Groene Loper
Maastricht

Das Aufkommen auf Fernverkehrsstraßen steigt weiter und belastet zunehmend die davon tangierten Städte. Im niederländischen Maastricht wurde ein Autobahnabschnitt in den Untergrund verlegt, um oberirdisch Platz für Grünflächen, Wohn- und Bürogebäude zu gewinnen.

Links: Abschnitt der Autobahn während der frühen Umbauphase 2013. Der Plan zeigt den Verlauf des neuen Grünstreifens mit den Tunneleinfahrten im Norden und Süden. In Rot: Flächen für Nachverdichtungen.
Foto: Mark Ahsmann, Wikipedia. Plan: West 8

Oben: Kreisel in der Mitte der Parkallee, März 2020. Das Hochhaus des Architekten Bernard Bijvoet ist auch auf den kleinen Fotos zu sehen.
Foto: Aron Nijs

Unten: Schnitt durch den König-Willem-Alexander-Tunnel. Im oberen Geschoss fährt der Stadtverkehr, im unteren der Fernverkehr der A2.
Abb.: West 8, Foto: Jeroen Musch

Text **Benedikt Crone**

Dass eine Autobahn ein „Nicht-Ort" ist, wissen wir spätestens seit dem gleichnamigen Werk des französischen Ethnologen Marc Augé. Tatsächlich findet sich an der breitasphaltierten Straße wenig, was sonst einem Ort eine erlebniswerte Existenz verleiht: weder vielfältige Nutzungen, noch ein qualitätsvoller Freiraum oder gar eine ansehbare Bebauung. Ein solcher Nicht-Ort, die niederländische Autobahn A2, durchschnitt Jahrzehntelang den Osten der Stadt Maastricht und trennte die Stadtteile Wittevrouwenveld und Wyckerpoort. Der Umgang der Stadt mit dieser Vakuumröhre, durch die unentwegt der Verkehrsfluss rauschte, war lange Zeit auf das Einführen von Tempolimits und Errichten von Lärmschutzwänden beschränkt. 2004 fiel der Entschluss, diese veraltete Verkehrsplanung einer aufwändigen Korrektur zu unterziehen: durch den Bau eines zweigeschossigen Tunnelsystems. Mit der Verlegung der Autobahn in den Untergrund sollte der Verkehr ungehindert weiterfließen, gleichzeitig aber der gesamte östliche Teil der Stadt von der Wiedergewinnung eines 2,3 Kilometer langen Streifens verwertbarer Erdoberfläche profitieren. 2016 wurde der Bau des König-Willem-Alexander-Tunnels vollendet. Seitdem wird oberirdisch gestaltet, gepflanzt, gebaut – und verkauft. Denn der Zuschuss eines privaten Baukonsortiums von 350 Millionen Euro zu den Gesamtkosten von 1,2 Milliarden Euro soll sich für dieses vor allem durch den Verkauf und die Verwertung von Grundstücksflächen refinanzieren.

Aber auch der Standort der überwiegend aus der Mitte des 20. Jahrhunderts stammenden Wohnriegel und Hochhäuser entlang der Autobahn (u.a. der Architekten Frans Dingemans und Bernard Bijvoet) wandelte sich durch den Umbau von einer durch Lärm und Abgase belasteten Randlage zu einem lauschigen Innenstadtplätzchen mit Blick ins Grüne.

Das Büro West 8 Urban Design & Landscape Architecture begleitet seit seinem Wettbewerbsgewinn für den Freiraum im Jahr 2009 das Großprojekt. Nach Plänen der Architekten wurde oberhalb des Tunnels eine von Linden gesäumte Parkallee angelegt, die sich mit einem mittigen Rad- und Fußgängerweg sowie zwei verkehrsberuhigten Straßen durch die Stadt schlängelt.

Dieser „Groene Loper" (Grüne Läufer/Teppich) lässt auf Luftaufnahmen noch das Vakuum erahnen, dass die Autobahn einst bildete, indem nun der Parkstreifen überdimensioniert und die angrenzende Wohnbebauung verhältnismäßig flach wirkt. Naheliegend – und sinnvoll –, dass hier auf Grundlage eines städtebaulichen Masterplans, den West 8 im Jahr 2018 der Öffentlichkeit vorstellten, abschnittsweise entlang der Straße nachverdichtet werden soll.

Schwerpunkte dieser Nachverdichtung bilden die nördliche Hälfte und das südliche Ende der Allee, überwiegend durch eine kleinparzellierte, reihenhausartige Bebauung mit Hinterhofgärten. Als nördlicher und südlicher Abschluss sind Hochpunkte und eine geschlossene Blockrandbebauung geplant. Rund um einen zentralen Kreisverkehr (Luftaufnahme oben) bleibt eine Grünfläche als Park frei. Durch die Planung ist eine maßstäbliche Formgebung der neuen, verkehrsberuhigten Straße als Lindenallee zu erwarten, die begleitet von einem niederländischen Backsteinidyll mit Erkern und Vorgärtchen – Fassade, Bauflucht und Gebäudehöhe der Häuser mit insgesamt 1100 Wohnungen sollen parzellenweise wechseln – den vormaligen Autobahncharakter endgültig überzeichnen wird. Ausnahme bilden hier die heiklen Punkte der Tunneleingänge im Norden und Süden, an denen die Erinnerung an die Autobahn durch unübersehbare Lärmschutzwände wachgerufen wird.

Mag die historisierende Gestaltungsweise der geplanten Neubauten auf Visualisierungen allzu konventionell erscheinen, könnten hierdurch auch einzelne der bestehenden Punkthochhäuser und Wohnriegeln der Nachkriegsmoderne an Erscheinung gewinnen, da sie oft höher ausfallen und exponierter liegen als die geplanten Reihenhäuser.

Die ersten Rohbauten des Entwicklers Ballast Nedam stehen und die Wohnungen sind fast vollständig verkauft. Der Erfolg des Projekts lässt sich wohl aber erst in Jahren bewerten. Für die Stadt Maastricht könnte es sich um eine äußerst teure und langwierige Umbaumaßnahme handeln, deren Aufwand sich allerdings in der Zukunft mehrfach auszahlen wird.

Planer
West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Rotterdam; Humblé, Martens & Willems, Maastricht; Brink, Rotterdam; Hilberink-Bosch, Berlicum, DAT, Tilburg; Bruls, Maastricht

Auftraggeber
Entwickler Ballast Nedam und Strukton, Behörde Rijkswaterstaat, Provinz Limburg, Gemeinde Maastricht und Meerssen

Zeitraum
2009–2025

Polcevera Park und Red Circle
Genua

Manchmal müssen Städte auch Katastrophen aushalten. Genua traf es 2018 hart, als die Polcevera Brücke einstürzte. Am Ort des Unglücks soll nun eine Geste entstehen, die an die Opfer erinnert, aber zugleich den Überlebenden Mut und Hoffnung für die Zukunft gibt.

Blick über das Polcevera Tal Richtung Hafen. Die kreisrunde Fußgängerbrücke umschreibt den Bereich, der vom Einsturz der alten Brücke 2018 betroffen war.
Abb.: The Big Picture

Architekten
Stefano Boeri Architetti, Mailand; Metrogramma, Mailand; Studio Laura Gatti, Mailand; Inside Outside, Amsterdam; Renzo Piano, Genua (große Brücke)

Zeitraum
seit 2019

Auftraggeber
Genova Municipality

Das Landschaftskonzept gliedert das Tal in Streifen mit verschiedener Botanik. In die Struktur eingebettet ist die Gedenkskulptur „Genua im Wald". Sie wurde bereits im August eingeweiht.
Abb.: Inside Outside (rechts), The Big Picture

Text **Ina Lülfsmann**

Am 14. August 2018 stürzte das Polcevera Viadukt, oder, wie die Autobahnbrücke über den Fluss Polcevera inoffiziell genannt wurde: die Morandi-Brücke, ein und hinterließ Chaos. Sowohl im darunterliegenden Tal als auch auf den Straßen in ganz Genua. Die Brücke war eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen der Stadt und das Tal musste ab sofort ersatzlos umfahren werden. Doch: Der Bau einer neuen Brücke, von Renzo Piano, ging erstaunlich schnell. Innnerhalb von zwei Jahren stand sie, die San-Giorgio-Brücke, benannt nach dem Schutzpatron der Stadt. Die Bauzeit betrug nur 15 Monate, beschleunigt mit Hilfe der Behörden in Rom in Form von verringerter Bürokratie, und selbst während der Corona-Pandemie konnten die Bauarbeiten unverändert weiterlaufen.

Renzo Piano, der in Genua aufgewachsen ist, nennt das neue Bauwerk eine urbane Brücke: Sie soll mit der Landschaft harmonisieren und sich nicht ins Blickfeld drängen. Das gelingt durch eine helle Farbigkeit, schlanke Abmessungen und schlichte Gestaltung der Struktur, der Konstruktion und der Gründung. Ein derart behutsames Entwerfen ist womöglich die beste Herangehensweise, bedenkt man, wie sehr das Vertrauen in Bauwerke wie dieses bei den Genuesen, vielleicht in ganz Italien und der restlichen Welt beschädigt wurde.

Um die Wunde der Stadt nicht nur zu flicken, sondern auch zu heilen, soll in Zukunft unterhalb der Brücke ein neuer Park entstehen. Das Konzept dazu lieferte der italienische Architekt Stefano Boeri zusammen mit Metrogramma und Studio Laura Gatti aus Mailand und Inside Outside aus Amsterdam. Das in Streifen angelegte botanische Grundgerüst führt die lineare Richtung der unter der Brücke verlaufenden Bahngleisen, Autobahnen und des Flusses Polcevera fort. Jeder Streifen, mit einer Breite von sieben bis zwanzig Meter, besitzt eine andere botanische Landschaft und repräsentiert damit die Vielfalt des Mittelmeerraums. Die lokale Flora findet auch in der Gedenkskulptur „Genua im Wald" Platz: Der Künstler Luca Vitone entwarf eine Installation aus 43 unterschiedlichen Bäumen des mediterranen Klimas auf einem zweireihigen Ring. Jeder Baum steht für eines der Todesopfer des Brückeneinsturzes 2018.

Durch den Park wird die Stadt in diesem Bereich sogar besser funktionieren als vorher, so zumindest der Vorsatz: Auch ohne das Ereignis im August 2018, das seitdem bei der Erwähnung Genuas stets in den Sinn kommt, war die Stadt sowohl wirtschaftlich als auch demografisch und kulturell am Schrumpfen. Der buchstäbliche Wegfall der Verbindung der beiden Talseiten beschleunigte diese Entwicklung, besonders der umliegende Einzelhandel litt. Das Polcevera-Projekt soll dieses Stück Stadt wiederbeleben. Eine rote, kreisrunde Stahlstruktur, der Red Circle, vereint die einzelnen Elemente des Parks, und dient als Fuß- und Fahrradweg. Das Material soll symbolisch für die lokale Tradition der Hochöfen, Hoch- und Baukräne stehen. Der Ring ist eine 1570 Meter lange und sechs Meter breite Skulptur mit einem Radius von 250 Metern.

Ein Gegenstück zu den horizontalen Brückenelementen bildet ein 120 Meter hoher Windturm, ebenfalls rot und aus Stahl. Er erzeugt mittels Windturbinen Energie, da der Park neben dem Gedenken der Opfer die Erzeugung von erneuerbaren Energien thematisiert. Die sogenannten „World Buildings", die einen nicht weiter definierten Mix an Funktionen beinhalten sollen, werden mit Sonnenkollektoren ausgestattet. Zudem besitzt der Red Circle einen speziellen Bodenbelag, der sich den sogenannten Piezoeffekt zunutze macht. Dabei wird elektrische Spannung an Festkörpern durch deren elastische Verformung erzeugt. Der Weg erzeugt also Strom, wenn jemand auf ihm geht oder fährt.

Das ganze Projekt um das Polcevera Tal ist von gemischten Gefühlen begleitet. Zwar sprach Renzo Piano zur Eröffnung der Brücke von einer „Geste des Friedens", die Angehörigen der Opfer werden wohl noch lange mit dem Unglück zu schaffen haben. Wenn sie vielleicht auch keinen Frieden mit der Ungerechtigkeit finden, so bleibt die Möglichkeit, die Neubauten als ein Zeichen der Versöhnung wahrnehmen. Der Blick nicht nur auf die Autotrasse für die Durchfahrenden, sondern auch ins Tal für die hier Lebenden könnte einen Aufbruch bedeuten. Red Circle könnte helfen, an einem Ort des Unglücks, ein Zukunftszenario zu entwickeln.

Renzo Piano ließ sich für den Entwurf der neuen Brücke vom Schiffsdesign inspirieren.
Abb.: Renovatio design