten Themen der Stadtforschung?

Zurzeit beschäftigt uns das Thema des Wachstums der Städte sehr intensiv. Ich bin derzeit vor allem mit Fragen der qualitativen und quantitativen Befriedigung der Wohnraumfrage befasst.

Warum ist Stadtplanung ein so komplizierter Prozess?

In Städten bzw. Agglomerationsräumen existieren so viele Akteure und Prozesse, dass

niemand von sich sagen kann, er hätte alle Fäden in der Hand und kann alle Entwicklungen bis in Detail vorausplanen. Die vielen parallelen, sich zum Teil auch widersprechenden Prozesse in der Stadt haben alle so ihre Tücken und Besonderheiten. Ich finde auch in dem Begriff Stadtplanung steckt bereits ein kleiner Fehler. Man plant ja nicht immer auf einen bestimmten Zustand hin, ist aber grundsätzlich „schuld“, wenn etwas nicht läuft wie gewünscht. Ein weiterer Punkt, der Stadtplanung erschwert, ist der Wunsch nach schnellen Ergebnissen. Infrastrukturmaßnahmen, Wohnungsbau oder Bürgerbeteiligungsverfahren, das sind „Groß-tanker“. Die lassen sich nicht so in Fahrt bringen; wenn sie jedoch erst mal Bewegung aufgenommen haben, sind Kurskorrekturen wiederum nicht so einfach.

Lernen die Stadtverwaltungen denn aus Fehlern?

Auch in den 60er und 70er Jahren hat man sich gefragt, wie man die Stadt am besten erweitert und auf Basis der Erkenntnisse dann gebaut. Die heutige Einschätzung läuft oft darauf hinaus, dass erhebliche Fehler begangen wurden. Also versucht man heute, mit diesen Erkenntnissen neue Stadtviertel anders zu planen. Aber: Der Anspruch der Perfektion in solchen Prozessen kann nur schwer eingelöst werden. Wenn etwas neu gebaut wird, dann hat man beispielsweise kaum Erkenntnisse zu den späteren Nutzern. Die kann man ja nicht vorauswählen. Das müsste man aber eigentlich, denn deren Bedürfnisse sollten sich in dem Quartier widerspiegeln. Dann gibt es den Bauträger, der hätte vorher natürlich gerne einen fixen Plan. Doch wenn man alles schon hinstellt und festzurrt, kann man nur noch schwer auf Veränderungen oder neue Ansprüche reagieren. Ich kann daher schon verstehen, dass man gewisse Stadtentwicklungsprojekte auch mal ein Stück weit laufen lässt und die im Entstehungsprozess selbst gewonnenen Erkenntnisse nutzt, um sukzessive zu einem besseren Ergebnis zu kommen.

Kennen Sie solche Beispiele?

In der Seestadt Aspern in Wien gab es beispielsweise bereits während des Bauprozesses ein Quartiersmanagement. Nicht jedoch, weil man soziale Schieflagen erwartet hat, sondern weil man die neuen Bewohner und den ganzen anderen Nutzern des Quartiers eine Struktur mit zur Verfügung stellen wollte, um eine



^
"Viele Stadtentwicklungsprojekte sind Groß-tanker", weiß Ricarda Pätzold vom Deutschen Institut für Urbanistik. "Die lassen sich nicht so schnell in Fahrt bringen."

Beteiligungsdynamik zu entwickeln, die später mal in Identifikation mündet. Man baut so am Lebensgefühl, das hoffentlich in mehr „Glück“ mündet. Um das zu erreichen, reicht es nicht, den Leuten feierlich einen Wohnungsschlüssel in die Hand zu drücken.

Was ist der häufigste Irrtum im Umgang mit Urbanität?

Dass Urbanität sich fügt und nur in bestimmten Formen auftritt. Das Spannende an urbanen Situationen ist ja, dass sie einen immer wieder überraschen. Bei uns in Berlin gibt es beispielsweise einen riesigen vietnamesischen Supermarkt – das Dong Xuan Center. Drumherum gibt es immense Gewerbeflächen, die sich überhaupt nicht so entwickelten wie geplant. Dennoch passiert dort unheimlich viel, gibt es eine große Dynamik und es ist auch ein urbaner Raum entstanden. Nur eben nicht mit hübschem Kaffeehaus und schicker Boutique.

Was halten Sie von der Verdörflichung der Stadt, die derzeit oft gefordert wird?

Tatsächlich gibt es im Moment so ein bisschen die Tendenz, dass Menschen sich eine Art Dorfstadt wünschen, in der es nur die schönen Seiten der Stadt zu erleben gibt. Die Stadt soll sicher, sauber und ruhig sein. Ich glaube nicht, dass das gelingt. Dazu sind Großstädte zu unbändig und es würden gleichzeitig auch Innovationspotenziale verloren gehen. Vergleicht man die heutigen Städte mit denen vergangener Jahrzehnte, sind sie bereits deutlich sauberer, moderater und grüner geworden.

Warum wohnen wir überhaupt in der Stadt?

Ich denke, dass ist bei den meisten eine persönliche Kosten-Nutzen-Abwägung. Da werden die Zumutungen der Stadt, der Lärm, die vielen Leute, die Enge mit dem Zugang zur Bildung, zu Kunst und Unterhaltung „verrechnet“. Man muss übrigens auch immer sehen, dass die Vorstellung der Städter vom Leben auf dem Land ein Stück weit ein Luftschloss, eine Projektion ist. Da stellen sich alle immer das Leben am Waldrand vor. Soviel Waldrand gibt es gar nicht. Und wenn sie dann doch mal für drei Tage inmitten der Natur sind, denken sie vielleicht: Ist ja doch ganz schön langweilig hier.

Erwarten wir von der Stadt zu viel?

Vielleicht. In einer Stadt ist nie alles gut. München zum Beispiel macht wirklich alles, was man hinsichtlich sozialgerechter Stadtent-

wicklung machen kann und dennoch ist der Handlungsspielraum begrenzt.

Wie wirkt sich die Stadtidentität auf die Stadtplanung aus?

Ich denke, sie ist sehr wichtig. Nicht jede Stadt ist für jeden gemacht. Städte haben alle einen eigenen Charakter, ihre eigene Persönlichkeit. Die Soziologin Martina Löw hat sich intensiv mit dieser „Eigenlogik“ beschäftigt. Wir sind nun mal nicht alle gleich und das spiegelt sich auch in unseren Stadtidentitäten. In Köln wird immer über den Klüngel geschimpft. Allerdings bewirkt dieser Klüngel eben auch, dass sehr viel ausgehandelt wird. Das kann man kritisch beäugen. Solche „Charaktermerkmale“ einer Stadt schränken die Übertragbarkeit von Strategien ein, denn man kann sie nicht einfach übergehen. Täte man es doch, würde die Stadt einen Teil ihrer Identität verlieren.

Inwieweit behindert die Gesetzgebung gute Stadtplanung?

Das ist eine umstrittene Frage. Es gibt unter den derzeit geltenden Bauvorgaben auch zahlreiche Beispiele für gute Stadtentwicklung. Die Juristen sagen: Man kann eigentlich fast alles machen. Man muss sich nur ein bisschen anstrengen. Darauf hat vielleicht nicht jeder Lust. Die Alternative wäre, das Regelwerk zu entschlacken. Davor hat man aber auch wieder Angst, denn einerseits sollen die Regeln das „Gute“ ermöglichen, aber eben auch das „Schlechte“ verhindern. Alte Stadtquartiere zeigen, dass man mit großer Dichte auch Qualität bauen kann. Ich kann aber auch geistlose Klötze hinstellen. Die Qualität eines Bauvorhabens wird ganz wesentlich auch außerhalb des Gesetzestextes verhandelt. Deswegen ist diese Diskussion auch ein wenig Schattenboxen. Ich glaube nicht, dass die Bauregeln uns wirklich behindern.

Wie müssen Bürger in die Stadtplanung eingebunden werden?

Viele Städte entwickeln Bürgerbeteiligungsrichtlinien und das ist auch gut so. Es muss aber in diesem Prozess immer klar sein, worüber man überhaupt diskutieren kann. Die Planung kann nicht komplett einer „Schwarmintelligenz“ unterworfen werden. Am Ende muss immer eine Entscheidung getroffen werden und dafür muss auch jemand einstehen. Es reicht nicht, sich einen Nachmittag irgendwo reinzu-

setzen und zu sagen: Das finde ich blöd. Und dann wird das Projekt eben nicht umgesetzt. Bürgerbeteiligung heißt Streit aushalten. Auch für die Bürger. Es sollte auch nicht das „Gruppenziel“ sein, dass am Ende alle glücklich sind. Es ist aber sehr wichtig, wie in solchen Verfahren miteinander geredet wird. Das wird in allen gesellschaftlichen Bereichen immer wichtiger. Man kann diskutieren. Man kann seine Meinung ändern. Man kann nicht nur mit Maximalzielen in solche Diskussionen gehen. Am wichtigsten in der Stadtplanung ist Transparenz. Es wäre schon sehr zielführend, wenn es in diesem Bereich weniger Geheimnisse gäbe.

Ein beliebter Vorwurf an Stadtplaner ist, dass sie nur auf Probleme der Gegenwart reagieren und zu wenig in die Zukunft denken.

Nicht überall kann man immer alles vorhersehen. Das Denken auf Vorrat funktioniert nur begrenzt. Nehmen wir beispielsweise die Stadt Berlin. Hätte man vor 15 Jahren die Zukunft vorhergesehen, dann hätte die öffentliche Hand damals den ganzen Grund gekauft. Liegenschaften waren günstig, viele wollte niemand haben. Dann wäre Berlin selbst jetzt der größte Flächeneigentümer der Stadt und könnte alles gestalten. Zu diesem Zeitpunkt, als dieses Fenster offenstand, hat jedoch gar niemand diese Möglichkeit gesehen und auch nicht sehen können.

Steckt die Stadtplanung auch deshalb in einem Dilemma, weil eine Stadt niemals fertig ist?

Ja, fertig werden zu wollen, führt in die Falle. Es gibt kein abschließendes Handeln, damit es dann auch mal gut ist. In einer Stadt geht es immer weiter. Ein einmal gefundener Kompromiss hält vielleicht zehn Jahre und plötzlich kippt er. Dann muss die Planung eben wieder ran! Das ist halt einfach so. Ich glaube, man muss aber auch grundsätzlich ein bisschen Vertrauen in die Stadt haben. Diese komplexen Gebilde entwickeln immer wieder erstaunliche Selbstheilungskräfte.

Highlights mit

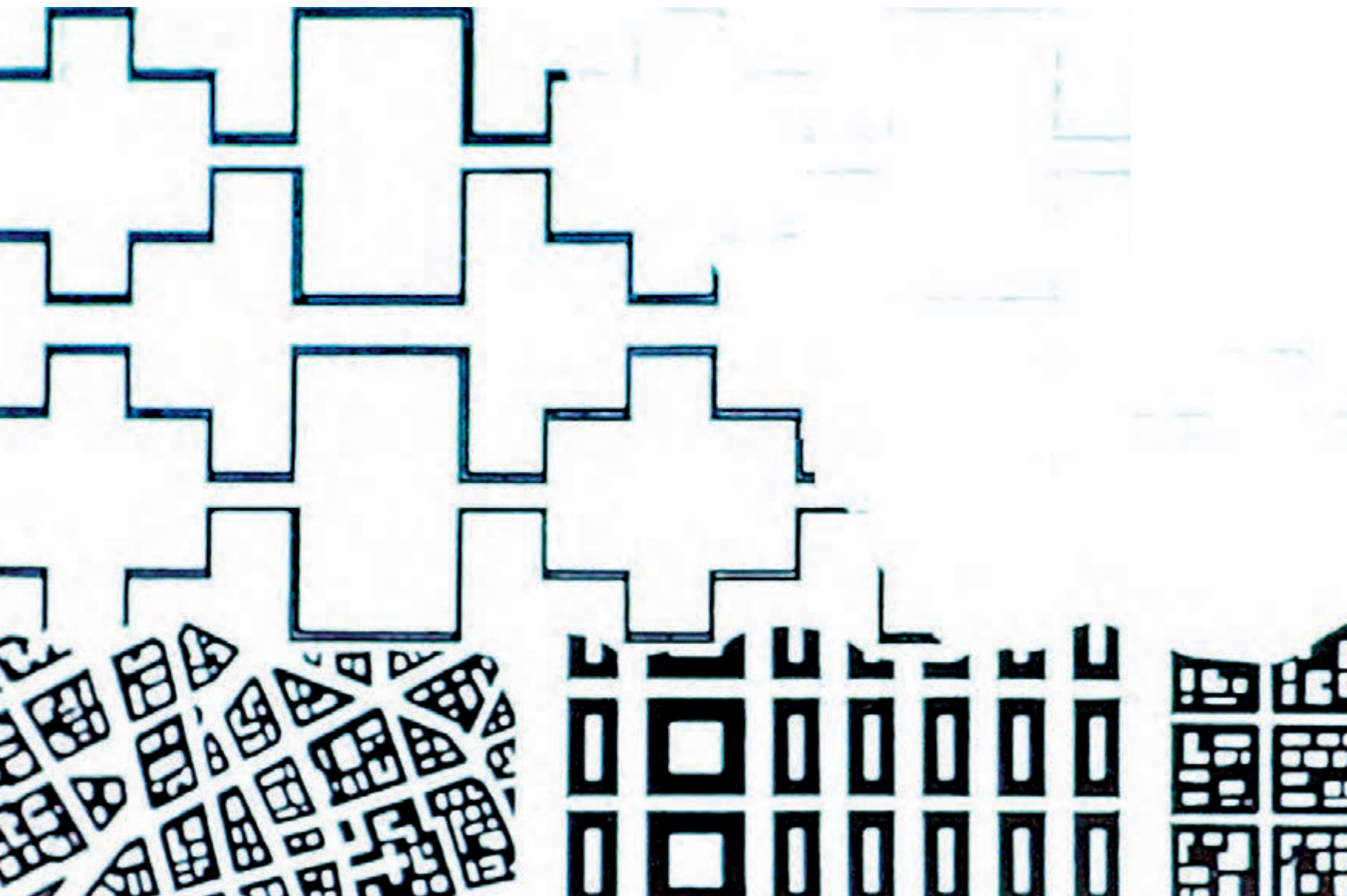


Eine erfrischende
Abwechslung für
jedes
Programm.

www.gerolsteiner.de

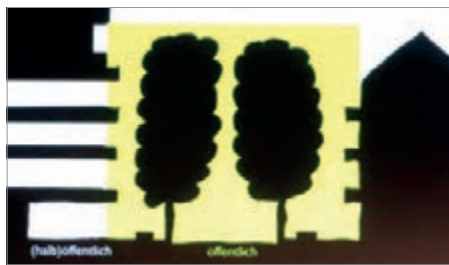
STADTPLANUNG VERSTEHEN

Was Stadtextperten meinen, wenn sie vom öffentlichen Raum, Dichte, Segregation, Blockrandbebauung oder Gentrifizierung sprechen



Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum umfasst in der Regel alle frei zugänglichen Flächen einer Stadt, die der Gemeinde gehören und von ihr bewirtschaftet werden. Das sind vor allem Straßen und Gehwege, aber auch Parks und Plätze. Die Bedeutung des öffentlichen Raums für die Stadtatmosphäre beschrieb die Soziologin Janne Jacobsen 1963 wie folgt: „Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe. Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“

**Dichte**

Lange Zeit galt die bauliche Dichte als das wichtigste Kriterium in der Stadtplanung. Für die Bestimmung der Dichte werden in der Regel die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ) und die Baumassenzahl (BMZ) herangezogen. Die GRZ legt dabei die Größe der Freiraumfläche fest. Die GFZ bestimmt, wie hoch gebaut werden darf. Die BMZ gibt Auskunft über das Verhältnis des Bauvolumens zur Grundstücksfläche. Eine hohe bauliche Dichte wurde in der Vergangenheit meist als negativ angesehen. Heute gilt die



Dichte nicht mehr als relevante Größe, um die Qualität eines Stadtquartiers zu beschreiben. Nicht zuletzt, da die Erfahrung gezeigt hat, dass Stadträume mit hoher Dichte sehr wohl eine hohe Lebensqualität mit sich bringen können. Die moderne Stadtplanung geht daher davon aus, dass jeder Ort in der Stadt seine spezifische Dichte erfordert, um sich atmosphärisch entfalten zu können.

Nachverdichtung

Die Nachverdichtung ist ein Mittel der Stadtplanung, um Stadträume intensiver zu nutzen oder baulich neu zu strukturieren. Ziele der Nachverdichtung sind unter anderem eine bessere Verteilung der Infrastruktur (Kindertagesstätten, Einzelhandel), die Rückgewinnung von Urbanität durch Verstärkung der Einwohnerdichte und durch eine Nutzungsanreicherung in bisher eher monofunktionalen Quartieren. Am Abend tote, konsumdominierte Innenstadtlagen können im Zuge einer Nachverdichtung durch den Bau von Wohnungen wiederbelebt werden. Die Nachverdichtung wird aber auch kritisch gesehen. Zum Beispiel wenn durch sie Freiraumanteile gesenkt werden oder historische Bausubstanzen angegriffen werden.

**Gentrifizierung**

Mit dem Begriff Gentrifizierung wird der Umwandlungsprozess eines Stadtquartiers beschrieben.

Dieser Prozess folgt dabei immer einem bestimmten Schema. Ausgangspunkt ist meist ein brachliegendes Stadtquartier, das aufgrund günstiger Mieten und räumlicher Gestaltungsmöglichkeiten eine kreative Klientel wie Studenten oder Künstler anzieht. In der Folge vollzieht sich eine qualitative Belegung des Viertels, die das Quartier in den Fokus der Stadtöffentlichkeit und der Geschäftswelt rückt. Durch Sanierungen schafft letztere in dem neuen angesagten Viertel attraktive Wohn- und Geschäftsräume für eine vermögendere Klientel. Das immer stärker werdende Engagement von Investoren führt schließlich dazu, dass jene Menschen, die das Viertel zuvor belebt und seine Atmosphäre ausgemacht haben, es sich nicht mehr leisten können und es verlassen. Gentrifizierung beinhaltet daher auch immer eine Segregation.



Segregation

Mit Segregation wird die räumliche Trennung bestimmter Gruppen oder Milieus in der Stadt beschrieben. Beispiele sind das typische Studentenviertel, das Villenviertel, das Künstlerviertel oder das Armenviertel. Auch ausländische Gruppen leben in Städten häufig in räumlicher Nähe zueinander (z.B. China-Town). Segregation ist nicht per se schlecht. Sie erfolgt oft freiwillig.

Aus der räumlichen Nähe Gleichgesinnter können zum Beispiel Netzwerke leichter entstehen oder spezialisierte Kultur- und Geschäftsbetriebe, die wiederum das Stadtleben insgesamt bereichern. Wird die Segregation jedoch von rein ökonomischen Zwängen hervorgerufen, wird sie als Ausgrenzung, Ghettoisierung und Diskriminierung empfunden, und zum Problem.



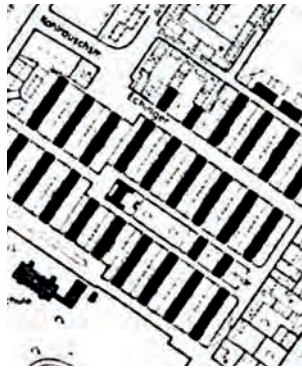
Blockrandbebauung

Die Blockrandbebauung ist die klassische Bebauung, wie man sie in Altbauquartieren aus der Gründerzeit findet. Dabei sind Häuser in geschlossener Bauweise (also nicht freistehend) um einen Innenhof gruppiert. Die Blockrandbebauung gilt als die ursprünglichste Bauweise großer Städte, da sie bereits im alten Rom angewendet wurde.



Zeilenbebauung

Bei der Zeilenbebauung sind mehrere Wohnblocks quer zu einer Verkehrsstraße angeordnet. So sollte eine gewisse Luftigkeit entstehen. Die Gebäude konnten außerdem nach dem Sonnenstand ausgerichtet werden und großzügig von Grünflächen umgeben sein. Atmosphärisch wird die Zeilenbebauung jedoch oft als monoton empfunden. Auch fehlt die Straße als Orientierungspunkt in der unmittelbaren Wohnumgebung, weshalb mit der Zeilenbebauung oft eine Desorientierung einhergeht. Derartige Siedlungen entstanden vor allem zwischen 1950 und 1970 an den Stadträndern.



flexibel und eignet sich daher besonders für topografische Problemzonen.

**Cluster- oder Gruppenbauweise**

Bei dieser Form der Stadtgestaltung werden verschiedene Gebäudeformen und -größen bewusst in eine gestalterische Beziehung gesetzt. Dadurch verliert das Ensemble meist seine klare Anbindung an den öffentlichen Raum und wirkt für sich selbst.

**Reihenbebauung**

Die Reihenbebauung erfolgt längs zu einer Straße. An Dorfstraßen oder in Vorstadtsiedlungen sind Häuser typischerweise in Reihe gebaut. Die Bauweise kann geschlossen (Haus direkt an Haus) oder offen (freistehende Häuser) erfolgen. Sie ist zwar monoton, andererseits aber auch

WELTDORF MIT HERZ



Text
Karl Forster

Illustration
Loomit

DIE Stadt gibt es nicht. In jeder Stadt verweben sich Stimmungen, Orte, Geschichte und Geschichten zu einer eigenen Identität. Wir haben unseren Autor Karl Forster durch München geschickt, die Persönlichkeit der Stadt einzufangen

Laptop und Lederhose, Champagner und Weißwurst, Bayern und Sechzig, Obermenzing und Untergiesing. Ja, München ist immer noch beides, Welt und Dorf, auch wenn sich manche dieser Klischees doch recht abgenützt haben. Laptops stapeln sich längst in den einschlägig beschrifteten Containern der blitzsauberen Wertstoffhöfe. Lederhosen tragen übers Jahr nur noch Kellner in neobavaristischen Wirtshäusern mit Deppenapostroph – der männliche Rest dann natürlich in der Countrystyle-Variante während der Wiesn. Die Champagnerweißwurst war ein Produkt der Achtzigerjahre. Und der FC Bayern ist vom noch aus nostalgischen Gründen "Lokalrivalen" genannten TSV 1860 heute so weit entfernt wie das Smartphone von der Wählscheibe. Was also ist München heute? Was ist aus dem Millionendorf, der Weltstadt mit Herz, der Isarmetropole und nördlichsten Großstadt Italiens geworden?

Die Antwort ist, so sei es nun mal behauptet, einfach: München ist heute nicht viel anders, als es schon immer war. Ein Sprachtipp für den Alliterations-Fan und Möchtetern-Ministerpräsidenten Markus Söder: Tablet und Trachtenjanker.

Diese münchentypische Ambivalenz findet sich in allen Lebensbereichen, von der Küche bis zur Kultur, vom Verkehr bis zum wir-sind-das-Volk-Schreier, von der Isar bis zur Würm. Und wenn man will, auch von Marx, dem katholischen Kardinal, bis zu Bedford-Strom, dem Chef der deutschen Evangelen, auch wenn die zwei recht gut miteinander können; aber man muss sie sich nur anschauen.

Doch beginnen wir die München-Exegese, indem wir von außen auf die geliebte Stadt schauen. Von ganz weit weg zunächst. Wo immer in Amerika, Süd, Mittel und Nord inbegriffen, man seine Herkunft preisgibt, erntet man ein Lächeln, ein sehr ehrliches, manchmal auch ein wenig neidisches Lächeln. In Rio fahren die Drogendealer gerne große BMWs aus München, die besseren sogar gepanzerte (nun gut, es darf auch mal ein Porsche sein). Im Crane Beach Hotel auf Barbados, einer der edelsten Übernachtungsmöglichkeiten der ganzen Welt, an dessen Pool



schon Marilyn Monroe zum Fotoshooting geladen hat, schwärmte einst der Barkeeper, ein weltgereister Mann, vom Münchner Bier und der Münchner Reggae-Combo „Jamaram“. Im Mama Rosa's,

einem der verwegenen Bluesclubs von Chicago, servieren sie Franziskaner Weißbier (leider mit Zitrone, aber der Wille zählt fürs Werk). Und wer in dieser „Windy City“ eine Sightseeingtour auf dem Chicago River absolviert, sieht nichts von der großartigen Architektur, weil er im Unterdeck des Schiffes eine Bar entdeckt hat, in der Münchner Hofbräu-Helles ausgeschenkt wird – vom Fass! Fehlt vielleicht noch Kanada: „It's Not Montreal, but it's like Montreal“, lobte die Artistin des kanadischen Zirkus „Cirque Eloize“ München nach dem vierwöchigen Gastspiel beim Wintertollwood-Festival auf der Theresienwiese. Und freut sich aufs Wiederkommen. Oft fallen dann, fast egal, wo auf der Welt der Münchner auf Münchenfans trifft, auch noch Worte wie Hofbräuhaus, Oktoberfest, FC Bayern und Beckenbauer. Nun ja: Beckenbauer kommt heute nicht mehr so oft zum Einsatz.

Erforscht man die Gemütslage bezüglich der bayerischen Landeshauptstadt innerhalb der Republik, wird die Situation schon komplizierter. Hamburg, Berlin, ja, ab und an sogar das liebe Köln ätzen gerne in Richtung Süden. Hamburg: Weil München keine Pfeffersäcke habe. Berlin: Weil München kein Berghain habe. Köln: Weil München keine so hübsche Schwulenszene habe. Doch man darf sagen, dass München solche Defizite eher genießt als bedauert. Außerdem: München hat den Grant, hat den Föhn und hat die Nackerten im Englischen Garten. Das muss zunächst reichen.

Doch natürlich kennt der Münchner die Schlagseiten seiner Heimat und weiß sie auch zu benennen. Es ist aber eben so, dass es nur ihm allein zusteht, darüber zu lamentieren und nicht irgendeinem Zugereisten, sprich



KARL FORSTER

Karl Forster, 1950 im niederbayerischen Vilsbiburg geboren, lebt seit 1970 in München, schreibt seit 1977 für die Süddeutsche Zeitung, war zuletzt als Redakteur verantwortlich für die Kultur in der Stadt, der Region und in Bayern und ist dem Blatt seit April 2016 weiter als Autor verbunden.

8 Fragen
an Karl Forster

1.
Urbanität ist ...?



Ein blödes Modewort der
Architekturkritiker.

2.
Kann München Weltstadt?



Ja, muss aber nicht.

3.
Wie sind Sie am liebsten in der
Stadt unterwegs?



Mit dem Segway, traue mich aber
nicht, also mit der MVV-Jahres-
karte für ältere Menschen.

4.
Für einen Tag Bürgermeister – Ihr
erstes Gesetz?



Die ganze Innenstadt wird zum
Shared Space.



Zuagroasdn. Nur der Eingeborene darf schimpfen über die Einfallslosigkeit hier waltender Architekten, die seit dem Olympiagelände

(Architekturbüro Benisch, 1972)

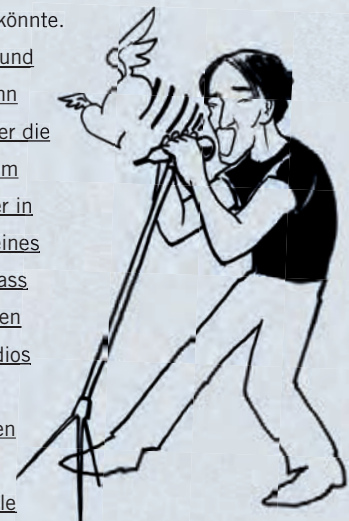
und dem Hypohochhaus (Betz, 1981) nichts auch nur annähernd Eindrucksvolles mehr zustande gebracht hätten. Und er weiß dafür viele gar nicht prächtige Beispiele anzuführen. Die Neubebauung des einstigen Rodenstock-Geländes nahe dem Röcklplatz etwa, die mehr an industrielle Hühnerhaltung erinnert denn an menschenfreundliches Bauen. Oder die ersten offiziellen Vorschläge für die Neubauten auf dem Paulanergelände am Isar-Hochufer. Da wird einem das Bier sauer angesichts der Ideenlosigkeit, mit der die Bayerische Hausbau dort Zukunft gestalten will. Vielleicht rührt die doch recht verbissen geführte Diskussion um den neuen Konzertsaalbau am Ostbahnhof daher, dass der Münchner seinen Bauherrn einfach nichts mehr zutraut angesichts der Ödnis vom Ackermannbogen bis Thalkirchen (obwohl sich's in den Neubauten dort recht angenehm wohnen lässt, sieht halt nur stocklangweilig aus).

Man könnte hier und jetzt darüber nachdenken, wo das Lamento der Hamburger während der überlangen Bauzeit ihrer Elbphilharmonie geblieben ist. Und auch darüber, was mit der derzeit bundesweit in allen Medien gepflegten Häme passieren wird, sollte der Berliner Flughafen BER doch noch in den Dienst gehen. An der Alster jedenfalls hat der Stolz auf den Bau jegliche Kritik ins Abseits verbannt und purem Jubel Platz gemacht. Und so wäre es wahrscheinlich auch in München, gelänge der Stadt mit dem Konzertsaalbau am Ostbahnhof ein ähnlicher Wurf und hielten sich dabei auch noch die Kosten einigermaßen in dem ihnen verordneten Rahmen. Wo man doch schon so lange stolz ist auf die drei A-Klangkörper und das gute Dutzend kleinerer Orchester, die München zu einer echten Musikmetropole machen.

Allerdings hat Berlin dahingehend auch Einiges zu bieten, siehe Simon Rattle und seine Philharmoniker oder Daniel Barenboim samt Staatsoper und Staatskapelle. Was die Populärkultur von Popmusik bis Film angeht, herrscht in München aber teils noch „Luft nach oben“. Zwar hat die „Berliner Schule“ den deutschen Film sogar in Frankreich wieder populär gemacht. Münchens HFF kann da aber dank Caroline Link, Dominik Graf und natürlich jetzt dank Maren Ade locker mithalten.

In Sachen Wortspielereien ist München sowieso top, auch und vor allem wegen Till Hofmanns Kabarettreich rund um die Occamstraße, wo der kabarettistische Anfänger (Vereinsheim) und der nationale Profi (Lach- und Schießgesellschaft) Bühne und Publikum findet. Ein Konzentrat, wie es in Sachen teurer Kulinarik sonst nur der Selbstvermarktungskoch Alfons Schuhbeck am Platzl schaffte. Bei der Musik ist das ein bisschen anders. Wenn heute ein Münchner vom Hamburger Flughafen Fuhsbüttel mit dem Taxi in die Innenstadt fährt, legt der Fahrer, so er den Dialekt des Gastes geortet hat, immer noch die „Spider Murphy Gang“ mit „Skandal um Rosi“ ein, als ob's nichts anderes gäbe. Nun ja, die Hamburger Schule hat die Popmusik seit mehr als 30 Jahren belebt, auch wenn sie heute fast nur noch als Begriff existiert. Münchens Popmusiker dagegen beklagen immer schon einen eklatanten Mangel an Übungsräumen und an Bühnen, von denen aus man die Welt erobern könnte.

Rühmliche Ausnahme und leuchtender Stern (wenn auch ein kleiner) ist hier die Milla, ein junger Club im Glockenbachviertel, der in den wenigen Jahren seines Bestehens bewirkte, dass Münchner Popmusik den Weg raus aus den Studios findet, man denke nur an den stimmungsgewaltigen Bluesmusiker Jesper Munk oder die kraftvolle



Frauen-Noise-Band „Candelilla“. Wogegen die Unterfahrt in Haidhausen, Hort anspruchsvoller Jazzmusik, schon eher ein alter Rebstock ist, an dem aber immer noch köstliche Trauben der Sorte „Blaue Noten“ wachsen. Doch ein Rebstock ist halt noch kein Weinberg.

Apropos Haidhausen: An diesem Viertel lässt sich hübsch nachvollziehen, was Gentrifizierung bedeutet, nimmt man dem Begriff den politischen Habitus. „Haidhusir“ (Häuser auf der Heide) wurde 808 erstmals urkundlich erwähnt, nach „Munichen“ gelangte man damals schon über den „gaachen Steig“; daraus wurde sehr viel später eine „gaache“ Betonburg für Kultur. Im 19. Jahrhundert wurde das eher ärmliche Handwerkerviertel erstmals durch das Klinikum rechts der Isar und den Bau des Maximilianeums aufgewertet. Die Straßen benannte man nach den siegreichen Schlachten des Deutsch-Französischen Krieges, Haidhausen wurde so zum „Franzosenviertel“, war aber immer noch auch ein „Glasscherbenviertel“. Allerdings hatte schon Franz von Stuck um die Wende zum 20. Jahrhundert den Reiz des Isar-Hochufers entdeckt und dort seine Villa hingestellt. Erst viel später, um und nach 1980, wurden viele ausgedienten Handwerkerhäuser, damals vor allem billiger Wohnraum, geschleift und durch edles Lebensambiente ersetzt. Haidhausen wuchs zum „place to be“, galt bald als schnöselig und markant überteuert und konnte sich erst in den letzten Jahren als gehobenes, aber dennoch gewachsenes Viertel in Münchens Stadtkonglomerat etablieren. Vielleicht auch deswegen, weil Haidhausen heute von den Luxussanierern schon abgegrast ist und sie in anderen Münchner Gegenden ihr Unwesen treiben. Haidhausen hat jedenfalls aus der Gentrifizierungs-Ära den Ruf hinübergerettet, das Viertel mit der spannendsten Kneipendichte Münchens zu sein, was ja auch und ganz besonders ein kultureller Erfolg ist.

Trotzdem, oder gerade deshalb, ist es reizvoll, sich mit Münchens Lebenskultur in all

ihren Facetten zu befassen, die die Stadt so anziehend machen (und die sich, um der Wahrheit die Ehre zu geben, auch in manch anderer Großstadt in ähnlicher Weise finden lassen). Vielleicht geht das einher mit der Art, wie man je nach Stadtviertel mit heißen Sommertagen und lauen Nächten umzugehen pflegt.

„Heit schau die Madl
wia Äpfe aus“, sang Konstantin Wecker schon vor 30 Jahren. Wer dabei an den China-Turm denkt und wie man dort die Sommerhitze bekämpft, liegt sicher nicht falsch. Der Himmel sei „von blauer Seide, die Kunst blüht, die Kunst ist an der Herrschaft, die Kunst streckt ihr rosenumwundenes Zepter über die Stadt hin und lächelt, kurz: München leuchtete.“ Warum Thomas Mann zum Ende dieser Passage aus der Meistererzählung „Gladius Dei“ ins Imperfekt wechselte, bleibt zwar ein Rätsel. Aber dass er damit den Geist, der die Gegend um den Odeonsplatz umweht, trefflich getroffen und das Flirren der Hitze eines strahlenden Junitages wunderbar eingefangen hat, daran gibt es keinen Zweifel. Wie aber hätte er wohl gedichtet, wenn er die schwitzenden Arbeiter in den städtischen Baumschulen an der Giesinger Sachsenstraße hätte beschreiben müssen? Hier, in Münchens vielleicht letztem originären Glasscherbenviertel, tropft der Schweiß von der Nasenspitze oder läuft übers Genick runter bis zu den Lendenwirbeln und

weiter. In Schwabing dagegen tragen die Mädchen, wenn es heiß wird, grob gehäkelte Topps, bei denen die Brustspitzen durch die Maschen lugen.

Und in Harlaching bekämpft der noble Mann jegliche Transpiration mit Klimaanlage oder zumindest mit teurem Deodorant unterm Van-Laack-Hemd. Früher tat er das auch in Grünwald, doch dort pflegen fast



nur noch frisch eingekaufte Bayern-Profis ihr Millionärs-Ghettodasein. Der Freikörperkulturfan dagegen lässt auf der Wiese neben dem Schwabinger Bach den Wind über die Haut streichen und setzt das physikalische Prinzip der Verdampfung gegen den Schweiß ein. Die Flüchtlinge in der Unterkunft an der Sendlinger Meindlstraße dagegen schwitzen meist nicht wegen der Hitze, sie sind in ihrer Heimat ganz andere Grade gewohnt, sondern aus Angst vor Bayerns rigider Abschiebep Praxis. Dagegen hilft kein Deodorant.

Die Meindlstraße übrigens ist nicht weit entfernt von Münchens vielleicht urigstem Viertel: Untersending. Dort wird sogar noch richtiges Bairisch gesprochen. „Hallo, Sie da! Sie ham eana Wechsgöid vagessn“, ruft die Verkäuferin beim Bäcker Zöttl dem Mann mit der Tüte voller Brezen in der Alramstraße hinterher. Eine alte Hochburg der Sozialdemokraten, aber hier hat man auch den Bau einer Moschee abgelehnt. Und die Pegida-Marschierer legten nach der Montagsdemo die Angst vor dem Fremden ab und gingen zum Italiener an der Implerstraße. Bis der merkte, was da los war und sie mit offizieller Hilfe zum Teufel jagte.

Es gäbe noch viele Fragen zwischen Hofbräuhaus-Gemütlichkeit und Dialektschwund zu beantworten. Die nach der Ösi-Dominanz an Oper und Residenztheater und dem performativen Gaudium auf der anderen Straßenseite. Oder warum es zum

Beispiel nahe dem Touristenhotspot Schwabinger Wedekindplatz eine Kneipe gibt, die „Trumpf oder Kritisch“ heißt, wo doch kaum mehr einer das Kartenspiel



5.

Was kann in München weg?



Die Kreuzung Schwannsee-/Chiemgaustraße.

6.

Was muss bleiben?



Die ostfriesische Teestube am Pündterplatz.

7.

Was sollte man in München dringend mal bauen?



Ein Museumsquartier mit Kneipen und Fußgängerzone.

8.

Wird München in 20 Jahren (noch) schöner sein?



Ja, wenn bis dahin der Mittlere Ring von der Oberfläche verschwunden ist.

„Wattn“ kennt, aus welchem diese (oft spielentscheidende) Aufforderung stammt. Warum die städtischen Angestellten in den vom Kreisverwaltungsreferat installierten Bürgerbüros heute von so ausgewählter Freundlichkeit sind, dass der Bürger schon befürchtet, man werde ihm gleich über den Kopf streichen; als habe man den Grant, eine urmünchner Eigenschaft nicht nur der Bedienungen im Weißen Bräuhaus, aus der Stadt verbannen wollen. Warum man ein Viertel namens „Nordschwabing“ aus dem Boden stampfte, das von so schrecklicher Gesichtslosigkeit ist, dass die ersten Bewohner schon wieder aus dessen Betonanonymität zu fliehen versuchen. Was wohl Baby Schimmerlos oder Monaco Franze zur heutigen Stadtgesellschaft sagen würden angesichts des Single-Überhangs und des auch daraus resultierenden Erfolgs der Tinder-Kontakt-App. Und nicht zuletzt, warum man in München nicht „Tschüss“ sagen soll. Dialektfexe behaupten gerne, das Bairische kenne kein „ü“, weswegen es „Pfiagod“ heiße und nicht „Behüte dich Gott“. Dass also das „ü“ der Gegend um die Landwehrstraße vorbehalten bleibt, weil dort Münchens größte Dichte an türkischen Geschäften herrscht. Sprachforscher Sebastian Sick dagegen hat empirisch an seinem Publikum herausgefunden, dass man heutzutage in München „Ciao“ sagt, das der Nichtmünchner aber „Minga“ nennt.

Der Chinese übrigens sagt „Munihei“ dazu, der Araber „Miyunikh“, der Türke „Münih“ und der Litauer „Miunchenas“. Und dann gibt es noch „Munich“. Das liegt im US-Bundesstaat North Dakota, unweit der Grenze zu Kanada, und hat 268 Einwohner. Und einen Bahnhof.



TASTE THE FEELING™



WIE BAUT MAN DIE PERFEKTE STADT?

Wir sprachen mit Christoph Breimann und Michael Kölzer vom Baukonzern HOCHTIEF über Beton und modernes Bauen sowie darüber, wie nachhaltiges Bauen funktioniert und was es bewirken kann >

Interview
Daniel
Wiechmann





ZUM UNTERNEHMEN

HOCHTIEF ist ein international agierender Baukonzern, der weltweit Infrastrukturprojekte wie Straßen, Brücken, Tunnel, aber auch Schulen, Krankenhäuser, Kulturstätten, Veranstaltungshallen, Wohnungen oder Bürogebäude realisiert. Der Schwerpunkt des Konzerns liegt auf der nachhaltigen Realisierung von Bauprojekten. Im Münchner Werksviertel wird HOCHTIEF unter anderem das WERK4 errichten, das als Wahrzeichen des neuen Stadtquartiers hervorsteht. Außerdem baut HOCHTIEF auch das HIGHRISE ONE an der Rosenheimer Straße. Im Jahr 2015 haben rund 47000 HOCHTIEF-Mitarbeiter einen Umsatz von 21 Mrd. Euro erwirtschaftet.

Beton gilt als das Symbol für schlechte Stadtplanung: die sprichwörtliche Betonwüste, die manche Städte durchzieht, wird immer wieder angeprangert. Andererseits ist Beton der Baustoff des 21. Jahrhunderts. Geht es wirklich nicht ohne?

Christoph Breimann (cb): Beton ist als Tragkonstruktion unser wichtigster Baustoff und das wird er auch bleiben. Er ist günstig, überall verfügbar und vielseitig einsetzbar. Außerdem erfüllt er die vielseitigen Anforderungen an Stabilität und den Brandschutz.

Das schlechte Image des Betons rührt auch daher, dass zahlreiche Gebäude, die in den 70er Jahren gebaut wurden, gut 50 Jahre später bereits wieder auseinanderfallen und aufwändig saniert werden müssen. Sind Gebäude aus Beton grundsätzlich nicht für die Ewigkeit gemacht?

cb: Grundsätzlich ist Beton ein sehr haltbarer Baustoff, der deutlich älter als 50 Jahre werden kann. Das Problem bei den angesprochenen Gebäuden aus den 60er oder 70er Jahren ist aber meist gar nicht der Beton als solches, sondern die Art und Weise, wie der Beton verarbeitet und eingesetzt worden ist. Wir wissen heute, dass Beton anfällig gegen Immissionen ist. Feuchtigkeit, Immissionen und Salze können dem Beton zusetzen. Also wird er geschützt. Bei Neubauten sieht man den Beton im Fassadenbereich daher kaum noch. Er wird fast nur noch als Tragkonstruktion verbaut, wärmedämmend und von einer Fassadenkonstruktion verkleidet.

Arbeiten Sie heute noch mit dem gleichen Beton wie damals?

cb: Tatsächlich ist der Beton von heute nicht mit dem von vor 50 Jahren vergleichbar. Wir können mit zahlreichen Zusatzmitteln und Rezepturen die Eigenschaften des Betons gezielt anpassen. Bei HOCHTIEF zum Beispiel haben wir ein eigenes Betonlabor, wo wir unsere Baustoffe ständig prüfen und auch weiterentwickeln. Dadurch wissen wir heute einfach sehr viel mehr über Beton und sein Verhalten. Was in der Vergangenheit ebenfalls unterschätzt wurde, ist der tatsächliche Moment der Verarbeitung und Langzeitwirkung des Betons. Da müssen zum Beispiel Betongüte, Feuchtigkeit und Temperatur absolut stimmen. In Dortmund zum Beispiel haben wir ein Hochhaus gebaut, bei dem es seit 25 Jahren nicht einen Schaden an der Betonfassade gibt.

Bei der Arbeit mit Beton stellten Sie auch den einen oder anderen Rekord auf. Für den Bau des Burj Khalifa, der 2010 fertiggestellt wurde, entwickelte die HOCHTIEF-Tochter Turner beispielsweise ein Verfahren, mit dem man Beton bis in eine Höhe von 585 Meter pumpen konnte. Könnten Sie heute noch höher pumpen?

cb: Wir mussten bisher noch nicht höher pumpen.

Aber die Arbeit am Burj Khalifa zeigt, wie komplex modernes Bauen geworden ist. Jedes Gebäude stellt uns vor besondere Herausforderungen, die wir als Baukonzern lösen müssen. In Dubai hatten wir neben der Höhe, in die wir den Beton transportieren mussten, auch die Herausforderung, dass die Temperaturen tagsüber extrem hoch waren. Außerdem herrschte eine Luftfeuchtigkeit von 90 Prozent. Beides zusammen hätte zu einer frühzeitigen Abbindung des Betons geführt. Wir haben das durch besondere Verfahren und vorherige Testläufe hinbekommen und dadurch, dass wir den Beton vorwiegend nachts verarbeitet haben, wenn die Temperaturen gesunken waren.

Besondere bauliche Anforderungen gab es auch bei der Fertigstellung der aktuell gefeierten Elbphilharmonie in Hamburg? Welche waren das?

cb: Die Elbphilharmonie war ein baulich extrem anspruchsvolles Gebäude. Jedes der 1200 Teile der neuen Glasfassade ist zum Beispiel ein Unikat. Das Material der Teile wurde speziell für die Elbphilharmonie entwickelt. Um zu testen, ob die Scheiben auch Wind und Wetter standhalten, hat der Hersteller mit einem Flugzeugpropeller Windgeschwindigkeiten von 300 km/h sowie Regen simuliert. Einige der Scheiben mussten gebogen werden. Weltweit gibt es zwei Firmen, die das können. Das Bedrucken mit Chrome für den Spiegeleffekt wurde zum ersten Mal realisiert. Allein die Entwicklung der Scheiben dauerte zwei Jahre. Die Fertigung dann noch einmal zwei. Knifflig war auch die Lage der Philharmonie am Hafen. In 150 Metern Entfernung fahren Ozeandampfer vorbei, deren Schiffshörner man Kilometerweit hören kann. Von diesen Geräuschen darf aber im Konzertsaal nichts ankommen. Andererseits sollen die Konzerte auch nicht den Hotelbetrieb stören oder in den Wohnungen zu hören sein. Wir mussten praktisch einen schwebenden Saal bauen. Die Innenhaut ist dabei mit der Außenhaut durch 320 flexible Brückenlager verbunden, so dass der Saal akustisch entkoppelt und schallisoliert ist. So etwas wurde in der Größenordnung noch nirgends auf der Welt gebaut.

Neben den baulichen Herausforderungen lief auch die Planung bei der Elbphilharmonie nicht optimal. Gefühl scheint das mittlerweile aber für jedes Großprojekt zu gelten, etwa auch beim Berliner Flughafen oder dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Warum ist es so schwer, Großprojekte vernünftig zu planen?

cb: Ich würde das nicht verallgemeinern. Wenn Sie beispielsweise in andere Länder schauen, dann wird dort ein Projekt komplett geplant, noch einmal durchgecheckt und dann erst beginnt man mit der Ausführung. In Deutschland verfolgt man dagegen das Prinzip des planungsbegleitenden Bauens. Das heißt, die Bauarbeiten beginnen, obwohl noch nicht alle Planungen abgeschlossen sind. Das



CHRISTOPH BREIMANN

Christoph Breimann ist Leiter des Technischen Büros bei der HOCHTIEF Infrastructure GmbH Building. Er arbeitet seit 1990 in dem weltweit agierenden Baukonzern.

> Jedes Bauprojekt bringt seine spezifischen Anforderungen mit sich. Ohne Knowhow und Kreativität geht nichts mehr am modernen Bau.



macht die Sache natürlich komplizierter. Mit den Fortschritten, die wir derzeit durch das Building Information Modeling machen, wird sich das aber hoffentlich ändern.

Was ist Building Information Modeling?

CB: Beim Building Information Modeling wird ein Gebäude komplett als digitales Modell ganzheitlich entwickelt. So können Sie genau sehen, wie weit der Stand der Planung ist und wo es haken könnte. Die Digitalisierung macht eben auch vor der Baubranche nicht halt. In Zukunft werden wir auch immer häufiger mit Bauteilen arbeiten, die mit Chips ausgestattet sind und über ihre Eigenschaften und Wartungsintervalle oder anderes Auskunft geben. Wir forschen derzeit auch zum Einsatz von Augmented Reality in unseren Bauprojekten. Bauleiter könnten damit beispielsweise ihre Baustellen besser kontrollieren, indem sie die Realität vor Ort mit dem zuvor erstellten 3D-Modell abgleichen.

Wird das Bauen dadurch nicht noch aufwändiger und komplizierter?

CB: Ja, aber diese Herausforderung müssen wir annehmen. Sehen Sie, in der Automobilbranche und im Anlagenbau funktioniert vieles nur noch über Steuerungsmotoren und Elektronik. Genauso ist es bei den Häusern und Gebäuden von heute und in der Zukunft. Auch hier ist der Anteil an Technik und Automation enorm gestiegen. Das macht das Bauen sehr viel komplexer und auch interdisziplinärer. Aber das ist die Zukunft.

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil der Strategie von HOCHTIEF. Warum investieren Sie in diesen Bereich?

Michael Kölzer (MK): Bautätigkeiten haben nun einmal Einfluss auf die Natur. Wer Straßen baut, verändert Landschaften. Wir haben es uns zum Ziel gesetzt, dass Gesellschaft und Umwelt durch unsere Arbeit möglichst viel profitieren und möglichst wenig belastet werden. Es gibt Regionen auf der Welt, in der können wir manche Bauprojekte nur noch realisieren, wenn wir dabei Umweltstandards garantieren. Das gilt zum Beispiel für Straßenbauprojekte in Australien. Beim Bau der Zufahrt zum internationalen Flughafen in Perth wurden wir dafür ausgezeichnet, dass wir 95 Prozent des angefallenen Abfalls wiederverwertet haben. So konnten wir vermeiden, dass 850.000 Tonnen Abfall auf Deponien wandern. Wir gehen davon aus, dass weltweit in den kommenden Jahren immer mehr Verkehrsinfrastrukturprojekte nach nachhaltigen Kriterien realisiert werden. Darauf sind wir vorbereitet.

Ist Nachhaltigkeit mittlerweile ein Wettbewerbsvorteil?

MK: Wir sehen das so. 2015 lag der Konzernumsatz im Bereich Green Building bereits bei 7 Mrd. Euro. Grüne Häuser sind High-Tech – und gut für die Umwelt sind sie obendrein. Wir begrünen Dächer, nutzen Sonne oder Erd-

wärme als Energielieferanten. Grüne Gebäude verbrauchen bis zu 90 Prozent weniger Energie als herkömmlich gebaute. Dazu nutzen wir recycelte und regionale Materialien und demontagefähige Konstruktionen, bauen stromsparende LED-Lampen ein. Auf den Dächern nutzen wir Photovoltaik zur Stromerzeugung und Solarthermie zur Wärmegewinnung. Ziel ist es, schon beim Bauen die Umwelt so gut es geht zu schonen. Wir achten bei Planung und Bau auf einen effizienten Einsatz von Ressourcen und auf nachhaltig produzierte und umweltunbedenkliche Materialien. Damit werden Umwelt und Natur geschont und die Bewohner und Nutzer der Immobilien leben und arbeiten in gesunden Gebäuden mit hohem Komfort.

Nachhaltiges Bauen kostet aber mehr als „normales Bauen“?

MK: Oftmals ja, aber auf lange Sicht lohnt sich Nachhaltigkeit nicht nur für die Umwelt, sondern auch für den Bauherrn. Eine nachhaltig geplante und gebaute Immobilie ist beispielsweise durch Energieeinsparungen im Betrieb sehr viel effizienter und erfährt dadurch eine Wertsteigerung. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass sich nachhaltig gebaute Gebäude auch leichter vermieten lassen. Nicht zuletzt, weil sich die Nutzer in ihnen wohler fühlen. Nachhaltigkeit hat für uns auch eine soziale Komponente, die der Mensch im Umgang mit einem Gebäude tatsächlich spürt. Sie können heutzutage in einem Bürogebäude das Licht- und Raumklima so steuern, dass ihre Mitarbeiter produktiver sind.

Nachhaltige Technologien im Gebäude sind das eine. Lässt sich auch der reine Bauprozess nachhaltig gestalten?

MK: Ja, das reicht vom Baustoff-Recycling über die Wasseraufbereitung bis hin zur Förderung der lokalen Wirtschaft, den Lärmschutz oder den aktiven Tierschutz durch Schutzräume. Sehr wichtig ist uns auch die Reduzierung des CO2-Ausstoßes.

Wie gehen Sie dabei vor?

MK: Es beginnt zum Beispiel bei der Auswahl Baustellenfahrzeuge. Durch die Einbindung lokaler Unternehmen können wir im Bereich unserer Baustellen Transportwege und damit CO2-Emissionen reduzieren. Außerdem setzen wir auf innovative Baustoffe, die uns helfen, Material und damit wiederum CO2 einzusparen. Grundsätzlich muss man wissen, dass wir keine Serienprodukte erstellen. Jedes Bauvorhaben ist ein Unikat, für das wir nachhaltige Lösungen entwickeln. Je eher wir in die Planung eingebunden sind, desto mehr können wir in Sachen Nachhaltigkeit auch leisten.

Die Recyclingquote von HOCHTIEF lag 2015 bei 81,9 Prozent. Das heißt, dass 4/5 der entstandenen Bauabfälle wiederverwertet werden konnten. Welche Baustoffe können überhaupt recycelt werden?



MICHAEL KÖLZER

Michael Kölzer ist als Koordinator Corporate Responsibility bei HOCHTIEF tätig.



<
Kleine Brücke, große Wirkung. Mit dem Hilfsprojekt "Bridges to Prosperity" sichert HOCHTIEF Menschen in entlegenen Teilen der Welt den Zugang zu Bildung, Medizin und Versorgung.

mk: Wir versuchen alles, was geht. Wir schauen uns immer die Gegebenheiten vor Ort an und suchen dann nach den besten Lösungen. Beim Bau eines Gymnasiums in Halstenbek haben wir beispielsweise bauseitig recycelten Beton als Frostschutz- und Tragschicht in den Außenanlagen verarbeitet. Beim Bau des neuen Ballettprobenhauses in Düsseldorf kam recyceltes Abbruchmaterial aus dem Straßenbau zum Einsatz. Wir versuchen bei jedem Projekt das Maximale herauszuholen.

Sie führen einmal im Jahr eine Wesentlichkeitsanalyse durch. Das ist eine Umfrage, in der Sie bei Stakeholdern, also Mitarbeitern, Nachunternehmern oder in der Bevölkerung, die Bedeutung der für Sie wichtigen Nachhaltigkeitsthemen abfragen. Interessant an dieser Umfrage ist, dass Themen wie Nachhaltige Produkte und Dienstleistungen, Ressourcenschutz oder aktiver Klimaschutz ihren Mitarbeitern oder den Unternehmen, mit denen Sie zusammenarbeiten, wichtiger sind als den Befragten in der Bevölkerung. Traut die Bevölkerung der Baubranche Nachhaltigkeit nicht zu?

mk: Vielleicht ist das Bewusstsein in der Bevölkerung für die Möglichkeiten, die es im Bereich nachhaltiges Bauen gibt, tatsächlich noch nicht so ausgeprägt. Bei unseren Auftraggebern und Partnerfirmen jedoch schon. Das zeigt die Wesentlichkeitsanalyse ja auch. Auch unsere Mitarbeiter zeigen ein großes Interesse an diesen Themen. Es ist uns wichtig, dass unsere Mitarbeiter ein breites Verständnis für ökologische Zusammenhänge entwickeln. Nachhaltige Arbeitssicherheit sowie Gesundheits- und Umweltschutz können nur dann gewährleistet werden, wenn die Projektbeteiligten gut informiert und ausgebildet sind.

Sie motivieren Ihre Mitarbeiter zudem auch mit Preisen nachhaltige Ideen zu entwickeln. Welche Innovationen wurden zuletzt ausgezeichnet?

mk: Zum Beispiel die Idee, dass man Stahlbetonwände nicht vor Ort betoniert, sondern mit Fertigteilen arbeitet. Was unspektakulär klingt, hat einen enormen

Nutzen. Diese Methode spart 50 Prozent der Bauzeit ein und erhöht gleichzeitig die Fertigungsgenauigkeit. In unserem Intranet haben wir einen sogenannten Ideenraum, in dem Mitarbeiter gezielt ihre Vorschläge zur Diskussion stellen und durch das Feedback und Knowhow anderer weiterentwickeln können. Wir haben auch einen firmeninternen Energy Award geschaffen, der Mitarbeiter anhält Praxisbeispiele für Energieeinsparungen einzureichen. Unter den zehn Preisträgern 2016 befand sich unter anderem eine energieeffiziente Minen-Beleuchtungsanlage und eine LED-Straßenbeleuchtung für eine Mautstraße in Griechenland.

Sie engagieren sich als Konzern selbst sozial und sponsern beispielsweise das sogenannte Programm „Bridges to Prosperity“. Was steckt hinter dem Projekt?

mk: Wir bauen Fußgängerbrücken in entlegenen Teilen der Welt, damit die Menschen dort einen leichteren Zugang zu Bildung, Handel oder medizinischer Versorgung bekommen. In der Regel führen diese Brücken über Flüsse, die in der Regenzeit stark anschwellen und so zu gefährlichen, wenn nicht sogar unpassierbaren Hindernissen werden. Kinder können dann nicht mehr zur Schule, Kranke nicht mehr zum Arzt. Wir wollen einen Beitrag dazu leisten, dies zu ändern. Dazu stellen wir jedes Jahr eine Reihe von Mitarbeitern für einen gewissen Zeitraum von der eigentlichen Arbeit frei. Sie bekommen ihr Gehalt weiter, bauen dann aber eine Brücke beispielsweise in Ruanda. Während der Bauphase binden wir die örtlichen Gemeinden ein und vermitteln ihnen Knowhow über den Bau und die Instandhaltung der Bauwerke. Im Zuge von „Bridges to Prosperity“ sind bereits 20 Brücken entstanden.

DIE ZUKUNFT DER STADT

Die ersten Erschütterungen sind bereits deutlich zu vernehmen. Die digitale Revolution schickt sich an, unsere Gesellschaft und damit auch unsere Städte so radikal zu verändern wie zuletzt die Industrielle Revolution vor 150 Jahren. Dieser grundlegende Umbruch birgt Chancen & Risiken gleichermaßen – ein Blick voraus >

Text
Jan Kluge

Die „The Last Job On Earth“. Anfang 2016 stellte die britische Zeitung The Guardian in einem Video ihre beängstigende Version einer vollautomatisierten Welt vor. Darin macht sich eine junge Frau wie jeden Morgen auf den Weg zur Arbeit. Der Spiegel im Badezimmer ist ein Touchscreen, auf dem die Nachrichten angezeigt werden. Mit der Zahnbürste wird nach potentiellen Krankheiten gefahndet. Das Haustier ist ein pflegeleichter Roboter. Videowalls auf dem Weg zur Arbeit zeigen personalisierte Werbung, sobald man an ihnen vorbeiläuft. Im Medical Center wartet statt eines Arztes eine Maschine, die den Körper nach Krankheiten scannt und die entsprechende Medizin bereitstellt. Ins Büro geht es mit dem selbstfahrenden Auto. Der Weg dorthin führt vorbei an alten, zerfallenden Häusern. Autonome Drohnen reinigen die Häuserwände von Graffiti. Vor einer Essensausgabe für Bedürftige warten die Menschen in einer langen Schlange. Ein unschöner Anblick. Die Frau verdunkelt die zuvor transparenten Autoscheiben lieber. Als sie schließlich an ihrem Schreibtisch ankommt, begrüßt sie ihr Rechner mit einer unangenehmen Nachricht: Aufgrund eines Belegschafts-Upgrades benötigt das Unternehmen auch sie nicht mehr ... das Video endet mit dem Statement, dass Roboter in den nächsten 30 Jahren 50 Prozent der derzeitigen Jobs erledigen werden. Die Prognose stammt von Professor Moshe Vardi, einem Experten für Künstliche Intelligenz.

Mittlerweile vergeht kaum noch eine Woche ohne öffentliche Gedankenspiele, wie die digitale Revolution und die damit verbundene Automatisierung die Arbeitswelt und unsere Gesellschaft verändern wird. Im Herbst 2016 sprach der Siemens-Chef Joe Kaeser auf dem Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung davon, dass in der Zukunft eine Art Grundeinkommen „völlig unvermeidlich“ sein werde. Und sogar auf dem Weltwirtschaftsgipfel im Frühjahr 2017 in Davos wurde das bedingungslose Grundeinkommen ernsthaft diskutiert. Spätestens seit diesem Zeitpunkt ahnt man, dass die Zeit drängt. In Deutschland, so das Forschungsinstitut der Bundesagentur für Arbeit, werden 1,5 Millionen traditionelle Arbeitsplätze bis zum Jahr 2025 verschwinden. Studien, die etwas weiter in die Zukunft schauen, gehen von 10 Millionen Arbeitsplätzen aus.

Noch immer glauben viele Menschen, dass die digitale Revolution ihr Arbeitsleben nicht betreffen wird. Ja, die 500.000 Berufskraftfahrer in Deutschland, die müssen sich vielleicht Sorgen machen, wenn die selbstfahrenden Autos kommen. Aber doch nicht der Arzt oder der Jurist oder die Bürokauffrau? Doch! Auch diese scheinbar qualifizierten Jobs sind von der Automation bedroht. Schon jetzt untersuchen Menschen Krankheitssymptome zuerst im Internet, anstatt zu ihrem Hausarzt zu gehen. Fitnesstracker werden bald nicht mehr nur in der Lage sein, sportliche Aktivität zu vermessen. Anhand von aufgezeichneten Sprachmustern kombiniert mit biometrischen Messungen werden sie sogar Krankheiten wie Parkinson, psychische Entwicklungsstörungen und Erkrankungen des Nervensystems frühzeitig erkennen. Die von IBM entwickelte künstliche Intelligenz Watson kann bereits Filmtrailer schneiden, wie ein Call-Center-Mitarbeiter sprechen, Rechtsberatungen machen, Rezepte erfinden und in Beschwerden per Mail oder Post erkennen, wie verärgert ein Kunde ist. Die künstliche Intelligenz kann all diese Dinge nicht nur, sie kann es auch schneller und effektiver als ein Mensch. Watson erstellt eine Leukämie-Diagnose in zehn Minuten. Ein menschlicher Arzt benötigt dafür zwei Wochen. Wenn Sie als Patient entscheiden müssten: Wer soll Ihre Diagnose machen? Sie würden sicher-



^
Roboter- und Computertechnologie nimmt uns schon jetzt Unmengen an Arbeit ab. Bald auch das Denken?

lich in zehn Minuten Klarheit haben wollen. Natürlich wird die Diagnose des Computers noch immer von einem Menschen überprüft. Aber der kann sich dann eben auch Zeit für Ihre Behandlung und Sie nehmen, da er nicht tagelang stupide Daten abgleichen muss. All diese Dinge werden passieren. Noch nie in der Geschichte der Menschheit sind wir von einem technisch höheren Niveau absichtlich auf ein niedrigeres gewechselt. Selbst, wenn durch den Untergang einer Hochkultur wertvolles Wissen und Know-how verloren ging, haben andere Gesellschaften es schon bald wieder hervorgebracht. Technischer Fortschritt ist unumkehrbar.

Die digitale Revolution wird unsere Gesellschaft so radikal verändern wie die Industrielle Revolution vor 150 Jahren. Schon damals spiegelten vor allem die Städte den radikalen gesellschaftlichen Wandel wider. Nicht umsonst heißt es: Stadt ist Stein gewordene Gesellschaft. Damals explodierten die Städte förmlich. Die Zahl der Menschen und Gebäude nahm enorm zu. Der motorisierte Individualverkehr eroberte sich immer mehr Platz in den Straßen. Die Veränderung der Arbeitswelt formte schließlich das Grundgerüst der Städte, wie wir sie heute kennen. Und nun? Was wird die Digitale Revolution mit unseren Städten machen? Sie wird uns zuerst einmal neue Räume geben. Studien gehen davon >



In den letzten 40 Jahren wurde der Verkehr dort Schritt für Schritt aus der Innenstadt verbannt. Im legendären Städteranking der Zeitgeist-Zeitschrift Monocle, in dem bewertet wird, wie lebenswert Städte weltweit sind, belegt Kopenhagen auch deshalb in den letzten Jahren stets vordere Plätze. Die Autos verschwinden aus der Stadt, doch die Menschen werden bleiben. Die entscheidende Frage, die mit der Digitalen Revolution verknüpft sein wird, lautet: Wie gehen wir mit der drohenden Massenarbeitslosigkeit um. Noch kann niemand sagen, wie viele neue Jobs jenseits der Automation entstehen. Mit einer Prognose darüber tun sich Experten schwer. Dazu ist die Welle, mit der die Digitale Revolution herkömmliche Jobprofile fortschwemmt, einfach zu groß.

Doch Angst muss man dennoch nicht haben. Der Übergang vom Industrie- ins digitale Zeitalter muss und kann moderiert werden. Das bedingungslose Grundeinkommen ist dabei nur eine von vielen Überlegungen. So könnte man in Zukunft beispielsweise Roboterarbeitszeit deutlich höher besteuern als die menschliche Arbeitskraft. „Autos kaufen keine Autos“, wusste schon Henry Ford. Der Automobilproduzent optimierte Anfang des 20. Jahrhunderts seine Produktion, wo immer es ging. Dennoch war ihm klar, dass ihm der ganze Produktionsfortschritt nichts nützt, wenn niemand genug Geld hat, seine Autos zu kaufen. Gesellschaften funktionieren auf lange Sicht nur durch die soziale und wirtschaftliche Teilhabe aller.



A Iso? Wohin mit all den Leuten ohne Arbeit? Da gäbe es viele Möglichkeiten. Man könnte das Personal in Kindertagesstätten aufstocken. Dann müsste sich eine Erzieherin statt um 16 Kinder, vielleicht nur noch um acht kümmern. Räume genug für neue soziale Einrichtungen gäbe es ja. Das gleiche gilt für Pflegepersonal, das derzeit am Anschlag arbeiten muss. Obwohl auch hier Pflegeroboter einen Großteil der Arbeit übernehmen werden. In Japan sind solche Roboter bereits im Einsatz, da dem Land 400 000 Pflegekräfte fehlen. Ob sich so das Problem einer immer älter werdenden Gesellschaft in den Griff bekommen lässt? Wir könnten auch mehr Lehrer und Professoren gut gebrauchen. Schließlich müssen sich der Unterricht und die Unterrichtsinhalte an Schulen und Universitäten in Zukunft dramatisch verändern. Derzeit lernen 60 Prozent der Studenten in ihrem Studium auf Jobs hin, die es in zwanzig oder dreißig Jahren nicht mehr geben wird. Wir könnten auch generell weniger arbeiten und Familie und Beruf endlich so vereinen, dass weder Familienväter noch Mütter dafür auf etwas verzichten müssen.

Jenseits der gesellschaftlichen Herausforderungen müssen die Städte der Gegenwart ihre Umweltprobleme in den Griff bekommen, um eine Zukunft zu haben. Es sind die Städte, die einerseits den Wohlstand unserer Gesellschaft erwirtschaften, andererseits produzieren sie auch den Müll und den Dreck, mit dem wir unsere Umwelt, unsere Lebensgrundlage, vernichten. Die Alarmsignale sind deutlich zu vernehmen. In Japan haben Wissenschaftler bereits künstliche Bienen entwickelt, fliegende Mikroroboter, die die Bestäubung von Pflanzen übernehmen können, da ihre echten Vorbilder in der vom Menschen belasteten Umwelt auffallend schwächeln. In China werden in den großen Ballungszentren im Winter mittlerweile regelmäßig hunderte Fabriken für Tage lahmgelegt, um der Smogkatastrophe Herr zu werden. In Jakarta will man sich mit einer riesigen Mauer im Meer vor dem ansteigenden Meeresspiegel schützen. Gelingt der Bau des >

^
Technologischer Fortschritt ist unumkehrbar

>
Die (fast) autofreie Stadt: In Kopenhagen bereits Realität

>>
Stadtbewohner erobern den öffentlichen Raum zurück. Gesehen in Kopenhagen

aus, dass sich die Zahl der Autos auf 1/10 reduzieren wird, da in der Stadt niemand mehr ein Auto besitzen wird. Stattdessen wird man sich per Smartphone eines bestellen. Obwohl einem das Auto nicht gehört, wird das Fahrzeug wissen, welche Musik man gern hört oder welche Filme man gern schaut. Es wird einem sogar mit seinem Lieblingsgeruch empfangen. Dieses Auto wird keinen Parkplatz benötigen. Die gesamten Parkstreifen und -buchten werden nicht mehr dem Verkehr, sondern wieder der Stadt gehören. Dieses Element kann mit Bäumen und Pflanzen, mit gastronomischen Freiflächen oder wie auch immer gestaltet werden. Das gleiche gilt für Tiefgaragen. Doch die Stadt wird noch mehr Räume gewinnen. Reisebüros, Arztpraxen und Apotheken werden aus dem Straßenbild verschwinden. Ebenso wie die Büros von Versicherungsmaklern oder weitere Bankfilialen. Überhaupt wird die Zahl der benötigten Büroflächen dramatisch schrumpfen. In der neuen Microsoft-Zentrale in München werden allein dank moderner Organisation für die 1900 Mitarbeiter nur noch 1100 Arbeitsplätze benötigt. In all diesen frei werdenden Stadträumen steckt die Möglichkeit Neues zu verwirklichen. Eine Segensnachricht für die Städte, die derzeit aus allen Nähten platzen und kaum Gestaltungsmöglichkeiten haben. Wer jetzt schon wissen will, wie sich die autofreie Stadtzukunft anfühlen wird, muss nach Kopenhagen fahren.





Giant Garuda genannten Dammes nicht, werden 80 Prozent der Stadt bis 2030 unter Wasser stehen.

inen vollkommen anderen Blick auf die Zukunft der Stadt kann man dagegen in Songdo in der Nähe von Seoul werfen. In der am Reißbrett entstandenen Smart-City, können die gut 100 000 Bewohner per Videochat mit dem Hausmeister oder anderen Mietern kommunizieren. Selbst die Geschäfte in der Umgebung sind mit den Wohnhäusern vernetzt. Jedes Haus verfügt über eine Schaltzentrale, in der Techniker die Termine und das Leben von mehreren hundert Menschen verwalten. Oder überwachen? Wer einen Friseurtermin braucht, bucht diesen mithilfe eines Terminals in seiner Wohnung. Auch Angebote in den Shops lassen sich zuhause studieren. Natürlich sind auch die Straßen „smart“, so dass der Verkehr ungehindert durch Songdo fließen kann. Staus gibt es keine. Songdo verbraucht 30 Prozent weniger Strom, da die Temperaturen in den Gebäuden nicht mehr nur von den Menschen, sondern von der Technik geregelt wird. Sollte jemand vergessen, das Licht in seiner Wohnung auszuschalten: Kein Problem, die Sensoren in der

Wohnung bemerken, wenn niemand zu Hause ist, und schalten es ab. Songdo ist grün. Fast die Hälfte des Stadtgebiets ist von Parks und Grünflächen bedeckt. Die Dächer der Häuser werden natürlich auch bepflanzt. Der Müll in Songdo wird nicht in Mülltonnen gesammelt, sondern in einem unterirdischen Entsorgungssystem abtransportiert, recycelt und zur Energiegewinnung verbrannt. Das alles funktioniert. Allerdings sind die Straßen und Plätze in Songdo die meiste Zeit über menschenleer. Im Moment ziehen vor allem Rentner in die Zukunftsstadt. Sie schätzen die Ruhe und Sicherheit dort. Junge Menschen und Besucher empfinden Songdo dagegen als tot. Ist das die Zukunft der Stadt?

<
In der komplett vernetzten Stadt Songdo gibt es keinen Stau. Und kaum Menschen

<<
Was fangen wir mit der Zeit an, in der die Roboter arbeiten?

Die Digitale Revolution kommt und wird unsere Gesellschaft, vor allem aber unsere Arbeitswelt radikal verändern. Schauen wir doch noch einmal kurz in der Menschheitsgeschichte

zurück: Die Befreiung von Arbeit war einer der Hauptgründe, warum wir Menschen überhaupt in der Stadt leben (*siehe S. 22*). Vor tausenden Jahren sorgte die Befreiung von der Arbeit, die Emanzipation von der täglichen Nahrungssuche für einen gewaltigen kulturellen Entwicklungsschub. Die Menschen erfanden die Sprache, die Schrift, die Wissenschaften, die Zivilisation. Die Digitale Revolution wird die Emanzipation des Menschen von der Arbeit noch einmal vorantreiben. Wieder einmal in unserer Geschichte werden wir sehr viel Zeit haben. Zeit, um uns selbst, unsere Gesellschaft und die Stadt neu zu erfinden. **Wer hat eine Idee?**





Löwenbräu
KELLER Seit 1883

FRÜHLINGS ERWACHEN

Der Traditionsbiergarten im Herzen Münchens hat wieder für Sie geöffnet.

MVG Rad. Und der Frühling kann kommen!



max.
12 €
pro Tag!

 Hol dir die App!
MVG more

DAS WERKS- VIERTEL

Leben + Stadt + Kultur

24 Stunden
Werksviertel

Seite 68

News

Seite 76

Menschen
im
Werksviertel

Seite 78

Spielplatz für
Kreative

Seite 92

Zeitplan

Seite 104

24 STUNDEN WERKSVIERTEL

Leben rund um die Uhr >





immer montags

In der NachtKantine wird getanzt. Dienstags Tango, mittwochs Salsa und immer montags verwandelt sich die inoffizielle Betriebskantine des Werkviertels in die Swing Kantine.

Für Stimmung sorgen dabei Charleston, Lindy Hop oder Balboa.

21^h

NachtKantine
WERK4
Atelierstr. 28

10_h

Highrise one
Rosenheimer Str. 141 e-h

Das Leben ist eine Baustelle.
Keck streckt sich das
Highrise one
dem Himmel entgegen.



taglich

17_h

beach38°
Friedenstr. 22 c

Das beste am Beachvolleyball ist der erste
Drink nach dem schwestreibenden Match. Das
weiß man auch im
beach38°
Die lassigste Beachbar der Stadt.





Heimat auf dem Teller gibt's im
Zum Riederstein.

Ein frisches Augustiner ist in München halt
immer noch der kleinste gemeinsame Nenner.

Montag - Samstag

13^h

Zum Riederstein
WERK3
Atelierstr. 18



Was für ein eindrucksvolles Stück Architektur!
Die Medienbrücke mit dem
Upside East
sieht von unten schon cool aus. Der Blick, den
man von oben genießt, wie hier auf der genialen
Afterwork, toppt das Ganze aber nochmal.

Di., 13. März 2017

24^h

Upside East
Medienbrücke
Rosenheimer Str. 145d

Fr., 20. Januar 2017

21_h

WERK3 +
Container Kollektiv
Atelierstraße

Ein Vorgeschmack auf die Zukunft. Die
Lange Nacht der Architektur
zeigt, wie das Leben im Werksviertel
aussehen wird. Bunt, vital, überraschend.

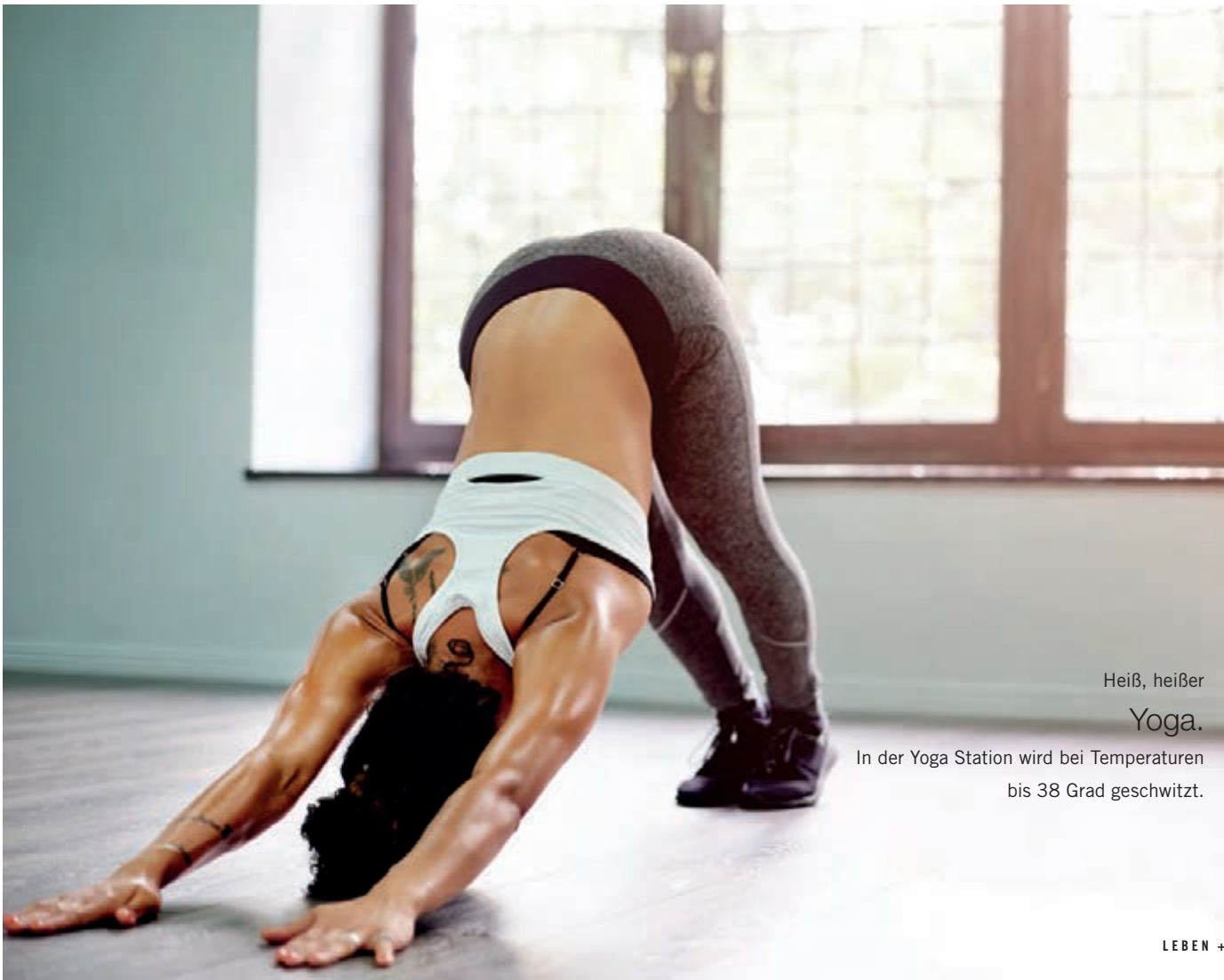




Mentoren treffen auf bayerische Gründer.
Bei der
Google Launchpad Week.

11_h

WERK1
Reiberdatschweg 3



Heiß, heißer
Yoga.

In der Yoga Station wird bei Temperaturen
bis 38 Grad geschwitzt.

täglich

14_h

Yoga Station
Medienbrücke
Rosenheimer Str. 145e



Sa., 1. April 2017

22_h

Mein Schatz. Gefunden auf dem
Nachtflohmarkt.

TonHalle
WERK4
Atelierstr. 24

von
Montag bis Samstag

8_{.30 h}

Blumen Hass
ECKhaus
Atelierstr. 1



Sag's mit Blumen.
Egal, was! Aber sag es mit Blumen.



HB
PURE

HB PURE

EIN BIER WIE DAS PURE LEBEN!
KOMPROMISSLOS • INDIVIDUELL • ANSPRUCHSVOLL

HOFBRÄU  MÜNCHEN

WWW.HOFBRAEU-MUENCHEN.DE

NICHT VERPASSEN!



Festival der Jeunesse Musicale Bayern

14. bis 16. Juli 2017
jeweils 19 Uhr

AUFTAKT 2017

TonHalle & whiteBOX,
Atelierstr. 24 & 18

Eintritt frei

[www.jmd.info/bayern/
projekte/2-jugendorchester-
festival-auftakt-2017](http://www.jmd.info/bayern/projekte/2-jugendorchester-festival-auftakt-2017)

Junge Töne

„Auftakt!“ heißt das Festival der Jeunesse Musicale Bayerns. Bei diesem zeigen Jugendensembles aus ganz Bayern, was sie musikalisch zu bieten haben. Zu den Teilnehmern gehören unter anderen das Bayerische Jugend-Barockorchester, die Brass Band Ecuador, das Hackbrett-Jugendorchester Bayern und Jumble, das Jugendensemble für Neue Musik Bayern. Die Musiker werden im Rahmen des Festivals nicht nur Konzerte geben, sondern sich auch in Workshops austauschen und weiterbilden.



Craft Beer Fest München

Fr., 5. + Sa., 6. Mai,
20.00 Uhr

CRAFT BEER FEST MÜNCHEN

TonHalle,
WERK4,
Atelierstr. 24

Eintritt 15 Euro

www.craftbiernuc.com

Bier oder nicht Bier?

Das ist hier die Frage! Seit einiger Zeit mischt die internationale Craft Beer-Bewegung die Bierszene auf. Manche sehen das unregelmäßige Spiel mit Aromahopfen und Zusatzstoffen kritisch („Die machen Limo und kein Bier!“). Andere schwören auf den frischen Geschmack in der Flasche und wollen nichts anderes mehr trinken. Was die neuen, geschmacklich vielseitigen Gebräue wirklich taugen, muss jeder selbst herausfinden. Gelegenheit dazu gibt es im Mai auf dem Craft Beer Fest in der TonHalle, wo mehr als 14 Aussteller ihre Biere zur Verkostung öffnen.



Christina Stürmer

Mo., 3. April 2017,
19.00 Uhr

CHRISTINA STÜRMER

TonHalle,
WERK4,
Atelierstr. 24

Eintritt 36,50 Euro

www.christinaonline.at

Stürmischer Pop

Da sage nochmal einer, dass Talentshows nur Chart-Raketen hervorbringen, die schnell in den Himmel schießen und gleich wieder abstürzen.

Christina Stürmer ist der singende Gegenbeis. 2003 begann die Karriere der Österreicherin bei Starmania. Dabei gelang Stürmer mit rockigem Gute-Laune-Pop in deutscher Sprache der Durchbruch im Heimatland. Zwei Jahre später wurde man auch in Deutschland auf die Sängerin aufmerksam. Absoluter Lieblingssong: Was wirklich bleibt. Passt ja auch prima als Motto zu Christina Stürmer.

24. April - 14. Mai 2017
Mi - So, 10.00 - 18.00 Uhr

**URSPRUNG DES
LEBENS**

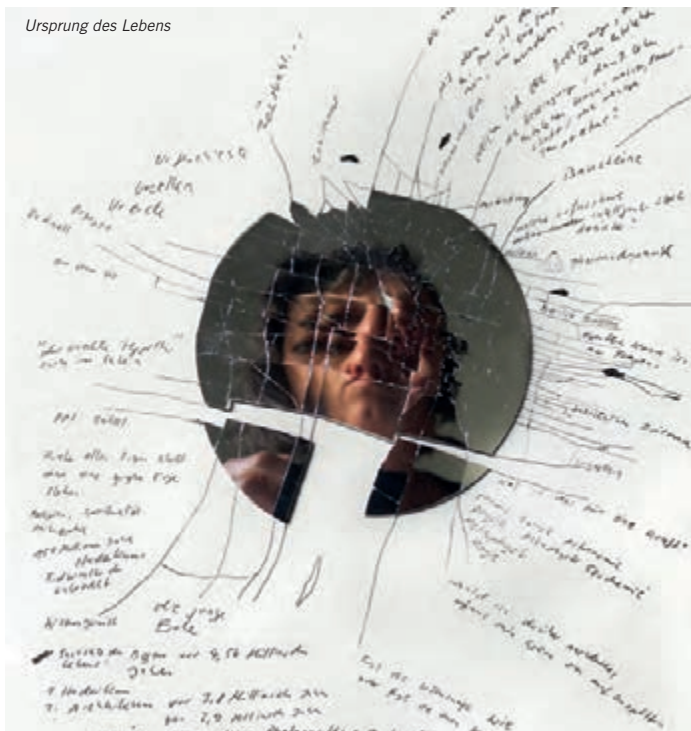
whiteBOX,
WERK3,
Atelierstr. 18

Eintritt frei

www.whitebox-muenchen.de

Der Ursprung des Lebens

Und wieder überrascht die whiteBOX mit einer außergewöhnlichen Ausstellungsanordnung. Judith Egger ist Künstlerin, Dieter Braun Professor für Biophysik. Während Braun seit Jahren erforscht, wie das Leben auf der Erde entstanden ist, sucht Egger künstlerisch nach der „Lebenskraft“, die der Entstehung des Lebens zugrunde liegt. Passend zum Thema präsentieren die beiden keine fertige Ausstellung, sondern eine lebendige, sich ständig verändernde Versuchsanordnung. Zu sehen sind unter anderem Fotos, Videos und Interviews, die aus Gesprächen zwischen Egger und Braun entstanden sind.



Ursprung des Lebens

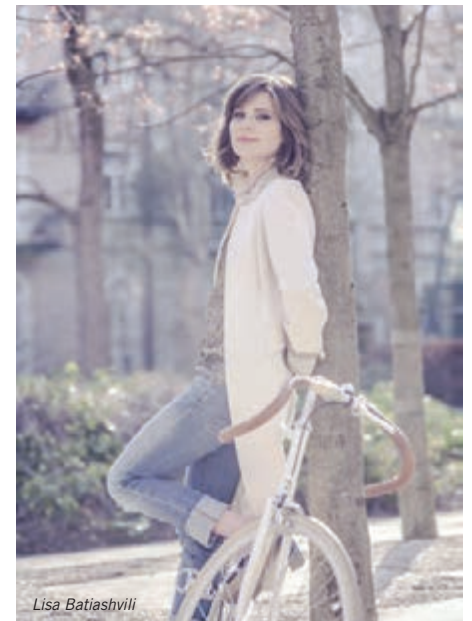
Sa., 20. Mai 2017,
19 Uhr

**STARS & RISING
STARS**

Technikum,
WERK7,
Speicherstr. 18

Eintritt ab 11,50 Euro

www.starsandrisingstars.de



Lisa Batiashvili

Klassiksterne

Man nehmen einen Star der Klassikszene, der Nachwuchstalente begleitet, und suche nach neuen außergewöhnlichen Aufführungsorten, die mit dem strengen Festsaal-Code der Klassik brechen – Fertig ist das Konzept „Star & Rising Stars“, das im Mai im Technikum zu Gast ist und speziell ein junges Publikum anspricht. Die Bühne gehört an diesem Abend der Geigerin Lisa Batiashvili, die gemeinsam mit vier Nachwuchskünstlern unter anderem Werke von Schumann, Debussy und Dvorák spielt.

Aktuelle News auf
www.werksviertel-mitte.de und
in der Werksviertel App



WLADIMIR SCHENGELAJA

Künstler, 67

Seine Geschichte: Hunderte Pinsel, Fixiermittel in der Wodkaflasche, Regale voller Bilder, eine Presse zum Drucken. In einer Nische steht eine kleine Kochplatte mit einer Mokka-maschine zum Kaffeekochen ... Das Atelier von Wladimir Schengelaja verbindet gekonnt kreatives Chaos und Heimeligkeit miteinander. Seit mehr als 20 Jahren entstehen hier faszinierende Bilder und Drucke. Schengelaja kam in der Nachwendezeit nach Deutschland. Eigentlich stammt er aus dem Kaukasus. Doch das Aufflammen des Bürgerkrieges in seiner Heimat verhinderte seine Rückkehr. „Ich bin ein Mischling, ein homo sovieticus. Meine Mutter ist Russin, mein Vater halb Georgier, halb Abchase“, erzählt er. Zuhause wäre er immer mit der Frage konfrontiert worden, mit welcher Seite er es hält. Wladimir Schengelaja hält es vor allem mit der Kunst. Und auch dort mag er sich nicht gern festlegen. „Ich male abstrakte Sachen, figurative Sachen, ornamentale Sachen.“ Zu seinen meist großformatigen Bildern findet er spontan. Durch Gefühl, aber auch durch metaphorische



MENSCHEN IM WERKS- VIERTEL

Was sie bewegt. Was sie bewegen.

Wir haben vier Menschen aus dem Werksviertel nach ihren Projekten, ihrer Motivation und ihrer Beziehung zu Stadt befragt



> Der Maler Wladimir Schengelaja hat sein Atelier seit mehr als 20 Jahren auf dem Gelände des Werksviertels.

Erzählungen. Die Malerei ist für ihn eine Methode Wahrheit zu finden. Er bereitet sich darauf vor wie auf die „Begegnung mit einem Ehrengast“. Das Ergebnis sind Bilder, die wohlüberlegt, aber dennoch voller Gefühl sind. Sich selbst davon überzeugen, kann man sich in München unter anderem in der Goldberg Galerie in der Müllerstraße 47 (www.goldberg.gallery).

Welches ist dein Lieblingsplatz in der Stadt? Das ist ein bisschen schwer. Vielleicht ist es mein täglicher Kreis. Man hat ja immer einen Weg von der Wohnung in die Arbeit und wieder zurück. Immer. Ich fahre gerne mit dem Fahrrad durch die Stadtmitte, wo es ein bisschen schicker ist. Ich mag aber auch das Halbindustrielle hier. Das ist sehr melancholisch. Da fühle ich mich wie zuhause. Hier trifft man authentische Menschen. Manchmal zornige Menschen. Ich mag das. Deswegen bin ich auch seit zwanzig Jahren hier. Wenn man will, habe ich zwei Zuhause.

Was gefällt dir an deiner Stadt am meisten? München hat die optimale Größe. In kleinen Städten wie Tübingen oder Bamberg mit den vielen Fachwerkhäusern komme ich mir immer vor wie im Märchen. Ich kann mir nicht vorstellen, in so einer Stadt zu leben. München ist auch ein bisschen imperial. Ich mag das. München kann nicht New York oder Berlin sein. Hektisch, brutal oder kontrastreich. München ist eher gleichmäßig.

Was magst du an deiner Stadt nicht so gern? Was fehlt dir? Eigentlich nichts. Eine Stadt wie Berlin zieht mich mit ihren Möglichkeiten schon an. Aber dann bin ich doch immer wieder gerne hier.

Zu welcher Zeit bist du am liebsten in der Stadt unterwegs? Im August. Ich liebe Hitze. Dann gehe ich mit meiner Frau barfuß durch die Stadt.







MICHAELA SCHUBERT

Altenpflegerin, Erzieherin
& Dekorateurin, 50

Michaela Schubert ist seit März 2015 mit ihrem Projekt „Boxt euch durch München“ im ErlebnisKraftwerk Kulti-Kids im Werksviertel.

Ihre Geschichte: Die Frage, die Michaela Schubert am häufigsten gestellt wird, wenn sie von ihrem derzeitigen Alltag erzählt, lautet: „Warum tust du dir das an?“ Vormittags und an den Wochenenden arbeitet Michaela Schubert in der Altenpflege, ein Knochenjob. Am Nachmittag und ihrer sonstigen freien Zeit kümmert sie sich dann ehrenamtlich um ihr Projekt „Boxt euch durch München“, eine Nachmittagsbetreuung für Kinder, Jugendliche und unbegleitete Flüchtlinge, um die sich sonst kaum jemand kümmert.

Die Idee dazu hatte Michaela Schubert durch ihr Ehrenamt an einer Schule. Fünf Jahre lang war Schubert an der Wörthschule in Haidhausen tätig. Dort fiel ihr auf, dass vor allem die Kinder, die ohnehin schon Probleme hatten, bereits vor dem Mittagessen aus der Schule abhauten. „Statt Hausaufgaben zu machen, gingen die lieber auf die Straße und stellten Unsinn an“. Schubert fragte sich, wie man diese Kinder einfangen könnte? Was müsste man ihnen bieten? Die Antwort auf diese Frage fand sie bei ihrer Tochter. Die hatte durch regelmäßiges Boxtraining ihren Schulfrust in den Griff bekommen. „Immer, wenn sie vom Training wiederkam, war sie wie

befreit und gut gelaunt.“ Könnte das auch bei anderen Jugendlichen funktionieren? Michaela Schubert probierte es aus. Und hatte Erfolg. Die Aussicht auf ein kostenloses Training, bei dem ihre Tochter sie unterstützte, brachte einige der schwierigen Jungs tatsächlich dazu, sich mit Michaela Schubert zum gemeinsamen Mittagessen und zum Hausaufgabenmachen zusammensetzen. Danach ging es ans Boxen. Schnell lief das Projekt besser als erwartet. „Mittlerweile ist das Lernen vielen Kindern längst wichtiger als das Training.“ Die Jugendlichen haben schnell gemerkt, dass sich das Lernen tatsächlich für sie auszahlt. Ihre Noten wurden besser. Und damit auch ihre Aussichten auf einen Ausbildungsplatz. Die Kinder bekamen durch „Boxt euch durch München“ endlich das Gefühl, dass sie in einer Stadt wie München nicht verloren sind, sondern sich eine echte Lebensperspektive erarbeiten können. Unterstützt wird „Boxt euch durch München“ bisher vorwiegend von privaten Spendern und zahlreichen ehrenamtlichen Kräften, die kochen, putzen oder bei den Hausaufgaben mithelfen. Dennoch bleibt es eine Herkulesaufgabe. Also, Michaela Schubert, warum tut man sich das an? Vielleicht ist es ja wegen der große Kleinigkeiten, wie die WhatsApp-Nachrichten von den Jugendlichen, die Michaela Schubert manchmal spätabends auf



ihrem Handy findet. „Gute Nacht, Mama“ steht dann zum Beispiel dort zu lesen.

Wer wissen möchte, wie er das Projekt unterstützen kann, findet unter www.boxt-euch-durch-muenchen.com alle wichtigen Informationen.

Welches ist dein Lieblingsplatz in der Stadt? Es gibt zwischen Monopteros und Chinesischen Turm eine Steinbank. Da ist fast niemand, weil die Touristen den Weg nicht kennen. Wenn ich die Zeit haben, sitze ich da gern und tanke auf.

Was gefällt dir an deiner Stadt am meisten? Im Moment wenig. Ich finde München hat viel von seiner Offenheit verloren, die die Stadt früher ausgezeichnet hat.

Was magst du an deiner Stadt nicht so gern? Was fehlt dir? Dass es von der Stadt so wenig Hilfe gibt. Uns gibt es jetzt seit zwei Jahren. Wir haben auch erste Erfolge und zum Beispiel Jugendliche in eine Ausbildung gebracht und dennoch werden wir nicht von der Stadt unterstützt. Dabei geht es oft nicht einmal um Geld, sondern nur um eine Auskunft, wer der richtige

Ansprechpartner bei einem Problem ist.

Aber da kommt dann nichts, oder keiner fühlt sich zuständig. Das ärgert mich.

Zu welcher Zeit bist du am liebsten in der Stadt unterwegs? Ich bin kaum noch in der Stadt unterwegs. Mir

fehlt die Zeit. Aber in der Vorweihnachtszeit gehe ich immer einmal in die Stadt und suche für jeden unserer ehrenamtlichen Helfer ganz bewusst nach einem Geschenk. Das ist ein Highlight für mich. Ich bin dann immer verwundert, welche neuen Läden es gibt und welche verschwunden sind.

<
Die beiden helfen Jugendlichen, sich durch München durchzuboxen: Michaela Schubert und ihre Tochter Leah im Kulti-Kids

NEVILLE KUHLMANN

Gastronom, 26

Kaserne de Janeiro heißt Neville Kuhlmanns Café. Es ist das Herzstück des Container Kollektivs, der Pop-up-Stadt aus alten Schiffscontainern im Werksviertel.

Seine Geschichte: Kuhlmann? Den Namen kennt man in München. Das ist doch der mit der

angesagtesten Bar im Gärtnerplatzviertel? Neville Kuhlmann kennt die Bar seines Bruders Robinson in und auswendig. Dort und in ein paar anderen Szeneläden hat er schließlich das gastronomische Handwerk gelernt. Eigentlich wäre er jetzt mit 26 gerne ein bisschen um die Welt



gereist. Nach Brasilien zum Beispiel. Doch dann kam ein Angebot, das Neville Kuhlmann nicht ablehnen konnte: Er sollte in der neuen Pop-up-Stadt des Werksviertels die Gastro gestalten.

Aus der Not der Lebensplanänderung machte Kuhlmann eine Tugend: Wenn er nicht nach Brasilien kann, dann kommt Brasilien eben nach München, dachte er sich. Kaserne de Janeiro heißt Neville Kuhlmanns erstes Projekt, für das er allein verantwortlich zeichnet. Es besteht aus einem Tagescafé und einem Bar-Restaurant mit großer Sonnenterrasse. Und auf der wird man in diesem Jahr besondere Nächte erleben. Der Blick aus dem Café in Richtung Ostbahnhof hat etwas Magisches. Nachbarn, die das nächtliche Treiben einschränken könnten, gibt es nicht, so dass man hier auch länger draußen sitzen darf. Beste Voraussetzungen für lange entspannte Nächte. „Ein solche cooler Hang-out-Spot hat in München bisher gefehlt“, sagt Kuhlmann, der mit Café und Bar auch qualitativ überzeugen will. „Ich interessiere mich schon immer für Trinkkultur.“

In der neuen Bar wird es daher auch von ihm selbst entwickelte Cocktails geben. Seine Lieblingsdrinks sind eher Klassiker. „Ich mag Negroni. Oder einen Prince of Wales.“ Um letzteren gescheit zu mixen, braucht man aber den richtigen Champagner. Ob es der Prince of Wales daher auch auf die Karte der eher lässig-alternativen Location schafft, ist fraglich. Unfraglich ist, dass Kuhlmann Ahnung von dem hat, was er tut und man schon bald beim Namen Kuhlmann nicht mehr nur an den großen Bruder denkt.

Mehr Infos zur Kaserne de Janeiro gibt es unter www.facebook.com/kasernedejaneiro



Dein Lieblingsplatz in der Stadt? Es kommt drauf an, worauf ich gerade Lust habe. Ich sitze zum Beispiel gerne vorm Fugazi. Da hat man viel Sonne, das Essen ist geil und man kann schön People Watching machen. Ansonsten ändert sich das.

Was gefällt dir an deiner Stadt am meisten? Das man so viel allein machen kann und dennoch immer jemanden trifft, den man kennt. Für manchen ist es ein negativer Punkt, die schimpfen, dass man nichts machen kann, ohne jemanden zu treffen. Ich mag das abends allein oder zu zweit loszuziehen und einfach mal zu schauen, wen man so trifft.

Was magst du an deiner Stadt nicht so gern? Mir fehlt ein bisschen die Freiheit. Und das Regeln so strikt befolgt werden. Gerade in der Gastronomie. Dadurch geht viel Kreativität verloren. Was in andere Städten gang und gäbe ist, ist hier nicht möglich. Dass es zum Beispiel nicht geht, einen kleine Public Viewing-Rasen auszurollen, um mehr Atmosphäre zu schaffen, verstehe ich nicht. Oder dass ich als Gastronom die Grünflächen vorm Lokal nicht gestalten kann.

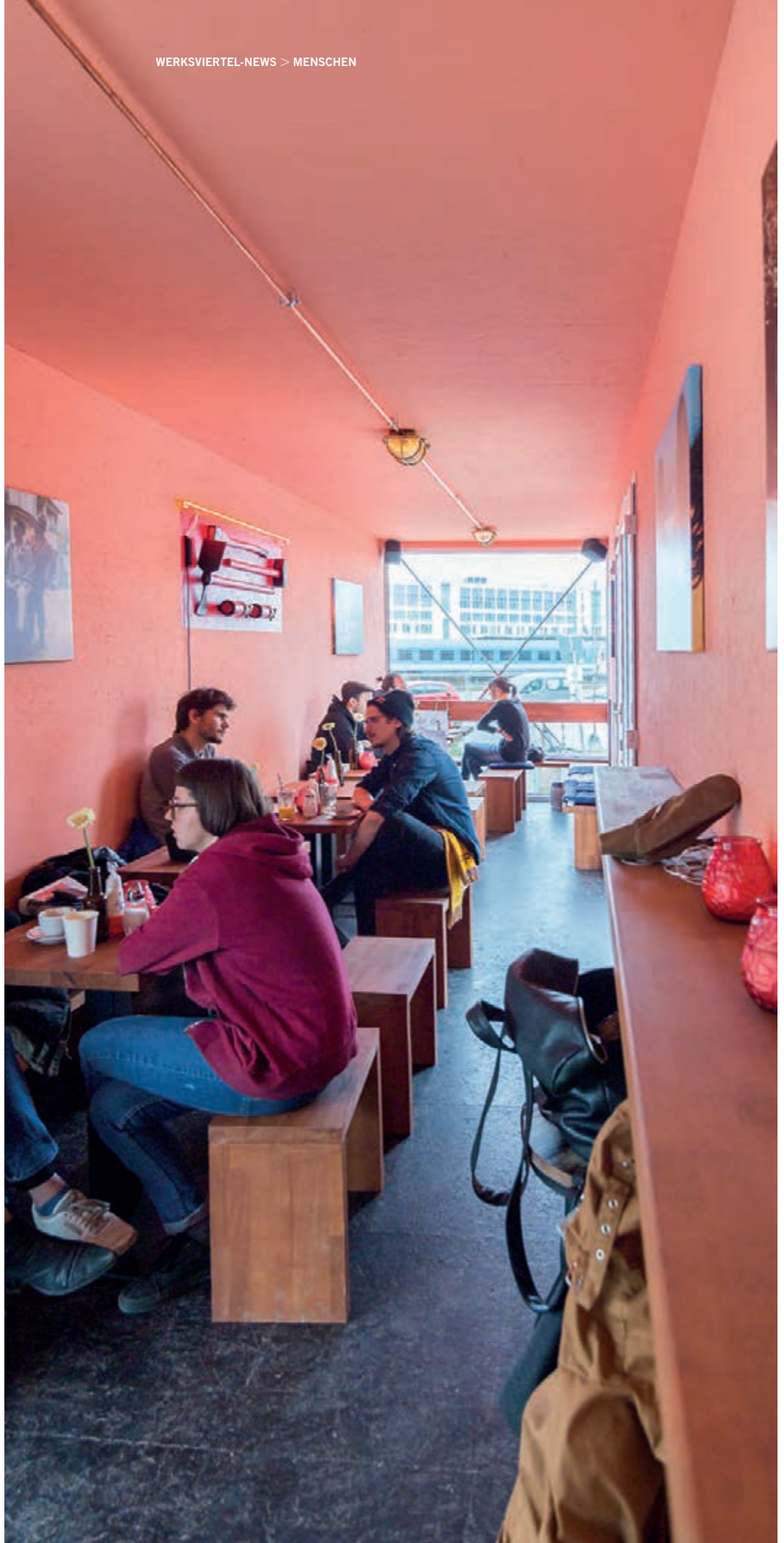
Zu welcher Zeit bist du am liebsten in der Stadt unterwegs? Wenn es nicht so voll ist. Samstagnachmittag in der Fußgängerzone geht gar nicht.

<

Eigentlich wollte Neville Kuhlmann um die Welt reisen. Doch dann kam die Sache mit der Kaserne de Janeiro dazwischen.

<<

Die Kaserne de Janeiro ist das gastronomische Herzstück der Containerstadt im Werksviertel



ANDREAS MOHRS

Pilot & fairer Schokoladen-
produzent, 44



Andreas Mohrs arbeitet gleichzeitig als Pilot und an seiner kleinen Schoko-Manufaktur Chocion, die fair produzierte Schokolade und andere Spezialitäten anbietet.

Seine Geschichte: Ein Pilot, der auf Schokolade fliegt? Wie kommt das denn? Was zuerst nicht so recht zusammenpassen will, ergibt im Gespräch mit dem energiegeladenen Andreas Mohrs absolut Sinn. „Fliegen macht Spaß, allerdings fehlt die Kreativität. Und das ist auch gut so. Wenn ich in einem Flugzeug kreativ werden müsste, glauben Sie mir, dann wollen weder Sie noch ich ihn diesem Flugzeug sitzen.“ Punkt für Andreas Mohrs. Doch es gibt noch ein zweites Argument, warum die Doppelkarriere gar nicht so ungewöhnlich ist, wie sie beim ersten Mal klingt: „Wir Piloten haben nichts, außer unserer Fluglizenz. Wenn Sie die aus irgendeinem Grund plötzlich verlieren, haben sie nichts anderes.“ Es gebe daher gar nicht so wenige Piloten, die sich bereits während der aktiven Fliegerei nach einem zweiten Standbein umsähen. Bei Andreas Mohrs war das eben die Schokolade.

Und das kam so. „Ich kannte zufällig einen Chocolatier in New York, dem ich von meinen Flügen immer Schoko-Trends und Ideen aus der ganzen Welt mitbrachte. Unter anderem auch eine heiße Schokolade am Stiel.“ Bei der steckt ein Holzlöffel in einem Schokoblock. Den gibt man in eine Tasse, gießt heiße Milch an, fertig ist der seelen- und magenwärmende Schokotraum. Die Idee verkaufte sich in New York binnen Monaten eine halbe Million mal. „Da machte es Klick bei mir.“

Der Entschluss, eine eigene Schoko-Manufaktur aufzuziehen, war geboren. Also beschäftigte sich Andreas Mohrs mit dem Thema. Wo kommt Schokolade her? Wie wird sie gemacht? Bei seiner Recherche verging ihm allerdings erstmal der Appetit. „80 Prozent der Schokolade wird unter übelsten Bedingungen – Kinderarbeit, Kinderhandel oder Kindersklaverei – produziert. Alle großen Konzerne mischen da mit.“ So wollte Mohrs auf keinen Fall produzieren. Stattdessen rechnete er aus, was es kostet, eine Schokolade zu 100 Prozent fair herzustellen; von der Kakao-bohne bis zur Milch. Und siehe da: „Mit meinen Preisen liege ich nur 10 bis 15 Prozent über denen von Premiumherstellern.“ Produziert wird in Rosenheim. Hinzu kommt, dass Mohrs nur frische Zutaten verwendet. „Kirschen kommen





>
Fair gehandelte Schokolade und Pralinen aus eigener Herstellung, Eis vom Eismweltmeister Giovanni L. und die besten belgischen Waffeln der Stadt: das Chocion von Andreas Mohrs ist täglich eine kleine Sünde wert



bei uns nur dann in die Schokolade, wenn Saison ist.“ Das Ergebnis schmeckt, dem Gaumen und dem Gewissen. Neben Schokolade gibt es bei Chocion auch zahlreiche Schoko-Geschenke und -Mitbringsel, Pralinen, Waffeln, aus einem Teig, der extra aus Belgien kommt, oder Eis von Giovanni L., der mit seinen Kreationen bereits zweimal die Weltmeisterschaft im Eismachen gewonnen hat. Und wer weiß, welche geniale Idee Andreas Mohrs demnächst in der Welt entdeckt und in seinen Café-Shop ins WERK3 holt. Mehr Infos zu Chocion gibt es unter www.chocion.de

Dein Lieblingsplatz in der Stadt? Es gibt da im Süden von Los Angeles die Halbinsel Palos Verdes. Da gibt es ein kleines Café. Da fahre ich meistens zum Frühstück hin, bevor wir am Nachmittag wieder zurück nach Deutschland fliegen. Von da hat man einen wunderbaren Ausblick auf den Pazifik. Der Ozean ist wie ein Spiegel dort. In der Ferne sieht man Catalina Island und man schaut in die Bucht von Los Angeles, mit ihrem wilden Treiben. Gleichzeitig ist man in diesem Moment so weit weg von all dem Trubel. Ich kriege Gänsehaut, wenn ich nur daran denke, so schön ist das.

Was gefällt dir an deiner Stadt am meisten? Ehrlich gesagt, drängt sich mir da nichts auf. Ich bin beruflich so viel in großen Städten unterwegs, dass ich in meiner Freizeit lieber draußen im Grünen bin.

Was magst du an deiner Stadt nicht so gern? München müsste wieder ein bisschen wilder, berliniger werden. Die Stadt muss raus aus der Schickeria-Zone und sich wieder bewusst werden, dass alles Verrückte und Kreative auch in eine Stadt gehört.

Zu welcher Zeit bist du am liebsten in der Stadt unterwegs? Ich bin eher ein Nachtmensch. Wenn es nach mir geht, könnte der Tag um 19 Uhr beginnen.

FASZINATION FUSSBALL

Entdecken Sie die Allianz Arena und die FC Bayern Erlebniswelt



Mehr Infos und Tickets unter
allianz-arena.com
Telefon (089) 69931-222



FC BAYERN
ERLEBNISWELT

SPIELPLATZ FÜR KREATIVE



Loft-Büros, Kunsthalle plus Ateliers, Restaurants, Clubs und Einzelhandel: Die ehemalige Fertigungshalle WERK3 steht sinnbildlich für die Verwandlung eines ganzen Viertels >



Bereits vom Ostbahnhof sieht man den mächtigen orangefarbenen Klotz leuchten. WERK3 steht in riesigen Buchstaben auf der Fassade. Es ist das erste kernsanierte Gebäude des Areals, auf das ganz München schaut, seit die Entscheidung fiel, genau hier das neue Konzerthaus für das bayerische Symphonieorchester zu errichten. Wo früher Kartoffelknödel hergestellt wurden, entsteht nun mit dem Werksviertel ein Stück echte Großstadt

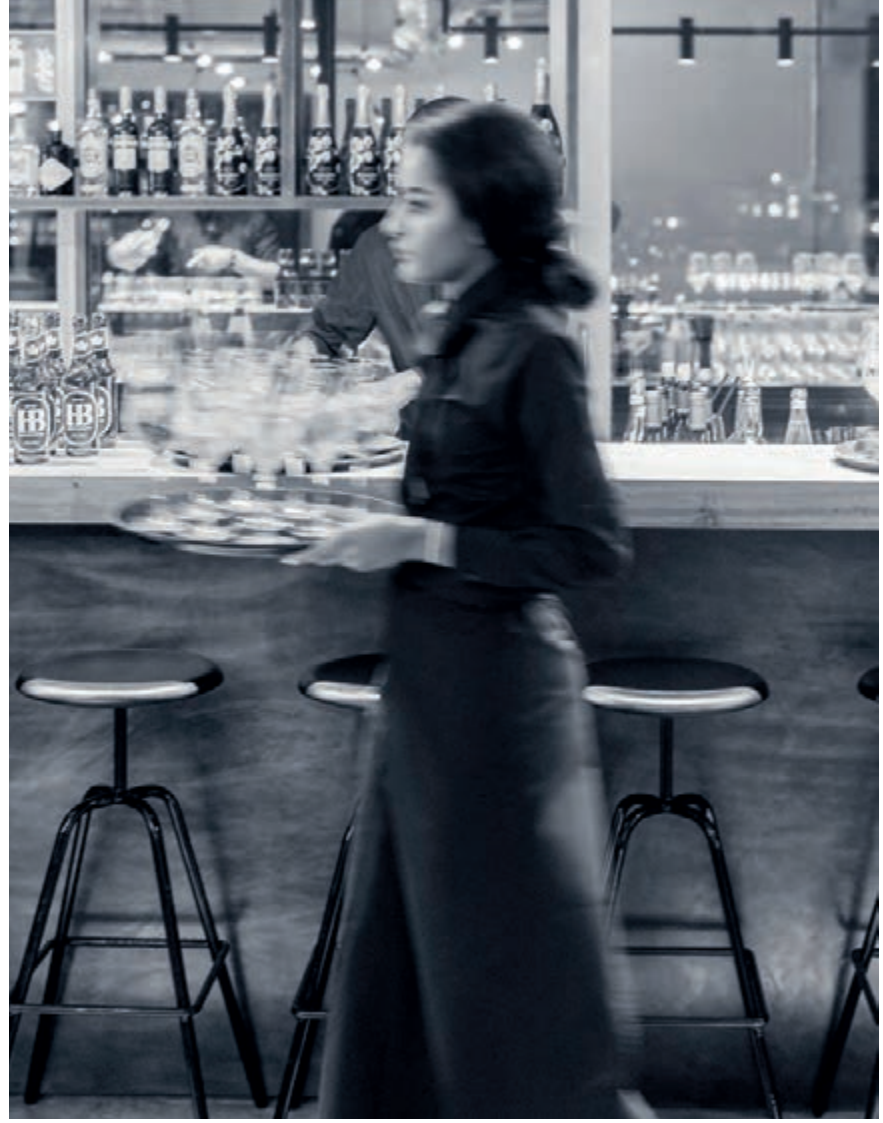
Text
Daniel
Wiechmann

Das also soll Münchens spannendstes Stadtentwicklungsprojekt sein? Hier soll einmal ein buntes Miteinander von Künstlern, Musikern, Kreativen, Partygängern, Konzertbesuchern, Münchner Familien und Touristen entstehen? Oberflächlich betrachtet, ist davon noch nichts zu sehen. Doch wer diesen Ort am Ostbahnhof begreifen will, der muss versuchen hinter die Oberfläche zu gelangen, er muss in die Gebäude hineingehen und mit den Menschen dort reden. Mit Martin Schnaack zum Beispiel.

Schnaack ist Gründer und Geschäftsführer von Avantgarde, einem der größten Mieter im WERK3. Avantgarde gehört weltweit zu den Top-5 Agenturen, wenn es um Markenerlebnisse geht. In Deutschland ist man die Nr. 1. Als Martin Schnaack 2015 auf der Suche nach neuen Büroräumen war, brauchte er keine Renderings, um vom Werksviertel überzeugt zu werden. „Wenn man hier mal ist und über die Stadt schaut, dann spürt man schon, dass eine besondere Kraft im Werksviertel steckt“, sagt Martin Schnaack beim Gespräch im München Hoch5, der Eventlocation im WERK3,

> Früher wurden im WERK3 Knödel und Kartoffelpüree produziert. Heute wartet das kernsanierte Industriegebäude mit zahlreichen Überraschungen auf







<
Die Terrasse im München
Hoch5.

die Avantgarde tagsüber als Café dient.

Schnaack hat ein gutes Gespür für Stadträume. Das erste Büro seiner Kreativagentur Avantgarde befand sich in Schwabing. „Das war Ende der 80er, zu einer Zeit, als es sich noch lohnte, in Schwabing zu sein“, lacht Schnaack. Als das Büro zu klein wurde, ging es Ende der 90er Jahre an den Gärtnerplatz. Der war damals alles andere als angesagt. Doch Schnaack war davon überzeugt: Das kann was werden. Er sollte recht behalten. In den folgenden Jahren haben er und seine ständig wachsende Zahl an Mitarbeitern den Aufschwung des Viertels zum Münchner Hotspot nicht nur miterlebt, sondern mitgestaltet. „Es gab Kneipen wie das Ododo, die sind quasi durch uns entstanden“, erinnert sich Schnaack. Dorthin ist man nach der Arbeit oft zum Feiern hingegangen. Und wenn eine Kneipe brummt, dann dauert es bekanntlich nicht lange, bis in der Nähe die nächste aufmacht. Schnaacks Agentur wuchs ständig weiter. Irgendwann waren die mittlerweile 200 Mitarbeiter in verschiedenen

<
München Hoch5. Die
Eventlocation im WERK3
dient tagsüber als Café für
Angestellte und Besucher

Büros rund um die Zentrale in der Buttermelcherstraße untergebracht. Höchste Zeit, sich nach neuen Räumen umzusehen. Denn das Gärtnerplatzviertel war nicht nur zu klein geworden, es hatte auch begonnen sich zu verändern. Die Gentrifizierung hatte eingesetzt und begann den kreativen Charme des Viertels zu zersetzen.

„Wir heißen Avantgarde. Das ist durchaus programmatisch zu sehen“, erklärt Schnaack. „Wir brauchen ein Umfeld, das lebendig ist, das sich verändert. Und wir sorgen selber mit für diese Veränderung. Für uns ist es wichtig, dass wir an einem Ort sind, der nicht fertig ist, der jeden Tag wächst.“ Deswegen begeisterte das Werksviertel Schnaack von Anfang an. Vielleicht half es ihm, im Werksviertel mehr zu sehen als andere, weil seine Agentur genau das tagtäglich macht: Ideen visualisieren und sich zu fragen, wie sie sich anfühlen. „Wir hätten auch wieder nach Schwabing gehen können“, sagt Schnaack. Die Angebote waren da. Doch die Möglichkeiten im Werksviertel, räumlich für das neue Büro und vom Umfeld her, und das gute Gefühl gaben den Ausschlag.

Martin Schnaack war auch einer der ersten, der sich das Werksviertel als Standort für das neue Konzerthaus vorstellen konnte. Am Tag, als er den Mietvertrag unterschrieb, drängte er darauf, dass die Vermieter die Stadt auf das Gelände aufmerksam machen. Nun, etwas mehr als

ein Jahr später, wird das neue Konzerthaus tatsächlich im Werksviertel gebaut. „Es ist das i-Tüpfelchen. Wenn das mal da ist, dann wird das hier richtig spannend sein. Das ganze Werksviertel kann sich an dem Konzerthaus kulturell aufladen.“



MARTIN SCHNAACK

„Wir brauchen ein Umfeld, das lebt und das sich verändert“, erklärt der Gründer und Geschäftsführer von Avantgarde den Umzug der Kreativagentur vom Gärtnerplatz ins Werksviertel. Auch wenn am Anfang ein wenig Überzeugungsarbeit nötig war.

∨
Interdisziplinäre Kunst, die gesellschaftlich relevante Fragen behandelt (Selfcity) ...



∨
... Kunst, die Stimmung und die Poesie des Augenblicks einfängt (Living Colors) ...



∧
... Kunst, die Kindern freie Hand lässt (Klangfarben). In der whiteBOX wird Kunst jeden Tag gelebt.

Für kulturellen Input im Werksviertel sorgt auch die whiteBOX im WERK3 nur zwei Stockwerke unterhalb des Avantgarde-Büros. Auf 2000 Quadratmetern sind subventionierte Künstlerateliers und ein 400 Quadratmeter großer Ausstellungsraum untergebracht. Mit einem Museum hat die whiteBOX jedoch wenig gemein. Stattdessen holt sie zum Beispiel Künstler aus Indien nach München und stellt ihnen temporär Ateliers zur Verfügung. Sie zeigt, was passiert, wenn ein Biophysiker und eine Künstlerin sich in eine gemeinsame Feedbackschleife begeben und die Arbeit des anderen kommentieren, diskutieren und verbildlichen. Alle zwei Wochen treffen sich am Wochenende Familien mit Kindern in der whiteBOX und malen in einem spielerisch gestalteten Workshop Bilder, die von einem Stück klassischer Musik inspiriert sind. Die whiteBOX beschäftigt sich mit Medienkultur, Streetart, Populär- und Clubkultur. Sie will ein Ort sein, an dem Menschen Kunst entdecken, Kunst machen, über Kunst reden. Das ist ein in dieser Form einmaliges Projekt in München. „Unser Meta-Ziel ist es über die Kunst Identität für den Stadtraum zu stiften“, erklärt Dr. Martina Taubenberger, künstlerische Leiterin der whiteBOX. Nicht nur für das Werksviertel, sondern allgemein. Nicht immer sind die Projekte der whiteBOX gefällig, dafür aber umso überraschender und emotionaler.

Eine Form von Kunst offenbart sich dem Besucher auch im Büro von concept-sued° und Modal M im WERK3. Das Büro ist nicht einfach nur ein Büro. Es ist eine Visitenkarte. Ganz bewusst hat man beispielsweise auf einen Empfang verzichtet. Nichts außer der gestalterischen Kraft des mehr als 700 Quadratmeter großen Raumes bremsst den Besucher. Der staunt erstmal über einen gut 20 Meter langen schwarzen Tresen, fast viereinhalb Meter Raumhöhe oder die vierstöckige Tribüne aus Eichenholz, die Versammlungsmittelpunkt, Pausenort und Stauraum in einem ist. So sieht die Zukunft des Arbeitens aus. Das gesamte Ensemble ist nicht nur imposant,

WERK3



Schön, dass Du hier bist.

Denn Du machst unsere Stadt zu einem urbanen Ort der Inspiration. Wir fördern gerne das „Werksviertel“ und sorgen mit unseren Direktverbindungen aus der ganzen Welt dafür, dass Dir die Ideen nie ausgehen.

Verbindung leben

/Flughafen
München

M





<
Volle Flure auf der Langen
Nacht der Architektur im
WERK3

<<
Einblicke in das spektaku-
läre Büro von conceptsued°
und Modal M

sondern auch funktional. Genau damit kennt sich die Agentur mit den beiden Marken conceptsued° und Modal M wie kaum eine andere in Deutschland aus. Seit über 14 Jahren beschäftigt man sich hier mit dem Thema Arbeitswelten und plant nachhaltige Büros, also Arbeitsräume, die es einem nicht nur ermöglichen seine Aufgaben möglichst effizient zu erledigen, sondern in denen man sich auch wohlfühlt.

Als sich die Möglichkeit ergab, mit dem eigenen Büro ins Werksviertel zu ziehen, griff man sofort zu. „In München, der alten Residenzstadt, gibt es kaum alte Industriegebäude mit einem echten Loftcharakter.“, sagt Malte Tschörtner. Im neuen WERK3 konnte man endlich die eigene Vision eines modernen Büros verwirklichen. Doch was die Agentur noch mehr überzeugt hat, war das Viertel selbst. „Das Werksviertel ist einer der letzten Unorte in München. Hier ist noch nicht alles fertig.“ Hier passiere noch etwas, hier werde man noch überrascht. „Vor einem Jahr waren wir hier beim Konzert von Bad Religion in der TonHalle und jetzt entsteht gleich nebenan das neue Konzerthaus. Wie spannend ist das denn?“ Wenn man aus dem Fenster schaue, könnte man fast meinem, man sei in L.A..

Mit genau dieser Prämisse ist der Architekt und Stadtplaner Johannes Ernst angetreten, die Vision des Werksviertel vor Jahren planerisch zu fassen: „Meine Hoffnung ist, dass das Werksviertel München noch stärker zur Stadt macht. Dass hier eine großstädtische Dimension hinzukommt, die München bisher so nicht gehabt hat.“ Um das zu erreichen, wurde das Gelände eben nicht einfach platt gemacht. Stattdessen wurden die alten Gebäude, die einst der Knödel-

und Kartoffelpüree-Produktion dienten und später als Clubs und Diskotheken zwischengenutzt wurden, erhalten, um an ihnen ganz bewusst Großstadtimpulse herauszuarbeiten. „Es ist viel interessanter, mit etwas zu arbeiten, das bereits da ist, als sich alles neu zu träumen“, sagt Ernst. Wohlwissend, dass die alten Gebäude selbst saniert eine Geschichte erzählen, die sich kein Stadtplaner ausdenken kann, die aber maßgeblich zur Atmosphäre, zur Seele eines Ortes beiträgt. „Es ging uns nie ums Konservieren. Das, was da ist, sollte Impulse für Neues geben. Wir versuchen im Werksviertel in einer maximalen Dichte verschiedene Dinge zu kombinieren, aber auch kollidieren zu lassen, um Energien freizusetzen. Wir haben das 80 Meter hohe Hotel auf dem alten Kartoffelsilo und daneben ist die eingeschossige TonHalle. Fünf Meter daneben ist das WERK3, ein hundert Meter langes Gebäude. Davor ist ein wunderbarer großer Platz, der gefasst ist. Der moderne Städtebau generiert solche Plätze gar nicht mehr.“ Ernst kommt regelrecht ins Schwärmen, wenn er vom Werksviertel erzählt. Zusätzlich zum WERK3 mit seinen Shops, Clubs, Loft-Büros, Restaurants und der Ausstellungshalle, werden noch Hotels und Hostels im Werksviertel entstehen, ebenso Wohnungen, eine Grundschule und Kindertagesstätten. „Ich habe noch nie ein Viertel gemacht, wo ich so viel Resonanz von Leuten unterschiedlichster Couleur bekommen habe, die daran interessiert sind, hier zu leben.“ Warum? „Die Leute sind an dieser urbanen Konstellation interessiert. Das Viertel strahlt etwas aus, wo die Leute sagen, da hätte ich Lust zu wohnen.“ So ein Stück echte Großstadt hat in München eben noch gefehlt. Ginge es nach Ernst, wird das Werksviertel immer eine Art Baustelle bleiben. „Der Plan im Werksviertel war von Anfang an, einen Ort in München zu

schaffen, an dem nicht alles starr und fest ist, sondern der sich lebendig verändert, vor allem durch die Menschen und die Ideen, die sie in diesen Ort miteinbringen.“ Menschen wie Martin Schnaack, Martina Taubenberger oder Malte Tschörtner, die in einer Baustelle nicht nur Lärm und Schmutz sehen, sondern einen Ort, an dem etwas Neues entsteht. Einen Ort, der lebt.



JOHANNES ERNST

„Es ist viel interessanter, mit etwas zu arbeiten, das bereits da ist, als sich alles neu zu träumen“, sagt der Geschäftsführer und Gesellschafter von Steidle Architekten, die für die Planung des Werksviertels verantwortlich sind.



< Orange is the new Black.

<< Ein leerer Raum?
Ein Spielplatz für Kreative!
Die Eventfläche von
München Hoch5

<<< Wir lieben Kräne!

<<<< Hier wird über die Zukunft
der Arbeit nachgedacht. Das
Büro von conceptsued® und
Modal M

▼
Das Büro der Allianz Digital
Factory im WERK3.
Gestaltet von conceptsued®



WERK AN WERK

Was kommt wann wohin im Werksviertel Mitte?

Das Werksviertel wird sich in den kommenden Jahren ständig verändern. Hier stellen wir die aktuellen und zukünftigen Projekte speziell im Werksviertel Mitte vor, sowie den Zeitplan, in dem sie realisiert werden sollen.

WERK3



Urbane Energie: Das erste Flaggschiff des neuen Werksviertels mit **LOFT-** Büros für kreative & innovative Denker, Flagship-**STORES**, **CLUBS**,

GASTRO- Spots, vielen Künstlern und Schafen (auf dem Dach).

KONZERTHAUS

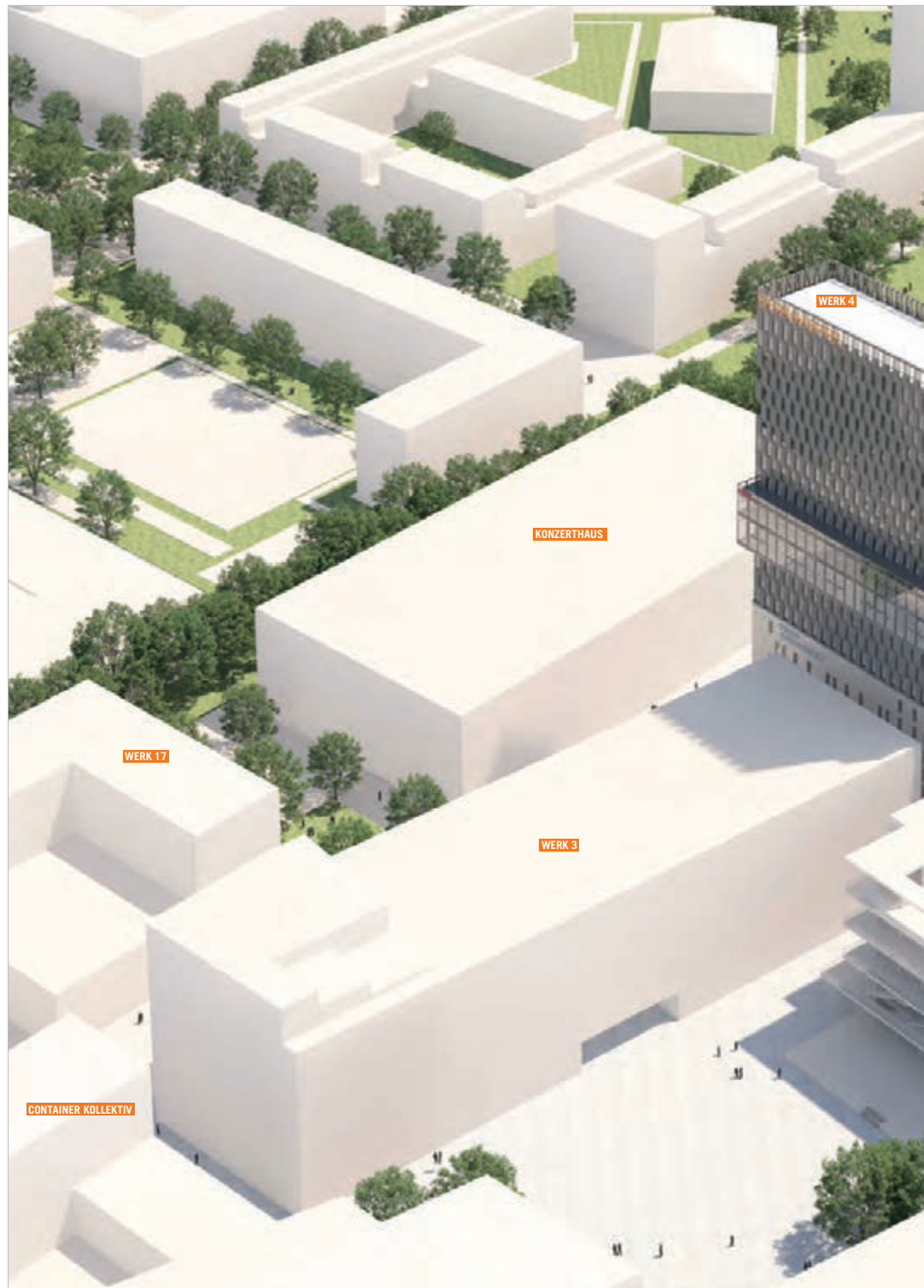


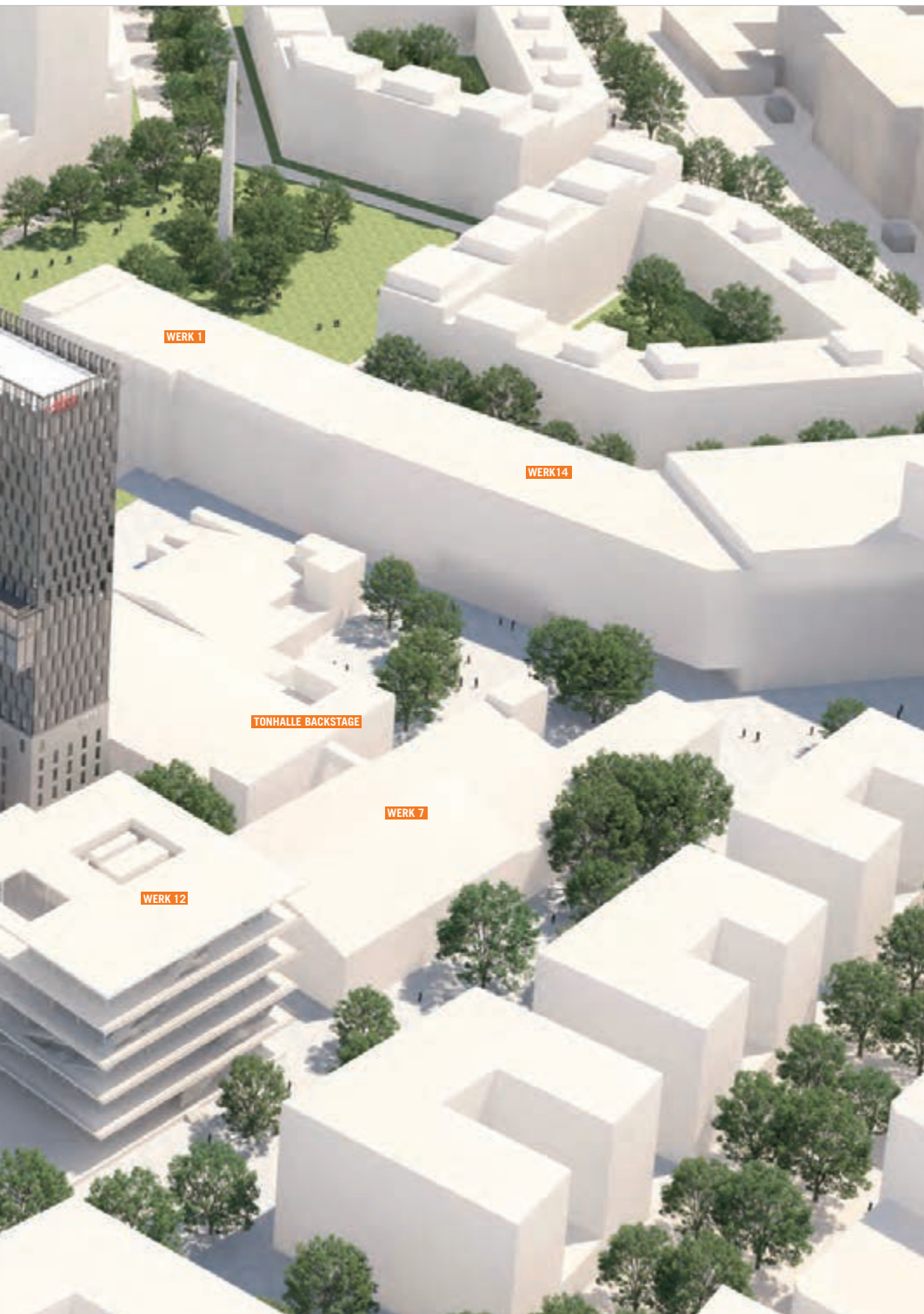
Wo früher das WERK2 stand, wird der Freistaat Bayern in den kommenden Jahren das neue Konzerthaus für das Bayerische Symphonieorchester errichten. Derzeit läuft der Planungswettbewerb, an dem 35 Architekturbüros aus aller Welt teilnehmen.

WERK7



Action pur: In der ehemaligen Kartoffelhalle entsteht 2017 eine Freizeit-**SPORTANLAGE** mit einem tollen Angebot für Profis und Jedermann.





WERK17



Noch mehr coole **SHOPS** und innovative **GASTRONOMIE**. Plus: 300 Hotelzimmer. Ab Mai 2017 wird das neue WERK17 gebaut. Eröffnung: 2019.

TONHALLE



Bis 2018 wird die beliebte **KONZERT-** und **EVENT-** Halle runderneuert. Backstagebereich, Catering, Backoffice, Lounge – alles neu! Rock on!

CONTAINER KOLLEKTIV



Shops, Ateliers, Food, Drinks, Künstler, Werkstätten: Die Container- **POP-UP-** City im Werksviertel steckt voller Überraschungen. Opening: 2017.

WERK12



Place to be: Anfang 2018 werden im WERK12 das spektakulärste **WELLNESS-** und **SPORT-** Studio der Stadt sowie aufregende **GASTRO-** Konzepte ein architektonisch markantes Zuhause finden.

WERK1 + WERK14



Schon jetzt ist die Münchner **START-UP-** und **GRÜNDER-** Szene im Werksviertel zu Hause. Schritt für Schritt wird das WERK1 aufgestockt und erweitert. Zusätzlich entstehen hier auf der Rückseite **APPARTMENTS** und eine **KITA**.

WERK4



Oben elegantes 4 Sterne-plus **HOTEL**, unten lebendiges **HOSTEL** mit 500 Betten. Das markante WERK4 ist das neue, weithin sichtbare Wahrzeichen des Werksviertels. Dafür werden auf das Kartoffelsilo bis 2018 noch 50 Meter oben drauf gebaut.



VORSCHAU

faromedia creative network – interactive GmbH & Co. KG

Atelierstr. 1,
81671 München

TELEFON +49 89 4132152

E-MAIL redaktion@daswerkmagazin.de

HERAUSGEBER Markus Wiegand (V.i.S.d.P.)

CHEFREDAKTION Daniel Wiechmann

ART DIRECTION Ivana Bilz, Eventfabrik München GmbH

REDAKTION Svenja Charleen Kitow, Jan Kluge, Katharina Wagner

MAGAZINENTWICKLUNG Prof. Michael Müller, Markus Wiegand
(www.faromedia.de)

GESTALTUNG Ivana Bilz, Rabea Ulbich, Eventfabrik München GmbH

SCHLUSSREDAKTION Rebecca Bauer, Nina Thiel

MITWIRKENDE AN DIESER AUSGABE Prof. Dr. Walter Siebel, Prof. Dr. Elisabeth Merk, Karl-Heinz Siebenhütter, Christoph Breimann, Michael Kölzer, Karl Forster, Loomit, Eberhard Tröger, Ricarda Pätzold, Çağla İlk, Martin Schnaack, Neville Kuhlmann, Malte Tschörtner, Andreas Mohrs, Michaela Schubert, Wladimir Schengelaja

BILDREDAKTION Eventfabrik München GmbH

BILDNACHWEISE Titel, 12: Thomas Maier | 3, 17, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 31, 34, 35, 60, 62, 67, 68, 70 oben, 71 oben, 72, 74 oben, 78-90, 92#, 95, 96, 99, 101 oben, 106: Ivana Bilz | 8#: Sandra Maier | 9, Foto Kofi Annan: Presse | 19, Foto Walter Siebel: Presse | 22: Artur Gerngross, OTEC GmbH, & Co. KG | 30, Foto Merk: Presse | 33, Foto Siebenhütter: Presse | 34, 54#, 56, 57, 58: Christoph Schroll, HOCHTIEF | 36, 37: Claudia Klein (Dichte Atmosphäre, Dietmar Eberle, Eberhard Tröger) | 38#: Aline Bürgel | 39, Foto Çağla İlk: Lutz Knospe | 40: Ricarda Pätzold | 41: mf-guddyx, iStock | 46, Foto Gentrifizierung links: Renate Hildebrandt | 46, Foto Gentrifizierung rechts: Gryffindor | 47, Zeilenbebauung oben: Theodor Fischer (1862-1938), Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.): Bauen in München 1890-1950. 1980, S. 80 | 47, Zeilenbebauung unten: Bundesarchiv, B 145 Bild-F010841-0009 | 47, Reihenbebauung: IDuke | 47, Clusterbebauung: Dichte Atmosphäre, Dietmar Eberle, Eberhard Tröger, S. 249 | 48-52, Illustration: Loomit | 49, Foto Karl Forster: Alessandra Schellnegger | 61: Geber86, iStock | 63, oben: Ursula Bach | 63, unten: Kontraframe | 64, oben: Ken Eckert | 64, unten: piola666, iStock | 70, unten: Beach 38 | 71, unten: Medienbrücke | 73, oben: Rabea Ulbrich | 73, unten: Mikolette, iStock | 76, Foto Auftakt: Horacio Alcalá | 76, Foto Craft Bier Fest: Craft Bier Fest München | 76, Foto Christina Stürmer: The Red Cat Agency | 77, Foto Lisa Batashvili: Sammy Hart, DG | 77, Foto Ursprung des Lebens: Judith Egger | 97, oben: Wolfgang Stahl, München Hoch5 | 97, Foto Schnaack: Avantgarde | 98, v.l.n.r.: whiteBOX, Winter&Winter, whiteBOX, Mehtap von Stietencron | 101, Foto Ernst: Sascha Kletzsch, Steidle Architekten | 101, Foto Innen: München Hoch5 | 102#: Allianz Digital Factory | 104#, Rendering Gelände: Steidle Architekten | 104, Foto Symphonieorchester: Tobias Melle | 104, Rendering WERK7: NVO Architekten | 105, Rendering WERK17: formstadt architekten GmbH | 105, Rendering Tonhalle: Hild und K | 105, Rendering WERK12: MVRDV Architekten | 105, Rendering WERK1+14: Hild und K | 105, Rendering WERK4: Steidle Architekten

ANZEIGENLEITUNG

faromedia creative network – interactive GmbH & Co. KG

DRUCK DruckArt, Kaufering, www.druckart.de

AUFLAGE 15.000 Stück

VERTEILUNG Prosac-Vertrieb, München

ERSCHEINUNGSTERMIN März 2017



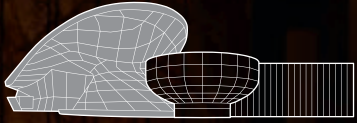
Ausgabe 02.17 mit dem Schwerpunktthema

Der digitale Bürger – Wie organisieren wir in Zukunft Gemeinschaft?

Wie definieren wir im digitalen Zeitalter Gemeinschaft? Wir wollen wir miteinander umgehen, arbeiten und leben? Verantwortung? Wofür empfinden wir sie? Wofür übernehmen wir sie? Sind wir überhaupt noch Bürger? Ein Heft über Mitbestimmung und Miteinander.

FÜHLEN SIE SICH WIE ZU HAUSE.

FINE DINING. DAS ESSZIMMER IN DER BMW WELT.



BMW Welt BMW Museum BMW Group Werk



Für einen Abend wird das mit zwei MICHELIN Sternen ausgezeichnete Gourmetrestaurant von Feinkost Käfer zu Ihrem EssZimmer. Sie stehen im Mittelpunkt, wenn Bobby Bräuer und sein Küchenteam mit französischem Flair und höchstem Anspruch Teller für Teller feinste Kreationen an Ihren Tisch bringen. Frank Glüer, mehrfach ausgezeichneter Sommelier, sorgt für eine exzellente Weinbegleitung. Die Heimfahrt mit dem BMW eigenen Chauffeur Service im Münchner Stadtgebiet rundet Ihr einzigartiges Erlebnis ab.

Weitere Informationen und Reservierungen unter esszimmer-muenchen.de

**BMW
GROUP**

THE NEXT
100 YEARS



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



HOCHTIEF steht für nachhaltiges Wirtschaften

Wer in der Großstadt lebt und arbeitet, der wünscht sich eine Infrastruktur, die seinen Ansprüchen an ein modernes Umfeld genügt. Deshalb realisiert HOCHTIEF als einer der führenden Anbieter Projekte in den Bereichen Verkehrs- sowie soziale und urbane Infrastruktur. Damit leistet HOCHTIEF als Partner von Staat und Wirtschaft einen Beitrag zur Gestaltung urbaner Lebensräume, die bei ihren Nutzern keine Wünsche offen lassen – wie beim Bau des Werk4 im Münchner Werksviertel.

Wir bauen die Welt von morgen.