

Schon in der letzten Kolumne an dieser Stelle war sie Thema: die dringend erforderliche Energiegewinnung aus erneuerbaren und nachhaltigen Quellen. In der Stadt ist das gar nicht mal so einfach umzusetzen, wie die humorvolle Vorstellung meines Kollegen über ein einzelnes Windrad auf dem Tempelhofer Feld in Berlin zeigte. Auf dem Land leider auch nicht: Natur- und Artenschutz sowie ein verändertes Landschaftsbild führen dazu, dass sich viele Gemeinden immer häufiger gegen die Aufstellung von Windrädern aussprechen. Selbst in verlassenen, dünn besiedelten Landstrichen, drohen Konflikte wie beispielweise in Lappland, der größten zusammenhängenden Wildnis Europas. Die Bevölkerungsdichte liegt bei gerade einmal zwei Einwohnern pro Quadratkilometer. Hier, im Norden Schwedens, entsteht derzeit Europas größter Landwindpark, errichtet vom deutschen Hersteller für Windkraftanlagen Enercon. Der Park mit seinen 450 Quadratkilometern entspricht ungefähr der Fläche von Köln. Wenn 2026 die geplanten 800 Windräder stehen, wird dort so viel Energie generiert werden, wie hierzulande zweieinhalb Atomkraftwerke schaffen. Allerdings befindet sich die Anlage auf dem Weideland des einzigen, offiziell anerkannten indigenen Volks in Europa, den Samen. Sie haben indigene Landrechte und dürfen zum Beispiel ihre Rentiere auf bestimmten Gebieten weiden lassen, auch wenn sie das Land nicht besitzen. Im Falle des Mega-Windparks „Markbygdens“ steht einer Sami-Gemeinde genau dieses Recht für das besagte Gelände zu.

Wenn man erneuerbare Energie als nachhaltig definiert, stellt sich die Frage, was Nachhaltigkeit bedeutet. Kann von ihr gesprochen werden, wenn indigene Rechte beschnitten werden und eine Minderheit um ihren Lebensraum beraubt wird? Ist das grüner Kolonialismus? In Norwegen wurde im vergangenen Herbst geurteilt, dass zwei Windparks in der Nähe von Trondheim die kulturellen Rechte der Sami einschränken. Das Gericht bezog sich auf einen UN-Zivillpakt, der besagt, dass Minderheiten das Recht haben, „eigenes kulturelles Leben zu pflegen“.

Energiewende vs. indigene Rechte

Beatrix Flagner

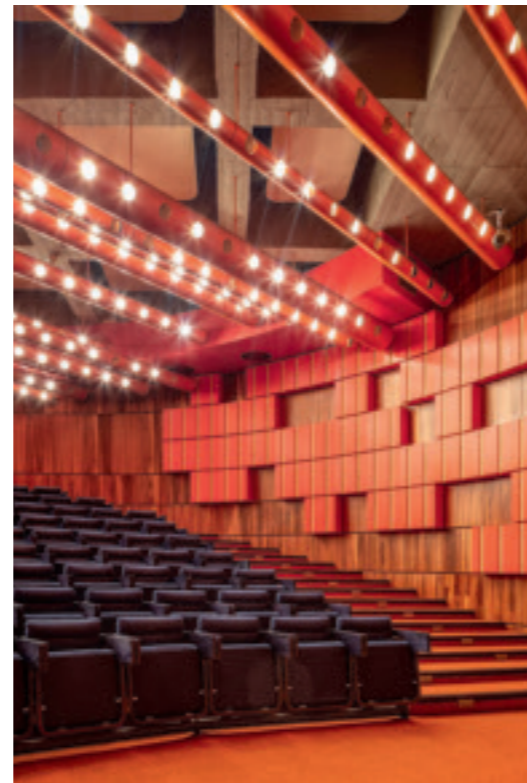
hat das Gefühl, beim Konzept der Nachhaltigkeit gibt es immer einen Haken.



Faszinierend...

Text **Tanja Scheffler**

Die Ausstellung „Raumschiff Enterprise“ feiert 50 Jahre Tschechische Botschaft in Berlin. In der Galerie des Tschechischen Zentrums wird die Planungsgeschichte der Ikone dargelegt und ihre architektonischen Qualitäten zelebriert.



Diplomatische Gesandtschaften waren schon immer wichtige Aushängeschilder, die das kulturelle Selbstverständnis des jeweiligen Landes widerspiegeln. In der DDR z. B. wurden viele Botschaften in typisierten Neubauten untergebracht. Nur wenige Länder konnten sich an zentralen Lagen präsentieren. Für die UdSSR wurde 1950–53 ein opulenter Neubaukomplex hinter dem Brandenburger Tor errichtet. In den 1960er Jahren entstanden an der Straße Unter den Linden die Botschaften der VR Polen und Ungarns. Beide wurden vor einigen Jahren für zeitgenössische Nachfolgebauten abgerissen (Bauwelt 5.2013).

1970 konzipierten Věra Machoninová (*1928) und Vladimír Machonin (1920–1990) für ein lang gestrecktes Grundstück an der Leipziger Straße einen später nicht realisierten Botschaftskomplex für die damalige Tschechoslowakei mit mehreren verschiedenen Baukörpern. Als dem Land danach das Grundstück an der damals in Otto-Grotewohl-Straße umbenannten Wilhelmstraße angeboten wurde, entwickelten sie ab 1972 für diesen Standort einen neuen Entwurf

für ein fünfgeschossiges Gebäude mit Ausstellungs-, Handels- und Konsulatsbereichen, dessen erstes Obergeschoss teilweise aufgeständert ist. Das Botschaftsgebäude wirkte anfangs wie ein im Niemandsland hinter der Mauer gelandetes Ufo und hat im Inneren weiterhin den Charme einer Zeitkapsel. Mit seinen authentischen Räumen, den Ausstattungs- und Kunstobjekten ist darin bis heute der gestalterische Zeitgeist der 1970er Jahre lebendig. Darauf spielt auch der Titel einer aktuellen Schau an: Raumschiff Enterprise.

Die Ausstellung des Tschechischen Zentrums wirft mit historischen Entwurfszeichnungen und aktuellen Fotoserien Schlaglichter auf die Planungsgeschichte des Gebäudes und zelebriert seine architektonischen Qualitäten. Die Schau in der Botschaft wurde von Simona Binko und Helena Huber-Doudová kuratiert, zusammen mit der Botschaft und dem Außenministerium der Tschechischen Republik.

Die Botschaft wurde 1975–78 in Zusammenarbeit mit dem DDR-Architekten Klaus Pätzmann auf einer annähernd quadratischen, für die ver-



schiedenen Nutzungen diagonal geteilten Grundfläche als monolithische Stahlbeton-Rahmenkonstruktion mit vorgehängter Stahl-Aluminium-Naturstein-Fassade und großflächigen Verglasungen realisiert. Zu den großen Clous gehörten die teilweise runden Innenräume und die sehr hohen, im ersten Obergeschoss gelegenen, an drei Seiten verglasten und für offizielle Anlässe genutzten Empfangsbereiche, die in den ersten Jahren nach der Einweihung einen hervorragenden Blick über die Mauer und in den Westteil der Stadt ermöglichten. Eine städtebauliche Situation, die man sich seit der Wiederbebauung des früheren Grenzstreifens gar nicht mehr vorstellen kann.

Durchkomponiert

Die Machonins gehörten in den 1960er und 1970er Jahren zu den führenden tschechischen Architekten und konnten in dieser Zeit aufsehenerregende Projekte wie das Kaufhaus Kotva in der Prager Innenstadt und das Hotel Thermal in Karlsbad (Bauwelt 13.2018) realisieren. Věra Machoninová war die treibende kreative Kraft hinter den

Entwürfen und Konstruktionen, ihr Mann war für die Organisation des gemeinsamen Büros zuständig. Viele ihrer Bauten haben selbstbewusste Baukörper mit einem ganzheitlichen Entwurfsansatz, der die Gestaltung der Innenräume, Ausstattungselemente und Möbel einschließt.

Auch die Botschaft im Berlin wurde wie ein komplexes Gesamtkunstwerk konzipiert und dabei noch mit Arbeiten bekannter tschechischer Glaskünstler akzentuiert. René Roubíček entwarf für den angeblich abhörsicheren, meist nur „U-Boot“ genannten Besprechungsraum einen floralen „Kronleuchter“ mit farbigen Blütenköpfen, den er zusammen mit seiner Frau Miluše Roubíčková-Kytková ausführte. Das erfolgreiche Künstlerpaar Stanislav Libenský und Jaroslava Brychtová kreierte neben einer abstrakten, an einen Vogel („Friedestaube“) erinnernden Glasskulptur auch noch röhrenförmige Hängelampen, andere Künstler und Künstlerinnen steuerten weitere Glasarbeiten bei. An vielen eleganten Details wie der trichterförmigen Deckenaussparung für den Kronleuchter kann man die frühe Einbindung der Künstler in den Planungsprozess erkennen.



Nach der Wende

Nach der Wende wurden neben der Wiederbebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes auch die neuen Regierungs- und Botschaftsgebäude euphorisch gefeiert. Viele Bauten der sozialistischen Ära waren dagegen umstritten. Die Tschechische Botschaft wurde noch 2001 im „Baumeister“ als „Kulturschock“ bezeichnet. Laut dem Autor „verstört [sie] mit kupfergeschwängerten Sonnenschutz- und Thermo-Gläsern alle halb gebildeten Architekturbetrachter.“ 2001 dokumentierte die Fotografin Candida Höfer die verschiedenen Räume im genutzten Zustand, als der abhörsichere Besprechungsraum als Stuhllager diente.

Dagegen feiert die aktuelle Sonderschau die Ästhetik des Gebäudes und das Design der Möbel. Auf einem Podest werden einige Sessel präsentiert, daneben eine Sitzgruppe. Es sind auch die Pläne des ersten Entwurfsstands zu sehen, aus Geheimhaltungsgründen jedoch keine des letzten, die später ausgeführte Fassung. Die ausgestellten Fotografien von Schnepf Renou wirken extrem aufgeräumt und zeigen ein Instagram-

In der Tschechischen Botschaft Berlin: Der Vortrags- und Kinosaal im 1. Obergeschoss, das Foyer und der abhörsichere Besprechungsraum mit dem in die Decke eingelassenen „Kronleuchter“ des Glaskünstlers René Roubíček. Fotos: Schnepf Renou

taugliches Idealbild. Aktuelle Filmsequenzen sollen die fließenden Übergänge des Gebäudes von innen nach außen verdeutlichen, lenken den Blick aber auch auf die später in der unmittelbaren Umgebung entstandenen Edelplatten und die gegenüberliegende Shoppingmall der Nachwendeara.

Weitestgehend authentisch

Nach der Teilung des Landes in die Tschechische und Slowakische Republik, übernahm das tschechische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten das gesamte Gebäude, reduzierte das Personal rapide und vermietete zeitweise einige der leer stehenden Büroflächen. Eine Teilung oder aber erneute Mitnutzung des Gebäudes durch Dritte ist aufgrund der heutigen Sicherheitsvorgaben für den Botschaftsbetrieb aber kaum mehr möglich. Die technischen Anlagen sind ferner veraltet und die Arbeitsbedingungen im Gebäude aufgrund der ungenügenden Heizleistung im Winter und einem starken Erhitzen vieler Räume im Sommer teilweise katastrophal, an einigen Wandverkleidungen lassen sich Wasserflecken erkennen und nach neueren, unter Verschluss gehaltenen Untersuchungen soll sich an verschiedenen Stellen Asbest befinden.

Bei einem derart präzise durchkomponierten Gebäude mit fest eingebauter Innenausstattung sind neue Nutzungen und bauphysikalische Verbesserungen ohne größere Eingriffe in die Originalsubstanz kaum möglich. Die Botschaft dämmerte lange Zeit im Dornröschenschlaf vor sich hin – ein Glücksfall für die Architekturgeschichte und Denkmalpflege. So sind neben der Fassade auch die bauzeitlichen Raumgestaltungen weitestgehend vollständig erhalten. Laut der Pressesprecherin der Botschaft „soll die große Rekonstruktion des Botschaftsge-

bäudes“ im nächsten oder übernächsten Jahr beginnen. Dabei geht es vor allem „um eine Modernisierung des Hauses und technische Instandsetzung“. Das äußere Erscheinungsbild soll dabei erhalten bleiben und „die dazugehörige Interieur-Ausstattung rekonstruiert und wiederverwendet werden“. Das Gebäude soll danach weiter als Sitz der Tschechischen Botschaft, des Tschechischen Zentrums und der Tschechischen Zentrale für Tourismus dienen. Es sollen aber auch Dienstwohnungen für die Botschaftsmitarbeiter und -mitarbeiterinnen eingebaut werden. Damit hat das Tschechische Außenministerium eine schwierige Aufgabe vor sich, kann sich später aber wahrscheinlich selber beglückwünschen, dieses einzigartige Gebäude nicht aufgegeben zu haben. Es verdeutlicht die beeindruckenden Architekturentwicklungen der damaligen Zeit durch Details, mit landestypischen Materialien wie dem Liberec-Granit und dem hohen künstlerischen Niveau der überlieferten Handwerkstraditionen wie der böhmisch-tschechischen Glasgestaltung. Das Gebäude ist auch weiterhin ein unverwechselbares Aushängeschild des Landes, bei dem die anderen, nach der Wende in der näheren Umgebung im Stil des „steinernen Berlin“ entstandenen Botschaften in puncto Ausstrahlung nicht mithalten können.

Raumschiff Enterprise

Galerie des Tschechischen Zentrums Berlin, Wilhelmstraße 44, 10117 Berlin
www.berlin.czechcentres.cz
Bis 3. Oktober



Ein Modell der Tschechischen Botschaft in der Ausstellung
Foto: Ivonne Thein

Leserbriefe

Umdenken durch Bürgerprotest

Stadtbauwelt 231, 19.2021, Seite 45

Erst jetzt bin ich zur intensiven Lektüre der Stadtbauwelt 231 gekommen und dabei im Beitrag über die Münchener Stadtentwicklung auf meinen Großvater, Professor Herbert Jensen, gestoßen, was mich natürlich gefreut hat. Allerdings kommt er, den ich persönlich leider nicht kennengelernt habe, beziehungsweise sein Werk im Text von Wolfgang Jean Stock nicht besonders gut weg.

Dieser suggeriert, dass der Stadtentwicklungsplan von 1963 eigentlich ein Generalverkehrsplan für die autogerechte Stadt war. „Die Münchener Stadtentwicklungsplanung hat seit den 1960er Jahren einen radikalen Wandel vollzogen: von der „autogerechten Sternstadt“ zur „Stadt im Gleichgewicht“ mit dem Ausbau peripherer Zentren.“, so in der Einleitung.

Beschäftigt man sich gewissenhaft mit der Münchener Stadtentwicklung, so muss festgestellt werden, dass es eben gerade nicht zu einem radikalen Wandel gekommen ist und auch nicht kommen musste. Auch und gerade weil der Generalverkehrsplan ja nicht allein das (individuelle) Kraftfahrzeug, sondern alle Arten der Mobilität berücksichtigt. Der Autor will uns hoffentlich nicht weismachen, dass Stadt und Städtebau ohne Verkehr und eine entsprechende Planung hierfür funktionieren würde.

Der Stadtentwicklungsplan von 1963 (STEP 1963) fußt auf einer sorgfältigen Bestandsaufnahme des damaligen Ist-Zustandes, der z.B. bereits sternförmige Straßen (u.a. Autobahnen) sowie ringförmige Straßenelemente aufweist (Hans Högg 1955, aber auch Planung Meiling 1946 lt. Wikipedia). Aus der Bestandsaufnahme im STEP 1963, der das sich anbahnende außerordentliche Wachstum, gerade für München, aufgrund des bundesrepublikanischen Wirtschaftswunders bereits berücksichtigt, werden die Planungsparameter für die Stadtentwicklung beschrieben. Dazu gehören:

- die City, die verkehrsberuhigt werden, aber auch Wohnraum bieten soll
- die Unterzentren, die sich, im Dialog mit den angrenzenden Gemeinden, segmentartig um die Innenstadt reihen
- Grünräume, die sich ebenfalls teils sternförmig vom Zentrum hin auffächern, sich aber auch untereinander vernetzen
- Straßen, die sich radial und sternförmig ausbreiten
- Ausbau des ÖPNV, insbesondere durch Schaffung eines U-Bahn-Systems, aber auch von Park & Ride-Zentren

All dies wird im Entwurf für STEP 2040 übrigens fortgeführt. Ebendort heißt es: „München setzt auf grüne und vernetzte Freiräume, eine effiziente, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität, starke Wohnquartiere und eine zukunftsfähige Stadtentwicklung, (...), eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion und den Dialog und die Diskussion mit der Stadtgesellschaft sowie den Akteur*innen der Stadtentwicklung und in der Region.“

Zu den „Freien Flächen“ heißt es im Textteil des STEP 1963: „Darüber hinaus muß jede sich bietende Gelegenheit zur Aussparung und Herstellung von verbindenden Grünflächen, seien es auch solche von bescheidenem Umfang, in Zukunft genützt werden. Zwar stehen die Waldgebiete am südlichen Stadtrand und die Moorgebiete am nördlichen Stadtrand als großräumige Erholungsflächen zur Verfügung, jedoch ist bisher ein teilweise recht erheblicher Mangel an be-

Der Bürger scheint nicht geneigt, auf seinen privaten Pkw verzichten zu wollen

lebendem Grün in den kompakten Großwohngemeinden zu verzeichnen. Fiskalische Überlegungen sollten hier einen notwendigen Grunderwerb nicht hindern. Der Wohnwert jedes Stadtgebietes wird durch verbindendes Grün, das die Fußgängerbereiche aufnimmt, außerordentlich gesteigert. Die Verunreinigung der Luft über der Stadt ist allgemein bekannt. Der gesundheitliche Nutzeffekt rechtfertigt finanzielle Aufwendungen.“ Das ist mehr denn je aktuell!

Betrachtet man ferner die Prognosen zur Entwicklung von München bis zum Jahr 1990, so muss man feststellen, dass die Einwohnerentwicklung ziemlich treffend vorhergesehen wurde: 1.250.000 Einwohner „1990 ungünstig“ laut Tabelle 18 im Textteil des STEP 1963, 1.229.000 Einwohner am 31.12.1990 laut Wikipedia. Ganz anders sieht es hingegen bei den Kraftfahrzeugen aus: Hier ging man von 361.000 bis 523.000 Kfz aus, davon 218.000 bis 375.000 Pkws. Nach einer Statistik waren es im Juli 1991 jedoch bereits 706.000 Kfz, davon 608.000 Pkw.

Der Generalverkehrsplan, der neben dem Individualverkehr ja insbesondere den ÖPNV stärkt, hat sicherlich die „autogerechte Sternstadt“ gefördert und damit auch auf die erwartete individuelle Motorisierung reagiert und diese dabei eher zu niedrig angesetzt. Nun bin ich selbst kein Freund des Individualverkehrs und kann daher die frühzeitigen Proteste gegen die Straßenplanungen gut nachvollziehen. Gleichzeitig

scheint der Bürger jedoch nicht geneigt, auf seinen privaten Pkw verzichten zu wollen, damals wie heute. Hätte der STEP 1963 den Individualverkehr also gänzlich negieren sollen? Wohl eher nein – man kann sich vorstellen, welche Folgen es für München gehabt hätte, wenn der Generalverkehrsplan nicht den Individualverkehr berücksichtigt hätte.

Der STEP 1963 ist zudem von vorneherein flexibel angelegt und maß sich eben gerade nicht an, ein absolutes Planungsszenario darzustellen: „Die dem Stadtentwicklungsplan zugrunde liegenden Überlegungen und Vorstellungen werden ebenso wie der Stadtentwicklungsplan und der hierauf beruhende Flächennutzungsplan laufend und sorgfältig an der tatsächlichen Entwicklung gemessen werden. Der Stadtentwicklungsplan ist in seiner Einzelkonzeption auch für die Zukunft so beweglich gehalten, daß er abweichenden Entwicklungen Rechnung tragen kann.“

Dass nicht alle Planungen über knapp 30 Jahre Bestand haben würden, und dass einige Planungen sogar recht schnell einer Neubewertung unterzogen wurden, liegt in der Natur der Sache und sollte auch nicht unerwähnt bleiben. Dass jedoch die aus heutiger Sicht positiven Planungen keine Erwähnung finden, suggeriert eben jenes falsche Bild meines Großvaters. Überlegungen und Planungen zu Fußgängerzonen (die nicht nur versprochen, sondern gebaut wurden), bevorzugte Nutzung des ÖPNV, Bau einer U-Bahn (die auch gebaut wurde), Erhaltung und Verbindung von Grün-/ Frischluftschneisen (die Planung ist noch heute gültig!) bleiben unerwähnt, sind jedoch sehr vorausschauend gewesen und heute wichtiger denn je. Soweit ich weiß, hatte mein Großvater übrigens keinen Führerschein.

Johan Jensen, Architekt, München



W I R D E N S T E I N D A Z U



D I R E K T Z U M P R O D U K T
Röben GEESTBRAND bunt-weiß

