



Nr. 02

STADT und öffentlicher Raum

01.03.2006

STADT ansichten





STADT **ansichten** Nr. 2:
STADT und öffentlicher
Raum

Manfred Josef Pauli
Vorsitzender des Stadtplanungsforum Stuttgart e.V.

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,
LIEBE FREUNDINNEN UND FREUNDE
DES STADTPLANUNGSFORUM STUTT GART,

der öffentliche Raum, das ist der Raum der Bürgerinnen und Bürger, in ihm und auf seinen Flächen findet Fortbewegung, finden persönliche Gespräche, Manifestationen, Kultur, Erholung, Sport oder kurz: das Leben statt. Kein Wunder also, dass es uns alle kümmert, manchmal bekümmert, aber oftmals auch erfreut, wie diese Räume gestaltet sind, welche Schönheiten und Annehmlichkeiten sie uns bereiten.

Viel wurde und wird auch über diese speziellen Orte gesagt und geschrieben, ja ihr Ende heraufbeschworen und ihre Renaissance angekündigt. Doch am Ende sind es wieder all die üblichen Streitigkeiten und Kämpfe, die die Debatte um den öffentlichen Raum kennzeichnen – Kampf um die notwendigen Finanzmittel, Streit über die passende Gestaltung, Sorge um ein Zurückdrängen des öffentlichen Raumes zugunsten privater Verwertungsinteressen und immer eine wichtige Debatte um das Wieviel. Wieviel also die Bürgerinnen und Bürger an Raum zur Verfügung haben sollen, um spontan, geplant, frei und kostenlos das nutzen zu können, was eben auch zu einer Stadt gehört – das Nicht-Bestimmte, das Offene, das manchmal Unaushaltbare, aber stets dringend Notwendige des Miteinanders mit anderen Menschen.

Das Stadtplanungsforum Stuttgart widmet sich mit der zweiten Ausgabe der STADT **ansichten** dem Thema **STADT und öffentlicher Raum**. Diese zweite Ausgabe ist das Ergebnis einer dreiteiligen Reihe des Stadtplanungsforums und der STIFTUNG**GEISSSTRASSE**SIEBEN im Jahr 2005 und soll die Vielfältigkeit bei diesem Thema unterstreichen.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen und Freude mit den neuen „**ansichten**“.



Bedrohung und Bedeutung
des Öffentlichen Raums

Michael Kienzle
Vorsitzender STIFTUNG-
GEISSSTRASSESIEBEN

DER ÖFFENTLICHE RAUM IST STÄNDIG BEDROHT:

Er wird beschallt, zugeparkt, vollgestellt mit Schaltkästen, Werbeträgern, Masten, Schildern, Stadtmöbeln, Interimsgebäuden von hoher Dauerhaftigkeit.

Gastronomen stellen ihn gerne großflächig mit Plastikmobilier zu, zahllose Events und Feste zielen auf das immer Gleiche ab: die Alkoholisierung des Öffentlichen Raums. Jedermann missbraucht ihn nach Möglichkeit als Abstellraum. Wenige fühlen sich für ihn verantwortlich.

Dabei ist er Bühne, Rahmen und Gesicht des gesellschaftlichen Lebens. Ein Freiraum außerhalb der eigenen Wände. Wie früher die Allmende, die Gemeindeweide, gehört er allen und keinem. Der ständige Wechsel von Nutzungen, die demokratische Offenheit erst machen seinen Reiz aus. Er ist Ort für Selbstdarstellungen und Markt der realer, nicht virtueller Begegnung. Er ist Indikator für den Zustand der Bürgerschaft: Kümmert sie sich um ihr Gemeinschaftseigentum? Hat sie das Selbstbewusstsein, ihn vor den Übergriffen nur privater Interessen zu schützen?

Der Streit um und der Streit für den öffentlichen Raum machen das Öffentliche Leben aus.

Wir sollten dankbar jedes denkbare Forum nutzen, uns in den Streit für den Öffentlichen Raum einzumischen.



...auch das ist öffentlicher Raum.
(Foto: Jung)





Gewerbegebiete - eine Einführung

Albert Bolay,
Stellvertretender Vorsitzender des Stadtplanungsforum Stuttgart e.V.

Wer aufmerksam durch die Landschaft reist, dem wird bei der Annäherung an eine Stadt/Siedlung auffallen, dass sich der Rand in ein Weichteil verwandelt hat. Neben undefinierten und undefinierbaren Wohnsiedlungs-Rändern dehnen sich Gewerbebesteppen aus.

Wir akzeptieren, dass Stadt und Siedlungen höchst komplexe Gebilde sind. Sie entwickeln sich ständig weiter, sie werden nie fertig. Zu Beginn der Industrialisierung waren Fabriken und Wohnungen eng benachbart, bis die modernen Verkehrsmittel eine Trennung ermöglichten. Diese wurde dann durchexerziert, per Charta von Athen und Baunutzungsverordnung.

Wir suchen in den heutigen Gewerbegebieten zumeist vergeblich nach einer plausiblen städtebaulichen Grundstruktur, nach landschaftlichen Elementen, einer Abgrenzung oder Verbindung zur freien Landschaft. Und wir suchen ebenso zumeist vergeblich nach architektonisch anspruchsvollen Gebäuden, die in der Lage sind, Halt und Identität zu bieten. Hat Thomas Sieverts recht, ist die Erscheinungsform der Zwischenstadt bereits Wirklichkeit geworden?

Erscheinungsbild gewerblicher Bauflächen

Albert Ackermann, ehem.
Leiter des Stadtplanungsamts Stuttgart

Gewerbliche Bauflächen nehmen zwar in einer Gemeinde in der Regel nicht die größten Flächen ein, durch ihr oftmals wenig attraktives Aussehen prägen sie aber in besonderem Maße das Gesicht einer Gemeinde, einer Stadt oder gar einer ganzen Region. erinnert sei an große Industrieanlagen der Vergangenheit oder auch an kleinere Gewerbegebiete, in denen vieles gebaut wurde, so wie es den persönlichen Anforderungen entsprach. Rücksicht auf die Umgebung oder besondere Bemühung um eine ordentliche Gestaltung des Bauwerkes waren oder sind nicht immer gegeben. Hauptsache zweckmäßig und billig.

Um aus diesem Problemkreis auszubrechen, sind alle am Baugeschehen Beteiligten aufgerufen, ihren positiven Beitrag zu leisten: die Politiker, die Stadtplaner, die Bauherren und Investoren und schließlich die Architekten und Handwerker.

Ein positiver, das heißt erfreulicher Eindruck eines Gewerbegebiets trägt nicht nur zum Corporate Identity einer Gemeinde bei, sondern ist auch günstig für diejenigen, die in diesem Gebiet zu tun haben oder tagtäglich als Arbeitnehmer dieses Gebiet aufsuchen, um dort mit Elan, Einsatz und Erfolg ihrem Job nachzugehen.

Frage: Welchen Beitrag kann Stadtplanung leisten, um ein positiveres Erscheinungsbild gewerblichen Bauflächen zu erlangen?

Es ist zu unterscheiden zwischen Neubau- und Bestandsgebieten und zwischen den einzelnen Nutzungen: Produktion und Dienstleistung.

Bei Neubaugebieten mit der im Flächennutzungsplan festgelegten Nutzung sollte nach einer genauen Bestandserhebung zunächst ein Grünordnungsplan erstellt werden. Mit ihm und weiteren Erhebungen, zum Beispiel über klimatische Gegebenheiten, können die räumlichen Zusammenhänge abklärt und die gestalterischen Anforderungen, wie zum Beispiel Einfügung in die Nachbarschaft, Strassen- und Platzräume, Baukörpergrundformen und Materialien festgelegt werden.

Unter Ausschöpfung der Möglichkeiten des Baugesetzbuches und der Landesbauordnung legt der Bebauungsplan die für die Umsetzung notwendigen Details fest. Dazu gehören außer Fahrbahn-, Parkstreifen- und Gehwegbreiten, Grünstreifen im öffentlichen und/oder privaten Bereich mit oder ohne Baumsatz und die Baumarten, die Breite und Nutzung der nicht überbaubaren Fläche der Baugrundstücke am Straßenraum, die daran anschließende mögliche oder aus Gestaltungsgründen gewünschte Gebäudehöhe sowie eventuell auch die Materialien für die Fassade und gegebenenfalls auch von Werbeanlagen. Diese und weitere Elemente wirken direkt in den öffentlichen Raum und sind demzufolge Stadtbild prägend.

Die für Neubaugebiete genannten Elemente lassen sich problemlos auf Bestandsgebiete übertragen.

Dort ist allerdings der vorhandene Bestand an Straßenräumen, Infrastruktur, Nutzung und Gebäudeformen und -zustand in umfassendster Weise zu berücksichtigen, die von den einzelnen Firmen vorgesehene Weiterentwicklung genauso wie die mögliche oder beabsichtigte Umstrukturierung des Gebietes.



Demzufolge ist die qualifizierte Aufstellung eines entsprechend anspruchsvollen Bebauungsplanes erheblich schwieriger und auch langwieriger. Eine intensive Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung und den Vertretern der ansässigen Firmen ist unerlässlich.

Während in Neubaugebieten die Realisierung der im Bebauungsplan festgelegten Ziele im allgemeinen relativ rasch erfolgt und die Gestaltungsbemühungen auch bald sichtbar werden, erfolgt dies in Bestandsgebieten häufig erst nach längerer Zeit. Auf jeden Fall muss trotz notwendiger Bereitschaft zu Kompromissen bei der Umsetzung aus dem Bestand heraus mit Konsequenz die Zielrichtung des Bebauungsplanes verfolgt werden.

Häufig genügt in Bestandsgebieten an Stelle eines Bebauungsplanes auch ein qualifizierter Rahmenplan, in dem die Ziele für die Entwicklung des Gebietes festgelegt sind. Er sollte vom Gemeinderat beschlossen sein. Günstig ist es, wenn für das entsprechende Gebiet der Grundbesitz in einer Hand ist, sodass auch über Grundstücksverträge die Umsetzung des Rahmenplanes gewährleistet ist

Einschlägige und langjährige Erfahrungen liegen in Stuttgart vor.

Alle Bemühungen von Stadtplanern für die Gesamtkonzeption und von Architekten und Investoren für die Einzelobjekte führen nicht zum angestrebten Ziel, wenn nicht der jeweilige Gemeinderat die Problematik erkennt und die Bemühungen tatkräftig durch Beschlüsse und Konsequenz unterstützt.

Als Beispiele können genannt werden:

Neubaugebiete:

S-Degerloch: Tränke, kleineres Gebiet
S-Plieningen: Entenäcker, kleineres Gebiet,
S-Weilimdorf: Mittlerer Pfad, großes Gebiet

Bestandsgebiete:

S-Vaihingen: Wallgraben, großes Gebiet
S-Feuerbach: Feuerbach-Ost/Heilbronner
Strasse, großes Gebiet

Rahmenplangebiet:

S-Ost: Alter Güterbahnhof Gaisburg, großes
Gebiet



Corporate architecture

Manuel Schupp
WILLFORD SCHUPP
ARCHITEKTEN, Stuttgart

Für eine wachsende Zahl von global agierenden Konzernen bis hin zu kleinen Unternehmen gewinnt nicht nur die organisatorische Struktur, sondern auch die räumliche und bauliche Gestaltung an höherem Stellenwert.

Mit hochwertiger Architektur wollen Unternehmen ihre Kultur und Bedeutung ins rechte Licht rücken und dies nach innen und außen vermitteln.

Warum besitzen dann die ganz großen multinationalen Konzerne häufig keine firmentypische prägnante Architektur? Gründe sind:

- Ihre beschränkte Lebensdauer
- die kurze Amtszeit der Vorstände großer Konzerne
- die Methoden der Finanzierung und Rückanmietung von Immobilien, die aus steuerlichen und bilanztechnischen Gründen üblich geworden sind (Drittverwendungsfähigkeit).

Gebaute Öffentlichkeitsarbeit

Im Bereich der Wirtschaft ist eines der bekanntesten Beispiele Anfang des 20. Jahrhunderts die fruchtbare und erfolgreiche Zusammenarbeit von Peter Behrens und der AEG. Behrens war aber hierbei nicht nur künstlerischer Leiter für alle Bauaktivitäten, sondern beeinflusste auch das Design vieler Produkte und die Reklame. Mit dem Entwurf für die AEG-Turbinenhalle setzte er 1909 einen Meilenstein der Industriearchitektur.

Corporate Architecture als Träger einer Botschaft

Gerade in der heutigen Zeit wird es für einige Unternehmen wieder immer wichtiger, Bedeutungswelten aufzubauen und Einzigartigkeit zu postulieren. In dem Maße, wie die Firmendarstellung, die Werbung, das Briefpapier, bis hin zur Kleidung der Mitarbeiter eine große Rolle spielen, wächst die Erkenntnis, dass Gebäude Zeichenträger sind und sichtbar eine Botschaft über das Unternehmen in die Landschaft senden.

Corporate Building ist nicht architecture

Mittels Corporate Building sollen Erkennbarkeit und Auffindbarkeit des Unternehmens angestrebt werden, was durch eine starke Typisierung und Vereinheitlichung bzw. Standardisierung erreicht wird. Es gibt Corporate Design, das wie Abziehbilder immer nach glei-



chem Muster, Bauform, Vordächer, Schriftzüge und Farbkonzepte wiederholt; Beispiele hierfür wären Aldi, Mac Donalds, Tankstellen und Ikea.

Sie entbehren alle einen Bezug zum städtebaulichen Kontext, sind die banale Wiederholung eines beliebigen Baustatements, haben keinerlei Maßstäblichkeit, architektonischen, oder geschweige denn poetischen Anspruch, da es sich um reine Zweckbauten handelt.

Corporate Architecture nach Corporate Design Vorgaben

Anspruchsvoller sind Projekte, die unter Hinzuziehung eines Architekten mit vereinheitlichter Form- und Materialsprache arbeiten. Sie erreichen einerseits einen hohen Wiedererkennungswert, auf der anderen Seite aber können darüber hinaus weitere Werte der Unternehmen, wie zum Beispiel Modernität, technologische Überlegenheit und Qualitätsanspruch zum Ausdruck gebracht werden.

Dies wird in der Automobilindustrie durch umfangreiche Vorgaben und Reglements an ihre Planer erreicht.

Audi thematisiert mit seinen Autohäusern das sogenannte Hangarkonzept, eine zweigeschossige Halle mit eingestellter Galerie, welche in der Schnittfigur immer die gleiche Kurve, freie Dachränder und weitere Architekturelemente hat. Ein umfangreiches Handbuch mit Angaben über das CD, das corporate design des Automobilherstellers wird verschiedenen Architekten an die Hand gegeben, um vergleichbare bauliche Ergebnisse zu erzielen.

Mit der klaren Architektur ihrer Kundenzentren ist es Porsche gelungen wiedererkennbare Gebäude zu schaffen, ein kubischer geschlossener, silberner, an einer Seite abgerundeter Baukörper schwebt über einem durchgängig verglasten Geschoss. Bemerkenswert ist, dass das Anliegen der Geschäftsleitung, auch die Präzision der Porschekarosserien darzustellen, nur nach langwierigen Versuchen herstellbar war.

Corporate Architecture mit einem Architekten

Die ästhetische Kontrolle des Erscheinungsbildes kann auch dadurch entstehen, dass Firmen sich über einen bestimmten Zeitraum an einen Architekten binden.

Ein solches zeitgenössisches Beispiel in Verbindung mit der Darstellung von Präzision und technischer Überlegenheit ist der Laserhersteller Trumpf in Ditzingen, mit seinen Neubauten der Berliner Architekten Barkow Leibinger.

Bekannte Markenarchitekturen aus der Hand eines einzigen Meisters sind die Kaufhäuser Erich Mendelsohns für die Warenhauskette Schocken, welche zu den Ikonen der Moderne gehören.

Es gibt keine zeitlose Architektur und es wird heute von innovativer und guter Architektur mehr verlangt: eine Architektur, die elementare Eigenschaften des Unternehmens, wie Flexibilität, Kommunikationsbereitschaft, Offenheit, Transparenz und Internationalität widerspiegelt.

Betriebliche Innenwirkung von Corporate Architecture

Es kann sich sehr lohnen, mit dem Neubau bzw. dem Planungsprozess, der zum Neubau führt, einen Veränderungsprozess in einer Firma einzuleiten oder zu implementieren. „Mit dem Tag der Eröffnung sind wir eine andere Company geworden“ sagte Herbert F. Johnson, der von Frank Lloyd Wright im Jahr 1939 ein neues Verwaltungsgebäude nördlich von Chicago in Racine (Wisconsin) entwerfen ließ.

Ludwig Georg Braun, Vorstand der B. Braun Melsungen AG Melsungen, nutzte Planungs- und Bauprozesse immer wieder zur Einführung von Veränderungen und neuer Arbeitsprozesse. Das von Stirling, Wilford in Zusammenarbeit mit dem deutschen Architekten Walter Nägeli Anfang der Neunziger Jahre entworfene Werkskonzept (Stadt der Industrie) ging einher mit Neuerungen der produktionstechnischen Zusammenarbeit, wie zum Beispiel der Einführung von Teamarbeit.

Die an gleichem Ort Ende der Neunziger Jahre fertiggestellten European Headquarters von Wilford Schupp Architekten manifestierten die Modernisierung des Unternehmens auf unterschiedlichsten Ebenen. Die neuen Büros, die nach flächenwirtschaftlichen Kriterien wesentlich mehr Mitarbeiter auf vergleichbarem Raum unterbrachten, gingen einher mit der Umstellung der Arbeits- und Managementkultur.

Broschenarchitektur (Arbeit mit verschiedenen (Star-)Architekten)

In der Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts machte ein italienischer Schreibmaschinenhersteller von sich Reden: der „stille Olivetti“, der sich einerseits durch ein unverwechselbares Design der Produkte hervortat, aber auch durch firmeneigene Bauten, bei denen namhafte Architekten beauftragt wurden, die Firmenphilosophie baulich umzusetzen.

In Frankfurt-Niederrad wurde die Deutsche Olivettizentrale als einer der innovativsten Bürobauten von Egon Eiermann gefeiert.

Die auffälligste Sammlung solcher gestreifter Zebras oder Broschen, die ein deutscher Bauherr hat, mag wohl der Büromöbelhersteller Vitra sein. Er hat sich zu einer Art architektonischem Mekka an der Südgrenze Deutschlands entwickelt, da die Bauten von Nicolas Grimshaw, Frank O. Gehry, Tadao Ando oder Zaha Hadid aufsehenerregend sind.

Rolf Fehlbaum, der Kopf von Vitra, definiert für seine unternehmerische Wertewelt die Notwendigkeit der ständigen Infragestellung und des beständigen Wandels.

Diese Darstellung von Unternehmenskultur durch Gebäude entsteht am Besten in einem engen vertrauensvollen Dialogs zwischen Architekten und Bauherrn. Hier wird deutlich, wie wichtig der persönliche (personifizierte) Bauherr für ein Projekt ist; vor allem, wie wichtig es ist, gegenseitig voneinander zu lernen. Gemeinsam mit dem Architekten legt er fest, mit welchen Maßnahmen die Werte, die zu transportieren sind, nach außen vermittelt werden.

Protagonisten sind eben meist Mittelständler oder Köpfe von Unternehmen, die häufig Familienbetriebe sind. Allzu häufig gibt es aber den Bauherren in einer Person nicht mehr, sondern vielmehr steht ein Architekturbüro heute einem Gremium verschiedenster Interessengruppen auf der Bauherrenseite gegenüber, die dann gemeinsam entscheiden.

Das Unternehmensleitbild der Sto AG, eines Farben und Putzherstellers, ist homogen und heterogen zugleich. Das Architekturkonzept ist dementsprechend eine Kombination verschiedener Komponenten.

Einerseits wurde eine Festlegung getroffen, bei der alle Gebäude eine bestimmte Farbe und einen bestimmten Schriftzug erhalten sollten. Für die weltweiten Niederlassungen wurde festgelegt, auf regional etablierte Architekten zurückzugreifen, bei besonderen Standorten auch auf international renommierte Namen.

Die Unternehmenszentrale im Schwarzwald wurde zeitgleich mit einem Generationswechsel im Vorstand des Familienunternehmens umgekrempelt. Von Wilford Schupp Architekten wurde ein Masterplan über die bestehende Baustruktur gelegt, abbruchreife oder den Produktionsprozess störende Bauten wurden identifiziert und ein neuer Masterplan über die gesamte Werksanlagen gelegt.

All dies ohne „Heimattümelei“, sondern mit der Wahl eines international anerkannten Architekten wie Michael Wilford, auch um ein Signal dafür zu setzen, dass sich das Familienunternehmen international aufstellt.

Mitarbeitermotivation und Identifikation

Die Steigerung der Motivation und Kreativität der eigenen Mitarbeiter sind essentielle Ziele eines jeden Unternehmens. Die Wertschätzung, die ein Unternehmer seinen Mitarbeitern entgegenbringt, drückt sich nicht zuletzt in der besonderen Gestaltung der eigenen Gebäude aus.

Corporate Architecture schafft also einen Mehrwert, der über die Außenwirkung hinaus auch nach innen wirkt.

Zusammengefasst ist der Mehrwert:

- Identifikation durch Architektur
- Kommunikation von Markeninhalten
- Werbung mit qualitätvoller Architektur
- Imagetransfer(Branding) durch Architektur
- Motivation der Mitarbeiter
- Orientierung /Auffindbarkeit/Adressbildung
- Kultureller Mehrwert

Es lohnt sich durch Corporate Architecture die Qualität der Firmengebäude, der Arbeitsplätze zu steigern. Es kommt zu einem veränderten Selbstbewusstsein der Mitarbeiter und in letzter Konsequenz auch zu besseren Leistungen.





Plätze und Platzgestaltung

Christine Neuberger
Beisitzerin des Stadtplanungsforum Stuttgart e.V.

Die Annahme und In-Anspruchnahme des öffentlichen Raums / der Plätze durch die Be- und Anwohner, aber auch durch kommerzielle Nutzer hat sich in den letzten Jahren stark intensiviert. Nutzbare Plätze tragen wesentlich zur Aufwertung eines Stadtquartiers bei. Die Bedeutung der Plätze im Netz der Stadt hat an Gewicht gewonnen.

Dabei ist festzustellen, dass in jeder Stadt, ebenso wie in Stuttgart, einige zentral gelegene Plätze Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Daneben gibt es aber auch viele Plätze und Räume, die ein Schattendasein führen -wie der Gustav-Heinemann-Platz-, keine Qualitäten aufweisen, beziehungsweise nicht als Platz wahrnehmbar sind.

Parallel dazu ist in den letzten Jahren eine rege, teilweise kontroverse Diskussion über die Ausformulierung der Plätze und Räume entstanden. Allein an den unterschiedlichen Ansprüchen an Grün / an offenen flexiblen Flächen / an Beispielbarkeit ist sowohl die Vielfalt der Anforderungen, aber auch der daraus entstehende Konflikt ablesbar. Demgegenüber stehen die Probleme der Realisierbarkeit, Finanzierbarkeit und Langlebigkeit.

Es stellt sich die Frage mit welchen Konzepten und Ausformulierungen ein hochwertiges, langfristiges Platz-Netz geschaffen werden kann.



Renaissance des öffentlichen Raums (?)

Uwe Stuckenbrock
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Der Öffentliche Raum ist vor allem der von zahlreichen Menschen wahrgenommene Teil einer Stadt. Er prägt das Vorstellungsbild von einer Stadt nachhaltig und ist - in seiner Ausprägung als Stadtraum oder Landschaftsraum - gesellschaftlicher Raum. Hier entscheiden sich die Gefühle für oder gegen einen Lebensraum, hier entsteht Interesse oder Gleichgültigkeit, hier wird der Rahmen für den Fluss und die Hemmung der Bewegungen gesetzt. Der Öffentliche Raum ist stabiler Ordnungsrahmen für Begegnung und Orientierung.



Der innerstädtische Öffentliche Raum ist für jedermann zugänglich und bietet die Möglichkeit der spontanen oder organisierten, der aktiven oder beobachtenden Teilhabe am öffentlichen Geschehen.

In Stuttgart werden Fragen der Stadtgestaltung nicht genug beachtet und der öffentliche Raum trägt wenig zu einem positiven Bild der Stadt bei, so die Ausgangsthese der Veranstaltungsreihe des Stadtplanungsforums und der Stiftung Geissstrasse Sieben. Obwohl ich mir wünschen würde, dass dem öffentlichen Raum mehr Aufmerksamkeit zukommt, ist es mir doch nicht möglich, die zahlreichen Bemühungen der Stadt zur Aufwertung des öffentlichen Raums zu übersehen, die ich fast täglich erlebe. Ich habe dabei den langen Weg zum Marienplatz vor Augen, zum Kleinen Schloßplatz, zur Neugestaltung der Königstraße und zum Pariser Platz. Zugleich aber sehe ich die Aufgaben, die vor uns liegen: den neuen Marktplatz, die Plätze des Altstadtovals, die neuen Plätze des Rosensteinviertels, den Mailänder Platz an der neuen Bibliothek 21, den neuen Ringplatz um den alten und neuen Hauptbahnhof und den Cityboulevard vom Neckartor zum Marienplatz.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat strategische Entwicklungsziele zur Neugestaltung des öffentlichen Raums formuliert, sowohl im Rahmen des Projekts Plätze Parks und Panoramen als auch im Neuen Stadtentwicklungskonzept. Die Renaissance des öffentlichen Raums ist danach Leitprojekt.

Ich bin zuversichtlich, dass die komplexe Aufgabe der Neugestaltung des öffentlichen Raums auch weiterhin systematisch angegangen wird. Eine kritische und teilnehmende Öffentlichkeit ist hier notwendige Voraussetzung. Ich bin deshalb dankbar für die Initiative des Stadtplanungsforums.





Öffentliche Räume -
Offene, vergessene Re-
sträume oder doch (noch)
entscheidende Bausteine
der europäischen Stadt ?

Jörg Esefeld
SCALA, Stuttgart

- Warum – zumindest seit der klassischen Moderne - ist der öffentliche Raum so lange in Vergessenheit geraten?
- Warum und seit wann ist dieses Thema gerade wieder aktuell?
- Erfolgt eine Wiederentdeckung des Öffentlichen Raumes?
- Wo liegen weiterhin Chancen/ Potentiale aber auch Probleme und eventuell falsche Hoffnungen, Sehnsüchte und Nutzungsfragen?
- Für wen erarbeiten die Planer den Öffentlichen Raum?

Mitte der 80er Jahre war der „Verfall und das Ende des öffentlichen Lebens“, beziehungsweise „Die Tyrannei der Intimität“ durch Richard Sennet präsent, gleichzeitig entstand Ende der 70er Jahre auf dem Höhepunkt der Postmoderne noch die Piazza d’Italia in New Orleans von Charles Moore.

Die Sehnsucht nach den bekannten, urbanen, steinernen, vielleicht italienisch-mediterranen Öffentlichen Räumen ergänzte unsere Bilder. In diesem Widerspruch war und ist es heute noch interessant, die Differenz der Kultur- und Stadtpessimisten zu der Reanimation der Öffentlichen Räume zu betrachten.

Wodurch entstand überhaupt die Befürchtung des „Verlustes des Öffentlichen Raumes“?

Beachten wir, dass für die 20er Jahre, für die klassische Moderne aber auch in der Literatur der 30er Jahre der Öffentliche Raum kaum ein Thema war. Der Bauwirtschaftsfunktionalismus der 50er und 60er Jahre tat sich ebenfalls schwer mit dem Umgang des Öffentlichen Raumes, nur zu oft ging es um den Leerraum zwischen mehr oder weniger virtuosen Einzelarchitekturen.

Unsere nicht verortete telematische Gesellschaft - man sprach ja lange Zeit auch vom „Walkman-Effekt“ (Shuhai Hosokawa) hat sicherlich einiges zur Stärkung der Unorte beigetragen, das heißt der Ort wurde und wird tatsächlich entmaterialisiert.

Andererseits hat sicherlich die Dynamik der verkehrsgerechten Stadt bis hin zum Raumflug den Begriff des Ortes verwischt, das heißt eine gewisse Deurbanisation war und ist in Teilen -insbesondere in den neuen Bundesländern und in der postsowjetischen Regionen- spürbar.

Aber auch die Nutzungen haben sich stark verändert. War der Öffentliche Raum ein Umschlagplatz für Waren und Menschen bis zu Hinrichtungen und militärischen Zurschaustellungen und auch politischen und kulturellen Aktionen dienend, eben eine „Bühne des städtischen Lebens“, so gibt es diese riesige Spannweite an Funktionen heute vermutlich nicht mehr. Ich denke, es haben sich auch selbstbildend in den Zwischenräumen der Stadt Eigenleben entwickelt, so hat sich der Handel teilweise vom physischen Handel zu einem digitalen, anonymen Kauf- und Verkaufsmarkt entwickelt...man denke nur an E-Bay.

Daher stellt sich die Frage, wie viel Öffentlichen Raum können wir uns denn leisten und für welche Nutzungen wird er erdacht? Hier greift u.U. auch eine gewisse „Poesie der Leere“, die Nutzungen nicht vorweg nimmt, sondern diese auch für nachfolgende Generationen im öffentlichen Raum zulässt.

Heute traut man den Öffentlichen Räumen ja weniger zu: durch das so genannte „Stadtmarketing und -entertainment“ dröhnt die „Veranstaltungsbesoffenheit“ innerhalb der öffentlichen Räume in den Sommermonaten allenthalben aufdringlich und sich irgendwann selbst aufhebend durch die Städte.

Zusätzlich ist es interessant zu beobachten, dass es lange Zeit (und auch bis heute) oft unklar war: wer ist der Autor eines Öffentlichen Raumes? Landschaftsarchitekten, Gestalter, Soziologen, Architekten, Künstler, Stadtplaner und viele mehr haben sich der Sache fast anonym angenommen.

Hinzukommt, dass die Vertikale, die Fassade, eben die virtuose Einzelarchitektur vielmehr präsent war.

Wahrscheinlich haben wir hin und wieder ganz ordentliche Architekturbeiträge in Europa innerhalb des 20. und zu Beginn des 21. Jahrhunderts abgeliefert. Jedoch im Verhältnis zur gebauten, vertikalen Architektur wird es im Hinblick auf gute Parks und Plätze schon eher dünn.

Natürlich gibt es einige gute Beispiele in Lyon, in Zürich, in Barcelona, in Norditalien, in den skandinavischen Ländern etc., aber im Verhältnis zu gebauten Quantität der klassischen Architektur schon in einem gewissen Unverhältnis. Und das ist schon verwunderlich - auch deshalb, da der Öffentlichen Raum in öffentlicher Hand liegt und damit auch am direktesten die gesellschaftlichen Vorstellungen von Stadt ausdrückt. Und eben in diesem Kontext hat man die Textur und die Qualität des Stadtbodens vergessen...

Petrarca sprach noch vom Geruch oder Geräusch eines Platzes. Ich meine auch, dass

man diese eher sensitiven Bereiche oft vergessen hat. Ergänzt wird meiner Meinung dieses Vergessen eines Urprogramms in uns, nämlich der ganz eigenen Laufverhaltensmuster des Menschen. Dazu muss man nur die Wege im Stadtgarten und ähnlichen Orten anschauen - die eigenen Laufgesetze drücken sich häufig gnadenlos innerhalb unglücklich geplanter Wegeführungen aus.

Gleichzeitig interessiert die Frage, ob sich der Öffentliche Raum in großen Bereichen nicht bereits einhaust oder eingehaust hat - denken wir nur an Flughäfen, Bahnhöfe, Shopping-Malls, Tankstellen und anders mehr.

Herbert Marcuse nennt sie die „schmutzigen Grenzfälle“, die sich sehr stark machen gegenüber den klassischen offenen Räumen wie Platz und Strasse, vielleicht auch Parkanlagen.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage: Gibt es denn noch die großen Park- und Landschaftskonzepte? Doch höchstens in den Bundes- und Landesgartenschauen und evtl. in dem einen oder anderen Projekt in Zürich oder Barcelona.

Ab wann gab es denn im 20. Jahrhundert eine deutliche Reanimation des öffentlich nutzbaren Raumes?

Für mich seit Anfang der 80er Jahre in Barcelona, durch Oriol Bohigas u.a., als mit dem öffentlich nutzbaren Raum konkret Städtebau und -umbau mit anfänglich über 60 Projekten realisiert werden konnten. Bei den barcelonenser Beispielen muss allerdings erwähnt sein, dass diese teilweise auch radikalen Konzepte in Teilbereichen totalitär entwickelt und realisiert wurden und in einigen Fällen nur durch großes Unverständnis der Bevölkerung bei gleichzeitiger Begeisterung der Architekten kommentiert wurden.

Bei aller Begeisterung für diese Projekte, bleibt die würdige Alterung der Plätze und Räume vor Ort ein großes Diskussionsthema.

Eine neu gestärkte Anforderung an den öffentlichen Raum sind zum Ende des 20. Jahrhunderts und dazu Beginn des 21. Jahrhunderts die Erinnerungsplätze. Diese Aufgabe hängt sicherlich damit zusammen, dass die realen Erinnerungsbehältnisse der Täter und Opfer langsam verschwinden und man diese -teilweise immer noch extrem komplexen Phänomene- durch Orte der Erinnerung festhalten muss und will... z.B. das Denkmal in Berlin oder das Zeichen der Erinnerung in Stuttgart (zumindest ein authentischer Ort).

Hoffen wir nur, dass die realen Orte dafür nicht in Vergessenheit geraten

Ein Zeitphänomen sei allerdings auch noch angerissen.....die Kassen sind begrenzter, die Planer als Dienstleister haben weniger Arbeit. Aber trotzdem bedeutet dies, dass man auch im Sinne der Innovation bei weniger Arbeit

auch mal Nein sagen muss...eben dann, wenn die Politik ein Konzept in eine falschen Richtung biegt, man sich selber aber nicht verbiegen kann und soll - dies ist eine Bitte im Kampf gegen das Mittelmaß, auch im Sinne einer gestärkten Autorenenschaft für den Öffentlichen Raum.

Der so genannte „intelligente Kompromiss“ (nach Boris Podrecca) liegt schon in der Eigenart der Architektur und trennt sie auch von der Arbeit des reinen Künstlers.

Und in diesem Kontext bin ich mir sicher, dass Moden -bei allen Zeitgeistbewegungen, die es eben so gibt- im Städtebau und im Entwurf der Öffentlichen Räume ihre Schwierigkeiten mit sich bringen werden; auch deshalb, da Stadt viel langfristiger angelegt ist und viel langfristiger gedacht werden muss. Da muss man schon daran denken, dass diese Räume sich gegenüber den nächsten 100 Jahren gegenüber den unterschiedlichen Veränderungen gegenüber entweder resistent genug zeigen oder eben genug Freiheiten zulassen.

D.h. das für uns alte Thema von „Bindung und Freiheit“ wird insbesondere in den öffentlich genutzten Räumen entscheidend. Ein entsprechend starker, bindender Rahmen mit genug möglichen Freiheiten wäre eine Möglichkeit.... da wären wir also wieder bei dem Thema einer gewissen „Poesie der Leere“. Diese „Poesie“ funktioniert aber nur in der urbanen Dichte; in Zeiten der Schrumpfung und des Leerstandes wird diese Theorie aber auch schwierig.

Grundsätzlich glaube ich an den urbanen Gedanken der europäischen Stadt. Nicht nur, weil es sich vermutlich um die größte und vielleicht auch eine der ältesten und faszinierendsten Konstruktionen der Menschheit handelt - nur ist der Leitfaden nicht mehr so klar und eindeutig einfach. Des Weiteren sei hier angemerkt: neben dem Bemühen um eine Reanimation oder auch Umbewertung der öffentlich genutzten Räume erscheint es spannend, dass der -nicht allzu weite Nahe Osten- oder die großen Bereiche Zentralasiens des postsowjetischen Großstaates den öffentlichen Raum komplett wieder neu entdecken müssen..... aber das wäre eine andere Geschichte - wenn man jedoch in Europa an der urbanen Stadtidee festhält, bleibt die Diskussion um den öffentlich genutzten Raum sicher auch hier spannend, in vielen Bereichen noch offen und sicher nicht mehr so klar und eindeutig beantwortbar, wie vielfach versucht wurde.

Eventuell müssen wir neben den hochgestalteten Plätzen im Dialog zum europäischen, urbanen, klassischen Stadtgedanken verstärkt auch die hybriden, sich selbstbildenden, öffentlichen Raumnutzungen beobachten, zulassen und gegebenenfalls stärkend weiterentwickeln.



Auf die Plätze ...

Karl H.C. Ludwig
FH Nürtingen

Plätze sind so vielgestaltig wie die Menschen, die sie angelegt und geschaffen haben oder die Städte, in denen sie sich finden. Galt früher fast jeder Platz als Mittelpunkt im Quartier oder der Stadt, sind in den vergangenen Jahrzehnten städtische Plätze weithin in die Defensive geraten, sind zu Zeiten des verkehrsgerechten Ausbaus der Städte nicht selten von Autos überrollt und zu Verkehrsverteilern degradiert worden. Auch in unserer multimedialen Zeit scheint ihre Bedeutung und Funktion erneut unter Druck: Der Austausch von Gedanken und Gütern, das klassische Merkmal urbaner Plätze, fungiert heute mehr und mehr andernorts oder schlichtweg per Computer und Internet. CDs, DVDs und andere Medien bringen uns die aufregenden und buntesten Bilder des Lebens bis in die eigenen vier Wände. Wer brauchte und suchte denn da noch Platz auf Plätzen?



Dass wir uns - wie hier und heute - wieder einmal mit der Anlage und Gestaltung von Plätzen befassen zeigt zumindest zweierlei: Zum einen, dass damit offenbar etwas nicht mehr stimmt und zum anderen, dass Menschen immer noch oder schon wieder ein urbanes Lebensgefühl schätzen und suchen - und dazu gehören eben auch und nicht zuletzt die Plätze in einer Stadt als Ort der Begegnung. Sie können Auditorium und Bühne zugleich sein, geben Anregung und bieten Platz für allerlei Spektakel und Unterhaltung, bieten so Raum für Handel und Wandel. Dabei sind die Einen aus oft kleinen Anfängen zu Ansehen und Reputation gelangt, während Andere wiederum als ein Renommierstück begonnen, aber schon bald ihren Glanz verloren haben. Bei der bunten Vielfalt von Plätzen haben alle aber eines gemeinsam: Sie sind allge-

mein zugänglich und für öffentliche Aktivitäten erdacht und gemacht. Just dies aber macht sie jedoch zu einer ausgesprochen kniffligen Aufgabe für ihre Planer und Gestalter - denn einmal sollen sie vielen Menschen zugleich Platz und Raum bieten und eine intensive Nutzung möglich machen, andererseits sollen sie aber auch bei mäßiger Beanspruchung und Nutzung gleichermaßen attraktiv sein und interessant wirken. Lässt sich diese funktionale Ambiguität gestalterisch-formal lösen?



Den idealen Platz gibt es wohl ebenso wenig wie die ideale Stadt oder den idealen Menschen. Deswegen tut man sich auch heute mit Leit- und Vorbildern so schwer. Vergrünt ein Platz zum Park oder vergraut er zur Straße, ist er bald kein Platz mehr. Dagegen lebt jeder gut gestaltete, gelungene Platz von seiner Individualität, zeigt sich als spannungsvoller und vitaler Kompromiss zwischen individueller und sozialer Nutzbarkeit. Sein Charakter ist entweder geprägt durch die Umgebung - oder aber er prägt das Quartier und Viertel, in dem er liegt. Dabei gibt es offene und geschlossene ebenso wie grüne und gepflasterte Plätze. Und neuerdings gar einen immer wieder aufflackernden Disput zwischen Pflaster und Pflanze, zwischen Grau und Grün, zwischen harten und weichen Formen, Flächen und Räumen. Ist aber nicht gerade das besondere Kennzeichen und Merkmal von Plätzen, dass es einmal mehr von diesem oder dann wieder mehr von jenem sein darf oder ist?

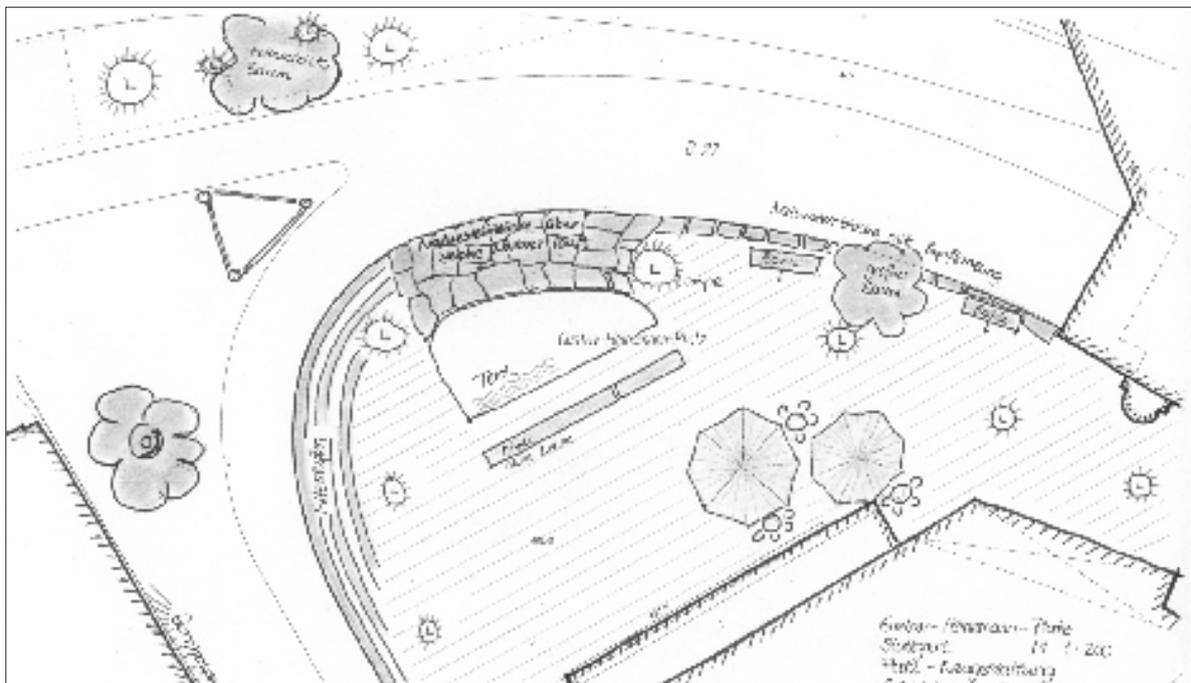
Wo die Einen vor allem den funktional-physisch nutzbaren Platzraum sehen und suchen und Andere sich am Anblick des Anspruchsvoll-Schönen delectieren und freuen, nehmen die Dritten das Eine wie das Andere wahr und meinen nicht ganz zu Unrecht, dass das Eine zugleich das Andere sei: Ein Frei-Raum zum Atmen und Bewegen in der dichten Struktur der Stadt, angelegt zum Aufenthalt und Leben unter einem freiem Himmel und konzipiert zur realen Begegnung mit den Mitmenschen in der nicht erst heute oft banalen und zudem zunehmend virtuellen Baustein- und Fertigteilwelt modernen Lebens.



Plätze und Schule

und dem Haus der Wirtschaft zugute kommen. Wie schön - und nützlich zugleich - der Platz sein könnte, zeigen und beschreiben die Schülerinnen:

Vorgeschlagen wird, den Platz in Gänze auf das Niveau des Cafés anzuheben und in seiner bestehenden runden Form durch Natursteinblöcke mit Bepflanzung zu fassen. Zum Haus der Wirtschaft sollen Sitzstufen - in Richtung DGB-Haus auslaufend - Aufenthalts-Qualität bieten. In der Mitte soll ein der Platzform nachgeformter Teich über Natursteinblöcke mit Wasser gespeist werden. Bänke ohne Lehne sollen alle Blick-Richtungen zulassen. Ein großer schattenspendender Baum soll dem Platz seine Düsterteit nehmen, die Form des Platzes auch bei Nacht betonen und den Teich zum attraktiven Treffpunkt machen. Das Haus der Wirtschaft soll nachts angestrahlt werden.



Ljuba Jurisic, Pasa Ramic, Kerstin Unterlauf, Ulrike Zimpel, unter Begleitung der Gymnasiallehrerin Frau Schaal vom Schickhardt-Gymnasium, sind 2004 unserer Einladung gefolgt, über „Plätze in Stuttgart“ nach- und vorzudenken.

Ein Spazierweg über Stuttgarts Kernstadt-Plätze führte zum Gustav-Heinemann-Platz, der Name eines angesehenen Bundespräsidenten für einen stiefmütterlich-hässlichen Platz - gemacht mit wenig Hirn und mit noch weniger Liebe.

Trist und fade und nicht einladend und ungeordnet erschien der Platz den Gymnasiastinnen wegen des regen Verkehrs, der Dominanz der angrenzenden Bebauung, der Kahlheit der verschiedenen Ebenen und dem Grau in Grau der Häuser mit dem Asphalt. Sitzmöglichkeiten und Schatten im Sommer würden fehlen. Die stählerne Kabelrolle und die flache Steinplatte seien ein Missgeschick. Eine Umgestaltung würde auch dem DGB-Haus, dem Buchladen

Zweifelhaft bleibe, ob die vorhandenen „Kunstwerke“ den Platz weiterhin unterstützen würden. Insgesamt soll der Platz durch Gelände-Modellierung, Licht, Bäume und Wasser deutlich und mit verhältnismäßig geringen Kosten aufgewertet werden.

HWK





Städtebauliche Einbindung des ÖPNV

Wolfgang Jung
Beisitzer des Stadtplanungsforum Stuttgart e.V.

Öffentlicher Raum, das sind nicht nur Straßen und Plätze, Parks und Grünanlagen.

Ein wichtiges Element des Öffentlichen Raumes ist auch der Öffentliche Nahverkehr, der aus zahlreichen Bauten und Einrichtungen besteht: unter- wie oberirdische Haltestellen, Gleisanlagen, technische Bauten wie Oberleitungen und letztendlich auch die Fahrzeuge selbst. Dabei ist zu beobachten, dass eher ingenieurtechnische Anforderungen im Vordergrund stehen, während der Gestaltung und Einbindung in die Stadt eine geringere Rolle spielt, trotz der herausragenden Bedeutung des ÖPNV für die Stadtgestaltung.

Daher hatte eine Veranstaltung der Reihe ‚STADT **gesichter**‘ die ‚Städtebauliche Einbindung des ÖPNV‘ zum Thema. Einen Vergleich mit anderen Städten, auch im internationalen Kontext, zog Stephan Besier, Verkehrsplaner bei IBV W. Hüsler AG, Zürich, während Hans Martin Mader von Mader-Architekten, Stuttgart, auf die speziellen Anforderungen in Stuttgart einging.

Ein bestehendes Nahverkehrssystem gestalterisch zu verändern, erscheint eine schwierige, kaum lösbare Aufgabe. Dennoch sollte dem Thema der Einbindung und bewussten und aktiven Gestaltung der Stuttgarter Stadtbahnen weiterhin und in Zukunft mehr Beachtung geschenkt werden.

und nicht nur an materiellen Werten oder Erfolgen bemessen. Auch vor den öffentlichen Verkehrsmitteln macht dieser Trend nicht halt – und von Seiten der Träger des Öffentlichen Verkehrs sollte hierauf reagiert werden.

Die Stadtbahn sollte keine „Eisenbahn in der Stadt“ sein, sondern viel eher eine „moderne Straßenbahn“, die sich unter Anwendung entsprechender Technik und Gestaltungsansätze harmonisch in die Stadt einfügt. Die Stadtbahn ist also gleichzeitig und gleichberechtigt ein Ingenieurbauwerk und Gestaltobjekt.

Die wesentlichen Gestaltelemente einer Stadtbahn sind dabei die Fahrzeuge selbst, aber insbesondere auch die Infrastrukturelemente der Fahrleitung, des Gleiskörpers und der Haltestellen. An dieser Stelle soll vor allem auf die beiden letzten Aspekte eingegangen werden.

Die wesentlichen Anforderungen an den Gleiskörper sind der präzise Umgang mit Material und dessen Anordnung, eine logische Linienführung, die keine unerwünschten Versatzflächen schafft, eine kontraststarke Gestaltung und zudem die Anforderung, dass auch Details mit sauberen Lösungen aufwarten.



Stadtbahnen als urbanistische Herausforderung

Stephan Besier
IBV W. Hüsler AG, Zürich

„Der Umfang der notwendigen Maßnahmen, um eine Stadtbahn zu bauen, ist eine einmalige Gelegenheit eine Stadt zu gestalten, von der wir alle träumen: Eine weniger hektische, ruhigere Stadt mit Plätzen die offen für alle sind, wo jeder stehen und schauen kann.“

Alfred Peter, Landschaftsarchitekt der Stadtbahn in Strasbourg

In fast allen Lebensbereichen ist eine zunehmende „Emotionalisierung“ zu erkennen, welche sich vor allem in der Werbebranche manifestiert. „Lebensqualität“ wird neu definiert

Obiges Beispiel verdeutlicht die Unterschiede, die sich aus den verschiedenen Kriterien ergeben:

- Im oberen Bild musste die mangelhafte Linienführung durch Sperrmarkierungen ergänzt werden; auf einen bewussten Materialwechsel wurde verzichtet.
- Im Gegensatz dazu das untere Beispiel, bei welchem durch gezielten Einsatz verschiedener Materialien die Linienführung klar ablesbar ist und der Kreuzungspunkt ein harmonisches Ganzes bildet.

Solche Lösungen können auch zu einer deutlichen Verbesserung des Raumeindrucks von Plätzen und Straßen beitragen, wie folgendes Beispiel verdeutlicht: Ein zentrales Element zur Aufwertung von verkehrsdominierten und stark emissionsbelasteten Stadträumen birgt der Einsatz von Rasengleisen. Diese sind ein deutlicher positiver Imagerträger für eine moderne stadtfreundliche Stadtbahn.



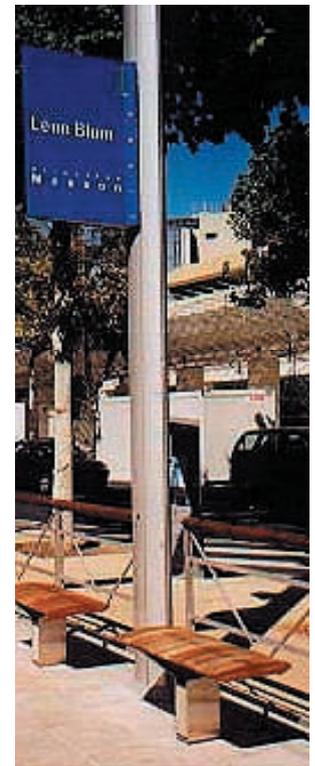
Neben dem Bahnkörper sind die Haltestellen als Beginn- und Endpunkt jeder Fahrt ein prägendes Element des öffentlichen Verkehrs. Ihre Gestaltung spiegelt Modernität und Prestige wider, nicht nur des öffentlichen Verkehrs selber sondern auch des Selbstverständnisses des Verkehrsunternehmens. Auch wird die subjektiv empfundene Länge von Wegen und Wartezeiten in attraktiven Räumen kürzer eingeschätzt, was dem öffentlichen Verkehr einen erheblichen Schub in Bezug auf seine Stellung am Verkehrsmarkt verschaffen kann.

Schon aus Kostengründen bietet sich eine Differenzierung in Schwerpunkt- und Standard-Haltestellen an.

Dabei sollten alle Elemente der Haltestellenaufbauten in Material, Form und Farbe aufeinander abgestimmt werden. Kombiniert mit einer entsprechenden Beleuchtung können Haltestellen so in den urbanen Kontext eingefügt werden und sogar das Stadtbild-prägende Wahrzeichen werden.

Die angesprochenen Gestaltungsprinzipien müssen nicht mit hohem Aufwand umgesetzt werden. Die saubere Arbeit im Detail ist einfach und leicht umsetzbar. Jedoch gibt es einige zentrale Punkte, die einer solchen Umsetzung entgegenstehen:

- Die stark ausgeprägte technische Perfektionierung und weitgehende Sektoralisierung des Stadtbahnbaus in Deutschland
- Der öffentlicher Verkehr ist bisher quasi „kein Thema“ für Designer und Architekten - den fachspezifischen Technikern fehlt hingegen oft die notwendige ästhetische Sensibilisierung
- Die geltenden Richtlinien und Finanzierungsmechanismen fördern derzeit eher die „Eisenbahn in der Stadt“; so stellen sich einige Genehmigungsbehörden auf den Standpunkt: „Wir fördern keine Gestaltung“



Der Bau einer Stadtbahn bedeutet jedoch wesentlich mehr, als lediglich ein Verkehrsmittel zur Ortsveränderung zu errichten. Durch explizite Einbeziehung von Fragen der Gestaltung sowohl der Fahrzeuge aber auch der Fahrwege erhält der öffentliche Verkehr ein ansprechendes und zeitgemäßes Image. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt langer Lebenszyklen zu sehen, welche ein dauerhaft ansprechendes und einmaliges Gestaltbild erfordern. Ein gut gestaltetes Stadtbahnssystem wird letztlich auch die Autofahrer emotional ansprechen und als Kunden gewinnen. Von daher sind Fragen an die Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel kein Selbstzweck sondern Teil eines umfassenden Konzeptes zur Kundenbindung beziehungsweise zur Gewinnung von Neukunden. Nur so kann auch der öffentliche Verkehr im „Kampf um die Köpfe“ bestehen; die gestalterische Meinungsbildung in punkto „lifestyle“ wurde bisher einseitig vor allem vom motorisierten Individualverkehr dominiert.

Der Bau einer Stadtbahn ist eine urbanistische Herausforderung und bei sorgfältiger Planung beziehungsweise der Einbeziehung von Stadtgestaltern eine einmalige Chance für die Aufwertung der Stadtlandschaft.





Stadtbahn und Stadtgestalt in Stuttgart

Hans Martin Mader
Freier Stadtplaner SRL,
Stuttgart

Die Stuttgarter Architekten und Stadtplaner hadern mit der Stadtbahn, seit vor Jahrzehnten die Entscheidung dafür gefallen ist. Bis heute sehnen sich viele nach Niederflurfahrzeugen, mit denen alle Probleme leichter lösbar wären.

Alleine, zum Zeitpunkt des Umstellungsbeginns stand keine geeignete Niederflurtechnik zur Verfügung. Noch heute haben die Hersteller Schwierigkeiten, die Anforderungen der Stuttgarter Topografie mit dieser Technik zu bewältigen.

Die Umstellung von der Straßenbahn zur Stadtbahn hatte viele Vorteile: Die Kapazität hat sich deutlich erhöht, die Fahrzeuge sind wesentlich schneller und dabei leiser und bequemer geworden. Zusammen mit systemkonformen Haltestellen wird eine optimale Barrierefreiheit erzielt.

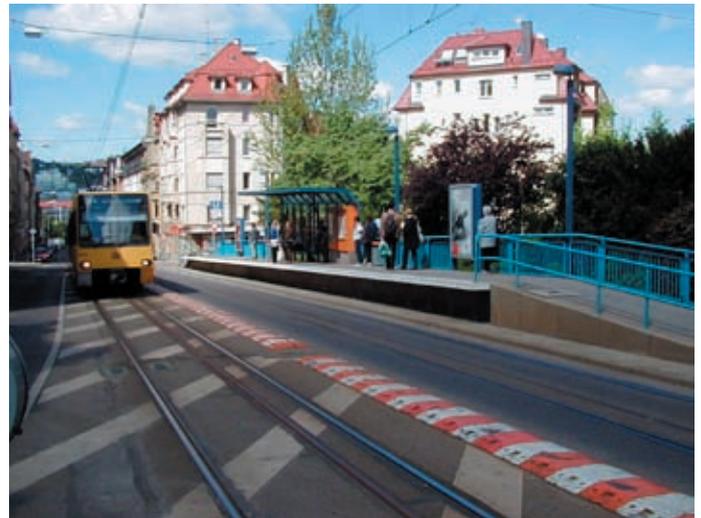
Aber leider gibt es selten Vorteile ohne Kehrseite: Die Umstellung von Meter- auf Normalspur erfordert deutlich größere Kurvenradien. Um die Möglichkeit der höheren Geschwindigkeit auszunutzen, hat man den eigenen Gleiskörper - meist in Straßenmitte - propagiert, durch den die Straßenräume grausam zerschnitten werden.



Trennwirkung der Gleise in der Schloßstraße

Nicht nur optisch ist zum Beispiel die Schloßstraße (siehe Bild) ein eindrucksvolles Negativbeispiel, auch Querungen sind für Fußgänger kaum mehr möglich. Und trotz dieses Eingriffs kommt es immer wieder zu schweren Unfällen mit Autos oder Fußgängern, die es dennoch versuchen.

Schließlich sind die notwendigen Hochbahnsteige häufig zu Mahnmalen der Stadtgestaltung geraten, oft noch gepaart mit Kriegsbeimaltung der Straßen aus Sicherheitsgründen.



Sicherheitsmarkierungen auf der Fahrbahn

Ist also die Stadtbahn nur unterirdisch akzeptabel? In der Innenstadt sicher ja, aber auch in Außenbereichen kann ein Untertauchen wie in Sillenbuch das probate Mittel sein. Aber es gibt auch viele für ebenengleichen Bahnverkehr geeignete Straßen.

Jedoch muss es nicht immer ein eigener Gleiskörper sein! Der hat eigentlich nur für hohe Geschwindigkeiten einen Sinn, und die gehören nicht in eine Stadtstraße, sondern unter die Erde.



Oberirdisch ist aber auch ein zügiges Vorankommen möglich, wenn der Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs nicht Lippenbekenntnis bleibt. Und lässt man die Stadtbahn gemeinsam mit den Autos fahren, profitieren auch diese von der grünen Welle. Man muss nur die normalen Ampel-Rot-Zeiten mit den Haltestellenaufenthalten der Stadtbahn kombinieren und sollte die gemeinsamen Strecken nicht zu lange machen. Ein gutes Beispiel ist soeben mit der U 15 vom Olgaek zur Ruhbank im Bau.

Allerdings darf man nicht alles den Verkehrsbetriebern überlassen, die wirtschaftlich arbeiten müssen. Vielmehr sind gemeinsame Anstrengungen nötig. Für eine schöne, sichere und bewohnerfreundliche Stadt muss sich auch die Stadtplanung engagieren. Hier ist vieles möglich, nicht nur in der Linienführung, sondern auch bei der Haltestellengestaltung.

So ist zum Beispiel mitten auf dem schönen Daimlerplatz in Bad Cannstatt eine Haltestelle entstanden (siehe Bild), die sich erstaunlich gut ins Stadtbild einfügt. Hier hat man gekonnt mit der Topografie gespielt und auf die furchtbaren Löwenkäfig - Abschränkungen verzichtet.



Haltestelle Daimlerplatz

Am Eugensplatz könnte eine ähnlich schöne Anlage gelingen. Auch dort nutzt man die Topografie und fügt den bergseitigen Bahnsteig einfach in eine höhere Fußgängerebene ein, so dass auch ohne Rampen Barrierefreiheit entsteht. In den Platz bindet man mit einer Freitreppe und Sitzstufen ein (Modellfotos).



Modellfotos Eugensplatz

Ähnliche Chancen hat man an vielen Haltestellen, ganz aktuell im Zuge des U 15 Ausbaus auch an der Heidhofstraße und am Bubenbad. Man muss die Bahnsteige aber wirklich sensibel planen und endlich ein Bewusstsein für die Notwendigkeit von Gestaltung entwickeln.

Der Traum von einer erneuten Systemumstellung ist unrealistisch, weil mittelfristig nicht finanzierbar. Man wird auch weiterhin mit der Stadtbahn leben müssen, sollte dies aber nicht als ein notwendiges Übel betrachten, sondern als Chance für die Gestaltung des öffentlichen Raumes.

 Ingenieurbüro Schwanenstraße 36A 70372 Stuttgart	- Experten - Brechen - Planen	- Szenarien - Möglichkeiten - Architekturen	- Projekt / Präsentation - Monitoring / Evaluation - CO ₂ / MIB-Services
	Tel: 0711 / 646 02 - 0 Fax: 0711 / 646 02 - 22	info@optiplan.de www.optiplan.de	





DAS LETZTE WORT

Hans Werner Kastner
Schatzmeister des Stadtplanungsforum Stuttgart e.V.

DAS LETZTE WORT ist zunächst der Dank des Herausgebers an alle Autoren, an den Mitredakteur Wolfgang Jung und allen, die die STADT **ansichten** mitgetragen und mitgestaltet haben.

Es ist natürlich der Dank für die Finanzierungshilfen, ohne die die Herausgabe nicht möglich wäre. Wir danken dafür

- der **Fa. optiplan** Stefan Reger GmbH in Stuttgart
- der **Beton-Marketing Süd GmbH** in Ostfildern
- dem Vorstand der **Landesbank Baden-Württemberg** in Stuttgart.

Dank ist auch dem Schickhardt-Gymnasium für die Kooperation zu sagen; wenn Immigranten-Kinder sich für unser Angebot und für Plätze und Stadtplanung interessieren, dann mag das unser Integrationsbeitrag sein.

DAS LETZTE WORT ist aber nicht Ant-Wort, sondern fragt ganz simpel:

- Wird der öffentliche Raum zutreffend beschrieben?
- Ist er mit „Plätze, Parks und Panoramen“ ausreichend richtig bezeichnet?
- Behandeln die politischen und fachlichen Gestalter die Plätze und Parks immer richtig?
- Was ist überhaupt „ r i c h t i g “?
- Ist es die Vorstellung, die der / die Einzelne vom öffentlichen Raum hat?
- Oder ist es eher die verkehrliche Vorstellung von Technokraten?
- Und wer befindet dann am Ende im Rahmen des „Bauens in der Demokratie“?
- Wo bleibt die Teilnahme der Bürgergesellschaft an der Formung des öffentlichen Raums?
- Wo bleibt die Teilhabe der Bürgergesellschaft bei den endgültigen Entscheidungen?

Wie in der ersten Ausgabe STADT **ansichten** sind es wieder einfache Fragen auf kluge Autoren-Beiträge.

DAS LETZTE WORT will aber auch über das hinaus weisen, was gemeinhin als „öffentlicher Raum“ verstanden wird. Öffentlicher Raum ist zum Beispiel auch

- die *Tallängsachse* vom Marienplatz bis zum Schwanenplatz, jene Erbsünde der 60er und 70er Jahre, die jetzt am Charlottenplatz ein Feigenblatt erhält und dann wohl wieder in Vergessenheit gerät,
- der *Beethovensaal* im Konzerthaus Liederhalle mit seiner provinziell-biedereren Stadthallen-Bestuhlung, die aus Kommerz-Sucht das Denkmal Liederhalle beschädigt,
- das *Gottlieb-Daimler-Stadion*, das der VfB Stuttgart zum Fußball-Stadion umbauen will, ohne Eigentumsrechte zu haben, ohne vorher Verbindlichkeiten zu tilgen und ohne dauerhaft Kontinental-Niveau zu gewährleisten,
- die Vielzahl der *Lagerplätze* von Landschaftsgärtnern und Landwirts-Aussiedlerhöfen mit all dem Gerümpel an Material und altem Gerät.

Vier Beispiele stehen für viele andere Stadt- und Landschaftssünden.

Öffentlicher Raum werden auch jene *18 Kreisverkehre* sein, die die Stadt Stuttgart plant. Man wird den Bildhauern Mitwirken und Exposition - notfalls Leihgaben - geben müssen, so wie es am Kernerplatz geschehen ist. Und je nach Lage können Landschaftsgärtner an das Vorbild des Plieningers Rondells an der Garbe vom Sommer 2005 anknüpfen.

Öffentlicher Raum ist aber auch *Stuttgart 21 - der Bahnhof*.

Öffentlich nicht nur, weil er zur Be-Nutzung aller dient. Sehr öffentlich auch, weil Fragen des Reise-Erlebens, der Park-Eingriffe, möglicher Mineralwasser-Schädigungen, des Ignorierens und Nicht-Zulassens von Alternativen und nicht zuletzt die Bezahlbarkeit aus nicht vorhandenen öffentlichen Mitteln offen sind.

Herausgeber:	Freier Architekt Hans Werner Kastner Hoffeldstr. 255, 70597 Stuttgart für das Stadtplanungsforum www.stadtplanungsforum.de
Redaktion und Layout:	Hans Werner Kastner - Wolfgang Jung
Herstellung und Vertrieb:	Fa. Optiplan GmbH Kopie+Medientechnik Schwabstr. 36A, 70197 Stuttgart
Auflage:	600 Stück