

# Charta von Prinz Charles

Der Prince of Wales formuliert „Zehn Grundsätze für ein nachhaltiges städtisches Wachstum, das die Tradition wertschätzt“

1

Stadtentwicklung muss das Land respektieren. Bauprojekte sollten nicht aufdringlich sein; sie sollten so gestaltet sein, dass sie in die Landschaft passen, die sie besetzen.

2

Architektur ist eine Sprache. Wir müssen die Grundregeln ihrer Grammatik befolgen, sonst kommt es zu reichlich Misstönen und Verwirrung. Deshalb können Bauvorschriften so wertvoll sein.

3

Maßstäblichkeit ist entscheidend. Gebäude sollten sich nicht nur auf menschliche Proportionen beziehen, sondern auch dem Maßstab der Bauten und Dinge um sie herum entsprechen. Zu viele unserer Städte sind durch gedankenlos platzierte, überdimensionierte Bauten verschandelt, die sich kaum voneinander unterscheiden und ohne gesellschaftliche Bedeutung sind.

4

Harmonie – das Zusammenspiel aller Teile. Das Aussehen eines Gebäudes sollte in Einklang mit seinen Nachbarn stehen, was nicht bedeutet, dass man Einförmigkeit schafft. Reichtum kommt von Vielfalt, wie die Natur beweist, doch es braucht Zusammenhalt, der sich oftmals durch Aufmerksamkeit gegenüber Details erzielen lässt, etwa bei der Gestaltung von Türzargen, Balkonen, Gesimsen und Geländern.

5

Die Schöpfung gut gestalteter Freiräume. Durch Gebäude gefasste und geschützte Räume sind nicht nur für das Auge befriedigender als eine Anhäufung zusammengewürfelter Häuser, sie regen darüber hinaus dazu an, zu Fuß zu gehen, und vermitteln ein Gefühl von Sicherheit.

6

Materialien sind von Bedeutung. In Großbritannien sind wir, wie überall, abhängig geworden von nichtsagenden, standardisierten Baustoffen. Es kommen viel zu viel Beton, Kunststoff, Aluminium, Stahl und Glas zum Einsatz, mit denen es nicht gelingt, einem Ort einen eigenständigen Charakter zu verleihen. Damit Gebäude so aussehen können, als gehörten sie dazu, müssen wir aus dem Angebot örtlicher Materialien und regionaler, traditioneller Bauweisen schöpfen.

7

Schilder, Beleuchtung und Versorgungseinrichtungen. Davon gibt es bei weitem zu viele. Wir sollten außerdem möglichst viele Leitungen in die Erde vergraben und die Verwendung von Leuchtreklame einschränken. Poundbury lehrt uns, dass es möglich ist, die Straße von nahezu allen Verkehrszeichen zu befreien, indem wir „Ereignisse“ nutzen – eine Kurve, einen Platz, einen Baum –, die in Abständen von 60 bis 80 Metern aufeinander folgen. Das bringt Autofahrer auf natürlichem Wege dazu, ihre Geschwindigkeit zu drosseln.

8

Der Fußgänger muss im Zentrum des Entwurfsprozesses stehen. Die Straßen müssen vom Auto zurückgefordert werden.

9

Dichte. Raum ist ein kostbares Gut, trotzdem müssen wir nicht auf Hochhäuser zurückgreifen, die Entfremdung und Vereinsamung begünstigen. Ich bin überzeugt, dass Reihenhäuser und Geschosswohnungsbauten weitaus größere Vorteile für gemeinschaftliches Leben bieten. Kensington und Chelsea sind mit ihrem Charme und ihrer Schönheit anschauliche Beispiele für das, worauf ich hinaus will. Häufig gerät in Vergessenheit, dass dies die am dichtesten besiedelten Stadtteile Londons sind.

10

Flexibilität. Starre, konventionelle Planungsvorschriften für den Straßenbau lassen die vorangestellten neun Punkte auf der Stelle null und nichtig werden. Doch habe ich herausgefunden, dass sich auch in Richtlinien Flexibilität einbauen lässt. Und ich bin erfreut, sagen zu können, dass viele der Neuerungen, die wir in den vergangenen 20 Jahren erprobt haben, inzwischen Eingang in nationale Baubestimmungen gefunden haben, etwa in das britische Straßenbauhandbuch *The Manual For Streets*.

Zuerst veröffentlicht in *The Architectural Review*, Januar 2015



Poundbury, eine Erweiterung der Stadt Dorchester in der Grafschaft Dorset, ist das Modelldorf für Prinz Charles' Gestaltungsgrundsätze. Den vierphasigen Masterplan entwarf Leon Krier Ende der 80er Jahre. Gebaut wird seit 1993.  
Foto: B-W-H Photos; Plan: Colum Mulhern, Luxemburg



Eine Aufgabe für einen neuen Baubürgermeister: die großflächigen Abrisse stoppen, die in Stuttgart investorengerechte Grundstücke schaffen sollen. Links das Ende des Innenministeriums am Karlsplatz (1956–2014)  
Foto: Wilfried Dechau

## Baubürgermeisterschaft

Text Ursula Baus

**In Stuttgart wird die Stelle des Baubürgermeisters vakant – ein Posten, der nicht im parteipolitischen Proporz verschachert, sondern fachlich exzellent besetzt werden sollte. Bewerben Sie sich!**

**Einfluss** und Bedeutung von Baubürgermeistern, Stadtbaudirektoren, Baudezernenten – wie immer sie in den verschiedenen Städten heißen – sind stadtbauhistorisch unbestritten. Ernst May, Hans-Erhard Haverkamp oder Martin Wentz in Frankfurt, Hanns Adrian in Hannover und viele andere: Sie prägten „ihre“ Städte. Gerade die Landeshauptstädte setzen heute Maßstäbe. Hamburgs Baudirektor Jörn Walter konnte Erfahrung aus Düsseldorf und Dresden mitbringen, Christiane Thalgott und Elisabeth Merk leiteten bzw. leiten erfahrungreich die Geschicke in München. Die Stadtentwicklungsstrategien beider Städte werden weit über die Landesgrenzen hinaus anerkannt und debattiert.

Die Bedeutung des Baubürgermeisteramtes steigt, weil Stadtthemen seit vielen Jahren die Architekturdiskurse weltweit dominieren. Ob ein Haus so oder so aussieht, wird unwichtig, wenn es darum geht, sich von den Ideologien der autogerechten Stadt zu verabschieden oder von ökonomisch gesteuerter Gentrifizierung zu distanzieren. Allgemeingültige Antworten gibt es nicht, vielmehr müssen in föderalistischen, überschaubaren Strukturen neue Konzepte entwickelt werden.

Welche Ideen in diesem Aufgabengebiet von Baubürgermeistern Früchte tragen, konnte man

in Tübingen mit Andreas Feldtkeller sehen, aber auch in Ulm, wo Alexander Wetzig wirkte. Dort suchte man dieser Tage in einem transparenten und ambitionierten Verfahren den/die Nachfolger/in – mit klarem Qualifikationsprofil. Dank einer Findungskommission lud man sechs Kandidaten zum Gespräch ein, die drei Kandidaten der Endrunde standen der Kammergruppe in einer öffentlichen Veranstaltung Rede und Antwort. So gehört sich das. Tim von Winning, bislang in Tübingen tätig, kümmert sich künftig um Ulm.

Doch welch armseliges Geschacher erlebt die Baden-Württembergische Landeshauptstadt Stuttgart! Die Position des Baubürgermeisters wurde in den letzten Jahren aus Parteiproporzgründen entschieden. 1996 wurde derart der Jurist Matthias Hahn (SPD) vom Gemeinderat gewählt. Hahns aufrechtes Bemühen, die Last des Amtes zu stemmen, ist unbestritten (Bauwelt 36.2014). Kaum gab er nun im Februar bekannt, im August aus dem Amt zu scheiden, wetzte man im Gemeinderat die Messer: Der Grüne Peter Pätzold will den Posten, seine Parteikollegin Gabriele Munk wollte ihn aber auch. Das Geschacher schadete dem Amtssehen (Bauwelt 10).

Eine Stadt wie Stuttgart – pars pro toto – braucht eine Persönlichkeit, die sich nicht im Klein-Klein eines Gemeinderats oder einer Fraktion verhaspelt; die unabhängig von alten Seilschaften Konzepte entwickelt und für diese Position zwischen Fachkompetenz, Partei-, Wirtschafts- und allen voran Bürgerinteressen und Verwaltungsstrukturen reiche Erfahrung gesammelt hat.

Das von Planungsproblemen gebeutelte Stuttgart – Bahnprojekt 21, eine heruntergekommene Stadtautobahn als „Kulturmeile“, katastrophale Feinstaubbelastungen, beschämende Wohnungssituation und mediokre Investorenarchitektur en masse, nicht zuletzt die lausige Situation,

dass die Liegenschaftsverwaltung ausgerechnet beim Finanzbürgermeister ein abenteuerliches Eigenleben führt – all das bedarf einer klugen, weitsichtigen Persönlichkeit im Amt des Beigeordneten für die Stadtentwicklung.

Hier offenbart sich eine dramatische Schwäche kommunaler Verwaltungen allgemein. Elisabeth Merk ist in München beispielsweise für den Wohnungsbau zuständig. Anders in Stuttgart: Sowohl die Liegenschaften, als auch der Wohnungsbau gehören zum Tätigkeitsbereich des Finanzbeigeordneten. Im geförderten Wohnungsbau leuchtet Stuttgart bei den Schlusslichtern. Zufall?

Öffentlicher Druck trug dazu bei, dass die Ausschreibung des Baubürgermeisteramtes von Oberbürgermeister Fritz Kuhn per Pressemeldung in die Republik posaunt wurde. Doch wer bewirbt sich nun? Die Stuttgarter Zeitung schrieb Ende Februar dazu: „In den vergangenen Tagen ist man allerdings davon ausgegangen, dass Pätzolds Wahl im Gemeinderat bereits mit der parteiinternen Nominierung gesichert sei und sich selbst namhafte Konkurrenten gar nicht erst zu bewerben bräuchten.“ CDU-Fraktionschef Alexander Kotz meinte, man benötige einen Referatsleiter, der interne Abläufe, etwa bei Baugenehmigungen, optimiere. „Städtebauliche Visionen erwarte ich eher vom OB.“ Nun ist Fritz Kuhn genauso wenig wie seine Vorgänger Wolfgang Schuster oder Manfred Rommel durch Fachkenntnis in Stadtplanung oder Architektur aufgefallen – was ihm nicht vorzuwerfen ist. Dafür hat er: einen Beigeordneten. Apropos Fachkenntnis. In Stuttgart hat sich die Architektenkammer öffentlich nicht geäußert, und auch aus den ortsansässigen Hochschulen kam kein Impuls, um die Bedeutung des Amtes in überregionalen Vergleichen zu reflektieren und diskutieren. Diese Institutionen schwiegen skandalös.

Bewerber(innen) haben unvergleichliche Chancen in Stuttgart, wo grandiose Aufgaben anstehen. Stadt und Land geht es wirtschaftlich gut. Alles geht. So darf man Stuttgart wünschen, dass sich viele fähige Kandidat(inn)en für die Baubürgermeisterschaft bewerben – die Stadt braucht sie dringend. Und Stuttgart muss eine Lehre dafür sein, dass dieses Amt grundsätzlich der Stadtbaukultur und nicht dem Parteienproporz verpflichtet ist.



**Marl** Wenn Ende 2015 die Zeche Auguste Victoria 3/7 den Betrieb einstellt, gehen mehrere Tausend Arbeitsplätze verloren. Das Zechengelände soll der Neuan siedlung von Industrie und Gewerbe Platz bieten.

**Feldafing** Eliteschule der Nazis, seit 1960 Fernmelde schule der Bundeswehr; die verlässt das Areal in naher Zukunft: Am Starnberger See werden 31 Hektar frei. Pläne: European Deutschland

**European 13: The Adaptable City 2  
Self-Organisation - Sharing - Process**

Europaweiter Ideenwettbewerb für Städtebau und Architektur

Teilnehmer: junge Architekten und Planer unter 40 Jahren

Abgabe: 30. Juni 2015

Ausführliche Informationen zu den deutschen und allen europäischen Standorten unter [www.european.de](http://www.european.de) beziehungsweise [www.european-europe.eu](http://www.european-europe.eu)

**Schnörkellos** knüpft European 13 an den Vorgänger an: *The Adaptable City*, das Thema von European 12 (Bauwelt 17-18.2014), ist zu *The Adaptable City 2* geworden. Die Entscheidung der European-Gremien, kein neues Motto zu suchen, scheint richtig. Schließlich hat sich der Rahmen für Stadtplanung in Europa in den vergangenen zwei Jahren nicht wesentlich verändert.

Allerdings gibt es einen neuen Untertitel: *Self-Organisation, Sharing, Process*. Die drei Begriffe sind hilfreich, weil sie präzisieren, was Stadtplanung leisten muss, um Strukturen zu schaffen, die „adaptable“, also anpassungsfähig, sind: Planung muss alle möglichen Formen der Selbstorganisation und Beteiligung zulassen, muss gemeinschaftliche Nutzungen fördern, muss sich neben der Form einer Stadt mindestens ebenso mit dem Prozess befassen, der zu dieser Form führen kann. Deutschland ist mit acht Standorten bei European 13 vertreten. Ein Blick auf die ganz unterschiedlichen Aufgaben, die zu bearbeiten sind, vermittelt vielleicht besser als irgendeine Streitschrift, welche Bandbreite von Herausforderungen junge Planer heute bewältigen müssen.

Klassische Aufwertungsstrategien sind dabei. So sollen auf untergenutzten Flächen im Bamberger Osten, den eine Bahntrasse von der UNESCO-gelisteten Altstadt trennt, städtebauliche Identifikationspunkte geschaffen werden. Ingolstadt sucht für den nördlichen Eingang zur

Altstadt eine Neugestaltung des öffentlichen Raums, der bislang vor allem dem Straßenverkehr vorbehalten ist. Beide Aufgaben stehen unter dem Thema *Zäsuren zu Verknüpfungen transformieren*. In Feldafing am Starnberger See wird 2019 ein 31 Hektar großes Gelände frei, das die Bundeswehr als Fernmeldeschule nutzt. Die Stadt möchte frühzeitig Ideen auf dem Tisch haben, wie sich diese *Leerstelle ins Stadtgefüge integrieren* lässt. Landsberg und Schwäbisch Gmünd rufen die Teilnehmer auf, auszuprobieren, wie sich Monostrukturen – in Landsberg ein Gewerbegebiet, in Schwäbisch Gmünd ein Bildungszentrum – durch Programmerweiterungen urbanisieren lassen. *Frische Impulse für den urbanen Raum nutzen*, heißt das Thema dort.

Wer sich für Standorte in der Kategorie *Defiziten eine positive Dynamik abgewinnen* entscheidet, geht dahin, wo es weh tut. Das fränkische Selb sucht Ideen für die Stadtmitte, die seit dem Niedergang der heimischen Porzellanindustrie mit dem ganzen Spektrum von Schrumpfungproblemen zu kämpfen hat – von Leerstand bis Verfall (Bauwelt 7.2014). In Gera sind Konzepte für eine Brache im Zentrum gefragt, die durch den Abriss von Wohnungen entstanden ist und seither nicht zu füllen war; Investoren, so ist in der Auslobung zu lesen, stehen nicht gerade Schlange. In Marl schließlich werden mit der Abwicklung einer Zeche Ende 2015 Tausende Arbeitsplätze verloren gehen. Um das möglichst am Ort zu kompensieren, soll das Zechenareal Standort für Industrie und Gewerbe bleiben.

Insgesamt gibt es 49 European-Standorte in 15 Ländern. Bei Redaktionsschluss interessierten sich laut Anmelde-Statistik auf der European-Website übrigens die meisten Teilnehmer für die Aufgabe im norwegischen Bergen: Wohnungsbau direkt am Fjord, in einem wohlhabenden Land, wo eine Realisierung wahrscheinlich ist.



**Gera** Wer hat eine schlagende Idee, wie sich die Brache am Kultur- und Kongresszentrum nutzen ließe?



**Selb** Die von Leerstand gebeutelte Innenstadt soll attraktiver werden – mit geringen finanziellen Mitteln

Warm, rau, fast stofflich. Perfekt, um sich mit einer strengen Formensprache zu verbinden. Wie geschaffen für die urbane Architektur in der schnellen, digitalen Welt. Perfekt für ein Bild, auf dem der gehetzte Blick gerne ruhen bleibt.

Sprechen Sie mit uns.  
Telefon: (0 44 52) 88-123  
info@brick-design.com  
www.brick-design.com



NATÜRLICHKEIT?

W I R  
H A B E N  
D E N  
S T E I N  
D A Z U .



BRICK-DESIGN® by Röben

# Die European-Stadt

Ist denn schon wieder...? Ja, es ist schon wieder European. Der größte Architektur- und Städtebauwettbewerb des Kontinents für junge Planer geht in die 13. Runde. Deutschland nimmt diesmal mit acht Städten teil. Ein Blick auf das Spektrum der Aufgaben führt vor Augen, wie viele verschiedenartige Aspekte des Städtischen man eigentlich mitdenken muss, wenn man den Begriff der Europäischen Stadt bemüht

Text Jan Friedrich

# „Von Extremen hielten wir uns fern“

Gerd Albers war der Altmeister der Stadtplanung. Anlässlich seines Todes im Januar veröffentlichen wir erstmals ein Gespräch, das Bauwelt-Redakteurin Brigitte Schultz 2007 für ihr Buch „Was heißt hier Stadt?“ mit ihm geführt hat – über die Anfänge der Stadtbauwelt und den steten Wandel der Leitbilder



Gerd Albers im Jahr 2007  
Filmstills aus einem Interview, das in Vorbereitung des 100-jährigen Jubiläums des Lehrstuhls für Städtebau und Regionalplanung der TU München entstand

## Herr Albers, Sie haben 1964 mit Ulrich Conrads die Stadtbauwelt gegründet. Warum?

Es bestand das allgemeine Gefühl, dass so eine Zeitschrift gebraucht wurde. England hatte die „Townplanning Review“, Frankreich „Urbanisme“, aber in Deutschland gab es keine Städtebauzeitung. Natürlich hatten Baumeister und Bauwelt immer mal einen Städtebaubezug in einzelnen Artikeln, aber nicht in systematischer Form.

## Was wollten Sie mit der Zeitschrift bewirken?

Wir hatten eine Fülle städtebaulicher Probleme. Dafür wollten wir ein offenes Diskussionsforum bieten – und damit auch das Niveau des Berufsstandes heben. Aber wir wollten nicht nur informieren, sondern auch Meinungsbildung betreiben, zum Beispiel zur Frage des Bodenrechts.

## Haben Sie diese Ziele erreicht?

Die Frage ist mir zu sehr zugespitzt. Hier gibt es ja mehrere Ebenen. Das allgemeine Ziel, eine Gesprächsrunde zu etablieren, haben wir erreicht. Ob der Städtebau damit besser geworden ist, kann man nicht beurteilen. Aber zum Beispiel bei den Diskussionen zum „Städtebauförderungsgesetz“ war es schon so, dass die verschiedenen Vertreter in den Gremien – etwa im Rat für Stadtentwicklung – durch die Informationen der Stadtbauwelt gestärkt waren und Argumente an die Hand bekamen.

## Argumente für den richtigen Städtebau – wenn es den überhaupt gibt?

Die Frage, wie weit man verallgemeinern kann, bewegt mich heute noch. Ich habe mal behauptet, es gäbe eine Pendelsprungentwicklung im Städtebau. Man erkennt an der gegenwärtigen Entwicklung gewisse Mängel und sagt: Wir werden es besser machen. Dabei sieht man nicht alle „Nebenwirkungen und Begleiterscheinungen“, wie der Mediziner sagen würde. So sind manche Wellen, die erst fasziniert aufgenommen wurden – etwa die Verdichtungswelle der 60er Jahre –

nach einiger Zeit deutlich abgeebbt. Gerade habe ich in einer britischen Zeitschrift gelesen, dass die in den 60er Jahren hochgepriesene New Town Cumbernauld verfällt, weil die Ansätze nicht mehr tragfähig sind. Das war ein neues, kompaktes Modell, mit einem von der Hauptstraße unterfahrenen, großen Ladenkomplex. Jetzt ist es offensichtlich ein trauriges Trümmerfeld.

## Ist die Stadtbauwelt auch solchen Irrtümern aufgefressen?

Einige modische Dinge sind erkennbar. In den 70er Jahren gab es eine Perfektionierungswelle, wo unter anderem mit mathematischen Methoden geplant wurde – da hat die Stadtbauwelt Tribut gezahlt. Aber an sich haben wir uns von Extremen ferngehalten. Dinge wie die „Metabolisten“ oder die Utopien der späten 60er, frühen 70er Jahre haben wir allenfalls als Skurrilität erwähnt. Zum Beispiel der Plan der Neuen Heimat für das Hamburger St. Georgsviertel mit 60-geschossigen, geschwungenen Hochhäusern.

## War dieser kritische Blick auch eine persönliche Haltung, die Sie kultiviert haben?

Ich würde für mich in Anspruch nehmen, dass ich solche modischen Schwünge immer mit einer gewissen Skepsis betrachtet habe. Sicher bin ich nicht ganz unberührt davon geblieben, aber ich dachte doch nach dem Motto: Wer weiß wie lange so etwas anhält.

## Was hat Sie dagegen besonders interessiert?

Mich haben immer sehr stark der geistige Hintergrund und die geschichtliche Kontinuität interessiert, die wechselnden Wertungen und Vorstellungen, was wichtig sei im Städtebau, was man erreichen könne. Allerdings nicht nur im Hinblick darauf, wie es war, sondern um zu wissen, wie sich im historischen Zusammenhang die Gegenwart darstellt und was man daraus lernen kann. Deswegen habe ich auch zu keinem Zeitpunkt an diese Raumtragwerke in der Luft geglaubt.

## Kann man mit dem Wissen über diese sich ständig ändernden Wertmaßstäbe überhaupt noch selbst planen?

Ja, ich bin durchaus in der Praxis geblieben. Unser Institut hat mit verschiedenen Beratungen und Wettbewerben konkrete Planungen erstellt. Zum Beispiel hatten wir einen ständigen Auftrag in Weiden an der Oberpfalz, in Rottweil haben wir Entwicklungsplanung gemacht. Die gestalterische Seite hat mich eben auch in hohem Maße interessiert. Wie fügt sich eine Idee in den gebauten Raum ein? Wie sieht der Übergang von der Korridorstraße zur Zeile aus, von der Zeile zum Raum, zum reinen Solitär? Das sind ja auch Fragen, die mit dem menschlichen Befinden zu tun haben. Ich fand es spannend, zu verfolgen, wie die Zeile plötzlich an Attraktivität verlor, weil man dachte, doch irgendwie den gefassten Raum zu brauchen. Wie dann etwa das Hansaviertel in Berlin von 1957 allmählich in Ungnade fiel, weil man dachte, das sind lauter Solitäre.

## Wie sehen Sie als gesunder Skeptiker die derzeitigen Entwicklungen im Städtebau?

Ich hab vor ein paar Jahren zur Verleihung der Klenze-Medaille bei der Obersten Baubehörde ein Dankeswort sagen müssen. Zur Erheiterung meiner beamteten Kollegen habe ich gesagt, dass, wenn man die gegenwärtige Tendenz extrapoliert, die bayerische Oberste Baubehörde in 20 Jahren nur noch die Klenze-Medaille verleiht und alles andere ist privatisiert. Aber glücklicherweise haben wir gelernt, alle Trends brechen irgendwann ab, weil man feststellt, es hat sich dann doch nicht so bewährt.

## Gerd Albers (1919–2015)

Architekt und Stadtplaner, 1958 Promotion „Über den Wandel der Wertmaßstäbe im Städtebau“, 1962–88 Professor für Städtebau und Regionalplanung an der TH München (heute TU), 1965–68 Rektor der Hochschule, Mitgründer und 1964–82 Mitherausgeber der Stadtbauwelt. Ein Nachruf auf Gerd Albers ist in Bauwelt 9.2015 erschienen.

Lübeck will das im Krieg zerstörte Gründungsviertel auf den alten Parzellen wieder erstehen lassen. Das Ergebnis des zugehörigen Fassaden-Wettbewerbs wirkt wie ein Kostümfest



Lübeck an der Obertrave Fotos: Hansestadt Lübeck

# So wird es nicht gehen

Text **Manfred Finke**

## Offener einstufiger Ideenwettbewerb

### Preise (je 4250 Euro)

Thomas Fischnaller, Berlin  
Koner mann + Siegmund Architekten, Hamburg/Lübeck  
Haberland Architekten, Berlin  
Berkhoff/Löser Lott Architekten, Berlin  
Christoph Mäckler Architekten, Frankfurt a.M.  
Anne Hangebruch, Berlin  
Helge Tischler, Hamburg  
Max Nalleweg Architekten mit Kyung-Ae Kim-Nalleweg, Berlin

### Anerkennungen (je 2000 Euro)

Althen Architekten, Hamburg  
ARGE Meramer und Ekinci, Zürich  
Henrik Weber, Hamburg  
Stricker Architekten, Hannover  
Hermansson Hiller Lundberg, Stockholm  
TPMT Architekten, Berlin

### Fachpreisrichter

Jörg Springer (Vorsitz), Berlin; Thomas Will, Dresden; Helmut Riemann, Lübeck; Jörunn Ragnarsdóttir, Stuttgart; Nicola Petereit, Lübeck; Reiner Nagel, Potsdam; Franz-Peter Boden, Bausenator Lübeck

Lübeck will einen Teil des kriegszerstörten „Gründungsviertels“ neu bebauen. In diesem Quartier der Altstadt begann im späten 12. Jahrhundert Lübecks Aufstieg zum Vorort der Hanse. Bis zum Brandbomben-Angriff 1942 standen hier bedeutende Giebelhäuser, aus der späten Romanik bis zum Klassizismus. Vielen Stadtgründungen im Ostseeraum diente ihre Anlage als Vorbild. Die Nachkriegsbebauung erfolgte in völliger Abkehr von der früheren Dichte. Zwischen 1954 und 1957 entstanden hier zwei Berufsschulen in aufgelockert-vorstädtischer Bauweise.

Ein Schulentwicklungsplan stuft vor rund 15 Jahren beide Schulbauten als „nicht modernisierungsfähig“ ein. Und die Denkmalpflege wagte es nicht, zumindest den architektonisch besseren Bau des Göttinger Architekten Dietz Brandt unter Schutz zu stellen. Hinzu kam, dass das 2008 vom Bund aufgelegte „Förderprogramm Weiterbestätten“ den Lübecker Archäologen 10 Millionen Euro bescherte. Ein weiterer Grund, die beiden Berufsschulen abzureißen, denn unter ihnen waren viele mittelalterliche Mauerbefunde erhalten geblieben. Von 2010 bis 2014 fraß sich die größte „Stadtkern-Grabung aller Zeiten“ durch das be-

räumte Gelände. Danach waren fast alle Mauerbefunde verschwunden.

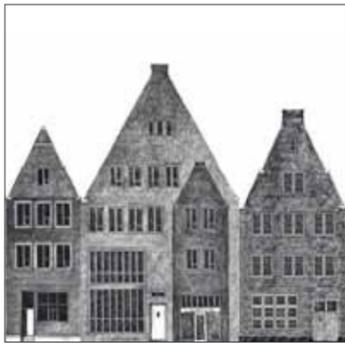
Die Bauverwaltung hatte unterdessen ein „Experten-Gremium“ berufen, das die Zukunft des Gründungsviertels erörtern soll. Der ca. 20-köpfige Arbeitskreis aus Vertretern der Bürgerschaft, der Bauverwaltung und der Wirtschaft, sowie Architekten und Mitgliedern der „Bürgerinitiative Rettet Lübeck“ plädierte für einen Wiederaufbau des alten Gründungsviertels in geschlossener Bebauung und in den originalen Hausbreiten. Die Idee fand in der Öffentlichkeit breiten Widerhall. Bauverwaltung, Gestaltungsbeirat und Politik schwenkten langsam auf diese Linie ein.

Seit 2014 stehen die Regeln fest: Im neuen Quartier soll vorwiegend gewohnt werden. Im Erdgeschoss ist Gewerbe vorgesehen. Es sollen giebelständige Einzelhäuser mit steilen Satteldächern an den alten Fluchtlinien auf den historischen Parzellen gebaut werden. Unter den Prämissen der Gestaltungssatzung - Massivbau mit Lochfassade in traditionellen Materialien, keine Stockwerk-übergreifenden Öffnungen, ein Mindestmaß an Plastizität, eine latente Symmetrie – soll eine dennoch „zeitgemäße moderne“

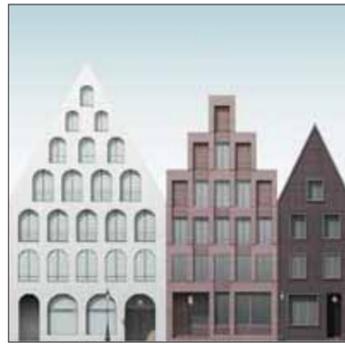
Der mittelalterliche Stadtkern von Lübeck ist seit 1987 Unesco-Weltkulturerbe



- 1 Marienkirche
- 2 Markt
- 3 Peek & Cloppenburg
- 4 Grundstück Hotelneubau
- 5 Gründungsviertel



**Preis**  
Christoph Mäckler  
Architekten



**Preis**  
Berkhoff/Löser Lott  
Architekten



**Preis**  
Max Nalleweg Architekten  
mit Kyung-Ae Kim-Nalleweg



**Anerkennung**  
Hermansson Hiller Lundberg  
Arkitekter

Architektur entstehen. An den Rückseiten der Häuser, die viel weniger Tiefe haben als die ursprünglichen, sind je nach Breite der Häuser auch Flügel-Anbauten und Querhäuser erlaubt. Erwünscht sind private Bauherrn oder Baugemeinschaften. Die Parzellen werden nur einzeln verkauft, es dürfen nicht zwei oder mehr Parzellen nebeneinander in „einer Hand“ sein. Die Vermarktung übernimmt die städtische Grundstücksgesellschaft TRAVE voraussichtlich ab Juni 2015.

Ideen für die Straßenfassaden sollte ein europaweiter Architektenwettbewerb liefern. Die Auslobung forderte unabhängig von einer bestimmten Adresse einen „Dreier-Entwurf“, also je eine Fassade für eine breite, eine weniger breite und eine schmale Straßenfront. Aus den prämierten Typen-Entwürfen können sich die Grundstückskäufer bedienen. Sie dürfen aber auch einen eigenen Entwurf beauftragen, der dann vom Gestaltungsbeirat zu prüfen ist. Auch die Rekonstruktion einer bis 1942 bestehenden Fassade ist möglich.

133 Büros aus ganz Europa nahmen am Wettbewerb teil. Anfang Februar prämierte die Jury acht Preisträger und sechs „lobende Anerkennungen“.

Da wimmelt es von Renaissance-Treppengiebeln mit stichbogigen Luken, man sieht „gotische“ Hochblenden, barocke, konkav-konvexe Giebelkonturen und klassizistische Horizontalität. Kim Nalleweg Architekten zum Beispiel bieten einen neobarocken Schweifgiebel über geschosshohen Riesenfenstern, daneben eine Art Speicherfront mit rundbogigen Luken. Christoph Mäckler Architekten machen die Rück- oder Hof-Fassade des historischen Lübecker Dielenhauses zur Straßenfront, erkennbar an einer hohen (Hof-)Fensterwand und dem als Blende rechts aufgesetzten Flügel-Ansatz. Berkhoff/Löser Lott Architekten schicken 17 rundbogige Riesenfenster in vier Etagen ins Rennen, die Schweden Hermansson Hiller Lundberg fröhliche Giebel-Umriss in konvex-konkav und Anne Hangebruch Treppengiebel in 20er Jahre Klinkerästhetik. Manche Wahl erscheint fragwürdig. Dass viele der Vorschläge, die Geschichte vorgeben, erst nach dem zweiten Durchgang rausfielen, spricht für eine starke Tendenz zum Historisieren in der Jury.

In der Wettbewerbsausstellung waren die prämierten Ansichten zu einer Straßen-Abwicklung zusammengesteckt. Da fuhr so manchem der

Schreck in die Glieder. Eine derartige Muster-Schau der Neo-Stile kann niemand gewollt haben. Bleibt zu hoffen, dass hier noch Klärung erfolgt.

Wünschenswert ist mehr Ruhe, mehr Unangenehmheit. Feine Ideen dazu findet man unter den Beiträgen, die ausgesiebt wurden: Da ist zum Beispiel der Entwurf von Motta-Stapenhorst, der ohne Historismus-Anleihen auskommt. Oder der Vorschlag von Dejozé & Dr. Ammann, der wohl wegen der alternierenden Wand- und Glasflächen und der unmotivierten oberen Abschlüsse auswich. Dennoch: Mehr selbstverständliche Entwürfe wie den der Lübecker Architekten Konermann + Siegmund zu prämiieren, wäre schon ein Zeichen gewesen. Das „Selbstverständliche“ indes ist kein Wert an sich: Nur in einer ruhigen Abwicklung wäre die von vielen gewünschte „archäologisch getreue“ Rekonstruktion der einen oder anderen 1942 zerstörten Fassade glaubhaft. Die im Wettbewerb gewählte Neo-Stil-Parade scheint indes entschieden. Man muss sich angesichts der Sieger-Fassaden die Frage stellen, ob man sie auch in zehn Jahren noch ertragen kann.

**Preis**  
Anne Hangebruch



**Kein Preis**  
Studio Motta-Stapenhorst



**Kein Preis**  
Dejozé & Dr. Ammann



**Preis**  
Konermann + Siegmund Architekten



- 1 Marienkirche
- 2 Markt
- 3 Peek & Cloppenburg
- 4 Schlüsselbuden
- 5 Markttwiete
- 6 Gründungsviertel

Hinter den Giebeln mit geschlängelten Klinkern verbirgt sich ein Gebäude mit 119 Hotelzimmern  
Visualisierung: Motel One

## Drei Giebel für Motel One

**Deutlich mächtiger und kompakter als beim Gründungsviertel nebenan: Drei Giebelbauten zwischen Marienkirche und Markt sollen in Lübeck ein Hotel beherbergen**



Nur wenige Schritte östlich des geplanten neuen Lübecker „Gründungsviertels“ mit Giebelhausfassaden unterschiedlicher Machart (siehe Seite 9) soll ein Neubau der Low-Budget-Hotelkette Motel One errichtet werden. Das sogenannte Stadthaus-Grundstück an der Ecke der Straße mit dem sonderbaren Namen Schlüsselbuden und der Markttwiete liegt zentral zwischen Marienkirche und Markt. Bisher wird es als Parkplatz mit öffentlichen Toiletten genutzt. Im Süden

### Eingeladener Realisierungswettbewerb

**1. Preis** Helmut Riemann, Lübeck

**ein 3. Preis** Nalbach und Nalbach, Berlin

**ein 3. Preis** Bieling Architekten, Hamburg | Kassel

**Weitere Teilnehmer** Eisfeld Engel, Hamburg; Kfs Architekten, Lübeck; Knerer und Lang, Dresden; Konermann + Siegmund, Lübeck; Lars Wittorf, Hamburg

### Fachpreisrichter

Franz-Peter Boden, Bausenator Hansestadt Lübeck, Thomas Will, Architekt, Mitglied des Gestaltungs- und Welterbebeirates, Jorunn Ragnarsdóttir, Architektin, Mitglied des Gestaltungs- und Welterbebeirates, Norbert Hochgürtel, Architekt, Lübeck

steht das inzwischen schon zehn Jahre alte – bei seinem Bau sehr umstrittene – Peek & Cloppenburg-Geschäftshaus von Christoph Ingenhoven. Die Zeiten haben sich geändert. Anders als beim Ingenhoven-Bau, aber ähnlich wie beim Gründungsviertel nebenan, möchte Lübeck den Hotelneubau durch eine Interpretation von Giebelhäusern vorsichtig in das UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“ eingliedern. Die Ausschreibung suchte eine „optimale Lösung zwischen Funktionalität und Ökonomie einerseits und eine angemessene architektonische Antwort in den historischen Kontext andererseits“. Die Stadt einigte sich mit der Münchner Motel One GmbH darauf, acht Architekturbüros für einen Realisierungswettbewerb einzuladen, der Ende Januar klar mit 7:0 Stimmen entschieden wurde.

Der Preisträger Helmut Riemann aus Lübeck hat sich im Hotelbau bisher mit dem Grand Spa Resort A-Rosa auf Sylt und dem Columbia Hotel Wilhelmshaven hervorgetan. Zudem kennt er sich bei stadthistorischen Themen seiner Stadt bestens aus. Sein Entwurf orientiert sich dicht am Stadtgrundriss vor den Kriegszerstörungen, der in mehrere Einheiten parzelliert war. Riemann schreibt in aller Deutlichkeit, dass „das Motiv

des Rücksprungs und die überkommene Typologie von Häusern mit steil geneigtem und gereihtem Dach als identitätstiftender städtebaulicher und architektonischer Baustein an dieser Stelle unverzichtbar“ seien. Durch den Versatz des westlichen Gebäudes an der Straßenecke gelingt es ihm, dem Gesamtblock an Wucht zu nehmen. Die Visualisierungen der drei unterschiedlich breiten Fassaden irritieren zunächst aufgrund der Größe. In der Ansicht zeigt sich dann aber, dass exakt die Höhe von Peek & Cloppenburg übernommen wurde.

Das Erdgeschoss öffnet sich zur Markttwiete mit einer bescheidenen Kolonnade vor dem Hotel-Foyer. Unabhängig von den drei nach außen erscheinenden Giebelbauten gibt es einen Innenhof. Für den Bauherrn war es von großem Vorteil, dass der Block frei steht. So sind 119 Hotelzimmer auf vier Ebenen nach allen vier Seiten ausgerichtet. Allerdings führen die zueinander verschobenen Giebel dazu, dass die Grundrisse vom Standard abweichen – Sonderlösungen schätzt ein Hotel-Bauherr nicht, die Zimmer werden mit klaren Vorgaben kalkuliert. In den Dächern will man neben der Technik weitere Zimmer unterbringen. **Sebastian Redecke**

**WWW.AUSSCHREIBEN.DE**

**DIE Datenbank für Ausschreibungstexte**

1 **620.000** (+, -, \$, \*) +, - \$ / - - "&, \$! / \*% - . \$0. \$

1 **über 450** , + # / ( . & \$, - . \$) \$,

