Metropolenfieber!

Dokumentation von Veranstaltungsreihen der Initiative StadtBauKultur Mannheim

STADTMANNHEIM²

EINFÜHRUNG

Was ist eine „Metropole"? Was qualifiziert sie gegenüber anderen großen Städten und Räumen? Wie wird in Metropolen gelebt?

Metropole ist überall, wo an der Bewältigung unserer Zukunftsprobleme gearbeitet wird. (Hartmut Häußermann)

Die länderübergreifende Metropolregion Rhein-Neckar besteht seit Frühjahr 2005. Mit den gemeinsamen Arbeitsfeldern Wirtschaft, Wissenschaft und Lebensqualität möchten sich Mannheim und das Rhein-Neckar-Dreieck in den kommenden Jahren als „Europäische Metropolregion Rhein-Neckar" neu profilieren und positionieren. Zugleich feiert die Barockstadt Mannheim, als einwohnerstärkstes Zentrum dieser mehrpoligen Stadtregion, im Jahr 2007 ihr 400-jähriges Stadtjubiläum. Schon vor einigen Jahren hat sie begonnen, zentrale städtebauliche Projekte im öffentlichen Raum zu initiieren, die einen bedeutenden Entwicklungsimpuls für die Stadt und die Stadtentwicklung auslösen werden. Mit der Anerkennung als europäische Metropolregion wird ein Prozess der Selbstfindung und Selbstdefinition als Metropole eingeleitet, dessen Ausmaße noch nicht hinlänglich absehbar sind. Der Metropolendiskurs gewinnt zunehmend an Fahrt.

Was ist eine „Metropole"? Was macht eine Metropolregion aus? Was qualifiziert sie gegenüber anderen großen Städten und Räumen? Wo sehen Metropolenregionen ihre spezifischen Qualitäten und Standortvorteile? Wie wird in Metropolen gelebt?

Vor dem Hintergrund der Diskussionen um die noch junge Metropolregion Rhein-Neckar und ihre städtebaulichen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Potenziale organisierte die Initiative StadtBauKultur in Mannheim - gemeinsam mit der Architektenkammer Baden-Württemberg/Kreisgruppe Mannheim, dem Deutschen Werkbund, dem Bund Deutscher Architekten, dem Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure, der Beton Marketing Süd GmbH und der Stadt Mannheim - im Frühjahr 2006 eine neue „Staffel" an Vorträgen und Diskussionen im Rahmen der Veranstaltungsreihe „StadtBauKultur Mannheim 2007". Ihr Motto: METROPOLENFIEBER!

In mehreren Abendveranstaltungen wurden metropolitane Lebensformen untersucht und zur Diskussion gestellt. Wo entstehen Reibungen, wo Konflikte? Wie „inszenieren" sich europäischen Wassermetropolen? Welche neuen urbanen Programme zeichnen sich in den aktuellen Stadtentwicklungsprozessen ab? Welche Rolle nehmen die „weichen" Standortfaktoren für die jeweilige Metropole ein? Wie schlägt sich metropolitanes Denken in temporären Stadtinitiativen nieder? Die Referent/inn/en aus Amsterdam, Kopenhagen, Berlin, Rotterdam, Stuttgart und Köln präsentierten im März und April 2006 mit ihren Projekten metropolitanes Lebensgefühl – der metropolitane Raum als Bassin der Ideen und Projekte, in dem sich Lebensqualität in vielen unterschiedlichen Facetten widerspiegelt. METROPOLENFIEBER! hat zu diesen und weiteren Fragen erste spannende Antworten skizziert.

Eine Podiumsdiskussion mit hochkarätigen Teilnehmer/inne/n aus Planung und Kultur, Politik und Gesellschaft setzte sich schließlich im Mai 2006 unter dem Titel „Metropole im Kopf - Das Chancenreich auf dem Weg zur europäischen Metropolregion Rhein-Neckar" damit auseinander, welche besonderen Attribute die Metropolregion Rhein-Neckar bereits auszeichnen, wo ihre Defizite, aber auch, wo ihre Chancen liegen.

Ein Thema, das in zahlreichen Metropolen an Bedeutung gewinnt, ist das Wasser - die Versöhnung mit dem Wasser, die Wiedergewinnung von Wasserlagen. Auch Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg nehmen ihre Uferzonen an Rhein und Neckar ins Visier und versuchen auf unterschiedliche Weise, diese in Wert zu setzen und neu zu gestalten.

Im Oktober 2007 wurde hierzu eigens das Symposium „URBANE WASSERLAGEN – STADTLANDSCHAFT AM WASSER" mit Referent/inn/en aus Hamburg, Stuttgart und dem Ruhrgebiet organisiert, vom dem einige Beiträge in diese Publikation aufgenommen wurden.

Die Veranstalter - die Stadt Mannheim in Kooperation mit der Beton Marketing Süd GmbH, dem Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (BDLA) und dem Verband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Baden-Württemberg e.V. – versprechen sich von dieser fachlichen Auseinandersetzung mit den urbanen Wasserlagen, dass diese auch in der Metropolregion Rhein-Neckar stärker ins öffentliche Bewusstsein gebracht werden können und das gemeinsame Ziel, einen offenen urbanen regionalen Landschaftspark am Wasser zu entwickeln, nachhaltig gefördert wird.

Die Menschen in der Metropolregion leben mit und in diesen Freiräumen am Wasser, sie benötigen für ihre Aktivitäten die Vielfalt und Bandbreite dieser Frei- und Erholungsräume. Im Auftrag der Stadt Mannheim wurde somit 2006-2007 die Entwicklungskonzeption „blau_Mannheim_blau" erarbeitet, die Mannheimer Freiraumpotenziale am Wasser und die Wasserlagen in der Metropolregion Rhein-Neckar in Augenschein nimmt. Ein Rahmenplan (2008-2009) vertieft diese fachlich-konzeptionelle Betrachtung. Auf der Suche nach Identität fördernden Projekten, die die Auseinandersetzung und Identifikation mit dieser Stadtlandschaft unterstützen, können die metropolitanen Freiräume am Wasser eine verbindende Rolle einnehmen - in der Innen- wie in der Außenwirkung der neuen europäischen Metropolregion Rhein-Neckar.

Die vorliegende Publikation fasst die in den zurückliegenden Jahren entstandenen Beiträge beider Veranstaltungsreihen zusammen und stellt sie - in redaktionell bearbeiteter Form - erneut der interessierten Öffentlichkeit zur Diskussion. Die Initiative StadtBauKultur in Mannheim wünscht Ihnen eine nachhaltige Auseinandersetzung mit den Themen und Zukünften der Metropolregion!

METROPOLENFIEBER! // URBANE WASSERLAGEN – STADTLANDSCHAFT AM WASSER

Dokumentation von Veranstaltungsreihen der Initiative StadtBauKultur Mannheim
Best Practices aus Amsterdam, Berlin, Essen, Hamburg, Kopenhagen, Mannheim, Rotterdam und Stuttgart

Veranstaltungsreihen der Initiative StadtBauKultur Mannheim:
„Metropolenfieber!" (März - Mai 2006) und „Urbane Wasserlagen – Stadtlandschaft am Wasser" (Oktober 2007)

Herausgeber:
Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung , Oktober 2009

METROPOLENARCHITEKTUR – OPTIMISTISCH NATÜRLICH! (TEIL 1)
4 **Designlandschaften und Pragmatismus aus Skandinavien: Pragmatische Utopien**
Bjarke Ingels, BIG Kopenhagen

INSZENIERUNG EINER WASSERMETROPOLE / BERLIN AUF DEM WEG ZUR SPREE
10 **Zukunftspotenzial Wasser**
Carl Herwarth und Brigitte Holz, Herwarth & Holz Stadtplaner, Berlin/ Cottbus
15 **Badeparadies Spree in spe**
Ralf Steeg, LURI.watersystems/SPREE2011, Berlin

METROPOLENARCHITEKTUR - OPTIMISTISCH NATÜRLICH! (TEIL 2)
18 **Designlandschaften und Pragmatismus aus den Niederlanden: Multiple Welten der Digitalmoderne oder Ein Haus für Autos eines Weltkonzerns**
Tobias Walliser, UN Studio Van Berkel & Bos, Amsterdam
23 **So viel Architektur wie nötig, so wenig Architektur wie möglich**
Matthijs Bouw, One Architecture BV, Amsterdam/LAVA, ...

STADTINSZENIERUNGEN / SZENE STADT - Urbane Raumstrategien für das Zentrum
26 **Plätze, Parks und Panoramen**
Jochem Schneider, bueroschneidermeyer, Stuttgart
30 **Sense of Place – Eine Stadt neu lesen**
Iris Dudok, dS+V, Rotterdam

RAUMPIONIERE – TEMPORÄRE STADTINITIATIVEN IN BERLIN / MASTERPLANUNG FÜR DIE HAFENCITY IN HAMBURG
34 **Stadtentwicklung durch Zwischennutzung**
Klaus Overmeyer, Studio Urban Catalyst, Berlin
39 **Die Stadt in der Stadt - Ein flexibler Masterplan für die Hamburger HafenCity**
Prof. Markus Neppl, KCAP/ASTOC Architects + Planners, Rotterdam/Köln

METROPOLE IM KOPF
44 **Das „Chancenreich" auf dem Weg zur europäischen Metropolregion Rhein-Neckar".** *Eine Podiumsdiskussion*

URBANE WASSERLAGEN – STADTLANDSCHAFT AM WASSER
50 **blau_Mannheim_blau – Entwicklungskonzeption für Mannheimer Wasserlagen**
Dr. Frank Lohrberg, lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart
54 **Urban Waste, Spaziergänge und die Inszenierung des Nicht-Sichtbaren. HAFENSAFARI als Inszenierung in der urbanen Landschaft am Wasser**
Martin Kohler, Hafensafari e.V./HafenCity Universität, Hamburg

ZWISCHEN "GRANDS PROJETS" UND URBANEN NISCHENKULTUREN
58 **Die Kreativität der Metropolen**
Frank Gwildis, Architekt und Stadtplaner SRL DASL, Stuttgart

Bank

Die Metropolregion gestalten!

Grußwort Bürgermeister Lothar Quast

Am 28. April 2005 wurde die Metropolregion Rhein-Neckar durch die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) in den Kreis der Europäischen Metropolregionen aufgenommen. Seit dem 24. Mai 2005 ist die Metropolregion darüber hinaus Mitglied des Initiativkreises der Europäischen Metropolregionen in Deutschland, und am 18. Juni 2005 wurde die Aufnahme der Metropolregion in das Netzwerk der europäischen Metropolregionen – kurz: METREX – per Urkunde bestätigt.

Die Unterzeichnung des neuen Staatsvertrags im Juli 2005, den die Ministerpräsidenten von Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg unterzeichneten, schuf die weiteren Voraussetzungen für den neuen „Verband Metropolregion Rhein-Neckar" und leitete eine neue Ära der regionalen Kooperation ein. 2005 war somit ein besonderes Jahr - „ein einmaliges Datum für die Region", wie es Wolfgang Pföhler, ehem. Vorsitzender des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar, ausdrückte, als er sich ausführlich bei allen Akteuren der Region und insbesondere der Zukunftsinitiative Metropolregion Rhein-Neckar mit ihrem Gründer, Eggert Voscherau, für ihr ausdauerndes und nachhaltiges Engagement dankte. „Jetzt liegt es an der Region selbst, ihre Talente und Kompetenzen einzusetzen, tragfähige Strukturen zu schaffen und die Metropolregion Rhein-Neckar voranzubringen." (Wolfgang Pföhler)

Unter dem Titel METROPOLENFIEBER! wird bereits zum vierten Male seit 2001 eine Veranstaltungsreihe der Initiative StadtBauKultur Mannheim 2007 im Kulturzentrum Alte Feuerwache im Frühjahr 2006 durchgeführt.

Eine Fortsetzung dieser Veranstaltungen erfolgte im Sommer 2007 („Plattform 2007") und im Oktober 2007 („Urbane Wasserlagen – Stadtlandschaft am Wasser"). Mit diesen neuen Veranstaltungsreihen möchten wir an den Appell Wolfgang Pföhlers anknüpfen und die Auseinandersetzung zu .metropolitanen Themenstellungen aus Sicht von Planerinnen und Planern sowie Architektinnen und Architekten in der Region fördern. Den Organisatoren der Initiative StadtBauKultur Mannheim 2007 - mit der Architektenkammer Baden-Württemberg/Kreisgruppe Mannheim, dem Deutschen Werkbund, dem Bund Deutscher Architekten, dem Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure, dem Büro 2007, der Beton Marketing Süd GmbH und der Stadt Mannheim – sei an dieser Stelle erneut ausdrücklich und herzlich für ihr nachhaltiges Engagement gedankt!

Mögen die in dieser Publikation zusammengestellten Beiträge zu einer nachhaltigen Belebung des Planungs- und stadtkulturellen Diskurses in Mannheim und in der Metropolregion beitragen!

Ich wünsche Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, viel Freude und Erkenntnisgewinn bei der Lektüre der vorliegenden Veröffentlichung!

Lothar Quast

Metropolenarchitektur – optimistisch natürlich! (Teil 1)

Designlandschaften und Pragmatismus aus Skandinavien

Am 1. März 2006 stellte Bjarke Ingels von BIG Bjarke Ingels Group (vormals PLOT Arkitekter) aus Kopenhagen eine junge und sehr dynamisch auftretende Architektur vor. Mit einer hyper-pragmatischen Annäherung und einer Zufriedenheit, die in der Architektur ungewöhnlich ist, bewegen sich Bjarke Ingels und sein Team zwischen der Spitze des Modernismus und analytisch poetischem Dekonstruktivismus. Das Spektrum der Projekte von BIG reicht von der Neustrukturierung von Hafenarealen und innovativem Wohnungsbau über den Bau von Boots- und Krankenhäusern, Schwimmbädern und anderen Freizeitanlagen in öffentlichen Räumen bis hin zu Waterfront-Projekten, Konzerthallen und Kaufhausdächern. Alle Projekte zeugen von einer ungebrochenen Neugier und Experimentierfreude und einem ungebrochenen Willen zu hybriden Formen und Programmen.

XPO MERMAID_EXPO 2010 Shanghai, EXPO-Pavillon Dänemark, Bjarke Ingels Group

Pragmatische Utopien

Bjarke Ingels, BIG Bjarke Ingels Group, DK-Kopenhagen

Historisch betrachtet ist die Architektur in Dänemark (wie in vielen Teilen der Welt) lange Zeit von zwei entgegen gesetzten Extremen dominiert worden. Das eine Extrem ist die Avantgarde der Klassischen Moderne mit einer Fülle von Ideen. Hervorgebracht durch französische Philosophie, jüdischen Mystizismus oder die Faszination, die das formelle Potenzial von Computer-Visualisierungen ausübt, sind avantgardistische Ideen oft so losgelöst von der Realität, dass sie es zu nichts weiterem als exzentrischen Kuriositäten schaffen. Das andere Extrem sind die gut organisierten „Firmenberater", die vorhersehbare und langweilige Kisten auf technisch hohem Niveau entwerfen und realisieren. Architektur scheint somit in zwei gleichermaßen unfruchtbaren Fronten festgefahren zu sein: Entweder naiv utopisch oder versteinert pragmatisch.

Der dritte Weg

Eine junge Generation skandinavischer Architekten, zu der wir uns dazu zählen glaubt, dass es einen „dritten Weg" gibt, eingekeilt im Niemandsland zwischen den diametralen Gegensätzen – oder in der kleinen, aber fruchtbaren Überschneidung der beiden oben genannten Extreme. Es ist eine pragmatisch utopische Architektur, die in der Schaffung von sozial, wirtschaftlich und umwelttechnisch „perfekten Orten" als praktische Zielvorstellung stattfindet. Damit sind nicht etwa Universallösungen für grundlegende Fragestellungen gemeint, sondern die Schaffung von spezifischen Eingriffen in eng umgrenzten Operationsfeldern. Das Problem der modernen Utopie ist die Vorstellung, dass eine Lösung nur dann glaubwürdig erscheint, wenn sie universal anwendbar ist. Das Resultat waren in der Vergangenheit gewaltige „Anwendungsgebiete", die im Grundsatz von nur sehr wenigen Ideen besetzt waren, und eine universelle, schier endlose Wiederholung dieser Raumkonzepte und planerischen Lösungen, die letztlich Überraschungen und Erkundungen aus der urbanen Raumerfahrung ausschlossen. Die „große Idee" endete in der Ausschaltung der kleinen Ereignisse (Events). In der Folge paralysierte sich die dänische Architektur durch ihre krankhafte „Angst vor dem Großen". Großprojekte und groß angelegte Pläne wurden aus dem Repertoire der dänischen Architektur verdammt. Dänische Architekten verloren das Interesse oder den Mut, sich mit den grundsätzlichen Problemen auseinanderzusetzen und verbrachten die letzten 50 Jahre damit, die immer kleiner werdenden Details der immer gleichen kleinen Skala urbaner Typologien zu perfektionieren. Statt uns um das Gesamtbild, um das Konzeptionelle zu kümmern, verschwendeten wir unsere Zeit mit dem Aufpolieren und Verfeinern von technischen Details.

Das hat sich nun geändert. Während der letzten fünf Jahre waren wir – als PLOT bzw. BIG - in zahlreiche konzeptionelle Projekte mit zunehmender Größe und programmatischer Komplexität involviert. Aufgrund des radikalen Anstiegs der Immobilienwerte, sinkender Zinssätze und einer explodierenden Wohnungsnachfrage hat sich Kopenhagen für uns in eine Werkstatt für neue urbane Lebensformen verwandelt. In einer Projektserie haben wir die Effekte unterschiedlicher Maßstäbe und das spezifische Gleichgewicht programmatischer Mischungen hinsichtlich ihrer Einflüsse auf soziale, ökonomische und ökologische Resultate getestet:

Das Hafenbad „Islands Brygge" in Kopenhagen (2003), das den Übergang vom Land (Park) ins Wasser (Hafen) in Form einer terrassierten Landschaft übersetzt und zum kulturellen und sozialen Zentrum in den Sommermonaten wird, das Jugendhaus-cum-Bootshaus im Hafen von Sundby/Kopenhagen (2004), dessen durch Schwermetalle kontaminierter Hafenstandort die Überformung des Grundstücks mit einem geschwungenen und bespielbaren Holzdeck initiierte und die Integration von vielfältigen Jugend- und Bootshausaktivitäten ermöglicht, oder „Høje Torv" (2005), das (bis heute) viel diskutierte Umbauprojekt des großen Kaufhaus-Komplexes von „Magasin du Nord", das mit der Errichtung eines großen öffentlichen Stadtplatzes und von allerlei Freizeitaktivitäten auf der Dachlandschaft die Symbiose und Überlagerung von Einkaufen und Freizeit- und Erholungsangeboten erzeugen will - mit spektakulären Ausblicken über das Stadtzentrum Kopenhagens. Durch unterschiedlichste hybride Akteurs- und Programmkonstellationen entstanden diesen ersten Projekte und Realisierungen, die in Dänemark und darüber hinaus Aufmerksamkeit erregten.

Wir haben versucht, Architektur zu schaffen, indem wir konventionelle „Zutaten" – Funktionen wie Wohnen, Freizeit, Arbeit, Parkplätze und Einkaufen – auf sehr spezifische Weise miteinander mischten. Jede Baustelle wurde so zum Testfall für ihr eigenes, pragmatisch utopisches, „hybrides" Projekt. Statt unsere Regale mit utopischen Visionen vollzustopfen, versuchten wir unsere ehrgeizigen Pläne in kontrollierten, aber zunehmend effektiven Dosierungen zu realisieren. Nach und nach erzeugten wir räumliche Vielfalt, Dichte, eine programmatische und kulturelle Mischung - bei wachsenden Größenordnungen! Bis vor kurzem wären alle diese Elemen-

BAD_Hafenbad Islands Brygge, Kopenhagen, PLOT Arkitekter.

te in einem Kopenhagener Kontext als „extra-terrestrisch" („Außerirdische") abgelehnt worden. Aber nun sind sie quasi als integrierte Elemente des heimatlichen urbanen Gewebes aufgenommen worden.

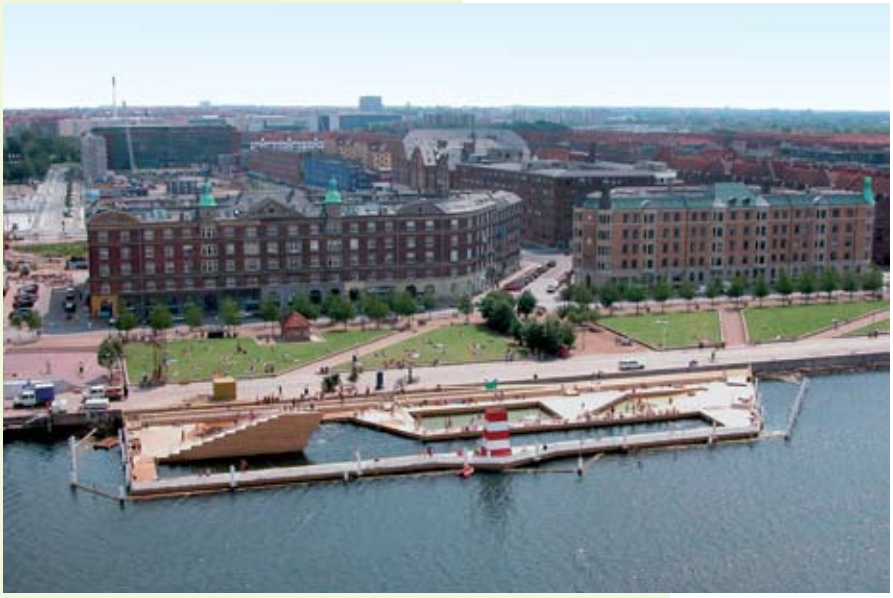
Die folgenden Beispiele mögen unsere Experimentierbereitschaft illustrieren, die wir von Projekt zu Projekt steigern konnten, ebenso wie sich mit jedem neuen Projekt die Dimension und Projektvolumen vergrößerten.

VM Housing oder Individueller Wohnen

Es begann im Jahr 2001, als wir den Auftraggeber der so genannten „V- und M-Häuser" trafen und dieser uns in Ørestad City, auf halber Strecke zwischen dem Flughafen Kastrup und dem Stadtzentrum Kopenhagens gelegen, mit einem größeren Wohnungsbauprojekt beauftragte. Unser Bauherr hatte sich für diesen Standort zwei preisgünstige, einfache und schlichte Wohnbauten vorgestellt. Seit 2000 wird an dieser Neustadt, die einmal das Zentrum der Øresund-Region werden soll, gebaut, die trotz Metrolinie, einiger Firmenzentralen und zehngeschossigen Wohnblocks noch lange nicht als urban, im traditionellen Sinne, zu bezeichnen ist; das Straßenleben findet bisher in erster Linie unter dem Dach von „Field's" statt, Skandinaviens größtem Einkaufszentrum. Ørestad sei nicht als Vorstadt gedacht, sagen die Entwickler, sondern als vollwertige Stadt und der Maßstab dafür sei die Dichte. Neben der teils auf Stelzen gebauten Metrolinie als Rückgrat werden hier in Block-, Riegel- oder solitärform Bauten mit durchschnittlich acht Geschossen gebaut, drei Geschosse höher als im Zentrum. Die Funktionen sind gemischt, im Norden liegt die Universität, daran anschließend baut Jean Nouvel einen Konzerthalle, In Flughafennähe gibt es vor allem neuen Büros, in den Zwischenräumen wird mit großen Wohnformen experimentiert. Ørestad ist somit Versprechen und Behauptung zugleich.

Der Kopenhagener Wohnungsmarkt ist seit Jahren überhitzt, für die Stadt geht es hier um Entlastung, und für die Investoren rentiert sich der Wohnungsbau noch, wenn er architektonisches Mittelmaß bietet. Umso überraschender, wenn Bauten aus der Reihe tanzen. Wir entwarfen daraufhin die „VM Houses", zwei nach ihrer Grundform benannte Wohnungsbauten - Apartmenthäuser mit offenen Grundrissen und tiefen Wohnungen ohne vorgegebene Trennwände. Um Licht in die Tiefe der Räume zu bekommen, konstruierten wir großformatige Fenster, die vom Boden bis zur Decke reichten, und vergrößerten die Raumhöhen. Das Dilemma, dass trotz der Fensterfronten Privatsphäre gewährleistet werden sollte, lösten wir, indem wir die Gebäude in einer sich voneinander abwendenden Weise knickten, was nicht nur ermöglicht, die Privatsphäre der einzelnen Parteien zu schützen, sondern gleichzeitig auch den Blick über die umliegenden „Vorstadtsavannen" von Ørestad City frei gibt. Die beiden Apartmenthäuser liegen direkt an der Metro. Der M-förmige Bau im Norden hat eingezogene Loggien, während das V-Haus im Süden mit spitzwinkligen, expressiven Balkonen ausgestattet wurde. Beide sind über einen Hof verbinden, es gibt aber keine Unterscheidung in einen Blockrand und ein halb privates Blockinneres; es sind allein die scharfen Hauskanten, die die beiden Bauten von ihrer Umgebung abgrenzen, so wie kobaltblauer Asphalt, der um die beiden Häuser gezogen wird. In beiden Häusern gibt es eine große Anzahl an Maisonette-Wohnungen, deren zweigeschossige Lufträume meist direkt an der Fassade liegen, so dass die Wohnungen auch in der Tiefe gut belichtet sind. Dass solche Konzepte nur für bestimmte Bevölkerungsschichten populär sind, wissen wir. Hier wohnen 30- bis 40-Jährige, denen die experimentelle Wohnatmosphäre liegt, viele von ihnen haben Kinder und schätzen daher das grüne Umfeld. Die offenen Fassaden und die knalligen Farben mögen nicht alle. Älter als 50 ist kaum einer der Bewohner. Um die Größen der Wohneinheiten zu variieren, fügten wir mal Raum hinzu, mal zogen wir Raum ab. Das Ergebnis war ein schlagendes Beispiel für Vielfalt: Es entstanden mehr als 80 verschiedene Wohnungstypen bei insgesamt über 200 Wohneinheiten auf etwa 25 000 Quadratmetern Gesamtfläche! Die Faszination, die gerade im Großwohnungsbau in der kollektiven Sichtbarmachung der Benutzung liegt, ist heute ein Teil des Erfolgs; Voraussetzung dafür war, dass es gelang, die V- und M-Häuser für das Lebensmodell einer klar umgrenzten sozialen Bewohnerschicht attraktiv zu machen. Der Auftraggeber hatte unser Projekt voll und ganz akzeptiert, der Markt absorbierte es umgehend. Die V- und M-Häuser wurden 2006 fertig gestellt. – Die Formel der V- und M-Häuser lautete: „Dichte + Vielfalt = 3D Tetris"

BAD_Hafenbad Islands Brygge, Kopenhagen, PLOT Arkitekter.



The Mountain oder Wohnen auf dem Parkhausberg

Beim nächsten Projekt handelte es sich bereits um etwa 33.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Angetrieben durch den erfolgreichen Verkauf und die Vermarktung der VM-Apartments beauftragte uns derselbe Bauherr mit der Bebauung des angrenzenden Nachbargrundstücks. Die Entwicklungsgesellschaft By & Havn, zuständig für die Infrastruktur in Ørestad, hatte an dieser Stelle ein öffentliches Parkhaus mit 480 Stellplätzen vorgesehen, das dem Investor dadurch schmackhaft gemacht werden sollte, dass auf demselben Grundstück auch noch eine Wohnbebauung zulässig wäre. Anstatt stur das eine neben das andere zu stellen, schlugen wir vor, beide Typologien miteinander zu verschmelzen, also das Parkhaus als Basis für die Wohnungen zu benutzen. Entstanden ist ein erstaunlicher Bastard aus Parkpalette und Einfamilienhaus – der „Parkberg" (VM-Bjerget). Ein als Berg

Høje Torv_Umbauprojekt des großen Kaufhaus-Komplexes „Magasin du Nord" mit der Errichtung eines großen öffentlichen Stadtplatzes und von allerlei Freizeitaktivitäten auf der Dachlandschaft, Kopenhagen, PLOT Arkitekter.

„verkleidetes" Parkhaus, an dessen „Südhang" innovative Terrassenhäuser mit terrassierten Gärten aufgereiht wurden.

Car City_Projekt Autostadt, Bjarke Ingels Group.

Die Kreuzung dieser beiden Formen mag vielen auf den ersten Blick wie ein billiger Gag vorkommen, an dieser Stelle liegt ihr jedoch eine nachvollziehbare städtebauliche Logik zugrunde: Östlich des Grundstücks schließt der flächige Vorort Tarnby an, dessen wie mit dem Lineal gezogene Gemeindegrenze auch für die Metrotrasse maßgeblich war. Die suburbane Kleinteiligkeit Tarnbys und die Stadtvision von Ørestad treffen hier wie in einer Bildmontage aufeinander; sie bilden einen derart starken Kontrast, dass es flimmert. Was früher äußerer Stadtrand war, liegt heute in zweiter Reihe. Das Thema der Umkehrung klingt auch beim „VM-Berg" wieder an. Das artifizielle Zusammenspannen von Park- und Wohnhaus lässt sich aber auch als Reflexion des über das Stadtbauprogramm Ørestad verstehen, bei dem die Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die Hochbauten war und bereits funktionierte, bevor die ersten Baugruben ausgehoben wurden.

Unsere Leitidee war es, mit diesem Projekt einen „Vorstadt-Lebensstil in urbaner Dichte" zu kreieren. Das Einfamilienhaus gilt nach wie vor den meisten Menschen als Ideal. Der größte Vorteil gegenüber der Geschosswohnung besteht dabei in einem zugeordneten Garten, der eigentlich selten unter hundert Quadratmeter groß ist. Wer Wohnungen stapeln und mit einem vergleichbar geräumigen Außenbereich ausstatten will, gelangt unweigerlich zur Typologie des Terrassenhauses. Die von der großen Grundfläche ermöglichte flache Abtreppung des Baukörpers nach Südosten war hier aber auch deswegen angezeigt, weil sonst die Aussicht aus dem M-Haus beeinträchtigt gewesen wäre. Tatsächlich verfügen die meisten der 80 entstandenen Apartments über Terrassen, die im Durchschnitt genauso groß sind wie die Wohnfläche; durch Vor- und Rücksprünge sind diese Bereiche geschützt.

Der USP für die insgesamt 10 000 Quadratmeter Wohnfläche ist aber das Gebäudekonzept: Zur geschossweisen Erschließung der Wohnungen gehört neben der Stahltreppe auch der Schrägaufzug, der - Schweizer Fabrikat – in das Bergthema passt. In gemächlicher Fahrt unterquert man die verglasten, regenbogenfarben vertäfelten Erschließungsgänge der Wohnungen und blickt dabei hinunter auf die parkenden Autos. „VM Bjerget" wurde Anfang 2006 begonnen, die Fertigstellung erfolgt in 2008. Der terrassierte Gebäudekomplex vermittelt heute beinahe den Eindruck, als ob der angrenzende Vorstadtteppich von Einfamilienhäusern die Parkplatzstruktur einer „neuen Stadt" überschwemmen würde. - Die urbanistische Formel lautete hier: „Dichte + Menschen + Parken = Suburbane Hanglagen über Autohöhlen".

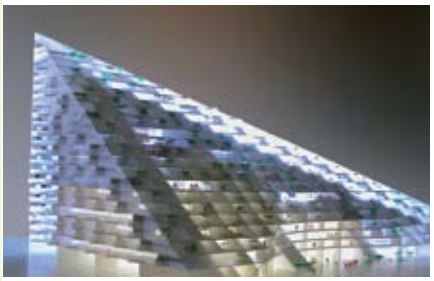
VM1_V + M Apartments, Ørestad/ Kopenhagen, PLOT Arkitekter.

CarCity – eine Auto-Stadt

Die offensichtlich erfolgreiche Mischung aus „Menschen" und „Parken" beim Projekt VM-Bjerget in Ørestad führte dazu, dass ein Konsortium aus zehn Autohändlern auf unser Büro zukamen mit dem Auftrag, einen Mega-Auto-Showroom auf einem benachbarten Gelände zu entwerfen. Darüber hinaus gab es auf diesem 60 000 Quadratmeter großen Gelände noch Platz für weitere Wohnungen und Parkmöglichkeiten. Wir empfahlen, alles aus einem Guss in „Sandwich-Form" zu bauen: Der Sockel aus Parkplätzen, das Dach aus Wohnungen und dazwischen der Auto-Showroom. Dieser Showroom stellt – wie ein Hybrid aus gewundener Bergstraße und der Raumspirale des Solomon-Guggenheim-Museums in New York – die Verbindung her zwischen dem Straßenniveau und fantastischen Panorama-Ausblicken auf Kopenhagen in 36 Metern Höhe. Ein etwa ein Kilometer langes „Reihenhaus" formt so das bewohnte Dach des gigantischen Showrooms. Letztlich führten aber zu viele unterschiedliche Vorstellungen von zu vielen (möglichen) Eigentümern dazu, dass dieses Projekt zum Stillstand kam. Im Ergebnis erschien es zu utopisch, zu wenig pragmatisch. - Die Formel lautete hier: „Dichte + Menschen + Parken + Showroom = Serpentinen-Guggenheim".

Little DK oder Ökologische Kombinationen

Parallel zur „AutoStadt" arbeiteten wir an einem recht außergewöhnlichen Ausstellungsprojekt mit einer Gesamtfläche von 100 000 Quadratmetern unter dem Titel „Klein-Dänemark – Was wäre, wenn Dänemark eine Energiebilanz von 0 hätte?" Unter dieser Fragestellung testeten wir das symbiotische Potenzial unterschiedlichster Raumprogramme und Konsummuster. Wohnhäuser brauchen Energie zum Heizen und Sonnenlicht für das Wohlbefinden. Daraus kann Solarenergie gewonnen werden. Büros benötigen Energie zur Kühlung und Tageslicht, aber dennoch auch Schatten. Wenn man die einzelnen Bedürfnisse miteinander kombiniert, könnte jedes Programm eine optimale Position in diesem Block besetzen. Ein Supermarkt nutzt Elektrizität für Kühlregale, ein Schwimmbad braucht Energie zum Heizen. Wenn man diese beiden Bedürfnisse miteinander kombiniert, könnte der Supermarkt das Schwimmbad mit der von den Kühl- und Gefrierschränken ausgehenden Hitze heizen. Im Kielwasser unserer Projekte VM-Houses und VM-Bjerget schafften wir es, zehn öffentliche und private Bauherren zusammenzubringen und sind nunmehr im Begriff, das Ausstellungskonzept „Little DK (Denmark)" 1:1 in die Realität umzusetzen. Unsere urbanistische Formel: „Dichte + Menschen + Parken + Einkaufen + Freizeit + Ökologie = Nachhaltige Sonnentempel".



Little DK_Little Denmark, Projekt für eine Ausstellung, Bjarke Ingels Group.

The Battery oder Geschicktes Timing

Ein äußerst kontroverser Kunde hatte während des längsten Baubooms der jüngsten Geschichte vier Jahre lang wegen Betrugs im Gefängnis gesessen - schuldig oder nichtschuldig, wir wissen es nicht. Nun wollte er seine verpassten Chancen nachholen und kontaktierte – nach seiner Entlassung - die, wie er es formulierte, zu dieser Zeit „innovativsten Architekten des Landes". Dieser Bauherr in spe hatte vor, ein neues urbanes Quartier mit allen Aspekten des attraktiven Stadtlebens in einem kontinuierlichen Fluss von Wohnen und Arbeiten zu schaffen, inklusive Studentenwohnheim, Kindergarten, Badehaus und Bazaar. Einziges Hindernis (bzw. die Voraussetzung für eine erfolgreiche Planung): Es stellte sich heraus, dass das vom Investor anvisierte Areal mit einer Fläche von etwa 125 000 Quadratmetern ursprünglich für eine Moschee reserviert war. Unser Kunde bot nun der Kommune an, die erste (Neubau-) Moschee in Dänemark zu Lasten bzw. auf Kosten des Gesamtprojektes zu finanzieren und zu bauen.

Um die Lebendigkeit der öffentlichen Funktionen („Mosque + Mixed Use") sicherzustellen, entschieden wir uns, nach Möglichkeit höher und dichter zu bauen als erlaubt. Unser Motto lautete: „Mehr Menschen, mehr Leben." Wir arbeiteten zunächst ohne Beteiligung der Öffentlichkeit an dem Projekt, um vorzeitige und unpassende Debatten zu vermeiden. Währenddessen lösten aber die Karikaturen vom Propheten Mohammed in dänischen Zeitungen einen öffentlichen Aufschrei in der islamischen Welt aus. „Eine Milliarde Muslime von Dänemark beleidigt!" Wütende Muslime randalierten und brannten Botschaften in Damaskus und Beirut nieder. Zu der Zeit, als wir das Projekt schließlich in die Öffentlichkeit brachten, erschien es fast wie die lokale Antwort auf einen globalen Konflikt. Sogar CNN Türk berichtete aus unserem Büro. Die lokale Debatte vergaß darüber die (kritischen) Höhen und Dichten und begeisterte sich fortan für das ambitionierte Multikultur-Projekt. Das „Kopenhagener Experiment" konnte seitdem gestärkt weitergeführt werden; neben BIG arbeiten weitere Partner und Investoren am Großprojekt „The Battery". Unsere Formel lautete hier: „Dichte + Menschen + Parkplätze

MTN_VM-Bjerget (The Mountain/ Parkberg), Ørestad/ Kopenhagen, Bjarke Ingels Group.

Clover Block_Projekt für ein Wohnquartier um eine große Grünfläche, Kopenhagen.

BIG Bank, Bjarke Ingels Group.

BIG House, Bjarke Ingels Group.

+ Einkaufen + Freizeit + Kultur + Religion = Private Höhen und öffentliche Höhlen".

Clover Block oder Eine Chinesische Mauer in Kopenhagen

Ritt Bjerregaard, seit Januar 2006 erste Bürgermeisterin von Kopenhagen, wurde mitunter gewählt aufgrund ihres Versprechens, die Wohnungsnot tatkräftig zu bekämpfen und 5000 neue bezahlbare Wohnungen (mit monatlichen Mieten bis zu 5000 dänischen Kronen, entsprechend ca. 670 Euro) innerhalb von fünf Jahren zu bauen. Aber wo nur? Die dynamische wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre hatte u.a. dazu geführt, dass viele Planungs- und Entwicklungsräume Kopenhagens planungsrechtlich definiert und durch neue Projektquartiere bereits belegt waren. Wir entschieden uns zu helfen. Der Kopenhagener Flughafen von 1920 war zum öffentlichen Sportplatz für die Gemeinde umfunktioniert worden; er galt bislang als grüne Oase im Stadtzentrum, über die der Wind wehte und Fußballer sich regelmäßig über den Mangel an Schutzvorrichtungen beklagten. Vorzuschlagen, auf diesem Platz zu bauen, wäre quasi politischer Selbstmord gewesen. Wir beschlossen deshalb, einen benachbarten 20 Meter langen Streifen Land entlang der ehemaligen Flugschneise zu kaufen, um damit eine drei Kilometer lange potenzielle Baufläche zu erhalten, die unter dem Projektnamen „Clover Block" entwickelt werden sollte. Die Grundstücksfläche: etwa 280000 Quadratmeter. Große Torsituationen sollten den visuellen und physischen Zugang zur großen Grünfläche sicherstellen. Mit differenzierten Höhen und Raumabstufungen entwickelten wir das Konzept einer fast endlosen „Mauer" aus Wohnungen – mit unterschiedlichsten Wohnformen und unterschiedlichsten Zuschnitten. Zugleich berücksichtigten wir über die Höhenentwicklung die Nachbarbebauung, ermöglichten Ausblicke auf die umgebende Skyline. Schließlich legten wir dieses ambitionierte Projekt einer großen Kopenhagener Zeitung vor. Vier Wochen später empfingen wir Bürgermeisterin Ritt Bjerregaard in unserem Büro: Mit bis zu 3.000 Apartments könnte mit diesem Projekt gut die Hälfte ihrer stadtplanerischen Vision in einem Streich mit fast „marxistischer Monumentalität" verwirklicht werden! Fünf Jahre zuvor wäre der „Clover Block" noch als radikale Provokation verdammt worden – als eine Art architektonischer Comic, erlöst von der ernsten Realität der rationalen Architektur. Heute ist dieses Experiment zeitgenössischer Architektur Gegenstand ernsthafter Diskussion und zukünftiger Umsetzung. - Die Formel: „Größe + Menschen + Park + Parken = die dänische Chinesische Mauer".

Wir sind überzeugt davon, dass Architektur durch gebaute Projekte entsteht, weniger durch Märtyrer, die letztlich nur in Museen oder Publikationen landen. Wie im Darwinismus ist die „gebaute Umwelt", unsere „architektonische Spezies", Nachkomme und Resultat ihrer gebauten Vorläufer (Prototypen).

Bei BIG widmen wir uns der Schnittmenge von bzw. der Schnittstelle zwischen Radikalität und Realität. Wenn man sich für eines von beiden entscheidet, verurteilt man sich entweder zu frustrierendem Martyrium oder zu apathischer Bestätigung. Indem wir aber diesen schmalen, aber fruchtbaren Übergangsbereich nutzen, haben wir Architekten die Möglichkeit, die Oberfläche unseres Planeten kreativ zu verändern und eine zeitgemäße Umwelt zu schaffen, in der wir nachhaltig leben können. Dies geschieht nicht durch eine Weltrevolution, sondern durch eine pragmatische „utopische Evolution" - und durch realisierte Visionen.

Bjarke Ingels (*1974) studierte Architektur an der Det Kongelige Danske Kunstakademis Arkitektskole in Kopenhagen und an der Escola Tècnica Superior d'Arquitectura (ETSA) in Barcelona. Zwischen 1998 und 2001 arbeitete er in der „Architekten-Kaderschmiede" von Office for Metropolitan Architecture (OMA) bei Rem Koolhaas in Rotterdam. In 2001 hat er gemeinsam mit Julien De Smedt das Büro PLOT Arkitekter in Kopenhagen gegründet und die ersten hybriden Projektideen für die skandinavische Metropole entwickelt.
Auf der Architekturbiennale in Venedig 2004 hat er - in Zusammenarbeit mit Bruce Mau und vier anderen jungen Büros - den Dänischen Pavillon in einer Weise bespielt, die das verbreitete Klischee des guten Danish Design scheinbar bestätigte, um es dann umso radikaler zu dekonstruieren. Statt schöner Objekte produzierten sie eine Reihe von Szenarien über die Zukunft Dänemarks, die eher wie Machbarkeitsstudien denn Architekturprojekte anmuteten. Glaubwürdig erscheinen viele Projekte und Szenarien weniger durch die architektonischen Vorstellungen, mit denen sie visualisiert werden als durch die kühle betriebswirtschaftliche Rationalität, mit der ihre wirtschaftliche Machbarkeit demonstriert wird. Auf der Architektur-Biennale in Venedig 2004 erhielt er zudem den Preis für die „Beste Konzerthalle der Welt" für ein Projekt in Stavanger/Norwegen (2003).
2006 gründete Bjarke Ingels in Kopenhagen schließlich das Büro BIG Bjarke Ingels Group. Beim World Architecture Festival 2008 in Barcelona, wurde BIG der "World's Best Residential Building 2008 Award" für ihr Wohnungsbauprojekt „VM-Bjerget" in Ørestad zuerkannt. BIG gewann darüber hinaus jüngst den Wettbewerb für den 3000 Quadratmeter großen Dänischen Pavillon für die EXPO 2010 in Shanghai/China.
www.big.dk

Inszenierung der Wassermetropolen/ Berlin auf dem Weg zur Spree

Viele Städte und Kommunen drängen ans Wasser. An Flussufern und Hafenrändern sind sie auf der Suche nach Zukunftsperspektiven und neuen Entwicklungsmöglichkeiten. Die „Wassermetropole" Berlin deckt nahezu die gesamte Palette von urbanen Wassernutzungen ab: Von der gesamtstädtischen Wasserlagenentwicklung bis zum stadtteilbezogenen Stadtumbau, von urbanen Stränden bis zu landschaftlichen Promenaden. Am 6. März 2006 tauchten die Mannheimer Besucher der Veranstaltungsreihe „Metropolenfieber!" in die Berliner Wasserwelten ein: Carl Herwarth v. Bittenfeld und Brigitte Holz vom Stadtplanungsbüro Herwarth + Holz aus Berlin stellten ihr wegweisendes Gutachten vor, das sie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin erarbeitet hatten. Der Berliner Landschaftsarchitekt Ralf Steeg präsentierte das ungewöhnliche Projekt „SPREE2011. Baden im Fluss. Mitten in Berlin", welches ein neues Erleben der Flusslandschaft verspricht.

Badeschiff an der Spree, ARENA-Areal, Berlin-Kreuzberg/Treptow Mitte: Club der Visionäre, Am Flutgraben, Berlin-Kreuzberg/Treptow.

Zukunftspotenzial Wasserlagen

Carl Herwarth v. Bittenfeld und Brigitte Holz, Büro Herwarth + Holz, Berlin/Cottbus

Jeder kennt Großstädte und metropolitane Räume, die ihre Existenz der Lage am Wasser zu verdanken haben. In den zurückliegenden Jahrhunderten waren die Gewässer bedeutende Handelsstraßen und als Verkehrsknoten Initial für Produktion und Handwerk, Umschlag und Transport und damit auch für das Wachstum von Städten.

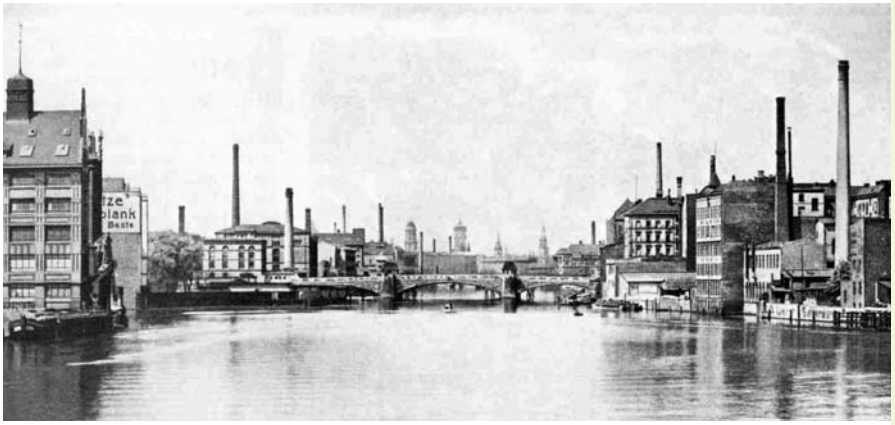
Im Zeitalter der Industrialisierung entwickelten sich Manufakturen und dynamische Industrien außerhalb der engen Grenzen der mittelalterlichen Stadt häufig entlang der Gewässer. Begleitende Siedlungserweiterungen vollzogen sich wasserabgewandt im Rücken der Industrie. Im Zuge des wirtschaftlichen und technologischen Strukturwandels traten diese harten Standortfaktoren in den Hintergrund. Heute sind nur noch wenige industrielle Kernzonen und technische Versorgungseinrichtungen auf einen Standort am Wasser angewiesen.

Mit der Konversion der materiellen industriellen Produktion zur Wissensproduktion ist für die Mehrzahl der Städte ein Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung verbunden. Repräsentation, Exklusivität und (welt)städtische Inszenierungen sind Stichworte für den Wandel der Ufer. Im nationalen wie internationalen Standortwettbewerb wird mit architektonischen Highlights und neu entdeckten Lagequalitäten gewuchert. Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Hamburg (HafenCity), London (Docklands), Rotterdam oder Valencia – bei einer Mehrzahl europäischer Metropolen sind die Wasserlagen ein wesentlicher Motor einer zeitgemäßen Stadtentwicklung.

Last und Chance zugleich

Wer aber kennt Berlin als Wasserstadt? Berlin ist mit mehr als 200 Kilometern schiffbarer Flüsse und Kanäle, seinen 50 Seen und insgesamt 500 Kilometern Uferlagen eine „Stadt am Wasser" wie kaum eine andere europäische Hauptstadt. Die verzweigten Fluss- und Kanalverbindungen waren die Voraussetzung für den Aufstieg Berlins zur Industriemetropole Preußens. Die Flüsse waren als Standort von bedeutenden Industrieanlagen und Handelskontoren einerseits das Rückgrat der Stadtwerdung, andererseits wurden sie der Stadt und ihren Bürgern weitgehend entzogen. Die Spree verkam zum Abflusskanal, hohe Spundwände, Hafenanlagen und Kontorhäuser verstellten kilometerweit den Zugang zu ihren Ufern. Das Erbe des Industriezeitalters ist heute Bürde und zugleich Zukunftspotenzial der Stadtentwicklung. Zwischen Spandau im Westen und Köpenick im Osten liegen in einer Entfernung von 30 Kilometern rund 785 Hektar entwickelbarer Fläche am Wasser, etwa ein Drittel davon heute ungenutzt. Das heißt, in Berlin könnten langfristig bis zu 18 Kilometer neu gestaltete Wasserfront entstehen.

Der Fall der Mauer und die Ablösung der traditionellen Industrien durch neue „Denkfabriken" geben Berlin die Chance, seine urbane, vielschichtige Flusslandschaft wiederherzustellen und zeitgemäß zu definieren. Es zeigt sich, dass der Standortfaktor Wasserlage die Konkurrenzfähigkeit Berlins bei der Entwicklung zur Medien- und Dienstleistungsmetropole und bei der Anwerbung von Investoren im internationalen Wettbewerb erheblich stützt. Auch die Wohnstadt Berlin kann von den Wasserlagen profitieren. Berlin steht aufgrund höherer Bodenpreise und eingeschränkter Erholungsangebote in harter Konkurrenz zu seinem Umland. Die Bauplätze an Flüssen und Seen sind folglich ein besonderer Trumpf: Sie bieten die Chance, die Vorteile von Stadt und Landschaft zu verbinden. Über die Aufwertung altindustrieller Standorte am Wasser können bauliche Strukturen und Relikte des 19. Jahrhunderts, lokale Identitäten und historische Spuren mit städtischen Wohn- und Arbeitsformen des 21. Jahrhunderts verknüpft werden. Besondere Chancen liegen in der Vernetzung bestehender Stadtviertel mit neuen Quartieren am Wasser. Attraktive, mit dem Stadtgefüge vernetzte Uferlagen versprechen in den nächsten Jahren eine hohe Marktfähigkeit. Wenn die Chancen, die mit den Wasserlagen verbunden sind, genutzt werden, könnten am Wasser langfristig bis zu 36 000 Wohneinheiten und bis zu 145 000 Arbeitsplätze entstehen.



Links: Industrielandschaft am Wasser, Berlin zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Stadtlandschaft Spree. Rechts: Blick von der Reichstagsterrasse, Berlin-Mitte.

Strategien für eine Stadtentwicklung am Wasser

Im Jahr 2002 wurde unser Büro Herwarth + Holz, Planung und Architektur, durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin mit einem Stadtentwicklungsplan Wasserlagen (WEP) beauftragt. Mit dem Wasserlagenentwicklungsplan entstand erstmals ein gesamtstädtisches, umfassendes Regelleitwerk für die Stadtentwicklung am Wasser. Im Was-

serlagenentwicklungsplan wurden räumliche und themenbezogene Ziele vereint. Sowohl die Bearbeitungskulisse als auch die Bearbeitungstiefe reichen von der gesamtstädtischen Betrachtungsebene über ein Strategiekonzept zur Entwicklung der „Spreemagistrale" als innerstädtischem Schwerpunktraum bis zu konzeptionellen Aussagen für ausgewählte Einzelstandorte. Umzusetzende Maßnahmen werden unterschiedlichen Akteuren – von der öffentlichen Hand über Großeigentümer bis zu Privatinvestoren – zugeordnet. Bestehende Programme und Planungen wurden im Wasserlagenentwicklungsplan überprüft. Es wurden Empfehlungen zur Abwägung und Fortschreibung der Programme und Planungen ausgesprochen. Die im Wasserlagenentwicklungsplan dargestellten Strategien verfolgen sowohl die Stabilisierung eines sozial und funktional gemischten Gemeinwesens, die qualifizierte Nachverdichtung und Innenentwicklung von Stadtteilen, als auch die Nutzung und Stärkung der Wasserlagen als Imagefaktor für die Gesamtstadt. Darüber hinaus ist eine landschaftsarchitektonische Aufwertung der städtischen Uferzonen, ihre Vernetzung und Rückgewinnung als öffentliche Räume und die Verbesserung der Angebote für Erholung und Freizeit beabsichtigt.

Der Wasserlagenentwicklungsplan zeigt – räumlich wie sektoral übergreifend – die Ziele für die nächsten Dekaden der Stadtentwicklung auf. Differenzierte Aussagen konzentrieren sich auf den städtischen Schwerpunktraum der Wasserlagen an der Spree und den begleitenden Kanälen, sowie auf die dichter besiedelten Mündungsbereiche und früheren industriellen Siedlungsschwerpunkte an der Havel im westlichen Spandau sowie an der Dahme in Köpenick am östlichen Rand der Metropole.

Prioritäten setzen

Um die unverbaute Kulturlandschaft und ihre Ressourcen zu schonen, hat die Aufwertung der inneren Flächenreserven Vorrang vor der Außenentwicklung. In die Stadt integrierte Wasserlagen sind die vorrangig zu beplanenden Standorte. Aber auch sie befinden sich in Konkurrenz zu den Flächenangeboten der gesamten Innenstadt. Sie werden sich am Markt also nur behaupten, wenn sie künftig ein langfristig tragfähiges Profil besitzen.

Angesichts des Überangebots an entwickelbaren Flächen konzentriert sich der Wasserlagenentwicklungsplan als „blauer Faden" und Leitbild der Wasserlagenentwicklung darauf, innerhalb des Schwerpunktraumes Strategien, Prioritäten und Maßnahmen so zu differenzieren, dass es möglich wird, in den Teilräumen kurzfristig auf aktuelle Entwicklungstendenzen zu reagieren. Innerhalb des Schwerpunktraums wurden in einem mehrstufigen Bewertungsprozess vier prioritäre Umstrukturierungsräume herausgefiltert, die aufgrund ihrer Charakteristik hohen Veränderungsbedarf aufweisen und aufgrund ihres Images rasche Entwicklungserfolge erwarten lassen. Neben der Qualität der Wasserlage spielte auch die Aufwertungswirkung der Wasseranbindung für die benachbarten Quartiere eine entscheidende Rolle.

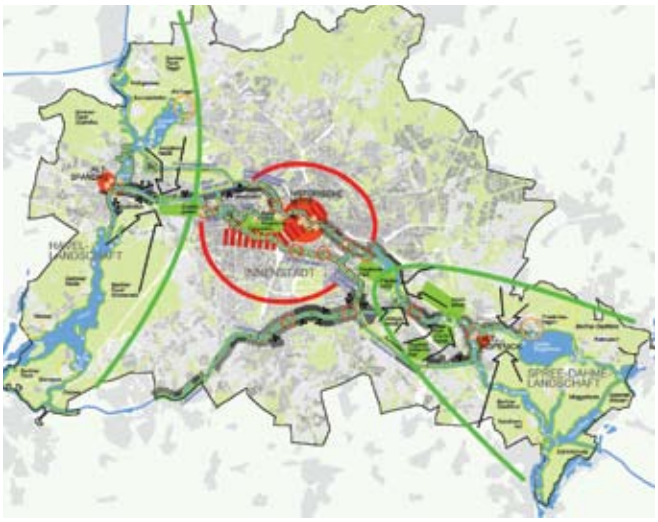
Ausgewählt wurden Umstrukturierungsräume (u.a. das Kreuzberger Spreeufer), wo eine Diskrepanz zwischen aktuellem Nutzungsbild und vorhandenen Potenzialen besteht. Ihre Entwicklung ist von gesamtstädtischer Bedeutung, sie verspricht aber auch Anschubwirkung für die Aufwertung der angrenzenden Quartiere. Allen Räumen gemeinsam ist, dass über Schlüsselinvestitionen nachhaltige Folgeinvestitionen ausgelöst werden können.

Entscheidend war mit Hilfe einer Kosten- und Finanzierungsanalyse zu überprüfen, ob die Entwicklung neuer Stadtteile am Wasser für die öffentliche Hand wie auch für private Investoren vielversprechend ist. Nach Situationsanalysen und der Formulierung funktionaler und gestalterischer Ziele wurden auf die jeweiligen Räume zugeschnittene Nutzungsempfehlungen ausgesprochen und Planungsstrategien vorgeschlagen. Bodenwirtschaftliche Kalkulationen gaben einen ersten Überblick über die Marktfähigkeit der skizzierten Konzepte.

Für den Schwerpunktraum zeigt der Plan „Strategien, Prioritäten, Maßnahmen" die Umsetzungsschritte für alle Akteure (Ämter, Planungsbüros, Investoren, Bürger/innen) im Gesamtzusammenhang landschafts- und stadtplanerischer Aspekte sowie sozialer, ökologischer und ökonomischer Belange auf. Die Darstellungen reichen von der Definition der Trägerschaft und Verortung von Schlüsselinvestitionen, der Nennung erforderlicher planerischer und sachlicher Vorleistungen, der Definition zeitlicher und gesamtstädtischer Prioritäten bis zu Maßnahmeempfehlungen.

Methodische und planerische Leitthemen

Zu ausgewählten Leitthemen der Wasserlagenentwicklung haben wir methodische und planerische Lösungen erarbeitet, die exemplarisch für ausgewählte Räume angewendet



Links: Potenziale im zentralen Spreeraum nördlich des Berliner Hauptbahnhofs (mit Humboldthafen und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal), Wasserlagenentwicklungsplan, Herwarth & Holz. Rechts: Leitbild Wasserlagenentwicklungsplan, Herwarth & Holz.

und überprüft wurden. Die Leitthemen betreffen methodische Kriterien zur Bewertung der Nutzungseignung und der stadtentwicklungspolitischen Bedeutung von Räumen, die Image-/Identitätsbildung und unterschiedliche Typologien von Gewässern, Ufern und Bauformen in Wasserlagen. Die Phasen der möglichen Entwicklung eines Umstrukturierungsraumes wurden ebenfalls in Transformationsschritten untersucht und dargestellt.

Die methodischen und planerischen Leitthemen hatten und haben eine besondere Bedeutung in der nationalen und internationalen Diskussion der Instrumente wasserorientierter Stadtentwicklung. Der Wasserlagenentwicklungsplan ist für Berlin das strategische Instrument, die Herausforderungen des qualitativen Stadtumbaus am Wasser zu bewältigen. Zugleich zeigt dieser übertragbare Wege zur Bewertung von Wasserlagen für vergleichbare Städte oder Standorte auf.

Auf Augenhöhe mit Flüssen und Seen

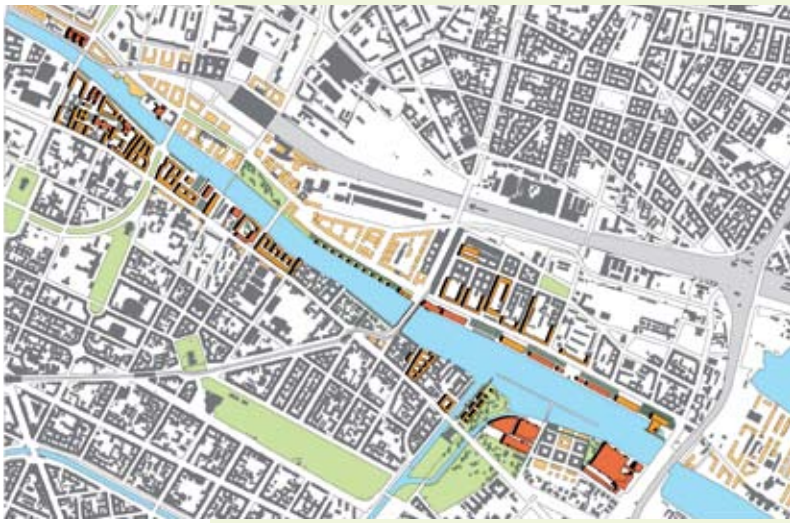
Das von Axel Schultes und Charlotte Frank 1992 konzipierte „Band des Bundes", die die Spree überquerende Entwicklungsachse vom Kanzlerpark und Kanzleramt über den Norman Fosters spektakulären Reichstagsumbau bis zu den Parlamentarier-Einrichtungen (Paul-Löbe-Haus und Marie-Elisabeth-Lüders-Haus), weist den Weg, der an zahlreichen Wasserlagen Berlins eingeschlagen werden kann. Schultes und Frank inszenierten mit ihrem doppelten Spreesprung eine monumentale Verbindung zwischen der Flusslandschaft des Spreebogens und Regierungsbauten. Das Kanzleramt und die Arbeitsgebäude der Parlamentarier sind dicht an und über die Ufer hinweg gebaut. Auch Ministerien, Hauptstadtstudios und der Amtssitz des Bundespräsidenten säumen die Ufer. Zwischen den Gebäuden für die Parlamentsmitglieder entstand ein Wasserplatz: Mit breiten Treppenanlagen und Terrassen wird die Stelle inszeniert, an der der Fluss die steinerne Regierungsmeile kreuzt. Das „politische Parkett" liegt nur wenige Zentimeter über dem Wasserspiegel. Debattiert, gearbeitet und verhandelt wird mit Blick auf Wellen und Ausflugsdampfer. Berlin hat begonnen, seinen Flüssen und Seen wieder auf Augenhöhe zu begegnen. Das Regierungsviertel ist nur ein Baustein des Ganzen hierzu.

Im besonderen Fokus steht auch der Kreuzberg-Friedrichshainer Spreeraum, wo die Stadtspree die dicht bebauten Quartiere teilt und unverhofft ein einzigartiges Panorama freigibt. An der Kreuzberger Oberbaumbrücke oder der Treptower Elsenbrücke ist zu erkennen, dass man die Stadt am Wasser nicht planen kann, ohne sich auf die Magie des Wassers einzulassen. Seine Faszination hat an jedem Ort einen anderen Charakter. Wer am Wasser baut, sollte die jeweiligen Eigenheiten des Ortes erforschen und seinen Ehrgeiz darauf richten, sie zu bewahren.

Stagnation am Kreuzberger Spreeufer

2005 wurde das Büro Herwarth + Holz mit dem Stadtumbaumanagement für das Kreuzberger Spreeufer beauftragt. Das zwei Kilometer lange Ufer hat in den letzten 15 Jahren einen rasanten Wandel erfahren. Mit der Wiedervereinigung Berlins rückte es aus der Randlage in das Vorfeld des historischen Stadtzentrums. Die Fusion mit Friedrichshain zu einem neuen Großbezirk und Planungen für den Spreeraum in Reaktion auf die neuen stadträumlichen Qualitäten waren konsequente Folgen. Doch Kreuzberg selbst ist an der Spree nie „angekommen". Während im näheren Umfeld Zeichen des Wandels unübersehbar sind, verharrt das Kreuzberger Spreeufer insbesondere im nordöstlichen Bereich mit stadtrandähnlichen Lager- und Logistiknutzungen in Stagnation. Tendenzen einer Aufwärtsentwicklung sind einzig im südöstlichen Bereich, in der typischen Kreuzberger Mischung aus traditionellem Geschossgewerbe und gründerzeitlicher Wohnbebauung festzustellen. Insbesondere zwischen der Oberbaumbrücke und der "Arena", einem in privater Initiative entstandenen Entertainment Areal, hat sich eine junge, kreative Büro- und Freizeitszene (u.a. Badeschiff, Club der Visionäre, Kulturfabrik am Flutgraben) etabliert, die allerdings nur eingeschränkt als Initial eines wirtschaftlichen und stadtentwicklungspolitischen Neubeginns wirken kann.

Die Frage, wo bisher die wesentlichen Entwicklungshindernisse liegen, ist nicht einfach zu beantworten. Sind es die bestehenden Nutzungen, die eine der Lage angemessene Nachnutzung schwer vorstellbar machen? Ist es die weniger attraktive Nordausrichtung am Südufer der Spree? Sind es die teilweise über 100 Meter tiefen Grundstücke, die den Wasserbezug schwächen, oder die unter Denkmalschutz stehenden Gewerbe- und Speichergebäude, die nur mit relativ hohem Aufwand umnutzbar sind? Oder sind es die ‚weichen' Standortmängel, wie die hohen Verkehrsbelastungen, das Defizit an öffentlichen Grün- und



Links: "Band des Bundes", Spreeufer bei den Regierungsbauten am Reichstagsgebäude, Berlin-Tiergarten. Rechts: Masterplan, Ausschnitt Kreuzberger und Friedrichshainer Spreeufer, Wasserlagenentwicklungsplan, Herwarth & Holz.

Freiflächen und die geringe Attraktivität der Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote? Sind es strukturelle und gleichzeitig Image beeinträchtigende städtebauliche Mängel wie fehlende Spreezugänge, Uferwege und Brückenverbindungen? Im Ergebnis führt das Zusammenwirken aller Probleme zu einer der Lagegunst unangemessenen Entwicklungsblockade, die einerseits die lokal ansässige Ökonomie in ihrer Entfaltung schwächt und andererseits eine fehlende „Pull-Wirkung" für ansiedlungsinteressierte Dienstleister bewirkt.

Speichergebäude und Lofts an der Spree, Berlin-Kreuzberg.

Um die Bestandsanalyse zu überprüfen und zu ergänzen, wurde in der Folge eine schriftliche Befragung der relevanten Akteure und Schlüsselpersonen – vor allem der Grundstückseigentümer und größeren Unternehmen im Gebiet – durchgeführt und die Befragungsergebnisse in Einzelgesprächen vertieft. Befragung und Gespräche bestätigten nicht nur eine Vielzahl an kriegs- und teilungsbedingten Mängeln und Problemlagen, sondern auch die Notwendigkeit eines planerischen und investiven Leitkonzepts.

Kreuzberg an die Spree – Stadt an die Spree

Das Leitbild für das Kreuzberger Spreequartier ist die Formel seines Umbaus: „Kreuzberg an die Spree – Stadt an die Spree". Das Leitbild ist eine Metapher für die gesamtstädtische Bedeutung des Entwicklungsraums, rückt das einmalige Potenzial des Kreuzberger Spreeraums ins Bewusstsein und animiert, die Wasserlage als Potenzial der weiteren Stadt- und Stadtteilentwicklung zu nutzen. Es fordert auf, den Stadtteil an seinen Freiraum heranzuführen, ihn zur Spree zu öffnen und mit dieser zu vernetzen, steht für den Paradigmenwechsel vom Spreeraum für wenige zum Spreeraum für alle, und setzt darüber hinaus bei der Entwicklung auf endogene wie exogene Potenziale. Gleichsam verdeutlicht das Leitbild auch, dass die Vielschichtigkeit des Stadtteils auf die Entwicklungsflächen am Spreeufer übertragen werden soll und Nutzungsenklaven ohne Bezug zum Quartier vermieden werden, und vermittelt eine umfassende Dynamik, das Beenden von Stillstand, das Einleiten von Wandel. Konkretisiert wird das Leitbild in einem „8-Punkte-Programm", dem einzelne Projekte zugeordnet sind. Der Stadtumbau vor Ort hat bereits mit einigen Schlüsselprojekten begonnen.

Aufbrechen des Spreegürtels

Die Grundstücke des Spreegürtels im westlichen Bereich der Köpenicker Straße und auf der nördlichen Lohmühleninsel nehmen aufgrund ihrer nicht mehr angemessenen gewerblichen Nutzung eine Schlüsselstellung für den Stadtumbau des Spreeufers ein. Die Verlagerung größerer Betriebe auf andere Standorte innerhalb des Bezirks, mittlerer und kleinerer Betriebe innerhalb des Untersuchungsgebietes, die Räumung nicht erhaltenswerter Bausubstanz und die Qualifizierung der Umstrukturierungsflächen für stadtentwicklungspolitisch attraktive neue Nutzungen bilden ein wesentliches Maßnahmenbündel. Die geräumten Flächen stellen ein Portfolio hochwertiger Grundstücke zwischen dem Spreeufer und der Magistralen Köpenicker Straße / Schlesische Straße dar, die von Interesse für lokal wie auch gesamtstädtisch orientierte Unternehmen sind. Darüber hinaus sind die Wasserlagen und die Lohmühlenhalbinsel prädestiniert für freifinanziertes hochwertiges Wohnen. Es ist davon auszugehen, dass die anstehenden Betriebsverlagerungen und Maßnahmen zur Grundstücksneuordnung aus den Grundstückserlösen finanziert werden können. Betroffene Betriebe haben ihre Mitwirkungsbereitschaft bereits signalisiert.

Mit einem geschlossenen Wegenetz aus Uferpromenaden, Steganlagen und Straßen, die aus dem Quartier über die Magistralen an das Wasser heranführen, wird der geschlossene Spreegürtel „perforiert" und die Spreelage sowohl von der Wasserseite als auch aus dem Stadtteil heraus erlebbar gemacht. Die Durchwegung und Öffnung des Spreegürtels ist ein weiteres Initial für seine Urbanisierung und Vitalisierung; es entstehen u. a. „Adressen" für eine Neubebauung. „Pocket Parks" machen sowohl Wohnungen als auch Arbeitsstätten attraktiver.

Stadtumbau als Motor für selbstständige Entwicklung

Die eingeleitete Umstrukturierung für das Kreuzberger Spreeufer ist letztlich einem Lösen von Knoten gleichzusetzen – mit dem Ziel, das Spreebord in den dynamischeren Entwicklungsprozess seines Umfeldes zu integrieren. Mit der Festlegung als Stadtumbaugebiet ist die einmalige Chance verbunden, den stadträumlich und verwaltungstechnisch zusammenhängenden beidseitigen Spreeraum zu verzahnen und als Foyer der historischen Stadtmitte zu profilieren. Der Stadtumbau wird nicht als langwieriger Prozess, sondern als kurzfristig eingesetzter Motor einer sich verselbstständigenden Entwicklung gesehen. In die Schlüsselmaßnahmen werden bis 2015 insgesamt 18 Millionen Euro investiert. Hinzu kommen 5 Millionen Euro über andere Förderprogramme. Wir gehen davon aus, dass damit private Folgeinvestitionen in Höhe von 300 Millionen Euro angestoßen werden können.

Treptowers und ARENA-Areal, Spreeufer in Berlin-Treptow.

Badeparadies Spree in spe

Ralf Steeg, Initiative SPREE2011 / LURI.watersystems.GmbH, Berlin

Man stelle sich vor: Kinder planschen im Berliner Osthafen, Jugendliche springen von der Oberbaumbrücke ins Wasser, Rentner ziehen ihre Bahnen zwischen Elsenbrücke und dem Anleger an der Arena. Die Spree wird wieder zum Badeparadies! Inmitten des Flusses schwimmt ein Freilichtkino, im Café Spreeathen hat man freien Blick auf den Fernsehturm am Alexanderplatz, der Campingplatz auf einem weiteren Ponton hat noch Plätze frei. Das alles ist keine bloße Utopie, sondern machbar! Seit 2002 arbeiten wir, die Initiatoren und Entwickler von SPREE2011, an dieser durchaus realistischen Vision.

„Mein größtes Vergnügen ist, jetzt alle Tage in der Spree zu baden"

Gebadet wurde auch früher schon in der Spree. Bereits 1803 initiierte Stadtphysikus Dr. Georg Adolph Welper den Bau eines schwimmenden Badehauses. Das Badeschiff war wie alle weiteren Badeanstalten in der Mitte nach unten offen.

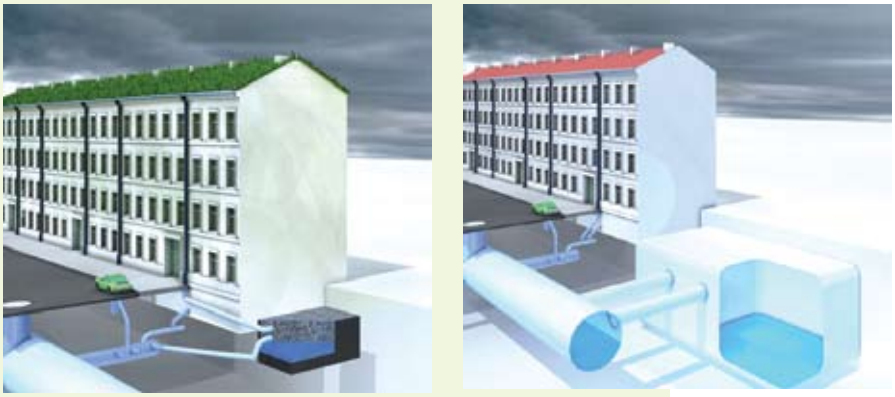
Der preußische General, Politiker und offizielle Erfinder des Brustschwimmens Ernst von Pfuel gründete 14 Jahre später in der Nähe der Oberbaumbrücke die erste Militärunterrichts- und Schwimmanstalt. Wer sich ein „Diplom der Schwimmkunst" verdienen wollte, musste einmal quer über die Spree und wieder zurück schwimmen. Fast 70 000 Militärangehörige und Zivilisten lernten hier in den folgenden 50 Jahren das Schwimmen. Die „Pfuelsche Badeanstalt" wirkte typenbildend für Berliner Flussbadeanstalten. Sie war auf Pfählen gegründet und besaß ein von allen Seiten umschlossenes Wasserbecken, damit die „Badetreibenden" nicht durch Blicke von außen gestört wurden.

1831 entstand das erste Frauenbad, die „Lutzesche Schwimm- und Badeanstalt" an der Moabiter Brücke. Die Komponistin Fanny Hensel schrieb an ihren Bruder Felix Mendelssohn: „Mein größtes Vergnügen ist, jetzt alle Tage in der Spree zu baden, wozu nahe bei Moabit eine sehr hübsche, von einer Hallerin geleitete Anstalt ist, in der auch Schwimmen gelehrt wird. Hier sieht man eine große Anzahl zum Teil recht hübscher Berlinerinnen als vollkommende Najaden mit nassen Haaren plätschern, was sich allerliebst ausnimmt."

1850 stimmten die Stadtverordneten dem Bau der ersten städtischen Flussbadeanstalt und damit der Förderung des Badens als einer kommunalen Aufgabe zu. In den Folgejahren setzte sich diese Entwicklung mit weiteren

Links: Historisches Flussbad an der Spree. Rechts: Badeschiff mit Winterbehausung, ARENA-Areal, Berlin-Kreuzberg/Treptow.

Flussbadeanstalten fort. Alle von der Stadt errichteten Einrichtungen waren als schwimmende Flussbadeanstalten auf Prahmen aufgebaut. 1905 unterhielt die Stadtverwaltung 15 Flussbadeanstalten mit 18 Bassins, zehn für Männer, sieben für Frauen und eines abwechselnd für beide Geschlechter. 1925 wurden schließlich, aufgrund des zu dieser Zeit erreichten katastrophalen bakteriologischen Zustands des Spreewassers, sämtliche Flussbadeanstalten im Bereich Alt-Berlin geschlossen.



Regenwassersammlung/ Prinzipiendarstellung der Trenn- und Mischsysteme.

Verschmutzung durch überlaufende Kanalisation

Berlin hat inzwischen die Spree, nach jahrzehntelanger Vernachlässigung, wieder für sich entdeckt: Das Regierungsviertel liegt hier, Strandbars, Hotels auf Schiffen, Bürogebäude entstehen, dichtes Gedränge auf dem Badeschiff – die Hauptstädter wollen zum Wasser. Mehr noch: An heißen Sommertagen wollen sie gerne auch ins Wasser. Es tummeln sich zwar heute wieder 18 Fischarten wie zum Beispiel Blei, Stichling, Karausche und Zander in der Spree, dennoch ist der Fluss zum Baden (immer noch) zu schmutzig. Es sind nicht die Fabriken und industriell-gewerbliche Betriebe (die es kaum noch gibt), die die Spree vergiften. Es gibt ein anderes, bisher fast unlösbares Problem: Wenn es stark regnet, läuft die Kanalisation über, und ein Gemisch aus verschmutztem Regenwasser und Abwasser aus den Haushalten fließt aus insgesamt 63 Rohren (Hauptsammlern) der Mischkanalisation in die Spree. Das geschieht etwa 10 bis 30 Mal pro Jahr. Das heißt, allein in den Spreeteil zwischen Elsenbrücke und Schillingbrücke fließen jährlich 50.000 Kubikmeter Abwasser. Für die gesamte Spree liegen keine Zahlen vor. Die Gesamtmenge, die pro Jahr aus der Mischkanalisation in die Berliner Gewässer fließt, liegt bei drei Millionen Kubikmetern. Herkömmliche Methoden zur Vermeidung der Verschmutzung – zum Beispiel der Bau unterirdischer Regenüberlaufbecken – sind aufgrund der hohen Kosten allerdings kaum finanzierbar.

Städtisches Leben auf dem Fluss

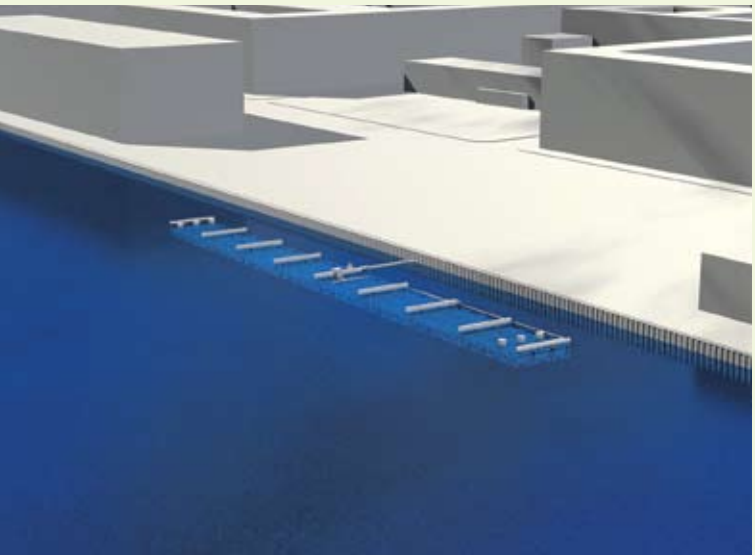
Vor diesem Hintergrund haben wir haben eine neue Technologie und ein neues Finanzierungsmodell entwickelt, die dieses Problem beheben könnten: Ein Modulsystem aus miteinander verbundenen Behältern wird direkt an die Abwasserrohre, die in die Spree münden, installiert. Die Anlage befindet sich unterhalb der Wasseroberfläche und wird an der Gewässersohle verankert, so dass sie auch in leerem Zustand nicht aufschwimmt. In den Auffangbehältern wird das Abwasser kurzfristig, zwischen 5 und 7 Stunden, zwischengespeichert. Lässt der Regen nach und sind die Rohre wieder frei, wird es aus den Tanks wieder in die Kanalisation und von dort zum Klärwerk gepumpt. Für den ersten Abschnitt zwischen Elsenbrücke und Oberbaumbrücke werden drei Module mit einem Gesamtfassungsvermögen von etwa ca. 5 000 Kubikmetern benötigt. Im Prinzip müsste an jedes Rohr ein Modul angeschlossen werden. Es gibt aber auch Überlegungen, mehrere Rohre zusammenzufassen. Durch die Verlagerung in das Gewässer und die Verwendung alternativer Materialien ist unser Verfahren erheblich schneller und kostengünstiger zu installieren als konventionelle Regenüberlaufbecken.

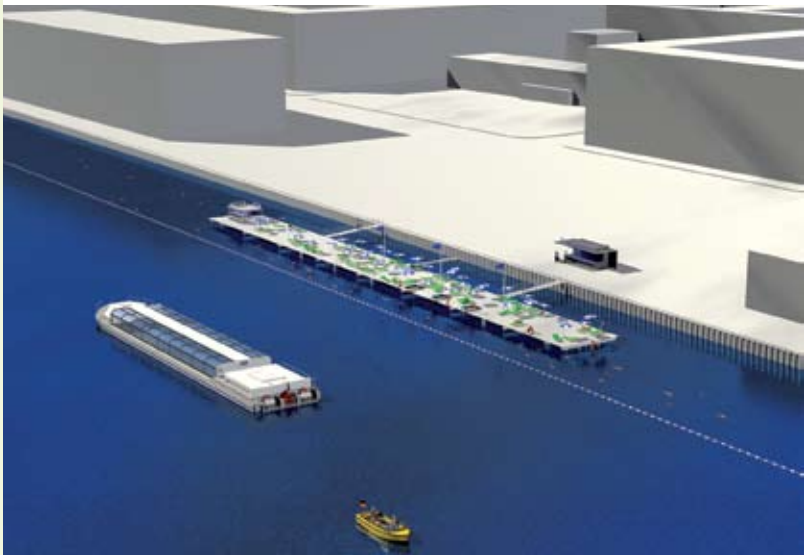
Zudem schaffen die Oberflächen der Tanks nutzbare und vermietbare Flächen, die zur Finanzierung der Gesamtanlage beitragen können: Schilfinseln, Gartenanlagen, Plattformen oder Bebauungen mit Freilichtkinos und Cafés. Während sich das Leben im Wasser erholt, entwickelt sich auch an seiner Oberfläche neues städtisches Leben – auf dem Fluss.

Pilotanlage im Berliner Osthafen

Für den Bau einer Pilotanlage zur Reinhaltung der Spree und die begleitende Forschung hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung knapp zwei Millionen Euro Fördermittel bereitgestellt. Der Baubeginn der Anlage im Osthafen Berlins ist für Sommer 2009 avisiert. Nach rund fünf Jahren Entwicklung und

Links: Entwicklungsphase 1, Projekt SPREE2011. Rechts: Entwicklungsphase 4, Projekt SPREE2011.





Auf neuen Plattformen den Fluss erobern!

dem Nachweis der Machbarkeit durch verschiedene Studien wird die Anlage dann circa zwei Jahre lang im Probebetrieb beobachtet, um das Verfahren zu optimieren und für weitere Anlagen in Serienreife zu bringen. Die Anlage ist 2,75 Meter hoch, circa zehn Meter breit, circa 96 Meter lang und verfügt über ein Volumen von rund 1000 Kubikmetern. Die Anlage nimmt damit eine Fläche von 950 Quadratmetern in Anspruch; das entspricht 0,3 Prozent der Wasserfläche im Osthafen. Untersuchungsergebnisse der Technischen Universität Berlin (Fachgebiet Hydroinformatik) haben ergeben, dass die Veränderungen des Strömungsverhaltens der Spree durch die Anlage minimal und kaum messbar sind. Auch die Schifffahrt wird nicht behindert, da sich die Module außerhalb der Schifffahrtsrinne befinden.

Die Pilotanlage kostet rund eine Million Euro; damit liegen die Kosten für dieses System 30 bis 40 Prozent unter denen konventioneller Betonspeicher. Durch die Vermarktung der Oberflächen und die dadurch beabsichtigte Co-Finanzierung der Speicherbecken können die Kosten nochmals erheblich gesenkt werden. Für die technische Umsetzung und Ausarbeitung des Projektes SPREE2011 wurde 2005 eigens das Unternehmen LURI.watersystems. GmbH in Berlin gegründet, Geschäftsführer sind Klaus Gabrielli und Ralf Steeg.

Brigitte Holz (*1954) studierte Architektur und Städtebau an der Technischen Hochschule Darmstadt und der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ). Seit 1981 ist sie geschäftsführende Gesellschafterin des Büros Freischlad + Holz, Darmstadt. Im Jahr 1988 erfolgt die Berufung in den Bund Deutscher Architekten (BDA). 1991 gründete sie Architektur- und Planungsbüros in Berlin und Cottbus. Seit 1995 ist sie geschäftsführende Gesellschafterin des Büros Herwarth + Holz, Berlin/Cottbus. Seit 1996 gehört sie dem Vorstand der Architektenkammer Hessen an. Im Jahr 2008 erfolgte die Berufung in die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. www.herwarth-holz.de

Carl Herwarth v. Bittenfeld (*1955) ist Stadtplaner, der Städtebau an der Universität Kaiserslautern und am ISR Technische Universität Berlin studierte. Von 1980 bis 1994 war er in einem privaten Planungsbüro sowie bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin tätig. Seit 1995 ist er geschäftsführender Gesellschafter des Büros Herwarth + Holz, Berlin/Cottbus. Er ist Mitglied der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) sowie des Informationskreises für Raumplanung e.V. (IfR). Im Jahr 2009 erfolgte die Berufung in den Bund Deutscher Architekten (BDA). www.herwarth-holz.de

Ralf Steeg (*1961) studierte Landschaftsarchitektur, ist seit 1989 selbständig und Gründer eines Netzwerkbüros für Stadtökologie. Seit 1991 ist er spezialisiert auf das Thema „Mittelalterliche Gärten und Landschaften“ und war Kurator diverser Ausstellungen im Bereich Mensch und Kulturlandschaft. Bekannt geworden ist er 2001 als Initiator des Projektes „SPREE2011. Baden im Fluss. Mitten in Berlin“. Er ist einer der beiden Geschäftsführer der LURI.watersystems.GmbH, Berlin, die 2005 gemeinsam mit Klaus Gabrielli gegründet wurde und die Umsetzung des Projektes SPREE2011 zum Ziel hat. SPREE2011 war Teilnehmer der Architekturbiennale in Venedig 2008. www.spree2011.de

Metropolenarchitektur – optimistisch natürlich! (Teil 2)

Designlandschaften und Pragmatismus aus den Niederlanden

Am 15. März 2006 präsentierten Tobias Wallisser und Matthijs Bouw ihre konzeptionellen Überlegungen zu metropolitaner und zeitgenössischer Architektur in Mannheim. Beide sind Vertreter innovativer niederländischer Architekturbüros, UNStudio Van Berkel & Bos und One Architecture BV, beide sind in Amsterdam ansässig. Hinter den Namen verbergen sich komplexe Entwurfsstrategien und Designlandschaften, die einerseits in der Tradition einer (nach-)modernen Avantgarde stehen, andererseits den niederländischen Pragmatismus par excellence verkörpern.
UNStudio ist ein innovatives Netzwerk von Spezialisten in Architektur, Stadtentwicklung und Infrastruktur; eines ihrer bislang bedeutendsten Werke ist das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. One Architecture nutzt und recycelt Gebäude, Infrastrukturelemente als auch neue (soziale) Zentren, um neue alternative Kulturen, Ökologien und Ökonomien zu gestalten und diese in Entwicklungsprozesse im urbanen Kontext einzuspeisen.

Mercedes-Benz Museum in Stuttgart (Arch.: UN Studio/ Van Berkel en Bos)

Multiple Welten der Digitalmoderne oder Ein Haus für Autos eines Weltkonzerns

Tobias Wallisser, UNStudio Van Berkel & Bos, NL-Amsterdam. Seit 2007 Büro LAVA (Laboratory for Visionary Architecture), Stuttgart / Sydney

Was ist metropolitane Architektur? Auf den ersten Blick schwer zu beantworten. Anhand der Projekte bei UNStudio und der Fragestellungen, denen wir uns in den vergangenen Jahren immer wieder konfrontiert sahen, möchte ich in diesem Beitrag versuchen, das Thema zu erschließen. Ich denke, die Begriffe Identität, Dichte, Komplexität, Mischung, Organisation, Vernetzung, Kommunikation, Infrastruktur, Synergie, Transformation und Überraschung spielen hierbei eine wichtige Rolle.

Es gibt mehrere Grundprinzipien, denen wir bei den Projekten von UNStudio folgten. Eines davon ist, dass wir uns gewachsene Strukturen nicht wegdenken, sondern mit ihnen konzeptionell und konstruktiv umzugehen lernen. Wir suchen nach einer passenden Strategie, die uns hilft, Synergie-Effekte zu erzielen. Denn für eine nachhaltige Entwicklung müssen Synergien entstehen. Des Weiteren folgen wir dem wachsenden Bedürfnis nach Objekten, die mehrere Funktionen erfüllen können und zur kreativen Auseinandersetzung anregen. Das manifestiert sich beispielsweise an der Erasmus-Brücke in Rotterdam, die UNStudio bereits 1996 realisieren konnte. Sie ist im Laufe der Jahre nicht nur zum Wahrzeichen der Stadt geworden, sondern ihr Bau war auch der Brückenschlag zu einer Insel im Fluss und den südlichen Stadtteilen im Hafen Rotterdams, die bis dahin fast ausschließlich industriell genutzt wurden. Die Brücke führte in der Folge dazu, dass sich auf der Hafeninsel Hotels, Bürogebäude, Kultur- und weitere neue Einrichtungen angesiedelt haben. Die Erasmus-Brücke wurde zum Symbol für die strukturelle städtebauliche Erneuerung Rotterdams und für einen optimistischen Blick in die Zukunft.

Infrastrukturen, Knoten und Netze

Auch die Transformation des innerstädtischen Bahnhofsgebietes von Arnhem steht für diesen konzeptionellen Ansatz Pate. Es handelt sich um ein hochkomplexes Raum- und Infrastrukturprojekt, eine Art „Umsteigemaschine" mit Haltepunkt des Hochgeschwindigkeitszuges auf der Achse Ruhrgebiet – Randstad Holland (Amsterdam), mit 20.000 Quadratmetern Büroflächen, Läden, 1.000 Stellplätzen, Fahrradparkhaus für 5.000 Fahrräder, Busbahnhof und zwei Busstationen. Die Um- und Neugestaltung dieses innerstädtischen Knotenpunktes mit großer wirtschaftlicher Dynamik stellte für uns eine sehr große Herausforderung dar. Es galt, an diesem wichtigen Knoten zu verdichten und möglichst viel Programm anzuordnen, aber diesem zentralen Ort formal auch eine neue Dynamik zu verleihen: Multiple City. Das Projekt soll bis 2010 fertig gestellt werden, sieht aber heute schon künftige Erweiterungen mit 150 Stadtwohnungen und weiteren Büros im Umfeld des Bahnhofs vor.

Im nordspanischen Gijón fanden wir eine vergleichbare Situation vor. Hier ging es um die neue Endhaltestelle eines Hochgeschwindigkeitszuges, die - am Rande der Innenstadt gelegen - im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs als urbaner Knoten neu gestaltet werden sollte. Bis dahin lag der Bahnhof relativ nahe zur City. Die Idee der Stadt war es, den Bahnhof etwas aus der Stadt heraus zu verlagern und die Flächen dazwischen mit Büro- und Geschäftslagen neu zu entwickeln. Die neue Situation des urbanen Knotens lag nun an der Schnittstelle von Innenstadt und Strand. Wie sahen nun unsere Überlegungen hierfür aus? Ein großer Park sollte sich als öffentlicher Raum von der Küste bis zum Zentrum erstrecken und die neue Verkehrsinfrastruktur überformen. Der Park wurde folglich über die Bahnhofsdächer gezogen, Erschließungsflächen und das Netzwerk von Wegen formen eine dynamisch anmutende Dach- und Parklandschaft und münden über einen neuen Platz in die einzigartige Innenstadt, vernetzen desweiteren die neue Universität und ein Technologiezentrum. Der neue Hochgeschwindigkeitsbahnhof wird Bestandteil dieser neuen urbanen und vernetzten Landschaft.

Auch die Restrukturierung des Hafens von Genua, insbesondere des Piers Ponte Parodi, wurde durch das Prinzip der Vernetzung bestimmt. In den letzten Jahren sind im Hafen Genuas schon zahlreiche Einzelprojekte, strukturell durch den Masterplan Renzo Pianos zusammengehalten, entstanden – so beispielsweise ein neues großes Aquarium, einen Aussichtsturm und weitere Kultur-, Freizeit- und Shoppingeinrichtungen.

Ein städtebaulicher Wettbewerb sollte neue konzeptionelle Ansätze für das Hafengebiet hervorbringen. Der siegreiche Wettbewerbsbeitrag UNStudios für die Regenerierung des Ponte Parodi zielt darauf ab, die untergenutzte und überalterte Hafenanlage im Herzen eines der wichtigsten Häfen Europas in ein pulsierendes Zentrum bürgerschaftlicher Aktivitäten zu transformieren. UNStudio haben (gemeinsam mit dem Büro DCU) deshalb ein Programm vorgeschlagen, das einen 24-Stunden-Mix an unterschiedlichsten Aktivitäten mit Konferenz- und Kinozentrum, Clubs und Restaurants, Parken, Science Center etc. anbietet und auch einen ökonomisch tragfähigen Rahmen für die Bereitstellung eines großzügigen öffentlichen Raums ermöglicht.

Es ging auch hier darum, Nutzungen miteinander zu verknüpfen und Synergien entstehen zu lassen, und - für Überraschungsmomente zu sorgen. Die architektonische Lösung folgt dieser öffentlichen Berufung, indem das Wesentliche einer Piazza eingefangen und zugleich die Stadt mit dem Meer verknüpft wird.

Eine Landschaft der (Auto-) Mobilität

Wichtig bei der konzeptionellen Entwicklung von urbanen Projekten ist, dass Architekten und Stadtplaner nicht mit einer vorgefassten Idee an ein Projekt herangehen, sondern „hinter die Kulissen" schauen und versuchen zu verstehen, welche die Qualitäten und die Identität einer Stadt sind. Darüber hinaus sollte man sich fragen, wie man das Bestehende weiterentwickeln, sozusagen qualifizieren kann und welche Impulse man von außen braucht. Bei jedem Projekt stellen wir uns im Team UNStudio die Frage, welchen Beitrag es zur öffentlichen Qualitätsverbesserung leisten kann. Bei manchen Projekten ist es eine sich

je nach Blickwinkel und Lichtverhältnissen ändernde Fassade mit einlaminierten Farbfolien (wie bei einem Bürogebäude in Almere), bei anderen die Anordnung oder Verknüpfung von verschiedenen Funktionen und Programmen, die hybride Raumkonzeption (wie beispielsweise bei den Projekten in Arnhem oder Genua), die Anregungen und einen öffentlich wirksamen Mehrwert erzeugen.

Das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart (entworfen von UNStudio / Ben van Berkel, Caroline Bos und Tobias Wallisser, Amsterdam; in Kooperation mit Wenzel + Wenzel Architekten, Karlsruhe, und Werner Sobek Ingenieure, Stuttgart) verdeutlicht diesen Ansatz exemplarisch.

Ein Museum für Automobile scheint auf den ersten Blick ein Widerspruch in sich zu sein. „Schließlich will das Auto Zeit und Raum überwinden, will beschleunigen, vorwärts drängen; das Museum aber will Zeit und Raum konservieren, will anhalten, zurückschauen." (Hanno Rauterberg) Just von diesen Widersprüchen aber lebt das Museum, lebt die Architektur von UNStudio: Sie inszeniert Gegensätze, doch verwebt diese zu einer untrennbaren, hoch komplexen Einheit. Dass dies hingegen kein unauflöslicher Widerspruch sein muss, wollten wir mit diesem Museumsbau zum Ausdruck bringen.

Zerborsten, gestaucht, verzogen

Die Ausgangsfrage lautete: Wie kann diese Dynamik in die Architektur übersetzt und erlebbar gemacht werden? Eine besondere Herausforderung war der Standort des Neubaus: Gelegen neben einer aufgeständerten Schnellstraße vis-à-vis des Werkstors des Mercedes-Benz-Stammwerks; eingepackt zwischen dem weitläufigen Werksareal, einer wahrhaftig industriellen „Stadt in der Stadt" mit 17.000 Mitarbeitern, und der Mercedes-Benz Arena mit ergänzenden Sport- und Freizeitflächen im so genannten „NeckarPark"; eingebettet in einer industriell geprägten Stadtlandschaft mit Blickdistanz zu einem Gaskessel. Um in dieser heterogenen Umgebung nicht unterzugehen, durfte das Museum nicht zu filigran sein. Zudem ist der Ort weit entfernt vom Stadtzentrum. „Passanten" gibt es im klassischen Sinne nicht, allenfalls sind es die Autofahrer auf der Schnellstraße. Wenn das Museum eine Wirkung nach außen haben sollte, musste es so konzipiert werden, dass es im Stadtraum des industriellen Neckartals, aber auch von der Schnellstraße aus wahrnehmbar war.

„Zerborsten, gestaucht, verzogen ist dieses Gebäude. Fast als würden da drinnen Autorennen abgehalten und als sei unter dem Motorengeröhre die schöne Ordnung der Geschosse kollabiert. Nur die drei Ecken des Baus, die keine Ecken sind, sondern hohe Steilkurven, schimmern noch ganz makellos in Saphirmetallic. Die Glasfronten aber hat es erwischt, sie sind geknautscht und derart rätselhaft zerknickt, dass kein Mensch auf die Idee käme, hier ein Museum zu vermuten. Erst recht nicht das Museum des Weltkonzerns Mercedes in Stuttgart" - so rätselte Hanno Rauterberg in der „ZEIT" (Dezember 2005).

Auf einem hügelartigen Podest mit rampenförmigen Anböschungen und großzügigen Treppenanlagen, in einer „Landschaft der Mobilität", wurde der Neubau platziert, der heute kaum mehr aus der Stadtlandschaft am Neckar wegzudenken ist. Diese Entscheidung gründete mitunter darin, dass seitens des Automobilkonzerns mit dem geplanten Mercedes-Benz-Center ein zweites Gebäude als „Erlebniswelt" geplant war und die Möglichkeit bestehen sollte, beide Gebäudekomplexe unterhalb des künstlichen Landschaftssockels miteinander zu verbinden. Im Zentrum der Anlage wurde eine Außenarena für Oldtimer-Korsos, Premieren von neuen Autos und generell für Veranstaltungen konzipiert.

Ein ungeheurer Sog

„In der Digitalmoderne entstehen Hüllen und Räume, die bislang als unbaubar galten. Sie sind derart verdreht und in sich verwickelt, dass nur ein Computer ihre Statik berechnen kann. (...) Im Inneren aber zeigt es sich anders: präzise und sehr traditionsbewusst. Es lebt vom Auf und Davon, vom Bewegungsdrang der klassisch-modernen Architektur, und lernt von der verspielten Geschichtsliebe der Postmoderne. Vor allem der Barock hat es ihm angetan, die grandiose Aufführungsarchitektur. So wie damals viele Bauten ganz von den Räumen her gedacht waren und wenig auf Fassaden gaben, so ist auch das Mercedes Museum primär ein Innenhaus. Also schnell den sanften Hügel hinauf, hinein in den Eingangsschlund, und schon steht der Besucher in einem Raum der Überwältigung. Über ihm der offene Kern des Hauses, fast 50 Meter hoch, dreieckig und aus Beton – ein ungeheurer Sog geht davon aus. Und dieses Saugen wird zum Leitmotiv oder besser Leitgefühl. Überall ist ein Drängen und Ziehen zu spüren, ein Gleiten und Rotieren." (Hanno Rauterberg)

Der Museumsneubau ist in neun Geschossen und für zwei unterschiedliche Ausstellungskonzepte angelegt: für die Darstellung der umfassenden Sammlung - der technikgeschichtlichen Entwicklung des Automobils - und für die Darstellung des „Mythos Auto" - der Firmengeschichte vor dem gesamtgesellschaftlichen Hintergrund. Der Mythos sollte theatralisch inszeniert werden, deshalb wurden hierfür dunkle Räume im Gebäudeinneren ohne Außenbezüge vorgesehen. Die Sammlung hingegen wurde in Tageslichträumen untergebracht, die - nach außen orientiert - mit einer Höhe von 4,5 Metern sehr viel niedriger sind

Links: Zugang zum Mercedes-Benz Museum, Stuttgart. Rechts: Neckarpark und Mercedes-Benz Welt, Luftbild, Stuttgart-Untertürkheim.

als die Mythosräume (diese sind etwa doppelt so hoch). In beiden Raumarten gibt es keine Trennwände; die Räume werden durch die Auto-Exponate gegliedert. Jedes Etagen-Modul setzt sich somit jeweils aus einem Sammlungs- und einem Mythosraum zusammen. Das Museum wird über den zentralen hallenartigen Hohlraum - das Atrium - erschlossen; von dort aus begeben sich die Besucher im Erdgeschoss zu den verglasten Aufzügen, die sie mit hoher Geschwindigkeit in das oberste Ausstellungsgeschoss katapultieren.

Zeitmaschine Museum

Das außergewöhnliche Raumkonzept des Museums basiert auf einer Doppelhelix, d.h. aus zwei gegenläufigen Spiralen, die ineinander greifen. Die Besucher erschließen sich Ausstellung und diese einmalige Raumfolge im Wesentlichen über zwei mögliche Rundgänge, die vielfach variiert werden können und immer in der obersten Etage beginnen. Einer ist der „Sammlung" gewidmet, der andere dem „Mythos". Man kann sich aber auch eine eigene Route zusammenstellen, indem man die beiden Rundgänge miteinander kombiniert und zwischen den Räumen hin- und herwechselt. Die beiden vorgegebenen Rundgänge entsprechen den beiden Spiralen. Die „Mythosspirale" zieht sich nach innen hinein, während die „Sammlungsspirale" außen verläuft. Dadurch entstehen sich einander verschränkende, dynamische Kurven, die das Gebäude aus jedem Winkel anders und überraschend erscheinen lassen.

Rampen durchkreuzen den zentralen Hohlraum des Neubaus und bilden zwei weitere große Ausstellungsräume. Die äußeren Rampen sind durch Fensterschlitze zwischen den Metallverkleidungen der Galerie sichtbar, so dass der Bau durch die kraftvolle Bewegung in Inneren gedehnt zu werden scheint. Wenn man einen der Rundgänge hinuntergeht, wächst die Betonrampe, auf der man sich befindet, über einen hinaus und wird zur Decke. Beim Durchwandeln der Etagen bzw. Raummodule gewinnt der Besucher den Eindruck, der Raum würde sich ständig entfalten. Abgesetzte Pfeiler vor den Fenstern verstärken das Gefühl, der Raum setze sich durch Bewegung in Struktur um, anstatt einen statischen Raum zu umfassen. Jede nur denkbare Oberfläche wurde gekrümmt und sogar die Betondecke lang gezogen, um an jenen Stellen Einbuchtungen anzubringen, wo Technik und Licht diese fließende Form durchdringen müssen.

Es gibt den glänzenden, hellen Teil der Sammlungsräume. In dem eher dunklen Teil

Mythosraum "Rennen und Rekorde", Ausstellungsbereich. Mercedes-Benz Museum.

mit natürlichen Materialien, z.B. Räucherholzfußboden, einem klassischen Werkstattfußboden, sind die Mythosräume angeordnet. Die Fassade, eine metallische Außenhaut, zieht sich in die Decke der Sammlung, in die Rückwand, in den Boden und wieder hinaus in die Fassade. Das Gebäude kennt auch eine Faltung, die aber nicht in der Fassade, sondern eher in die Tiefe organisiert ist, so dass sie kaum wahrnehmbar ist.

Das gesamte Haus ist eine Zeitmaschine. Kernstück und Herz ist das Atrium, das der Besucher als erstes betritt. Dessen zügig geschalte Betonwände erlebt er auf dem Weg nach oben in die Ausstellung, an der verglasten Decke des Atriums verbindet eine sternförmige Brücke die Lifte miteinander; hier sind aber auch große Krananlagen integriert, die ihrerseits die Autoexponate innerhalb des Gebäudes bewegen. Futuristisch anmutende Aufzüge bringen die Besucher zur obersten Ebene ans Licht. Die Aufzüge „lesen" quasi, was die innenliegenden Rückseiten der Ausstellungsebenen zeigen, und projizieren diese hintergründigen Eindrücke als Projektionen auf die Betonwand gegenüber. Sie bewegen sich dabei wie das Pendel einer Uhr: Wenn ein Aufzug oben ankommt, fährt der andere unten los.

Grundkonzept und Ausstellungsgestaltung stammen von HG Merz Architekten Museumsgestalter (Stuttgart/Berlin). Ein lebensgroßer Schimmel - den Anfang des mobilen Menschen und der Mobilität symbolisierend - empfängt die Besucher in der Ausstellung. Die oberste Etage ist der Erfindung des Automobils gewidmet; von dort aus laufen die beiden Spiralen nach unten, wickeln sich die Themenspiralen ab. Jeder Mythosraum hat eine Rampe, auf der der Besucher sich an der Außenwand entlang bewegt. Er sieht die Autos erst von oben und später noch einmal von unten. Abschluss und Höhepunkt der eindrucksvollen Ausstellung ist der unterste Mythosraum „Rennen und Rekorde", der wie eine große Avus-Rennkurve konzipiert wurde. Dieser Raum ist nicht mehr chronologisch angelegt. Er ist vielmehr mit seiner Sammlung von all den fantastischen Rennautos, die das Unternehmen jemals hergestellt hat, eine Verbindung von beiden Rundgängen, somit Sammlungs- und Mythosraum in einem. An der Außenarena gelegen sind schließlich – in der Sockelzone der „Landschaft der Mobilität" – der Museumsshop, Garderoben, WCs und Nebenräume sowie das Restaurant untergebracht, im Übergangsbereich zum Mercedes-Benz Center, die Lounge und der weitläufige Veranstaltungsbereich.

Verdrehte Welten – Raum als Metapher

Das Museum wurde bewusst polyzentrisch konzipiert; es gibt zwar mit dem Atrium einen zentralen Raum, aber wir haben auch drei Subzentren außen herum geschaffen. Dazu angeregt hat uns die Kleeblattschlinge: Man fährt mit dem Finger – ohne abzusetzen – die Schlinge entlang, wird von einem Zentrum angezogen und dann zum nächsten Zentrum hingezogen. In unserer räumlichen „Schlinge" gibt es so genannte „Twists". Das sind Beton- oder „Schraubenflächen", die aus den Kernen heraus kommen und sich vom Licht wegdrehen. Wenn der Besucher im Mythos-Rundgang ist, sieht er eine Decke über sich. Nur durch die Tür fällt Licht hinein. Dahinter befindet sich die Sammlung, darunter der Mythos. Immer wieder wird dem Besucher auf diese Weise der Blick in die Zukunft ermöglicht, in den nächsten „Mythos", in die nächs-

Mythosraum "Rennen und Rekorde", Ausstellungsbereich. Mercedes-Benz Museum.

te „Szene" der Firmengeschichte. Die Schraubenfläche wird – je nachdem, wo man steht – als Wand oder als Decke wahrgenommen. Wenn der Besucher sich in den Sammlungen aufhält, läuft er über diese Schraubenfläche hinüber, von einer Sammlung in die nächste. Die Architektur erzwingt auf sanfte Weise den permanenten Orts- und Perspektivenwechsel. In diesem Haus wurde praktisch alles von UNStudio entworfen – von der hochkomplexen Gebäudestruktur mit seiner differenzierten Materialität bis hin zum Mobiliar und zu den kleinsten Technik- und Lichtdetails. Die Kunst besteht somit darin, allen technischen Anforderungen genüge zu leisten, ohne dass sie sichtbar sind. Dass beispielsweise alle dienenden technischen Elemente in der Decke hängen, sieht heute niemand: Akustik, Bauteilaktivierung, Kühlelemente, Sprinkler, Kameras, Leuchten, Antennen. Im Mittelpunkt soll der Raum stehen, nicht die Technik, die diesen Raum möglich macht. Das ist die besondere Faszination dieses Hauses. Man könnte fast denken, dass dieses Haus eigentlich zeigen will, dass die Architektur dem Auto überlegen sei und sogar, auf welche Weise. „So als sollte vorgeführt werden, was die eigentliche und überlegene Kunst der Architektur ist: dass sich Raum im Auto zwar erfahren, dass er sich aber nur im Bauen auch erfinden lässt." (Hanno Rauterberg)

Wir verstehen dieses Haus als etwas Archaisches, das dem Auto, dieser technisch perfekten, glänzenden Maschine, den idealen Hintergrund bietet. Auf diese Weise treten das Museum und die Exponate nicht in Konkurrenz zueinander. Es ist somit ein Haus „für" Autos und nicht ein Haus „wie" Autos.

Lastwagen im siebten Stock

Wichtig für unsere Gebäude ist letztlich nicht, dass sie schön sind, sondern dass sie faszinieren und ein räumliches Erlebnis bieten. Die Einzigartigkeit des Mercedes-Benz Museums besteht aus dem Zusammenspiel von Architektur und Ausstellungsgestaltung sowie aus der Wechselwirkung von monolithischem Gebäude und heterogenem Umfeld. Lastwagen im siebten Stockwerk. Warum macht man sich die Mühe, einen LKW in die siebte Etage zu stellen? Nun, das Haus wird auf diese Weise zum Sockel für das Ausstellungsobjekt. Gleichzeitig schaut der Besucher auf die Hügel Stuttgarts und nimmt die Umgebung plötzlich aus einer anderen Perspektive wahr. Immer wieder bietet sich dem Betrachter die Möglichkeit, nach unten zu schauen, auf die Straßen, auf die Stadtlandschaft. Die Architektur ist dabei das Bindeglied. Die Besucher bewegen sich zwischen den Autos, es erschließen sich ihnen immer wieder neue Räume und Perspektiven - ein dynamisches Raumerlebnis. Die Stuttgarter Stadtlandschaft in der Überlagerung mit den Fahrzeugexponaten, als Hintergrundfolie, als urbanes Panoramabild.

Aber man hätte das Mercedes-Benz Museum natürlich auch wie eine große Gebrauchtwagenausstellung in einer Halle mit zweihundert Metern aufgereihter Heckflügel organisieren können. Aber solch ein Konzept wollten wir an diesem Ort nicht realisieren. Wir denken, dass Architektur immer die Chance bietet, auf ortsspezifische Gegebenheiten einzugehen und spezifische Raumlösungen zu ermöglichen.

Gleiches gilt im Übrigen auch für die Entwicklung von Metropolen: Man muss analysieren, welche Qualitäten vor Ort vorhanden sind, was vonnöten ist, diese zu stärken oder gegebenenfalls miteinander zu kombinieren, um etwas Neues, vielleicht sogar Einzigartiges entstehen zu lassen. Wenn wir also von metropolitaner Architektur sprechen, geht es in erster Linie nicht um die Form, sondern um die Verknüpfung von Interessen und unterschiedlichsten Möglichkeiten. Es geht nicht darum, Dinge auseinander zu dividieren, sondern darum, ein Netzwerk verschiedener, auch gegensätzlicher Interessen so aufzubauen, dass eine Bereicherung für alle daraus entsteht. Qualitäten entstehen daher erst dann, wenn unterschiedliche Interessen miteinander in Berührung kommen und einen ästhetischen wie konzeptionellen Mehrwert erzeugen.

„UNStudio – ‚united net for architecture, urbanism and infrastructure' - steht für Beschleunigung, Belebung der Architektur durch den Computer. Die Moderne ist passé, was zählt, ist der Rechner. Hier bahnt sich eine zweite Revolution an. Computerkünstler wie Ben van Berkel setzen nicht mehr auf Freiformen allein, jene aberwitzigen Verrenkungen vieler Blobmaster der ersten Generation. UNStudio steht für vernetzte Planungs- und Bauprozesse. Ohne den Computer wäre das Mercedes-Benz Museum nie entstanden, weder mit seinen sich verschlingenden Ausstellungsebenen, noch in der knapp bemessenen Zeit von fünf Jahren." (Oliver Herwig, in: Süddeutsche Zeitung, 13.03.2006)

Tobias Wallisser (*1970), Prof. Dipl.-Ing., MSc, studierte Architektur an der TU Berlin sowie an der Universität Stuttgart. 1993-1995 Mitarbeit bei Kauffmann Theilig, Freie Architekten BDA, Stuttgart. 1997 erhielt er seinen Postgraduate Master of Science in Advanced Architectural Design von der Columbia University in New York.
Nach kurzer Mitarbeit bei Asymptote Architecture, New York, startete er im selben Jahr beim Büro UNStudio van Berkel & Bos, Amsterdam (1997-2007): 2001 Creative Director UNStudio. 2002 Associate UNStudio, seit 2005 Partner im UNStudio. Projektarchitekt des 2006 eröffneten Mercedes-Benz-Museums in Stuttgart (www.unstudio.com). 2002 Lehrauftrag an der Universität Stuttgart, 2003 Gastprofessur an der FHT Stuttgart. Seit 2006 ist er Professor für Innovative Bau- und Raumkonzepte (Entwerfen Architektur) an der Staatlichen Akademie für Bildende Künste in Stuttgart und lehrt Digitales Entwerfen (www.abk-stuttgart.de). Nach maßgeblicher Beteiligung an weltweit Aufsehen erregenden Bauprojekten haben Tobias Wallisser und Chris Bosse 2007 das Büro LAVA (Laboratory for Visionary Architecture) in Stuttgart und Sydney gegründet. Schon kurz nach Gründung entwickelt LAVA, u.a. mit PNYG:COMPANY, einige spektakuläre Projekte in Deutschland, Australien und den Vereinigten Arabischen Emiraten.
www.l-a-v-a.net

Neustrukturierung von Les Halles, Paris. Wettbewerbsbeitrag in Kooperation mit O.M.A., XDGA und Agence Ter

So viel Architektur wie nötig, so wenig Architektur wie möglich

Matthijs Bouw, One Architecture BV, NL-Amsterdam

Zu unserem Beruf gehört es, ein gewisses Misstrauen gegenüber der Architektur zu hegen. Typisch für die Arbeiten von One Architecture ist, dass wir nach möglichst vielen unterschiedlichen Mitteln und Instrumenten suchen, um sie dem entsprechenden Projekt anzupassen. Dabei kann es sich auch um Instrumente und Mittel außerhalb der Architektur handeln – beispielsweise Menschen Räume „benutzen" und „bewohnen" zu lassen, damit sie diese selber gestalten können.

Ein Beispiel, wie man große Wirkung mit wenigen architektonischen Mitteln erzielen kann, ist ein Wohnungsbau-Projekt westlich von Utrecht, mit dem wir 1995 beauftragt wurden. Ein Wohnbauprojekt in den Niederlanden zu realisieren, bedeutet in der Regel, einen entsprechenden Raum zu zerstören, um interessante geometrische Formen mit interessanten Perspektiven zu entwerfen, die in Häuser transformiert werden, denen ausgefallene Farben und intelligente Eck-Lösungen gegeben werden. Wir gingen anders vor, weil wir der Meinung sind, dass man Landschaften weitgehend so belassen sollte, wie sie sind. In diesem Fall bestand diese aus höher gelegten Straßen, Wasser und einem Stück landwirtschaftlich genutztem Land. Wir suchten also einen Weg, die Landschaft weiter existieren und nicht zu viel „Architektur" entstehen zu lassen, um die Idee einer ungeheuren Ordnung, einer neuen Struktur zu erfinden.

Tennisplätze auf Hausdächern

Denn in dem Gebiet, das wir bebauen sollten, spielt Tennis eine große Rolle. Was uns auf die Idee brachte, die Hausdächer zu Tennisplätzen zu transformieren. Die Tennisplätze waren einfach in die vorgegebene Landschaft zu integrieren. Die Häuser konnten frei in der Landschaft stehen - jeweils sechs unter einem Platz. Die Tennisplätze auf den Dächern brachten etwas völlig Unarchitektonisches in diesen Städtebau hinein. Wir erzeugten eine gewisse Distanz zur Landschaft – einerseits; zugleich stellten wir aber die Landschaft auf andere Weise wieder her. So konnten wir eine Architektur machen, die in den Niederlanden eigentlich verboten ist: Wir ließen die Schafe weiterhin grasen, wir verliehen der Gegend eine Art „Beverly-Hills-Feeling" und lösten darüber hinaus ein weiteres Problem: die Hochspannungsleitungen. Hässlich und negativ belegt, sind sie aber ein wichtiger Bestandteil dieser Landschaft. Deshalb wollten wir sie unbedingt in unser Projekt integrieren und beschlossen, mit abgehängten Glühbirnen (die entfernt an die bekannten gelben Tennisbälle erinnerten) die neuen Tennisplätze zu beleuchten. Das Projekt „Six under a Tennis Court" war für uns sehr bedeutsam; wir hatten gelernt, mit Vorhandenem umzugehen, es in ein Projekt aufzunehmen und zu transformieren.

Do It Yourself!

Eine weitere wichtige Strategie ist die „Do-It-Yourself-Strategie" (DIY). Als Stadtplaner wird man stets konfrontiert mit Flächen, die bereits „besetzt" sind – mit Gebäuden, Programmen und Menschen mit ihren Aktivitäten und Bedarfen. Am Ende eines Planungsprozesses ist dies in der Regel alles ausgelöscht - ein bedeutender Verlust. In den Niederlanden gibt es seit einigen Jahren eine starke Tendenz in Richtung Marktwirtschaft, Liberalisierung und Privatisierung. Wir umarmen die Marktwirtschaft als Generator von Dingen, die sich meist als nicht besonders fruchtbar erweisen und nicht immer das öffentliche Interesse mit einbeziehen, wie wir es in Europa bisher gewohnt waren. Diese marktwirtschaftlichen Tendenzen integrieren nicht, sondern schließen eher aus. Ich bin nicht besonders glücklich darüber, aber wir arbeiten in dieser Marktwirtschaft und deshalb stellt sich uns die Frage, wie wir sicherstellen können, dass in jedem Projekt eine Art von Utopie mitschwingt. Für mich ist die DIY-Strategie eine Möglichkeit, diese Utopie zu entwickeln.

Im Folgenden stelle ich einige Projektbeispiele vor, die zeigen, wie bereits vorhandene Energien für Projekte genutzt und DIY-Methoden angewandt werden können. Es sind Projekte und Bauten, die nicht versuchen, architektonische Perfektion zu erlangen - aber sie atmen und leben!

Ein Hauch von Anarchie

Mein erstes gebautes Projekt war eine Kindertagesstätte (Day Care Centre) in Soest im Osten Amsterdams, die 1993 (gemeinsam mit Bakker, van den Berg, Galjé und Venhoeven) entstand. Es handelte sich um ein ehemaliges Schulgebäude und unsere Auftraggeber waren der Auffassung, die Schule würde sich perfekt als Kindertagesstätte eignen, man müsse lediglich Toiletten und Waschräume in die Klassenzimmer einbauen. In einer abgeschlossenen Umgebung wären alle Kinder auch hinreichend „unter Aufsicht und Kontrolle". Wir allerdings dachten, dass dieses Prinzip für eine Schule funktionieren mag, nicht aber für eine Kindertagesstätte. Hier sollten

Kinder doch lernen, sich selbst und ihre Umwelt zu entdecken und ihre Grenzen auszutesten. Das Budget für dieses Umbauprojekt war nicht groß, und der größte Teil unseres Budgets wurde in den Abriss von Teilen des Schulgebäudes investiert. Wir entfernten so viele Böden und Wände wie möglich und konzipierten folglich das Gebäude im Inneren quasi als „Dschungel" mit räumlicher Komplexität. Wir veränderten die gesamte innere Struktur der ehemaligen Schule und richteten sie so aus, dass die Kinder sich dort wirklich ausprobieren und ihre Grenzen kennen lernen konnten. Das Ganze realisierten wir mit einem relativ niedrigen Budget, billigen Baumaterialien, einigen privaten Sponsoren und unserem persönlichen Einsatz. Dieses Projekt machte uns frei für eine Art „Guerrilla-Architektur". Das ging so weit, dass wir eine Piratenflagge auf dem Dach der Kindertagesstätte hissten, um zu demonstrieren, dass dieses Haus für die Kinder (und nicht für die Erzieher) gebaut wurde.

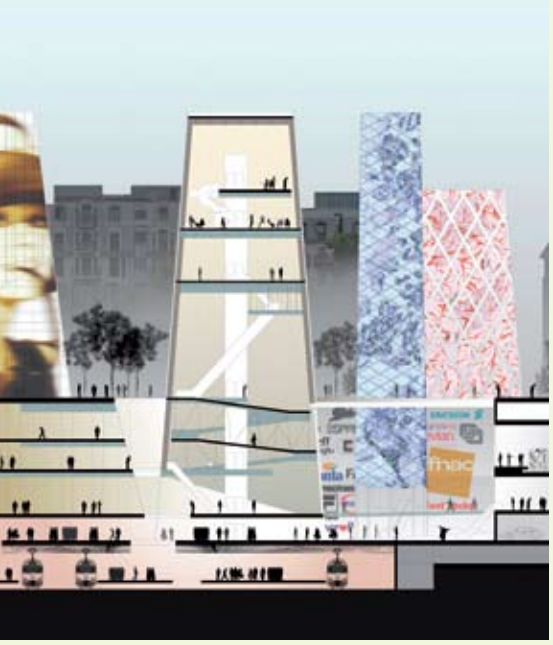
Erschließung neuer Energien

Ein Beispiel für unsere städtebauliche Arbeit ist ein Projekt im Hafen in Dordrecht in der Provinz Südholland, südöstlich von Rotterdam. Wir entdeckten bei diesem Projekt, wie wichtig es ist, die Energien in der Nachbarschaft, in der Stadt wahrzunehmen und „anzuzapfen". Im Osten Dordrechts liegen die ehemaligen Docklands, die sich in einer anhaltenden Phase der Neustrukturierung befinden. Dieser Umstrukturierungsprozess ist für Dordrecht sehr wichtig und ist über mehrere Jahre angelegt (2003-2013). Ausgestattet mit großem historischen Potenzial ist die Stadt heute immer noch stark geprägt durch überkommene und im Niedergang befindliche Hafen- und Schwerindustrien. Gemeinsam mit einigen Partnerstädten in der Umgebung versucht Dordrecht nun, eine neue ambitionierte Vision zu entwickeln und als Stadt am Wasser attraktiver zu werden, um die regionale Ökonomie – von der Industrie- zur zukunftsträchtigen Dienstleistungsgesellschaft – zu erneuern.

Das gelingt heutzutage am ehesten mit Kultur, Ausgangspunkt auch für unser Projektareal im Hafengebiet. Drei Jahre lang hatten die städtischen Planer ein räumliches Planungskonzept mit zahlreichen kulturellen Einrichtungen entwickelt, ohne allerdings mit den potenziellen Nutzern, den Kulturschaffenden, zu sprechen. Sie hatten sich bisher ausschließlich auf den Städtebau konzentriert und darüber vergessen, über das Programm und die Organisation dieser Flächen nachzudenken. Die Kulturschaffenden wussten zwar, dass sie in dieses Gebiet ziehen sollten, aber nicht, was sie dort tun konnten. Daraufhin schrieben wir mit ihnen ein Kulturszenario, das sich auf folgenden Grundsatz stützte: Wenn man Kultur in dieser Gegend braucht, um die Mieten anzukurbeln, dann sollte eine Möglichkeit gefunden werden, dieses Geld für die Kultur verfügbar zu machen. Wir verhandelten mit der Stadt: Warum nicht eine Kultur-Entwicklungsgesellschaft gründen, indem wir den Kulturschaffenden Land, Gebäude und Startkapital geben? Damit könnten sie anfangen, etwas zu entwickeln, Partner zu finden, darüber nachzudenken, was man in dieser Gegend tun kann, und unternehmerisch tätig zu werden. Mit dem ersten Projekt, einer ehemaligen Energiezentrale, die einigen kulturellen Institutionen zur Nutzung übergeben wurde, hat dieser Ansatz funktioniert. Die ehemalige Werksanlage ist etwas Besonderes, sie umfasst sechs industriegeschichtlich bedeutsame Hallen hat, die nun kulturwirtschaftliche und kulturelle Funktionen übernehmen sollen.

Wir koordinierten die einzelnen Teilprojekte, unterstützten die beteiligten Institutionen bei der Projektsuche und den Kooperationspartnern und stellten eine funktionale Architektur als räumliches Gerüst zur Verfügung. Weite Teile des Gebäudekomplexes ließen wir offen, damit die Kulturschaffenden hier neue Programmtypen entwickeln und neue Partner finden könnten. Eine Art „Tool Book" wurde zur Verfügung gestellt, in dem wir Vorschläge machten, auf welche Weise das Gebäude genutzt werden könnte, um eine stärkere Dynamik für die Kultur zu erzeugen, zugleich unternehmerische Strategien zu entwickeln und höhere Gewinne zu erzielen. Die Akteure sollten ihre Zukunft und das Gebäude selbst immer wieder neu erfinden und formen können. Hier war es wichtig, als Architekt zurückzutreten und diesen kulturellen und wirtschaftlichen Energien den nötigen (Spiel-) Raum zu geben.

Links: Neustrukturierung von Les Halles, Paris. Wettbewerbsbeitrag in Kooperation mit O.M.A., XDGA und Agence Ter. Rechts: Energiehuis, Kulturzentrum in Dordrecht.



Komplexe Raumstrategien

Bei der Entwicklung des „Viktoriakwartiers" in Eindhoven machten wir ähnliche Erfahrungen. Die jüngste Erweiterung des Stadtzentrums von Eindhoven bezieht sich auf die existierenden kulturellen Programme und baulichen Strukturen, um eine diversifizierte und unorthodoxe Nachbarschaft neu zu interpretieren und zu entwickeln. Das künftige "Viktoriakwartier" ist auf ein bestehendes Gebäude ausgerichtet, das kreative Unternehmen und Künstler beherbergt – das TAC (Temporary Art Centre). Neben kreativwirtschaftlichen Raumprogrammen sollen Wohnungen und weitere kulturelle Nutzungen im Quartier ergänzt werden. Der sehr diverse urbane Kontext dieses Gebiets setzt sich aus alten, kleinteiligen Baustrukturen und dem großen PSV-Stadion zusammen.

Das Konzept operiert mit einem großformatigen Block im großen Maßstab und bildet neue Straßen entlang des TAC aus, die kleinteilige Raumprogramme mit Läden, Bars, Werkstätten und ähnliches enthalten. Auf der Westseite des Areals wurde eine Plattform mit Türmen vorgeschlagen, um hier die geforderten Programme unterzubringen und gute Belichtungsbedingungen für umliegende Straßen und Höfe zu ermöglichen. Die Bestandteile des TAC, die zugunsten von neuen Straßen und Erschließungszonen entfernt wurden, werden künftig sukzessive durch neue Bauvolumina ersetzt. Das gesamte Projekt ist über einen zentralen Platz an eine künftige Entwicklungsachse zwischen dem Stadtzentrum und einem neuen Entwicklungsbereich im Westen Eindhovens geknüpft. Mit vier Projektpartnern stehen wir seit längerem schon in einem intensiven Dialog. Das Projekt wird sukzessive ausgearbeitet, ein detaillierter Zonierungsplan als Basis für spätere Bauprojekte entwickelt.

Komplexe Raumstrategien erfinden und dynamische Entwicklungsprozesse begleiten konnten wir auch bei großen internationalen Wettbewerbsverfahren; das Projekt für die Neustrukturierung von "Les Halles" im Zentrum von Paris hat unser Büro beinahe an den Rand des Bankrotts gebracht. Hier ging es darum, das in die Jahre gekommene Einkaufs- und Kulturzentrum der 1970/80er Jahre auf den neuesten Stand zu bringen und die Potenziale der unterschiedlichen Shopping-, Sport-, Freizeit- und Kulturnutzungen dieser größtenteils unterirdischen „Stadt in der Stadt" zu aktivieren und neu zu organisieren. Zugleich ging es darum, die sozialen Widersprüche eines elitären „zentralen" Paris und eines „peripheren" Paris benachteiligter Banlieues (ansatzweise) aufzulösen.

Das flexible Konzept basierte auf einem räumlichen Schichtenmodell, dessen einzelnen Sphären differenzierte Nutzungsprogramme - zwischen dem RER-/ Metro-System auf der Ebene Minus 5 und dem Stadtteilpark auf der Ebene 0 - zugeordnet waren, die durch vertikal organisierte, weit auskragende galerieartige Turmbauten („émergences") durchbrochen wurden und so an der Oberfläche eine neue Topografie einer grünen Parklandschaft mit kräftigen vertikalen Akzenten schuf. Es handelte sich hier um eine Art „Akupunktur-Strategie", die vorhandene verfestigte „Schollen" und Raumnutzungen nachhaltig aufbrechen sollte und bewusst die Geometrien und räumlichen Strukturen des Umfelds ignorierte. Dieser Wettbewerbsbeitrag für Les Halles Paris entstand in Zusammenarbeit mit den Büros O.M.A., XDGA und Agence Ter. Er wurde vor dem Hintergrund heftiger Auseinandersetzungen und Konflikte in den „brennenden Vorstädten" der französischen Metropole entwickelt und sollte die Dynamik und die Jugend der gesamten Ile-de-France in das pochende Herz von Paris katapultieren.

Offen für Einflüsse von außen

Eine durch Metropolräume geprägte Architektur ist in unseren Augen – natürlich – immer optimistisch! Unsere planerische Haltung ist es, Projekte in einem Prozess zu entwickeln, beteiligt und engagiert zu sein, in nahezu aktivistische Beziehungen zu treten. Das führt auch zu einer anderen Art von Ästhetik, zu besonderen Lösungen und einem anderen Den-ken. Unsere Entwürfe bieten stets so viel Offenheit, dass sie von Außenfaktoren beeinflusst werden können. Das sind oft Faktoren, die man nicht kontrollieren und diskutieren kann, die aber in irgendeinem Moment ihren Platz finden. Wichtig ist, Entwurfstechniken zu entwic-keln, die diese Art von „Brüten" zulässt. Ebenso wichtig ist es aber auch, sich Zeit zu nehmen, um Raum zu schaffen, in den sich andere Personen eingeben können.

„Inspiriert durch Jahrhunderte des Rationalismus und Pragmatismus, findet man heute keinen Wahnsinn, kein Chaos in unserer Architektur. Niederländische Architektur ist wie ein Magnetfeld, alle Bemühungen zeigen in dieselbe Richtung, es gibt keinen Widerspruch. Darum habe ich von Anfang an gerne mit One Architecture zusammengearbeitet. Anfangs durch den gelehrten Eigensinn Joost Meuwissens und den unschuldigen Größenwahn Matthijs Bouws angetrieben, nun von Bouw geleitet, ist ihr eindrucksvolles Oeuvre in der Zwischenzeit eine verwirrende wie verblüffende Reise in die Vergangenheit von absolut brillanten bis zu fast ‚einfältigen' Projekten, plötzlichen Einsichten, unerwarteten Verbindungen, zufälliger Kultiviertheit und Finesse."
(Rem Koolhaas, 2006)

Matthijs Bouw (*1967) absolvierte sein Architekturstudium an der Technischen Universität in Delft. Nach seinem akademischen Abschluss 1995 arbeitete er in verschiedenen Büros (u.a. Van Berkel & Bos architectuurbureau) und nahm an diversen Wettbewerben und Projekten teil (u.a. Day Care Centre in Soest, 1993, mit Bakker, van den Berg, Galjé und Venhoeven), bevor er im selben Jahr, in Partnerschaft mit Joost Meuwissen und Donald van Dansik, das Büro One Architecture BV startete, das er seit 2005 allein leitet.
One Architecture suggeriert einen monomanischen Ansatz, das Büro bearbeitet aber ein sehr weit gefasstes Spektrum an architektonischen und städtebaulichen Projekten - von der Stadtplanung bis zu Kunstinstallationen. Matthijs Bouw veröffentlicht daneben in zahlreichen Architekturzeitschriften, u.a. in De Architect, Archis, Werk, Bauen + Wohnen, monu. In den Jahren 1995-97 war er Herausgeber der Zeitschriften „Wiederhall" und „De Architect". Bouw war Gastprofessor u.a. an der TU Delft, TU Eindhoven, TU Graz, am Berlage Institute in Amsterdam und am Sci-Arc in Los Angeles. Aktuell ist Matthijs Bouw Professor i.V. am Lehrstuhl für Gebäudelehre und Grundlagen des Entwerfens an der deutschen RWTH Aachen.
www.one-architecture.nl

Stadtinszenierungen – Szene Stadt

Urbane Raumstrategien für das Zentrum

Am 30. März 2006 stand die „Szene Stadt" im Mittelpunkt der Veranstaltungsreihe „Metropolenfieber!" in Mannheim. Welche Rolle spielen die Innenstädte in den europäischen Metropolräumen? Welche Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich künftig für die meist unter Konkurrenzdruck stehenden Zentren dieser Metropolregionen? Jochem Schneider von Planungsbüro bueroschneidermeyer aus Stuttgart und Iris Dudok, Stadtplanerin der städtischen Planungsbehörde dS+V in Rotterdam, stellten urbane Raumstrategien für die Innenstadt vor.

Witte de Withstraat, Kulturviertel und eines der Kreativzentren im Stadtzentrum Rotterdams

Plätze, Parks und Panoramen

Jochem Schneider, bueroschneidermeyer, Stuttgart

Die Idee einer „Europäischen Metropolregion Rhein-Neckar" zielt auf eine regionale Vernetzung – wirtschaftlich, wissenschaftlich und infrastrukturell. Damit einher geht ein Wandel im Selbstverständnis der darin zusammengeschlossenen Städte: der Regionsgedanke setzt sie unmittelbar zueinander in Beziehung und erfordert ihre Neubewertung als „Knoten im Netz". Welche neuen Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich damit für die Innenstädte im Wechselspiel zwischen Abgrenzung und Angleichung? Welchen Beitrag kann Planung in einem solchen Prozess der Umorientierung leisten? Welche Rolle spielen die öffentlichen Räume? Es gilt urbane Raumstrategien für die Innenstädte zu entwickeln, sie attraktiver zu machen, damit sie eine Zukunft haben für das, was wir die Innenstadt der europäischen Stadt nennen.

Breit gefächertes Planungsinstrumentarium

In den folgenden Überlegungen greife ich zurück auf die Programmstudie „ppp - plätze, parks und panoramen", in der unser Büro 2002 Perspektiven für den öffentlichen Raum in Stuttgart skizzierte. Mit dem Ziel, eine übergreifende Gesamtstrategie zu entwickeln, die sich keiner Top-Down-Strategie verschreibt, sich aber auch nicht allein in punktuellen Maßnahmen verliert, wurde ein breit gefächertes Planungsinstrumentarium erarbeitet, in dem räumliche, organisatorische und kommunikative Werkzeuge verschränkt wurden. Anhand von Leitthemen wie „Plätze und Stadträume", „Landschaft und Topografie" oder „Ideenmanagement" wurden zentrale Zukunftsthemen identifiziert. Die planerische Recherche, u.a. welche Projekte und Akteure es in Stuttgart bereits gibt, wurde durch Schlüsselinterviews und Expertenhearings angereichert, interne und externe Sichtweisen ergänzten sich wechselseitig. Die Einbindung unterschiedlichster Akteure führte zu einer allgemeinen Sensibilisierung und Mobilisierung, da Bürger und Verwaltung, Initiativen und Interessensgruppen, private Firmen und öffentliche Träger sich austauschten. Eine umfangreiche Broschüre wurde erstellt, die die Ideen und Konzepte verdichtete und die Diskussion in die Breite trug. Auf der Grundlage der so erarbeiteten Erkenntnisse entstanden planerische Leitprojekte, die in erster Linie auf eine Aktivierung der „endogenen Potenziale" der Stadt zielen. Durch ein "Auskondensieren" lokaler Kapazitäten sollten brachliegende räumliche und personelle Möglichkeiten aktiviert werden. Besonderheiten des Ortes konnten auf diese Weise als Merkmal herausgearbeitet und das „Gesicht der Stadt" jenseits stereotyper Reproduktionsbilder erkennbar gemacht werden.

Unabhängig voneinander existierende Projekte und Planungen werden in einem Gesamtkonzept in Bezug gesetzt und Investitionsschwerpunkte wie auch Verfahrensziele festgelegt. Eine besondere Rolle spielen dabei auch kulturelle Aktivierungsimpulse: sie helfen, die Bedeutung einzelner Stadträume neu zu lesen und zu stärken.

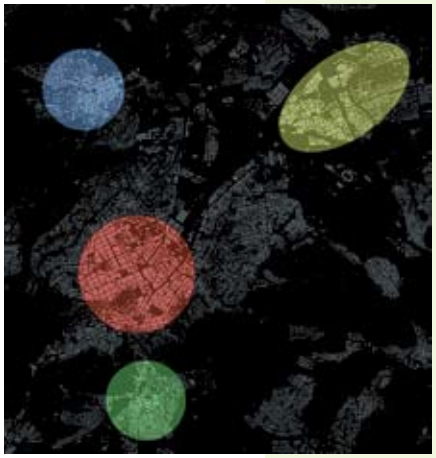
Was beschreibt den öffentlichen Raum?

Während der Recherche haben wir unterschiedliche Maßstabsebenen und Themen des öffentlichen Raums analysiert und versucht, diese im Zuge des Verfahrens weiter zu profilieren. Wir haben uns mit Plätzen und Orten in der Stadt und der Frage beschäftigt, in welchem Verhältnis sie zueinander stehen. Wir haben auch den Cityring, der teilweise eine stadtautobahnähnliche Struktur hat und die Innenstadt umschließt, nicht außen vor gelassen, weil wir Verkehrs- und Fußgängerraum nicht getrennt diskutieren wollten. Ebenso wichtig erschien uns, das Verhältnis von öffentlichem Raum und Landschaft unter die Lupe zu nehmen. Schwerpunktmäßig ging es dabei um Aussichtspunkte und -orte. Neben diesen drei räumlichen Kategorien hat uns die Frage beschäftigt, welche Aktivitäten den öffentlichen Raum als Handlungsraum bestimmen.

Um sich dem Sammelsurium von Projektvorschlägen und -ansätzen anzunähern, wurden sechs Dimensionen herausgearbeitet, die den öffentlichen Raum beschreiben:

Raum
Der physische Raum ist unmittelbar und klar wahrnehmbar (z.B. Plätze). Oft entsteht öffentlicher Raum in Verbindung mit Investitionen in den Hochbau. Das heißt, es wird beispielsweise ein neues Haus gebaut und in der Folge der Vorgarten neu angelegt. Was fehlt, ist ein eigenes Konzept öffentlicher Räume, dem sich auch die Hochbauaktivitäten unterordnen müssen.

Gestaltung
Eine Belebung und Aktivierung von Orten im öffentlichen Raum kann durch ganz unterschiedliche gestalterische Konzepte erreicht werden.



Links: Sichtweisen, Stuttgarter Potenziale. ppp – plätze, parks und panoramen. Rechts: „Simultan-Strategie" mit Aussichtspunkten als Einstiegsszenario.

Kommunikation
Bei der kommunikativen Dimension muss das Thema Identitätsbildung berücksichtigt werden. Mit welchem Bild geht der öffentliche Raum einher, wenn wir über ihn sprechen? Das Nebeneinander von Topografie und Stadt, von Landschaft und Stadt, ist ebenso wie die Überlagerung mit Infrastruktur zu betrach-

ten. Meistens verschränken sich die Bilder der unterschiedlichen Ebenen zu einem diffusen Gesamtbild.

Organisationsstruktur
Für die Qualität des öffentlichen Raums ist die Kommunikation und Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Ämtern von zentraler Bedeutung. Das gilt auch für die Fragen, in welchem Verhältnis die meist hoheitliche Planung in den Kommunen zu Initiativen und Fachverbänden steht, welche Bedeutung Bürgerinitiativen zugemessen wird und wo die Schnittstellen sind.

Finanzen
„So viel Geld für Schönheit!" – mit diesem Ausruf konfrontiert uns Stuttgarts Baubürgermeister regelmäßig, wenn es um die Aufwertung öffentlicher Räume geht. Statt perspektivischer Betrachtung dominiert meist die projektbezogene Diskussion. Oft werden die Kosten für Einzelmaßnahmen diskutiert, während die Frage nach einem langfristigen Investitionsplan offen bleibt. Umso wichtiger ist ein klares Planungskonzept mit investiven Prioritäten, das die politischen Entscheidungsträger nachvollziehen können.

Zeit
In Stuttgart sind bei der Gestaltung des Marienplatzes von der Wettbewerbsdurchführung bis zum Beginn der Bauarbeiten 14 Jahre vergangen! Dieses Beispiel macht deutlich, mit welchen Zeitläufen Planer öffentlicher Räume und Bauten häufig konfrontiert werden. Wenn es um die Gestaltung des öffentlichen Raums geht, braucht man einen (sehr) langen Atem.

Vernetzung von Plätzen und Stadträumen

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurden anhand von vier Leitthemen zentrale Zukunftsaufgaben beschrieben. Das Leitthema „Plätze und Stadträume" bezog sich auf die Vernetzung von herausragenden öffentlichen Räumen. Stuttgart ist gekennzeichnet durch lineare Entwicklungsmuster: die Königsstraße, die vom Hauptbahnhof in südlicher Richtung am Schlossplatz vorbeiführt und als 1A-Lage des Einzelhandels sehr stark die räumliche Struktur der City prägt. Betrachtet man die Innenstadt aus einem anderen Blickwinkel, stellt man aber fest, dass es unzählige Plätze gibt, die ebenso linear im Sinne von Raumsequenzen (quer zur Achse der Königstraße) miteinander verknüpft werden könnten. Wir wollten keine Achsen, sondern Sequenzen, bestehend aus öffentlichen Räumen und Plätzen, aus denen sich ein engmaschiges Netz aufbaut, das bis in die Wohnquartiere hineinreicht und von dem strukturelle und wirtschaftliche Impulse ausgehen könnten. Dies wäre umso wichtiger, als oft schon 30 Meter jenseits der Königstraße die 1A-Lage in eine 2B- oder 3A-Lage wechselt. Die Quersequenzen orientieren sich an historischen Linien und binden beispielsweise das westlich an die City angrenzende Hospitalviertel an, das in einer Art Insellage komplett vom Verkehr eingeschlossen ist. Eine Quartiersinitiative hat sich in den letzten Jahren sehr engagiert darum bemüht, hier die öffentlichen Räume aufzuwerten. Daraus entstanden ist ein Bild mit unterschiedlichen Interventionsebenen entlang der Quersequenzen, ein Gerüst, an das sich künftige Investitionen andocken lassen.

Verbindungsachse Büchsenstraße – Einbindung des Hospitalviertels in das Kultur- und Stadtleitsystem der Innenstadt. ppp – plätze, parks und panoramen.

Die Bewältigung des Verkehrs

Wie gehen wir mit den Pilotprojekten der 1960er Jahre um? Wie überwinden wir die Einschnürung des Zentrums? In Stuttgart sind entsprechende Umgestaltungsmaßnahmen an zwei Orten getroffen worden: in der Theodor-Heuss-Straße und in der Kulturmeile Konrad-Adenauer-Straße. Wir hatten in beiden Fällen empfohlen, mit zeitlich befristeten Interventionen, zum Beispiel „temporären Gärten", zu arbeiten. Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) schlug vor, die Kulturmeile in ihrem weiteren Verlauf in einen City-Boulevard umzugestalten. Das Ingenieurbüro Werner Sobek setzte in der Folge einen Deckel über eine der Auffahrten – eine in Fachkreisen umstrittene Maßnahme, weil sie nur punktuell eingreift und keine ganzheitliche Lösung bietet. Dennoch stellt sich die Frage, inwieweit mit solchen Maßnahmen nicht auch eine andere Identität und Lesbarkeit des Ortes gefördert werden kann.

Aussichtspunkte und Panoramen

Wie geht Stuttgart mit seiner topografischen Lage, seinen landschaftlichen Potenzialen um? Stuttgart ist ein bevorzugter Wohnstandort und zugleich eine Stadt mit breitem bürgerschaftlichen Engagement. Es gibt zum Beispiel den Verschönerungsverein Stuttgart e.V., der einige Aussichtspunkte als Grundeigentümer besitzt und bewirtschaftet. Wir fragten uns, ob man nicht die Aussichtspunkte zu einem Aussichtsparcours zusammenbinden könnte, um die topografische Qualität der Stadt erlebbar machen zu können. In einer umfangreichen Studie haben wir uns mit den Panoramen in Stuttgart beschäftigt. Vernetzungsqualitäten von etwa 120 Aussichtspunkten im gesamten Stadtgebiet wurden vorgestellt und Möglichkeiten aufgezeigt, wie unterschiedliche Akteure und Partner (Schulen, Kulturamt, Stadtteilinitiativen) in die weitere Entwicklung eingebunden werden können. Es entstanden so erstmalig gesamtstädtische Übersichtspläne, die alle Aussichtspunkte in der Stadt kartierten.

Ideenmanagement

Wie generieren wir Ideen? Wie gehen wir mit ihnen um? Welche Möglichkeiten haben wir, sie in die Stadtteile hineinzutragen? Ein Vorschlag wäre beispielsweise eine 'Ambulante Akademie', die durch die Stadt zieht und Ideen produziert. Bürger hätten die Möglichkeit im Diskurs mit Fachleuten, Eingaben zu

Verbesserung ihres Quartiers zu machen und Perspektiven zu entwickeln.

Die spannende Frage nach Abschluss der Studie war, wie das Programm langfristig installiert und gesichert werden kann. Neben konkreten Impulsprojekten, die alle Leitthemen berührten, hatten wir vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe innerhalb der Verwaltung zu etablieren, um ein Grundsatzprogramm "Plätze, Parks und Panoramen" mit eigenem Etatposten in die Haushaltsdiskussion einzubringen. Parallel dazu sollte ein sektoraler Stadtentwicklungsplan zum Schwerpunkt Öffentlicher Raum aufgestellt und von vielfältigen kommunikativen Angeboten begleitet werden.

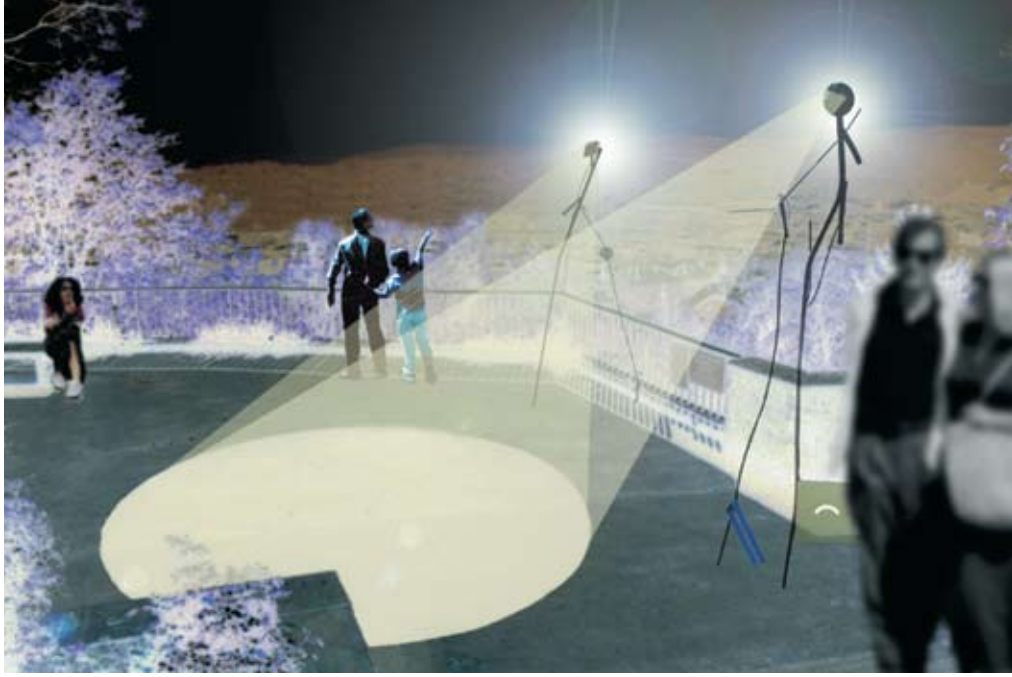
Viele Anregungen aus der Studie werden punktuell immer wieder aufgegriffen und diskutiert, eine gesamtheitliche Umsetzung der Empfehlungen im Sinne eines Programms erfolgte aber nicht.

Zwar wurde in den Jahren 2004 bis 2006 ein gesamtstädtischer Stadtentwicklungsplan erarbeitet – doch auch wenn dieser auf die generelle Bedeutung der öffentlichen Räume in der Innenstadt hinweist gibt es bis heute keinen gesonderten Entwicklungsplan für die Freiräume in der Stadt, der mit konkreten, Projekten, Strukturen und Investitionen belegt wäre. Zunächst wurde vielmehr lediglich eine Prioritätenliste unterschiedlicher Projekte aufgestellt. Parallel dazu erarbeitete die Verwaltung ein Entwicklungskonzept Innenstadt („StadtKernZiele"), das auch die öffentlichen Räume thematisierte, aber kein strategisches Potenzial entwickeln konnte.

Durch die Konzeptstudie „ppp – plätze, parks und panoramen" wurden wichtige Impulse für die Entwicklung des öffentlichen Raums in Stuttgart gegeben. Die meisten dieser Impulse liegen auf der Ebene konkreter Projekte, wo der öffentliche Raum auch am besten kommunizierbar und wahrnehmbar ist. Die Fragen der strategischen Entwicklung, der organisatorischen Strukturierung und die Suche nach zeitgemäßen Finanzierungsmodellen für den öffentlichen Raum sind trotz ihrer unstrittig grundlegenden Bedeutung mit Hinweis auf beschränkte Ressourcen nicht weiter verfolgt worden. Gleichwohl sind es Fragen, die weiterhin von zentraler Bedeutung für die Zukunft der Städte sein werden.

Programmplanungen für den öffentlichen Raum im Delta

Der öffentliche Raum beschäftigt allerorten die Architekten und Planer - auch in der Metropolregion Rhein-Neckar. Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen sind mit vergleichbaren Aufgaben und Herausforderungen konfrontiert.



Panorama Stuttgart, Verankerung der Aussichtspunkte im stadtübergreifenden Grünsystem. ppp – plätze, parks und panoramen

Ein Blick auf Heidelberg zeigt die zentrale Hauptstraße mit ihren angegliederten Plätzen und den Querungen sowohl zum Neckar als auch zum Schlossberg hin. Hier stellt sich die Frage der Quersequenzen und der Zugänglichkeit zum Wasser. Welche Möglichkeiten gibt es, die Altstadt zum Neckar hin zu öffnen? Private Planungsbüros haben die Initiative ergriffen, erste konkrete Vorschläge liegen bereits vor.

Auch in Ludwigshafen steht der öffentliche Raum an zentraler Stelle in der Planungsdiskussion. Und auch hier geht es um eine Öffnung der Innenstadt zum Wasser hin durch öffentliche Räume. Gegenwärtig wird über den Standort eines neues Einkaufszentrum diskutiert, was eine Umorientierung der Entwicklung in der Innenstadt zur Folge hätte: der linearen Entwicklung zwischen Nord- und Südpol würde eine Querrichtung gegeben. Vorschläge für Einkaufszentren am Wasser, im Bereich des Zollhofhafens, liegen bereits vor und bauen auf einer städtebaulichen Rahmenplanung auf, die die Öffnung in Querrichtung entlang der Kaiser-Wilhelm-Straße und der Bahnhofstraße vorsieht.

In Mannheim dominiert das Thema Aufwertung der Innenstadtachsen Breite Straße/ Kurpfalzachse und Planken. Wie in Heidelberg und Ludwigshafen stellt sich auch hier die Frage, wie eine lineare Entwicklungsachse in die Fläche verbreitert werden kann und auch in Querwirkung wirksam wird. Einzelhandel und Wohnen sollen sich partiell verschränken. Wie sieht es mit der Anbindung in Richtung Jungbusch und Verbindungskanal aus? In welchem Verhältnis steht die Breite Straße zu den Planken und zu den Quartiersplätzen? Was bedeutet „Wohnen in der Innenstadt"?

Das Programm „ppp - plätze, parks und panoramen" wurde vor dem Hintergrund der Gegebenheiten in der Landeshauptstadt Stuttgart konzipiert, steht aber, so scheint es, prototypisch für zahlreiche aktuelle urbane Entwicklungsstrategien, die gezielt unterschiedliche strategische Entwicklungsebenen einbeziehen und dabei Raum und Aktivität verschränken. Mit Blick durch diese „Brille" zeigen sich auch in den Städten der Metropolregion Rhein-Neckar mögliche Handlungsansätze. Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg verfügen zwar über unterschiedliche Innenstadtprofile und Zielgruppen. Die Residenzstadt unterscheidet sich von der Industriestadt und der Universitätsstadt – und doch reklamieren alle von jedem etwas. Im Kontext einer stärker werdenden regionalen Vernetzung und den sich gleichzeitig verschärfenden Konkurrenzen geht es auch um zukunftsgerichtete Modelle einer gemeinsamen Profilierung. Dabei spielen die öffentlichen Räume eine wichtige Rolle – egal ob in der Frage der Zugänglichkeit zum Wasser oder bezogen auf die räumliche Entwicklung zwischen Linearität und Fläche. Gemäß dem Spruch „Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile" gilt es, jeweils eine regionale Entwicklungsperspektive zu erarbeiten, lokale Besonderheiten zu stärken und trotz überlappender Angebote, z. B. im Einzelhandel, spezifische Qualitäten in allen drei Zentren der Metropolregion herauszuarbeiten.

Wo liegen also die Chancen und Risiken des regionalen Modells für die Innenstädte? Was sind „endogene Potenziale" und „authentische" Identitätsfaktoren? Inwieweit ist eine individuelle Stadtkultur in allen drei Städten der Metropolregion schon jetzt spürbar und wo gibt es Ansätze für eine gemeinsame Identität?

Planfolie Stadtfelder & Nutzungen

Planfolie Personenströme

Planfolie Stadtumbau & -phasen

Planfolie Events & Großveranstaltungen

Planfolie „€ / m2“

Planfolie Nachtleben & -aktivitäten

Sense of Place – Eine Stadt neu lesen

Iris Dudok, dS+V / gemeente Rotterdam

"Sense of Place" ist eine neuartige Analyse- und Planungsmethodik, mit deren Hilfe ein Ort neu wahrgenommen, gestaltet und künftig entwickelt werden kann. Für Rotterdam war es eine komplett neue Annäherung an die Stadt. In den letzten Jahren hat diese Methodik, die in Ergänzung zu herkömmlichen Planwerken und planungsvorbereitenden Aktivitäten, mit denen die Stadt Rotterdam bisher arbeitete, zu sehen ist, zu einer Bewusstseinsveränderung bei den Stadtplanern und –entwicklern in Rotterdam geführt. Initiiert und durchgeführt wurde das Projekt „Sense of Place“ von der Rotterdamer Städtebaubehörde dS+V (gemeente Rotterdam) in Kooperation mit dem Amsterdamer Architekturbüro NEXT architects und dem Stadtsoziologen Arnold Reijndorp.
Rotterdam ist vor allem bekannt wegen seines Hafens, der zu den größten und modernsten weltweit zählt und immer noch das Haupteingangstor zu Europa darstellt. Die Stadt hat sich entlang dieser weit ins Umland und entlang der Maas in Richtung Meer ausgreifenden Hafenlandschaft und seiner ausdehnenden Industrieareale entwickelt. Rotterdam ist mit etwa 650.000 Einwohnern (mit einem hohen Anteil junger und multikultureller Bevölkerung) nach Amsterdam die zweitgrößte Stadt in den Niederlanden. Weitere 2,5 Millionen Einwohner leben im Umland von Rotterdam. Die Stadt gehört zur Metropolregion „Randstad“ in Westholland, in der insgesamt etwa sechs Millionen Menschen leben. Im Zweiten Weltkrieg wurden das Stadtzentrum und der Hafen von Rotterdam komplett zerstört. Nach dem Krieg konzentrierte sich der Stadtrat zunächst auf den Wiederaufbau der Innenstadt. Eine „neue Stadt“ zu kreieren, war das formulierte gemeinsame Ziel. Die Schaffung einer neuen Innenstadt basierte auf den sogenannten Prinzipien des modernen Städtebaus der Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), die der Vorkriegsstadt keine eigenständigen und zu erhaltenden Wert einräumten. Man glaubte, dass durch diese moderne Denk- und Herangehensweise auch eine neue und zeitgemäße Gesellschaft entstehen würde und entschied sich explizit für moderne Urbanität rationaler und funktionaler Prägung.

Suche nach einem neuen Stadtverständnis

Rotterdam hat eine sehr starke und umfassende Stadtplanungstradition. Bis vor einigen Jahren kamen Stadtentwickler und Architek-

ten mit Plänen und Projekten zu uns, ohne eine genaue Idee oder gar eine umfassende Analyse darüber vorgenommen zu haben, was das jeweilige urbanistische oder architektonische Projekt zur Stadt, zum städtischen Kontext, zur Umgebung beitragen könnte. Es gab bis dato kaum Diskussionen darüber, inwieweit urbane Projekte ihren Beitrag zum öffentlichen Leben leisten könnten oder sollten. Auf welche Weise nutzen Menschen die Stadt? Welches Image hat die öffentliche Domäne und wie verändert sich dieses im Laufe der Zeit? Welchen Einfluss haben die diversen Verkehrsströme – Fußgänger, die öffentlichen Verkehrsmittel – auf die Wirtschaftspotenziale von Orten? Ist Sicherheit eine Voraussetzung für das Verlassen oder Sich-Niederlassen in einer Stadt? Diese Art von Fragen war bislang nie Teil des Planungsdiskurses in Rotterdam gewesen.

2001 stellte die Stadt Rotterdam erstmals ein sogenanntes „High-Rise Team" auf, dessen Kernaufgabe es war, die besonderen und funktionalen Qualitäten der geplanten Hochhaus-Projekte und weiterer großmaßstäblicher Entwicklungen für das Rotterdamer Stadtzentrum herauszuarbeiten, um dieses zu stärken. Der Vorsitzende des Teams, der Architekt John Worthington, fragte Planer und Architekten oft, nachdem diese ihre Projekte präsentiert hatten, was denn der „Sinn" (sense) des Ortes sei, für den sie planten: Was trägt das Projekt zu seiner Umgebung bei? Welchen Einfluss wird es auf den Ort haben? Finden Initiativen oder spontane Aktivitäten an diesem Ort statt? Wenn ja, wie kommen wir mit ihnen zurecht? Was bedeutet dies für das Planungsvorhaben und die Projektanforderungen? Fragen dieser Art waren neu in Rotterdam. Um diese zu beantworten, wurde in der Folge ein neuartiger "Atlas" konzipiert: Sense of Place: Atlas of Cultural Ecology of Rotterdam.

Dieser Planungsatlas für das dynamische Stadtzentrum Rotterdam dient seitdem als Grundlage für aktuelle Planungen, der städtebaulichen Analyse wie auch prospektiven Überlegungen; auf diese Weise eignet er sich als ideales planerisches Instrumentarium für Untersuchungen und die Forschung, für den Wissenstransfer und die Kommunikation. Dieses Instrumentarium steht aber nicht mehr nur den städtischen Diensten, sondern auch anderen Interessensgruppen und Parteien zur Verfügung, die das Funktionieren von Stadt (maßgeblich) beeinflussen. Der Atlas stimuliert ein proaktives und offenes Arbeiten mit der Stadt. Das detaillierte Wissen und langjährige Erfahrungen der Rotterdamer Stadtplanung wurden hier mit den Kenntnissen Dritter in einem umfassenden Wissenspool über die Stadt zusammengeführt, mit dem Ziel, das Verständnis für den Ort, die Komplexität der Stadt und ihren Mehrwert durch ambitionierte urbane Projekte um ein Vielfaches zu erhöhen.

Für Sense of Place wurde ein umfangreicher Katalog an drei thematischen Grundlagen-, Inventar- und Perspektiven-Plänen hergestellt. In der Kombination oder Überlagerung dieser einzelnen Pläne und Planschichten entsteht eine völlig neue „Lesart" von urbanem Raum, ein neues Verständnis der Innenstadt Rotterdams. Nun erklärt sich, warum bestimmte Aktivitäten an einem ganz bestimmten Ort stattfinden und nicht an anderen. Thema dieser neuartigen Untersuchungen ist somit die existierende lebendige Stadt, nicht einzelne planerische Ambitionen einzelner Projekte oder Investoren.

Wie, wann und wo nutzt der Mensch die Stadt?

Die „Grundlagenpläne" (basic maps) stellen die grundlegende Struktur und Anordnung der Stadt dar. Sie sind sozusagen das Fundament für die beiden anderen Plantypen. Wir beschlossen, nicht die übliche Unterscheidung zwischen bebauten und unbebauten Gebieten zu machen, sondern eine Unterteilung in den Grad der öffentlichen Zugänglichkeit, das heißt in öffentliche, halböffentliche und private Bereiche. Die „Basic Maps" zeigen die Stadt zu unterschiedlichen Zeiten; sie basieren auf dem Bewusstsein, dass sich die soziale Bedeutung einer Stadt im Laufe des Tages und der Nacht verändert. Tagsüber beispielsweise sind die Geschäfte und Büros geöffnet, die Innenstadt ist für die Öffentlichkeit leicht zugänglich; das gilt für Straßen und Gebäude gleichermaßen. Abends sind die Geschäfte geschlossen, aber Bars, Restaurants und Theater sind geöffnet. Nachts ist alles geschlossen, die öffentliche Zugänglichkeit ist gering.

Die „Inventar-Pläne" (inventory maps) unterscheiden im Wesentlichen die Kategorien Konsum und Produktion, da die übliche Unterscheidung zwischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitflächen weniger relevant ist für die Frage, wie Menschen die Stadt nutzen. Die sogenannten „Konsum-Pläne" zeigen öffentliche Nutzungen und Domänen im Verhältnis

Links: Leuvenhaven mit Schifffahrtsmuseum, Innenstadt Rotterdam. Rechts: Nächtlicher Blick auf das Stadtzentrum mit Erasmusbrücke.

zum öffentlichen Raum. Sie liefern Informationen über Orte, die besucht werden, über die Art und Weise, wie Konsumenten ihre Zeit verbringen – sie zeigen uns auch, wie Bewohner und Besucher die Stadt nutzen. Der „Einkaufs-Plan" beispielsweise zeigt die unterschiedlichen Absichten, die hinter einem Einkaufsbesuch stecken können. Es geht bei der Ortswahl der einzelnen Besuche nicht allein um „Mode", sondern um Geschäfte, Zeitvertreib am Sonntag, Freizeitangebote, um die Entdeckung der Stadt, um unterschiedliche Geschäftstypen. Es geht darum, wie die Menschen einkaufen. Unterhaltung am Abend, das heißt zum Beispiel Restaurants, Cafés, Theater, Kinos – all das konzentriert sich um den Einkaufskern im Zentrum. Sprechen wir von ‚Nachtleben', denken wir an Bars und Diskotheken, aber auch 24-Stunden-Services wie der Hauptbahnhof, Krankenhäuser oder Taxis gehören ganz selbstverständlich dazu.

Ein anderes Beispiel: Der „Event-Plan" thematisiert das Temporäre des öffentlichen Raums: Marathon, Sommer-Karneval, Tanzparade, Internationales Filmfestival. Es geht schließlich um temporäre Nutzungen von öffentlichen Räumen und wie diese sich im Design des öffentlichen Raums widerspiegeln. Die verschiedenen „Produktions-Pläne" zeigen die neuen Orte der kulturellen und künstlerischen Produktion – nicht etwa nur Theater und Auditorien, sondern auch Proberäume, nicht nur Museen und Galerien, sondern beispielsweise auch Geschäfte mit Künstlerbedarf. In den Plänen kultureller Produktion sind beispielsweise Modedesigner, Architektur, Design, Filmproduktion, Theater kartiert, in einem anderen Plan sind alle Institutionen zusammengefasst, bei denen es um Wissensaustausch geht – Büchereien, Buchläden, Universität, die Akademien und die Kongresshalle. Die Pläne verdeutlichen unter anderem das Ausweiten oder Clustern von Nutzungen, die für die Öffentlichkeit nicht immer zugänglich sind. Aber wenn es eine Konzentration dieser Funktionen gibt, werden sie wahrscheinlich einen Spin-Off bei den öffentlichen Nutzungen auslösen, wie z.B. Bars, Restaurants und weitere Geschäfte.

Beschreibung urbaner Dynamik

Die dritte Kategorie der „Perspektiven-Pläne" (perspective maps) illustrieren den Einfluss unterschiedlicher Kräfte, die auf eine Stadt einwirken. Sie reflektieren die Perspektiven der urbanen Transformation und beschreiben dynamische Themen. Ein Plan beispielsweise nennt sich „Ströme" (flows) und verdeutlicht Art und Weise, wie und zu welcher Tageszeit Fußgänger und Radfahrer die Stadt nutzen. Ein anderer Plan illustriert, warum bestimmte Aktivitäten an bestimmten Orten stattfinden können, an anderen kaum eine realistische Chance hätten. Immobilienpreise und Miethöhen zu kennen, ist sehr wichtig, weil dies großen Einfluss auf die Positionierung unterschiedlicher Aktivitäten und Nutzungen an bestimmten Orten haben kann. Ein Bürogebäude in der Nähe des Hauptbahnhofs beispielsweise ist das teuerste Gebäude, das man auf dem Markt bekommen kann. Ladenmieten und Immobilienpreise für den Einzelhandel und Ketten sind verständlicherweise am höchsten im „Hard Core-Einkaufsbereich", da, wo es die meisten Fußgänger gibt. Entscheidend ist die Erreichbarkeit der Orte innerhalb von zehn Gehminuten vom Hauptbahnhof, anderen öffentlichen Transportmitteln oder von Parkhäusern aus, und natürlich Sicherheit. Sicherheit ist eine wichtige Voraussetzung für Unternehmen bei ihrer Standortwahl.

Rotterdam ist eine Stadt mit sehr vielen verschiedenen Kulturen und Menschen mit unterschiedlichen Lebensgewohnheiten. Wer nutzt und erhebt Anspruch auf welches Stadtgebiet? Wo im öffentlichen Raum treffen sich die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und Kulturen? Unsere Pläne zeichnen den Mix von urbanen Kulturen in öffentlichen Räumen auf, erklären, warum bestimmte Aktivitäten an bestimmten Orten stattfinden oder nicht, aber auch warum einige Projekte erfolgreich sind und andere wiederum nicht.

Realitäten erkennen

Diese Herangehensweise ist ein Bewusstseinsprozess, nicht nur für die Architekten und Planer, sondern auch für die Stadtentwickler (developers). Die zahlreichen Kombinationsmöglichkeiten der diversen Planschichten stellen eine neue Lesart der Innenstadt bereit. Ein Beispiel: Überlagern wir etwa den ‚Shopping-Plan' mit dem besagten „Ströme-Plan". Einkäufe finden da statt, wo der Fußgänger- und Radfahrerfluss am stärksten ist. Je mehr Fußgänger, desto mehr Geschäfte, desto höher die Immobilienpreise. Stadtentwickler warnen wir stets davor, neue Einkaufszentren in der Nähe des Wassers zu planen. Das sind keine typischen Einkaufsgegenden. Wir hatten einmal ein Einkaufszentrum an der Maas, außerhalb der Innenstadt, außerhalb der zentralen Fußgängerströme. Das Projekt zeigte sich anfangs sehr erfolgreich, denn es war neu; die Leute fuhren hin, um es sich anzuschauen. Aber nach sechs Monaten war die große Euphorie vorbei. Unsere Erkenntnis lautet deshalb: Ströme sind nicht einfach zu beeinflussen; es ist nicht leicht, Fußgänger in ein anderes Gebiet zu locken. An dieser Stelle zeigt sich deutlich, wie hilfreich unsere neue Planungsmethode bei der Konzeption solcher Investoren-Projekte sein kann.

Links: Erasmusbrücke im halbgeöffneten Zustand (Arch.: UN Studio/ Van Berkel en Bos). Kop van Zuid. Mitte: Leuvenhaven mit Hausbooten, Innenstadt Rotterdam. Rechts: Schouwburgplein (Arch.: West 8 landschapsarchitecten/ Adriaan Geuze). Innenstadt Rotterdam.

Plädoyer für eine innovative Methode

Sense of Place, der „Atlas einer kulturellen Ökologie von Rotterdam", ist als eine Art Werkzeugkasten entwickelt. Er lädt Politiker, Stadtplaner und –entwickler ein, einen anderen Blick auf Rotterdam zu werfen. Man sieht, wo eingekauft, ausgegangen, produziert, Wissen ausgetauscht wird – 24 Stunden urbanes Leben in Rotterdam. Es ist der erste Versuch, eine Stadt auf andere Art und Weise zu betrachten und zu erklären, warum bestimmte Aktivitäten an bestimmten Orten in der Stadt stattfinden und was dies für die Nutzungen der Stadt und für urbanes Leben bedeutet. Der Atlas fixiert keine endgültigen Planungen und Erkenntnisse, sondern bildet urbane Dynamiken und Veränderungen ab. Er ist ein Plädoyer für eine neue Methode und eine neue Herangehensweise an eine Stadt. Die vorhandene Stadt, das bestehende Stadtviertel, wird zunächst untersucht und erst danach – basierend auf den Untersuchungsergebnissen – werden zukünftige Planungsambitionen konkretisiert.

Anfangs waren die Planer ein wenig irritiert, weil Rotterdam bis dahin eine Stadt gewesen war, in der man schnell und einfach bauen konnte. Und nun kamen wir mit unseren 'Atlas' und forderten sie auf, erst einmal darüber nachzudenken, was ihr Bauvorhaben zum Staat und zur Stadt beiträgt und wie das wiederum ihr Projekt – im Umkehrschluss – beeinflusst. Das war neu damals. Heute wird unsere Methode genutzt, um herauszufinden, was sich im öffentlichen Raum abspielt und wie man damit umgeht. Sense of Place ist ein Bestandteil neuer Entwurfs- und Planungszielsetzungen.

Idee und Zielsetzung dieses „Atlas'" ist es somit, Stadtentwickler und Planer nachhaltig zu stimulieren, sich mit einem Gefühl für den Ort, für den Genius Loci, an die Planungsarbeit zu machen und nicht stattdessen ein Gefühl für einen bestimmten Ort zu evozieren, sprich: diesen Ort erst zu erfinden.

Promenadenkai am Wilhelminaplein (Arch: UN Studio/ Van Berkel en Bos). Kop van Zuid.

Jochem Schneider (*1964), Dipl.-Ing. Architekt/Stadtplaner SRL DASL, studierte Architektur und Stadtplanung in Darmstadt, Stuttgart und Barcelona. 1994 – 1999 war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Grundlagen der modernen Architektur und Entwerfen (IGMA) der Universität Stuttgart und Gastdozent in Barcelona. 1999 gründete er das Planungsbüro raumbureau (Stuttgart). Arbeitsschwerpunkte: Städtebauliche Konzepte des 20. Jahrhunderts, Umnutzung, Öffentlicher Raum, Stadt als Landschaft. Kurator des Projektes „Offene Räume" der KulturRegion Stuttgart.
2004 schloss er sich als geschäftsführender Gesellschafter mit der Freien Architektin Ute Margarete Meyer zum bueroschneidermeyer planung.forschung.kommunikation zusammen. Seit 2005 ist er Vorstandsmitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung/Landesgruppe Baden-Württemberg (DASL). Publikationen: Johann Jessen/Ute Margarete Meyer/Jochem Schneider, „stadtmachen.eu - Urbanität und Planungskultur in Europa", Stuttgart 2008 (Krämer Verlag).
www.bueroschneidermeyer.de

Iris Dudok (*1975) studierte Stadtplanung in Amsterdam und arbeitete danach in einem Forschungs- und Beratungsbüro, das sich auf Regionalplanung spezialisiert hatte. Als Consultant beriet sie Städte und Gemeinden zu den Themen Einzelhandel, Freizeit und Tourismus. Seit 2000 ist sie Stadtplanerin im Department of Urban Planning, Housing and Traffic (dS+V) der Stadt Rotterdam. In den vergangenen Jahren arbeitete sie eine Stadterneuerungsstrategie für Gartenstädte der Nachkriegszeit aus, forschte über Kreativindustrien und deren Potenziale für die Stadt, entwickelte einen Masterplan für das Stadtzentrum Rotterdams, war am Regionalplan für die Stadtregion Rotterdam beteiligt, entwickelte und betreute das Projekt „Sense of Place – Atlas of Cultural Ecology of Rotterdam" (2002-2004). www.dsv.rotterdam.nl

Raumpioniere

Temporäre Stadtinitiativen in Berlin – Masterplanung für die HafenCity Hamburg

Am 13. April 2006 waren der Landschaftsarchitekt Klaus Overmeyer aus Berlin und der Architekt Prof. Markus Neppl aus Köln zu Gast in Mannheim. Beide beschäftigen sich mit den Charakteristika und Eigenheiten von „waiting lands" und großen Flächenpotenzialen in europäischen Metropolen: Zwischennutzungen in der Rolle urbaner Katalysatoren, Stimulantien für die Stadtentwicklung und Ausdruck der „temporären Stadt" auf der einen Seite, radikale Nutzungsmischungen, Gebäuderecycling und Typen-Stadt in der Loft-City auf der anderen Seite. Es geht beiden Planern um informelle wie formalisierte Stadtentwicklungsprozesse in den Zwischenräumen der kommerzialisierten Welt als auch um die Stadt als „Behälter" für eine Vielzahl von Nutzungen und Mischungen, die Stadt der großzügigen Dimensionen und der ausdrucksstarken architektonischen Räume. Beide verweisen auf metropolitane Besonderheiten und Strukturen und demonstrieren damit auch die Notwendigkeit, neben Visionen und großen Konzepten den nötigen Realismus im Alltagsgeschäft der Stadtentwicklung nicht aus den Augen zu verlieren.

Zirkuszelt, Sand und Strandvergnügen auf Zeit – Oststrand, Berlin-Friedrichshain

Stadtentwicklung durch Zwischennutzung

Klaus Overmeyer, Studio Urban Catalyst, Berlin

Skateparks in aufgelassenen Industriearealen, Ponyhaltung auf dem Mauerstreifen, Flohmärkte in ungenutzten Lagerhallen, Musik- und Modelabels in leer stehenden Ladenlokalen oder Kletterparcours in Baulücken – wie in kaum einer anderen europäischen Metropole bereichern temporäre Nutzungen das Stadtbild Berlins. Für die Stadtentwicklung spielen Zwischennutzungen zunehmend eine strategische Rolle. Dort, wo auf brachliegenden Flächen die Umsetzung klassischer Stadtplanung an ihre Grenzen stößt, entstehen durch die Raumpioniere neue Entwicklungsperspektiven.

Was aber sind „Raumpioniere", was unternehmen sie konkret? Es sind Akteure, die in städtische Areale eindringen, die temporär aus dem Verwertungszyklus der Stadtentwicklung herausgefallen sind, und sich diese Areale kulturell und ökonomisch erobern. Berlin ist ein Mekka für Raumpioniere, und man wird sich zunehmend ihrer Rolle in der Stadt bewusst. Städtebauliche Visionen und Szenarien lassen häufig nicht 1:1 umsetzen. Stadtplaner haben es meist mit einer polarisierenden Raumentwicklung zu tun, sowohl auf regionaler Ebene als auch auf städtischer und Quartiersebene. Das heißt, es gibt in der Entwicklung bestimmte Räume, die Energien, Infrastrukturen, Wachstumsprozesse anziehen und verbleibende „Resträume", die aus dem Verwertungszyklus ausgeklammert wurden.

Zwischennutzung ist dabei kein neues gesellschaftliches Ereignis. Schon immer gab es neben der gebauten, auf lange Zeit hin konzipierten Stadt das Temporäre, oftmals Vergnügungsort oder Rummel. Die neue Entwicklung geht allerdings darüber hinaus. Temporäre Nutzungen werden immer vielfältiger, prägen an immer mehr Stellen das Bild der Stadt und entwickeln sich zu einem strukturellen Element der Stadtentwicklung.

Wettbewerb um junge Menschen und kreative Milieus

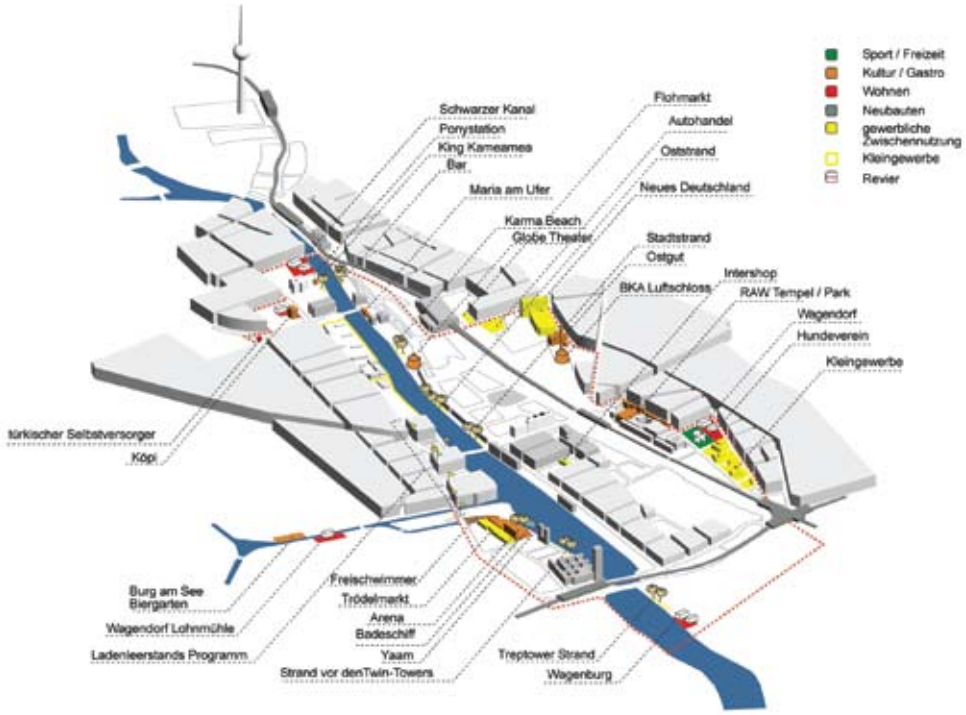
Die Landeshauptstadt Berlin weiß mittlerweile, dass sie ihr Ideal, ihre Identität und ihr Selbstverständnis nicht in einem ästhetisch homogenisierten Stadtbild finden kann, sondern dass sie sich als Metropole mit ihrer polarisierten Stadtlandschaft differenziert auseinandersetzen muss. Das Büro Studio Urban Catalyst aus Berlin hat daher vorgeschlagen, das Bild der Stadt nicht mehr als „Planwerk Innenstadt" zu zeichnen, sondern stattdessen künftig stärker mit strategischen Räumen und dynamischen Raumkonzeptionen zu arbeiten. Die Senatsverwaltung Berlins hat sich auf dieses Szenario eingelassen und versuchte in der Folge, in dieser Metropole Räume aufzuspüren, die unterschiedliche stadträumliche Qualitäten und Entwicklungspotenziale aufweisen. Es wurden verschiedene Strategieräume identifiziert, insbesondere im südöstlichen Stadtraum Berlins. Im Rahmen der Potenzialstudie wurde der Versuch unternommen, in diesen Räumen unterschiedliche Nutzungsmuster, Qualitäten und Dynamiken aufzuzeigen, diese auf neuartige Weise zu visualisieren und in differenzierten Szenarien mit unterschiedlichen Nutzungsperspektiven zu entwickeln.

Die Metropolendiskussion wird heute enorm dadurch angeheizt, dass Städte und Stadtregionen untereinander in Konkurrenz treten um infrastrukturelle Netzwerke, Verbindungen und neue Märkte, vor allem aber um Menschen. Vor allem möchten sich Metropolräume als Wissensstädte positionieren, die um junge gut ausgebildete Leute und kreative Milieus buhlen und mit ihren Standortqualitäten versuchen, möglichst viele hochqualifizierte Menschen und viel Wissenspotenzial an sich zu binden.

Mit den Brüchen einer Stadt arbeiten

Teil des Auftrags war es aufzuzeigen, was in diesen Strategieräumen passiert und welche weichen Standortfaktoren für diese Räume und die Stadtentwicklung insgesamt wichtig sind. In der Standortkonkurrenz der Metropolräume geht es um Wissenscluster, Wissenstechnologien, sehr viel um institutionelle Kultur, Museen, kulturelle „Leuchttürme", die unterschiedliche Menschen anziehen und an die Stadt binden. Zunehmend wird Wert auf urbane Milieus gelegt sowie auf lebendige Wohn- und Arbeitsumfelder, die die Menschen wieder an die Innenstädte binden und gemischte Nutzungsformen ermöglichen.

Zunehmend entdecken viele Metropolen auch ihre Wasserseite. Der Spreeraum Ost zählt in Berlin inzwischen zu den größten und dynamischsten urbanen Entwicklungsgebie-



Zwischennutzungen an beiden Ufern der Spree – Raumpioniere in Berlin

ten nach dem Potsdamer Platz – aber nicht, weil dort enorm viel gebaut wird, sondern weil sich hier sehr viele kreative Milieus in Form von Musiklabels, Clubkultur und Start-Up-Ökonomien angesiedelt haben. Diese Milieus entfalten zwar derzeit noch keine hohe Wirtschaftskraft, besitzen aber ein sehr attraktives Potenzia. Dies hat dazu geführt, dass Universal Music von Hamburg nach Berlin gezogen ist und MTV ebenso wie VIVA sich in diesem Entwicklungsraum am Nordufer angesiedelt haben. Im Gegensatz zur Stadtentwicklung in den 1990er Jahren kommt es nun auf die Potenz der kulturellen Produktion und die Innovationskraft der kreativen Milieus in der Stadt an, weil diese Netzwerke ausbilden und globale Konzerne anzuziehen vermögen.

Das Thema Metropole ist häufig eng verbunden mit einer Identitätsdiskussion. Innovative Metropolen („creative cities") haben erkannt, dass es nicht mehr darum geht, sich in Hochglanzbroschüren zu städtebaulichen Projekte oder wirtschaftlichen Leistungen zu feiern, sondern darum, real existierende Problemlagen kreativ zu bewältigen, mit den Brüchen in der Stadt zu arbeiten und in diesen neue Qualitäten und Potenziale für die Stadtentwicklung zu entdecken und zu verarbeiten.

Brachland – Nährboden für Raumpioniere

Die meisten Städte müssen sich heute mit dem Transformationsprozess vom industriellen zum Dienstleistungs- und Wissenszeitalter auseinandersetzen. Das bedeutet, dass nicht nur die Menschen neue Berufe lernen und sich anders betätigen als früher, sondern auch die Städte sich baulich und strukturell verändern. In der Regel liegt bei Transformationsprozessen eine Situation vor, die auf der einen Seite eine aufgegebene, auf der anderen Seite eine geplante Nutzung aufweist. Dazwischen liegt eine Lücke, ein Zeitfenster, in dem zumeist nichts passiert - das Gelände liegt brach. Die Entwicklungshorizonte in der Stadt sind oft so groß, dass es Jahre dauert, bis ein brachgefallenes Areal neu entwickelt wird; planerische, politische oder wirtschaftliche Gründe verhindern häufig eine rasche Weiter- oder Umnutzung dieser Flächen. Niemand hat sich bisher intensiver mit den Nutzungslücken von Brachen in der Stadtentwicklung beschäftigt; meist geht es um die Umstrukturierung von Flächen und die Entwicklung möglichst attraktiver neuer (künftiger) Nutzungskonzepte, nicht aber um den Zwischenzustand. Das war der Anlass, ein Forschungsprojekt über Zwischennutzungen von Brachflächen zu beantragen und sich diese Räume, die temporär aus den wirtschaftlichen Entwicklungszyklen herausfallen, genauer anzuschauen. Im Rahmen von „Urban Catalyst", einem von der EU 2001-2003 geförderten Forschungsprojekt, wurde festgestellt, dass es oft hybride Räume sind, die sehr viel an „Geschichte" und „alten Strukturen" aufweisen und so einen idealen Nährboden bilden für Raumpioniere - für Menschen, die mit wenig Kapital und auf Zeit urbane Nischen entdecken, um dort eigene Aktivitäten und Projekte zu entfalten.

„Waiting Lands" kolonisieren und reaktivieren

Spezifisch für Berlin ist: Entweder gibt es Planung, aber keine Entwicklung - oder es gibt Entwicklung, aber keine Planung. Als Beispiel hierfür mag der „Spreeraum Ost" dienen, der Teile der Berliner Stadtteile Kreuzberg und Friedrichshain umfasst. In den 1990er Jahren wollte man hier innerhalb kurzer Zeit ein Maximum an Baurecht schaffen; zahlreiche Rahmen- und Bebauungspläne wurden entwickelt und aufgestellt. Letztlich ist aber nicht viel passiert. Einige Flächen stehen weiterhin zur Umstrukturierung an, warten auf ihre Entwicklung. Die Stadt hat nun zwei Möglichkeiten: Entweder sie wartet weiterhin auf Investoren oder sie findet einen anderen neuen Zugang zur Stadtentwicklung. Im Zuge der vorgenannten Studie wurden Raum und Nutzungen im Detail untersucht; es wurde festgestellt, dass dieser Stadtraum nicht so ungenutzt ist, wie es bei oberflächlicher Betrachtung den Anschein hat. Eine Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungen hat sich in der Zwischenzeit auf einzelnen Flächen eingenistet: Studenten, die in einer Bahnbaracke ein Unternehmen gegründet haben, ein nigerianischer Autohändler, der von hier aus Autos nach Nigeria verschifft, ein Mann, der ein Patent entwickelt hat, wie man mit einem Fahrradschlauch Trommeln stimmt. Es haben sich in diesem Stadtraum unterschiedlichste Nutzungstypologien und informelle Ökonomien entwickelt – unter anderem Sport und Freizeit, Kultur und Gastronomie, urbane Strände. Es gibt Tierhaltungen, Landwirtschaft, eine Ponyfarm, Wagenburgen, kulturelle Nutzungen und Eventveranstaltungen, ein Badeschiff oder auch einen türkischen Bauunternehmer, der seinen Baustofflagerplatz zu einem Biergarten umgebaut hat. All dies sind temporäre Nutzungen, die für Planer von besonderem Interesse sind, weil solche Nutzungsformen zu einem neuen (oft unkonventionellen) Gebrauch von städtischen Räumen führen. Während sich viele Planer immer noch über Proportionen von städtischen Plätzen streiten, ist es in Berlin beinahe ein Sport geworden, aufgelassene Räume neu zu kolonisieren und sie mit ausgefallenen Ideen zu reaktivieren. Auf dem ehemaligen Todesstreifen der Berliner Mauer hinter der East Side Gallery in Friedrichshain beispielsweise schütteten Raumpioniere Sand auf und kreierten damit den so genannten „Oststrand",

Links: Die Kreativen zieht es ans Wasser. Oststrand, Berlin-Friedrichshain. Rechts: Ein Bad an der Berliner Mauer. East Side Gallery, Oststrand, Berlin-Friedrichshain.

einen der ersten urbanen Strände in Berlin. Der erste Stadtstrand, die „Strandbar Mitte", entstand mitten im Zentrum als temporäre Nutzung auf einer brachliegenden Restfläche an der Spree nördlich der Museumsinsel. Über diese Zwischennutzungen entstehen vielfach neue städtische Milieus und Ökonomien; auch kulturelle Nutzungen und alternative Wohnformen sind so - auf Zeit - auf ungenutzten Freiflächen in den letzten Jahren entstanden.

Überlagerung von informellen und formellen Strukturen

Nicht immer stimmen diese neu geschaffenen Milieus mit den allgemein gültigen ästhetischen und formalen Ansprüchen der Stadtentwicklung überein, aber sie eröffnen interessante Perspektiven und neue Räume. Interessant ist außerdem, dass sich häufig informelle Strukturen mit formellen überlagern. Jugendliche in Berlin-Köpenick beispielsweise haben in einem Industrieareal einen Skatepark errichtet, der mittlerweile der größte Skatepark Europas ist. Die Jugendlichen sind quasi Unternehmer geworden – Kommunen fragen bei ihnen an, um sich über das erfolgreiche Projekt zu informieren, da sie ebenfalls solche Skateparks einrichten möchten. Eine weitere Brachfläche ist an eine informelle Reitergemeinschaft mit einer dreimonatigen Kündigungsfrist vermietet worden, solange eine kommerziell höherwertige Nutzung nicht realisiert werden kann. Diese hat auch dafür Sorge zu tragen, dass hier einerseits vorhandene wertvolle Grünstrukturen erhalten bleiben, sich aber andererseits auch kein großflächiger Biotopcharakter auf dem Gelände einstellt.

Raumpioniere machen mit einem Minimum an Infrastruktur brachgefallene Räume zugänglich, ihre Strategien und die hiervon ausgehenden Wirkungen und Trends sollten nicht unterschätzt werden. Globale Konzerne und große Unternehmen spüren zunehmend diese neuen Trends in Freizeit, Kultur und Sport (z.B. Speedminton, Cross Golfing) auf, vermarkten und verwerten diese. Ein Österreicher zum Beispiel bietet auf einer Brachfläche im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg Kinder-Skikurse an; er hat einen vier Meter hohen Hügel aufgeschüttet und wird dabei von einem österreichischen Skigebiet gesponsert. Auch hochkommerzielle Nutzungen finden auf temporär genutzten Brachflächen statt, so ist beispielsweise am Gleisdreieck zwischen Schöneberg und Kreuzberg ein exklusiver Golfplatz entstanden, in den Raumpioniere 1,5 Millionen Euro investiert haben – für einen Nutzungszeitraum für drei Jahren! Daneben gibt es hier auch die so genannten „Wildgolfer", die sich übers Internet verabreden, um dann Golf quer durch die Stadt zu spielen. Sehr schnell landet man über die Homepage der Wildgolfer beim Global Player Sony Ericsson, der die Championships dieses Trendsports sponsert.

Eröffnung des Badeschiffs 2004. ARENA-Areal, Berlin-Treptow.

Entstehung neuer Entwicklungsperspektiven

Existierende Brachflächen und aktive Zonen der Raumpioniere in Berlin wurden in Plänen kartiert und ergaben eine Art dynamischer „Wetterkarte" der „temporären Stadtentwicklung"; in den „Hochdruckzentren" der östlichen Innenstadt gibt es beispielsweise viele verfügbare Flächen, die optimal angebunden sind und nicht wenige junge Leute, die hier wohnen und bereit sind, ungenutzte Orte zu besetzen und durch neue Nutzungskonzepte zu aktivieren.

Die Codes der Zwischennutzung tauchen auf dem Radarschirm der herkömmlichen Stadtentwicklung in der Regel nicht auf. Niemand hat sich bisher Gedanken darüber gemacht, wie man das Potenzial von Zwischennutzungen stärker in urbane Entwicklungsprozesse integrieren könnte. Wie Wüstenpflanzen ohne viel Wasser können diese temporären Nutzungen auf Brachflächen zur Blüte kommen: Neues entsteht auch ohne große Investitionen, indem vorhandene Strukturen recycelt, neuen Nutzungen zugeführt und mit einfachen Mitteln tragfähige Strukturen aufgebaut werden. Raumpioniere funktionieren oft wie Magnete, sie bauen in kurzer Zeit starke Netzwerke mit einer hohen Funktionsmischung auf.

Raumpioniere haben quasi die Funktion einer Waschmaschine; sie „waschen" schmutzige Orte rein, ändern das Image von aufgelassenen Orten, verankern diese im öffentlichen Bewusstsein und ziehen nicht selten etabliertere Ökonomien an. Mittlerweile ist es so, dass selbst etablierte Nutzungen viel stärker als bisher in temporären Strukturen denken, entsprechend kalkulieren und investieren. Jedoch nicht jede Fläche eignet sich für Zwischennutzungen. Es sind bestimmte Faktoren, die ausschlaggebend dafür sind, ob sich eine Fläche temporär nutzen lässt oder nicht. Eine große Rolle spielen Verfügbarkeit, die angrenzenden Milieus, Zentralität, aber auch die bestehenden formellen Planungen für das jeweilige Gebiet.

Raumpioniere – Käufer oder Piraten?

Es gibt im Wesentlichen nach drei Szenarien, wie sich Zwischennutzungen (weiter)entwickeln können im Kontext von Stadtplanung und Stadtentwicklung. Zu Zwischennutzungen kommt es immer dort, wo brachliegende Areale günstig liegen und ein Eigentümer Zwischennutzungen seiner Flächen und Gebäude duldet. Meist ist aber der Eigentümer an einer Zwischennutzung nicht interessiert, weil er an ihr nur wenig verdient. Lassen sich seine Planungen und Projekte aufgrund von ökonomischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen zügig realisieren, müssen Raumpioniere in der Regel für höherwertige und renditeversprechende Nutzungen das Feld räumen. Anders sieht es aus, wenn die Umsetzung der Planung in weite Ferne rückt, weil planerische, politische, strukturelle oder wirtschaftliche Hindernisse nicht bewältigt werden können. Dann ist der Eigentümer eher daran interessiert, dass das Gelände (zwischen)genutzt wird und neue Impulse durch

die temporären Nutzungen entstehen. Wenn das Gelände schließlich bebaut wird, werden die Raumpioniere von der Fläche verdrängt und müssen ggf. neue Räume entdecken und besetzen.

Ein zweites Szenario stellt sich ein, wenn sich die Unternehmungen der Raumpioniere konsolidieren und auf dem zwischengenutzten Gelände eine so starke Kraft oder Identität entwickeln, dass sich der Eigentümer, die Stadt oder die Politik für diese einsetzen, da man in ihnen einen zu erhaltenden kulturellen, sozialen oder ökonomischen Wert erkennt. Sie leisten Soziales, schieben soziale oder kulturelle Projekte an und schaffen damit einen Grundstock an Urbanität auf dem Gelände. In vielen Fällen können die Zwischennutzer das betreffende Areal schließlich erwerben oder zumindest zu angemessenen Konditionen längerfristig anmieten.

Ein drittes Szenario: Zwischennutzungen wachsen parallel zur entstehenden Bebauung auf dem betreffenden Areal mit und werden zu „Piraten" des öffentlichen Raums. Diese „Piraterie" entsteht zum Beispiel dann, wenn brachliegende Flächen parzelliert und über Interessensbekundungsverfahren an Bewerber mit attraktiven Nutzungskonzepten abgegeben werden. Statt öffentlich finanzierter städtischer Grünanlagen und Parks entstehen urbane Freiräume mit alternativen Freizeitangeboten auf Zeit; Raumpioniere nutzen, betreiben und qualifizieren so öffentliche Räume.

Am Beispiel des ehemaligen Ostbahnhofs in Berlin-Friedrichshain, einer großflächigen Stadtbrache im Osten des Stadtzentrums, lassen sich die vorgenannten Entwicklungsphasen bzw. Szenarien für Zwischennutzungen gut illustrieren. Parallel zu den Okkupationen (mit mobilen Architekturen, Flohmarktständen und Zelten), teils illegalen Aktivitäten und temporären Unternehmungen in brachliegenden Hallen wurden planerische und ökonomische Konzepte durch den Eigentümer kalkuliert, Gutachten und städtebauliche Wettbewerbe beauftragt, Planungsrecht vorbereitet. Doch qualifizierte Planungen und politische Entscheidungen beanspruchten einen längeren Zeitraum, die Renditen für brachliegende Flächen fielen entsprechend geringer aus. Die sich sukzessive entwickelnden Zwischennutzungen brachten zwar wenig Geld, sorgten aber im Gegenzug für eine neues Standortimage und eine verbesserte Wahrnehmung in der Öffentlichkeit. Im Laufe der Zeit konnten sich einige temporäre Nutzungen „etablieren", andere wiederum wurden durch formelle Planungen und attraktivere wirtschaftliche Konzepte obsolet und verdrängt, dritte wurden im öffentlichen Interesse gefördert und dürfen sich weiterhin (auf Zeit) vor Ort entfalten.

Instruktionen für die Planungspraxis

Was kann man als Fazit für die Praxis zusammenfassen? Die temporäre Nutzung von Freiräumen und Brachflächen ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung in Metropolen. In verschiedenen Teilräumen der Stadt sind sie für das Flächenmanagement als aktive Komponente einer flexibilisierten Flächennutzung von strategischer Bedeutung. Die vielfältigen Aktivitäten wirken auf die Handlungsbereiche von Stadtplanung, Kultur und Ökonomie ein. Doch ist das Phänomen Zwischennutzung noch weitgehend ein Novum im Diskurs der Stadtplanung. Temporäre Nutzungen fördern vielfältig die städtische Kultur und Innovation. Sie sind eine attraktive Einstiegsoption und der Nährboden für zahlreiche Start-Ups der städtischen Kreativwirtschaft.

Warum aber spontan entstandene Zwischennutzungen fördern, wenn diese sich ohnehin von selbst entwickeln? Lässt sich das Ungeplante überhaupt planen? Was auf den ersten Blick als Widerspruch erscheint, ist bei genauer Betrachtung eine ernst zu nehmende Option für die Stadtplanung. Angesichts knapper Kassen der öffentlichen Hand sind die Kommunen zunehmend auf die Kooperation mit Akteuren angewiesen, die freie öffentliche Flächen eigenverantwortlich neuen Nutzungen zuführen. Ihre Rolle ändert sich von der rein fürsorgenden hin zu einer aktivierenden Position. Als Flächeneigentümer, genehmigende oder planende Behörde, als Förderer oder auch als Initiator haben Kommunen es heute häufig mit temporären Nutzungen zu tun. Die Position der Verwaltung und die Anwendung der kommunalen Instrumentarien können sich im Umgang mit Zwischennutzungen aber sehr unterscheiden, diese unterschiedlichen Haltungen können wesentlich den Erfolg oder das Scheitern einer temporären Nutzung beeinflussen. Zur Aktivierung und Förderung von Zwischennutzungen wurde in Berlin daher ein entsprechender kommunaler „Werkzeugkoffer" entwickelt, der rechtliche Werkzeuge, finanzielle Fördermöglichkeiten, bauliche Maßnahmen, Vermittlungs- und Akquiseleistungen beinhaltet.

Links: Hier entstehen 30.000 Quadratmeter beste Spreelage, Projekt Neue Spreespeicher in Berlin-Kreuzberg. Rechts:) „Club der Visionäre" und „Freischwimmer" – alternative Sommergastronomie am Wasser. Am Flutgraben, Berlin-Treptow

Die Stadt in der Stadt – ein flexibler Masterplan für die Hamburger HafenCity

Prof. Markus Neppl, KCAP/ASTOC Architects + Planners, Rotterdam/Köln

"Nichts ist faszinierender als eine Stadt, die wächst – und wenn man diesen Prozess mitgestalten kann", so Dr. Michael Freytag, von 2004 bis 2007 Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, seit 2007 Finanzsenator der Hansestadt Hamburg und Aufsichtsratsvorsitzender der HafenCity Hamburg GmbH, der städtischen Entwicklungsgesellschaft, die das Großprojekt managt. „Am deutlichsten wird das Wachstum in der HafenCity: Mit jedem Richtfest entsteht Neues, das ehemalige Hafengebiet bekommt ein neues Gesicht. Aber mit der HafenCity wächst Hamburg nicht nur quantitativ, sondern vor allem qualitativ. Die Stadt entwickelt hier ein Gebiet, das der zunehmenden Bedeutung Hamburgs als Drehscheibe für Logistik und Handel mit Skandinavien und den baltischen Staaten gerecht wird."

Mit dem vom Senat verfolgten Regierungsprogramm „Hamburg im Aufwind – die Zukunft der Wachsenden Stadt gestalten" wird die Hansestadt mit Blick auf die Zukunft und die nachfolgenden Generationen in allen gesellschaftlich relevanten Bereichen vorangebracht. Die „Stadt in der Stadt" – die HafenCity Hamburg - ist ein zentraler Baustein dieses Konzepts der Wachsenden Stadt.

150 Hektar Neu(bau)land

Das Projekt HafenCity gewinnt – und bereits seit einigen Jahren - an Konturen. Auf einer Fläche von etwa 155 Hektar entsteht ein neues städtisches Quartier mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Einzelhandel und Kultur. Nachdem im Februar 2000 vom Senat beschlossenen Masterplan werden hier insgesamt 1,8 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche (BGF) gebaut. Damit sollen 5500 Wohnungen für 10000 bis 12000 Einwohner, Dienstleistungsflächen für mehr als 40000 Arbeitsplätze sowie Gastronomie, Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen, Parks und Freiflächen entstehen. Was dieses ambitionierte Vorhaben weltweit von ähnliche Städtebauprojekten unterscheidet, ist vor allem seine Lage: Die HafenCity ist zu Fuß in etwa 15 Minuten vom Hamburger Rathaus und vom Hauptbahnhof aus zu erreichen. Sie schließt unmittelbar an die heutige Innenstadt an und wird diese um rund 40 Prozent erweitern.

Für Hamburg ist die HafenCity eines der größten städtebaulichen Vorhaben in der Geschichte der Stadt. Die Anbindung dieses immensen Plangebietes im Hafen ermöglicht es, die Innenstadt nach über hundert Jahren nach Süden wieder bis an die Elbe auszudehnen. Die HafenCity wurde 1999 mit einem großen internationalen Wettbewerb gestartet, an dem das Büro ASTOC Architects + Planners im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft teilnahm; in der Folge wurde unser erfolgreiches Planerteam um ASTOC mit der Masterplanung beauftragt und begleitet seitdem die städtebauliche Entwicklung dieses Großprojekts.

Ausgangspunkt zur Entwicklung eines eigenständigen Charakters der HafenCity, inhaltlich wie morphologisch, war die Speicherstadt, ohne dass sie jedoch kopiert werden sollte. Form und Ausdehnung der HafenCity werden durch den Zuschnitt der Hafenbecken bestimmt. Auch Wegeführung, Erschließung, Hochwasserschutz und Brückenverbindungen orientieren sich an den vorhandenen Strukturen. Aus diesen Randbedingungen ergaben sich Bereiche mit sehr unterschiedlichen Lagequalitäten und Restriktionen. Wir hatten es mit einer weitgehend leeren Fläche zu tun, auf der sich einst eines der weltmännischsten Viertel Hamburgs befunden hatte und dessen komplett ausgelöschtes Flair durch eine neue, detaillierte Planung ersetzt werden sollte. Stadtentwicklung in diesen Maßstäben funktioniert mit internationalen Investments, mit großem Kapital im Rücken und geht in der

Regel wie eine Dampfwalze über alles vorher Gewesene hinüber.

Die Verdoppelung der Innenstadt

Das Büro ASTOC verfügt über ein breit gefächertes Wissen an informellen Planungsverfahren, so konnten Rückschlüsse aus den bisherigen Projekten gezogen und auf das neue Projekt angewendet werden. Warum sollten wir der „Bulldozer-Planung" folgen und uns später wundern, dass alles künstlich, unbelebt, ein wenig seltsam geworden ist? Das Gebiet stellt nahezu eine Verdoppelung des Hamburger Innenstadtbereichs dar. Man kann demnach nicht davon ausgehen, dass es gelingt, mit der internationalen Kapitaldampfwalze einen neuen Stadtteil aus dem Boden zu stampfen, der die Attribute einer gewachsenen, lebendig durchmischten, wenn auch kontroversen Stadt hat.

Der Masterplan für die HafenCity in Hamburg war von Beginn an als abgestuftes Regelwerk konzipiert. Dabei wurde nicht ein fertiger Entwurf in Realisierungsabschnitte unterteilt und dann mit Bebauungsregeln versehen, sondern schon in der Konzeptphase wurden strukturelle Einzelcharaktere konzipiert, die aus den sehr unterschiedlichen Randbedingungen der einzelnen Gebietsprägungen entwickelt wurden. Die erste Ebene des Regelwerks – der Masterplan als grundlegendes Planwerk - bestand aus analytisch ermittelten, sehr groben Charakterbeschreibungen und wurde in drei weiteren Schritten – der Qualifizierung des Masterplans, insbesondere für den westlichen Teil der HafenCity, einer Quartiersplanentwicklung mit unterschiedlichen städtebaulichen Testentwürfen, sowie der „Anhandgabe" der Grundstücke in Verbindung mit kombinierten Architekten-/Investorenwettbewerben - verfeinert.

Funktionsplan des Überseequartiers, HafenCity Hamburg.

Eines der grundlegenden Probleme bei der Entwicklung von ehemaligen Hafen-, Militär- und Bahnarealen ist die oft sehr schwierige Verknüpfung mit den umliegenden Stadtstrukturen. Des Weiteren sind die geometrischen Zuschnitte der ehemals für reine Logistikfunktionen geplanten Kaianlagen nicht einfach mit den üblichen städtischen Strukturen und Gesetzmäßigkeiten bebaubar. Wenn man also versuchen würde, diese Gebiete nach klassischen städtischen Entwurfsprinzipien zu entwickeln, wird man schnell feststellen, dass die Gebietsgeometrie nur sehr schlecht funktionierende und wenig zusammenhängende Strukturen zulässt. Großmaßstäbliche, eher fragmentarisch gedachte Visionen wiederum sind auf einer Fläche von 100 Hektar nur schlecht vorstellbar und mit immensen ökonomischen Risiken bei der Entwicklung verbunden.

Masterplan und Qualifizierung

Die Basisprinzipien für das Planwerk mussten deshalb die beiden grundlegenden Fragen Verknüpfung und Metastruktur lösen und auf möglichst einfache Weise kommunizierbar sein. Die einzelnen Stadtbausteine wurden im Wesentlichen durch eine pragmatische Interpretation der Randbedingungen bestimmt – Geometrie und Größe der bebaubaren Fläche, Lagequalität und Anknüpfungspotenziale zu vorhandenen Strukturen, Ausrichtung und Sichtverbindung zum Wasser, Verknüpfungsmöglichkeiten mit infrastrukturellen Elementen, spezielle Programmanforderungen, Hochwasserschutz und eine extrem effiziente, aber außergewöhnlich teuere Erschließung.

Die Hauptaufgabe des städtebaulichen Entwurfs in dieser Phase bestand darin, einerseits den grundlegenden Anordnungsgesetzmäßigkeiten kleinmaßstäbliche stadträumliche Qualitäten zu entlocken, andererseits die Verbindungen zu den benachbarten Quartieren sicherzustellen. Es sollte kein vordergründiges „Feuerwerk" von unterschiedlichen Attraktionen entstehen, sondern eine angemessene logische Folge von Stadträumen mit unterschiedlichen Charakteren. Da der Masterplan vom Senat als formelles Planwerk beschlossen wurde, konnten viele Detailfragen nicht berücksichtigt werden, weil spätere Änderungen nur über einen politischen Beschluss möglich gewesen wären. In der folgenden Qualifizierungsphase konnten in kompakten Workshops mit allen Beteiligten die zunächst ausgesparten Fragestellungen bearbeitet werden.

Im Mittelpunkt der Betrachtungen standen die Nutzungsverteilung und deren typologische Umsetzung. In dieser Phase konnte sehr viel mehr experimentiert werden. Die Grundstücksgesellschaft, eine hundertprozentige Tochter der Hansestadt, war jetzt an konkreten Entwürfen und vor allem an Visualisierungen interessiert, um die Vermarktung vorbereiten zu können. Die GHS (später HafenCity Hamburg GmbH) beauftragte alle Planungsleistungen, während die Baubehörde die Planungsinhalte und deren planungsrechtliche Umsetzung kontrollierte. Die Arbeitsgemeinschaft der Masterplaner musste also ständig zwischen den ökonomischen Interessen der Grundstücksgesellschaft, den städtebaulichen Zielen der Baubehörde und dem beinahe unbändigen Hunger der Öffentlichkeit nach konkreten Bildern balancieren.

Die Ebene der gemeinsamen Qualifizierung war in dieser Phase ein wichtiges Instrument, um die Visualisierungen zunächst relativ unverbindlich zu gestalten, während die typologischen und infrastrukturellen Fragen immer konkreter fixiert werden konnten. Besonders die für den Verkauf der Flächen zuständigen Projektleiter der GHS profitierten vom wachsenden Detailwissen über die einzelnen Flächen. Waren sie bis jetzt nur mit eher unverbindlichen und meist völlig überzogenen Investorenanfragen konfrontiert, so konnten sie jetzt mit besser fundierten und schon getesteten Gebäudeszenarien erste Nutzergespräche führen. Das zeitgleiche Arbeiten in sehr unterschiedlichen Maßstäben und an unterschiedlichen Quartieren verlangte von allen Beteiligten ein hohes Maß an Flexibilität und die Fähigkeit, die Entscheidungen in der richtigen Reihenfolge und zum passenden Zeitpunkt herbeizuführen.

Quartiersplanentwicklung und Ausschreibung der Grundstücke

Im Fokus der weiteren Planung standen sehr schnell die Quartiere am Sandtorkai / Dahl-

mannkai, die ehemaligen KLG-Flächen sowie der zentrale Teil des Magdeburger Hafens. Nach der Qualifizierung des Masterplans wurden hier exemplarisch die eigentlichen städtebaulichen Entwürfe erst auf der Quartiersebene detailliert bearbeitet. In Wettbewerbs- oder Workshopverfahren wurden die Ergebnisse des Masterplans und der Qualifizierung wieder auf einer breiten Basis in Frage gestellt und mit den weiterentwickelten Nutzeranforderungen und Infrastrukturgesetzmäßigkeiten konfrontiert. Es zeigte sich zu diesem Zeitpunkt sehr deutlich, dass alle Erschließungs-, Gründungs- und Flutschutzmaßnahmen außerordentlich aufwändig und teuer werden würden. Da alle Grundstückspreise direkt über die bebaubare Bruttogeschossfläche (BGF) mit der Ausnutzung gekoppelt waren, entwickelten sich relativ große, zusammenhängende Komplexe, da die Unterbringung des ruhenden Verkehrs nicht in zu kleinen Einheiten möglich war. Diese Entwicklung führte fast automatisch zu entsprechenden Gebäudetypologien und Parzellengrößen. In den ersten Bauabschnitten kristallisierte sich eine Mindestgröße von 5000-6000 Quadratmeter BGF heraus. Um eine noch kleinteiligere Mischung zu erreichen, wurden daher auf dem Dahlmannkai mehrere Hausgruppen auf Erschließungssockeln zusammengefasst, um den Parkierungs- und Flutschutzanforderungen gerecht werden zu können.

Nachdem die Parzellengrößen und die Gebäudevolumen festgelegt und in Bebauungsplänen fixiert wurden, gab es für die einzelnen Baufelder konkrete Ausschreibungen, an denen sich Investoren beteiligen konnten. Nach der sogenannten „Anhandgabe", einer befristeten Grundstückskaufoption, fanden unterschiedliche architektonische Wettbewerbsverfahren statt. Dieses Vorgehen hat seine Vorteile in einem sehr übersichtlichen Planungsprozess und einer relativ konfliktfreien Prozesshygiene. Man vermeidet Reibereien zwischen den einzelnen Bauherren und Investoren, indem man getrennt mit ihnen verhandelt und schwierige Abstimmungen vermeidet. Trotzdem sieht man den ersten realisierten Projekten an, dass eine bessere und kompromisslosere entwerferische Prozessbegleitung der Gesamtausstrahlung der Quartiere gut getan hätte.

Links: Magellan-Terrassen (Arch.: EMBT Associated Architects). Attraktive Freianlagen gliedern die neuen Stadtquartiere am Wasser. Rechts: View Point am Kreuzfahrtterminal. HafenCity Hamburg.

Kontroverser Umgang mit dem Herzen der HafenCity

In dem etwa zweijährigen Planungsprozess wurde jedes einzelne Quartier sorgfältigen planerischen Untersuchungen unterzogen. Die Baubehörde in Hamburg wurde inzwischen etwas nervös, weil wir Masterplaner permanent mit neuen Überlegungen und Konzepten die einzelnen Quartiere prüften und diese überarbeiteten. Die Stadt war davon ausgegangen, dass nun, da der Masterplan zur HafenCity beschlossen worden war, sofort mit dem Bauen begonnen werden könnte. Ungeachtet dessen wurde eine Vielzahl von Studien erstellt und mittels Exkursionen mit Grundstücksgesellschaft und Stadt zu Referenzprojekten wurde das gemeinsame Know-how zur HafenCity komplettiert. Das war wichtig, damit die „Mannschaft" eine Vorstellung über die Maßstäbe und Größenordnungen bekam, über die wir redeten.

Doch dann trat ein „Super-GAU" ein, der uns Planern wie ein Alptraum erschien. Für das zentrale Quartier am Magdeburger Hafen, das „Überseequartier", war ein Investorenauswahlverfahren mit vier Konsortien und beteiligten Stararchitekten ausgeschrieben worden. Das Überseequartier ist von besonderer Bedeutung, da es mit einem Fährterminal, einem Meeresmuseum und umfangreichen Einzelhandelsflächen das „Herz" der HafenCity werden soll.
Überraschend hatte dann das Konsortium der ING Real Estate Germany GmbH, Frankfurt am Main, mit der Frankfurter Groß & Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH den Zuschlag für die Errichtung des Überseequartiers erhalten. Dahinter steht die niederländische Bank ING mit internationalem Kapital; diese hatte sich mit Stararchitekten ausgestattet (u.a. OMA, Rem Koolhaas und EEA, Erik van Egeraat) und ist international sehr aktiv. Diese Entscheidung erschien uns damals wie eine Katastrophe, denn nun würde das Quartier „auf einen Schlag" aus dem Boden gestampft werden und am Ende unter Umständen den Charakter des sehr artifiziellen Sony-Centers in Berlin haben. Dennoch fragten wir uns natürlich, ob es nicht möglich wäre, an diesem Quartier gemeinsam zu arbeiten, um aus den nebeneinander gestellten Einzelgebäuden ein lebendiges, städtisches Überseequartier zu entwickeln. Wir schlugen also vor, wie geplant weiterzumachen und erhielten umgehend den Auftrag für einen „Moderations- und Funktionsplan Überseequartier".

Im Dezember 2005 wurde ein einwöchiger Workshop angesetzt, in dem alle Beteiligten

zunächst mit einer langen Checkliste konfrontiert wurden: Es ging darum, gemeinsam übergreifende Qualitäten zu erarbeiten und festzuschreiben. Das war nicht einfach, denn die Bank saß mit sieben Vertretern am Tisch und der Investor, der das Grundstück gekauft hatte, mit vier Vertretern, die nichts anderes taten, als den beteiligten Architekten von insgesamt vier Planungsbüros zu sagen, dass sie keine Fehler zu machen hätten, weil das extrem viel Geld kosten würde. Dazwischen standen wir mit unserem Auftrag, dieses Konglomerat an unterschiedlichen Interessen aufzulösen und in einen dynamischen konstruktiven Planungsprozess zu verwandeln.

Lösung über persönliche Konfrontationen

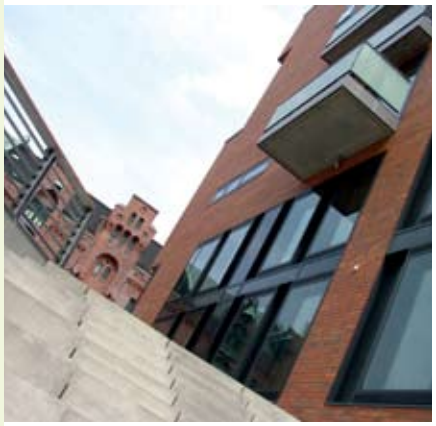
Wir haben in kleinen Projekten und informellen Verfahren gelernt, dass oft nur eine persönliche Konfrontation dazu führt, Prozessen die gewünschte Dynamik zu verleihen. Wenn etwas formalisiert wird und sich jeder hinter seinen Planungen verschanzt, dann ist nichts mehr zu erreichen. Letztendlich hatten wir Erfolg mit unserer Herangehensweise. Aber am Anfang des Workshops hatte ich es für fast unmöglich gehalten, ein homogenes Quartier mit kommunizierenden Gebäuden mit vier Architekturbüros zu entwerfen. Denn es ist manchmal nicht eine Frage des Verfahrens. Architekten können durchaus schwierig sein, wenn sie aufgefordert werden, ihre Pläne zu überdenken und gegebenenfalls zu überarbeiten. Es ging somit die Aufforderung an alle – Architekten, Banker und Investoren –, jeweils eine Skizze anzufertigen, in der die Schwächen und Stärken des vorliegenden städtebaulichen Konzepts beschrieben werden sollten. Am Ende lagen etwa 20 Skizzen mit Hinweisen vor, die im Laufe des Workshops abgearbeitet wurden. Es ging während dieses gesamten Prozedere stets darum, das neue Quartier von der Speicherstadt bis an die Elbe so zu entwickeln, dass eine räumliche Gesamtidee für das zentrale Überseequartier zustande kommt, zudem die Verkehrsbeziehungen funktionieren und die räumlichen Ausformungen der einzelnen Räume nicht nur eine Aneinanderreihung von ähnlichen Raumprogrammen sind.

Tragende Idee des Entwurfs war die etwa einen Kilometer lange Verbindung von Norden nach Süden mit zentralem Boulevard und ergänzenden Querungen (Arbeitstitel „Canyon"). Mit Skizzen wurde versucht unter den Beteiligten ein Gefühl dafür zu entwickeln, dass es sich letztlich um „ein" Quartier handelt. Die frühzeitige Aufteilung des Stadtquartiers durch die Architektenbüros in einzelne Abschnitte stellte ein zentrales Problem dar; der „Kuchen" war quasi verteilt und führte in der Folge zu isolierten Herangehensweisen der Planer. Ergebnis war somit zunächst eine eher hektische Abfolge von Einzelarchitekturen und Retail-Projekten, die keinerlei Verbindung zwischen den einzelnen Bestandteilen zuließen und ein Gesamtprojekt nicht erkennen ließen. Wir beschlossen also, die Architekten aus den unterschiedlichen Büros zu mischen und sie über das gesamte Quartier verteilt an Projekten arbeiten zu lassen. Das verlief nicht ohne Spannungen, aber die auftauchenden Probleme wurden immer wieder neu thematisiert und in weiteren Schritten visualisiert, bis wieder neue Fragen aufkamen.

Vom „Battle of Architects" zum tragfähigen Gesamtkonzept

Dennoch, zur Zeit der Zwischenberichterstattung schien das Chaos größer zu sein als zuvor, kaum jemand war bis dahin an Veränderungen seiner Pläne interessiert. Das Überseequartier als Gesamtidee existierte noch nicht. Man arbeitete quasi mit angezogener Handbremse, die sich jedoch in der zweiten Phase des Workshops endlich löste. Interessanterweise entstand in den beiden letzten Tagen die Grundlage für das gesamte Projekt. Die Architekten überarbeiteten schließlich ihre Gebäude, vertieften ihre Konzeptionen und arbeiteten intensiv an den Blöcken und Shapes. Wir überlegten mit ihnen, wie man die einzelnen Räume kombinieren und die entstandene Schlachtordnung – diese "Battle of Architects" - auflösen könnte. Wir hatten Bauregeln aufgestellt und ließen sie testen. Die Architekten bekamen jeden Morgen Aufgaben, die sie bis zum Nachmittag lösen sollten. Wir versuchten herauszustellen, wo das Quartier kompakt und interessant ist und wo es letztlich durch aneinander gereihte Gebäude auseinander zu brechen droht. Letztlich entstanden sind überarbeitete, konzeptionell neue Entwürfe, in denen nicht mehr zusammenhanglose Additionen von Solitären zu sehen sind, sondern in denen versucht wird, die komplexen Gebäudeformen und die dazwischen liegenden Freiräume miteinander in spannungsvolle Beziehungen zu setzen und interessante räumliche Spannungsfelder aufzubauen. Auf diese Weise entstand noch am letzten Tag ein Gesamtplan, der die räumliche Gesamtidee des neuen Überseequartiers als zentralem Bestandteil der HafenCity in Hamburg zu vermitteln vermag.

Fazit Nummer 1: Die einwöchige intensive Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen, an der Entwicklung des Überseequartiers beteiligten Akteuren hinterließ bei uns Planern deutliche Eindrücke. Am Ende standen drei zentrale Fragen an die Planung: Wie gestalte ich Stadt? Wer darf die Stadt gebrauchen (nutzen)? Wer ist am Stadtentstehungs-



Links: Promenade am Sandtorkai. HafenCity Hamburg. Mitte: Verbindung von Alt und Neu – neuer Wohnungsbau und alte Speicherhäuser am Sandtorkai. HafenCity Hamburg. Rechts: Traditions- und Sehnsuchtsort Speicherstadt, Hamburg.

prozess beteiligt bzw. daran zu beteiligen? Die Kombination der „Parallelwelten" von informellen und formellen Planungen, das Plädoyer der Verschmelzung beider Sphären, die Überprüfung der Ideen und Prozesse am Modell, die Entwicklung von Solitären zu „kommunizierenden Gebäuden", die Schaffung zusammenhängender Quartiere – all dies brachte uns dem Ziel näher, eine „kollektive Idee" von Stadt wieder entstehen zu lassen, die am Ende von allen mitgetragen wurde.

Fazit Nummer 2: Städte dürfen stadtplanerische Prozesse nicht einfach „laufen" lassen. Projekte und Prozesse müssen ambitioniert und qualifiziert begleitet und moderiert werden, u.U. sollten sich die Städte auf die „wesentlichen" Prozesse konzentrieren. Denn Projekte, insbesondere dieser Größenordnung, haben eine eigene Logik und eigene Dynamik – und die Frage lautet immer wieder: Wie gehen wir damit um?

Ganzheitliche Vision oder pragmatisches Stückwerk

Der Masterplan für die HafenCity wird immer wieder als pragmatisch und wenig innovativ kritisiert. Kritiker haben ihm vorgeworfen, keine visionäre Antwort auf die zeitgemäße Fortschreibung der Europäischen Stadt geben zu wollen. Berühmte Hamburger Kollegen zeigten daraufhin in großen prachtvoll inszenierten Paukenschlägen, was sie unter „Visionen" verstehen. Das „Hamburg Lighthouse" auf der Spitze des Baakenhafens sollte Hamburgs Beitrag im globalen Wettkampf um das höchste Gebäude der Welt sein und die „Living Bridge" (beide Projekte von BRT Bothe Richter Teherani, Hamburg) soll den lange ersehnten „Sprung über die Elbe" realisieren bzw. visualisieren. Beide Visionen sprechen die Sprache der rücksichtslosen ökonomischen Ambition und würden vermutlich alleine durch ihre Größe jede Entwicklung in der HafenCity eher behindern als fördern. Die Städte, die sich von den solchen Visionen haben blenden lassen, haben dies bitter bereut. In Köln haben die berühmten „Wolkenbügel" absurde Blockaden der Entwicklung im Umstrukturierungsquartier Rheinauhafen entstehen lassen und der gefeierte „Spacepark" in Bremen hat zum ökonomischen und städtebaulichen Super-GAU geführt.

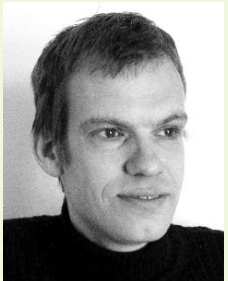
Blick von den Magellan-Terrassen über den Sandtorhafen zum Kaispeicher A mit der neuen Philharmonie. HafenCity Hamburg.

Der HafenCity-Masterplan in Hamburg hat nie versucht, mit großen Trugbildern auf den ganz großen Wurf zu vertrauen. Er ist ein Plan, der stimuliert und nicht versucht, ein einmal entworfenes Bild zu fixieren und dann mit viel Gewalt und Restriktionen durchzusetzen. Er hat in der kurzen Zeit seines Bestehens (Senatsbeschluss vom März 2000) gezeigt, wie seine Konturen durch neue Planungsimpulse eher geschärft als verwässert werden. Die Entwürfe für eine Oper auf dem „Kaispeicher A" („Elbphilharmonie" von HdM Herzog/de Meuron) oder die phantasievollen Interpretationen der Freianlagen in der westlichen HafenCity („Magellan-Terrassen" von EMBT Miralles/Tagliabue) zeigen deutlich, was wir unter einer stimulierenden strategischen Stadtplanung verstehen.

Das Regelwerk ist kein Gesetz oder juristisch zu verstehende Verordnung. Es geht eher um einen „Verhaltenskodex" für alle an der Planung Beteiligten. Es sind neben den planerischen und ökonomischen Instrumenten vor allen die Umgangsformen und die Art und Weise der Kommunikation, welche die Qualität eines Plans letztendlich bestimmen. Es wurde schon oft versucht, städtebauliche Pläne, bis ins Detail ausgearbeitet, durch komplizierte Gestaltungshandbücher und Baulinienfestlegungen zu fixieren. Diese „Autopilotplanungen" führen oft zu Ergebnissen, die weitgehend enttäuschen. Die Projekte wirken wie eingefroren und sind nicht das, was wir unter einer stimulierenden städtischen Atmosphäre verstehen.

Niemand weiß bis heute, ob der sehr aufwändige Planungsprozess der HafenCity am Ende zu einem besseren Ergebnis führen wird. Man muss aber allen Beteiligten attestieren, dass sie das Ziel einer modernen weltoffenen und trotzdem traditionsbewussten Erweiterung der Stadt Hamburg noch immer beharrlich und selbstbewusst verfolgen. Letztendlich wird der Erfolg der HafenCity aber von der Akzeptanz der Hamburger Bürgerschaft abhängen - und erst dann wird sich entscheiden, ob sie ein lebendiger und farbiger Stadtteil wird oder nicht über eine bloße Zweckmäßigkeit hinaus kommen kann.

Klaus Overmeyer (*1968) absolvierte ein Studium der Landschaftsarchitektur an der TU München-Weihenstephan und der TU Berlin. Er ist als Landschaftsarchitekt im „Studio Urban Catalyst" in Berlin selbstständig. Zahlreiche Projekte zu Strategieentwicklung und Gestaltung komplexer urbaner und regionaler Transformationsräume zeichnen seine Arbeit aus. Er war Co-Initiator des EU-Forschungsprojektes „Urban Catalyst" (2001-2003) über Potenziale von Zwischennutzungen in europäischen Metropolen und ist Träger des Deutschen Landschaftsarchitekturpreises 2003. Publikation „Urban Pioneers" über Stadtentwicklung durch Zwischennutzung in Berlin (Hrsg. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin), 2007. www.studio-uc.de



Markus Neppl (*1962) studierte Architektur an der RWTH Aachen und gründete 1990 gemeinsam mit Kees Christiaanse, Peter Berner und Oliver Hall das Kölner Büro ASTOC Architects & Planners als deutsches Partnerbüro von KCAP (Kees Christiaanse) Rotterdam. Schwerpunkte des Büros sind Strategien zeitgenössischer Stadtplanung und die Zukunft der Stadtentwicklung. Zahlreiche Preise und Realisierungen. 1999 Professur für Städtebau und Entwerfen an der Universität Kaiserslautern. Seit 2003 lehrt Markus Neppl, Partner und Gesellschafter der ebenso 2003 konstituierten ASTOC GmbH & Co. KG, Köln, als Professor für Stadtquartiersplanung und Entwerfen am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der Universität Karlsruhe. www.astoc.de

Metropole im Kopf

2005 wurde aus dem Rhein-Neckar-Dreieck die Europäische Metropolregion Rhein-Neckar. Mit 2,4 Millionen Einwohnern ist sie der siebtgrößte Ballungsraum in Deutschland und zählt zu den wichtigsten Wirtschaftsstandorten in Europa. Wirtschaft, Wissenschaft, Lebensqualität – aus diesen drei Basisqualitäten heraus soll die Metropolregion prosperieren. Mit der Anerkennung als Metropolregion wurde ein Prozess der Selbstfindung und -definition eingeleitet, der zur Profilierung und Neupositionierung der Region beitragen soll.

Ein Panel aus Planung, Kultur, Politik und Gesellschaft diskutierte am 18. Mai 2006 in Mannheim darüber, welche besonderen Qualitäten die Metropolregion Rhein-Neckar bereits auszeichnen, wo ihre Defizite und Chancen liegen. Die Podiumsdiskussion wird hier in einer gekürzten und redaktionell bearbeiteten Fassung wiedergegeben.

Teilnehmer/innen der Podiumsdiskussion waren Prof. Wolfgang Christ (Bauhaus-Universität Weimar und Büro MEDIASTADT, Darmstadt), Regina Bittner (Kulturwissenschaftlerin und Projektkoordinatorin, Stiftung Bauhaus Dessau), Prof. Dr. Hans-Jürgen Seimetz (ehem. Leitender Direktor des Verbands Region Rhein-Neckar, Mannheim und seit 2009 Honorarprofessor an der TU Kaiserslautern), Klaus Kufeld (Geschäftsführer Ernst-Bloch-Zentrum, Bloch-Stiftung und BürgerStiftung Ludwigshafen) und Jens Scheller (bis 2008 Erster Beigeordneter beim Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main). Moderatorin war Ursula Nusser, Redaktionsleiterin des SWR2 Kultur/Südwestrundfunk, Baden-Baden.

Das „Chancenreich“ auf dem Weg zur europäischen Metropolregion Rhein-Neckar

Eine Podiumsdiskussion

Ursula Nusser: Eine Region mit drei großen Zentren – Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen – und sieben Landkreisen – wie kann sie zu einer Identität kommen? Wie kann sie zusammenwachsen? Geht das überhaupt? Wenn ja, welche Vorstellungen gibt es dazu? Herr Dr. Seimetz, wissen die Menschen schon, dass ihre Region bis 2015 zu einer bedeutenden europäischen Metropolregion werden soll?

■ **Hans-Jürgen Seimetz:** Ja, die Anerkennung als Metropolregion hat durchaus Aufbruchsstimmung erzeugt und den Zusammenhalt in der Region gefördert, insbesondere auch deshalb, weil diese Region aus der historischen Situation heraus viele Jahre unter den Grenzen, unter anderem der Grenze des Rheins, zu leiden hatte. Allerdings müssen nicht nur die regionale Sichtweise, sondern auch die lokalen Identitäten berücksichtigt werden. Beides ist wichtig für die Weiterentwicklung dieses Raumes.

Ursula Nusser: Herr Kufeld, spüren Sie diese Aufbruchsstimmung auch?

■ **Klaus Kufeld:** Ja, es ist ein „Metropolenfieber“ ausgebrochen. Doch ich möchte den Begriff wörtlich nehmen: Wenn Fieber ausbricht, müssen Gegenkräfte entwickelt werden, um dieses zu bekämpfen. Man sollte das Fieber also nicht nur positiv deuten. Auch den Begriff „Metropole im Kopf“ möchte ich wörtlich nehmen: Wir müssen aufpassen, dass nicht alles nur im Kopf stattfindet, auch das Herz muss dabei sein!

Ursula Nusser: Wir wissen, dass London, Paris oder Berlin Metropolen sind, und wir bezeichnen die Megastädte Afrikas, Asiens und Lateinamerikas als „Metropolen“. Welchen Sinn macht es, diesen Begriff auf Regionen anzuwenden, Prof. Christ?

■ **Wolfgang Christ:** Wir sprechen vom „Europa der Regionen“ und vom weltweiten Konkurrenzkampf der Regionen. Richard Florida hat den Begriff der „kreativen Klasse“ geprägt und behauptet, dass für die Regionen der Welt die Zukunft im Grunde genommen darin besteht, um diese kreative Klasse zu kämpfen und sie für sich zu gewinnen – eine Überlebensfrage! Das heißt, Regionen sind heute und vermutlich auch künftig in erster Linie sehr ökonomisch determiniert. „Metropole“ ist aber auch etwas ganz Selbstverständliches: Wir leben heute in einem Radius der Metropole: Wir wohnen – beispielsweise – in Alsbach (wo ich herkomme), wir gehen in Mannheim ins Konzert oder fahren nach Frankfurt/ Main in die Oper. Wir arbeiten in Mainz oder Wiesbaden oder Heidelberg, die Freizeit verbringen wir in der Pfalz oder im Odenwald. Die Kinder studieren hier in der Region. Öffentliche Verkehrsmittel wie die S-Bahn-Systeme Rhein-Neckar und Rhein-Main und eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur stellen unsere Mobilität sicher. Im Grunde genommen benutzen wir also die Region wie eine große Stadt.

Ursula Nusser: Frau Bittner, Sie beschäftigen sich mit Regionen anderenorts in Deutschland. Wie definieren Sie „Region“?

■ **Regina Bittner:** In der Praxis wird die Region tatsächlich von vielen mehr und mehr wie eine große Stadt genutzt. Die räumliche Reichweite unserer Aktivitäten hat sich gigantisch ausgedehnt. Das bedeutet aber auch, dass der räumliche Zusammenhang, in dem Menschen ihr Lebensumfeld erfahren, immer unsichtbarer bzw. schwieriger lesbar wird. Man hat den Eindruck – vor allem, wenn man nach Ostdeutschland schaut – dass mit dem Prozess der allmählichen Auflösung des physischen Raumes zugleich ein Paradoxon entsteht: Je mehr der physische Raum an Bedeutung verliert, desto mehr Bilder werden über diese Räume produziert. Die Bilder spielen eine große Rolle, um für unterschiedlichste Milieus und Netzwerke grundlegende Zusammenhänge wieder herzustellen und Orientierungshilfen anzubieten.

Ursula Nusser: Herr Scheller, Sie kommen vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Main. Sind Sie ein Konkurrent der Metropolregion Rhein-Neckar?

■ **Jens Scheller:** Nein, denn wir haben durchaus ähnliche räumliche Voraussetzungen und ähnliche Herausforderungen. Da sich unsere Lebenswelt zunehmend regional organisiert, müssen wir auch Probleme regional lösen. Die Stadt-Umland-Lastenausgleichsdebatte wird ja vielerorts diesbezüglich schon Jahrzehnte geführt, wer nutzt die Sozial-, Kultur- und Freizeitinfrastruktur, und wer kommt für sie auf? Verkehr und Mobilität beispielsweise müssen regional organisiert werden. Auch die Aufgaben, die der demografische Wandel und der Klimaschutz mit sich bringen, können wir nur regional lösen. Diese Herausforderungen sind in allen Regionen gleich, wir können also sehr viel voneinander lernen. Zudem zeichnen sich Rhein-Main und Rhein-Neckar durch ihre breite Basis an wissensbasierten Ökonomien aus, von den hiermit verknüpften Wachstumspotenzialen werden sicherlich auch künftig beide Regionen profitieren.

Ursula Nusser: Was ist das Ziel einer Metropolregion? Wohin soll sie weiterentwickelt werden? Geht es um eine gemeinsame Standortpolitik? Geht es um den gemeinsamen Versuch, sich positiv nach außen darzustellen? Oder geht es auch darum, dass „der Heidelberger“ sich nicht nur als Heidelberger versteht, sondern ebenso als Bewohner einer Metropolregion?

■ **Wolfgang Christ:** Nun, ich denke, je weiter sich der Heidelberger sich von Heidelberg entfernt, desto mehr wird er letztlich zum Frank-

Die Mischung macht's – das Panel aus Planung, Kultur, Politik und Gesellschaft versprach einen spannenden Diskussionsabend

furter. Sicherlich - es wird auch weiterhin die Verwurzelung an einem Ort geben. Dennoch wächst bei vielen Menschen das Bewusstsein dafür, dass sie sich für das interessieren müssen, was in der Nachbarstadt und Nachbarregion passiert, weil sie in diesem Umfeld ihren Alltag organisieren und verbringen. Mit dem Begriff „Metropolregion" verbinden sich zwei unterschiedliche Dinge: einerseits die Größe der Region, andererseits die Dichte der Stadt. Wir schätzen heute wieder sehr viel mehr als früher die Qualitäten einer kompakten Stadt und das Gefühl von Urbanität. Die Herstellung dieses städtischen Gefühls wird in der Metropolregion Rhein-Neckar in Zukunft ein wichtiges Thema sein.

Ursula Nusser: Städtisches Gefühl – wie kann man das herstellen?

■ **Klaus Kufeld**: Wir leben in einer globalen Welt, in der wir unterschiedliche Koordinaten auf der Wahrnehmungsebene feststellen. Eine einzelne Stadt wird weniger wahrgenommen als eine Region. Deshalb gibt es auch eine veränderte Fokussierung. Es genügt jedoch nicht, eine Region zu konstruieren. Wenn sich eine Region definieren will, muss sie zusammen kommen und vor allem bei den Menschen ankommen. Man kann sich vieles im politischen Raum ausdenken, aber wenn es die Menschen nicht berührt, wird es scheitern. Ich bin ein Verfechter einer regionalen Mythologie. Das heißt, dass wir auf bestimmte Inhalte von Geschichte oder Geschichten zurückgreifen sollten, um uns auf diesem Fundament in die Zukunft zu bewegen und uns dadurch von anderen zu unterscheiden.

■ **Regina Bittner**: Die beiden Begriffe „städtisches Gefühl" und „regionale Mythologie" irritieren mich etwas: beide schillern ein wenig, beide evozieren Atmosphären und Stimmungen. Handelt es sich aber beim Umbau der Innenstädte nicht eher um einen ganz banalen Umgang mit Wohnmasse und um eine Inszenierung der Stadt? Events spielen häufig eine große Rolle, um den öffentlichen Raum neu zu beleben, Malls und Einkaufszentren sind in die Innenstädte gezogen, es werden Bilder und Atmosphären produziert. Ähnlich verhält es sich mit der regionalen Mythologie. Wenn Geschichten und Geschichte reaktiviert werden, ist es immer ein selektiver Prozess. Man schneidet bestimmte Elemente aus der Geschichte heraus und verwendet sie für spezifische Zukunftsprojektionen. Oft handelt es sich oft um ein ganz bewusstes Aufgreifen und den Einsatz bestimmter Erlebnisse und ihre Verknüpfung mit neuen Vorstellungen.

■ **Jens Scheller**: Ich weiß nicht, ob die Idee einer regionalen Identität im Rhein-Neckar-Raum funktionieren kann, natürlich gibt es auch in Rhein-Main regionale Geschichte und regionale territoriale Identitäten, die sich teilweise bis in die Gegenwart erhalten haben. In Frankfurt beispielsweise tauscht sich die Bevölkerung statistisch gesehen etwa alle zehn Jahre aus, im Ballungsraum sieht es nicht viel anders aus. Angesichts dieser Fluktuation der Bevölkerung ist es schwierig, nachhaltig Identität zu erzeugen. Aber natürlich ist es richtig und wichtig, eine Regionalisierung der Politik zu betreiben, und natürlich sind dafür regionale identitätsstiftende Projekte wichtig, beispielsweise der „Regionalpark Rhein-Main". Herr Kufeld, Sie sprachen über Kopf und Herz der Region. Für mich wäre es zunächst vollkommen ausreichend, wenn die regionale Dimension mit dem Kopf erschlossen wird. Ich muss noch kein „Rhein-Mainer" sein, um zu erkennen, dass wir gemeinsame Probleme haben, die wir nur gemeinsam lösen können. Und diese Probleme möchte ich schon heute in einer Regionalisierung der Politik beantwortet sehen, mit der Aktivierung politischer Akteure aus der Region, mit regionalen Bündnissen wie zum Beispiel zur historischen Kulturlandschaft Rhein-Main.

Ursula Nusser: Herr Dr. Seimetz, wie halten Sie es mit Kopf und Herz?

■ **Hans-Jürgen Seimetz**: Beim Thema Europäische Metropolregionen spielt der Wettbewerb eine große Rolle. Wir führen eine Ökonomie betonte Diskussion. Der Rhein-Neckar- und der Rhein-Main-Raum sind Metropolregionen, weil es Ziel der EU ist, über eine Stärkung der wirtschaftsstarken Räume Europa auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu machen. Diese Diskussion hat allerdings auch positive „Nebeneffekte", denn es kommt mitunter zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit von verschiedensten sozialen Gruppen und kulturellen und politischen Initiativen. Es geht hier also letztlich um weit mehr als um reine ökonomische Wettbewerbsfähigkeit.

■ **Wolfgang Christ**: Ein sehr interessanter Punkt. Wir müssen aber auch über die Frage sprechen, welche räumlichen Dimensionen des Zusammenlebens wir brauchen, damit wir uns künftig sowohl wie eine Gemeinschaft als auch in der globalen Kultur geborgen fühlen (können). In der vorindustriellen Gesellschaft leisteten die Städte die Sicherung der Menschen, im 19. und 20. Jahrhundert tat dies der Nationalstaat. Ich bin davon überzeugt, dass es heute die Metropolregion ist, die die Folgen der Globalisierung ausbalancieren wird. Insofern lautet die Frage: Kann eine Metropolregion, jenseits von kommerzieller Inszenierung, eine zivilgesellschaftliche oder kulturelle Inszenierung leisten? Anders gefragt: Hat ein Planungs- oder Regionalverband eigentlich nicht mehr Aufgaben, als für eine perfekte

Links: Wolfgang Christ, Professor an der Bauhaus-Universität in Weimar, plädiert für metropolitane Perspektiven für die Jungen. Mitte: Moderation Ursula Nusser (SWR-Kulturredakteurin) und Regina Bittner (Stiftung Bauhaus Dessau) im Gespräch. Rechts: Bürgermeister Lothar Quast engagiert sich für die neue Metropolregion Rhein-Neckar.

Verkehrsabwicklung zu sorgen oder für ein stimmiges Abfallentsorgungskonzept? Gibt es also eine kulturelle Dimension der Region bis hin zur Architektur und zum Städtebau? Das ist eine Frage, die wir diskutieren sollten!

■ **Regina Bittner**: Es gibt Regionen, die sich nicht nur als Standorte, sondern auch als kreative, dynamische Einheiten bewähren. Es stellt sich die Frage, welche spezifischen Wirtschaftskulturen und Wissensmilieus vorhanden sind, die man mobilisieren könnte. Dabei spielt der Habitus einer Stadt oder Region eine Rolle. Aufgrund eingelagerter Voraussetzungen geht man mit bestimmten Fragestellungen sehr spezifisch um. Diese Voraussetzungen – eine besondere Weise zu kooperieren, Netzwerke einzugehen und Wissen zu produzieren – machen den u.U. einzigartigen Charakter einer Region aus. Interessant wäre deshalb die Frage nach den bereits vorhandenen Identifikationen, an die man anknüpfen könnte.

Ursula Nusser: Herr Prof. Christ, könnten Sie sich Symbole vorstellen, die diese Region präsentieren und nach außen hin sichtbar machen?

■ **Wolfgang Christ**: Die Frage ist: Brauchen wir Bilder? Und wenn ja – welche? Ich habe an der Bilderproduktion von Regionen, unter anderem im Ruhrgebiet, mitgewirkt und dort gelernt, dass es keinen Sinn macht und auch überheblich ist, etwas zu installieren und es zum Symbol zu deklarieren. Es wird zum Symbol, wenn es die Bedürfnislage der Menschen trifft. Ich bin aber davon überzeugt, dass man Zeichen braucht. Wer schon einmal mit dem Auto im Ruhrgebiet unterwegs war, weiß, wie grauenhaft es ist, sich dort zu orientieren. Umso wichtiger sind die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) EmscherPark errichteten Landmarken als visuelle Ankerpunkte in diesem Städte- und Autobahnen-Meer.

■ **Jens Scheller**: Das Ruhrgebiet ist ein besonderer Fall, denn es hat eine gemeinsame Industriegeschichte. Der IBA EmscherPark ist es gelungen, diese historischen Wurzeln zu inszenieren, in die Jetztzeit zu überführen und identitätsstiftend wirken zu lassen. Aber ich sehe in der Rhein-Main-Region solche Faktoren bisher nicht. Für mich ist hier eher ein gesunder Pragmatismus angebracht. Wir haben haufenweise Probleme zu lösen, die wir nur regional lösen können. Und ich habe nichts dagegen, wenn aus einer Auseinandersetzung mit diesen Problemen – und wir wissen ja, wie Bewusstseinsprozesse funktionieren - „peu-à-peu" eine regionale Identität entsteht.

■ **Klaus Kufeld**: Das Ruhrgebiet ist ein gutes Beispiel. Bis vor 20 Jahren hatte es ein verheerendes Image. Niemand wollte dort hin. Nun hat sich Essen mit dem Ruhrgebiet als „Europäische Kulturhauptstadt 2010" qualifiziert. Ohne die Region hätte Essen dies nicht geschafft!

Ursula Nusser: Das Ruhrgebiet hat stark auf Kultur gesetzt und wurde mit der Europäischen Kulturhauptstadt belohnt. Worauf kann unsere Region bauen? Wo sind die Stärken, die Sie entwickeln wollen?

■ **Hans-Jürgen Seimetz**: Wir können uns nicht mit dem Ruhrgebiet vergleichen, weil wir eine andere historische Situation haben. Die Stärken der Region, mit denen wir uns positionieren können, kommen in der Markenstrategie zum Ausdruck, die von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft gemeinsam entwickelt worden ist. Wir leben in einem der wirtschaftsstärksten Räume in Deutschland – mit BASF, Roche Diagnostics, MLP Heidelberger Druck, SAP, um nur einige wenige zu nennen. Durch die Bildung von Netzwerken und die Verbesserung der Zusammenarbeit von Unternehmen und Wissenschaft - in den Bereichen Medizintechnik, Biotechnologie, Automobiltechnik und Maschinenbau - erreichen wir, dass wir mit anderen Regionen wettbewerbsfähig sind, dass wir zum Teil „schneller" sind als andere. Und dass wir auch zukünftig wettbewerbsfähig sein können und attraktiv bleiben für qualifizierte Arbeitskräfte, erfordert eine intensive und sehr vielfältige regionale Zusammenarbeit, die wir zusehends ausbauen müssen.

Ursula Nusser: Herr Prof. Christ, wo sehen Sie die Stärken der Region?

■ **Wolfgang Christ**: Unsere beiden Regionen – Rhein-Main und Rhein-Neckar - befinden sich in einer idealen Situation. Welche Region in Europa und in Deutschland hat eine bessere Lage? Wir liegen genau in der Mitte. Wir haben Finanzwirtschaft, die großen Finanzdienstleister, die größte Software-Schmiede Europas, mit der BASF das größte Chemiewerk der Welt, eine großartige Hochschulen- und Wissenschaftslandschaft, wir haben Produktionen, Automobil- und Maschinenbau. Man fährt in drei Stunden von Mannheim nach Paris. Wir haben wunderbare Weingebiete und darüber hinaus viel Wasser. Kurz: Wir haben eigentlich alles. Trotzdem sind wir deprimiert, weil wir meinen, es müsste uns besser gehen. Insofern würde ich dafür plädieren, beide Regionen, vielleicht als Partner, selbstbewusst in Europa zu platzieren. Identität entsteht durch Machen, durch Teilhabe. Es müsste gemeinsame Projekte beider Regionen geben, vielleicht zunächst einmal gemeinsame Projekte in Rhein-Neckar, um zusammenzuwachsen. Und dieses Zusammenwachsen müsste geplant werden.

Ursula Nusser: Wir haben die Region nun sehr gerühmt. Wo sehen Sie denn Defizite?

■ **Klaus Kufeld**: Die Kultur kommt zu kurz. Sie ist nicht nur essentiell für das Innenleben einer Region, sondern ebenso ein wichtiger Faktor für die Außenwahrnehmung. Die Entscheidung, wer wo investiert und sich wo niederlässt, ist in erheblichem Maße von der Frage des Freizeitwertes und der Lebensqualität in Form von kulturellen Angeboten abhängig.

■ **Hans-Jürgen Seimetz**: Ich denke nicht, dass die Kultur zu kurz kommt. Im Gegenteil, sie spielt in unserer Region eine große Rolle. Gezielt werden große Kulturprojekte, wie zum Beispiel das Filmfestival des deutschen Films in Ludwigshafen, angestoßen. Der Ursprung der Diskussion über die Metropolregion war zwar ökonomisch geprägt, die fortlaufende Diskussion umfasst aber ein sehr viel breiteres Spektrum.

Ursula Nusser: Frau Bittner, Sie sind die Einzige, die nicht detailliertere Kenntnisse über die Region Rhein-Neckar hat. Wie kommt diese Diskussion bei Ihnen an?

■ **Regina Bittner**: Ich denke, man sollte noch einmal zurück zu der Frage: Was ist dieses „Europa der Regionen"? Denn immerhin sortiert sich damit Europa ein Stück weit neu. Es gibt prosperierende Regionen und Cluster, und in unmittelbarer Nachbarschaft Räume, die von Verfall, Deprivation und Arbeitslosigkeit geprägt sind. Wie geht man damit um? Bei den letzten Landtagswahlen sprach der brandenburgische Ministerpräsident bereits davon, den Gedanken der gleichmäßigen Verteilung von Ressourcen und Infrastruktur aufzugeben und zu überlegen, ob es nicht mehr Sinn mache, den Raum um Berlin zu fördern, anstatt weiter Geld in die verfallenden östlichen Gebiete zu packen. Das hieße, den weiteren Ausbau starker Regionen zu fördern bei gleichzeitigem Fallenlassen der schwachen Regionen.

■ **Jens Scheller**: Alle wollen plötzlich Metropolregion sein! Es ist wie ein Formierungsdruck. Warum machen wir das? Viele machen

es, weil sie merken, dass sich die Förderkulissen in der EU verändern. 40, 50 Jahre lang haben wir das Dogma von der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen vor uns hergetragen. Das war die Grundlage für die Förderkulissen der Bundespolitik. Auf einmal ist die Rede davon, dass die Stärken gestärkt werden sollen. Wir wissen, dass es dann nicht so weit hin ist, um von der Stärkung der Starken zu leben. Wir haben als Metropolregion auch eine Verantwortung. Wie wir diese übernehmen und uns der Frage der Solidarität annehmen – das ist noch mit Sicherheit nicht zu Ende gedacht.

Ursula Nusser: Herr Christ, Sie haben im Vorgespräch gesagt, Metropole sei auch brutal, weil sie Veränderung verlangt. Können Sie sich vorstellen, dass man diese Bereitschaft zur Veränderung hier aufbringt?

■ **Wolfgang Christ**: Das Wort „brutal" darf man nicht so ernst nehmen, ich habe es bewusst etwas zugespitzt. Menschen haben immer Metropolen aufgesucht, wenn sie noch Hoffnung hatten in hoffnungslosen Situationen. Eine Metropole ist etwas Unübersichtliches, macht erst einmal Angst, ist kein Museum. Das ist der Reiz einer Metropole. Allerdings sind auch nur Städte, die dieses Gefühl vermitteln, Metropolen. Es sind quasi „Durchlauferhitzer", es sind „Integrationsmaschinen" für Migranten aus aller Welt; sie stellen eine riesengroße Herausforderung für eine aktive Einwanderungspolitik dar. In Metropolen verändern sich die Dinge schnell, und Metropolen sind das, was der Strukturwandel von uns abverlangt. Es sind Orte, wo man heute vielleicht aus dem Flugzeug steigt und sagt: Mensch, hier müsste man doch etwas machen können. Hier will ich irgendwie etwas unternehmen! Eine Metropolregion ist also etwas Anregendes, etwas sehr Städtisches.
Wir sind eigentlich „Getriebene" bei der Entwicklung von Metropolregionen und bei den Vorstellungen, die wir uns davon machen. Die EU hat vor einigen Jahren im Rahmen des „Lissabon-Prozesses" beschlossen, Städte als Motoren der ökonomischen Entwicklung zu stärken. Deshalb bilden sich seitdem in Europa überall Metropolregionen, weil man glaubt, dass man nur damit weltweit konkurrieren kann. Es ist wichtig, dass wir uns das europäische Spektrum vergegenwärtigen und darauf achten, was die anderen Metropolregionen machen. In England und Holland zum Beispiel stärkt man für das Außenbild die so genannten „weichen" Standortfaktoren, wozu auch die Kultur zählt, aber auch die öffentlichen Räume, neue Orte und kreative Quartiere. Der Bürgermeister von London, Ken Livingstone, formulierte 2002 hierzu zum Beispiel das Programm „100 Public Spaces. Space for Londoners". Aber auch die zur erfolgreichen Olympiabewerbung 2012 gehörenden Projekte dienen letztlich dazu, um London weltweit als „urbane Adresse" in Europa zu präsentieren und zu positionieren.
Die einzige Konkurrenz aber, die es wirklich überall gibt, ist die um junge und gut ausgebildete Menschen. Die Städte und Regionen, die diese jungen Menschen anzuziehen vermögen, werden gewinnen, die anderen werden auf lange Sicht verlieren.

■ **Alex Grünenwald, Architekt / Geschäftsführer Bau- und Wohnberatung in Karlsruhe (im Publikum):** Das mag richtig sein. Doch wir werden es in Zukunft nicht mit Wanderungsbewegungen der Jungen zu tun haben, sondern eher mit Wanderungsbewegungen von älteren Menschen der „Generation 50+", die nach neuen adäquaten Wohnstandorten suchen. Ich denke, dass es nicht richtig ist, einzig die Jungen in der Metropolregion zu fokussieren. Es ist dringend angebracht, die Wohnquartiere der 1960er/70er-Jahre so einzurichten, dass die älter werdende Bevölkerung bleibt und sich nicht andere, altersgerechtere Standorte suchen muss.

Ursula Nusser: „Wohnen im Alter" – Herr Dr. Seimetz, welchen Stellenwert hat dieses Thema?

■ **Hans-Jürgen Seimetz:** Wir müssen beides anpacken: den Älteren entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, damit sie in der Region bleiben, in gleicher Weise aber auch attraktiv für die Jüngeren bleiben.

■ **Jens Scheller**: Ich halte es für ein zentrales Problem, dass wir es bisher nicht geschafft haben, im erforderlichen Maß Wohnformen für ältere Menschen zu entwickeln. Sinkende Siedlungsdichten im Bestand bedeutet, dass sich die Fixkosten für die Infrastruktur auf weniger Leute verteilen. Die Mieten werden steigen, aber auch die Kosten für den Stadtsäckel. Wenn wir keine Antwort darauf finden, werden wir das finanziell auf Dauer nicht mehr stemmen können. Wir müssen Alternativen schaffen zum Einfamilienhaus, das im Alter zur Last fällt, weil es zu groß und nicht altersgerecht ist.

■ **Wolfgang Christ**: Ich denke, das eine

Regina Bittner (*1962) studierte Kulturwissenschaften und Kunstgeschichte an der Karl-Marx-Universität in Leipzig. Seit 1992 ist sie Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Stiftung Bauhaus Dessau, seit 2003 Koordinatorin des internationalen „Bauhaus Kollegs". Ihre inhaltlichen Schwerpunkte sind u. a. Transformationsprozesse in Ostdeutschland und im östlichen Europa, Kulturtheorien urbanen Vergnügens sowie Stadt und Erlebnisgesellschaft. Zahlreiche Ausstellungsprojekte als Kuratorin und Veröffentlichungen.

Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Christ (*1951) studierte 1972 – 1980 Architektur an der Technischen Hochschule Darmstadt (THD); von 1980 - 1983 schloss er ein zweites Studium der Philosophie an der THD an. Seit 1980 freiberufliche Tätigkeit als Architekt und Städtebauer. 1983 - 1988 Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Fachgruppe Stadt, Technische Hochschule Darmstadt. 1989 gründete er das Büro MEDIASTADT in Darmstadt. 1995 wurde Wolfgang Christ zum Professor für Entwerfen und Städtebau l an der Bauhaus-Universität Weimar berufen, 1999 war er Mitbegründer des postgradualen Studiengangs „Europäische Urbanistik". Direktor des Instituts für Europäische Urbanistik (IfEU). Christ engagiert sich in verschiedenen Vereinen, darunter dem Congress for the New Urbanism, dem Urbanicom – Deutscher Verein für Stadtentwicklung und Handel und dem Council for European Urbanism Deutschland (CEUD).

Klaus Kufeld (*1951) studierte Erziehungswissenschaften, Soziologie, Psychologie, Politologie und Volkswirtschaft an den Universitäten München und Regensburg. Diplom-Pädagoge im Februar 1976 an der Universität Regensburg. 1977 – 1990 war er als Bildungsberater in Regensburg und Ludwigshafen tätig. 1990 – 1997 leitete er das Kulturbüro (Kulturamt) in Ludwigshafen. 1992-1995 war er Kulturberater der Städte Leipzig und Chemnitz. Seit 1997 leitet er das Ernst-Bloch-Zentrum in Ludwigshafen und ist Geschäftsführer der Bloch-Stiftung. Seit 2003 ist er zudem Geschäftsführer der BürgerStiftung Ludwigshafen.

schließt das andere nicht zwangsläufig aus. Wenn ich den Stellenwert der jungen Menschen betone - ich bin ja selber nicht mehr ganz jung - dann heißt das nicht, sich aus der Diskussion „Wie wohnen ältere Menschen?" oder „Wie kommen sie besser in die Stadt zurück?" zu verabschieden. Aber als Hochschullehrer, der jeden Tag mit jungen Menschen zu tun hat, kann ich nur sagen, dass im Gegensatz zu meiner Studienzeit in den 1970er Jahren junge Leute heute unter sehr viel schwierigeren Berufsbedingungen agieren müssen. Sie werden in der Regel nach der Hochschule keinen Job finden, und wir laufen Gefahr, dass wir – und das sehe ich vor allem an meinen besten Absolventen – diese kreativen Menschen ans Ausland verlieren. Wir verlieren schon heute unsere Architekten nach Holland, nach Großbritannien oder nach Irland. Die Perspektivlosigkeit vieler junger Menschen bei uns ist ein ungeheures Problem. Und: die jungen Leute werden eine Metropole „machen" – oder sie wird keine.

■ **Daniel Kollik, Germanist (im Publikum):** Ich habe gelesen, dass sich eine Metropolregion, die effizient sein will, nicht mehrere Theaterensemble, sondern nur noch ein hoch qualifiziertes leisten kann. Deshalb meine Frage: In wie weit sollte Kultur von der Makroebene aus gestärkt werden? Wo bleiben die subkulturellen Milieus?

■ **Hans-Jürgen Seimetz:** Eine Metropolregion und Metropolen brauchen die kulturelle Vielfalt, Qualitäten in jede Richtung. Das reicht vom „Nationaltheater" über die Kleinkunstbühne bis zur Nischenkultur. Ich glaube nicht, dass so etwas von oben regulierbar ist, denn Kultur schafft sich „von unten" selbst und lässt sich auch nicht verbieten.

■ **Regina Bittner:** Ich kann diese Sorgen trotzdem nachvollziehen, denn es gibt Beispiele eines „Kulturdarwinismus", die belegen, dass tatsächlich nur noch „Highlights" gefördert werden. Das ist durchaus ein Punkt, der beachtet werden sollte – dass es nicht nur um Hochkultur gehen kann, sondern vor allem um die Förderung der kulturellen Produktionen als alltägliche Praxis.

■ **Klaus Kufeld:** Die Diskussion der Zusammenlegung von Theatern ist meines Wissens nicht mehr aktuell. Aktuell ist aber die so genannte „Leuchtturmdiskussion", die sehr kritisch geführt wurde und Gegenbewegungen erzeugt hat. Das hat dazu geführt, dass man darüber nachgedacht hat, was förderungswürdig wäre. Ich denke, die Verantwortlichen der Region wissen, dass auch die vielen kleinen Initiativen gefördert werden müssen. Mit der Metropolregion hat man ein neues Forum, das dazu anhält, Dinge, die vorher getrennt diskutiert wurden, nun gemeinsam und interdisziplinär zu diskutieren.

■ **Frank Gwildis, Stadtplaner (im Publikum):** Die Ausgangsthese war die „Metropole im Kopf". Wir haben festgestellt, es gibt auch eine „Metropole im Herzen", eine „Metropole im Bauch". Wo sehen Sie Projekte, Initiativen oder Handlungsfelder, in denen sich Menschen der Region heute und künftig engagieren, mit denen sie sich heute und künftig identifizieren können? Wo sind die besonderen Themen und die Bilder der neuen Metropolregion Rhein-Neckar?

■ **Wolfgang Christ:** Für mich ist eine Metropolregion eine neue „Plattform", um miteinander ins Gespräch zu kommen. Die Kommunalpolitiker, Arbeiter, Angestellten, Unternehmer – alle handeln zweckrational und niemand ist für das Ganze zuständig. Die Metropolregion bietet die Möglichkeit, dass Gespräche stattfinden zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Ich plädiere vehement für diesen Dialog, denn wir haben auch auf dieser Ebene neue regionale Akteure vor uns, deren Kompetenz und Sichtweisen man integrieren kann. Eine Metropolregion, die sich in einem Verband zusammenschließt, ist auch verantwortlich für regionale Kommunikations- und Dialogkultur, wofür sie Foren und ein Netzwerk - dauerhaft und öffentlich - anbieten muss.

■ **Hans-Jürgen Seimetz:** Deutschland hat ein historisch gewachsenes, polyzentrisches Städtesystem, und die Region Rhein-Neckar ist ein Paradebeispiel dafür. Wir brauchen in diesem polyzentralen Raum eine sehr viel stärkere Zusammenarbeit der Städte, um als Metropolregion agieren zu können. Wo entstehen künftig Siedlungsräume, wo Freiraumstrukturen? Es wird aber auch künftig Verteilungskämpfe geben, denn es kann nicht jeder alles haben. Auch wenn wir heute schon etwas stolz auf das bisher Erreichte schauen können, liegt die eigentliche Arbeit ja noch vor uns. Darauf kommt es jetzt an: „Kopfprojekte" und „Bauchprojekte" – wir brauchen in der Metropolregion Rhein-Neckar sicherlich beides.

Jens Scheller (*1965) studierte – nach einer Ausbildung zum Bankkaufmann – 1991-1997 Geografie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt am Main. 1998-2002 war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Kulturgeografie, Stadt- und Regionalforschung in Frankfurt am Main tätig. 2002-2008 war er Erster Beigeordneter (Dezernent) im Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Neben der bürgernahen Erstellung des ersten Regionalen Flächennutzungsplanes gehören in seine Erfolgsbilanz vor allem die vielfältigen Aktivitäten im Verkehrs- und Umweltbereich, der regionalen Biotopvernetzung und der (Weiter-)Entwicklung des Regionalparks. Seit Februar 2008 ist er freiberuflich als Diplom-Geograph tätig und hat eigenes Büro für angewandte Geographie.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Seimetz (*1953) studierte Geografie, Volkswirtschaft und Soziologie an der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz. 1985 – 1992 war er Referent für Regionalplanung bei der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, 1992 – 2000 war er stellv. Referatsleiter „Raumordnung und Landesplanung" der Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz. Von 2001 - 2007 war er als Leitender Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar in Mannheim tätig. Seit Oktober 2007 ist er Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd in Neustadt a. d. Weinstraße. Im Januar 2009 wurde Prof. Dr. Hans-Jürgen Seimetz zum Honorarprofessor des Fachbereichs Architektur, Raum- und Umweltplanung, Bauingenieurwesen der TU Kaiserslautern ernannt; er war hier bereits seit 1998 Lehrbeauftragter am Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung.

Ursula Nusser ist langjährige Redaktionsleiterin von SWR2 Kultur beim Südwestrundfunk (SWR) in Baden-Baden und sehr gefragte Moderatorin zahlreicher kultur- und gesellschaftspolitischer Diskussionen und Veranstaltungen.

Urbane Wasserlagen – Stadtlandschaft am Wasser

blau_Mannheim_blau und Hafensafari als Inszenierung in der urbanen Landschaft am Wasser in Hamburg

Die Stadt Mannheim hatte im Sommer 2006 den Landschaftsarchitekten Dr.-Ing. Frank Lohrberg beauftragt, die Freiräume in den Mannheimer Wasserlagen zu untersuchen und eine erste Entwicklungskonzeption in einem Planungs- und Beteiligungsverfahren zu erarbeiten. Am 11. Oktober 2007 präsentierte Frank Lohrberg der Mannheimer Öffentlichkeit die Ergebnisse während des Symposiums „Urbane Wasserlagen – Stadtlandschaft am Wasser" in der Reihe „Forum Zukunft grünes Bauen". Die Konzeption trägt den Titel blau_Mannheim_blau und skizziert eine erste Vision für die Entwicklung der zentralen Freiräume. In den nächsten Jahren werden strategische Masterpläne für die Freiräume am Wasser und die Wasserlagen ausgearbeitet und schrittweise einzelne Projektbausteine umgesetzt.
Einen ungewöhnlichen, aber über mehrere Jahre immer wieder neu erprobten Ansatz, Neuland zu entdecken und den Blick auf die urbane Landschaft zu schärfen, stellt Martin Kohler aus Hamburg vor. Martin Kohler ist Landschaftsarchitekt und gleichzeitig einer der Aktivisten von HAFENSAFARI e.V., einer Initiative von Landschaftsarchitekten, Künstlern und Kulturschaffenden, die Entdeckungstouren und temporäre Kunstaktionen im weitläufigen Hamburger Hafengebiet organisieren und Neugierigen das unbekannte Terrain eröffnen, das sich in rasantem Tempo wandelt. Es geht darum, die Besonderheiten dieser Orte im Umbruch und ihre Potenziale für die Zukunft aufzuzeigen – und auch die Visionen, die sich mit ihnen verbinden. HAFENSAFARI ist eine Gemeinschaftsaktion, deren Ziel es ist, den Ort mittels der für diesen Raum geschaffenen Installationen mit all seinen Facetten zugänglich und begreifbar zu machen.

Popakademie am Verbindungskanal, Mannheim-Jungbusch

blau_Mannheim_blau – Eine Entwicklungskonzeption für die Freiräume an Rhein und Neckar

Frank Lohrberg, Büro lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart

Mannheims wichtigster Standortvorteil ist die Lage zwischen Rhein und Neckar. Eine Stadt am Zusammenfluss von zwei großen Flüssen ist ein Alleinstellungsmerkmal, das man in Deutschland sehr selten findet. Die Flüsse waren vor 400 Jahren der Ausgangspunkt für die Stadtgründung und dank ihrer konnte Mannheim sich zur zweitgrößten Stadt Baden-Württembergs entwickeln. Heute haben die Flüsse in Mannheim die unterschiedlichsten Funktionen. Sie sind zwar weiterhin ein wichtiger Faktor für Mannheim als Wirtschaftsstandort, aber sie sind auch Schwerpunkt des Naturschutzes ebenso wie beliebte Naherholungsgebiete für die Mannheimer Bevölkerung. Rhein und Neckar bieten an ihren Ufern zahlreiche Erholungsmöglichkeiten mitten in der Stadt: Intensiv genutzte Sport- und Freizeitanlagen, aber auch weite, ruhige Räume – zum Beispiel der Waldpark und Teile der Neckarvorländer – die ein Kontrastprogramm zur dichten, umtriebigen Stadt bieten. Unterstützt wird das Flusserlebnis durch neue Gastronomieangebote mit teilweise innovativen Konzepten. Zwischen all diesen Räumen befinden sich Hafenareale als Mischung aus florierenden Wirtschaftsstandorten und Teilbereichen, in denen neue Nutzungen Einzug halten.

Wasserlagen verkaufen sich unter Wert

Die Analyse der Freiräume an Rhein und Neckar hat jedoch auch Defizite aufgezeigt. Verbindungen aus den Stadtquartieren an die Flüsse ebenso wie die Verknüpfung der Freiräume untereinander sind häufig nur schwach ausgebildet. Wegeverbindungen fehlen oder sind in schlechtem Zustand. Ein Kontakt zum Wasser ist oft kaum möglich. Auf diese Weise entfalten Rhein und Neckar nur einen Teil ihrer Möglichkeiten. Vielfach ergänzen sich Hafen und Gewerbe nur schlecht mit anderen Nutzungen an den Flüssen. Kurzum: Die Mannheimer Wasserlagen verkaufen sich heute noch unter Wert. Zudem fehlen urbane Situationen am Fluss – Orte, an denen sich Stadt und Fluss gegenseitig befruchten und städtisches Leben sich am Wasser ausbreiten kann.

In der Analyse wurden sechs Raumtypen identifiziert, deren spezifische Potenziale und Defizite benannt und Vorschläge für eine Aufwertung der jeweiligen Raumtypen ausgearbeitet:
naturschutzbestimmte Räume - landschaftsbestimmte Räume - freizeitbestimmte Räume - urbane Räume am Fluss - hafen- und gewerbebestimmte Räume - Häfen im Wandel.

Delta-Park als Alleinstellungsmerkmal

Die Konzeption blau_Mannheim_blau setzt jedoch nicht nur auf eine Weiterentwicklung dieser Teilräume, sie stellt auch übergreifend die Frage, ob der Zusammenfluss von Rhein und Neckar durch den Begriff des „Deltas" für die Stadtentwicklung Mannheims fruchtbar sein könnte. Wie kann sich Mannheim – gegebenenfalls in regionaler Kooperation mit Ludwigshafen – als Delta-Stadt begreifen, etablieren und darstellen? Könnte ein „Delta-Quartier" im Zusammenspiel mit dem Hafen am Zusammenfluss der Ströme zu einem überregional ausstrahlenden Standort für Dienstleistung und Wohnen werden? Wie können die Freiräume an Rhein und Neckar zu einem „Delta-Park" als Herz eines Regionalparks Metropolregion Rhein-Neckar zusammengefasst und als Alleinstellungsmerkmal im Wettstreit der Regionen in Szene gesetzt werden?

Ein solcher Park geht über das klassische Parkverständnis hinaus. Grünanlagen und Naturschutzgebiete sind ebenso Teil des Parks wie Hafenbecken und industrielle Nutzungen. Vor allem die Kombination aus Wirtschaftsstandorten und Flussräumen soll als besonderes Markenzeichen herausgearbeitet werden. Im Gegensatz zu Regionen, die einen vollständigen Strukturwandel erlebt haben, muss sich Mannheim mit dem Zusammenspiel aus aktiver Wirtschaft und attraktiver Landschaft präsentieren. An die Stelle des bekannten Parkbildes tritt die Stadtlandschaft am Wasser. Entscheidend für die Erlebbarkeit des Delta-Parks sind daher Wahrnehmung und Zugänglichkeit, Verknüpfungen der verschiedenen Räume am Wasser und Akzentuierungen besonderer Orte. In diesem Sinne könnte eine Landmarke an der Neckarmündung (in den Rhein) ein erstes, Richtung weisendes Zeichen sein.

Links: Industrieanlagen der BASF in Ludwigshafen und Handelshafen Mannheim – Zusammenfluss von Rhein und Neckar (Luftbild). Rechts: Naturparadies Reißinsel – Rheininsel im Süden Mannheims.

Zusammenführen von Kontrasten

Delta-Stadt und Delta-Park sind Ziele, die Mannheim nur gemeinsam mit seinen Nachbarn und der Metropolregion Rhein-Neckar erreichen kann. Welche Möglichkeiten zur Aufwertung der Wasserlandschaft auf lokaler Ebene bestehen, zeigt die Entwicklungskonzeption blau_Mannheim_blau in drei Hand-

Links: Container im Handelshafen, Mannheim. Rechts: Partystimmung auf der Promenade am Verbindungskanal, Mannheim-Jungbusch.

lungssträngen auf: Neue Räume am Fluss - Verknüpfung der Freiräume - Temporäre Aktionen und Atmosphären.

Die in der Analyse festgestellten Potenziale der verschiedenen Raumtypen weisen bereits den Weg zu neuen Räumen am Fluss. Die beiden Rheininseln – die Reißinsel und die Friesenheimer Insel – sollten ihr jeweiliges Freiraumprofil stärken. Die Reißinsel im Süden ist Mannheims Schwerpunkt für Naturschutz und ruhige Erholung. Naturschutzgebiet und Waldpark werden ergänzt durch Sportflächen und ein Strandbad, das einer Revitalisierung bedarf. Im Norden steht ihr die Friesenheimer Insel als komplementärer Raum gegenüber – eine Rheininsel modern-industrieller Prägung. Ihre Freiräume bieten die Kombination aus Stränden am Altrhein und einem Ausblick auf Europas größtes zusammenhängendes Industriegebiet (BASF). Diese Qualitäten müssen zusammengeführt und in Szene gesetzt werden.

Ein Central Park für die Metropolregion

Zwischen den beiden großen Rheininseln könnte im räumlichen Zentrum der Städte Ludwigshafen und Mannheim ein „Central Park Rhein" entstehen. Beide Städte sollten ihre alten und neuen Räume am Fluss – den Schlossgarten Mannheim und den Stadtpark Ludwigshafen, die Rhein-Galerie am Zollhofhafen und einen neuen Hafenplatz in Mannheim – als gemeinsamen Freiraum zusammenfügen. Eine gemeinsame, länderübergreifende Bundesgartenschau könnte eine Option zur Entwicklung dieses Central Parks Rhein darstellen.

Neben den schon vorhandenen Freiräumen am Fluss können auch neue Wasserlagen erschlossen werden. Die Ränder zwischen Hafen und Stadt bieten zahlreiche Aufwertungspotenziale. Neue Angebote für Wohnen, Dienstleistungen, Bildung und Forschung können hier vom Blick auf das Wasser und von der Identität stiftenden Hafenarchitektur profitieren. Am Verbindungskanal – an der Schnittstelle von Innenstadt und Hafen - zeigt sich schon ein deutlicher Umwandlungsprozess, im nördlich gelegenen Industriehafen hat dieser ebenfalls begonnen.

Urbane Flüsse

Mannheims zweiter Fluss hat mit der Initiative „Lebendiger Neckar" sein Motto als neuer Raum bereits gefunden. Stadt und Nachbarschaftsverband engagieren sich für naturnähere Neckarvorländer und beziehen weitere Akteure mit ein. Dieser Weg soll in die Zukunft

Strandbar am Neckar, Mannheim.

fortgesetzt werden. Ergänzt werden sollte der Lebendige Neckar durch die Facette des Urbanen. Kurpfalzkreisel und Alter Messplatz sind die Kontaktstellen von Flusslandschaft und städtischem Leben und müssten sich zum Wasser hin öffnen. Durch Treppen und Terrassen kann der Neckar an dieser Stelle ein urbaner Fluss werden. Auf diese Weise wird auch für Bootstouristen und Flusskreuzfahrten das Neckarufer am Kurpfalzkreisel mit seinen Anlegemöglichkeiten zur Visitenkarte der Stadt. Erste Überlegungen diesbezüglich wurden bereits mit den entsprechenden Vereinen unternommen.

Die Kurpfalzachse schließt den Neckar an die Stadt an und sollte in Zukunft auch die Anknüpfung an einen „urbanen Rhein" hinter dem Schloss ermöglichen. Erste Chancen zur Aufwertung des Freiraums ergeben sich mit dem Abriss des alten Eisstadions und der (Weiter-)Entwicklung des Schlossgartens.

Neue Wegeverbindungen zu Wasser und Land

Die Vorschläge für neue Räume an den Flüssen können allerdings erst mit der Verknüpfung der Freiräume als zusammenhängender Delta-Park umgesetzt werden. Mannheim sollte deshalb seine Verbindungen entlang der Flüsse aufwerten und bessere, barrierefreie Zugänge aus den Stadtteilen ans Wasser schaffen. Auch die Anbindung der radialen Grünzüge aus dem Mannheimer Modell Räumliche Ordnung an die übergeordneten Freiraumstrukturen von Rhein und Neckar ist wichtig. Die Promenade am Verbindungskanal sollte zu einer durchgehenden Verknüpfung der beiden Flüsse ausgebaut werden und darüber hinaus den Sprung nach Norden über den Neckar schaffen. „Rund um die Friesenheimer Insel" ist ein Motto für eine weitere neue Wegeverbindung.

Darüber hinaus könnten die Flüsse selber als Wegeverbindungen neu entdeckt werden. Die geplante Fähre über den Rhein nach Ludwigshafen wäre ein erster Schritt. Neue oder aufgewertete Anleger für die Fahrgastschifffahrt am Haus Oberrhein und Kurpfalzkreisel sollten Mannheim zum selbstverständlichen Landausflugsziel für Flusskreuzfahrer auf Rhein und Neckar machen. Mit der Erschließung neuer Wasserlagen für Dienstleistung und Wohnen könnten künftig auch Wassertaxis das Mannheimer Nahverkehrsangebot ergänzen.

Entwicklung einer urbanen Wasserlandschaft

Der Delta-Park sollte nicht als großer grüner Raum verstanden werden, sondern als urbane Wasserlandschaft, in der auch industriell-ge-

werbliche Räume, wie der Hafen, das BASF-Gelände oder das Großkraftwerk Mannheim mit ihrem geschäftigen Eigenleben dem Park Identität verschaffen. Diese Räume sollten durch temporäre Aktionen und Atmosphären als Bestandteil des Parks wahrnehmbar und erlebbar gemacht werden. Veranstaltungen wie der Aktionstag Lebendiger Neckar oder Pop im Hafen haben diese Richtung bereits eingeschlagen, weitere Angebote sind denkbar: Kunstinstallationen im Rahmen einer Hafensafari, Lichtinszenierungen von Industriearchitektur, Umweltpädagogik als Auwaldsafari auf der Reißinsel. Auch für neue Trendsportarten wie Cross-Golf oder Le Parkour bieten Freiräume an den Mannheimer Flüssen ein geeignetes Terrain.

Das Jahr des Stadtjubiläums 2007 wurde genutzt, um die Entwicklungskonzeption mit den wichtigsten Akteuren aus der Bürgerschaft, der Wirtschaft und der Region zu diskutieren und eine abgestimmte Fassung vorzulegen. Nun gilt es, die Gedanken der Entwicklungskonzeption in einer Masterplanung auszuarbeiten, diese schließlich in konkrete Projekte zu gießen und ihre Umsetzung auf der Grundlage politischer Beschlüsse anzugehen.

Masterplanung für die neuen Räume am Fluss

Der Masterplan blau_Mannheim_blau zur (Freiraum-)Entwicklung der Mannheimer Wasserlagen soll die bisher aufgezeigten strategischen Ansätze vertiefen, zugleich konkretere Aussagen zu einzelnen Teilräumen und Entwicklungsbereichen machen. Er formuliert einen neuen Entwicklungsrahmen, innerhalb dessen Einzelmaßnahmen und Projekte der Freiraumentwicklung am Wasser koordiniert, gesteuert und sukzessive umgesetzt werden können.

Blau_Mannheim_blau zeigt Entwicklungs- und Qualifizierungspotenziale auf und fokussiert künftige Zielräume für Investitionen. Blau_Mannheim_blau bindet gleichsam vorhandene Projekte und Initiativen mit ein, so bspw. die Promenade am Verbindungskanal, die Neckarschluten oder die temporären Strandbars. Blau_Mannheim_blau kann somit auch als „Investitionsrahmen" für künftige Ausgleichsmaßnahmen dienen - zur Aufwertung und Entwicklung der Freiraumsituation insbesondere in der Innenstadt, im Jungbusch und zur Weiterentwicklung und Qualifizierung der Ränder der Innenstadt. Als prioritäre Entwicklungsschwerpunkte und Qualifizierungsräume werden u.a. die Bereiche Verbindungskanal, Industriestraße/Kaiser-Wilhelm-Hafen/Industriehafen und Friesenheimer Insel, Urbaner Neckar (zwischen Jungbuschbrücke und Friedrich-Ebert-Brücke), Sport- und Freizeitpark Pfeifferswörth, Schlossgarten/Rheinufer, sowie Reißinsel/Strandbad betrachtet.

Natürlicher Verbündeter der Stadt Mannheim für das weitere Vorgehen ist die Metropolregion Rhein-Neckar. Ihr Regionalpark kann nur durch eine starke Mitte das Image der Region verbessern. Die Einbindung der Ideen von blau_Mannheim_blau in das Regionalparkkonzept des Verbandes Region Rhein-Neckar und eine gute Verknüpfung in die Region spielen daher eine große Rolle. Mit der Metropolregion als Partner kann Mannheim auch versuchen, seine „blauen Projekte" im Rahmen EU-geförderter Projektfamilien zu verankern, wie es dem Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, einem weiteren wichtigen Partner, mit dem „Lebendigen Neckar" bereits gelungen ist. Die Suche nach Projektbeispielen für blau_Mannheim_blau hat gezeigt, dass das Thema Stadtentwicklung am Fluss in ganz Europa einen hohen Stellenwert besitzt, die Suche nach Projektpartnern sollte daher Erfolg versprechend sein.

Die Entwicklungskonzeption blau_Mannheim_blau ist in der ausführlichen Fassung ebenso wie in der Kurzfassung als Download unter www.lohrberg.de zu beziehen. Die Masterplanung blau_Mannheim_blau wird seit Herbst 2008 durch das Büro lohrberg stadtlandschaftsarchitektur erarbeitet - in Kooperation mit dem Stuttgarter Büro Blanek + Trepel Architektur und Stadtplanung, das städtebaulich bedeutsame Schwerpunkträume planerisch vertieft. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt und dokumentiert.

Urban Waste, Spaziergänge und die Inszenierung des Nicht-Sichtbaren – HAFENSAFARI als Inszenierung in der urbanen Landschaft am Wasser

Martin Kohler, HAFENSAFARI e.V./
HafenCity Universität, Hamburg

Restaurant Le Ponton. Temporäres Open-Air-Restaurant unter der Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen auf einem Schiffsanleger, Hafensafari Hamburg 2006

Die urbanen Brachflächen als Überbleibsel der Industriellen Revolution sind die „waiting lands" (Christiaanse 2002) für zukünftige Stadtentwicklungen. Flächen dieser Kategorie umfassen alte Hafenareale, Industriebrachen und verlassene Eisenbahngelände. Bedingt durch ihren Ursprung formen sie eine „derelict landscape", die nicht einfach zu „lesen" ist. In einem ständigen Prozess von Transformation und Re-Transformation sowohl der Topografie als auch der darauf befindlichen Elemente wie Gebäude und Freiräumen, getrieben eher von den wirtschaftlichen Erfordernissen und Aktivitäten als einem kalkulierten, bewussten Landschaftsdesign, entwickeln sich „vernakulare Landschaften" (Jackson 1984) oder „gewöhnliche Landschaften" (Meinig 1979). Diese Landschaften sind Erscheinungsformen einer Sozialgeschichte dieser Orte in denen in Spuren gelesen werden kann „was für Menschen wir sind, waren und werden" wie der US-amerikanische Geograph Peirce F. Lewis es nannte (Lewis 1979).

Für die städtische Entwicklung sind diese Flächen interessante Optionen für eine strategische Planung und Reaktivierung dieser Flächen wegen ihrer Größe und ihrer Platzierung in der Stadt. Aber die besonderen Umstände - wie kontaminierte Böden, denkmalgeschützte Gebäude, schwierige Konstruktionsbedingungen und spontane, geschützte Pflanzen - machen die erfolgreiche Entwicklung zu einem schwierigen und langen Prozess mit vielen Beteiligten (Schubert 2007).

Gap in the Cycle

Urbane Entwicklungen sind charakterisierbar in Zyklen und Phasen von bekannten und beliebten Plätzen für Leben und Arbeiten auf der einen Seite und weniger beliebten Flächen in den Stadtstrukturen auf der anderen Seite. Die Brache ist darin nur eine temporäre Lücke in den fortwährenden Neunutzung und den entsprechenden Zyklen der kontinuierlichen Remodellierung der urbanen Landschaft. Diese vor allem bei Investoren weniger beliebten Flächen sind bei einer gewissen Größe üblicherweise die problematischen Fälle der Stadtplanung in denen der Zyklus auf längere Zeit unterbrochen ist. Als wesentlicher Lösungsansatz wurde mehr oder weniger erfolgreich in den letzten Jahrzehnten das Recycling dieser Flächen angewandt, bei dem die Lücke im bisher kontinuierlichen Zyklus aufeinander abfolgenden Nutzungen durch die Forcierung einer neuen, permanenten Nutzung aktiv durch Fördermaßnahmen geschlossen werden sollte. Bekannte Beispiele finden sich im Ruhrgebiet in Deutschland oder an der Wasserkante Detroits. Das bewies sich als erfolgreiche Strategie zur Verbesserung der urbanen Struktur an verschiedenen Stellen (Southworth 2001; Löwis + Otto 2007).

Besonders bei alten Industrie- und Hafenflächen ist der Aufwand enorm, aber auch die Chancen für die Stadt. Ursprünglich an den Rändern der Stadt entstanden, sind die alten Industrieflächen nun von der post-industriellen Stadt umschlossen und liegen als große, weite Flächen nah der effizient und dicht genutzten Stadtzentren. Durch Strukturwandel und Deindustrialisierung sind dort untergenutzte, weite Flächen in interessanten Lagen entstanden, die sich vor allem für eine Neuausrichtung der Stadt durch strategische Großprojekte anbieten. Diese städtebaulichen Leitprojekte sind bspw. Mediencampi, Universitätsbauten, Gewerbegebiete, die gemischten Wohn- und Arbeitsgebiete der „urban renaissance" oder Räume für Wirtschaftscluster der Life Sciences, IT, o.ä.

Die Lücke der Brache ist eine Leere, die möglichst schnell gefüllt werden muss; das Gebiet des Brachgefallenen die „waiting lands" für eine recht normale Zukunft und der aktuelle Zustand ist „waste". Müll.

Urban wastelands

Aber diese wesentlichen Stufen in der urbanen Entwicklung tauchen nicht auf der leeren Fläche auf, sondern an Orten, deren Topografie und Aussehen von Generationen von Menschen, Arbeitern und Unternehmen gleichermaßen geformt wurde. Solche derelikten Landschaften zeigen fragmentierte Überbleibsel von früher geltenden Symbolen und Nutzungen. Diese zerbrochenen Symbole einer vergangenen Bedeutung (Lynch 1990) besitzen immer noch ihre symbolische Kraft, um neue Bedeutungen, neue Symbole und neue Aktionsmuster zu schaffen in denen die

Vergangenheit rekonstruiert werden kann. Als assoziatives Spiel zwischen ruinösen Relikten und spielerischer Imagination.

Der Soziologe Richard Sennett proklamiert (1970), dass diese Räume und die Unterscheidung zu den Qualitäten der innerstädtischen Räume, nämlich Effektivität, Ordnung und Sicherheit, wesentlich für die Entwicklung des Individuums sind. Er legt die Bedeutung auf Unordnung und ungeplante Orte innerhalb der städtischen Entwicklung als Vorbedingung für die persönliche Entwicklung in der Stadt. Daher kritisiert er, dass „dort keine Provision für das unerwartete, für das Widersprüchliche, für das Unbekannte" ist und stellt fest, dass auf dem städtischen Maßstab „der Dschungel der Stadt, seine Weite und Einsamkeit einen positiven Wert für den Menschen hat" (Sennett 1970). Immer noch auf der Ebene des Individuums sieht Camilo Jose Vergara (1999) eine ästhetische Qualität dieser ruinösen Räume in der Möglichkeit durch marginale Besetzungen den Raum zu verändern als alternativer Ort die Umwelt zu erleben, behandeln und verändern.

Abgesehen von diesen individuellen Aspekten tritt in einer erweiterten Betrachtung bei anderen Autoren die soziologische Qualitäten solcher Orte hervor. Als Beispiel seien hier die Heterotopien von Michel Foucault und die „glatten Räume" nach Gilles Deleuze und Felix Guattari genannt. Heterotopien sind „tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb jeder Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können." (Foucault 1986). Sie sind sozusagen die Widerlager der Gesellschaft, um mit den Kontroversen und Brüchen innerhalb der Konzeption einer Gesellschaft umzugehen, da diese Räume „in der Lage sind, mehrere Räume an einem einzigen Ort zu vereinen und zueinander in Beziehung zu setzen, die eigentlich nicht vereinbar sind." (Foucault 1986). Vorbilder sind die traditionellen Gärten der Perser, die als eigene Mikrokosmen die ganze Welt symbolhaft abbilden. Diese Fähigkeit erlangen sie durch Exklusivität von Raum und Mitglieder: „Heterotopien setzen immer ein System von Öffnungen und Schließungen voraus, das sie gleichzeitig isoliert und durchdringbar macht. Generell ist der heterotopische Ort nicht frei zugänglich wie ein öffentlicher Platz." (Foucault 1986) Als Beispiele nennt er das Jungeninternat des 19. Jahrhunderts, den Friedhof, die Kaserne und das Gefängnis, das Krankenhaus und die Shopping Mall. Diese Konzepte beschreiben die Existenz von Räumen außer Sichtweite und außerhalb der normalen Orte. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die „wastelands" nicht mehr sind, als eine zu schließende Lücke; namenlose „waiting lands", die nur auf die nächste Drehung des Immobilienzyklus warten. Ihre Bedeutung als soziales Archiv eines Landstrichs und als Gegengewicht des Regulierten ist damit nicht adressierbar.

Allerdings ist es nicht einfach Begeisterung, zu allererst: Interesse, für diese spröden Orte zu wecken und die Bürger in den Prozess der Zukunftsdefinition einzubinden. Die Landschaften sind verwirrend und leer, die Zukunft abstrakt und weit entfernt. Eine Übersetzung der Geschichte, der möglichen Qualitäten und dem Potenzial dieser Flächen ist notwendig, die als konkrete Erfahrung sich in den realen Plätzen verortet und möglichst die bisherigen stereotypischen Vorstellungen dieser Orte ausschaltet.

Das Safari-Prinzip

Eine Safari war seit der Zeit der Kolonialisten eine Jagdreise in Ostafrika mit dem Ziel kapitales Großwild zu erlegen. Irgendwann in den 1980er-Jahren kam der Massentourismus nach Afrika und erlegte diese Bedeutung nebenbei, weswegen heute eine Safari fast gleichbedeutend mit einem wenig anstrengenden Kurztrip im sicheren Geländewagen geworden ist. Ursprünglich bedeutete Safari aber nur „Reise" auf Suaheli. In dieser ursprünglichen Bedeutung ist auch das Safariprinzip zu verstehen. In der Vorstellung einer Reise zu Fuß durch ein wenig bekanntes, merkwürdig schroffes Land in der sich der Reisende ganz seiner Umgebung aussetzen muss. Zum einen ist es die körperliche Unmittelbarkeit der Reiseerfahrung. Es ist notwendig durch Gebüsch zu laufen, über Abhänge zu klettern und zwischen Bahnschienen zu stolpern. Es ist die Erfahrung als realer Körper in einer fassbaren, dinglichen Umwelt mit grundsätzlichen Empfindungen wie dem Verlangen nach Essen und Trinken, körperlicher Erschöpftheit und Euphorie. Und einem Gegenüber, dass sich fassen, greifen und berühren lässt.

Aus der physischen Präsenz vor Ort ergibt sich auch ein zweiter wichtiger Punkt der Rezeption. Im Vor-Ort-Sein ändert sich die Vorstellung des Ortes. Die einfarbige Fläche des Stadtplans füllt sich mit Gräsern, umgestürzten Bäumen, träge schwatzenden Anglern, dem Geruch von verfaultem Holz, der nassen Feuchte der Erde zwischen den Fingern, den Spiegelungen des Wassers und Geschichten, die sich hier zugetragen haben. Die graue Fläche füllt sich mit subjektiven Eindrücken und Geschichten werden lebendig und bekommen einen Ort.

Links: Installation „Stübens Volksgarten" von Susanne Dettmann & Brigitte Kratschmayr. Mitte: Installation ICECOY, Audioinstallation in Seecontainern von Mark Noll. Hafensafari Hamburg 2006. Rechts: Walking-DJ. Gartenkabinette und Argentinischer Tango. Musikalische Führung durch das Gelände am Reiherstiegknie, Hafensafari Hamburg 2007.

Die augenzwinkernde Inszenierung als (Jagd-)Safari mit dem Charme des Improvisierten ist dafür die Vorbereitung. Sie weckt Neugier, spielt mit dem Reiz eines (überschaubaren) Abenteuers und verspricht Entdeckungen. Interessant ist aber eine andere Wirkung: Durch die Safari wird das erkundete Gebiet zum unbekannten Gelände und der Safariteilnehmer ist bereit, auch als bekannt angenommene Orte und Dinge neu zu sehen. Wie auf einer echten Safari akzeptiert man die Künstlichkeit, oder zumindest partielle Unwahrheit seiner bisherigen Vorstellung dieses Raumes und erwartet in gesteigerter Aufmerksamkeit nun den richtigen Ort kennen zu lernen.

Links: Das Reiherstiegkniearchiv von Francis Frank (Innenansicht). Hafensafari Hamburg 2007. Rechts: Installation ICECOY, Audioinstallation in Seecontainern von Mark Noll. Hafensafari Hamburg 2006

Eine Safari und die Entdeckung eines Ortes

Die HAFENSAFARI ist eine etwas besondere Kunstausstellung, entwickelt von Landschaftsarchitekten, Architekten, Grafikern und Journalisten, um die in der Planungsdiskussion stehenden Orte im Hafen einer interessierten, breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Die HAFENSAFARI ist eine konkrete Ausformung eines generellen Projektes, welches in anderen Ausstellungsformaten ebenfalls auftaucht: Erwanderte Stadtführung entlang künstlerischer Interventionen zur Inszenierung und Entdeckung des Nicht-Sichtbaren. Das Gerüst der HAFENSAFARI ist eine geführte Tour entlang temporärer Installationen, die eine Choreografie kreiert um den Ort zu entdecken. Temporäre Kunst und das Gehen sind die Werkzeuge, um die Geschichte und Planungen des Ortes zu „übersetzen".

Die gemeinsame Basis ist der Ort. Abseits der Diskussionen in Zeitschriften, Broschüren und Plänen steht der konkrete, erfahrbare Ort im Mittelpunkt. Diese konkreten Orte sind oft eine Leerstelle im öffentlichen Bewusstsein. Punkte von denen die betreffenden Planungsideen eher bekannt sind als die räumliche Gestalt. Durch die Inszenierung als Safari und die Farbigkeit der temporären Installationen wird der Ort für eine breite Zielgruppe interessant und bringt die Diskussion an diesen Ort zurück als Plattform für Künstler und Besucher, Planer und Bürger, Senioren und Jugendliche, Künstler, Mechaniker und Büroarbeiter, Politiker und Aktivisten.

Die HAFENSAFARI ist ein dialogbestimmtes Projekt. Die internen Diskussionen öffnen sich frühzeitig den interessierten Künstlern und starten den dialogischen Prozess, sowohl zwischen Organisatoren und den Künstlern als auch den Künstlern untereinander. Bei Ortsbegehungen und Diskussionen mit den ausgewählten Künstlern begleitet dieser Dialog Künstler und Kuratoren die gesamte Zeit. In dieser Form der Diskussion entsteht ohne kuratorische Einflussnahme eine sich choreografisch aufbauende Route mit unterschiedlichen Interpretationen des Ortes, die den Künstlern und den künstlerischen Arbeiten weitestgehend ihre Freiheit belässt.

Konkrete Intervention

Die temporären Installationen der HAFENSAFARI sind jeweils für eine bestimmte räumliche Situation im Safarigebiet entwickelt. Der Raumbezug der Kunstwerke öffnet den Blick für die Umgebung der Installationen, aber auch für das Zusammenspiel der unterschiedlichen Räume. Für die Dauer von zwei Wochen verwandeln Gedankenspiele, Ideen, Interpretationen den Ort sichtbar. Danach verschwinden die Eingriffe, der Ort bleibt – und eine veränderte Wahrnehmung davon. Wieso?

Raum entsteht durch den Akt der Wahrnehmung als kognitive Leistung. Man sieht die Wände eines Zimmers und schließt auf den Raum des Zimmers. Entfernt man die Wände, bleibt dann der Raum? Für die meisten Menschen ist es schwierig, dann noch von einem Raum zu sprechen. Dieses kleine Gedankenexperiment macht deutlich, was in unterschiedlichen Detaillierungen Raumtheoretikern wie Martina Löw, Michel Foucault, Michel de Certeau, Henri Lefebvre, etc. beschreiben. Ohne die Wahrnehmung von Objekten gibt es keinen Raum, daher kann die künstlerische Intervention als Veränderung der Wahrnehmung den Raum verändern. Ähnlich verhält es sich mit der Landschaft, die durchwandert wird. Landschaft entsteht im Kopf und umfasst Bilder, Werte und Stimmungen, die man lernt und in der ästhetischen Betrachtung eines Landschaftsausschnitts eher wieder findet als sieht. In der Erinnerung bleiben diese Veränderung der Wahrnehmung und das erlebte Landschaftsbild präsent und werden auch beim nächsten Besuch den Ort anders sehen lassen, selbst wenn er in seinen Ursprungszustand zurückkehrt.

Kunsthistorisch gibt es diesen Gedanken in Land-Art und Konzeptkunst als „site-specificness". „Site-specific art is meant to become part of its locale, and to restructure the viewer's conceptual and perceptual experience of that locale through the artist's intervention." (Krens 1997). Kunstwerke in einer Landschaft integrieren sich in ihre Umgebung.

Es entsteht eine direkte Verbindung zwischen Werk und Umgebung. Genauer, Intervention und Umgebung werden zu einer untrennbar verknüpften gemeinsamen Aussage.

Es geht weniger um die materielle Veränderung als um die Neustrukturierung der konzeptionellen und kulturellen Wahrnehmung dieses Ortes durch den Besucher. Diese Neustrukturierung führt zur Denkfigur der Regeneration. Regeneration meint einen kulturellen Prozess, in dem durch die Interpretation des Künstlers Spuren historischer und gegenwärtiger Zustände eines Ortes in der Betrachtung des Besuchers neu zusammengesetzt werden. Eine Re-Generation des Ortes, die die Temporalität des Werkes überdauert. Diese Regeneration des Ortes in der Wahrnehmung der Besucher hinterlässt einen ideellen Ort. Und dieser befindet sich auf der gleichen Ebene wie die gedachte, diskutierte Stadt, die die entstehende beeinflussen wird.

Das Gehen

Der Akt des Gehens ist für das urbane System was der Sprechakt für die Sprache ist oder zu dem ausgesprochenen Statement. Auf dem elementarsten Level hat es eine dreifache „aussprechende" Funktion: es ist der Prozess der Aneignung des topografischen Systems durch den Fußgänger (wie der Sprecher sich die Sprache aneignet); es ist ein räumliches Aushandeln des Ortes (wie der Sprachakt ein akustisches Aushandeln der Sprache ist); und es zieht Verbindungen zwischen unterschiedlichen Positionen (wie die Sprache unterschiedliche Worte und Bedeutungen verbindet). Daher scheint es möglich die Bewegung durch einen Raum als eine Erfassung des durchwanderten Raums zu sehen, der sich den Raum aneignet, ihn interpretiert und in Bezug setzt in einer Art eines einmaligen, pragmatischen „Kontrakts" des Gehenden mit seiner Umgebung. Zumindest Michel de Certeau hat dies in seinen Überlegungen zu der Beziehung zwischen Raum und Ort so ausgedrückt, der amerikanische Geografieprofessor Paul Adams nennt das Gehen darauf aufbauend einen Raum des Aussprechens. Neben Künstlern, die das Gehen als Kunstform einsetzen wie Francesco Carrieri oder Boris Sieverts, wird von Wissenschaftlern das Gehen als Erkenntnisweise und Forschungsmethode benutzt. „Spaziergangswissenschaft" nannte Lucius Burckhardt sein Fachgebiet.

Gehen ist eine Form der Fortbewegung. Eine sehr demokratische, denn außer dem Körper benötigt man nicht viel mehr. Es ist aber auch eine Form der Wahrnehmung. Gehen bedingt eine bestimmte Geschwindigkeit, eine gewisse Augenhöhe, eine relative Obergrenze des Bewegungsraums, unterteilt die Erdoberfläche in begehbare und nicht begehbare Teile und bringt die Umgebung in eine zeitliche Reihenfolge. Gehen ist physische Präsenz an einem Ort. Das Vorortsein ist auch eine gleichzeitige Aufnahme von Umweltimpulsen (ein vorbeifahrendes Auto vielleicht) als Geruch, Bild und Geräusch. Möglicherweise auch als Luftzug und Bewegungsreiz erfahrbar. Das Spazierengehen ist eine intellektuell kultivierte Form des Gehens. Es verlegt den Salon der gepflegten Gespräche und Diskussionen in den freien Raum der Landschaft.

Gehen und Intervention – Touren und Kunstsafari

Die geführte Tour entlang temporärer Interventionen in der Inszenierung als „Safari" bringt Menschen an einen Ort und lässt ihn neu erfahren. Zusammen stören sie auf, zeigen auf Konflikte, Widersprüche und Potentiale. Sie stoßen Diskussionen an und vertiefen die Konfrontation und das Verständnis mit dem Ort. Sie testet und hinterfragen stadtplanerische Konzepte wie den Abriss alter Lagerhallen oder den Mikrokosmos eines Hafenimbiss. Das ungewöhnliche Format generiert hohe Aufmerksamkeit und zieht Medien und Menschen in den Hafen und überwindet die mentale Barriere zu diesen Orten als „No-Go-Area". Die eindrucksvolle Hafenszenerie in Verbindung mit den künstlerischen Interventionen zielt auf eine Veränderung der Wahrnehmung. Die geführten Touren befähigen den Besucher den Raum zu lesen und eine Position zu seiner Veränderung zu entwickeln. Die physische Bewegung in kleinen, intimen Wandergruppen schafft eine Diskussionsplattform über verschiedene Disziplinen und unterschiedliche Hintergründe. Dabei entstehen neue Gedanken und Kenntnisse einzelner Orte, wenn ein alter Arbeiter auftaucht oder der mit der Planung betraute Fachplaner dabei ist, die in die nächste Führung eingebunden werden.

Die HAFENSAFARI ist nie fertig, sie ist ein lebendes Werk. Wind, Wetter, persönliche Erfahrungen der Besucher, prozesshaftes Arbeiten, etc. - bei künstlerischen Arbeiten im Außenraum mit einer besonderen Betonung der Interaktion mit dem Besucher verändert sich die Umgebung und der Informationsstand ständig. Änderungen scheinen nötig oder sind schon im Werk angelegt. So hat keine der 18 bisher stattgefundenen Führungen dieselbe Safari gesehen. Die HAFENSAFARI ist somit, passend zum Gebiet, gelebte Improvisation.

Frank Lohrberg (*1964), Dr.-Ing., studierte Landespflege an der TU Hannover und war danach in einem Planungsbüro tätig. 1990 erhielt er den Peter-Joseph-Lenné-Preis. Ab 1994 war er Assistent am Institut für Landschaftsplanung und Ökologie der Universität Stuttgart, Fakultät für Architektur und Stadtplanung. 2001 promovierte er zum Thema urbaner Agrarlandschaften und gründete das Büro lohrberg stadtlandschaftsarchitektur in Stuttgart. Seine Schwerpunkte liegen in der Konzeption urbaner Landschaften und der Landschaftsarchitektur regionaler Freiräume; er beschäftigt sich intensiv u.a. mit Projekten für den Emscher Landschaftspark (Masterplan 2010), den Regionalpark Saar und die Regionale 2010 Köln/Bonn. Frank Lohrberg ist derzeit u.a. Lehrbeauftragter an der Hochschule für Technik (HfT) in Stuttgart. www.lohrberg.de

Martin Kohler (*1975) studierte Landschafts- und Freiraumplanung an der Universität Hannover und an der South Australia University Adelaide. Im Rahmen zahlreicher Projekte und Lehraufträge beschäftigte er sich mit Stadtentwicklung durch künstlerische Praxis. Martin Kohler ist, neben seinen Tätigkeiten als Landschaftsarchitekt und Künstlerbetreuer bei HAFENSAFARI e.V., seit 2002 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TU Harburg am Institut für Stadt-, Regional- und Umweltplanung, seit 2004 Dozent für Stadtfotografie an der HafenCity Universität Hamburg (HCU). Freier Kurator für Ausstellungsprojekte im öffentlichen Raum. www.hafensafari.de; www.hcu-hamburg.de

Zwischen "Grands Projets" und urbanen Nischenkulturen

„In den letzten Jahren ist die Kultur- und Kreativwirtschaft in ganz Europa zu einem neuen Hoffnungsträger der wirtschaftlichen Entwicklung in Städten und Regionen geworden. Der weltweite Wettbewerb um innovative Technologien, Wissensindustrien und kreative Talente ist härter geworden." (Essener Erklärung 2007)

Wissen und Kreativität bilden heute die wesentlichen Grundlagen für die Bewältigung des ökonomisch-technologischen Strukturwandels. In Europa konzentriert sich das kreative und wissensorientierte Potenzial traditionell in den urbanen Räumen der städtischen Agglomeration – den neuen Metropolräumen. Der europäische Stadttypus bietet zentrale Handlungsfelder zur Förderung von Innovation und Kreativität. Aber wie kreativ sind Metropolen? Wie inszenieren sie sich, wie wird in ihnen gelebt? Welche Projekte und Initiativen stärken den Metropolencharakter und die Identität einer Metropole? Wie kann Kreativität gefördert, wie können kreative Prozesse in Städten und Metropolräumen unterstützt werden?

Frank Gwildis, Stadtplaner in Stuttgart und Mitinitiator von METROPOLENFIEBER! und der „Initiative StadtBauKultur in Mannheim", sucht im folgenden Beitrag nach den Zusammenhängen von Metropolenkonzept und Kreativität und skizziert kreative Strategien für die Metropolräume von Heute und Morgen.

Neuer Treffpunkt für Mannheims junge Kreative. Promenade am Verbindungskanal, Mannheim.

Die Kreativität der Metropolen

Frank Gwildis, Architekt und Stadtplaner SRL DASL, Stuttgart

Vor einiger Zeit fragte der Wirtschafts- und Sozialgeograph Hans H. Blotevogel in der Aufsatzsammlung „Metropolen – Laboratorien der Moderne" (2000) ganz provokativ: „Gibt es in Deutschland Metropolen?" - Zweifellos! Das Interesse an der Metropole hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, doch bleibt der Begriff weiterhin unscharf. „Im schärfer werdenden Konkurrenzkampf der Städte um Sichtbarkeit und internationale Bedeutung hat der Metropolenbegriff eine gewisse Inflation erlebt. Aber nicht nur deshalb wirkt er etwas abgegriffen, sondern auch, weil es sich um einen unbestimmten Begriff handelt, der im historischen Wandel innerhalb unterschiedlicher Bezugssysteme unterschiedliche Bedeutungen angenommen hat (– von der vormodernen „Metropole" als kultischer, religiöser oder politischer Zentrale bis zur „Metropole der Moderne" als kulturellem und gesellschaftlichem Zentrum; A.d.V.). Diese historisch gewordenen Bedeutungen überlagern sich, so dass heute von einer Mehrfachkodierung gesprochen werden muss." (Hartmut Häußermann)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) definierte für Deutschland seit 1995 elf „Europäische Metropolregionen", die durch die Bundesregierung und die Europäische Union bestätigt wurden. Viele dieser Stadtagglomerationen besitzen ohne Zweifel metropolitane Eigenschaften, spezifische Ausstrahlung und Atmosphären.

In diesem Beitrag soll skizziert werden, wie sich Kreativität und Metropolen zueinander verhalten und wie Kreativität und kreative Potenziale in großen Städten und Metropolräumen entfaltet und verstärkt werden können. Die Vielfalt an wirtschaftlichen und kulturellen „Überlebensstrategien" in den Metropolen ist enorm und zeugt von unglaublicher Kreativität.

Metropole als Versprechen

Eine der wichtigsten Funktionen von Metropolen ist es, eine Bühne für die Sichtbarkeit von Innovation zu bieten - eine Bühne, auf die sich die internationale Aufmerksamkeit richten kann. Neben einer hohen Kontaktdichte der Eliten bieten Metropolräume weitere Urbanisationsvorteile ökonomischer, politischer und kultureller Macht. Die Dialektik von Draußen und Drinnen, von Oben und Unten, von großen Visionen und urbanen Initiativen, ist ein zentraler Bestandteil der Metropolenideologie – die gleichzeitige Anwesenheit aller Möglichkeiten: „die ganze Welt an einem Ort, das Gefühl, im Auge des Taifuns zu sein", diagnostiziert Hartmut Häußermann, Stadt- und Regionalsoziologe an der Humboldt-Universität Berlin. „Metropolen sind also Bilder, die von außen an die Städte herangetragen werden, es handelt sich um Zuschreibungen. Sie entstehen im Kopf, es sind Projektionen, der Realitätsgehalt ist zweitrangig. Metropolen sind der symbolische Gehalt von Möglichkeiten, die ‚die neue Zeit' bietet. Insofern verkörpern die Metropolen ein Versprechen, sind Elemente einer ‚mentalen Geografie'."

Hier findet Zukunft statt: Metropolen, die mit dem Nebeneinander unterschiedlicher Lebensformen, mit ihren vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten ebenso große Unternehmen wie Künstler und Intellektuelle anziehen, sind unendliche Kreativräume, in denen permanent Neues entsteht. Mehr noch: sie bieten die Bedingungen dafür, dass das Kreative überhaupt entstehen kann. Im metropolitanen Laboratorium verlaufen die Experimente natürlich nicht unter Laborbedingungen; sie sind nur zum Teil geplant. Vieles entsteht als Zufallsprodukt, vieles wird wieder verschwinden, und das, was bleibt, ist nicht Resultat einer Versuchsanordnung ohne Relevanz für das, was außerhalb von Laborwänden geschieht, sondern es ist „echt".

Auch wenn es viele Städte und Regionen immer noch nicht erkannt haben: Am Ende kommt es auf die Produktion kultureller Innovation und die Inszenierung derselben an. „Der Standortfaktor Kreativität wird im Zeitalter des Imaginären und der symbolischen Kommunikation von grundlegender Bedeutung sein." (Gert Kaiser)

Was ist Kreativität?

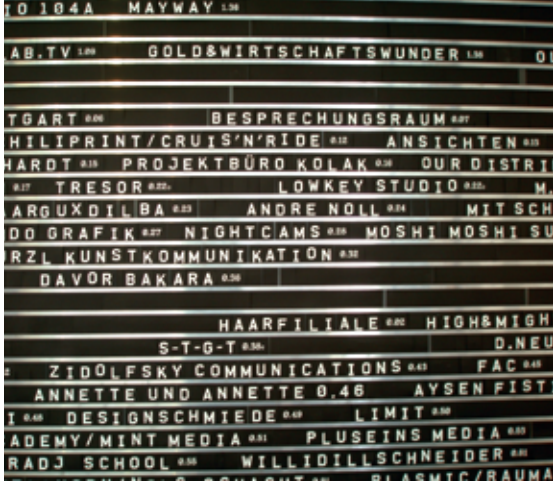
Kreativität ist die menschliche Fähigkeit, Probleme durch etwas Neues, Originelles oder Ungewöhnliches zu lösen. Kreativität heißt: aus gewohnten Denkstrukturen ausbrechen, bestehendes Wissen und Erfahrungen neu zu kombinieren und immer wieder die Perspektive zu wechseln. Kreativität ist grundsätzlich an Menschen gebunden: Kreative Menschen in Wissenschaft, Forschung, Kunst, Kultur und Wirtschaft bringen ständig neue Ideen, Konzepte sowie Technologien hervor. Ihre besonderen intellektuellen Fähigkeiten und ihre Kreativität schaffen Innovationen – die Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum. Die Wissensökonomie verändert die Anforderungen, die Städte und Regionen erfüllen müssen, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können. Wirtschaftlich erfolgreich sind heute Städte, die über eine Vielzahl von wissensintensiven und kreativen Branchen und vor allem über ein großes Reservoir an hoch qualifizierten Arbeitskräften verfügen. Kreatives Denken und Handeln ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, Wissen als Wachstumsressource nutzen zu können. Metropolen bzw. metropolitane Räume bieten in dieser Hinsicht die entsprechenden Attribute – die räumlich-physischen Spielräume, die Akteure, das Wissen, das Kapital.

Wesentliche Voraussetzung für eine kreative Planungskultur ist die Ausbildung und Förderung von kreativen Netzwerken. Diese entstehen in heterogenen urbanen Milieus, sie integrieren Akteure unterschiedlicher Bereiche, zeichnen sich durch Offenheit und Transparenz aus. Kreative Netzwerke bilden eine Quelle von Inspiration, Ideen und kollektiven Lernprozessen und können zu Think-Tanks städtischer Entwicklung werden.

Städte gelten seit jeher als Orte der Kreativität, von denen wissenschaftliche, kulturelle, soziale und technische Innovationen ausgehen. „Wissen und Kreativität spielen als Produktionsfaktoren heute eine wesentlich wichtigere Rolle für wirtschaftliche Prozesse als noch in der Industriegesellschaft. Neues Wissen zu generieren, zur Verfügung zu haben und anzuwenden, sind heute die wichtigen Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg von Städten", schreibt Anne von Streit, Sozial- und Wirtschaftsgeographin an der Ludwig-Maximilians-Universität in München, in einem Beitrag zur Stadt in der Wissensgesellschaft (2008). Fast jede deutsche Großstadt hat bereits Strategien zur Stärkung ihrer Wissensbasis und zur Ansiedlung wissensintensiver Unternehmen und Institutionen entwickelt und wetteifert um den Titel, die kreativste Stadt in Deutschland zu sein.

Wissensproduktion und städtische Kreativität

Aber worin besteht überhaupt der Zusammenhang zwischen der Produktion von Wissen und der Stadt? „Soviel ist klar: Die Stadt selbst produziert kein neues Wissen. Neues Wissen produzieren nur die Menschen, die in ihr den-



Links: „Hauptquartier" – Kreativwirtschaft im Stuttgarter Westen. Medienhaus Mitte, Stuttgart. Mitte: Networking im Innenhof C/O Berlin, Berlin-Mitte. Rechts: Raum auf Zeit" in der ehem. Bahndirektion – Kreativzentrum H7, Stuttgart.

ken, neue Ideen entwickeln und Probleme auf neuartige Weise lösen oder Neues erschaffen – also kreativ sind." folgert von Streit. Hier stellt sich somit die Frage nach dem ursächlichen Zusammenhang zwischen Innovationen und physischen Orten. Sind Menschen an bestimmten Orten besonders kreativ oder eignen sich bestimmte Orte besonders für die Wissensgenerierung bzw. die kreative Produktion? Neues Wissen, Innovationen und Kreativität entstehen an so unterschiedlichen Orten wie Universitäten, Forschungsabteilungen von Unternehmen, Bibliotheken oder Cafébars und anderen „urbanen Nischen", und viele dieser Orte finden sich heute vorzugsweise in großen Städten. Allerdings entstand neues Wissen immer schon auch außerhalb der Metropolen, und Menschen kehrten vielfach ganz bewusst der Stadt den Rücken.

Kreative und Wissensarbeiter bevorzugen aber – frei nach Richard Floridas kreativem Stadt-Konzept der drei T's (Talent, Technologie, Toleranz) – Städte mit einer heterogenen Stadtbevölkerung, die ein ausgeprägtes Klima der Toleranz und Offenheit, ein attraktives Freizeit- und Kulturangebot sowie urbane funktionsgemischte Quartiere in Zentrumsnähe vorweisen können. Die tolerante und weltoffene Stadtkultur, eine hohe Anzahl an Wissensarbeitern und Kreativschaffenden, Infrastrukturen und kreativen Räumen bilden urbane Milieus, die kreatives Arbeiten wie Ideenreichtum ermöglichen und eine innovative und vitale Stimmung erzeugen, die wiederum weitere wissensintensive Unternehmen in die Stadt zieht und deren Attraktivität erhöht.

Aktivierung von Stadt

Wie sehen heute urbane Strategien zur Förderung von Kreativität, Kultur- und Kreativwirtschaft aus? Und warum sind vor allem große Städte und Metropolräume besonders kreativ? Die Ermöglichung und Förderung von Kreativität wird sicherlich durch die metropolitane – oder zumindest großstädtische – Rahmensetzung erleichtert: Hohe Ereignisdichten und kreative Milieus in großer Vielfalt tragen dazu bei, vom Zufall geprägte Begegnungen, Konfrontationen und Überlagerungen zu erzeugen und damit kreative Konstellationen und Produkte. Dennoch sind oft auch eine spezifische Infrastruktur und strukturpolitische Rahmenbedingungen hilfreich. Mit Konzepten wie „Creative Amsterdam", „Zürich downtown switzerland" oder der IBA Hamburg 2013 entwickeln Metropolen kreative Strategien und Leitbilder. Sie konzipieren und programmieren gemischte, urbane Stadtteile mit hoher Lebensqualität sowie vielfältige Standorte und Quartiere; Zürich-West, das Oostelijk Havengebied Amsterdam oder die HafenCity Hamburg mögen als Beispiele dienen. Sie fördern Kreativität durch die Bereitstellung von kreativen Infrastrukturen und Netzwerken, durch die Schaffung von Kunstarealen und Kulturfabriken und durch die Vermittlung kultureller (Raum-) Potenziale (u.a. Agentur Bureau Broedplaatsen in Amsterdam, Kreativzentrum H7 in Stuttgart oder Popakademie Baden-Württemberg mit Musikpark in Mannheim). Städtische Kreativität zeigt sich auch in der Sicherung von Freiheiten, im Bereitstellen von Territorien auf Zeit und bei der Standortentwicklung mit kapitalschwachen Akteuren und temporären Programmen (z.B. Wagenhallen am Nordbahnhof in Stuttgart; subvision.kunst.festival.off in Hamburg). Das Potenzial für die „kreative Stadt" findet sich an vielen Orten. Kreatives Potenzial, das es künftig zu entdecken und zu fördern gilt, Potenzial, für das auch die passenden Entwicklungsszenarien und Aktivierungsstrategien zu identifizieren sind.

Eine Kultur des Ermöglichens

Kreativität im Kontext Stadt ist mit Sicherheit nicht planbar. Sie lässt sich jedoch wirksam fördern, wenn auch zum Teil nur mit einem längerfristigen Zeithorizont, entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen - und einer gewissen Sensibilität. Sie wird nicht durch die Stadtpolitik alleine gestaltet. Insbesondere in der Technologiepolitik, der Hochschulförderung, der Kultur-, Wissenschafts- und Bildungspolitik beeinflussen Entscheidungen auf europäischer, nationaler und Länderebene die Entwicklung und Qualitäten kreativer Standorte sowie die Rahmenbedingungen für kreative Wissensarbeiter.

Die Kreativität der Metropolen wird also nicht nur durch große, strategische Projekte und Entwicklungsvorhaben, sondern durch viele kleine Projekte, Wagnisse und Experimente gefördert, die sich in einem entwicklungs- und risikofreudigen Klima entfalten können. Neben den „Hochglanz-Projekten" der Investoren braucht es auch eine „Garagenkultur". Mit der „Metropole im Kopf" entsteht in ersten groben Zügen das Bild einer Region - in räumlichen und konzeptionellen Szenarien. Was wir also heute und in Zukunft in unseren Städten und Metropolräumen benötigen und einfordern müssen, sind Kreativität fördernde Lebensräume und eine Kultur des Ermöglichens. ‚Metropole sein' ist ein lernender Prozess. Aber: „Der Prozess muss in den Köpfen beginnen." (Hans H. Blotevogel)

Frank Gwildis (*1963), Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner SRL DASL. Architekturstudium an der Universität Karlsruhe (TH). Mitarbeit in Planungsbüros in Karlsruhe, Berlin und Stuttgart. 1998-2000 Vorbereitungsdienst für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst in Baden-Württemberg (Ausbildungsschwerpunkt Städtebau, Raumordnung und Landesplanung). Von Juli 2000 bis September 2008 tätig als Stadtplaner im Fachbereich Städtebau der Stadt Mannheim; Koordinator für die städtebaulichen Projekte zum 400-jährigen Stadtjubiläum Mannheim 2007, Leiter der Projektgruppe urbaneprojekte. Seit Oktober 2008 Stadtentwicklungsplaner im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Landeshauptstadt Stuttgart.

IMPRESSUM

METROPOLENFIEBER! // URBANE WASSERLAGEN – STADTLANDSCHAFT AM WASSER

Dokumentation von Veranstaltungsreihen der Initiative StadtBauKultur Mannheim
Best Practices aus Amsterdam, Berlin, Essen, Hamburg, Kopenhagen, Mannheim, Rotterdam und Stuttgart

Veranstaltungsreihen der Initiative StadtBauKultur Mannheim
„Metropolenfieber!" (März - Mai 2006) und „Urbane Wasserlagen – Stadtlandschaft am Wasser" (Oktober 2007)

Herausgeber
Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung,
Stadt Mannheim, Oktober 2009

Veranstalter
Initiative StadtBauKultur Mannheim
Architektenkammer Baden-Württemberg/Kreisgruppe Mannheim, Deutscher Werkbund (dwb), Bund Deutscher Architekten (BDA), Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure (BDB), Büro 2007, Beton Marketing Süd GmbH sowie Stadt Mannheim

Konzeption und Gesamtleitung
Frank Gwildis_Stuttgart

Organisation der Veranstaltungsreihen
Stadt Mannheim: Dezernat IV / Fachbereich Städtebau, Dezernat V / Büro 2007, Dezernat II / Fachbereich Wohnen und Stadterneuerung in Zusammenarbeit mit Architektenkammer Baden-Württemberg/Kreisgruppe Mannheim, Deutscher Werkbund (dwb), Bund Deutscher Architekten (BDA), Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure (BDB) und Beton Marketing Süd GmbH

Vorbereitung und Durchführung
Winfried van Aaken, Robert Bechtel, Paul Binder, Willy Breitner, Frank Gwildis, Ulrike Hacker, Andreas Kaupp, Rainer Kern, Heike Kieslinger, Wolfgang Naumer, Ulrich Nolting, Sabine Römmelt, Egbert Rühl, Johannes Striffler, Joachim Weiss

Moderation der einzelnen Veranstaltungen
Winfried van Aaken, Robert Bechtel, Frank Gwildis, Ursula Nusser, Johannes Striffler

Referentinnen und Referenten
Bjarke Ingels_Kopenhagen, Carl Herwarth von Bittenfeld, Brigitte Holz_Berlin, Ralf Steeg_Berlin, Tobias Wallisser_Amsterdam/ Stuttgart, Matthijs Bouw_Amsterdam, Jochem Schneider_Stuttgart, Iris Dudok_Rotterdam, Klaus Overmeyer_Berlin, Markus Neppl_Köln, Frank Lohrberg_Stuttgart, Martin Kohler_Hamburg, Frank Bothmann_Essen, Stefanie Bremer_Essen, Frank Gwildis_Stuttgart

Panel „METROPOLE IM KOPF"
Regina Bittner_Dessau, Wolfgang Christ_Weimar/ Darmstadt, Klaus Kufeld_Ludwigshafen, Ursula Nusser_Baden-Baden, Jens Scheller_Frankfurt am Main, Hans-Jürgen Seimetz _Mannheim

Veranstaltungsort
Kulturzentrum Alte Feuerwache Mannheim, Brückenstraße 2, 68167 Mannheim, www.altefeuerwache.com

Anmerkungen zu den Texten
Die vorliegenden Texte basieren auf Originalbeiträgen der Referentinnen und Referenten sowie Bandmitschnitten einzelner Veranstaltungen. Sie wurden umfassend redaktionell bearbeitet.

Redaktionelle Bearbeitung / Texte
Nadja Encke_Kallstadt
Frank Gwildis_Stuttgart

Gestaltung
www.imke-krueger-gestaltung.de

Druck und Herstellung
Druckerei Schwörer_Mannheim

Sponsoren
Beton Marketing Süd GmbH_Ostfildern
Bund Deutscher Architekten (BDA)_Mannheim

Kontakt
Initiative StadtBauKultur Mannheim
c/o Susanne Metz / Kerstin Ruppenthal
Stadt Mannheim
Fachbereich Städtebau
Collinistraße 1
D-68161 Mannheim
T 0621 - 293 7293 / 5556
susanne.metz@mannheim.de
kerstin.ruppenthal@mannheim.de
www.mannheim.de

Bildnachweise
Umschlag Frank Gwildis (6), Moritz Ramm, BIG (Montage); S. 2-3 Frank Gwildis; S. 4 BIG (Montage); S. 5 Casper Dalhoff; S. 6 Julien de Smedt; S. 7 PLOT Arkitekter (Montage), BIG (Modellfoto), Johan Fowelin; S. 8 BIG (Modellfoto), Carsten Kring; S. 9 BIG (Montage) (3), BIG S. 10 Frank Gwildis (3); S. 11 Senatsverwaltung Berlin, Frank Gwildis; S. 12 Herwarth & Holz (Abb.) (2); S. 13 Frank Gwildis, Herwarth & Holz (Abb.); S. 14 Frank Gwildis (2); S. 15 LURI.watersystems, Senatsverwaltung Berlin, Frank Gwildis; S. 16 LURI. watersystems GmbH/Sven Flechsenhar (Abb.) (4); S. 17 Frank Gwildis, Herwarth & Holz (2), Ralf Steeg/LURI.watersystems GmbH; S. 18 Frank Gwildis; S. 20 Frank Gwildis, Landeshauptstadt Stuttgart; S. 21 Frank Gwildis; S. 22 Frank Gwildis; S. 23 One Architecture BV (Modellfoto); S. 24 One Architecture BV (Modellfoto) (2); S. 25 Tobias Walliser, One Architecture BV; S. 26 Frank Gwildis; S. 27 Jochem Schneider/ raumbureau (2) (Abb.); S. 28 Jochem Schneider/ raumbureau (Abb.); S. 29 Jochem Schneider/ raumbureau (Abb.); S. 30 von links nach rechts: Planfolie "Beleid" – konzeptionelle Stadtfelder und Nutzungen. Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Planfolie „Stromen" – Personenströme und Räume hoher Frequenz. Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Planfolie „Transformatie" – Stadtumbau und Umbauphasen. Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Planfolie „Evenementen" – Events und Großveranstaltungen. Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Planfolie „€/m2". Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Planfolie "Nachtleven" – Nachtleben und Nachtaktivitäten. Sense of Place, dS+V Rotterdam/ NEXT architects (Abb.); Nächtlicher Blick auf das Stadtzentrum mit Erasmusbrücke; S. 31 Frank Gwildis (2); S. 32 Frank Gwildis (3); S. 33 Frank Gwildis; Joachem Schneider; Iris Dudok; S. 34 Frank Gwildis; S. 35 Studio Urban Catalyst (Abb.); S. 36 Frank Gwildis (2); S. 37 Frank Gwildis; S. 38 Frank Gwildis (2); S. 39 Frank Gwildis; S. 40 ASTOC (Abb.); S. 41 Animation: Andreas Schiebel/ Michael Korol; Frank Gwildis; S. 42 Frank Gwildis (3); S. 43 Animation: Andreas Schiebel/ Michael Korol; Studio Urban Catalyst; ASTOC; S. 44 Frank Gwildis; S. 45 Michael Wolf; S. 46 Michael Wolf (3); S. 50 Daniel Lukac; S. 51 Landesbildstelle/ Landesmedienzentrum Baden-Württemberg, Frank Gwildis; S. 52 Daniel Lukac; Frank Gwildis (2); S. 53 lohrberg stadtlandschaftsarchitektur/Stefan Jantzen (Abb.); S. 54 Martin Kohler/Hafensafari; S. 55 Martin Kohler/Hafensafari; Moritz Ramm; Knut Wolfgang Maron; S. 56 Knut Wolfgang Maron; Moritz Ramm; S. 57 lohrberg stadtlandschaftsarchitektur; Martin Kohler; S. 58 Frank Gwildis; S. 59 Frank Gwildis (3)

Beton Marketing Süd · Bund Deutscher Architekten BDA · werkbund · STADTMANNHEIM²

Herausgeber
Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung, Stadt Mannheim