

Unsere europäischen Städte und Metropolregionen verfügen über attraktive Räume zum Wohnen und Arbeiten und sind gleichzeitig Orte der Begegnung und des kulturellen Austausches. Diese Mischung ist Anziehungspunkt für viele Menschen und erzeugt einen hohen Druck auf die bestehende Stadtstruktur und die gewachsene Stadtgemeinschaft. Die aktuellen Wachstumsprognosen fragen nach intelligenten Strategien, wie und wo nachverdichtet werden kann.

Wir haben verstanden, dass es weniger darum geht, die bestehenden Zentren räumlich weiter zu verdichten oder auch bestehende soziale Quartiersgemeinschaften durch neue Bausteine zu ersetzen – dies führt zunehmend zu Konkurrenzsituationen beim Ankauf von Grundstücken und nachfolgend dann auch zu Mangelerscheinungen beispielsweise bei der Versorgung mit Schulen. Vielmehr gilt es, Flächen und Orte in der Stadt zu identifizieren, die trotz einer gewissen Entfernung über eine hochwertige Anbindung an die Innenstädte und Subzentren verfügen – bestenfalls nicht nur eindimensional über einen MIV-Anschluss, sondern über ein vielfältiges Verkehrssystem.

Mit den „Perspektiven 2030+“ für Köln, die im Jahr 2020 nach einer intensiven Diskussion mit der Verwaltung der Stadt

verabschiedet wurden, konnten wir beispielhaft für eine der stark wachsenden Metropolen in Deutschland bemerkenswerte Potenziale ausfindig machen, die bis dato nicht auf der Agenda der Stadtentwicklung auftauchten.

Mit den bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsanbindungen bieten auch Flughäfen solch eine besondere Chance für die Stadtentwicklung. ASTOC begleitet nun schon seit mehr als 15 Jahren Flughäfen bei der langfristigen Entwicklung ihrer luft-, aber insbesondere ihrer landseitigen Entwicklung. Anfänglich wurden wir oft von den luftseitigen Planungspartner:innen belächelt, wenn wir aus diesem Ort eine „Geschichte für ein lebendiges Quartier“ skizziert haben. Heute bilden die landseitigen Flächen eine wesentliche Säule in der Unternehmensentwicklung der Flughäfen. Das Betreibermodell „Flughafen“ liegt damit nicht mehr nur auf dem Schwerpunkt Personen- und Warentransport, sondern auch auf der landseitigen Entwicklung mit einem vielfältigen Mix aus flughafenaffinen Nutzungen und Nachbarschaften.

Gerade weil die Flughäfen in den Außenbezirken der Städte liegen, können und müssen sie zukünftig eine zentrale Rolle in den Metropolräumen übernehmen. Dank ihrer hervorragenden Erreichbarkeit mit

Bahn, Bus, Auto und Flugzeug zeigen sie ein Potenzial, das bis Anfang des letzten Jahrhunderts einzig den Bahnhöfen inne wohnte: Sie sind die Einfallstore in die Stadt, an denen sich das urbane Leben manifestiert und wo Dichte und Qualität eine Einheit bilden müssen. An diesem Ort kommen Menschen aus aller Welt zusammen, treffen sich und tauschen sich aus. Eigentlich ist dies bereits das Bild einer Stadt in der Stadt.

Die Flughäfen mit ihren Bahnhöfen sind schon heute sehr leistungsfähig und die Erreichbarkeiten erstaunlich. So ist man in nur 15 Minuten Zugfahrt vom Flughafen Köln/Bonn am Kölner Dom. Doch nicht nur am CGN, auch am BER in Berlin-Brandenburg haben die flankierenden Flächen bislang ein eher trauriges Dasein gefristet und wurden mit Straßen belegt, die auf ein oder zwei tägliche Leistungspeaks des Flughafens ausgelegt sind. Mit unseren (landseitigen) Planungen im Umfeld der Flughäfen in Frankfurt (Gateway Gardens) und Berlin (Midfield Gardens) ist ein Impuls zur verstetigten Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur entstanden und damit ein deutlich höheres Maß an Resilienz.

An allen Standorten entstehen heute gemischt genutzte Quartiere, die ihrerseits auch weitere Entwicklungen im Umfeld anstoßen und damit dem Wachstum der Städte und Metropolregionen entgegenkommen

werden. In den Quartieren selbst entstehen offene Gebäudestrukturen für Bildung, Lehre, Kultur und Event, Gastronomie, Start-ups und die Nahversorgung. Dabei rücken städtebauliche Qualitäten, wie gut proportionierte Räume, belebte Erdgeschosse, Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr, den Fuß- und Radverkehr in den Fokus.

Das Thema der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung finden wir auch bei den innerstädtischen Umsteigestationen wieder. In unserer Heimatstadt Köln konnten wir das bestehende Erschließungspotenzial des Deutzer Bahnhofs funktional wie städtebaulich nutzen und in Wert setzen. Der Bahnhof Köln Messe/Deutz als einer von zwei ICE-Haltestellen der Millionen-Metropole Köln versorgt insbesondere die schnelle Nord-Süd-Verbindung Amsterdam–Frankfurt. Mit dem Umbau zum ICE-Halt im Jahr 2002 wurden bereits die ehemaligen Rheinhallen der Messe Köln zu attraktiven Büroflächen und TV-Studios umgebaut. Auch die Kölnarena – ausgelegt für rund 20.000 Besucher:innen – und das angrenzende Technische Rathaus haben die Nutzungsdichte des Areals stark erhöht. Doch erst mit der Masterplanung für die Koelnmesse und der Entwicklung der MesseCity hat das Umfeld des Bahnhofs Messe/Deutz sein bislang endgültiges

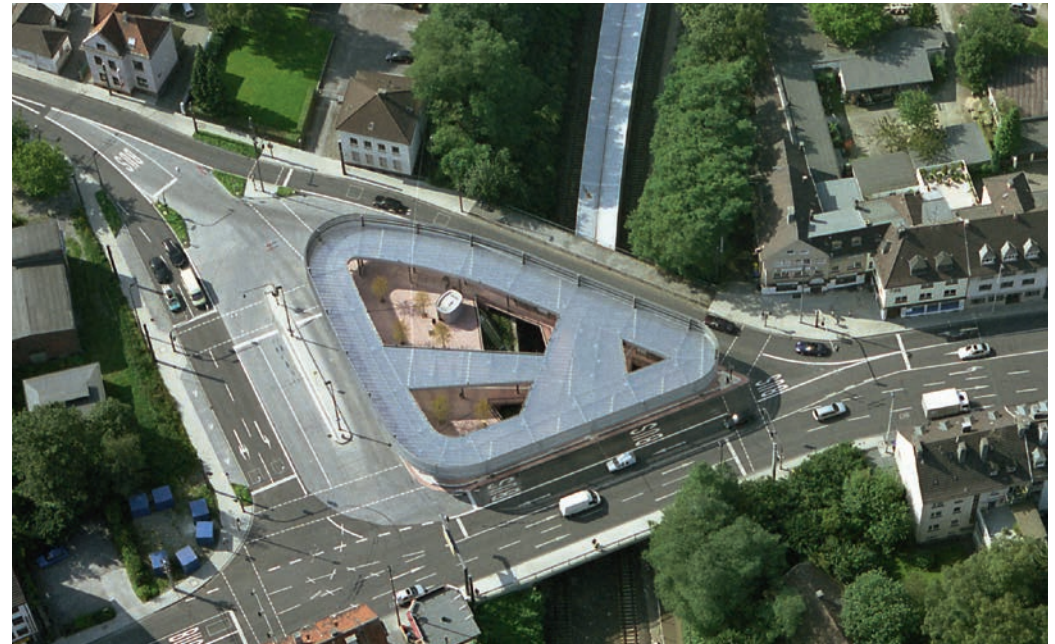
Die MesseCity ist heute viel mehr als das Nebeneinander von Bahnhof und Messeingang.

MesseCity Köln



Besonders die Klein- und Mittelstädte profitieren von einer gut ausgebauten und architektonisch präsenten Infrastruktur.

Bus- und Bahnstation Solingen Mitte



Gesicht erhalten. Bei der Entwicklungsplanung der Messe spielten für uns neben der baulichen Entwicklung die logistischen Abläufe, also die Führung der Personen- und Güterströme, eine wesentliche Rolle.

Auf der dem Bahnhof zugewandten Seite konnten wir parallel zur Entwicklung der Koelnmesse die MesseCity realisieren, ein aus sechs Baukörpern bestehendes Ensemble aus differenzierten Büro- und Hotelgebäuden. Attraktive Erdgeschosse und öffentliche Räume schaffen ein urbanes Stadtquartier, das sich bis an den Rhein fortsetzt und in das Gelände der Bundesgartenschau von 1971 überleitet. Der heutige Hauptnutzer – ein großer Versicherer – hat genau solch einen Ort gesucht: ein attraktives Umfeld mit vielfältigen Nutzungsoptionen vor, während und nach der Arbeit sowie hervorragender

Anbindung an das lokale und überregionale öffentliche Verkehrssystem. Und wie selbstverständlich wird zentral der südliche Eingang zur Messe integriert. Die Leitung und die Besucher:innen der Messe schätzen unisono den repräsentativen neuen Eingang, der Teil der Stadt ist und nicht wie vorher quasi über die Rückseite der Messe führt. So ist der lange Zeit logistisch geprägte Hinterhof rund um den Deutzer Bahnhof zu einer wichtigen und wahrnehmbaren Adresse in Köln geworden, der die Leistungsfähigkeit des Deutzer Bahnhofes nutzt und die Intensitäten der anliegenden Nutzer mit dem Potenzial des Ortes städtebaulich und stadträumlich zusammenbringt.

Mit einer räumlich wie thematisch ähnlichen Situation dürfen wir uns in Hamburg auseinandersetzen: Dort wird der bestehende Fernbahnhof Altona in das rund zwei Kilometer nördlich gelegene Quartier Diebsteich verlegt. Die Deutsche Bahn möchte hier den Sackbahnhof Altona durch einen neuen Durchfahrtsbahnhof ersetzen und damit schnellere Verbindungen ermöglichen. Durch den Wegfall von Gleisen ist unter anderem auch das aktuell in Realisierung befindliche Wohnquartier „Neue Mitte Altona“ ermöglicht worden. Aber zurück zum nördlich gelegenen Diebsteich mit dem neuen Bahnhof: Was passiert mit einem heute ziemlich gewöhnlichen und gewerblich geprägten Quartier, wenn dort plötzlich ein Bahnhof mit ICE-Halt angesiedelt wird? Tatsächlich wurde der Realisierungswettbewerb für den Bahn-

hofskomplex mit Hotel- und Büroturm bereits vor der eigentlichen städtebaulichen Untersuchung entschieden und öffentlich. Nun steht die Frage im Raum, in welche Richtung sich das ganze Quartier weiterentwickeln soll. Da auch in Hamburg innerstädtische Flächen für produzierendes und emittierendes Gewerbe rar sind, bietet sich die Chance, auch zukünftig im Schwerpunkt gewerblich zu bleiben – allerdings mit einem bunteren Nutzungsmix. In diesem Umfeld können viele schon lange formulierte Bedarfe aus dem Kultur-, Sport- und Freizeitbereich in einem robusten und abwechslungsreichen Umfeld ein Zuhause finden.

**Neue Bahnhöfe schaffen Orte
des Ankommens und sind
Pioniere für die Transformation
angrenzender Quartiere.**

*Masterplan Mooca und Vila Carioca,
São Paulo*



Gerade weil die Flughäfen in den Außenbezirken der Städte liegen, können und müssen sie zukünftig eine zentrale Rolle in den Metropolräumen übernehmen.

Ingo Kanehl, Architekt



Durch den starken Zuzug in die Metropolen und die gleichwohl zunehmenden Pendlerbewegungen zeigen sich die bislang zentral organisierten Umsteigepunkte zunehmend anfällig. Dezentrale Umsteigepunkte, infrastrukturelle Satelliten, die die wachsenden Bewegungen aufnehmen und dadurch zentrale Einrichtungen entlasten können, warten auf den Ausbau als Umsteigepunkt – sowohl als Infrastrukturstandort wie auch als Stadtraum.

In São Paulo haben wir uns auf rund 1.600 Hektar mit der Impulswirkung durch vier Bahnhöfe beschäftigt, die zu urbanen Zentren ausgebaut werden. Brücken verbinden

die Haltepunkte über die Verkehrsstrassen hinweg mit den angrenzenden Vierteln und „infizieren“ diese. Die Knotenpunkte reichen mit Fußgängerzonen bis weit in die Stadtgebiete hinein. Heute stark gewerblich geprägt bilden diese Standorte zukünftig eine stärkere Nutzungsmischung ab, die neben Wohnen und Arbeiten auch Handel, Gastronomie, Schulen und Kultur umfasst. Aktive Erdgeschosszonen schaffen Raum für eine soziale Infrastruktur mit Gastronomie, Kindergärten, Bibliotheken, Praxen oder Handwerk. Der Masterplan Mooca und Vila Carioca dient heute als Modellprojekt in São Paulo und soll auf weitere Stadtteile übertragen werden.

Es geht aber nicht immer um Millionen-Metropolen wie São Paulo. Durch steigende Mieten und Grundstückspreise werden auch die Bahnhöfe in den Einzugsbereichen rund um die Großstädte zu wichtigen und hoch frequentierten „Zulieferungsstationen“. In Dachau (Einzugsgebiet München) und Solingen (Einzugsgebiet Düsseldorf und Köln) haben wir das gesamte Bahnhofsumfeld neu definiert. Umstiege aus dem lokalen und regionalen Busnetz auf die Gleise, vom Fahrrad oder mit dem Fahrrad in die Bahn spielen hier eine wesentliche Rolle.

In diesem Zusammenhang erstaunt es vielleicht nur ein wenig, dass allein der zukünftige Busbahnhof von Dachau mit 28 Buchten größer als der größte Busbahnhof Münchens ist. Aus einem vernachlässigten Bahnhofsumfeld entsteht – ganz im Sinne eines „Transferiums“ – ein urbaner Stadtraum, der neben den vielfältigen Umsteigebeziehungen eine neue Qualität aus Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung, Hotel und unterschiedlichen Wohnformen definiert.

Wir haben verstanden, dass – egal ob Solingen oder São Paulo, ob Flughafen oder Vorstadt – die Umsteigestation ein besonderer Stadtraum ist, den es sorgsam zu entwerfen gilt. Hier prallen Funktionalität und Aufenthaltsqualität aufeinander, hier buhlen Verkehrsplanung, Architektur und Freiraum auf engstem Raum um die gleichen Flächen und müssen miteinander versöhnt werden. Denn im Ergebnis bilden diese Stadträume das „Einfallstor“ für die Menschen, die auch zukünftig von der Attraktivität unserer Städte profitieren wollen. Nur wenn es gelingt, diese Orte leistungsfähig und zugleich attraktiv zu gestalten, kann das Wachstum der Stadt gelingen.