



Nordbahntrasse Wuppertal – mit 22 km die weltweit längste innerstädtische ehemalige Eisenbahntrasse. Blick über die Dächer des Quartiers Osteraum.

Foto: Christa Mrozek, Wuppertalbewegung



Der ehemalige Ringlokschuppen des Bahnbetriebswerks in Düsseldorf-Oberbilk dient heute als Oldtimer-Dienstleistungszentrum.

Foto: LVR-ADR, Margrit Wolf/2008

Mobilität und Denkmalpflege

Jahrestagung der „Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege“ befasste sich mit der „Stadt in Bewegung“

Text: Dr. Gudrun Escher

Die jüngste Jahrestagung der „Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege“ machte die Relevanz des gewählten Themas eindrucksvoll deutlich: „Mobilität und Denkmalpflege“ müssen zusammen gesehen und diskutiert werden, ehe für neue Formen der Mobilität im öffentlichen Raum Fakten geschaffen werden – allzu häufig auf Kosten von Denkmalbestand. Wie anpassungsfähig können Denkmäler sein? Welche Infrastrukturen sollen erhalten werden, und sind alternative Nutzungen denkbar?

Diese Fragen warf Thomas Schürmann vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW im Rahmen seines Grußwortes auf. Prof. Christa Reicher umriss die Aktualität der Themenstellung:

Mit der Klimakrise sei die sich immer weiter ausdehnende individuelle Mobilität in die Kritik geraten. Eine neue Ära scheine sich anzukündigen – mit neuen Chancen für den öffentlichen Raum und das Erleben von Stadt.

Das Thema – verbunden mit dem Schlagwort einer „Verkehrswende“ – greift Raum auch im politischen Diskurs. Hattingen, wo in dem Industriedenkmal Henrichshütte die Tagung eigentlich hätte stattfinden sollen, hat die Position eines Mobilitätsmanagers geschaffen, wie Bürgermeister Dirk Glaser berichtete. Jedoch musste die Tagung Ende 2020 wegen der durch Corona bedingten Infektionsschutzmaßnahmen in den virtuellen Raum verlagert werden. Wenn sie 2021 dann tatsächlich in Hattingen stattfindet, wird es interessant sein zu erfahren, inwie-

weit neue Mobilitätsformen zu neuen Weichenstellungen in Hattingen geführt haben.

Findet die Verkehrswende schon statt?

Wie steht es tatsächlich mit der vielbeschworenen „Mobilität im Wandel“, fragte die Publizistin Dr. Ursula Baus und verdeutlichte in zahlreichen Einzelaspekten, wie stark die „autogerechte“ Stadt im Stadtorganismus bis hin zu einer „autogerechten Architektur“ des Einfamilienhauses mit Garage in unserem Verständnis von Stadt verankert ist. Selbst wenn neue Strukturen hinzukämen, blieben die Autos eine Realität – samt der Aufgabe, sie irgendwo unterzubringen. Die autogerechte Stadt gehöre zur Menschheitsgeschichte, und als solche müsse sich die Denkmalpflege mit dem Phänomen befassen. Ein Zurück zur vor-automobilen Stadt könne es nicht geben, auch wenn öffentliche Räume in einzelnen Bereichen autofrei gehalten werden, meinte Ursula Baus.

In der Tat konnte Dr. Dorothee Boesler vom LWL-Amt für Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur darauf verweisen, dass das Amt damit begonnen habe, nach 1945 gestaltete Freiräume und damit auch solche, die vom Autoverkehr geprägt sind, denkmalrechtlich zu erfassen und zu bewerten.

In ihrem Beitrag zur „Mobilität im historischen Kontext“ analysierte Dr. Elke Janßen-Schnabel (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland) die Geschichte der Stadtentwicklung im Hinblick auf die Erscheinungsformen von Mobilität. Ohne Mobilität gebe es keine Stadt, aber ohne

Baudenkmale keine Fixpunkte der Orientierung. An einer ganzen Reihe von Praxisbeispielen erläuterte im Anschluss Dr. Jascha Braun, ebenfalls LVR, wie häufig Veränderungspläne mit Denkmalbeständen in Konflikt geraten. Er berichtete von Verlusten, aber auch von Lösungen zum Erhalt identitätsstiftender Verkehrsinfrastrukturen. In Düsseldorf habe sich das frühzeitige beratende Einbinden der Denkmalpflege in den Wettbewerb „Blaugrüner Ring“ positiv auf die Entscheidungen ausgewirkt.

Umnutzung von Verkehrs-Denkmalen

Auch der Blick auf Best-Practice-Beispiele förderte interessante Erkenntnisse zutage: Infrastrukturen, die ihre ursprüngliche Funktion verloren haben, können in neuer Funktion „gebraucht“ werden. Claus Kaminski vom Verein Wuppertalbewegung und Rüdiger Bleck, Ressortleiter der Wuppertaler Stadtentwicklung, berichteten, wie die Nordbahntrasse in Wuppertal, die von einer Bahnstrecke in eine Fußgänger- und Fahrradstrecke umgewandelt wurde, mit hohem bürgerschaftlichem Engagement und hohem Qualitätsanspruch in der Ausgestaltung realisiert werden konnte. Dabei werden zahlreiche denkmalwerte Einzelbauwerke wie Brücken, Viadukte oder Tunnel erhalten und als identitätsstiftende Stadtbausteine aufgewertet.

Ein neuer Blick auf unscheinbare Bestandsbauten wie Parkhäuser als Ressource, so führte der Architekt Prof. Jörg Leiser anschaulich aus, mache neue Potenziale sichtbar, erfordere aber auch Vertrauen in offene Prozesse. Es müssten beide Seiten – Ideengeber und Verwaltungen – lernen, damit gute Ansätze nicht durch allzu restriktive Vorschriften konterkariert werden, wie etwa die Forderung nach überbreiten Fahrbahnen und durchgängiger Beleuchtung bei Radschnellwegen. Andererseits sollten Denkmalfibeln gegebenenfalls proaktiv Gestaltungsspielräume für neu hinzutretende Elemente wie Fahrradständer oder E-Ladesäulen definieren.

Nicht zuletzt wurden an zwei Beispielen Zukunftskonzepte diskutiert, in denen neue Mobilität und Stadtentwicklung eng verzahnt werden, wie die Ideen, die von Dr. Gerhard Gudergan von der RWTH Aachen für ein Netz von Mobilitätshubs und Luftshuttles für die Olympischen Spiele Rhein Ruhr City 2032 vorgestellt wurden. Am Beispiel von innerstädtischen Neubauquartieren zeigte Klaus Franken von der Catella GmbH auf, dass deren Verkehrsinfrastruktur zugunsten von Aufenthaltsqualität stark reduziert und damit ein Beitrag zur so genannten Verkehrswende geleistet werden kann.

Handlungsempfehlungen

In der angeregten Schlussdiskussion der Jahrestagung 2020 kristallisierten sich Empfehlungen heraus, die zum Weiterdenken anregen:

- Möglichst früh miteinander ins Gespräch kommen
- Best-Practice zeigen und Erkenntnisse übertragen
- Einbettung von Identitätsorten in Zukunftskonzepte – auch in Mobilitätsstrategien
- Verstärkt eine Qualitätsdiskussion führen
- Visionäre Technologie als Lösungsansatz nutzen – trotz Ungewissheiten für Bestandsnutzung.

All diese Empfehlungen lassen sich nur umsetzen, wenn Mobilität und Bestandsentwicklung im Sinne einer vernetzten Herangehensweise betrachtet und im engen Schulterschluss angepackt werden.

Denn Stadt besser zu gestalten, gehe nur mit zukunftsweisenden Mobilitätskonzepten. Diese wiederum können nur überzeugen, wenn sie vorhandene Qualitäten des Bestandes in Wert setzen und fördern.

□ Dr. Gudrun Escher ist freie Journalistin und

Mitglied der „Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege“

Die interdisziplinär aufgestellte Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege beschäftigt sich mit dem „Gedächtnis“ der Stadt, dem Stellenwert der historischen Bausubstanz für die Identität der Stadt heute und die Stadtentwicklung von morgen. Ihre jährlichen Tagungen zu aktuellen Themenstellungen richten sich an Lehre, Forschung und Planungspraxis gleichermaßen. www.staedtebau-denkmalpflege.de



Foto: LVR-ADR, Jascha Braun 2021

Planung eines Parkhausneubaus in Monschau.



Foto: LVR-ADR, Jürgen Gregori 2009

Die Schwebelbahn in Wuppertal begleitet und leitet die städtische Struktur.

DAB REGIONAL

Editorial

Ehre und Amt 3

Aktuelles

Vorstand: Anhörung im NRW-Landtag 4

Wohnraumförderung: Gebietskulissen 5

Baukultur NRW: „Kirchenräume“ prämiert 6

Brexit: Anerkennung von Abschlüssen 6

Kinoreihe: Kunst der Museumsarchitektur 7

Resiliente Stadtentwicklung nach Corona 8

Politik

Meldungen aus der Landespolitik 9

Blickpunkt

Mobilität und Denkmalpflege 10

Berufspraxis

Rechtstipp: Umgang mit Mängelrügen 12

Prisma

Revisited: Forum Castrop-Rauxel 13

Aktuelles aus der Architekturszene 14

Akademie

Ausgewählte Seminare 18

Verbände

Informationen der Verbände 20

Mitgliedernachrichten

Verstorbene Mitglieder der AKNW 23

Neueintragungen in die Listen der

Architektenkammer NRW 24

**Architektenkammer
Nordrhein-Westfalen** 

IMPRESSUM

Herausgeber: Architektenkammer NRW

Dipl.-Ing. Ernst Uhing, Dipl.-Ing. Klaus Brüggelolte,

Dipl.-Ing. Susanne Crayen, Dr.-Ing. Christian Schramm

Regionalredaktion NRW:

Vi.S.d.P.: Dipl.-Journ. Christof Rose (ros), Pressesprecher
Zollhof 1, 40221 Düsseldorf,

Tel. (0211) 4967-34/35, presse@aknw.de, www.aknw.de

Redaktion Versorgungswerk:

Dipl.-Kfm. Thomas Löhning (Verantwortl.)

Inselstraße 27, 40479 Düsseldorf,

Tel. (0211) 49238-0, info@vw-aknrw.de, www.vw-aknrw.de

Verlag, Vertrieb, Anzeigen:

Solutions by HANDELSBLATT MEDIA GROUP GmbH (siehe Impressum Bundesteil)

Druckerei: Bechtle Graphische Betriebe u. Verlagsgesellschaft GmbH & Co. KG,

Zeppelinstraße 116, 73730 Esslingen

Das DAB regional wird allen Mitgliedern der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen zugestellt. Der Bezug des DAB regional ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.