# Blaugrüner Stadtumbau

Text Frank Maier-Solgk

Düsseldorf strebt nach weniger Autos, mehr Blau und mehr Grün fürs Image. **Ein Freiraumwettbewerb** sollte Ansätze liefern, den historischen Ringgarten um den Stadtkern entlang des Rheins zu stärken. Bisweilen spinnernde Ideen treffen ins Herz einer städtischen Debatte zu Freiraum und Automobilität.

Die Stadt hat Sorgen! - könnte man neidvoll kommentieren. Während andere Kommunen zumal in NRW unter Haushaltssperren leiden, Bibliotheken und Schwimmbäder die Öffnungszeiten kürzen oder gleich schließen, leistet sich Düsseldorf einen üppigen internationalen Wettbewerb, der "die Identität der Stadt mit ihren vorhandenen kulturellen und räumlichen Qualitäten stärken" soll. Dahinter steht die Idee einer räumlichen Vernetzung der wichtigsten Kultureinrichtungen der Rheinmetropole, die ähnlich wie es Frankfurt mit seinem Museumsufer vorgemacht hat, zu einer "ganzheitlich wahrnehmbaren Kunst- und Kulturlandschaft" verbunden werden sollen. Die Vorgaben in der Ausschreibung für den zweistufigen, nun mit drei Preisen und fünf Anerkennungen abgeschlossenen Wettbewerb waren bewusst weit offen gehalten, die Formulierungen nicht völlig frei von Marketinglyrik. Ein Blick auf die städtebaulichen Gegebenheiten lässt jedoch die weitreichenden Chancen des Vorhabens erkennen, die dem "Dorf" am Rhein tatsächlich eine Vorreiterrolle verschaffen könnte: Da ist zum einen die überschaubare Größe des historischen Stadtkerns,

### Internationer, zweiphasiger Wettbewerb

1. Preis (130.000 Euro) Raumwerk, Frankfurt a.M., mit Seehof - Kunst im urbanen Raum, Frankfurt a.M.

2. Preis (80.000 Euro) mk landschaft, München

3. Preis (55.000 Euro) Prof. Fritschi, Prof. Stahl,

Anerkennungen TOPOTEK 1, Berlin/Zürich; Erasmus Eller, Düsseldorf mit Jörg Michel, Berlin; 03 Architekten, München, mit realgrün Landschaftsarchitekten, München: Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin, mit Yellow Z, Berlin, und Argus Stadt und Verkehr, Hamburg: A24 Landschaft, Berlin, mit Sandhaus Baukunst, Berlin

Uli Hellweg

Landeshauptstadt Düsseldorf

## Wettbewerbskoordination

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung, Haan/Rheinland

der sich zwei Kilometer entlang des Rheins erstreckt; da ist zum anderen die ursprünglich durch Gartenanlagen und Alleen gebildete, noch heute erkennbare, wenn auch mehrfach unterbrochene, halbkreisförmige Einfassung dieses Kerns, die wie in vielen europäischen Städten in der Schleifung der vormaligen Befestigungs-

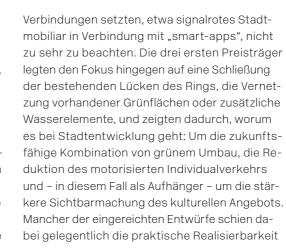






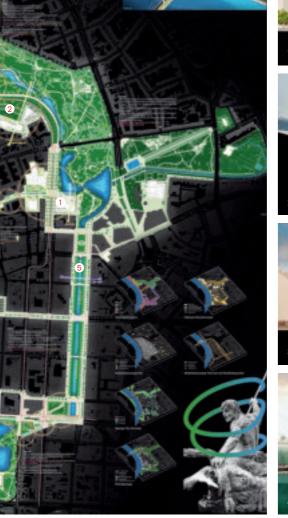
- 1 Landskrone 2 Hofgarten
- 3 Spee's Graben 4 Rheintunnel
- 5 Königsallee





aus den Augen zu verlieren. Auch der Siegerentwurf der Frankfurter Arbeitsgemeinschaft Raumwerk und Seehof - Kunst im urbanen Raum, die mit einem in den Rhein gebauten, begehbaren goldenen Ring ein Symbol setzen wollte (und dabei wasserrechtliche Fragen nicht allzu sehr berücksichtigte) war nicht frei von solchem Überschwang. Dennoch überzeugte ihre Idee der Wasserverbindungen, wie auch die stärker landschaftsplanerischen Entwürfe der zweit- und drittplatzieren Entwürfe von Manfred Kerler aus München, respektive dem Düsseldorfer Professoren-Team Fritschi/Stahl. Die Idee eines fließenden, dem Flaneur den Vorrang gebenden













wälle zu Beginn des 19. Jahrhunderts ihren Ursprung hat. Diese Planung als offene Gartenstadt durch den Hofgärtner Maximilan Weyhe hatte die stadträumliche Struktur geschaffen, die zu einer ringförmigen Verortung auch der bürgerlichen Kultureinrichtungen geführt hat.

## Ringen um den Ring

Nun tragen dergleichen weit gefasster Wettbewerbe, bei dem sich in Düsseldorf in der ersten Runde 60 Planungsteams beteiligten, die in der zweiten auf 16 sich verringerten, das Risiko dekorativer Lösungen. Die Jury tat gut daran, Ideen, die mehr auf mediale statt auf räumliche

WETTBEWERBE ENTSCHEIDUNGEN **Bauwelt** 2.2020 **Bauwelt** 2.2020 WETTBEWERBE ENTSCHEIDUNGEN



2. Preis Manfred Kerler sieht an gleicher Stelle eine über das Wasser kragende Plattform vor. Die Rheinbrücke begrünt er üppig und reserviert sie für Straßenbahn, Fußgänger und

Radfahrer. Sein Konzept sieht schrittweise Maßnahmen zur Stadtverwandlung hin zu blaugrün bis 2045 vor. Am Ende sollen Hofgarten und Innenstadt freiräumlich verschmelzen.



Raums entlang des historischen Rings stand allenthalben Pate.

Knackpunkt bleibt indes die Frage, wie weit die Umsteuerung beim Individualverkehr reichen kann. Denn Düsseldorf bietet auch für jene allzu oft stadtbildprägende Epoche des autoverkehrsgerechten Umbaus der 1960er und 70er Jahre viel Anschauungsmaterial. Nach dem Krieg hatte hier Stadtbaudirektor und Baudezernent Friedrich Tamms, der noch bei Albert Speer in Berlin die Radikalität städtischer Neuplanungen kennengelernt hatte, das alte Stadtgefüge des 19. Jahrhunderts durch Verkehrsschneisen überformt, zu denen drei zwei- bzw. dreispurige innerstädtische Rheinbrücken ebenso gehörten, wie deren Fortsetzung in Form von bis heute als Barriere wirkenden Straßenzügen.

Alle drei Siegerentwürfe des Wettbewerbs antworteten darauf mit einem, wenn auch unterschiedlich starken, Rückbau dieser Achsen. Neben einer Weiterführung des Rheinufertunnels war dabei der spektakulärste Ansatz der einer

3. Preis Den Professoren

Fritschi und Stahl schwebt

Düsseldorf als "Stadt der

Alleen" vor. Sie wollen den

Radverkehr stärken, umsteigen erleichtern und We-

geverbindungen zwischen

den Kulturpositionen auf-

werten und ergänzen.

Komplettbegrünung einer der zentralen Brücken über den Rhein durch das zweitplatzierte Münchener Team. Die Entscheidung über diesen neuralgischen Punkt wird die Stadtentwicklung der nächsten 20-30 Jahre maßgeblich prägen. Die Revision der autogerechten Stadt, die bereits mit dem Abriss der Hochstraße (Bauwelt 34.2011) und der kurz vor dem Abschluss stehenden Umgestaltung eines zentralen Platzes zum so genannten Ingenhoven-Tal - einem begrünten Büround Shoppingkomplex -, eingeleitet wurde, würde ihren Fortgang nehmen.

Dass dieser Weg nicht unumstritten ist, war zu erwarten. Der Kulturdezernent wies darauf hin, dass Kultureinrichtungen auch erreichbar sein müssten. Hinter der Kritik steckt die Ambivalenz des PKW. So ist es auch bei den erst vor kurzem in der Stadt eingeführte "Umweltspuren", die "grünen" Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind. Ob manchem Stau lodert hier ein Interessenkonflikt.





Bleibt zu erwähnen, dass der Wettbewerb für den "blaugrünen Ring" sich durch ein hohes Maß an Bürgerbeteiligung auszeichnete. Gleich mehrfach wurden die eingereichten Entwürfe, unter anderem im städtischen Hofgarten, dem Publikum präsentiert. Die Online-Beteiligung verzeichnete mehr als 40.000 Klicks. Konkrete Realisierungsversprechen sind jedoch mit den Auszeichnungen nicht verbunden; die Stadt will die verwertbaren Ideen aus dem Verfahren in Richtung eines Masterplans prüfen. Die Debatte zum blaugrünen Umbau Düsseldorfs wird vermutlich noch eine Weile geführt.

