

Strategien für den öffentlichen Raum : Fallbeispiel Chemnitz

Autor(en): **Cisar, Hana**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 9: **Lebensraum Sport = L'espace de vie du sport = Spacing out for sport**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63063>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Strategien für den öffentlichen Raum: Fallbeispiel Chemnitz

Es gibt zwei Weisen, sich der Stadt zu nähern – sie lassen sich mit dem Denkbild des Gegensatzpaares von Planer und Flaneur umschreiben. Der Planer, mit der uns allen bekannten technokratisch-ökonomisch bedingten Machbarkeitsidee, dessen Stärke in seinen Handlungsmöglichkeiten und dessen Schwäche in seiner Wahrnehmungsmethode liegt, tritt als «Ordnungsproduzent» auf. Er operiert mit Begriffen wie Optimierung, Quartierplanung und Verkehrsachsen. Der Flaneur mit seiner eingeschränkten Handlungsmöglichkeit ist der Wahrnehmende par excellence, den Benjamin schon in seiner Zeit verloren geglaubt hat, und dessen literarische Wiederkehr er in seiner Rezension einer Stadtbeschreibung aus der Sicht eines Flaneurs (Franz Hessels *Spazieren in Berlin*) feierte.

Heute gewinnt die dynamische Schwelle zwischen dem Gegensatzpaar Planer–Flaneur an Wichtigkeit. Sie umschreibt den sich ständig bewegenden, verändernden Ort, an dem sich der Urbanist nicht mehr mit dem Nur-Ordnungsproduzenten identifiziert und in seiner Art, die Stadt zu bedenken, auch andere Werte einbezieht als die nur-objektiven, -rationalen, -ökonomischen, beziehungsweise an dem dem Flaneur ein zur Produktion gewordenen «Lesen» möglich wird. Die damit einhergehenden Tätigkeiten beziehungsweise Haltungen spannen das Feld zwischen den zwei Perspektiven – Stadtwahrnehmung und Stadtdarstellung, Vergangenheits- und Zukunftsbezug – auf, die an der Dialektik von Erinnerungstätigkeit und Situationsanalyse teilhaben und aus denen der Workshop zum Umfeld des Hauptbahnhofs in Chemnitz diskutiert werden soll.

Historische Zäsuren und Kontinuitäten in der Stadtentwicklung

Die Kontinuität in der Stadtplanung liegt in Chemnitz zwischen

1900 und 1933. Sie setzt im ersten Jahr des Mandates von Martin Richard Möbius als Regierungsbaumeister mit der Verabschiedung des sächsischen Baugesetzes ein.¹ Diese damals landesweit einmalige Regelung ebnete den Weg für die Industriearchitektur. Möbius' Beiträge in den *Monatsblättern* boten ihr ein Forum. In derselben Richtung wirkte auch Möbius' Nachfolger Fred Otto. In dieser Periode entstanden repräsentative Bauten als Folge der Industrialisierung der Stadt.² Zwei bedeutende Zeugen davon sind das Kaufhaus Schocken von Erich Mendelsohn, von dem Julius Posener sagte, dass es durch seine kontrollierte Dynamik und die sich selbst erklärende Struktur der beste Bau Mendelsohns sei,³ und das in der Sprache der klassischen Moderne von Fred Otto gebaute Stadtbau.

In Chemnitz wurde in den letzten 50 Jahren eine eigene Stadtentwicklung durch zwei Zäsuren verhindert. Einerseits von der Zerstörung ihrer Textil- und Maschinenindustrie durch die Bombenangriffe der Alliierten als Folge der Diktatur des Nationalsozialismus und andererseits durch den generalisierten Verschleiss – hier ist vor allem derjenige der urbanen Kultur angesprochen – als Folge der Planwirtschaft, das heisst jener Verwissenschaftlichung der abgeleiteten Bedürfnisse, charakteristisch für die Diktatur, die die Stadt in Karl-Marx-Stadt umbenannte. Diese Verwissenschaftlichung wirkte sich im allgemeinen im Osten auf die Vorstellung von öffentlichem Raum aus, der innerhalb eines diktatorischen Systems Synonym von staatlicher Überwachung und politischem Zwang ist, und die damit die Ursachen für seine Nicht-Aneignung in sich trug.

Beide Zäsuren hinterliessen emotional hochbesetzte Erinnerungen und Erwartungen. Es ist nicht erstaunlich, dass die Stadt – vorsichtig genug – nach der Wende einer-

seits vor dem Druck der westlichen Investoren beziehungsweise desjenigen der öffentlichen Bauherrenvertreter, der Industrie- und Handelskammer und deren Devise «Bauen um jeden Preis», aber vielleicht auch vor den neuen Kriterien des Entscheidungsprozesses zögerte. Andererseits und gewissermassen als Folge dieses Zögerns überkamen sie Zweifel ob des gelungenen Sprungs in die Zukunft.

Die «Zukunftsoption für das Zentrum» – momentan eine leere Fläche, auf der Ausgrabungen stattfinden und auf der ein 30geschossiges Kongresshotel aus den achtziger Jahren steht – bringt diese Zweifel exemplarisch zum Ausdruck. 1991 wurde an dieser Stelle ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Die wichtigste städtebauliche Veränderung des Masterplans galt dem Verkehrskonzept, in dem die in den sechziger Jahren auf den Tram- und Autoverkehr (sechs Spuren) bemessene innerstädtische Magistrale (Strasse der Nationen) zur kulturellen Flanierstrasse umfunktionierte und der Autoverkehr radial umgeleitet wurde. Das Projekt des holländischen Teams Coenen-Christiaanse, ein vielversprechender räumlich differenzierter Ansatz für eine spätere Verdichtungsstudie, erhielt den Trostpreis. Ein starrer Plan mit der konsensgeläuterten Figur der Blockrandbebauung ging als Sieger hervor und wurde zur Basis der zukünftigen Rahmenplanung für die Innenstadt. Die drei Grossblöcke fassen präzise den Strassenraum; eine Aussage für eine Haltung gegenüber dem bombardierten Umland fehlt.

Diese zwei Positionen, die vor allem in Deutschland zum Ausdruck kommen – einerseits freistehende Formen in Anlehnung an die Praxis der siebziger Jahre (z.B. fragmentierte rebusartige Formen bei Libeskind), andererseits der Rückgriff auf die Stadt des 19. Jahrhunderts und seine Erfindung der Tradition⁴

(z.B. O.M. Ungers, H. Kollhoff) –, verkörpern den Gegensatz, der den Konflikt der heutigen Situation kennzeichnet.

Im Anschluss an die in vielen anderen Städten der alten DDR laufende Diskussion über das zukünftige Stadt- und Entwicklungsbild nach der Wende – so in der benachbarten Museumsstadt Dresden oder in der Universitätsstadt Leipzig – bringt die Veranstaltung des Architektur Forums in der Industriestadt Chemnitz Ansätze der westlichen Interpretation des Problems zum Ausdruck (nur einer der Teilnehmer kam aus Ostdeutschland, beziehungsweise ist es die Chemnitzer Bau- und Planungsfirma, die das Forum finanzierte), aber auch den Widerhall der nebulösen Forderung der Veranstalter nach der «integrierten Stadtentwicklung» oder nach der «städtebaulichen Integration». Sie ging von der Notwendigkeit aus, «die Zentrumsfunktion der Stadt ausbauen und ihre Attraktivität steigern»⁵ zu müssen, und von der Überzeugung, dass ein um- und ausgebauter Bahnhof (Wunsch nach dem ICE-Anschluss) auch heute eine Stadtentwicklung bewirken kann. Diese wurde primär vom Verkehr aus angegangen und nicht vom öffentlichen Raum als alltäglichem Begegnungsraum. Darum waren im Bahnhofsgebiet *räumliche Konstellationen* gefragt, die einerseits der veränderten Funktion der Strasse der Nationen Rechnung tragen und andererseits das Wohngebiet Sonnenberg aktivieren beziehungsweise aufwerten sollten.

Die Reorganisation diverser Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Auto und Fussgänger) sowie die Verbindung von Stadtteilen, die vom Bahnhof in seiner aktuellen Form getrennt werden, machen aus der Aufgabe eine komplexe Mischung städtebaulicher, architektonischer und ökonomischer Komponenten, die nicht nur formal gelöst werden

¹ Jens Kessner: Architektur und Städtebau in Chemnitz im Kontext der sozialökonomischen Entwicklung von 1900 bis 1933, 2 Bde., Diss., Leipzig, 1992, S. 128

² Industriearchitektur in Chemnitz 1890–1930, Fotografien von Hans Christian Schink, Text von Tilo Richter, Deutscher Werkbund Sachsen (Hrsg.), Leipzig, 1995

³ Julius Posener: Vorlesungen zur Geschichte der neuen Architektur in: «Arch+» 48, Sondernummer zum 75. Geburtstag von J.P., (1979) 1985

⁴ E. Hobsbawm, T. Ranger (Hrsg.): *The Invention of Tradition*, Cambridge, 1983

⁵ In: Textlicher Teil zur Auslobung des Wettbewerbes *Umgestaltung der Strasse der Nationen* aus dem Jahre 1994

kann, sondern auch eine politische und konzeptionelle Reaktion herausfordert. Diese benötigt zwei Komponenten: eine Strategie, die eine Stadtlektüre mit einer Zukunftsvision verbindet, und einen überzeugenden Vorschlag für die gestalterische Lösung der verkehrstechnischen und funktionalen Aspekte.

Das Problem der Attraktivität des Bahnhofs in Chemnitz lässt sich nicht mit einer dem ICE-Bedarf «angemessenen neuen Form» lösen, in der Läden, Cafés oder Kinos gemäss dem zurzeit praktizierten ökonomischen Konzept der deutschen Bundesbahn⁶ verstreut werden, und auch nicht mit einem High-Tech-Solitär, dessen Hülle zwar zu verführen vermag, aber keinen Dialog mit der Stadt eingeht, herbeizaubern (Projekt Teherani). Sie lässt sich nicht mit einem *en prime* dazugegebenen Quartier, das aus Blöcken mit übernommenen Fluchtlinien besteht (Projekt Oraviec), oder nicht mit punktuell verdichteten Stadtteilen und einer durch eine Unterführung wieder verbundenen Strasse (Projekt Caruso) erreichen. Denn in diesem Stadium geht es nicht primär um einen architektonischen, sondern um einen konzeptuellen städtebaulichen Vorschlag, der zukünftige Umstrukturierungen der benachbarten Stadtgebiete vorwegnehmen sollte. Anders formuliert: um einen Diskurs über die Funktion des Bahnhofs für die Stadt und die Funktion der Stadt für den Bahnhof.

Die Bedeutung der anschliessend besprochenen Arbeiten liegt demnach nicht so sehr in ihrem Musterwert, einen modernen Bahnhof geplant zu haben, sondern in den aus diesem Anlass heraus entstandenen Stadtlektüren. Es geht dabei um Vorgehensweisen, in denen die Stadt zu einem Diskursraum wird, auf dessen Hintergrund präzise, realitätsbezogene Entwürfe und nicht weniger präzise phantasievolle Projektionen entstehen.

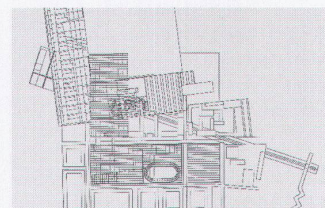
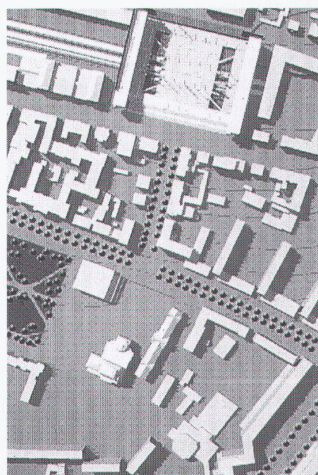
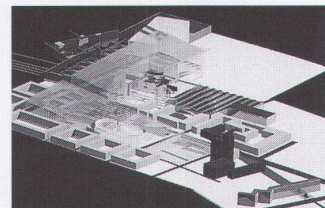
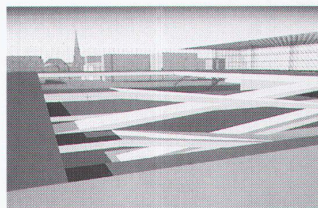
⁶ Der Bahnhof wird an einen Unternehmer verkauft, und die Bahn mietet Räumlichkeiten. Genau diese Haltung führt zu architektonischen Ergebnissen, die am Bahnhof Leipzig so problematisch sind.

Verkehrsflüsse; IPRO-Plan

Der Bahnhof ist nicht, wie in den anderen Projekten, quer zu den Verkehrsstrassen plaziert. Vor den alten Bahnhof, der beibehalten wird, werden ergänzende Glas-Trakte gestellt, mit denen eine eigentliche Transparenz (im Sinne Slutzkys) entstehen soll, die aber wegen der Grösse der Anlage problematisch scheint. Ein Gebäude, auch wenn es aus Stahl und Glas besteht, ist nie transparent. Der Bahnhof wird mehr ins Stadtzentrum gerückt. Der alte Bahnhof scheint aber mit diesem Erschliessungskonzept seine bisherige Funktion der Verteilerhalle zu verlieren. Die Verbindung zum Wohnquartier Sonnenberg erscheint hier mit der Umleitung des öffentlichen Verkehrs stärker zu sein als in den anderen Projekten. Diese neue Achse erweitert sich vor dem Bahnhofsvorplatz zu einem Strassenbahnkreisel. Hat der planwirtschaftliche Städtebau die städtischen Mobilitätsarten monumentalisiert, so wird hier die Monumentalität – die von Rossi, Grassi oder Krier poetisiert – mit dem Verkehr als Ausgangspunkt funktionalisiert. Dies kommt in der Darstellung klar zum Ausdruck, die an die Verkehrsschemata, in der Art, wie sie vom Düsseldorfer Büro HPP in den sechziger Jahren gezeichnet wurden, erinnert.

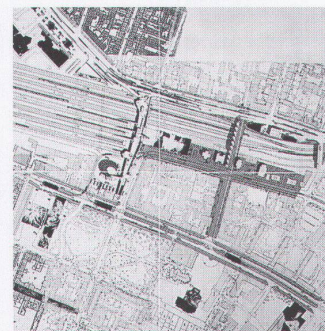
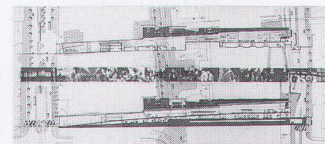
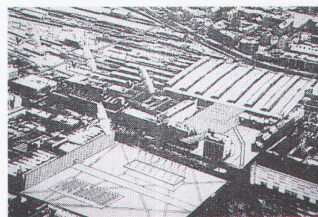
Vom Bahnhof über den Boulevard ins Theater; Erhard Schütz

Der alte Bahnhof wird abgebrochen und auf die Höhe der Carolastrasse in Richtung Stadtzentrum als modernes Monument neu gebaut. Es entsteht ein bekanntes und für jedermann lesbares urbanes Motiv von zwei Monumenten, die mit einer repräsentativen Achse verbunden werden. Es stellt sich die Frage, ob der Aufwand berechtigt ist und was damit gelöst wird. Interessant scheint die versenkte, aber sichtbar gelassene Geleise-Achse, die



Projekt Erhard Schütz

Projekt Agus Rusli



Projekt Michael Stanton

Projekt Alex Wall

durch das Gebäude geht und damit die Ambiguität des Bahnhofs – zum Teil Kopf- und zum Teil Durchgangsbahnhof – zum Ausdruck bringt. Der Referenzraum des neuen Bahnhofs ist eine offene, überdachte monumentale Plattform, eingespannt zwischen die zwei rechtwinklig zur Bahnhofstrasse gelegten horizontalen Scheiben. Ausser der Aussicht über die Stadt und dem Zelebrieren der Öffentlichkeit bietet die Plattform aber kein Programm an – es sei denn im besten Fall wohlwollend einen Ort für undefinierte Manifestationen.

Die Öffentlichkeit nach innen geholt; Agus Rusli

Zwei gigantische L-förmige Gebäude werden vorgeschlagen, die als Orte, «wo alles passiert», fungieren sollen. Dieses futuristische Bild ahmt die Unruhe der Grossstadt nach, das eher so, wie es Buckminster Fuller als visionäres Projekt mit der Kuppel über New York visualisierte, funktionieren könnte, und nicht mit dem realen Programm gerechtfertigt werden kann. Als Amerikaner spürt Rusli die Grossmassstäblichkeit des mit Verkehrsflächen erzeugten monumentalen Effekts; gleichzeitig aber nimmt er die negativen Konnotationen überdimensionierter Räume aus der alten DDR nicht wahr. Er wiederholt die Grossmassstäblichkeit als Innenraum, ohne die Angemessenheit (Chemnitz ist nicht Lille!) überzeugend darzustellen.

Vielversprechend scheint hingegen die Geste, wie das Parteigebäude städtebaulich als Zeichen in die Grossmassstäblichkeit der schiefen Ebene der Dächer der zwei L-förmigen Gebäude einbezogen wird. Sie wird aber nicht gedacht und verwendet wie zufällig einen mehrfach besetzten Begriff: von der Karl-Marx-Figur durch die Öffnung des Gebäudes verläuft eine visuelle Achse bis zur «goldenen Medusa», einem «virtuellen Monument» (Rusli). Diese Begrifflichkeit erscheint wegen ihrem sowohl mythologischen wie modernen Gebrauch problematisch, zumal der Grund dafür vom Verfasser nicht näher erläutert wird. Der disproportionierte Massstab ist um so erstaunlicher, als die architektonischen Volumen an Stadtelemente erinnern, wie sie von Colin Rowe als Verdichtungsmethode in Collage City dargestellt wurden.

Die Stadt als Event; Michael Stanton

In diesem Vorschlag wird nichts am alten Bahnhof abgerissen, nur der Busbahnhof wird wie in den meisten Projekten in die Nähe des bestehenden Bahnhofs gerückt. Stanton geht nicht auf die Forderungen bezüglich des zukünftigen ICE-Verkehrs ein, sondern er konzentriert sich auf die Orte der täglichen Aktivitäten. Es gelingt ihm, mit einer Reihe von kleineren und grösseren «chirurgischen» Eingriffen in die vorhandene Grossmassstäblichkeit einen auf den einzelnen bemessenen Raum zu schaffen.

So nimmt die Halbierung der Strasse der Nationen mit einem längs über den Tramgleisen schwebenden fünfgeschossigen Riegel die moderne Sprache der herumstehenden Plattenbauten so gut auf, dass er trotz seiner Grösse wie immer-schon-dagewesen wirkt. Seine Gesamtproportion von 7 m Breite auf 20 m Höhe auf der Länge der Strasse der Nationen wirft auf die Umgebung einen augenzwinkernden Schatten. Mit ähnlich spielerischem Geist verwandelt er die kaputte Fassade der Bibliothek in eine Kinoleinwand, die zu einem entmaterialisierten, bewegten Hintergrund einer städtischen Freizeitzone wird: neben der für Sitzbänke reservierten Fläche wird die zurückgebliebene Hängestruktur des in die Nähe des Bahnhofs gerückten Busbahnhofs den Parkaktivitäten zugeordnet.

Mit minimalen Mitteln und viel Sensibilität – sowohl in der Darstellung als auch in den vorgeschlagenen Objekten – verändern die wie mit dem Zauberstab hervorgeholten Ereignisse den Alltagshorizont der Stadt. Die kleinen Markthütten vor dem mit negativen Erinnerungen behafteten, aber architektonisch interessanten Parteigebäude könnten das von Benjamin im Surrealismus vermisste politische Erwachen aus dem Traum verkörpern, das in der Architektur ein Vorbild zum Beispiel in der Haltung von Cedric Price findet.

Michael Stantons Haltung erinnert an diejenige der Aktionsgruppen (z.B. Streetfarm), die im Umfeld der Architectural Association in den siebziger Jahren in den Städtebau eingreifen wollten, ihn in die Strassen holten – was ihnen auch gelang.

Der Bahnhof als Filter zwischen drei Strassenlandschaften; Alex Wall u. a.

Dieser Entwurf geht von der vermehrten Mobilität der Stadt aus, die mit der Bedeutung der Autobahnen als Raum oder als Figur städtischer Infrastruktur (equiped void) und entwicklungsbestimmendem Träger, wichtiger als Gebäude, einhergeht. Die Graphik – in Anlehnung an den zeitgenössischen Maler aus Chicago, Roger Brawn – unterstreicht dies. Der Bahnhof – eine mit Lockerheit gezeichnete plastische freie Form – liegt quer zu den Zügen, gespannt auf einer Länge von 270 m, von der Strasse der Nationen (öffentlicher Verkehr) über die Bahnhofstrasse (Fussgänger) bis zur Dresdener Strasse (privater Verkehr), die mit einer inneren Rampe verbunden werden. Der Bahnhof ist die Attraktion: er verbindet und strukturiert das, was sich im Alltag ausschliesst und das, was in der Moderne zum Leitgedanken und von den CIAM «Trennung der Funktionen» genannt wurde. Er setzt sich aus drei weichen, sich überlappenden, als Bauetappen gedachten Formen zusammen. Sie ermöglichen, im Gegensatz zu den Blöcken im Raster, die Integration von Abweichungen. Überzeugend ist die radiale Busbahnhöflösung, die optimal in die Strassenbahnschlaufe eingebettet ist und in ihrer Anordnung an diejenige für Rotterdam (OMA) erinnert. In der Fussgängerzone erinnert die Komposition der Strassenmöblierung an Le Corbusiers Saint-Dié. Alex Walls Entwurf ist die konsequente Lösung einer gestalteten Verwebung der Funktionen zwischen den Mobilitätsarten. Damit führt er seinen Gedanken für den Atlanta-Wettbewerb weiter.

Städtebau als visionäre Geschichtskonstruktion; Simon Ungers

Dieser Vorschlag ist voller Anspielungen an Räumungsstrategien der Moderne: Le Corbusier, Archizoom, OMA. Drei rechteckige Flächen gleicher Grösse bilden das Spielfeld, das sich der Architekt als Kontrastprogramm und Strategie zum traditionellen Planungsinstrument, dem Masterplan, markiert hat. In einem ersten Schritt, wo sie als schwarze Flecken erscheinen, fällt auf, wie sie die vorhandene städtebauliche Linienführung unterstützen und ordnen: einmal längs der Strasse der Nationen, einmal die

Bahnhofstrasse überlappend, einmal im Stadtzentrum, quer zur Strasse der Nationen. Das Interessanteste scheint mir der im Stadtzentrum hängende öffentliche Raum, der formal direkt von Lissitzkys Wolkenbügel abgeleitet ist. Anders als in der Moderne – auf die sich Ungers mit drei Vorbildern bezieht: Mendelssohns Haus Schocke, Mies' Wettbewerbsentwurf für den Alexanderplatz und Industriebauten als Bautyp –, wo eine virtuelle Fläche mit Streifen (Scheiben) einen fliessenden Raum erzeugt, wird der Raum begrenzt. Der Autor löst sich von der Vergangenheit und führt eine Geschichtskonstruktion vor, das heisst, nicht eine Wiederholung dessen, was eigentlich war, sondern eine neue Komposition, in die Elemente der Vergangenheit eingeschrieben sind. Diese Haltung liesse sich mit Benjamins Aussage von 1938 umschreiben: «Die wahre Methode, die Dinge sich gegenwärtig zu machen: sie sich in unserem Raum (nicht uns in ihrem) vorzustellen.» (V. 2/1014).

Die mechanische Stadt; Stefano de Martino

In diesem Vorschlag gibt es keine Pläne, er besteht aus einer Serie von künstlerischen Skizzen. Sie zeigen am wenigsten von allen; darum kann man darin am meisten sehen. Das Stadtzentrum wird zum Bahnhof verschoben und besteht aus Kräftepunkten, von denen aus die zukünftige Entwicklung gehen soll. Der Bahnhof, nachts eine Lichtbrücke zwischen dem Stadtzentrum und dem Sonnenberg, ist die Ausnahme in einem Feld von rechtwinkligen Hochhäusern, deren leichte Neigung in unterschiedliche Richtungen an bewegte geometrische Figuren aus dem Triadischen Ballett Schlemmers erinnert und jeder Analogie mit monumentalen Figuren fern bleibt. Damit bekennt sich der Autor erneut zu einer Reaktivierung der Avantgarde, die in seiner Ausstellung der *Cities of Childhood* (Kinderkolonien in Mussolinis Italien) zum Ausdruck kommt, und zu seiner Handschrift, die den Zeichnungsstil von OMA Anfang der achtziger Jahre prägte.

Geschichte als Tagebuch; Antonio Poch

Dieses Projekt hat zwei Teile, die gleichzeitig aneinander anschliessen und voneinander un-

abhängig sind. Auch hier wird die Frage nach der Attraktivität nicht mit dem ICE-Halt gerechtfertigt. Der neue Busbahnhof als erster Teil steigt als schiefe Ebene von der Bahnhofstrasse aus an und bildet zur 6 m tiefer liegenden Strasse der Nationen und der Stadt eine offene Terrasse. Die vom Busbahnhof in Anspruch genommene Fläche wird der Stadt zurückgegeben. Der zweite Teil ist eine poetische Intervention, die einzige von allen, die nicht zur Konsumation nötig ist. Sie lebt von der Idee, die «Geschichte als Tagebuch» (Poch) zu lesen, in dem Zeit in Distanzen übertragen wird. Im Boden der Strasse der Nationen wird das 20. Jahrhundert auf einen Kilometer in zehn Abschnitte, die jeweils von einem Leuchtturm signalisiert werden, unterteilt. Die vergessenen und verdrängten Ereignisse werden in unterirdischen Passagen beleuchtet. Die letzten 400 Jahre werden auf 100m übertragen, an deren Ende man einen in einem Wassergraben stehenden Aussichtsturm über eine Brücke erreicht. Es wird von der Wahl der Sprache der Geschichtsdarstellung abhängen, ob das Projekt sich abstrakt und eindeutig auf Fakten bezieht oder ob die Art der Darstellung zur Metapher von Wahrnehmungen, die sie auslöst, wird.

Ungerssche Monumentalität als Januskopf; Joachim Klose

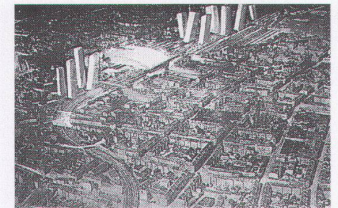
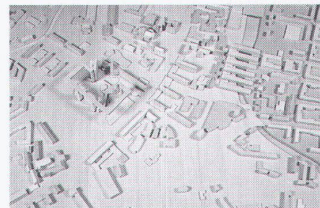
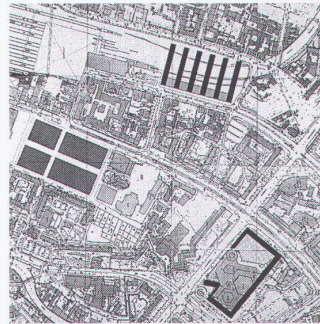
Mit der Benutzung des Planes des alten Chemnitz als Unterlage für den Entwurf der vor der alten Bibliothek stehenden Ungersschen Blöcke ergibt sich eine überzeugende Methode, die den richtigen Massstab für die Intervention liefert. Diese Methode aber bringt die Unvereinbarkeit der alten Stadt mit der Richtung der Geleise zum Ausdruck. Dieser Spürsinn für die Ungersschen Räume (die sowohl modern als auch traditionell sind), für die subtile, einfühlsame Anordnung der achsensymmetrischen Perspektive zur Bibliothek wird auf der anderen Seite der Strasse der Nationen gesprengt. Das elementare Bahnhofsgebäude vermag die beiden Logiken nur graphisch zu verbinden: seine Schrägstellung lähmt die Wirksamkeit der traditionellen Ungersschen Räume. Kaum gelingt es Klose, den Bahnhof via den Vorplatz in die Stadt zu ziehen und mit den Volumen der Stadtstruktur in Beziehung zu bringen. Eine mögliche

Reaktion könnte die Lösung sein, die Diener und Diener für die KNSM-Insel in Amsterdam angewendet haben.

Fazit

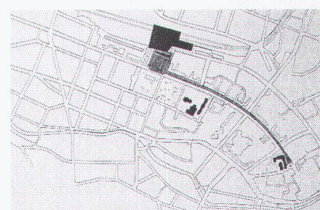
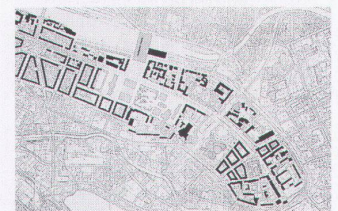
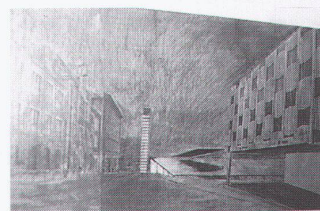
Die Einführung des Lesbarkeitsmodells des Flaneurs als städtebauliche Methode eröffnet für eine Stadt einerseits eine Perspektive, die an die Strategien der fünfziger Jahre anknüpfen und es ermöglichen würde, mit der Zweckgebundenheit des öffentlichen Raumes zu brechen. Andererseits könnten sich die starren Verhältnisse zwischen dem Systematischen und dem Wahrnehmenden zu verflüssigen beginnen. Dass diese Permeabilität in die eine Richtung leichter geht als in die andere, ist schwer zu übersehen: So könnten die im spielerischen Geiste für Chemnitz verfassten Projekte eher ökonomisch tragfähig sein als die ohne Bedeutung längs der Achsen angeordneten Gebäude, die sich in abstrakte Volumen auflösen. Durch die hier vorgeschlagene Lektüre der Projekte fällt schliesslich in vielleicht unerwarteter Weise die Komplementarität einiger Projekte auf. Aus ihrer Überlagerung entsteht eine für die städtische Entwicklung vielversprechende neue Perspektive. Gerade diese – und nicht ein einzelnes Projekt – ist es wert, als Ergebnis des Workshops, weiterverfolgt zu werden. Dann könnte man der Frage nachgehen, welche Auswirkungen die gleichzeitige Realisierung der Vorschläge, beispielsweise von Alex Wall, Michael Stanton, Simon Ungers und Antonio Poch, haben würden. Auch ist ein ökonomischer Ausgleich in dem Sinne denkbar, dass die Neugestaltung des Bahnhofs durch die Erträge privat realisierter Projekte mitfinanziert wird. Der städtebaulichen Diskussion könnte mit diesem Vorgehen eine Bresche geschlagen werden: dadurch, dass die weitgehende Identifizierung von typologischen Elementen und Stadtorganisation, so wie sie bisher im Städtebau praktiziert wurde, in den Hintergrund treten. Statt dessen geht es um eine Thematisierung der Räume, der Übergänge und der Zwischenräume als öffentliche Räume, in denen die städtische Erfahrung, die den Charakter des städtischen Raumes bewahrt, sich niederschlägt und Gestalt gewinnt.

Hana Cisar
(gekürzt)



Projekt Simon Ungers

Projekt Stefano de Martino



Projekt Antonio Poch

Projekt Joachim Klose