

20 | 05  
24



STÄDTE FÜR  
MORGEN

# GH

MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR  
UND STADTPLANUNG

BRÜCKEN

# CALMA & BINGA: MIT ACCOYA-HOLZ.

## 50 JAHRE? EINE EWIGKEIT!



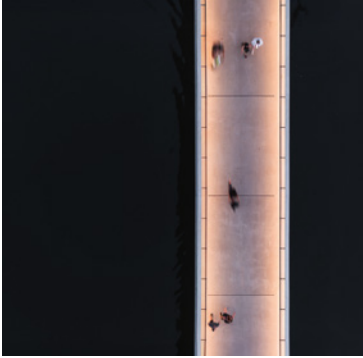
Freie Farbgestaltung der Metallelemente: RAL | DB | NCS

# RUNGE®

+49 (0) 5402 98448-0 | [info@mail-runge.de](mailto:info@mail-runge.de) | [runge-bank.de](http://runge-bank.de)



# EDITORIAL



Unser Cover zielt dieses Mal die Štvanice-Brücke in Prag. Sie verbindet seit 2023 neu die kleine Insel Štvanice mit den Stadtteilen Holešovice und Karlín. Entworfen haben die Fußgängerbrücke, die auch HolKa-Brücke genannt wird, Petr Tej, Marek Blank und Jan Mourek, unterstützt durch die beiden Bildhauer Aleš Hvizdal und Jan Hendrych. Was sie so besonders macht, lesen Sie auf Seite 41.

„Die Brücke der Wut“ titelte SZ Online im April zum Verkehrsversuch auf der Dresden-Brücke „Blaues Wunder“. Bis in den Juni hinein wollte die Stadt probeweise testen, ob auf der ikonischen Brücke ein eigener Fahrradweg funktioniert. Bislang hatten Fahrradfahrende auf den Gehweg ausweichen müssen. Um Platz für die Radelnden zu schaffen, fiel eine Autofahrspur weg. Die Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr an den ersten Tagen waren enorm. Es kam zu größeren Verspätungen des Busverkehrs, die Dresdner Handwerkskammer schaltete sich ein. Kammerchef Jörg Dittrich erklärte den Versuch nach einer Woche als gescheitert. Das Dresdner Rathaus stimmte dem wenig später, nach nicht einmal zwei Wochen Testphase, zu und gab das Ende des Pilotprojekts bis Ende April bekannt.

Die Kritik an dem Projekt war von Anfang an sehr laut. Dresdens Verkehrsbürgermeister Stephan Kühn (Grüne) wurde als „ADFC-Lobbyist“ bezeichnet und vorgeworfen, eine gegen das Auto gerichtete Politik zu betreiben. Es kam wohl auch zu einer Morddrohung gegen Kühn im Zusammenhang mit dem Projekt. Der Staatsschutz nahm die Ermittlungen auf.

**Im Juli 2021 zerstörte eine extreme Flutwelle im Ortsteil Bad Neuenahr zwei Brücken. In einem Realisierungswettbewerb wurden nun neue Ideen gesucht. Mehr dazu ab Seite 18.**

Vielleicht haben Sie das kleine „Stadt-Spezial“-Logo auf dem Cover entdeckt? Diese G+L ist die erste Ausgabe des diesjährigen Stadt-Spezials. Das machen wir inzwischen seit mehreren Jahren. In drei Ausgaben beschäftigen wir uns mit drei besonders akuten Themen, denen sich unsere Städte aktuell stellen müssen. Dieses Jahr im Fokus: Tunnel, Brücken und Dächer.



Der Fall in Dresden zeigt: Brücken sind eine wesentliche Komponente der städtischen Infrastruktur und spielen eine entscheidende Rolle bei der Bewältigung von Mobilitätsbedürfnissen. Brücken sind mehr als bloße strukturelle Verbindungen zwischen zwei Punkten. Sie sind architektonische Symbole, die verbinden, überwinden, aber auch ermöglichen. Ihre Planung, Gestaltung, Umnutzung oder auch Sanierung erfordert ein tiefes Verständnis für die örtlichen Gegebenheiten sowie für die Bedürfnisse der lokalen Stadtgesellschaft. All das bemerkt die Öffentlichkeit aber erst dann, wenn etwas nicht funktioniert – oder anders läuft als bisher. Und deswegen beschäftigen wir uns in der vorliegenden G+L sehr gerne mit einem Thema, das uns irgendwie eben doch alle verbindet: Brücken.

**Brückenbau fasziniert auch die ganz großen Büros: Internationale Projekte von Zaha Hadid, MVRDV, Christ & Gantenbein, Dissing+Weitling und weiteren stellen wir ab Seite 38 vor.**

**RKW Architektur + und JLL haben einen Initiativentwurf für die Umgestaltung der Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf entwickelt. Die „Green Bridge“ ist aber alles andere als eine klassische Brücke. Ab Seite 32.**

Mit dabei sind deutsche Projekte in unterschiedlichen Planungsstadien, darunter auch die Green Bridge in Düsseldorf. Wir sprechen aber auch mit Experten aus Wirtschaft und Planung zu den heutigen Herausforderungen im Brückenbau und werfen zudem einen Blick auf jüngere internationale Projekte verschiedener Architekturbüros.

Dabei haben wir gelernt: Man muss wirklich kein Nerd sein, um Brücken großartig zu finden.

Theresa Ramisch  
Chefredaktion

[t.ramisch@georg-media.de](mailto:t.ramisch@georg-media.de)

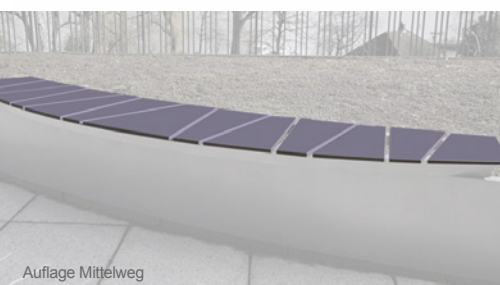


**Maßgeschneiderte Lösungen aus einer Hand –  
Planen Sie mit uns Ihr individuelles Projekt**



Bank Hückelhoven

**LM** **L. Michow & Sohn GmbH**  
[www.michow.com](http://www.michow.com) | [lm@michow.com](mailto:lm@michow.com)



Auflage Mittelweg



Sitzgruppe Ostseeblick



Podest Sutthausen



# AKTUELLES

- 06 SNAPSHOTS
- 09 MOMENTAUFNAHME  
Brückenbrüter
- 10 SPEZIAL  
Landesgartenschauen 2024

# BRÜCKEN

- 14 POESIE TRIFFT STATIK  
Ein Blick auf die Brückenprojekte unserer Zeit – und deren Anforderungen
- 18 BRÜCKENSCHLAG IN DIE ZUKUNFT  
Atelier Loidl und schlaich bergermann partner überzeugen in Bad Neuenahr
- 22 „BRÜCKEN SIND DAS BINDEGLIED“  
Frank Schächner von schlaich bergermann partner im Interview
- 24 EIN KORRIDOR FÜRS LEBEN  
Über die Bedeutung von Grünbrücken
- 28 „WAS SIND DIE GRÖSSTEN FEHLER IM STADTBRÜCKENBAU?  
WER IST IN DER VERANTWORTUNG?“  
Vier Antworten aus Planung und Wirtschaft
- 32 TSCHÖ MONOFUNKTIONALITÄT  
Zum Green-Bridge-Initiativentwurf von RKW Architektur + und JLL
- 36 „KLIMANEUTRALITÄT SPIELT DURCHAUS EINE ROLLE“  
Umwelt- und Verkehrsdezernent der Stadt Düsseldorf Jochen Kral im Interview
- 38 ÜBER SIEBEN BRÜCKEN MUSST DU GEHN  
Von Zaha Hadid Architects und Co.: sieben internationale Brücken im Kurzporträt
- 46 VOM OH ZUM WOW  
Ulms Brückenpläne für die Landesgartenschau 2030

# PRODUKTE



Herausgeber:  
Deutsche Gesellschaft  
für Gartenkunst und  
Landschaftskultur e.V.  
(DGGL)  
Pariser Platz 6  
Allianz Forum  
10117 Berlin-Mitte  
www.dggl.org

- 52 LÖSUNGEN  
Urbanes Mobiliar
- 60 REFERENZ  
Ein Platz auf dem Regenbogen

- RUBRIKEN
- 62 Impressum
- 62 Lieferquellen
- 64 DGGL
- 66 Sichtachse
- 66 Vorschau

## „GRÜNER RING“ VON ATELIER LOIDL UND GREENBOX

Auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte in Dortmund entsteht ein neuer Park – der Grüne Ring. Im Februar 2022 erhielten Atelier Loidl aus Berlin und Greenbox Landschaftsarchitekten aus Köln von der Stadt Dortmund den Auftrag als ARGE im Rahmen eines VgV-Verfahrens. Hunderte Dortmunder\*innen brachten zudem ihre Ideen im Rahmen eines groß angelegten Beteiligungsverfahrens ein. Ende Februar 2024 stellte die ARGE nun ihre Entwurfsplanung vor: ein rund 29 Hektar großer und zentraler Park, der mit naturnahen Hügeln und Wällen aus der einstigen Eisen- und Stahlproduktionsstätte mit 450 Hektar eine Berg- und Tallandschaft formt. Verschiedene Wege führen Fußgänger\*innen, Radfahrende und Inlineskater\*innen durch den zentralen Canyon und auf drei neue Gipfel. Als Aufenthaltspunkte sind ein großer Spielplatz, ein Sportparcours, ein Gemeinschaftsgarten sowie entsprechende Großmöbel geplant. Laut der Stadt Dortmund könne nach aktuellem Planungsstand die Umsetzung 2025 beginnen und nach vier bis fünf Jahren abgeschlossen werden.



## MEHR GRÜN FÜR DEN PLATZ DES 4. JULI



In direkter Nachbarschaft zum Wohnquartier auf dem Gebiet des ehemaligen Telefunkenwerks in Berlin Steglitz-Zehlendorf werden zwischen Osteweg und Goertzallee auf denkmalgeschützter Fläche insgesamt 12 000 Quadratmeter entsiegelt und zu einem neuen klimaresilienten, grünen Freiraum umgestaltet. Die Maßnahme dient als ökologischer Ausgleich zum Ausbau der neuen Fernbahngleise am Berliner Südkreuz und steht beispielhaft dafür, wie ein Stadtraum historisch erhalten, aber auch im Sinne der Klimawandelanpassung umgestaltet werden kann. Henningsen Landschaftsarchitekten wurde vom Umwelt- und Naturschutzamt Steglitz-Zehlendorf mit der Grundlagenermittlung zum Platz beauftragt. Die Planung und Realisierung des Projektes übernimmt die Grün Berlin GmbH im Auftrag der DB InfraGO AG. Die Baukosten belaufen sich auf 790 000 Euro, und das Projekt soll im zweiten Quartal 2025 abgeschlossen sein.



## LEIPZIG UND DER SUPERBLOCK

Seit Mai 2023 läuft in der Hildegardstraße in Leipzig ein erstes Superblock-Pilotprojekt. Eine Diagonalsperre durchtrennt den Kreuzungsbereich zur Ludwigstraße, Autos werden umgelenkt. Der dahinterliegende verkehrsberuhigte Bereich wurde mit Sitzgelegenheiten und Blumenkübeln neu gestaltet. Nun legt das Verkehrs- und Tiefbauamt im März zudem ein Konzept für weniger Durchgangsverkehr im gesamten Quartier nördlich der Eisenbahnstraße vor. Oberbürgermeister Burkhard Jung hat das Konzept bereits bestätigt, Ende April 2024 will der Stadtrat entscheiden, ob das Konzept weiterverfolgt und der einjährige Verkehrsversuch mit Diagonalsperre fortgesetzt und erweitert werden soll. Leipzig würde damit den deutschen Vorbildern Berlin und Hamburg folgen, wo bereits erste Superblocks umgesetzt werden konnten. In München soll das Westend zum Pilotprojekt werden.



## FRANZ RESCHKE GEWINNT BEI BUGA 2029 WETTBEWERB

Im Welterbe Oberes Mittelrheintal findet 2029 die Bundesgartenschau statt. Die Stadt Rudesheim gilt – neben insgesamt drei weiteren Standorten – als das Eingangstor der BUGA. Rund eine Million Besucher werden hier erwartet. Den Wettbewerb zum Rudesheimer Hafepark, der im Zuge der BUGA 2029 umgestaltet werden soll, konnte nun Franz Reschke Landschaftsarchitektur für sich entscheiden. Anfang April wurde der Siegerentwurf der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Er definiert sich durch einen facettenreichen Park mit Platzinseln und Wiesenflächen, die alle zusammen die Trennung zum angrenzenden Freizeitpark aufheben.



## WETTBEWERB „VISION CO<sub>2</sub>-NEUTRALES QUARTIER“

Um innovative Konzepte zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Quartieren zu fördern, hat das Klimabündnis Stadtentwicklung Brandenburg im Februar zum zweiten Mal den Landeswettbewerb „Vision CO<sub>2</sub>-neutrales Quartier“ ausgeschrieben. Sein Ziel ist es, die Energieeffizienz zu steigern, erneuerbare Energien zu nutzen

und den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Wohn- und Gewerbegebieten signifikant zu reduzieren. Durch den Wettbewerb sollen wegweisende Modelle für zukunftsfähige Quartiere entstehen, die als Vorbilder für nachhaltige Stadtentwicklung dienen können. Die Initiative lädt Planer\*innen ein, ganzheitliche und nachhaltige Vorhaben

auf der Ebene des Quartiers oder der Gesamtstadt mit dem Ziel der Klimaneutralität einzureichen. Es ist die komplette Klaviatur von Umsetzungszuständen zugelassen: von Konzeptionen bis hin zu Maßnahmen in der Umsetzung. Die Einreichfrist endet am 15. Oktober 2024. Am 22. Januar 2025 soll die Prämierung stattfinden.

## STATION C23 GEWINNT IN DRESDEN

Gemeinsam mit KOPPERROTH Architektur + Stadtumbau und Fabulism GbR gewinnt Station C23 den Wettbewerb zum Alten Leipziger Bahnhof in Dresden. Auf Platz 2 folgt Yellow U mit RMP Stephan Lenzen und auf Platz 3 rheinflügel severin mit Rehwaldt Landschaftsarchitekten. Der Siegerentwurf setzte sich in der zweiten Wettbewerbsphase gegen sechs weitere Konkurrenten durch. Laut Jury überzeugte der Entwurf mit dem Motto „Urbanität und Wildnis“ insbesondere durch „den großzügigen zentralen Frei-Raum, den respektvollen Umgang mit wichtigen historischen Erinnerungsorten und seinem innovativen und entwicklungsfähigen Städtebau“. Bei dem



Projekt geht es um die Neugestaltung des circa 27 Hektar großen Areals „Alter Leipziger Bahnhof“ als eines der großen innerstädtischen Entwicklungsgebiete der Stadt Dresden. 2008 begann die Stadt

damit, das Gebiet planerisch neu zu entwickeln. Die übergeordnete Zielsetzung: ein gemischt genutztes und durchgrüntes Stadtquartier in passender städtebaulicher Dichte.

## „FREIRAUM OTTENSEN“: NEUE PLÄNE VORGESTELLT

Im Mai 2022 beschloss die Bezirksversammlung Altona im Rahmen eines größeren Verkehrskonzeptes, dass die Ottenser Hauptstraße und die Bahrenfelder Straße in Hamburg überwiegend für den motorisierten Verkehr gesperrt werden sollen. Das Ziel: ein autoarmer Stadtteil in Altona. Es fanden zuvor großangelegte

Beteiligungsverfahren statt – dennoch ernteten die Pläne auch viel Kritik. Nun wurden Anfang April die überarbeiteten Pläne vorgestellt. 2025 soll der Umbau beginnen. Die Kritik ist weiter da. Der größte Knackpunkt liegt auf dem Platz „Ottenser Kreuz“. Die Sorge vieler Anwohner\*innen: Dass sich durch die vielen Fahrradstraßen das Tempo der Radfahrenden nochmal erhöhe. Man fühle sich nicht mehr sicher. Dass die Radfahrenden auf dem Platz ausgebremst werden müssen, unterstützt sogar der lokale ADFC. Gemeinsam will man nun nach neuen Lösungen hierfür suchen.

Noch mehr Beiträge zu Nachrichten aus Stadtplanung und Landschaftsarchitektur, aktuellen Diskussionen und Brancheninfos gibt es auf unserer Webseite [garten-landschaft.de](https://garten-landschaft.de). Einfach den QR-Code scannen und loslesen.



+++ Wien bekommt neuen Pocket-Park am Donaukanal +++  
Stadt Dresden entwickelt mit Urbanista interaktives Beteiligungstool Mobil-O-Mat +++  
Neue Forschungsergebnisse der ASLA im Kampf gegen Hitze zu Vorteilen naturbasierter Maßnahmen +++





# BRÜCKENBRÜTER

ARIAN SCHLICHENMAYER

Es gibt einige wenige Tierarten, die von der Besiedelung ihrer Umwelt durch den Menschen profitieren. Sogenannte Gebäudebrüter etwa, also Vogelarten, die ursprünglich an Felsen brüten, heute aber auch urbane Strukturen dafür nutzen. Neben der Stadttaube gehören auch Mauersegler oder Turmfalke zu diesen Arten. Moderne Bauten mit ihren glatten Fassaden bieten Gebäudebrütern jedoch keinen Nistraum mehr, und auch durch Sanierungen verliert ein Vogel wie der außerordentlich brutplatztreue Mauersegler zunehmend an Brutraum.

Abhilfe für diesen Verlust möchte die Industriedesignerin Agnes Eklund schaffen. Sie entwickelte Nistkästen, die einen bisher wenig genutzten Ort für Gebäudebrüter erschließen sollen: die Brücke. Die Nistkästen mit dem Namen Obru bestehen aus Holzbeton und können mithilfe vorhandener Schalungslöcher an Betonbrücken befestigt werden. Es gibt sie zurzeit in vier Versionen, die auf die spezifischen Bedürfnisse von Mauerseglern, Alpenseglern, Turmfalken und Dohlen abgestimmt sind. Zur jährlichen Pflege gehört das Entfernen des alten Nistmaterials, was aber dank der Klappfunktion der Nistkästen schnell erledigt ist. Ihre Haltbarkeit ist auf mindestens 30 Jahre ausgelegt.

# LANDESGARTENSCHAUEN 2024



In diesem Jahr finden in Deutschland drei Landesgartenschauen statt. Von Sachsen-Anhalt über den Landkreis München bis ins Allgäu sind die Ausstellungen verteilt.

Als erste öffnete die Solestadt Bad-Dürrenberg am 19. April ihre Tore. Wenige Tage später, am 26. April, startete die Gartenschau in Wangen im Allgäu und schließlich eröffnet am 15. Mai Kirchheim im Landkreis München seine Gartenschau. Ein Überblick über die Gemeinsamkeiten und Besonderheiten.

HELKE KÖLSCHBACH

## AUTORIN

Helke Kölschbach  
studiert Architektur  
an der Universität  
Innsbruck und  
unterstützt seit  
Anfang des Jahres  
die Redaktionen von  
Georg Media als  
Werkstudentin.

## BAD DÜRRENBURG

Die fünfte Landesgartenschau Sachsen-Anhalts findet in diesem Jahr vom 19.04. bis 13.10.2024 in Bad Dürrenberg statt. Unter dem Motto „Salzkristall & Blütenzauber“ ist der historische Kurpark am Gradierwerk – dem am längsten in Betrieb befindlichen Gradierwerk Deutschlands – zu einem Erlebnis- und Erholungsort geworden. Das zwölf Meter hohe Gradierwerk rahmt den 15 Hektar großen Park ein und ist ein historisches Zeugnis europäischer Industriegeschichte. Im März 2018 gewann das Büro Rehwaldt aus Dresden den von der Stadt ausgelobten offenen Ideen- und Realisierungswettbewerb. Die Planungs- und Bauzeit begann vor Corona im September 2018. Aufgrund von Corona eröffnete die Gartenschau zwei Jahre später als geplant: im Februar 2022. Ein historischer Erlebnispunkt ist die „Schamanin von Bad Dürrenberg“. Sie gilt als spirituelle Hüterin der Stadt. 1934 wurde ein 9 000 Jahre altes Grab einer sitzenden Frau mit einem Kind auf dem Schoß entdeckt. Die LGS kennzeichnet diesen besonderen Fund mit einer goldenen Kugel, die zur Hälfte im Erdreich liegt und zur Hälfte von den Besucher\*innen zu sehen ist.

Von faszinierenden 3D-Erlebnissen mit der „Schamanin von Bad Dürrenberg“ bis hin zu Kinderyoga ist für die Unterhaltung von Jung und Alt gesorgt. Wer Ruhe und Entspannung sucht, kann die Kaltinhalierhalle aufsuchen, ein Ort für Körper, Geist und Seele, an dem Sole versprüht wird, um diese inhalieren zu können. Als weiteres Highlight bietet die LGS Sachsen-Anhalt die Möglichkeit, sich im Kurpark das Jawort zu geben.





Neben bunten Blumenwiesen, findet man auf der Wangener Landesgartenschau auch den Holz-Naturfaser-Pavillon, der in Zusammenarbeit mit der Universität Stuttgart realisiert wird.



## WANGEN IM ALLGÄU

Die Landesgartenschau in Wangen im Allgäu ist seit dem 26. April eröffnet. 164 Tage – bis zum 6. Oktober 2024 – ist das „kunter.bunter.munter Sommerfest“ geöffnet. Den EU-weiten landschaftsarchitektonischen und städtebaulichen Wettbewerb gewann 2014 das Büro lohrer.hochrein landschaftsarchitekten zusammen mit löhle.neubauer\_architekten. Die historische Altstadt von Wangen ist mit dem Gelände der ehemaligen ERBA-Baumwollspinnerei verbunden. Auf dem alten Industriegelände entstehen zusätzlich neue Wohnungen, Arbeitsplätze und Kulturräume der Siedlungswerks-GmbH. Ein weiteres architektonisches Highlight ist der Holz-Naturfaser-Pavillon, der in Zusammenarbeit mit der Universität Stuttgart realisiert wird. Der Pavillon ist das Ergebnis jahrelanger Forschung des Exzellenz-Clusters „Computerbasiertes Entwerfen und Baufertigung“ von Prof. Achim Menges. Die modernste Computertechnologie mit Konstruktionsprinzipien aus der Natur wird in diesem Bauwerk ersichtlich. Im großen Argenpark kommt Sport und Erholung zusammen, und die rund 3 000 Bäume und Sträucher werten nicht nur das Stadtbild auf, sondern leisten auch einen Beitrag zum Klimaschutz. Um die junge Generation für Themen wie Artenschutz, Klimaschutz und politische Entwicklungen zu sensibilisieren, lädt die LGS Wangen Schulklassen von der 1. bis zur 13. Klasse in ein „Grünes Klassenzimmer“ ein. Dort können die Schüler\*innen von ihren Lehrer\*innen im Freien unterrichtet werden. Mit 2 000 Veranstaltungen aus den Bereichen Garten, Natur, Kunst und Kultur wird den Besuchern viel Abwechslung geboten. Aber nicht nur öffentliche Veranstaltungen sind im Stadtgarten möglich, sondern auch private Veranstaltungen wie Hochzeiten. Mit ca. 50 Gästen kann hier eine Trauung vollzogen werden. Als weiteres Highlight verkauft die Landesgartenschau Wangen Fanartikel wie Liegestühle, Tassen, Taschen und Socken mit den kunterbunten Farben der Gartenschau.





Die fünf Sphären vom Berliner Landschaftsbüro SINAI bieten allen Besucher\*innen der Kirchheimer Landesgartenschau ein tolles Wohlfühl-erlebnis. Von Wildnis bis Wasser ist alles vertreten.



## KIRCHHEIM IM LANDKREIS MÜNCHEN

Die Landesgartenschau in Kirchheim im Landkreis München öffnet vom 15. Mai bis 6. Oktober 2024 ihre Tore. Unter dem Motto „Zusammen.Wachsen“ bietet der neue, 10 Hektar große Stadtpark zwischen Kirchheim und Heimstetten vielfältige Erlebnisse. Die SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH aus Berlin hat eine abwechslungsreiche Gestaltung mit fünf Sphären geplant. Diese sind: Garten, Wildnis, Wasser, Wald und Wiese. Vom Blütenmeer verschiedener Blumen bis zum 7 300 Quadratmeter großen Parksee lässt dieses Konzept keine Wünsche offen. In der Sphäre „Garten“ stehen 318 neue Apfelbäume symbolisch für jedes Baby, das 2021, 2022 oder 2023 in der Gemeinde geboren wurde. Als Privatperson, Firma oder Verein hat man die Möglichkeit, sich zu beteiligen und Teil der LGS zu werden, indem man die Patenschaft für einen von rund 400 Bäumen übernimmt. Mit dem Bildungsprojekt „Schule im Grünen“ der Landesgartenschau sollen Schulklassen und Kitagruppen für die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz sensibilisiert werden. Dies ist nur eine von rund 3 500 Veranstaltungen, die in den 145 Tagen angeboten werden. Dazu gehören auch musikalische Highlights wie die Radio Arabella Disco Night und Schatzsuchen für Kinder. Darüber hinaus haben Paare ähnlich wie in Wangen die Möglichkeit, sich im neuen Stadtpark trauen zu lassen. Hierfür steht die Hochzeitsplanerin Martina Anders zur Verfügung. Kirchheim bietet außerdem die Möglichkeit, Produkte von Händler\*innen aus der Region zu kaufen. ■



Modellserie Eifel



# Ruhebank.

Finden Sie Ihre innere Mitte. Lassen Sie Geist und Körper zur Ruhe kommen.  
Dafür finden Sie bei uns genau das richtige Freiraummobiliar.  
Für noch mehr Entspannung gibt es bei uns außer Stühlen, Bänken,  
Tischen und Abfallbehältern auch ergonomisch geformte Liegen.  
Fordern Sie noch heute kostenfrei unser aktuelles Planungshandbuch an.



Vulkanring 7 | D-54568 Gerolstein | Tel. +49 (0) 65 91 - 16 400 | [info@freiraumausstattung.de](mailto:info@freiraumausstattung.de)

# freiraumausstattung.de

# POESIE

# TRIFFT

# STATIK

Brückenbauten sind eine hochkomplexe, ingenieurtechnische Angelegenheit. Doch darüber hinaus sind sie noch so viel mehr – ob als Symbol der Verbundenheit oder potenzielles Wohnquartier. Wir wagen einen Blick auf Projekte und Anforderungen unserer Zeit.

JULIA TREICHEL



## AUTORIN

**Julia Treichel**  
absolvierte an der  
TU München den  
Bachelor und Master  
in Landschaftsarchi-  
tektur und arbeitete  
in diversen Büros in  
München. Derzeit ist  
sie bei LAND Italia in  
Mailand tätig und  
engagiert sich auch  
freiberuflich in  
Theorie und Praxis zu  
sozialen und  
gestalterischen  
Fragen der Umwelt.

Es ist ein lauer Sommerabend in München. Die Sonne sinkt langsam über den Horizont und taucht die historische Eisenkonstruktion der Hackerbrücke unweit des Hauptbahnhofes in goldgelbes Licht. Zahlreiche Menschen haben die verschiedenen Ebenen und Streben des Bauwerks erklommen, um diesem magischen Moment beizuwohnen. Es ist die besondere Mischung aus dem erhabenen Blick über die Gleisanlagen und den tiefer werdenden Schatten, einem Hauch von Fernweh und gleichzeitig dem Gefühl von geborgener Gemütlichkeit, die allabendlich Zuschauer\*innen an diesen Ort lockt. Die Hackerbrücke im Sonnenuntergang, wo stahlharte Architektur und Leichtigkeit des städtischen Seins aufeinandertreffen, ist ohne Zweifel das Sinnbild einer besonderen urbanen Romantik. Sie ist damit bei Weitem nicht einzigartig.

Im Alter von 20 Jahren beschrieb Franz Kafka 1903 etwa in einem Brief das magische Erlebnis, im Abendlicht über die Karlsbrücke in Prag zu spazieren. Und der Autor Daniel Biau spricht in seinem Buch „Die Brücke und die Stadt“ von unbekannten Luftteilchen in der Höhe, welche Passant\*innen beim Besuch innerstädtischer Brücken auf besondere Weise betörten.

Brücken überall auf der Welt erzeugen dieses außergewöhnliche Moment zwischen Statik und Dynamik. Und Daniel Biau geht in seiner Beurteilung noch einen Schritt weiter. Den Brückenbau sieht er als Symbol für Freundschaft und Begegnung und als Zeugnis „vom Triumph des Menschen über die Grenzen der Natur“.

## EINE JAHRTAUSENDEALTE BAUKUNST

Tatsächlich sind Brücken technische und architektonische Meisterleistungen – mit einer langen Geschichte. Bereits in der Frühgeschichte legten die Menschen Bohlenwege an und verwendeten Trittsteine zur Überquerung von Flüssen. Die Römer bauten schließlich Steinbrücken, von denen einige bis heute überdauert haben. Auch in Persien – heute Iran – und in China finden sich Segmentbrücken, die bis ins dritte beziehungsweise sechste Jahrhundert zurückdatiert werden. Und im Himalaya oder den Anden überwand die lokale Bevölkerung

schon ab dem 12. Jahrhundert mithilfe von Hängebrücken die tiefen Gebirgstäler. Die Beispiele zeigen nur einen winzigen Ausschnitt aus jahrtausendealter Baukunst. Für die Besiedelung und Mobilität spielten Brücken in jedem Fall eine entscheidende Rolle. Und für viele Städte bilden sie ein nicht wegzudenkendes Rückgrat.

„Brücken und Städte sind nie wirklich zu trennen, da Letztere oftmals an Flüssen liegen, die überquert werden müssen“, schreibt etwa der französische Tragwerksplaner Jacques Durst in einem Artikel aus dem Jahr 2021 im Magazin Brückenbau. „Dieser Zusammenhang ist so alt, dass sich kaum klären lässt, ob Brücken den Anstoß für Siedlungen gegeben haben oder ob Brücken in bereits existierenden Städten errichtet worden sind.“

## KOMPLEXE ANSPRÜCHE

Neben der Querung von Wasserströmen spielen in der heutigen Stadtentwicklung jedoch auch weitere Aspekte eine bedeutende Rolle für den Brückenbau – etwa die Überwindung von Verkehrsachsen, der Einbezug verschiedener Verkehrsteilnehmer\*innen oder die Überlagerung von Nutzungen. Julia Karasinska, Associate Bridge Engineer im Büro Happold, führt in einem Interview ihres Büros aus: „Brückenbau ist mehr als der Entwurf eines Bauwerks, das ein Gewässer, eine Straße oder Schienen überspannt. Es geht darum, zur Entwicklung von Städten beizutragen [...].“ Sie weiß, wovon sie redet. Denn das Büro Happold hat ein langes Projektportfolio im Brückenbau. Das Studio ist beispielsweise mitverantwortlich für den Bau der Baakenhafenbrücke in Hamburg. Ein besonderes Projekt an einem besonderen Ort, denn die Hansestadt hat mit circa 2 500 Bauwerken mehr Brücken als jede andere europäische Großstadt im 20. Jahrhundert. Die 170 Meter lange Baakenhafenbrücke überspannt eines der vier Hafenecken der HafenCity und bindet die nördlich gelegenen HafenCity-Quartiere an. Es handle sich um ein komplexes Aufgabenfeld, welches Architekt\*innen, Bauingenieur\*innen, Stadtplaner\*innen und Verkehrs- sowie Nachhaltigkeitsexpert\*innen gleichsam involvieren müsse, um neue effiziente und nachhaltige Lösungen zu entwickeln, sagt Julia Karasinska.





mäß den Zugang zu universitärem Wissen möglich machen. So soll die Brücke weiterhin Wissen, Kapital und Industrie in der Region verbinden und fördern. Kalbod Studio Design bedient damit das Motiv der Brücke als ultimativem Begegnungsort. Neben öffentlichen Orten zum Verweilen sind Hörsäle und Meeting-Locations in den Giebeln des Bauwerks vorgesehen. Die Architektur orientiert sich dabei am Kontext. So nehmen Symbole und Bögen einen Bezug zu traditionellen Palästen und Herrenhäusern in Isfahan auf. Weiterhin sei die ornamentale Form – die durch die Spiegelung im Wasser vervollständigt wird – ein typisches Motiv, betonen die Architekt\*innen. „Uns ging es darum, ein Maximum an dynamischen und flexiblen Räumen zu entwerfen. Sodass der Nutzer neben der Nutzung von Ausstellungsräumen zu verschiedenen Zeiten auch verschiedene Räume wie zentrale Höfe, Cafés und Restaurants genießen kann“, wird das Büro im UBM Magazin zitiert. Bis heute ist die imposante Geste nur eine Vision. Einen offiziellen Auftrag oder gar eine Finanzierung für die Knowledge Bridge gibt es nicht. Eine große Vision schwebt auch RKW Architektur + für die Sanierung der Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf vor. Ihr Initiativentwurf Green Bridge sieht vor, den motorisierten Verkehr zukünftig in einer Röhre den Rhein passieren zu lassen, während die so freiwerdende offene Passage Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen und Begrünung vorbehalten bleibt. Außerdem sollen rund 400 Wohneinheiten in den Seitenwänden der neu gedachten Theodor-Heuss-Brücke untergebracht werden. Die Kosten für das außergewöhnliche Vorhaben lägen bei rund 700 Millionen Euro. Ob der Entwurf umgesetzt wird oder nicht – eines steht für die Planer\*innen fest: „Die Düsseldorfer ‚Green Bridge‘ kann Maßstäbe für die Belebung von Ingenieurbauwerken setzen.“

Der Stiftung Altes Neuland Frankfurt schwebt schließlich gleich ein ganzes System an Brücken als Stadterweiterung vor. Genauer: Eine 60 Kilometer lange Brückenwelt als zweite Ebene in 5,20 Metern Höhe über dem bestehenden Straßennetz. Darauf könnten 1,15 Millionen Quadratmeter Gebäudefläche – davon rund 875 000 Quadratmeter bezahlbares Wohnen – entstehen.

„Oben begrünt wie die High Line in New York, an den Seiten künstlerisch gestaltet oder bewachsen und von unten hell – durch Lichtlöcher mit begehbarem Glas wird es unter den Brücken lichtdurchflutet“, bewerben die Initiator\*innen ihre Idee auf der Projektseite.

#### MEHR ALS EINE BRÜCKE VON ZARA HADID ARCHITECTS

Ein paar Schritte weiter ist dabei das Projekt Green Connect von Zaha Hadid Architects im litauischen Vilnius. Das Büro gewann im Jahre 2021 den Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofsareals. Nun entsteht die neue Bahnhofshalle als spektakuläre, 46 Meter breite und 150 Meter lange Brücke. Sie wird in zehn Metern Höhe die bestehenden Bahngleise überspannen und die Quartiere auf beiden Seiten des Bahnhofs verknüpfen. Die Planer\*innen sprechen dem Projekt auf mehreren Ebenen eine hohe Bedeutung zu. „Unsere Vorschläge bieten eine Fülle neuer öffentlicher Flächen. Sie werden das gesamte Gelände in einen Ort verwandeln, der nicht nur für die Nutzer des Verkehrsknotens relevant sein wird. Sondern auch für die Stadt Vilnius und die örtliche Gemeinschaft“, so Gianluca Racana, Studioleiter von Zaha Hadid Architects.

Auch der Nachhaltigkeitsaspekt spielt in der Planung eine Rolle. So habe die spezielle Holzlaminatstruktur einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, heißt es. Durch Fassaden, die im Winter den Sonnenertrag maximieren und im Sommer die Blendung reduzieren, wolle man außerdem die Abhängigkeit von künstlicher Beleuchtung, Heizung und Kühlung verringern. Auch Solarpaneele werden integriert. Weiterhin sind im Umfeld Grünanlagen und die Pflanzung von 300 neuen Bäumen vorgesehen. So sollen sowohl auf als auch im Umfeld der Brücke attraktive Räume für Mensch und Umwelt entstehen.

#### VIELFÄLTIGE MÖGLICHKEITEN

Was die großen Projekte verdeutlichen: Die Potenziale im Brückenbau sind mit einer bloßen Verbindung zwischen zwei geografischen Punkten lange nicht ausgeschöpft. Der Gedanke funktioniert auch im

Kleinen. In Ingolstadt wandelte Studio b mit der Römerbrücke beispielsweise eine ehemals graue Straßenüberquerung mit brachliegenden Gleisen in eine grüne Fußgängerbrücke mit Aufenthaltsqualität um. Und auch in München laufen seit Jahren Debatten um eine Sanierung der stillgelegten Braunauer Eisenbahnbrücke – zugunsten einer Fuß- und Radverbindung sowie eines belebten, öffentlichen Raumes.

Die Vielzahl an Projekten zeigt, wie vielfältig und komplex das Thema Brückenbau ist. Ingenieurtechnische, ästhetische und ökologische Belange spielen dabei ebenso eine Rolle wie die finanzielle Komponente und der soziale Aspekt. Im besten Falle verbinden Brücken nicht nur physisch, sondern verknüpfen in ihrer Konstruktion alle diese Ebenen.

#### PRÄMIERTE BRÜCKENBAUKUNST

Der von der Bundesingenieurkammer und dem Verband Beratender Ingenieure VBI ausgelobte Deutsche Brückenpreis fördert seit 2020 herausragende, realisierte Projekte. Dabei werden sowohl Neubauten als auch Instandsetzungen und Ertüchtigungen im Brückenbau in den Kategorien Straßen- und Eisenbahnbrücken sowie Fuß- und Radwegbrücken prämiert. Hintergrund des Preises ist die Würdigung wegweisender Beiträge zu effizienter Mobilität, baulicher Kultur und gesellschaftlichem Nutzen.

2023 konnte dabei zuletzt zum Beispiel die Stadtbahnbrücke Stuttgart überzeugen. Durch den erstmaligen Einsatz neuartiger Carbonhänger setzte sie im ressourcenschonenden, nachhaltigen Bauen sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich neue Maßstäbe. In der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken gewann unter anderem der Mühlensteig in Besigheim einen Preis. Dabei würdigte die Jury nicht nur die technische Präzision des Bauwerkes, sondern auch den kreativen, einfühlsamen Umgang mit Stadt und Natur. Das Statement des Preisgerichtes kann dabei auch stellvertretend als Beschreibung des gesamten Sektors dienen. Denn es bringt den faszinierenden Kontrast von Brückenbauwerken in wenigen Worten auf den Punkt. Die Jury schreibt: „Statisch verblüffend und poetisch verbindend.“ Dem bleibt kaum etwas hinzuzufügen. ■

# BRÜCKEN- SCHLAG IN DIE ZUKUNFT

Die verheerende Flut im Sommer 2021 hat einen Großteil der Brücken entlang der Ahr zerstört. Auch inmitten von Bad Neuenahr rissen die Wassermassen die Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem Kurviertel weg. Ein Wettbewerb generierte nun Ideen, wie Brücken neue Verbindungen schlagen und zugleich den angepassten Hochwasserständen standhalten können.

JULIANE VON HAGEN



Rendering: schleich bergemann partner



**AUTORIN**

**Dr. Juliane von Hagen ist Stadtplanerin und -forscherin. Sie setzt sich seit Jahren mit öffentlichen Räumen auseinander; zunächst an verschiedenen Hochschulen und mittlerweile im eigenen Büro stadtforschen.de.**

Unter dem Titel „Brückenschlag Bad Neuenahr-Ahrweiler“ hat ein zweiphasiger, offener Realisierungswettbewerb Ingenieur\*innen und Freiraumplaner\*innen herausgefordert. Im Mittelpunkt stand die Neugestaltung zweier Brücken, die im Ortsteil Bad Neuenahr von der extremen Flutwelle im Juli 2021 zerstört worden waren. Seitdem fehlten in der Kurstadt nicht nur Möglichkeiten zur Querung des Flusses. Vielmehr waren die zentralen Stadtteile, die Innenstadt und das Kurgartenviertel, voneinander separiert und die angrenzenden Frei- und Ufer Räume verwüstet. Eine Behelfsbrücke bietet seit Herbst 2021 zumindest Fußgänger\*innen eine Überquerungsmöglichkeit. Aber im Herzen der Stadt erinnern die zerrissenen Uferbereiche und die weggerissenen Brückenaufleger der alten Kurgartenbrücke noch täglich an die Katastrophe. Nun kommt die Rückkehr zum alten Bad Neuenahr in greifbare Nähe. Mit dem Siegerentwurf im Wettbewerb „Brückenschlag Bad Neuenahr-Ahrweiler“ keimt Hoffnung: auf eine neue Verbindung von Innenstadt und Kurviertel.

**EINE VISION FÜR DIE NEUE MITTE**

Obwohl viele Faktoren zum extremen Ausmaß der Flutkatastrophe beitrugen, spielten die Brücken längs der Ahr eine wichtige Rolle. Viele von ihnen querten schon seit Jahrhunderten das Gewässer und hatten zahlreichen Fluten standgehalten. Dennoch zeichneten sie 2021 für große Schäden verantwortlich. Denn an vielen breiten Brückenpfeilern und -bauwerken blieben von den Wassermassen mitgerissene Objekte hängen. Verklausung heißt dieses Blockieren in der Fachsprache. Überall dort, wo die Brücken zu unpassierbaren Barrieren wurden, suchte sich die Flutwelle einen alternativen Weg. Und der ging nicht selten durch angrenzende Straßen- und Freiräume. So rauschten auch durch die Innenstadt von Bad Neuenahr riesige Wassermassen. Gestapelte Autos, umgefallene Straßenlaternen und ausgewaschene Erdgeschosszonen waren das Resultat. Mehr als 60 Menschen aus Bad Neuenahr-Ahrweiler starben bei der Flutkatastrophe. Während die Erdgeschosse und Straßenräume in der Stadt langsam wieder zu neuem Leben erawachen, liegen der Flussraum und seine Ufer noch immer brach. Bevor deren Neugestaltung

ansteht, müssen zahlreiche, zum Teil regionale Rahmenbedingungen geklärt werden. Dazu gehört ein Gewässerwiederherstellungskonzept, genauso wie die Neuberechnung von Hochwassern. Wurde für das hundertjährige Hochwasser HQ100 bisher ein Abfluss von 246 Kubikmeter Wasser pro Sekunde angesetzt, liegt das neue HQ100 mit 505 Kubikmeter Wasser pro Sekunde doppelt so hoch. Was sehr technisch anmutet, sind wichtige Setzungen für die Ingenieur\*innen von schlaich bergemann partner und deren kooperierende Landschaftsarchitekt\*innen vom Atelier Loidl. Das Team ging als Gewinner aus dem Wettbewerb „Brückenschlag Bad Neuenahr-Ahrweiler“ hervor. Gemeinsam entwickelten sie eine Vision für die neue Mitte des Ortsteils Bad Neuenahr: für die Neugestaltung des Flussraums samt verbindender Brücken. Das Zentrum bildet die schon immer als breiter Straßen- und Begegnungsraum angelegte Kurgartenbrücke, die von der Innenstadt direkt in das Kurviertel führt. Wenige Meter weiter stromabwärts wird die Casinobrücke neu errichtet, die Fuß- und Fahrradverkehr vorbehalten ist.

**„INNOVATIVE LÖSUNG FÜR DEN HOCHWASSERSCHUTZ“**

Auch vor der Flut war die Kurgartenbrücke mehr als eine Querung. Mit fast 15 Metern Breite, als Bewegungsraum für Autos, Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen konzipiert, erweiterte die Brücke den Stadtraum und verband die Innenstadt mit dem Kurviertel mit seinem alten Badehaus und dem Kurpark. Diese Funktion übernimmt auch die neue Brücke. Sie wird wieder zu einem Teil des öffentlichen Raums von Bad Neuenahr, einer „naturnahen, ästhetischen und funktionalen Verbindung, die sich harmonisch in die Topographie einfügt“, heißt es im Erläuterungstext zum Wettbewerb. Die topografische Situation hat sich durch die Flut verändert und wird auch in Zukunft anders sein: Die Böschungen der Ahr bleiben flacher, um den Durchfluss zu erhöhen. Über diesen breiten Gewässerraum spannen schlaich bergemann partner eine Deckbrücke mit untenliegendem Tragwerk. Das ermöglicht einen nahtlosen Übergang zwischen der Uferpromenade und der Brücke. Die fast unsichtbare Verbindung zwischen den Widerlagern am Ufer und ihrem flachen Überbau verspricht Robustheit. Sie ist aber

**Das Team aus schlaich bergemann partner und Atelier Loidl ging mit seinem Entwurf als Sieger aus dem Wettbewerb „Brückenschlag Bad Neuenahr-Ahrweiler“ hervor. Neben den Neubauten der Casinobrücke, hier im Vordergrund, und der Kurgartenbrücke sollen auch die angrenzenden Freiräume am Fluss neu gestaltet werden.**



auch hochwassertechnisch relevant: Im Fall einer extremen Flut kann Wasser über und unter dem Brückenbauwerk durchfließen. Anders in ihrer Erscheinung und Funktion mutet der Entwurf für die schmalere, flussabwärts liegende Casinobrücke an. Schon immer war sie eine Verbindung zwischen dem nördlichen, urbanen Ahrufer und dem südlichen Bereich mit Spielcasino, Kurhotel und Thermalbad. Diesen Ansatz greifen schlaich bergermann partner auf und konstruieren sie als Trogbücke, deren Geländer Tragfunktion übernimmt. In dessen perforiertes Stahlblech ist ein Karomuster eingearbeitet, das den Verlauf der Kräfte nachzeichnet. Von besonderer Natur jedoch ist, dass die Casinobrücke bei extremem Hochwasser über einen Hydraulikantrieb angehoben werden kann, „was eine innovative Lösung für den Hochwasserschutz darstellt“, erläutern die Wettbewerbsgewinner\*innen.

#### UFERGESTALTUNG MIT SCHUTZFUNKTION

Mit denselben Ansprüchen an Ästhetik, Funktion und Hochwasserschutz entwirft das Gewinnerteam auch die an die

Brücken grenzenden Freiräume. Für das urbane, nördliche Ufer der Ahr sieht ihr Entwurf eine Promenade auf Stadtniveau vor, während der uferbegleitende Radweg in tieferer Lage nah am Wasser und unter der neuen Brücke hindurchführt. Verschiedene Treppen verbinden diese beiden Ebenen und ermöglichen den Zugang zum Wasser. Zugleich werden die Höhen am Ufer so verändert, dass im Fall eines HQ100 die stadtzugewandte Promenade, deren Aufweitung zur Ahrterasse und die Kurgartenbrücke hochwasserfrei bleiben. Der tieferliegende Uferweg hingegen überschwemmt bereits bei einem HQ5. Und kommt es zum HQextrem, hebt die innovative Hydraulik die neue Casinobrücke an und hilft, Verklausungen zu vermeiden. Es ist zu hoffen, dass die verschiedenen Maßnahmen des Hochwasserschutzes im gesamten Einzugsgebiet der Ahr so gut greifen werden, dass den Menschen in diesem Tal ein nächstes, großes Flutereignis erspart bleibt. Denn mit den neuen Bauwerken wird eine wichtige Brücke in die Zukunft geschlagen: in eine, die ein langersehntes Stück Normalität und auch Aufenthaltsqualität an die Ufer der Ahr zurückbringt. ■

**Für das nördliche Ufer der Ahr ist eine Promenade auf Stadtniveau sowie ein Radweg entlang des Ufers in tieferer Lage geplant. Treppen verbinden die beiden Ebenen und bieten Zugang zum Fluss.**





Abb. zeigt A7SAD-H120



Die Abfallbehälter Serie CITYrund A7 nun auch mit Holzverkleidung

**NUSSER**  
STADTMÖBEL  
— 90 JAHRE —

Stadtmöbel Manufaktur mit  
**Holz. Herz. Verstand.**

# „BRÜCKEN SIND DAS BINDEGLIED“

Das Büro schlaich bergemann partner entwarf zwei neue Brücken für Bad Neuenahr-Ahrweiler. Sie werden die beiden Konstruktionen ersetzen, die bei der Flutkatastrophe 2021 zerstört wurden – und so die zwei Uferseiten wieder verbinden. Bei den Neubauten gilt es jedoch, die neuen Gegebenheiten im Ahrtal zu beachten, so Frank Schächner von schlaich bergemann partner. Welche das genau sind und welche Gefahren für historische Bogenbrücken bei einem weiteren Flutereignis bestünden, berichtet er im Interview.

FRAGEN: JULIANE VON HAGEN

## INTERVIEWEE

**Frank Schächner ist  
Managing Director  
bei schlaich  
bergemann partner.**

**Was sind aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen bei der Wiederherstellung des Gewässerraums Ahr?**  
Die größte Herausforderung besteht darin, den Hochwasserschutz für die neuen Pegelstände zu konzipieren und in Landschaft und Stadtraum zu integrieren. Der Fluss und seine Auen sind wesentliche Bestandteile der umliegenden Gemeinden und machen den Landschaftsraum Ahr zu einer lebenswerten Region. Die nach der Flut neu berechneten Hochwasserstände liegen deutlich höher als früher, sodass sämtliche Maßnahmen großer Behutsamkeit bedürfen, um die freien Blickbeziehungen in den Naturraum nicht zu beeinträchtigen.

**Welche Rolle spielen die Brücken dabei? Welche neuen Technologien können helfen, Zerstörungen durch Flutwellen zu vermeiden?**

Die neuen Brücken im Ahrtal werden für die aktuell berechneten Hochwasserniveaus geplant. Das bedeutet, dass der Durchflussquerschnitt unterhalb der Brücken erheblich größer sein muss als früher. Zudem müssen die Bauwerke statisch dem Wasserdruck und den Anpralllasten aus möglichem Schwemmgut standhalten. Außerdem sind Pfeiler im

Fluss zu vermeiden beziehungsweise deren Anzahl zu minimieren und ihre Gründungen mit tiefen Bohrpfählen gegen Auskolkung zu sichern. Diese Tiefgründungen helfen, im Gegensatz zu Flachfundamenten, Unterspülungen zu vermeiden, die Brücken zum Einstürzen bringen können.

**In Bad Neuenahr wurden unter anderem die Kurgarten- und die Casinobrücke zerstört. Welche Rolle spielen die Brückenneubauten für die Stadt respektive deren Wiederaufbau?**

Brücken sind das Bindeglied, um zwei Uferseiten miteinander zu verbinden. Die Kurgartenbrücke im Zentrum von Bad Neuenahr verbindet die Kurparkpromenade im Süden der Ahr mit der Martin-Luther-Kirche am Nordufer. Durch ihre große Breite besitzt die Brücke einen promenadenhaften Charakter und bildet das Bindeglied zwischen den beiden Ortsteilen. Sitzmöglichkeiten auf der Brücke mit Ausblick in die Flussaue erhöhen ihre Aufenthaltsqualität. Eine weitere wichtige Verbindung für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen bietet die neue Casinobrücke, die am alten Casino liegt. Sie ist aufgrund der neuen Hochwasserberechnungen als Hubbrücke konzipiert. Um den neuen





**Frank Schächner zufolge ließen sich die Überlegungen zu den neuen Brücken im Ahrtal auch auf andere Regionen übertragen – beispielsweise bewegliche Rad- und Fußwegbrücken, um Schäden bei Hochwasser zu vermeiden.**

Vorgaben zu entsprechen, muss das Bauwerk deutlich über den aktuellen Bestandshöhen am Ufer liegen. Damit jedoch keine langen Rampenzüge entstehen, die städtebaulich schwierig sind, entwickelten wir ein Hubkonzept: Liegen die prognostizierten Wasserstände höher als in „normaler Lage“, wird die Brücke mittels eines Hubmechanismus um zwei Meter hochgefahren und aus der Gefahrenzone gehoben. Die „normale Lage“ reicht für Hochwasserereignisse mit einer Auftretenswahrscheinlichkeit von mehr als 50 Jahren aus.

Neben den Brückenneubauten bekommen die Uferbereiche zwischen der Kurgartenbrücke und der Casinobrücke neue Zugänge, Sitzstufen, Bepflanzungen und neue Gehwege, die den Bereich aufwerten und zum Aufenthaltsort machen.

**Es wird von Menschen, unter anderem im kleinen Weindorf Rech, berichtet, die sich mit aller Kraft gegen den Abriss der historischen Brücken wehren. Wie erklären Sie ihnen, dass neue Brücken notwendig sind?**

Im Ahrtal gab es eine große Anzahl an über 100 Jahre alten Brücken. Diese schönen, historischen Bogenbrücken aus Ziegelstein prägten die ganze Region. Die

Menschen identifizieren sich mit diesen besonderen Bauwerken, der Landschaft und den Gebäuden in ihrer Heimat. Daher sind alle Möglichkeiten zu erörtern, die ermöglichen die historischen Bauwerke zu erhalten. Das gilt nicht nur für Brücken. Allerdings sind die Randbedingungen im Ahrtal nach der Flutkatastrophe 2021 deutlich anders. Die neu prognostizierten Wasserstände liegen deutlich höher und auch die Fließgeschwindigkeit des Flusses ist größer. Die historischen Brücken, von denen die allermeisten durch die Flut zerstört wurden, waren Bogenbrücken mit kurzen Spannweiten. Sie hatten mehrere, massive Pfeiler im Flussbett, die durch die Flut unterspült wurden und denen sprichwörtlich der Boden unter den Füßen weggezogen wurde. Bei einem erneuten Flutereignis wäre die Gefahr groß, dass dies bei den restlichen, noch bestehenden Brückenabschnitten wieder passiert. Der Schutz des Lebens steht hier vor dem Schutz historischer Bauwerke. Daher setzt die Stadt auf neue Brückenbauwerke, die eine wesentlich höhere Sicherheit für die Menschen bieten.

**Zum Schluss ein Blick in die Zukunft: Kann die Ahr – trotz langsamen Fort-**

**schreitens des Wiederaufbaus – zur Modellregion werden? Kann sie zum Eldorado innovativer Ingenieurskunst werden?**

Der Wiederaufbau in der Region ist eine Mammutaufgabe und derzeit in vollem Gange. Viele zerstörte Bauwerke und ein Großteil der Infrastruktur sind bereits wieder aufgebaut. Die Flutkatastrophe vom Sommer 2021 hat bundesweit viele Diskussionen über den Hochwasserschutz und wichtige Infrastruktur im Katastrophenfall ausgelöst. Viele Städte und Regionen überdenken derzeit ihre Ausgangssituation und stoßen neue Planungen an.

Die Überlegungen zu den neuen Brücken im Ahrtal lassen sich auf andere Regionen in Deutschland übertragen. So könnten auch andernorts Rad- und Fußwegbrücken als bewegliche Bauwerke konzipiert werden, um Aufstau oder Schäden bei Hochwasser zu vermeiden. Solche Konstruktionen sind in Deutschland bisher selten zu finden. Stattdessen entstehen oft lange und steile Rampen mit Richtungsänderungen entlang der Ufer. In anderen Ländern, wie beispielsweise den Niederlanden, gibt es bereits unzählige bewegliche Brücken über Kanäle. ■

# EIN KORRIDOR FÜRS LEBEN

Durch die immer stärkere Zersiedelung der Landschaft sterben Millionen Tiere im Verkehr. Können Grünbrücken Abhilfe schaffen?

VON MORGANE LLANQUE

## AUTORIN

**Morgane Llanque** studierte Geschichte, Politikwissenschaft und Kulturjournalismus. Sie ist Redakteurin beim Magazin **Good Impact** und schreibt als freie Journalistin über Lösungsansätze, die Städte, Kultur und Gesellschaft grüner und sozialer machen können.

Einmal im Jahr färben sich die weißen Strände auf der australischen Weihnachtsinsel feuerrot. Dann beginnt die Massenmigration der scharlachfarbenen Weihnachtsinsel-Krabbe: Millionen Krebse strömen über die Insel, verstopfen Wege und Gebäude, sie alle sind auf dem Weg zur Paarung an den Küsten des Eilandes.

Doch durch die menschliche Zersiedelung sind ihre Migrationsrouten durch die Regenwälder der Insel von zig Straßen unterbrochen. Die meisten der Tiere würden wohl nicht an ihr Ziel kommen, hätte die Inselbevölkerung keine Brücken über die Straßen gebaut, die eigens für die Krebse erdacht wurden. Durch das Klettern über die simplen Metallkonstruktionen können die Krebse den Autos und dem sicheren Tod entgehen. Diejenigen, die trotz der Brücken auf den Straßen landen, fegen die Insulaner\*innen sanft mit Reisigbesen in Sicherheit.

## ALLE 90 SEKUNDEN EIN WILDUNFALL IN DEUTSCHLAND

Das Konzept der Grünbrücken, auch Wildbrücken oder grüne Infrastruktur genannt, ist simpel: Um Tiere nicht auf ihren natürlichen Wanderrouten zu isolieren und zu gefährden, werden Übergänge für sie im urbanen Raum gestaltet. Das betrifft nicht nur Straßen, sondern zum Beispiel auch Bahngleise, Landwirtschaftsflächen und Siedlungen. Laut einer Studie der American Society of Ecology werden pro Jahr allein auf europäischen Straßen 94 Millionen Vögel und 29 Millionen Säugetiere getötet: meist durch Kollision mit Autos. In Deutschland kommt es im Schnitt gar alle 90 Sekunden zu einem Wildunfall. Unzählige Tiere und auch Menschen werden verletzt. Doch auch wenn der Tod nicht sofort kommt, ist das Hauptproblem, dass einzelne Tier-Populationen vonein-





Wildbrücke an der A1 in Tondorf in der Eifel.

ander abgeschnitten werden: Dadurch gestaltet sich für sie nicht nur die Nahrungssuche schwieriger, sondern vor allem auch die Erschließung neuer Reviere, zum Beispiel für männliche Rothirsche, und die Suche nach genetisch vielfältigen Tieren zum Paaren. Das Ergebnis: Die Populationen werden durch Paarung untereinander krank oder sterben aus.

In Deutschland gibt es daher mittlerweile ca. 160 Grünbrücken über Autobahnen und Bundesstraßen, um den Tieren sichere Korridore zu ermöglichen – dafür sorgt die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt, die seit 2007 zum Bau solcher Tunnel oder Grünbrücken verpflichtet und zum Beispiel durch das Bundesprogramm zur Wiedervernetzung umgesetzt wird.

Aber ist das genug?

Bei Weitem nicht, findet Heinrich Reck, Privatdozent für Landschaftsökologie an der Universität Kiel und Experte für Grünbrücken, der ihren wertvollen Nutzen

für die Tierwelt mehrfach wissenschaftlich belegt hat.

„Wir müssten pro Jahr viel mehr Grünbrücken über bestehende Straßen bauen, um den Schutz der Tiere zu gewährleisten“, sagt Reck im Interview mit G+L. „Beim Neubau von Straßen in Deutschland werden solche Konstruktionen immer häufiger mitgedacht, aber die nachträgliche Konstruktion von Grünbrücken über alte Straßen – da kommen wir nicht hinterher.“ Laut einer Untersuchung von Reck in Kooperation zwischen der Universität Kiel und der Universität Kassel gab es allein 2011 über 33 000 Konfliktstellen für Tiere in Deutschland, an denen grüne Infrastruktur nötig wäre.

#### **DIE BLINDSCHLEICHE IST GENAU SO WICHTIG WIE DER HIRSCH**

Ein großes Problem ist laut Reck nicht nur, dass wir in Deutschland erst in den



**Die Grünbrücke „Ecoduct Kikbeek“ wurde 2004 an der A2, einer der wichtigsten Autobahnverbindungen in Belgien, errichtet.**

80er-Jahren sehr langsam damit begonnen haben, Grünbrücken zu bauen, sondern auch, dass wir bei den Überquerungshilfen viel zu einseitig auf den Schutz des Großwilds wie Hirsche und Wildschweine fixiert sind. Bei den Korridoren müsse es aber auch um die kleinsten und unspektakulärsten Lebewesen gehen: „Das fängt beim Bordstein in der Stadt oder im Dorf an. Eine Blindschleiche kommt da zwar runter, aber nicht wieder hoch.“ In vielen Fällen wäre es sinnvoller, den Bordstein niedriger zu gestalten oder ganz wegzulassen, wie es in der niederländischen Stadtplanung zum Beispiel sehr verbreitet ist. Dadurch schafft man zum Beispiel auch ein sichereres Fahrerlebnis für Radfahrer.

Auch Kleintiere wie Käfer und Frösche müsse man mitdenken. Amphibientunnel und Unterführungen für Fische seien genauso wichtig wie der Schutz von Säugetieren. „Was auch oft vergessen wird, ist, dass grüne Infrastruktur nicht nur die Biodiversität der Tiere betrifft, sondern auch die Diversität der Pflanzen“, sagt Reck. Der Hirsch trägt auf seinen Wanderwegen Pflanzensamen wie Wollgras in seinem Fell mit, die er auf Moorwiesen verbreitet. Schafe schleppen manchmal auf ihrem Rücken sogar Eidechsen mit. „Mobilität bedeutet Leben“, sagt Reck.

Immer mehr Grünbrücken werden weltweit auch gezielt für bestimmte Arten konstruiert: So werden in Schweden neuerdings Rentier-Viadukte über die

Straßen gebaut, in Mexiko Unterführungen für Jaguare und in Kalifornien Brücken für durch Zersiedelung und Inzucht bedrohte Berglöwen. Auf der Insel Borneo kommen simple Seilbrücken zum Einsatz, an denen sich die vom Aussterben bedrohten Orang-Utan-Affen über die lebensgefährlichen Straßen hangeln können. In Deutschland gibt es zum Beispiel auch Tunnel, die eigens für Otter eingerichtet werden. Die Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse der jeweiligen Tierarten erhält also immer mehr Bedeutung.

#### **EINE GRÜNBRÜCKE KANN AUCH FUTTERPLATZ UND FORTPFLANZUNGSRAUM SEIN**

Damit eine Grünbrücke aber für so viele Arten wie möglich effektiv ist, kommt es nicht nur auf eine einseitige Spezialisierung und eine ausreichende Breite an, die einen sicheren Übergang gewährleistet, sondern auch auf eine gute Bepflanzung. Wenn eine Grünbrücke eine vielfältige Mischung aus Versteckmöglichkeiten wie Hecken, Freiflächen und Gräsern bietet, kann sie gleichzeitig als Querungshilfe, Futterplatz und sogar Fortpflanzungsraum für verschiedene Arten gleichzeitig dienen.

„Eine Brücke, die wir von der Universität Kiel besonders gut erforscht haben, ist die Grünbrücke Kiebitzholm in Schleswig-Holstein“, erzählt Reck. „Hier wurden von Anfang nicht nur Hirsch und Reh, sondern





**Unter der Thalwasserbrücke dient eine Unterquerung der A71 bei Poppenlauer dem Wildwechsel.**

auch Haselmaus und Kreuzkröte mitgedacht.“ Dafür müsse nicht nur die Bepflanzung auf der Brücke selbst stimmen, sondern auch an den Zugangsflächen zur Brücke: Wenn ein artenarmer Fichtenforst oder ein Acker angrenzt, nützt die Brücke nichts. “Deshalb muss man das Hinterland richtig anbinden, zum Beispiel auch eine Jagdruhe im Forst aussprechen, damit die Tiere es ausreichend oft bis zur Brücke schaffen. Das wurde in Kiebitzholz gemacht.”

Sind Grünbrücken dann aber nicht viel mehr als ein ziemlich ungenügendes Pflaster für ein viel größeres Problem? Nämlich, dass wir den Straßenverkehr und den Straßenbau generell massiv einschränken müssen?

Ja und nein, sagt Reck. Auf der einen Seite stimme es, dass es in Deutschland und weltweit unnötig viele Fahrzeuge und Straßen gibt, auf der anderen Seite wäre die Bedrohungslage ohne Grünbrücken noch viel schärfer. “Die Politik muss beides leisten: mehr Naturschutzräume einrichten und den Straßenverkehr reduzieren und dabei immer mehr Korridore über das bestehende Straßennetz bauen. Weniger Straßenverkehr würde schließlich auch die Lebensqualität des Menschen verbessern.”

#### **NICHT ALLE GRÜNBRÜCKEN SIND WIRKLICH GRÜN**

Damit Grünbrücken außerdem ökologisch sinnvoll sind, dürfen sie laut Bund

für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) nicht nur eine Ausgleichsmaßnahme für die weitere Versiegelung von Boden sein, zum Beispiel weil ein Landwirtschaftsbetrieb durch einen solchen Bau keine weiteren ökologischen Ausgleichsflächen bereitstellen muss, sondern müssen stattdessen in Zusammenarbeit mit Ökologie-Expert\*innen geplant werden: Dazu gehören ein regelmäßiges Monitoring und eine vor dem Bau stattfindende Untersuchung der Wanderrouten der jeweils betroffenen Tier- und Insektenarten. Noch zu oft, bemängelt der BUND auf seiner Website, werden schlecht geplante und überdies sehr teure Grünbrücken aus umweltschädlichem Beton als ökologisches Feigenblatt für den Neubau von Straßen missbraucht. Überdies brauche es auch mehr Hinweisschilder und Verbote für Menschen, die Grünbrücken aus eigener Bequemlichkeit nutzen, was leider häufig vorkommt. Auch Fahrzeuge wie Motorräder fahren immer öfter über die grüne Infrastruktur, was dazu führt, dass sie für Tiere unbrauchbar wird. Bieten Grünbrücken darüber hinaus Nachteile? “Ganz marginal kann es in Ausnahmefällen zur schnelleren Verbreitung von Krankheiten unter Tierpopulationen kommen“, sagt Reck. “Aber das steht natürlich in keinem Verhältnis zu den vielen Vorteilen, die eine Grünbrücke zum Erhalt und Schutz einer Art bietet.”

**Zwischen Stuttgart und Ulm wurde an der A8 eine Wildtierbrücke erbaut.**



# „WAS SIND DIE GRÖSSTEN FEHLER IM STADT- BRÜCKENBAU? WER IST IN DER VERANTWORTUNG?“

Als klassische Großinfrastrukturprojekte wirken sich Brückenbauprojekte naturgegeben massiv auf den laufenden Betrieb einer ganzen Stadt aus. Trotz langjähriger Vorbereitungsmaßnahmen läuft hier dann auch noch häufig einiges schief. Infrastrukturprojekte haben aus diversen Gründen hierzulande keinen sonderlich guten Ruf. Wir haben bei den Experten von Arup, solidian, Werner Sobek Berlin und der Bundesingenieurkammer nachgefragt, wo die größten Stolpersteine liegen und wer in der Verantwortung ist, diese aus dem Weg zu räumen.



**Dr. Markus Gabler leitet den Bereich Brückenbau im internationalen Planungsbüro Arup. Entscheidend für sein Schaffen ist, den Stand der Technik voranzutreiben und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.**

Brücken trennen unsere Städte oft mehr als zu verbinden. Die Diskussion zur Sternbrücke in Hamburg verdeutlicht, was passiert, wenn Bauherren die städtebaulichen Auswirkungen von Brückenbauwerken außer Acht lassen und kein Augenmerk auf Gestaltung legen. Konkret war hier nämlich geplant, das bestehende unauffällige Überführungsbauwerk der DB durch eine erheblich massigere und höhere Bogenbrücke zu ersetzen. Erst nach erheblichen Interventionen konnte immerhin eine Verbesserung des Entwurfs erreicht werden. Brücken können dabei den Stadtraum bereichern oder die städtebauliche Entwicklung erst ermöglichen, indem neue Stadtteile überhaupt erst erschlossen werden wie beim neuen Gartenfeld in Berlin. Brücken können entscheidende Impulse für den Radverkehr setzen und damit die Verkehrswende beschleunigen. Die Stadt Köln investiert viele Millionen Euro für neue Radwegbrücken über den Rhein und setzt damit in Deutschland neue Maßstäbe. Ich hatte mit Dieter Schmolz und Jabra Soliman von RKW deren Konzept der Green Bridge durchaus kontrovers diskutiert, bin aber überzeugt, dass wir von Stadtbrücken heutzutage mehr erwarten können als eine einfache Brücke in der Stadt.

MARKUS GABLER



**Stephan Gießler war nach Abschluss seines Studiums zum Bauingenieur im technischen Projektmanagement und Vertrieb sowie der Tragwerksplanung und Konstruktion tätig. Mittlerweile ist er fast sieben Jahre im Dienst der solidian GmbH, zuletzt als Leiter von Ingenieurprojekten. Seit März 2023 ist er Teil der Geschäftsführung.**

Als größte Fehler im Stadtbrückenbau sehen wir unter anderem den Sanierungsstau der letzten Jahre. Es werden oft zu wenige Maßnahmen zum Erhalt der Bauwerke ergriffen, oder es wird zu lange gewartet, bis Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen. Je länger gewartet wird, desto umfangreicher und teurer werden diese Maßnahmen.

Zum anderen wird beim Neubau meist eine preisorientierte Entscheidung getroffen. Das bedeutet, es gibt keine ausreichende Betrachtungsweise von Langzeitkosten oder dem Lebenszyklus des Bauwerks. Würde hier direkt die Instandhaltung von Abdichtungen und Folgeschäden bei Undichtigkeiten berücksichtigt werden, könnten neue Bauweisen, wie Carbonbeton, definitiv punkten. Derartige Instandhaltungsmaßnahmen und Risiken fallen nämlich weg, da ohne Abdichtung gebaut werden kann. Generell ist eine Carbonbetonbrücke in der Anschaffung zwar etwas teurer, auf den Lebenszyklus gesehen relativiert sich dies aber deutlich positiv.

In der Verantwortung sehen wir hier meistens die Betreiber\*innen, also Städte und Gemeinden, sowie die Politik. Projekte werden oft mit den gleichen Beteiligten ohne Beachtung von Innovationen realisiert. Weiterhin fehlen teilweise Förderungen oder Vorgaben, die für den Einsatz neuartiger Bauweisen und besserer Werkstoffe motivieren.

STEPHAN GIESSLER



**Andreas Malcher** studierte Bauingenieurwesen an der TU Dresden und arbeitete dann in diversen Ingenieurbüros und Behörden. Seit 2020 ist er als Teamleiter von Werner Sobek Berlin für den Bereich Brückenbau verantwortlich. Seine Schwerpunkte sind Digitalisierung und integrale Nachhaltigkeitsplanung.

ANDREAS MALCHER

Es scheint mir wenig zielführend, hier von Fehlern zu sprechen, die andere machen. Es gilt das Motto „Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen“. Und da bekanntlich niemand von uns frei von Fehlern ist, möchte ich hier lieber von notwendigen Veränderungen sprechen. Und es gibt im Brückenbau einiges an Veränderungsbedarf. Lassen Sie mich nur einige wenige Punkte aufzählen:

- Stadtbrücken sollten viel stärker als bisher für ÖPNV, Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen (und weniger für Autos) gedacht werden.
- Architekt\*innen, Landschaftsarchitekt\*innen und Ingenieur\*innen sollten möglichst oft gemeinsam an Brückentwürfen arbeiten dürfen, nicht nur in Ausnahmefällen.
- Wir brauchen mehr Raum für Innovationen und Erfindungsgeist, um unsere Brücken sicherer, effizienter, langlebiger und schöner zu machen.
- Die Nachhaltigkeit muss immer in allen ihren Facetten (das heißt sozial, ökologisch und ökonomisch) mitgedacht und in den Entwurf integriert werden – oft ein steiniger Weg, den zu gehen sich aber für alle Beteiligten lohnt.



**Christoph Schröder** ist seit 2020 im Vorstand der Bundesingenieurkammer. Der Bauingenieur war mehr als 30 Jahre bei der Freien und Hansestadt Hamburg im Infrastrukturbereich tätig.

CHRISTOPH SCHRÖDER

Immer öfter müssen Brücken „abgelastet“ werden, was deren Nutzung für den Lkw-Verkehr einschränkt. Der steigende Lkw-Verkehr „ermüdet“ das Material vorzeitig, da viele Straßenbrücken in den 1960er- und 1970er-Jahren errichtet wurden. Damals gingen die Bemessungsregeln von weniger Schwerverkehr aus. „Mehr Güter auf die Schiene“ wurde nicht umgesetzt.

Die Erhaltung wurde vernachlässigt. Ingenieurbauwerke werden regelmäßig auf Schäden geprüft. Prüfungen nach DIN 1076 gewährleisten eine sichere Nutzung. Als „anerkannte Regel der Technik“ hat die DIN jedoch keinen Gesetzescharakter. Deshalb werden nicht alle Schäden behoben, und Schadensbilder vergrößern sich. Zudem fehlen Brückenexpert\*innen und Prüfengeur\*innen.

Die Finanzmittel für die Bauwerkserhaltung sind unzureichend. In öffentlichen Haushalten stellen Erhaltungs- und Betriebsaufwendungen konsumtive Ausgaben dar, die nicht über Investitionen finanziert werden können. Gelder für neue Bauwerke lassen sich zudem besser „verkaufen“ als Reparaturen.



# HUCK



## SEILSPIELGERÄTE



**HUCK Seiltechnik GmbH**  
[www.huck-spielgeraete.de](http://www.huck-spielgeraete.de)



Auf unserer Holzlaufstegbrücke und Dschungelbrücke im Bürger- und Miniaturenpark Wernigerode erlebst du hoch über dem Boden Freiheit, Natur und neue Perspektiven.  
Nervenkitzel und Freizeitspaß für die gesamte Familie.

Für mehr Inspiration folge uns jetzt auf [Facebook](#), [Instagram](#) & [LinkedIn](#).

# TSCHÖ MONOFUNK- TIONALITÄT

Die Düsseldorfer Theodor-Heuss-Brücke hält dem zunehmenden Verkehr nicht mehr stand, ein Neubau muss her. Wie der aussehen könnte, zeigt ein Initiativentwurf von RKW Architektur + und JLL. Die „Green Bridge Düsseldorf“ wäre dabei weit mehr als ein monofunktionales Bauwerk für den Verkehr. Was der Entwurf alles vorsieht und warum dessen Grundgedanke relevant sein kann, auch wenn die Green Bridge eine Vision bleiben sollte.

ANNE HEINKELMANN

## AUTORIN

Anne Heinkelmann studierte Landschaftsarchitektur an der TU München und der Sveriges lantbruksuniversitet in Alnarp, Schweden. Sie arbeitete mitunter für Skorka Stadtplanung und ist seit 2020 bei adlerolesch München GmbH angestellt.

Die Theodor-Heuss-Brücke ist eine bedeutende Verkehrsverbindung für Düsseldorf und die Region, da sie täglich Tausenden Menschen eine Überquerung des Rheins über die Bundesstraße B7 ermöglicht. 1957 als Teil der Düsseldorfer Brückenfamilie erbaut, gilt sie außerdem als eine der ersten modernen Schrägseilbrücken und steht seit 2016 unter Denkmalschutz.

Doch es gibt ein Problem: Die Theodor-Heuss-Brücke wird marode. Während man anfangs eine Sanierung für eine Option hielt, ist nun laut Oberbürgermeister Stephan Keller ein Neubau unumgänglich. Denn die Brücke hält dem zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr und den Fahrzeuggewichten nicht mehr Stand. Den Lkw-Verkehr schränkte man bereits ein. Außerdem stockte die Stadt die

Geländer aus Sicherheitsgründen auf, da es bereits zu Unfällen kam. All diese Maßnahmen dienen jedoch nur der mittelfristigen Sicherung – es muss also eine nachhaltige Lösung her. Aus diesem Grund rief die Stadt 2022 zum Dialog auf.

## KÜNFTIG LEBEN WIR LUFTIG IN DER STADT

Das design.lab von RKW Architektur + lieferte zusammen mit dem Immobilienspezialisten JLL Anfang 2022 eine visionäre Antwort auf diese Herausforderung. Bei ihrem Initiativentwurf stand die Frage im Mittelpunkt, wie die Brücke über ihren eigentlichen Zweck hinaus einen Mehrwert für Stadt und Bürger\*innen schafft. Hieraus ging die „Green Bridge



Das design.lab von  
RKW Architektur + und  
der Immobilienspezia-  
list JLL erstellten  
zusammen den Entwurf  
„Green Bridge  
Düsseldorf“, ein  
multifunktionales,  
grünes Ersatzbauwerk  
für die Theodor-Heuss-  
Brücke.







**In dem Entwurf ist der motorisierte Verkehr in einen Tunnel verlegt. Darüber und um diesen herum soll so Raum etwa für einen Park, Gastronomieangebote oder Wohneinheiten bleiben.**

Düsseldorf“ als ein multifunktionales, grünes Ersatzbauwerk hervor. Für Dieter Schmoll, Senior Partner und Geschäftsführer bei RKW Architektur +, sind Brücken nicht nur funktionale Verbindungen, sondern auch Orte der Begegnung. Denn diese ganzheitliche Perspektive schaffe die Chance für eine luftigere, lebenswertere Stadtgestaltung. Also weg von der Idee eines monofunktionalen Bauwerks hin zu mehr Weitblick.

Gemäß der „Brückencharta zur Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke“ vom Mai 2023 soll die Brücke unter Berücksichtigung der Mobilitätswende für alle Verkehrsarten erhalten bleiben. Auch der schon früher entstandene Initiativentwurf beinhaltete diesen Ansatz, indem man den motorisierten Verkehr in einen vierspurigen Tunnel verlegt. So ist die Brückenoberfläche frei für eine Vielzahl von Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität. Dafür plant man im Freiraum einen Landschaftspark und Radschnellweg. Auch von Spiel- und Grillplätzen, Einkaufs- und Gastronomieangeboten sowie Flächen für Urban Gardening ist die Rede. Die Green Bridge wird zudem für Gebäude aktiviert. Man plant 400 Wohneinheiten, teils gefördert, teils freifinanziert. Ein Hotel mit 350 Zimmern, Spa und Panoramarestaurant ist

ebenfalls vorgesehen. Außerdem setzt sich das Thema Nutzbarmachung bis in die Pylone und Brückenfüße fort. Hier schafft man moderne Wohn- und Arbeitswelten.

Die Konstruktion schwingt dann – zumindest in den Visualisierungen – voller Leichtigkeit und Sanftheit zwischen den massiven Auflagern der Uferseiten. Die neue Theodor-Heuss-Brücke wäre über 1,5 Kilometer lang und an ihrem weitesten Punkt etwa 65 Meter breit. Der höchste Punkt mäße 47 Meter über dem Straßenniveau der Cecilienallee. Trotz dieser imposanten Dimensionen bliebe die Durchfahrts Höhe für den Schiffsverkehr unverändert.

Die Bauzeit des Entwurfs schätzte man auf drei bis vier Jahre. Die 700 Millionen Euro Baukosten würden dann aber auch die temporäre Behelfsbrücke beinhalten, damit die Stadtteile Golzheim und Niederkassel verbunden blieben.

#### LANDMARKE UND KLIMAMEILENSTEIN

Die Theodor-Heuss-Brücke prägt heutzutage das Stadtbild im Düsseldorfer Norden. Außerdem plant die Stadt, bis 2035 klimaneutral zu werden. Hier könnte die Green Bridge also einen wichtigen Beitrag leisten. Ein zentraler Aspekt ist



dabei die Integration erneuerbarer Energien. Windturbinen im Mittelteil der Brücke würden die natürlichen Windströme zur Energieerzeugung nutzen, während Photovoltaikanlagen auf den oberen Tragkonstruktionen Strom generieren würden. Die Tieferlegung des Straßenverkehrs trüge zur Schallreduzierung bei und die Stahlfertigteile ermöglichten einen effizienten Bauablauf. Darüber hinaus böte die Green Bridge Ladestationen für E-Autos und E-Fahrräder sowie Sharing-Angebote.

Mobilitätsdezernent Jochen Kral betont, man müsse eine Rheinquerung finden, die die Verkehrsinfrastruktur verbessere und positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und das Wohlbefinden der Bürger\*innen habe. Marcel Abel, Geschäftsführender Direktor und Niederlassungsleiter von JLL Düsseldorf, sieht dies als erfüllt: „Wir geben der Stadt Impulse, indem wir Verkehr und Nachhaltigkeit, Erholung und Strahlkraft miteinander verbinden. Die Green Bridge kann Maßstäbe weit über Deutschland hinaus setzen, was wiederum auf Düsseldorf zurückstrahlt. Deshalb werden wir unsere Ressourcen und Netzwerke nutzen, um dieses Projekt zu realisieren.“ Die neue Theodor-Heuss-Brücke könnte also zu einem Symbol für Nachhaltigkeit

und Innovation für die Landeshauptstadt werden.

#### MUT ZUR BRÜCKE

Trotz aller Vorzüge ist die Green Bridge bislang nur eine Vision. Kann so eine urbane Raumutopie eventuell anderswo Gestalt annehmen, wenn nicht unbedingt in Düsseldorf? Jasmin Wirtz, Head of Corporate Communication bei RWK, sagt uns: „Nun, der Gedanke der belebten Brücke ist jetzt mal wieder in der Welt – und er ist sehr öffentlich geworden. Und ich bin mir sicher, dass er Menschen beflügeln wird, ob jetzt hierzulande oder an anderen Orten, deren Brücken vielleicht sogar noch geeigneter für eine Transformation sind. Wir sind gespannt.“

Es bleibt abzuwarten, ob sich die Theodor-Heuss-Brücke vom Pionier der Schrägseilbrücken nun ebenso mutig weiterentwickelt. Wirklich relevant ist der Einwand, dass ein Ingenieurbauwerk nicht mehr monofunktional sein muss – und sollte. Denn auch wenn die Idee einer „Living Bridge“ kein neues Konzept ist: In Zeiten der Urbanisierung und Nachverdichtung sollte eine hohe Nutzbarmachung zunehmend an Bedeutung gewinnen. ■

**Die Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf, 1957 erbaut, gilt als eine der ersten modernen Schrägseilbrücken. Die marode werdende Brücke wird jedoch einem Neubau weichen müssen.**

# „KLIMANEUTRALITÄT SPIELT DURCHAUS EINE ROLLE“

Überlastung, Unfälle, Sanierungsbedarf: Die Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf muss ersetzt werden. Dabei ist die Brücke als eine der ersten modernen Schrägseilbrücken weltweit denkmalgeschützt und prägt schon lange das Düsseldorfer Stadtbild. Doch in Zeiten der Mobilitätswende und der Klimawandelanpassung kann der Neubau auch eine Chance über den Zweck der Rheinquerung hinaus darstellen. Wir haben beim Umwelt- und Verkehrsdezernent der Stadt Düsseldorf nachgefragt, was es hierfür braucht.

FRAGEN: ANNE HEINKELMANN

## INTERVIEWE

**Jochen Kral** übernahm im April 2021 das Umwelt- und Verkehrsdezernat der Stadt Düsseldorf. Er studierte Raum- und Umweltplanung in Kaiserslautern und war mitunter Stadtplaner, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung sowie Technischer Beigeordneter in verschiedenen Städten.

Jochen Kral, was sind die drängendsten Herausforderungen bei der Theodor-Heuss-Brücke, und was macht das Neubauvorhaben so komplex?

Die Herausforderung und Komplexität bestehen im Wesentlichen darin, schnellstmöglich eine Ersatzlösung für die heutige Theodor-Heuss-Brücke entwickeln, planen und realisieren zu lassen, die die Anforderungen an ein zukunftsweisendes Verkehrsbauwerk, an Umfeld- und Umweltverträglichkeit, aber auch an Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit erfüllt. Dabei wird die Projektdauer durch den schlechten Zustand des vorhandenen Bauwerkes limitiert. Gleichzeitig muss der Ersatzneubau unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs realisiert werden, was den bautechnischen Ablauf komplizierter und länger werden lässt. Komplex wird das Vorhaben zudem, da für die Baugenehmigung ein formelles und sehr zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden muss, in dem alle Belange und Betroffenheiten berücksichtigt werden müssen.

Welche Zukunftsstrategien und Szenarien werden derzeit diskutiert? Was wünscht sich die Stadt von potenziellen Planer\*innen, und welche Kriterien soll die neue Theodor-Heuss-Brücke erfüllen? Es wurden fast 30 verschiedene Realisierungsvarianten untersucht. Dabei handelte es sich um verschiedene Brückenvarianten, Tunnelvarianten und Kombinationen aus Brücken und Tunneln. Es wurde beispielsweise auch die Erhaltung der vorhandenen Brücke als reine Geh-Radweg-Brücke in Kombination mit einem Tunnel betrachtet. Nach Prüfung aller Varianten auf K.o.-Kriterien und Abwägung der Vor- und Nachteile wird derzeit nur noch der Ersatz des vorhandenen Bauwerkes durch einen Brückenneubau diskutiert.

Von potenziellen Planerinnen und Planern wünscht sich die Stadt möglichst viel Erfahrung im Umgang mit derart prominenten, innerstädtischen und verkehrlich bedeutsamen Verkehrs- oder Brückenprojekten. Sie benötigt für die Projektumsetzung besonders leistungsfähige Büros,



welche eine zügige und termingerechte Projektentwicklung sicherstellen können. Die neue Brücke muss in erster Linie Kriterien in funktionaler, gestalterischer und umwelttechnischer Hinsicht erfüllen. Die Brücke soll für den Kfz-Verkehr, den schienengebundenen ÖPNV und für den Fuß- und Radverkehr konzipiert werden. In gestalterischer Hinsicht soll sich das neue Bauwerk möglichst gut in die Düsseldorfer Brückenfamilie einfügen und dabei allen umwelttechnischen Belangen – insbesondere auch den Anforderungen an den Schallschutz – gerecht werden.

#### **Was erhofft sich die Stadt vom Neubau in Bezug auf die Stadtentwicklung und das Stadtbild von Düsseldorf?**

Zunächst einmal geht es darum, ein vorhandenes unverzichtbares Verkehrsbauwerk zu ersetzen, sodass der Verkehrsfluss dauerhaft sichergestellt werden kann. Gleichzeitig soll das Bauwerk zur Aufnahme einer Stadtbahntrasse und attraktiver Rad- und Gehwege konzipiert werden und trägt somit zur angestrebten umfassenden Verkehrstüchtigkeit und Optimierung des Mobilitätskonzeptes der Landeshauptstadt Düsseldorf bei. Durch einen Brückenneubau in Angleichung an die Düsseldorfer Brückenfamilie und in Kontinuität der baulichen Tradition erhofft sich die Stadt zum einen, das gewohnte und besondere Stadtbild zu bewahren, und zum anderen einen modernen und weltoffen anmutenden städtebaulichen Akzent zu setzen.

#### **Die deutsche Bürokratie erschwert gerne mal innovative Projekte. Wie hoch schätzen Sie die Chance ein, dass ein Konzept wie die „Green Bridge Düsseldorf“ von RKW Architektur + tatsächlich umgesetzt wird?**

Wir sehen den Entwurf eher als eine Vision, denn als Realisierungsplanung. Ein solches Projekt – von 40 bis 60 Metern Höhe mit den gestapelten Geschossen – birgt umfangreiche entwurfsabhängige Unwägbarkeiten und Herausforderungen, aber auch Konsequenzen für Stadtansicht und Städtebau, wie zum Beispiel städtebauliche Machbarkeit und Akzeptanz. Zudem besteht bei derartigen Projekten ein hohes Risiko für wesentliche Terminverschiebungen oder gar Projektabbruch. Mögliche Ursachen dafür können die hohe Besonderheit und Komplexität, mangelnde Erfahrungswerte sowie das hohe Polarisierungspotenzial in Politik und Öffentlichkeit sein. Eine Multifunktionsbrücke



würde sich besser als reines Neubauprojekt für eine zusätzliche Stromquerung oder noch besser als Überbrückung von der Stadt zerschneidenden Autobahnen und Bahntrassen an anderer Stelle ohne besonderen Termindruck eignen. Als bringend benötigter Ersatzneubau für eine abgängige Brücke auf einer zentralen Verkehrsader ist das Experiment „Multifunktionsbrücke“ aus Sicht der Stadt hochriskant und daher in dem vorliegenden Fall ungeeignet.

#### **Düsseldorf möchte bis 2035 klimaneutral sein. Wie kommt man Ihrer Meinung nach bei diesem Bauvorhaben zu einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Lösung?**

Das Thema Klimaneutralität hat bei der Variantenuntersuchung durchaus eine Rolle gespielt. Dafür wurden die voraussichtlichen Kohlendioxid-Emissionen für die einzelnen Varianten ermittelt. Es hat sich herausgestellt, dass bei einem Brückenneubau ungefähr nur halb so viel CO<sub>2</sub> anfällt wie bei den Tunnelvarianten. Des Weiteren trägt der Brückenneubau mit seiner ÖPNV-Trasse zur Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV und somit zu weniger klimaschädlichem Kfz-Verkehr bei. Vor diesem Hintergrund kann das Projekt durchaus einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität leisten. ■

**Der Leiter des Düsseldorfer Umwelt- und Verkehrsdezernats Jochen Kral stellt im Interview heraus, dass es beim Neubau der Theodor-Heuss-Brücke darum geht, ein unverzichtbares Verkehrsbauwerk zu ersetzen. Der Neubau soll ebenso dazu beitragen, das Mobilitätskonzept der Landeshauptstadt zu optimieren.**

# ÜBER SIEBEN BRÜCKEN MUSST DU GEHN

Verbinden, überwinden, ermöglichen – Stadtbrücken sind seit jeher besondere Bauwerke mit einzigartig funktionalem Wert. Aber auch ihre Gestalt beeindruckt. Sie reicht von einfachen Holzkonstruktionen bis hin zu imposanten Stahl- und Betonkonstruktionen. Und trotzdem, obgleich Brücken oft architektonische Meisterwerke sind, kommt ihnen vergleichsweise wenig öffentlich Aufmerksamkeit zu. Nachfolgend stellen wir sieben internationale Projekte zeitgenössischen Brückenbaus vor, die definitiv einen zweiten Blick wert sind.

ANNA MARTIN



## KORRIDOR ÜBER DER FLUSSKREUZUNG

Neu ist die „New Herringbone Bridge“ im Kreis Kang in der Provinz Gansu, China, wenn man es genau nimmt, nur in Teilen. 2003 wurde hier eine Brücke mit Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr und beidseitigen Gehwegen fertiggestellt. Die dreiflügelige Konstruktion überbrückt den Zusammenfluss der Flüsse Yanzi und Sanguan. Seit Dezember vergangenen Jahres ist der Umbau der Brücke nach dem Entwurf des Büros Sandwich Design/He Wei Studio fertiggestellt. Auf die bestehende Konstruktion fügten die Planer\*innen neue Aufbauten aus Holz hinzu und wandelten sie so in eine Korridorbrücke um. Inspiriert ist der Entwurf den Architekt\*innen zufolge von der alten, ebenfalls im Kreis Kang zu findenden Drachen- und Phönix-Brücke. Die New Herringbone Bridge ist nun auf Fußgänger\*innen und anderen Langsamverkehr ausgelegt. Mit neun Metern ist der Korridor so breit wie ursprünglich die Fahrbahn. Die weiße Marmorbalustrade der Brücke wurde ebenso beibehalten wie die früheren Gehwege. Über diese gelangt man auch außerhalb des neuen Korridors vom einen zum andern Ufer. Der Raum im Inneren der Brücke könnte nämlich von einem Markt oder einer anderen Veranstaltung in Anspruch genommen werden, so das Konzept. Auf Bänken entlang des Korridors lässt es sich ausruhen, und Markierungen auf dem neuen Oberflächenbelag greifen die früheren Fahrbahnmarkierungen frei auf. An der Stelle, an der die drei Flügel der Brücke aufeinandertreffen, öffnet sich das Satteldach, gestützt von einer stählernen Baumstütze. Im Dachfirst verläuft ein Oberlicht aus farbigen Glasfenstern. Den Rhythmus der Holzstützen unterbrechen einzelne, kleinere Räume, die Ausblicke in die Umgebung rahmen.





## SCHWUNG UM SCHWUNG

Im schweizerischen Aarau schwingt sich eine neue Brücke Bogen um Bogen über die Aare. Die Stahlbetonkonstruktion ist nicht die erste, die den Fluss an dieser Stelle überbrückt; es soll hier bereits in der Römerzeit Brücken gegeben haben. Der aktuelle Neubau ersetzt eine Brücke von 1949, die Mängel und Schäden aufgewiesen hatte. Diese war selbst schon der Ersatzbau für eine 1849 eröffnete Hängebrücke – deren Benennung als „Kettenbrücke“ wurde, ungeachtet der kettenlosen Neubauten, bis heute beibehalten. Den von Kanton und Stadt ausgelobten Wettbewerb für Brückenneubau und Gestaltung des Aareufers entschied das Planer\*innenteam aus Christ & Gantenbein, WMM Ingenieure AG, Henauer Gugler AG und August + Margrith Künzel Landschaftsarchitekten im Jahr 2010 mit seinem Entwurf „Pont Neuf“ für sich. Zehn Jahre später startete der Bau; im Juni 2023 fand die offizielle Eröffnung statt, auch wenn der Verkehr bereits etwas früher über die Brücke rollen konnte. Auf der 119 Meter langen und 17,5 Meter breiten Brücke kommen zwei Fahrspuren sowie beidseitig Gehwege und Radspuren unter. Pfeilerfundamente der vorherigen Brücke konnten teils wiederverwendet werden. Große ellipsenförmige Öffnungen in den Pfeilern erlauben Durchblicke, etwa von den Wegen entlang des Ufers, die unter der Brücke hindurchführen. Mit ihrem Entwurf möchten die Planer\*innen die Brücke an das bestehende Stadtgefüge anknüpfen und einen einladenden öffentlichen Raum schaffen. Als Inspiration benennen sie die Massivität der Aarauser Steinbauten, wie etwa die mittelalterlichen Häuser an der Stadtmauer. Mit der Brücke soll die Stadt ein neues Wahrzeichen erhalten.



## KLARE LINIENFÜHRUNG

Mit einem sanften Schwung führt eine neue Brücke Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in Prag über die Moldau. Sie verbindet den Stadtteil Holešovice am nördlichen Ufer mit dem Stadtteil Karlín im Süden. Dazwischen liegt die Flussinsel Štvanice, zu der ebenfalls ein Steg der Brücke führt. Entworfen wurde die Štvanice-Brücke – auch HolKa-Brücke genannt, nach den Stadtteilen, die sie verbindet – von Petr Tej, Marek Blank und Jan Mourek. Sie gewannen mit ihrem Entwurf den vom Prague Institute of Planning and Development durchgeführten Wettbewerb für den Brückenneubau. Mit diesem soll die Verbindung zwischen den beiden Prager Stadtteilen sowie auf die Flussinsel für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen verbessert werden. Die Brücke eröffnete im Juli vergangenen Jahres. Sie besteht aus ultrahochfestem faserverstärktem Beton (UHPFRC) und wurde aus über 50 vorgefertigten Segmenten zusammengesetzt. Der Abschnitt der Brücke von Holešovice nach Karlín ist 300 Meter, die Rampe zur Insel weitere 80 Meter lang. Entlang der Brüstung der weißen Konstruktion leitet ein bronzener Handlauf die Überquerenden; in diesen ist auch die Beleuchtung integriert. Ein spielerisches Detail der minimalistisch gehaltenen Brücke sind die von Bildhauer Aleš Hvizdal gestalteten Tierköpfe am Ende der Handläufe. Neben dem Bückenzugang auf der Insel ist die Skulptur „River“ des Bildhauers Jan Hendrych aufgestellt. Der letzte Abschnitt der Brücke nahe dem nördlichen Ufer ist durch einen hydraulischen Kolbenmechanismus vertikal beweglich, als Schutzmaßnahme bei möglichem Hochwasser.





## BINDEGLIED ZWISCHEN DEN EBENEN

Nicht eine einzelne Brücke, sondern gleich ein ganzes System an Stegen für Fußgänger\*innen legt sich um den Gebäudekomplex Sewoon Sangga in Seoul, Südkorea. In diesem treffen Wohnraum, Geschäfte, Werkstätten und mehr aufeinander. Sewoon Sangga – teils auch Seun Sangga geschrieben – entstand Ende der 60er-, Anfang der 70er-Jahre. Architekt Kim Swoon Geun entwarf die Megastruktur aus mehreren Gebäuden, die sich über eine Länge von einem Kilometer in Nord-Süd-Ausrichtung erstreckt. Zwischendurch war der Abriss von Sewoon Sangga auf dem Tisch – an der Stelle sollte Park entstehen –, was aber wieder verworfen wurde. Schließlich entschloss sich die Stadt, den Komplex und die Gegend zu revitalisieren. 2017 entschied das italienische Büro modostudio einen internationalen Wettbewerb für die Fußgänger\*inneninfrastruktur im südlichen Abschnitt von Sewoon Sangga für sich – für den nördlichen Bereich hatte bereits 2015 ein eigenes Verfahren stattgefunden. Bereits zuvor war der Gebäudekomplex mit sogenannten „citywalks“ ausgestattet; diese sollten nun neu strukturiert und neue Verbindungen geschaffen werden. Bis 2022 wurde das von modostudio entworfene Wegesystem realisiert. Die Konstruktion aus stählernen Verandeelträgern verknüpft verschiedene Ebenen miteinander und verläuft dabei teils parallel zum, teilweise direkt am Gebäude; dazwischen gibt es Querverbindungen. Die Fußgänger\*innen sind so dem Straßenverkehr der Stadt entrückt. Einer Beschreibung der Architekt\*innen zufolge soll die Konstruktion dazu beitragen, die Transformation des Gebäudes und dessen Umgebung zu aktivieren; sie verstehen die citywalks als offene Plattform.





## PYLON MIT STRALKRAFT

Der 95 Meter hohe Pylon steht bereits. Ende vergangenen Jahres setzte ein Kran dessen letztes Segment auf. Der sich von der Spitze nach unten hin aufsplittende Pylon ist das zentrale Element der Kangaroo Point Green Bridge. Die etwa 460 Meter überspannende Schrägseilbrücke für Fußgänger\*innen und Radverkehr im australischen Brisbane soll noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Einen ersten Referenzentwurf erarbeiteten die Brüos COX Architecture und Arup; 2021 beauftragte dann der Brisbane City Council das Konsortium „Connect Brisbane“ mit dem Entwurf und der Ausführung der Brücke. Zu dem Zusammenschluss gehören unter anderem die Architekturbüros Dissing+Weitling und Blight Rayner, Landschaftsarchitekt\*innen von ASPECT Studios, die Ingenieurbüros WSP und RWDI sowie die Unternehmen Besix Watpac – als Leiter des Konsortiums – und Rizzani De Eccher. Über die Brücke werden Fußgänger\*innen vom Botanischen Garten, auf der Uferseite zur Innenstadt gelegen, auf die Halbinsel Kangaroo Point gelangen können; Radfahrende werden über einer eigenen Bahn auf der Brücke den Fluss queren können. Der Entwurf sieht entlang der Konstruktion mehrere Ausbuchtungen vor, so auch im Bereich der vier Streben des Pylons, die unterhalb der Brückenbahn wieder zusammenlaufen. Auf den Plattformen sollen kleine Pausen möglich sein, mit Ausblicken auf den Fluss, die Stadt sowie die etwas nördlicher gelegene Story Bridge; auch ein Gastronomieangebot auf der Brücke ist geplant. Die Uferbereiche um die Aufgänge zur Brücke werden ebenfalls neu gestaltet.





## BRIDGING DAWN

MVRDV ist für die Gestaltung der 80 Meter langen Fußgängerbrücke „Dawn Bridge“ in Shanghai aus dem Jahr 2021 verantwortlich. Die Brücke zeichnet sich durch ihr markantes Design aus, das aus einem geschwungenen Bogen besteht, der sich über den Huangpu River erstreckt. Die Brücke verbindet das historische Zentrum Zhujiajiao mit dem Finanzdistrikt der Stadt und dient als wichtige Verbindung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Und: Sie liegt zwischen den zwei Brücken Fangsheng Bridge und der Qingpu Bridge, eine unauffällige moderne Straßenbrücke. Die Fangsheng Bridge ist jedoch bereits seit 1571 Wahrzeichen und Touristenattraktion der Stadt. Dieser historischen Brücke nichts zu nehmen, war eine Herausforderung in der Gestaltung der Dawn Bridge. Sie sollte ein Blickfang für sich werden, ohne die Geschichte zu überlagern. Aus diesem Grund ist die Höhe des Bauwerks auch absichtlich niedrig gehalten. Diese minimale vertikale Präsenz verleiht der Brücke ein Gefühl von Leichtigkeit und sorgt für eine anmutige Kurve über dem Wasser, die sich in die Landschaft einfügt. Über die nahtlose Integration in den Kontext hinaus ist es das Ziel, eine Brücke für alle zu schaffen – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im Rollstuhl. Und: Die Dawn Bridge sollte laut MVRDV ein Wohnzimmer und ein aktiver Teil der Gemeinschaft werden, der es den Menschen ermöglicht, sich zu treffen, zu feiern und die Flusslandschaft zu betrachten. Hierzu hat das Architekturbüro den Mittelträger mit einer neuen Struktur verkleidet und überdacht: Das flache Deck verwandelt sich so in eine stufenförmige Tribüne. Diese Tribüne bietet eine Aussichtsplattform und einen Versammlungsort mit Blick auf das Wasser.





## WIE EIN PHÖNIX AUS DER ASCHE

Es lässt sich vermuten, dass die Entwickler\*innen bei der Namensfindung für ihre Brücke die Redewendung zum Phönix beziehungsweise den Mythos des Vogels, der in Flammen aufgeht und anschließend aus der Asche wieder neu ersteht, im Sinn hatten: „Phoenix“ besteht aus 3-D-gedruckten Betonblöcken. Dabei kam als einer der Bestandteile „Betontinte“ sowie für die Pfade unterhalb der Brücke recyceltes Material aus den Blöcken ihrer Vorgängerin zum Einsatz – der ebenfalls 3-D-gedruckten Brücke „Striatu“, vorgestellt auf der Architekturbiennale in Venedig 2021. So erhebt sich nun also im übertragenen Sinne eine neue Brücke, zumindest anteilsweise, aus dem Betonstaub der vorherigen. Im Bereich der Architektur spricht man jedoch wohl eher von Zirkularität statt von Mythologie. Hinter beiden Brückenprojekten stehen die Block Research Group der ETH Zürich, die Zaha Hadid Architects Computation and Design Group, das auf 3-D-Betondruck spezialisierte Team von incremental3d sowie das Unternehmen für Baumaterial und -lösungen Holcim. Phoenix ist auf dem Gelände des Holcim Innovation Centre in Lyon, Frankreich, zu finden. Die gemauerte Brückenkonstruktion kommt ohne Bewehrung aus und steht allein durch die Druckbelastung. In der Weiterentwicklung der Striatu-Brücke habe sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck den Projektpartner\*innen zufolge um 25 Prozent reduzieren lassen. Auch die Logik des Aufbaus sei bei Phoenix gegenüber der ersten 3-D-gedruckten Brücke überarbeitet worden, so die Block Research Group, unter anderem um die Konstruktion präziser zusammensetzen zu können.



# VOM OH ZUM WOW

Die Landesgartenschau findet 2030 in Ulm statt. Bis dahin sollen Brücken fallen. Die eine wird erneuert, die andere im Tunnel verschwinden. Das Ziel ist, die kreuzende B10 vom „Urban Canyon“ zum freundlichen Ort machen. Damit Mobilität und Verkehr trotz großflächiger Baustellen geregelt fließen können, stimmt sich die Stadt schon jetzt auf große Herausforderungen ein.

LAURA PUTTKAMMER

## AUTORIN

Laura Puttkamer ist freie Journalistin mit einem Fokus auf innovative Lösungen für mehr Nachhaltigkeit in Städten weltweit. Sie hat einen Master in „Global Urban Development and Planning“ von der University of Manchester. Sie lebt in London und bloggt auf [parcitypatory.org](http://parcitypatory.org).

Die Stadt Ulm plant derzeit den Umbau der Bundesstraße 10 im Stadtgebiet. Das große Infrastrukturprojekt umfasst den Umbau des Blaubeurer Rings und den Ersatzneubau von Wallstraßenbrücke und Blaubeurer-Tor-Brücke als zwei Kernelemente. „Derzeit ist die Straße eine Art Urban Canyon. Sie hat eine große Schneise in die Stadt geschlagen, die Verbindung zwischen Stadtteilen gestört und viel Stadtraum besetzt“, erklärt Baubürgermeister Tim von Winning im Gespräch. Täglich nutzen bis zu 100 000 Fahrzeuge die B10 in Ulm. Sie gehört damit zu den am höchsten belasteten innerstädtischen Straßen in Süddeutschland. „Wir werden den Verkehr nicht relevant wegbekommen, aber wir werden die Straße besser in den Stadtraum einbinden und die derzeitige starke Trennwirkung reduzieren“, so Herr von Winning weiter.

Die beiden Brücken machen aktuell fast ein Fünftel aller Brückenflächen in Ulm aus. Im Zuge des Mammutprojektes soll die Wallstraßenbrücke ersetzt und

verkürzt werden. Sie ist, wie viele Brücken aus den 1970er-Jahren, eine Spannbe-tonkonstruktion, die sich nicht sanieren lässt. Zudem hat der Tausalzeintrag seine Spuren hinterlassen. Indem die Brücke künftig teils als Damm verläuft, sollen die Wartungskosten niedriger ausfallen. Ab 2026 soll die Wallstraßenbrücke abgerissen und neu gebaut werden. Dann kann der Verkehr für dreieinhalb Jahre nur in Richtung Norden über die Brücke fahren.

Der Blaubeurer Ring soll zudem künftig statt unter einer Brücke über einem Tunnel verlaufen und auf normale städtische Knotenpunkte zurückgebaut werden. Die bisherige Straßenführung aus den 1970er-Jahren führt direkt über das historische Blaubeurer Tor. Um den Anforderungen des damals beginnenden Denkmalschutzes gerecht zu werden, fand man einen Kompromiss, den wir heute als unangemessen oder gar zynisch betrachten würden: Das obere Drittel des Tores wurde abgefräst und die Brücke in die Lücke gelegt. Dies zeigt, wie fest das Auto



Die Brückenplanung am Ulmer Blauberger Tor sieht vor, sie in den Untergrund zu verlagern. Dadurch reduziert sich zwar nicht der Verkehr, aber die Stadt schafft mehr Freiraum neben dem historischen Gebäude.



Südlich der LGS schließt der sogenannte Donauspitz das Gelände ab. Er soll zur neuen Landmarke an der Donau werden.



im Zentrum der Stadt- und Verkehrsplanung verankert war. Das soll sich nun ändern: Statt die Brücke zu erneuern, wird sie abtauchen und künftig unterirdisch neben dem Blaubeurer Tor verlaufen. So lässt sich der Verkehr zwar nicht reduzieren, aber neben dem historischen Blaubeurer Tor und nahe dem dicht besiedelten Dichterviertel entsteht neuer Freiraum. Ein Park ist geplant, der den historischen Festungsbau umgeben wird. „Was wir mit dem oberen Drittel des Tores machen, bewegt uns sehr. Wir überlegen, aufbauend auf einem studentischen Wettbewerb von Berliner und Saarbrücker Hochschulen im Sommer 2024 eine künstlerische Lösung zu finden“, erklärt Herr von Winning und sagt daraufhin, dass als Nutzung eine Subkultur-Gastronomie mit musikalischer und kultureller Co-Nutzung den Ort beleben könnte.

#### DIE LANDESGARTENSCHAU 2030 ALS DEADLINE

Als die Stadt Ulm sich im Jahr 2017 auf die Landesgartenschau 2030 bewarb und 2018 den Zuschlag erhielt, war noch nicht bekannt, dass dabei im Vorfeld Brücken fallen müssen. „Das hat uns während der Vorbereitungsphase kalt erwischt. Jetzt sind wir dabei, zu überprüfen, wie wir so eine große Brückenbaumaßnahme an der Hauptschlagader der Stadt unter Verkehr durchführen können. 200 Millionen Euro, das ist ein sehr großes Projekt für eine Stadt wie Ulm.“ Auch fördertechnisch ist das Großbauprojekt in Ulm eine Besonderheit: Erstmals unterstützt das Land Baden-Württemberg eine Kommune mit einem Bauvorhaben mit einer Summe von fast 105 Millionen Euro. Diese Unterstützung stammt vom Verkehrsministerium. Den Rest muss die Stadt mit eigenen Mitteln finanzieren.

Für den Neubau der Brücke und die Verlegung des Blaubeurer Rings in einen Tunnel gab es keinen Planungswettbewerb, sondern ein klassisches Vergabeverfahren. „Es gibt gar nicht viele Ingenieurbüros in Deutschland, die so eine Aufgabe stemmen können. Insbesondere der Abbruch stellt eine große ingenieurtechnische Herausforderung dar“, so Herr von Winning. Die Stadt Ulm wählte eine Ingenieursgemeinschaft (INGE) aus, zu der die Konstruktionsgruppe Bauen AG/Kempten und die BuP – Boll Beraten und Planen Ingenieursgesell-

schaft mbH & Co. KG/Stuttgart sowie die Konstruktionsgruppe Bauen Augsburg GmbH/Neusäß gehören. Ebenso wirken Knight Architects bei dem Projekt mit. Das Büro aus London entwarf in Ulm schon 2018 die Kienlesbergbrücke und wurde dafür mit dem Deutschen Ingenieurbaupreis belohnt.

Derzeit erstellt die INGE eine funktionale Leistungsbeschreibung, um nach einem geeigneten Baupartner zu suchen. Mit dieser frühzeitigen Einbindung der Baufirma schon im Entwurfsprozess sollen auch deren Kompetenzen in die Umsetzung einfließen und eine effizientere Maßnahme und höhere Kostensicherheit ermöglichen. Das Ausschreibungsverfahren soll klassisch europaweit stattfinden und die Entscheidung bis Mitte 2024 feststehen. Ab Herbst feilt dann die Ingenieursgemeinschaft zusammen mit der Baufirma an dem Entwurf. Erste Maßnahmen zur Vorbereitung der Baustellen sind bereits im Bau, da der Förderbescheid schnell genehmigt wurde. Der Abschluss des Projektes ist für 2029 geplant – rechtzeitig vor der Landesgartenschau 2030.

„In einer Stadtgröße wie Ulm gibt es selten solche Projekte, die einen gesamten Teil der Stadt baustellentechnisch in Anspruch nehmen. Die Abwicklung der Baumaßnahme wird eine große Herausforderung, weil wir dafür sorgen müssen, dass über drei bis fünf Jahre Bauzeit die Stadt weiterhin funktioniert, dass der Verkehr auf allen Ebenen fließt“, so Herr von Winning. Dazu gehören neben dem motorisierten Verkehr und der Straßenbahn, die unter der Brücke fährt, auch der Rad- und Fußverkehr in der Stadt, der entlang der B10 seinen zentralen Bewegungsraum hat.

Eine der größten Herausforderungen für die Stadt Ulm ist dabei der Neubau der Wallstraßenbrücke. Unter dieser befindet sich ein wichtiger Endpunkt für den regionalen Bahnverkehr in Baden-Württemberg. „Sperrpausen brauchen bei der Bahn einen langen Vorlauf. Wir haben die Zeiten, zu denen der Bahnverkehr stoppen muss, auf einen minimalen Zeitraum reduziert. Dabei geht es weniger um den normalen Personen- und Güterverkehr als um die Instandhaltungs- und Reinigungsanlagen für einen großen Teil des Baden-Württembergischen Regionalverkehrs, die in Ulm liegen. Zu bestimmten Zeiten werden wir daher die Bauarbeiten kurz pausieren, um das Durchfahren einzelner Züge zu ermöglichen.“

**Den freiraumplanerischen Wettbewerb für die LGS 2030 gewann SINAI. Gemeinsam mit dem Büro Machleidt und mit SHP Ingenieure wird SINAI daran arbeiten, die Freiflächen an der Wilhelmsburg und bis zur Donau zu entwickeln.**



# LANDESGARTENSCHAU ULM 2030 | ÜBERSICHTSPLAN



Übersichtsgrafik Daueranlagen & Visualisierungen Wettbewerb Landesgartenschau: SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin



Stand 28.03.2024  
Übersichtsplan o.M.

SINAI

SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH  
Lehrter Str. 57  
10557 Berlin  
Tel 030 / 66 77 67 4 65  
Fax 030 / 66 77 67 4 50  
www.sinai.de

ulm\_2030@sinai.de





**Bye, bye Verkehr – mit der LGS 2030 in Ulm soll aus dem Urban Canyon am Blaubeurer Tor ein attraktiver Freiraum entstehen.**

Der strenge Zeitplan bis zur Landesgartenschau ist ebenfalls eine Herausforderung. Gemeinsam mit den beteiligten Planungsbüros und Baufirmen plant die Stadt ein partnerschaftliches Bauen, bei dem die Baufirma früh ab Leistungsphase 3 der HOAI ins Boot kommt. „Indem wir schon in der Entwurfsphase das Wissen und die Kompetenz der Baufirma einfließen lassen, können wir Wirtschaftlichkeit, Terminalsicherheit und Geschwindigkeit erhöhen und spätere Konflikte minimieren“, hofft Baubürgermeister von Winning.

#### **KÜHLE NAHERHOLUNG STATT HITZEINSEL**

Seitlich der B10 sind großzügige Fußgänger- und Fahrradstrecken geplant, die es derzeit noch nicht gibt. Das Büro SINAI gewann den freiraumplanerischen Wettbewerb für die Landesgartenschau 2030 und wird zusammen mit dem Büro Machleidt und mit SHP Ingenieure daran arbeiten, die Freiflächen an der Wilhelmsburg und bis zur Donau zu entwickeln.

Dazu gehören auch die Umfelder der Brücken. Insbesondere im südlichen Bereich der B10 möchte die Stadt einen Rückbau und die Veränderung von Straßenräumen umsetzen. „Wir wollen neue Freiräume schaffen und den Ort wieder zu einem städtischen Ort machen“, erklärt Tim von Winning. Insbesondere rund um das Blaubeurer Tor gibt es dafür viel Potenzial.

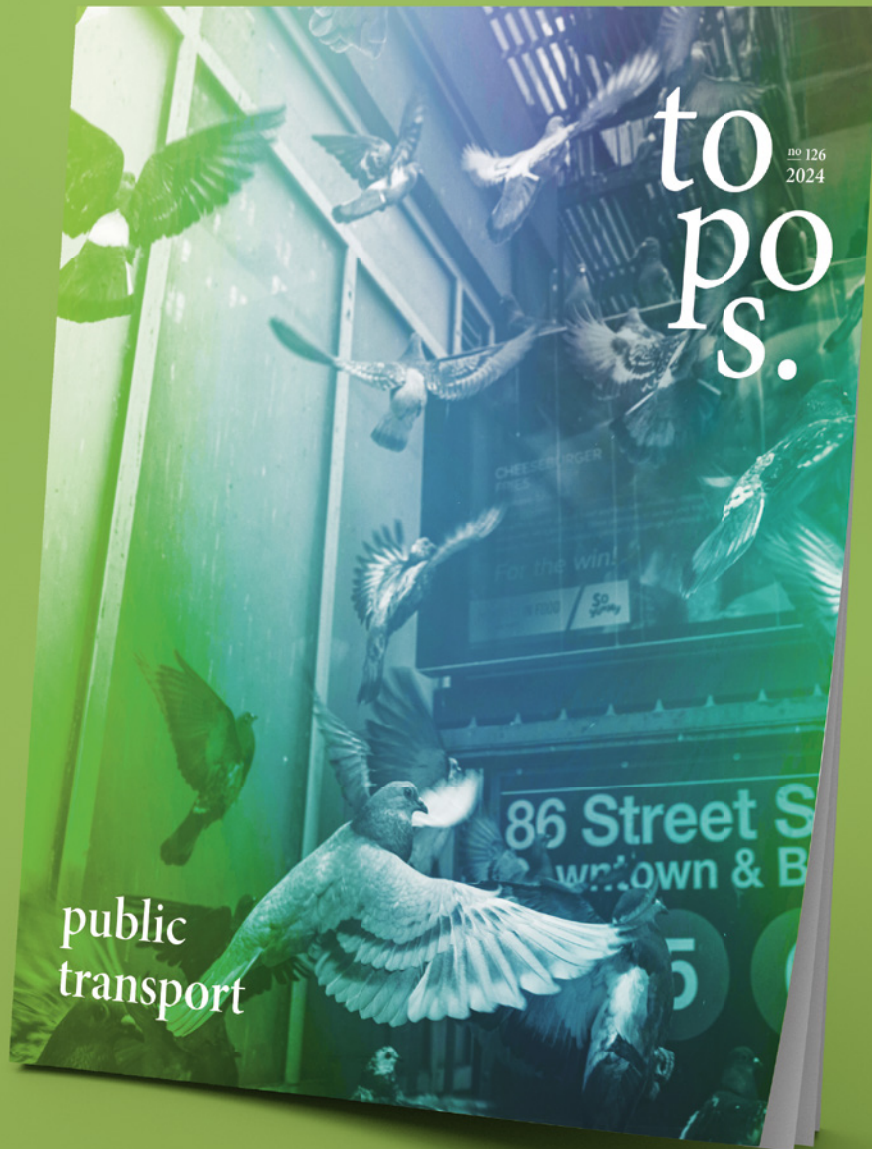
„Städtebaulich und freiraumplanerisch spannend ist die gesellschaftspolitische Auseinandersetzung darüber, wie viel Platz und Dominanz dem Autoverkehr in der Stadt zugestanden wird. Wir sind weit weg von einem Konsens, und diese Zerrissenheit zeigt sich an der B10. Ich finde, wir haben einen guten Kompromiss gefunden, aber der hinterlässt eben nicht blühende Landschaften, sondern immer noch eine große und wichtige Straße.“ Die Herausforderung, aus der Stadtautobahn eine städtische Straße zu machen, beinhaltet laut Herrn von Winning nicht nur freiraumplanerische Aufgaben, sondern auch bauliche Interventionen, um Brücken zu schlagen und Stadträume zu verbinden.

Außerdem möchte die Stadt Überlegungen im Hinblick auf den Klimawandel anstoßen. Der Klimabelastungsplan von Ulm zeigt, dass die B10 und die Bahnflächen eine urbane Hitzeinsel darstellen. Diese soll nun intensiver bepflanzt und mit Freiräumen versehen werden, um eine kühle Naherholungsfläche zu gestalten. Auch das Regenwassermanagement wird dabei berücksichtigt und von der Stadt Ulm als eine der Hauptaufgaben der nächsten Jahre und Jahrzehnte angesehen.

Baubürgermeister von Winning teilt seine Hoffnung für das Megaprojekt in Ulm: „Ich würde mich freuen, wenn die B10 in der Zukunft nicht mehr ein Ort ist, von dem man sich abkehrt, ein Un-Ort, den man so schnell wie möglich überqueren muss, der nicht Teil der Stadt ist, sondern stattdessen ein Ort, der von allen Teilen der Stadt und Gesellschaft gut angenommen wird. Und ich würde mir wünschen, dass unsere Planung auch die Voraussetzung dafür schafft, in Zukunft dem Verkehr weniger Relevanz und Dominanz zu geben.“



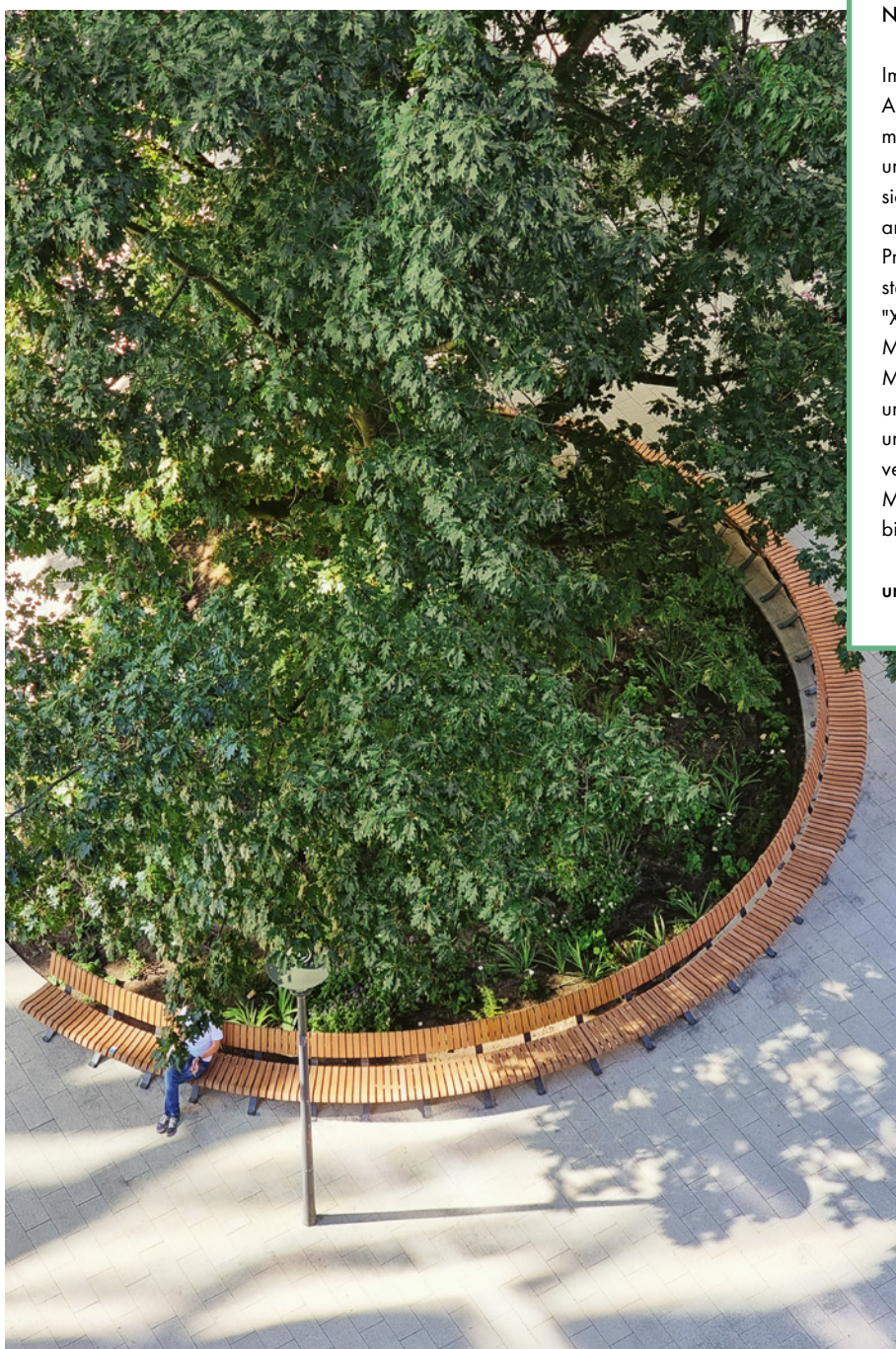
# The International Review of Landscape Architecture and Urban Design



[shop.georg-media.de](http://shop.georg-media.de)



# URBANES MOBILIAR



## NEUE BÄNKE, NEUES FLAIR

Im "Rathausquartier" in Hamburg wird die Aufenthaltsqualität verbessert: weniger Verkehr, mehr Platz für Gastronomie, Fahrradstellplätze und einladende Bereiche. Auf 14 900 m<sup>2</sup> haben sich 50 Geschäfte und 25 Gastronomiebetriebe angesiedelt. 40 Grundeigentümer unterstützen das Projekt finanziell. Im Zuge des Projekts hat der Hersteller Union Freiraum die "Xylo BogenBank" und "Xylo HockerBänke" nach einer Idee von Moritz Möllers vom Landschaftsarchitekturbüro Bruun & Möllers entwickelt. Die Bogenbank befindet sich unter einem Bestandsbaum in der Dornbuschstraße und ist aus feuerverzinktem Stahl und anthrazitpulverbeschichtetem Iroko/Kambala-Holz gefertigt. Mehrere "Xylo HockerBänke" sind bereits installiert, bis Jahresende sollen es 23 sein.

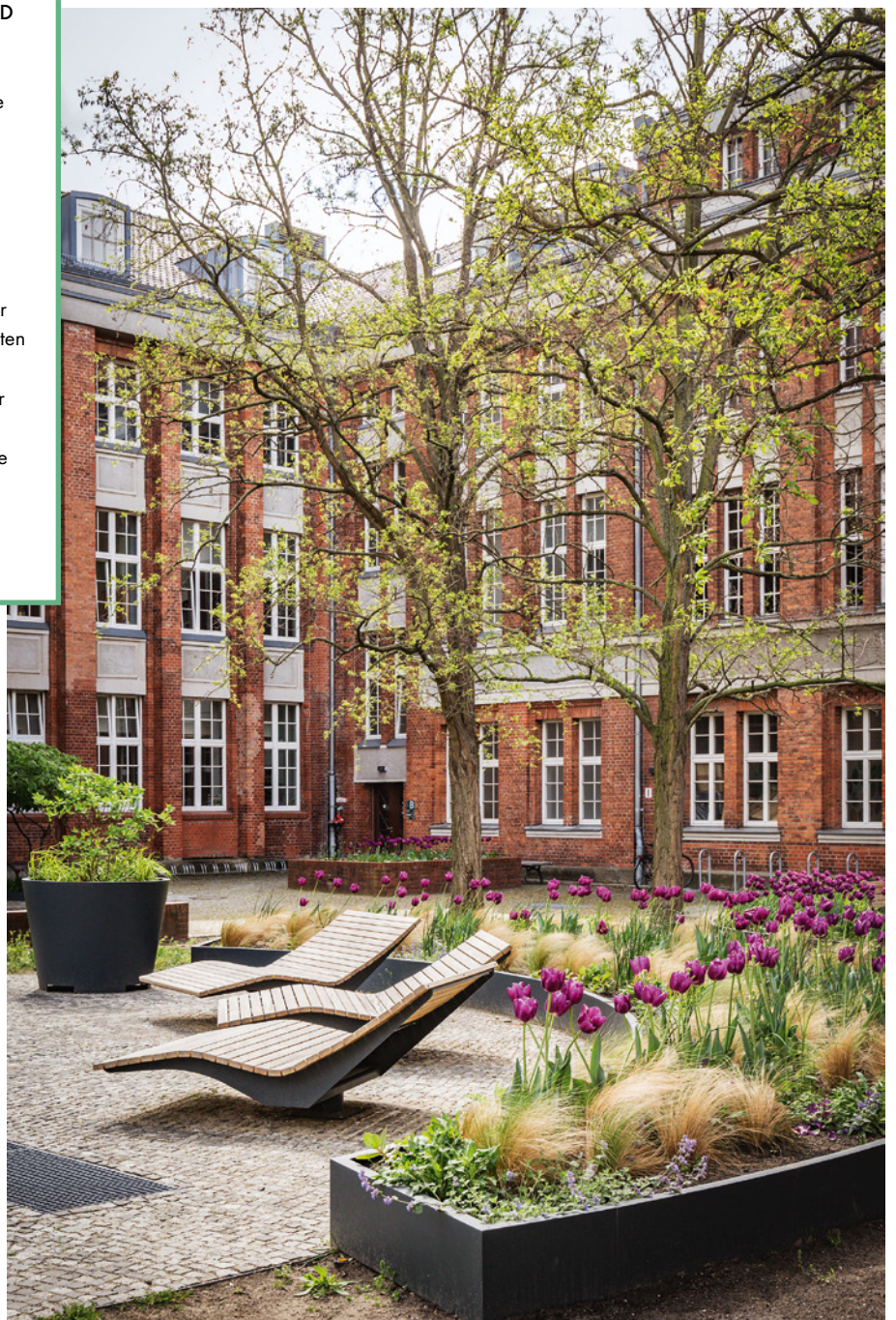
[union-freiraum.de](http://union-freiraum.de)



### DER HERZBERG-CAMPUS: GESCHICHTE UND MODERNE VEREINT

Im Zeitraum von 2021 bis Herbst 2023 gestaltete man das historische Gebäude in der Herzbergstraße 82–86 im Berliner Bezirk Lichtenberg um. Ursprünglich für AGA Automobilwerke erbaut, beherbergt es nun Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen. Unter der Leitung des Berliner Projektentwicklers Trockland wurde auf hohe Aufenthaltsqualität geachtet. Kretschmer Tauscher Sander Landschaftsarchitekten integrierten verschiedene Sitzmöglichkeiten mit Hochbeeten und Tischelementen des Herstellers Euroform. Der Herzberg-Campus zeigt die Verbindung zweier architektonischer Epochen, die dem Bauensemble bemerkenswerte Funktionalität verleihen.

[euroform-w.com](http://euroform-w.com)







### INDUSTRIEPARK NEU GEDACHT

In Zusammenarbeit mit Panattoni, einem führenden Entwickler von Industrieparks, arbeitet der Hersteller Kobenhagen Outstanding an einem Projekt, das die Schaffung komfortabler Erholungsräume für Mitarbeiter zum Ziel hat. Die Freizeitzonen im Freien sind mit Bänken, Tischen, Fitnessgeräten und Müllbehältern ausgestattet, die dem Personal Erholung und Ruhe bieten sollen. Der Fokus liegt darauf, diese Räume nahtlos in das industrielle Umfeld zu integrieren, während gleichzeitig Komfort und Funktionalität gewährleistet sind. Materialien wie Lärchenholz und pulverbeschichtetes Stahlblech sollen zur Langlebigkeit und Wetterbeständigkeit des Mobiliars beitragen.

[kobenhagen.de](http://kobenhagen.de)



### URBANES GRÜN NEU DEFINIERT

Die Serie "AUFGETANKT" bietet eine innovative Lösung für städtische Grünflächen. Die Module dienen als Wassertank und minimieren den Pflegeaufwand für Pflanzen. Integrierte Pflanzbehälter schaffen eine grüne Oase. Aus recyceltem Kunststoff gefertigt und mit solarbetriebenen Bewässerungssystem ausgestattet, setzt die Serie laut Hersteller auf Nachhaltigkeit. Die Sitzauflagen aus regionalem Lärchenholz sorgen für Komfort. Mit besonderen Merkmalen wie Hubwagenaufnahme und Stapelbarkeit ist die Serie flexibel und einfach zu handhaben.

[citydecks.de](http://citydecks.de)





#### KLETTERRHILFE FÜR PFLANZEN

Arbory ist Nolas innovative Pflanzenstütze für dicht bebaute Städte. Der Landschaftsarchitekt Martin Brattström entwickelte sie nach Erforschung des Potenzials zur Steigerung des urbanen Grüns. Arbory ermöglicht Grünflächen, wo Bäume nicht umsetzbar sind. Die Integration verschiedener Pflanzenmischungen fördert Diversität und Wintergrün, begünstigt durch schnelles Wachstum und geringen Platzbedarf. Nola entwickelt intensiv neue Arbory-Modelle für städtische Bedürfnisse. Inspiriert von Bäumen, nutzt Arbory ein Konstruktionssystem mit horizontalen Ringen an Stahlseilen, im Boden verankert.

[nola.se/de](http://nola.se/de)



## Wird Ihrer Stadt gerecht

Nordbahn gGmbH  
Werkstatt für Menschen mit Behinderung  
16567 Schönfließ  
[www.nordbahn-online.de](http://www.nordbahn-online.de)



Modell Mainau



## INNOVATIVES SCHUTZDACH FÜR STADTMOBILIAR

Die Kollektion UFO des Herstellers mmcité, die im Jahr 2023 veröffentlicht wurde und mit dem Red Dot Award 2024 ausgezeichnet ist, präsentiert ein Schutzdach, das über verschiedenen Arten von Stadtmobiliar integriert werden kann. Der Produktdesigner Michael Tomalik hat unter der Leitung des Chefdesigners David Karásek das Schutzdach als Alternative zu herkömmlichen Sonnenschirmen entworfen. Die Kollektion erschließt ein neues Produktsegment für öffentliche Räume, da es gleichzeitig als Schattenspender wie auch Regenschutz dient. Die stabile Stahlkonstruktion des Schutzdaches macht es wetterfest und widerstandsfähig.

[mmcite.com/de](http://mmcite.com/de)



## INNOVATIV OUTDOOR LADEN

Die neue Savana-Serie von Clorofilla bietet eine Servicestation für Fahrräder und eine Sitzbank mit Ladefunktion aus hochresistentem Okoumé-Holz, welche beide miteinander modular kombinierbar sind. Ausgestattet mit Stahlelementen und einer wasserdichten Pumpe trotzt die Ladestation extremen Wetterbedingungen und bietet umfassenden Diebstahlschutz. Laut Hersteller Gronard gewährleistet sie eine benutzerfreundliche Nutzung und entspricht den Standards der Basic- und Power-Modelle. Die Savana-Sitzbank verfügt ebenfalls über 2 Ladeflächen und 2 Fahrradständer.

[gronard.de](http://gronard.de)







#### RADPFLEGE LEICHT GEMACHT

Die Kangu-Serie von Zano umfasst nicht nur eine Selbstbedienungs-Fahrradreparaturstation und einen Fahrradständer, sondern bietet jetzt auch eine moderne Fahrradwaschstation an. Die robuste Struktur besteht aus geschweißtem und verschraubtem rostfreiem Stahl, während der Fahrradstandplatz mit Edelstahlrohren und -stangen ausgestattet ist. Die Station ist standardmäßig mit Reinigungsbürsten und Werkzeugen sowie einem Wasseraktivierungsknopf ausgestattet. Personalisierungsoptionen und verschiedene Varianten sind verfügbar.

[zano-streetfurniture.com](http://zano-streetfurniture.com)

**DEER**  
KREATIVE  
RASENGITTERSTEINE

## Zurück zur Natur

Stilvolle Bodenentsiegelung mit endlosen Variationsmöglichkeiten

[deerconcrete.com](http://deerconcrete.com)

**G+L GARTEN+ edition LANDSCHAFT**

**Stadt als Natur**  
Naturbasierte Lösungen | Nature-based Solutions

DGGL

DGGL-Themenbuch 17 |  
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für  
Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL) e.V.  
**Stadt als Natur**  
120 Seiten, kartoniert  
€ 19,-

GLEICH BESTELLEN UNTER:  
E-Mail: [leserservice@garten-landschaft.de](mailto:leserservice@garten-landschaft.de)  
[shop.georg-media.de](http://shop.georg-media.de)



## FUNKTIONALITÄT AN DER KÜSTE

Auf dem Rauschenberg-Platz in Middelkerke steht seit Juli 2023 eine 50 Meter lange, bumerangförmige Bank, entworfen von Philip Moyersoen und realisiert durch Grijzen. Sie dient nicht nur als Sitzmöglichkeit, sondern fungiert auch als küstenschützende Wasserbarriere. Die Gestaltungsexperten von Grijzen und Patrick Grijzen haben zusammen mit Philip Moyersoen von MOPurbandesign eine quadratische Bank geschaffen, die den Küstenstreifen funktionell ergänzt.

[grijzen.de](http://grijzen.de)



## MASSGESCHNEIDERTES FREIRAUM-MOBILIAR

„Neues Kranzler Eck Berlin“ ist ein Prestigeprojekt in der Bundeshauptstadt. Die Projektleitung liegt bei äme creative engineers, der Baubeginn war Anfang 2024. Ein wesentlicher Bestandteil ist das Freiraummobiliar des Herstellers Mobiliar im Freiraum GmbH, dessen Geschäftsführer Robert Nitz ist. Die erste Lieferung umfasste mobile, höhenverstellbare Pflanzbehälter und maßgeschneiderte Sitzbänke aus FSC-zertifiziertem Hartholz von Metalco. Die zweite Tranche besteht aus 16 Abfallbehältern, gestaltet und hergestellt nach den Vorgaben des Architekten. Auf Betonsockeln platziert, tragen sie das ausgelassene Kranzler-Eck-Logo.

[mobiliar-im-freiraum.de](http://mobiliar-im-freiraum.de)





# JAHRESPAKET 2023



**47%**  
ERSPARNIS  
GGÜ. EINZELKAUF

# EIN PLATZ AUF DEM REGENBOGEN

Im Herzen von Saarbrücken entstand 2023 ein Platz für mehr Toleranz in Zeiten zunehmender Härte in der Gesellschaft, die oftmals auch queere Menschen erfahren müssen. Mit einer Regenbogenbank möchte die Landeshauptstadt ein Zeichen für Toleranz und Vielfalt setzen. Die Entscheidung fiel auf eine Bank mit dem Namen „Intermezzo“ des Herstellers Runge.

JULIA MARIA KORN





**AUTORIN**

**Julia Maria Korn**  
studierte Kunstgeschichte, Archäologie  
und Geschichte in  
Bonn. Sie schreibt seit  
Anfang 2024 für  
Georg.

Die Umgestaltung der Saarbrückener Altstadt in den letzten Jahren bietet den Bürger\*innen eine attraktivere Innenstadt. Einen Großteil der Fläche wandelte man zur Fußgängerzone um, der Aufenthalt in der Innenstadt wird so insgesamt angenehmer. Dazu trägt auch eine Bank, genauer gesagt die Regenbogenbank, bei. Sie dient somit als Begegnungsort und steht symbolisch für die Akzeptanz verschiedener Lebensstile. Die Bank schlängelt sich zum Teil um eine runde Baumscheibe, ein weiterer Teil erstreckt sich frei in die Platzfläche. Von der Regenbogenbank aus kann man die Obertorstraße und die angrenzende Mainzer Straße überblicken. Das bereits vorhandene Ensemble der Brunnenanlage der Künstlerin Ute Lehnert aus den Jahren 1979 bis 1980 blieb erhalten; die Bank fügt sich darin ein.

„Liebe ist bunt. Und so ist auch unsere Regenbogenbank“, sagte der Saarbrückener Oberbürgermeister Uwe Conradt (CDU). Die Landeshauptstadt sei eine vielfältige und weltoffene Stadt, in der die Menschen gleichberechtigt seien, unabhängig von ihrer Nationalität, Religion oder sexuellen Orientierung. Diese Botschaft wolle man mit der Regenbogenbank im Herzen der Stadt nach außen tragen. Die Bank, die einen sanften S-Schwung aufweist und die in den Regenbogenfarben bemalt ist, basiert auf dem Modell „Intermezzo“ der Firma Runge. Der Entwurf für die Rundbank stammte von RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten und wurde für die internationale Gartenschau in Hamburg entworfen. Sie soll einen Begegnungsort darstellen und für eine vielfältige Gesellschaft stehen. Die Leisten der Bank sind in den unterschiedlichen Farben der Regenbogenflagge, die die LGBTQIA\*-Community nutzt, deckend lackiert.

**EINE BUNTE UND OFFENE  
GESELLSCHAFT**

Die Idee für die Bank stammte vom Landesverband Saar des Lesben- und Schwulenverbands in Deutschland e. V. (LSVD). Die Stadtverwaltung griff die Idee gerne auf, denn „die neue Regenbogenbank erinnert daran, dass jeder Mensch einzigartig ist und dass Individualität eine Bereicherung darstellt, die Freude bereitet“, so Sabine Dengel, die Dezernentin für Bildung, Kultur und Jugend in

der Landeshauptstadt Saarbrücken bei der Einweihung der Bank am 23. September 2023. Der LSVD Saar schickte als Vertreterin Irene Portugall vom Landesvorstand. Sie äußerte sich wie folgt: „Die Regenbogenbank soll auch ein Zeichen der Ermutigung zur Zivilcourage sein, gegen Unrecht und Diskriminierung aufzustehen und für eine offene Gesellschaft einzutreten, die die Menschenrechte bewahrt und umsetzt.“

In Zukunft soll die Regenbogenbank mit einem weiteren Projekt in der Faßstraße in Bezug gebracht werden. Dort ist ein Gedenkort für die Opfer der Verfolgung von Homosexuellen geplant. Auf diese Weise möchte man Personen mit unterschiedlichen sexuellen Orientierungen und Geschlechtsidentitäten in ihrem Stolz und ihrer Würde stärken. Bis dahin kann jede\*r schon mal auf der Bank Platz nehmen und sich so einen Platz auf dem Regenbogen sichern. ■

**Feierliche Eröffnung der Regenbogenbank der Firma Runge in der Innenstadt von Saarbrücken**



# IMPRESSUM

GARTEN+LANDSCHAFT  
MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG  
Eine Marke von

## GEORG

REDAKTION  
Anschrift wie Verlag  
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0  
redaktion@garten-landschaft.de, www.garten-landschaft.de

HERAUSGEBER  
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. (DGGL)

REDAKTIONELLE GESAMTVERANTWORTLICHKEIT  
im Sinne des § 55 des Rundfunkstaatsvertrages (RStV)  
CHIEF CONTENT OFFICER  
Tobias Hager, Tel - 166

CHEFREDAKTION  
Theresa Ramisch, Tel - 127

REDAKTION  
Anna Martin, Tel - 189; Jessica Mankel, Tel - 145;  
Arian Schlichenmayer, Tel - 144; Helke Kölschbach, Tel - 178

GESTALTUNG  
Laura Celine Heinemann

ABONNEMENTSERVICE  
Leserservice Garten+Landschaft, D-65341 Elville, Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225,  
Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244, leserservice@garten-landschaft.de  
KONTO FÜR ABONNEMENTZAHLUNGEN  
Deutsche Bank Freiburg, IBAN DE85 6807 0030 0058 5992 00,  
BIC DEUTDE6FXXX

ERSCHEINUNGSWEISE: monatlich  
Unverbindlich empfohlene Bezugspreise:  
Die Inlandspreise enthalten 7% MwSt.  
Vollabo: 172,00 €  
Studentenabo: 86,00 €  
Kombi-Abo: 255,00 €  
Kombi (Stud.): 129,00 €  
im Ausland zzgl. Versandkosten  
Einzelpreis: 15,50 €

Kombi-Abo in Verbindung mit Topos. Bestellung: Abonnements können direkt beim Verlag oder bei jeder Buchhandlung bestellt werden. Abonnementgebühren sind im Voraus zu begleichen. Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr und kann danach jederzeit gekündigt werden. Die Belieferung erfolgt auf Gefahr des Bestellers. Ersatzlieferungen sind nur möglich, wenn sofort nach Erscheinen reklamiert wird.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246 a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an:

Leserservice Garten+Landschaft, D-65341 Elville  
Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225, Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244  
leserservice@garten-landschaft.de

VERLAG  
Georg GmbH & Co. KG  
Balanstraße 73, Haus 31, 81541 München  
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0  
www.georg-media.de

PERSÖNLICH HAFTENDE GESELLSCHAFTERIN

Georg Verwaltungs-GmbH  
ALLEINIGER GESELLSCHAFTER  
Dominik Baur-Callwey, Verleger in München

KOMMANDITISTEN  
Dominik Baur-Callwey, Geschäftsführer in München

GESCHÄFTSFÜHRER  
Dominik Baur-Callwey, Tel - 159  
CHIEF CONTENT OFFICER  
Tobias Hager, Tel - 166  
ADVERTISING DIRECTOR  
Andreas Schneider, Tel - 197 (verantwortlich für den Anzeigenteil)

AD MANAGEMENT  
Evelyn Stranegger, Tel - 123  
VERTRIEB

Marion Bucher, Tel - 125  
HERSTELLUNG  
Laura Celine Heinemann, Tel - 187  
(alle Adressen wie Verlag)

DRUCK, BINDUNG  
OPTIMAL: MEDIA, Glienholzweg 7  
D - 17207 Röbel/Müritz

Sonderdrucke einzelner Beiträge dieser Ausgabe können beim Verlag angefragt werden. Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Mit der Einsendung von Manuskripten und Bildmaterial erklärt sich der/die Autor/in einverstanden, dass diese vollständig oder teilweise in der Zeitschrift Garten+Landschaft publiziert werden. Ebenso stimmt er/sie der Verwertung im Wege der digitalen Vervielfältigung und Verbreitung über Offline- oder Online-Produktionen zu (z.B. CD-ROM oder Datenfernübertragung). Falls eine Vergütung vereinbart wird, deckt diese die genannten Verwertungsformen ab.  
Erfüllungsort und Gerichtsstand: München

G+L erscheint 2024 im 134. Jahrgang  
ISSN 0016-4720 B 3134 E



## LIEFERQUELLEN A-Z

### Außenmobiliar

 **GRONARD**  
Nachhaltige Ideen  
aus Stahl  
www.gronard.de

 **ZIEGLER**  
Mehr Wert für draußen.

ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH  
Free Call 0800 100 49 01  
E-Mail: info@ziegler-metall.de  
Internet: www.ziegler-metall.de

Wir haben nicht das Rad erfunden.  
Aber wir haben immer gute Ideen!



www.thieme-stadtmobiliar.com

**Thieme**  
... steht für individuelle Lösungen

02501.6000

### Natursteine Gartenbau

 **GLÜCKEL** Natursteinwerk  
91799 Langenaltheim, Tel. 09145-428  
Fax 6633, Mauersteine, Quader, Platten,  
Pflaster, Gabionen - www.gloeckel.de

### BEILAGENHINWEIS

Dieser Ausgabe liegen Prospekte der Euroform K. Winkler GmbH/srl, I-Sand in Taufers und der Thieme GmbH, Münster bei.

### Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

 **Tübingen**  
Universitätsstadt

Unsere  
Stadt

Die Universitätsstadt Tübingen sucht für den Fachbereich Planen Entwickeln Liegenschaften, Fachabteilung Stadtplanung, zum frühestmöglichen Zeitpunkt eine\_n

**Landschaftsplaner\_in**  
(Entgeltgruppe 12 TVöD)

#### Das Aufgabengebiet umfasst im Wesentlichen:

- die landschaftsplanerische und artenschutzrechtliche Begleitung der kommunalen Bauleitplanung einschließlich der Themen Grünordnungspläne, Umweltbericht und Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung
- Entwicklung und Umsetzung von Kompensations- und sonstigen naturschutzfachlichen Maßnahmen
- Erarbeitung und Umsetzung von Konzeptionen im landschaftsplanerischen Kontext
- Koordinierung und fachliche Begleitung extern verbgebener landschaftsplanerischer und artenschutzfachlicher Leistungen
- Mitwirkung bei der überörtlichen Landschaftsplanung insbesondere der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes des Nachbarschaftsverbandes Reutlingen – Tübingen

#### Ihr Profil:

- ein abgeschlossenes Hochschulstudium als Bachelor (B.Sc./B.Eng.), Dipl.-Ingenieur\_in oder Master (M.Sc./M.Eng.) der Fachrichtungen Landschaftsplanung, Landschaftsarchitektur oder Umweltpflege

Wenn wir Ihr Interesse geweckt? Dann freuen wir uns, wenn Sie sich online bis zum **02.06.2024** unter [www.mein-check-in.de/tuebingen](http://www.mein-check-in.de/tuebingen) (**Kennziffer 02-71-24/4**) bewerben. Dort finden Sie auch den vollständigen Ausschreibungstext.

[www.stelleninserate.de](http://www.stelleninserate.de)





**NEW**

**MONDAY**

**Die**

**Jobbörse**

**der**

**Baukultur**

**[new-monday.de/  
landschaftsarchitekten](https://new-monday.de/landschaftsarchitekten)**

# FRISCHER WIND ONLINE

Die Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL) e.V. präsentiert sich auf neuer Website mit frischem Design und verbesserter Bedienbarkeit und ruft zum Rendezvous im Garten auf. Letzteres findet am Aktionswochenende 31. Mai bis zum 2. Juni 2024 in Gärten und Parks von rund zwanzig europäischen Ländern statt.

FELICITAS REMMERT UND SUSANNE ISABEL YACOB

## AUTORINNEN

**Felicitas Remmert, Dipl.-Ing., leitet seit 21 Jahren die Geschäftsstelle des Vereins Gartenträume – Historische Parks in Sachsen-Anhalt e. V. Seit 2017 ist sie stellvertretende Sprecherin des „Gartennetz Deutschland“ und seit 2020 DGGL-Vizepräsidentin.**

**Susanne Isabel Yacoub betreibt mit ihrem Label Landschaftsarchitektur+Video Architekturkommunikation für grüne Themen. Seit 2018 begleitet sie Rendezvous im Garten als Projektkoordinatorin und mit Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.**

Interessierte an gestaltetem Grün finden im neuen Internetauftritt [www.dggl.org](http://www.dggl.org) der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL) e. V. jetzt noch gezielter und ansprechender Angebote und Informationen.

Für den Relaunch der Website wurde beispielsweise der digitale Veranstaltungskalender umfangreich optimiert. Mehr als 100 Termine aus den 16 DGGL-Landesverbänden richten sich an Mitglieder und Neugierige. Führungen und Exkursionen in öffentliche Parks, private Gärten und in außergewöhnliche Landschaften versprechen Wissenszuwachs, gepaart mit Naturerlebnis und Gartengenuss. Veranstaltungstitel wie „Zauber-, Gift- und Gruselpflanzen im Botanischen Garten Mainz“, „Herausforderung Klimawandel im Wörlitzer Park“ oder „Gartendenkmal trifft Land-Art“ zeigen die Vielfalt der Aktivitäten.

Prominenter platziert ist das fachliche Wirken der fünf DGGL-Arbeitskreise, die mit Tagungen und Stellungnahmen wichtige Impulse für Wissenschaft, Lehre und Politik setzen. Für Akteure dieser Bereiche sind relevante Informationen nun gut strukturiert auffindbar.

Erstmalig hält die Website auch umfangreiche Anregungen für Gartenreisende bereit. Es stellen sich gartentouristische Initiativen aus ganz Deutschland vor, die

die beliebtesten Parks der jeweiligen Region präsentieren. Die „Straße der Gartenkunst zwischen Rhein und Maaß“ oder die „Traumgärten im Süden“ gehören dazu. Insgesamt sind 23 Garteninitiativen im „Gartennetz Deutschland in der DGGL“ vereint.

## AUFRUF FÜR RENDEZVOUS IM GARTEN – EIN PROJEKT VON „GARTENNETZ DEUTSCHLAND IN DER DGGL“

Leichter auffindbar sind auch erfolgreiche Netzwerkaktivitäten der DGGL, darunter das 2007 gegründete Gartennetz Deutschland mit dem internationalen Kooperationsprojekt „Rendezvous im Garten“. Das Aktionswochenende hat in Frankreich seinen Ursprung und wandert seit 2018 über Grenzen. Mittlerweile findet es in rund 20 europäischen Ländern statt, jedes Jahr mit einem anderen Thema, einhergehend mit gut gestaltetem Marketingmaterial und klangvollem Motto. „Mit dem Rendezvous geht eine über den Ort hinausgehende Wahrnehmung und Wertschätzung einher. Das Konzert im Park Altdöbern war eine Einladung an alle, die sich seit Jahren mit bürgerschaftlichem Engagement eingebracht haben, den Park neu zu erleben und sich als Gast zu fühlen. Dass so unterschiedliche Akteure wie das Europa-Streichquartett





**Plakat des Rendezvous  
im Garten, Edition 2024**

und die Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. ihre Ressourcen zur Verfügung gestellt haben, wurde begeistert angenommen“, attestierte Brigitte Faber-Schmidt, Abteilungsleiterin Kultur im Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg aus Anlass des Rendezvous-Festakts 2023. Sehen, Riechen, Schmecken, Fühlen und Hören bestimmen vom 31. Mai bis 2. Juni 2024 die angebotenen Veranstaltungen zum Motto „Mit fünf Sinnen im Garten“. Gartenakteure in ganz Deutschland, ob privat, kommunal, institutionell oder in Nachbarschafts- und Garteninitiativen, bieten Führungen, Gespräche, Aktionen und Kulturveranstaltungen an. Das Motto verheißt besondere Sinneswahrnehmungen in historischen und modernen Gärten, auf dem Land und in der Stadt. Es lenkt den Blick auf die therapeutische Wirkung von Gärten, auf die Schönheit von Blickachsen, auf Formen und Farben von Blüten und Blättern, auf zarte Düfte, auf Erde unter den Fingern oder den Geschmack von Früchten und Gemüse. „Naturerfahrung zum Sonnenuntergang“ bietet beispielsweise die Tegeler Stadtheide mitten in den Wiesen und der Weite

des einstigen Flughafen-Rollfelds. Die Initiative „Campus Stadt Natur – Umweltbildung“ und die Grün Berlin GmbH entführen dorthin. Wie summende Gartenparadiese im Mehrfamilien-Wohnungsbau zum Zukunftstrend werden können, stellt in Berlin-Reinickendorf die Stiftung Mensch und Umwelt zusammen mit dem Berliner Naturkundemuseum vor. Die inspirierenden PiKo Parks der Stiftung – angelehnt an das Wort piccolo – erzielten den European Award for Ecological Gardening 2023. In Bremen geht es in einen privaten Garten der Leidenschaft eines DGGL-Mitglieds, während betörende Düfte über Rosengärten an der Route der Welterbe-Gärten im Oberen Mittelrheintal schweben. Auf dem Klosterhügel des UNESCO-Welterbe Kloster Lorsch in Hessen erwarten Brot, Wasser und Wein die Besucher\*innen zum UNESCO-Welterbe-Tag, eine willkommene Stärkung für die einfallsreichen museumspädagogischen Aktionen für Jung und Alt an diesem Tag. „Rendezvous im Garten“ wird gefördert von der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien und steht unter der Schirmherrschaft von Kulturstaatsministerin Claudia Roth. Das komplette Programm, eingebettet in

eine europaweite Veranstaltungskarte und einen informativen Blog, gibt es auf [www.rendezvousimgarten.de](http://www.rendezvousimgarten.de). Auch auf Facebook, Instagram und YouTube ist „Rendezvous im Garten“ unter dem Hashtag #rdvimgarten vertreten.

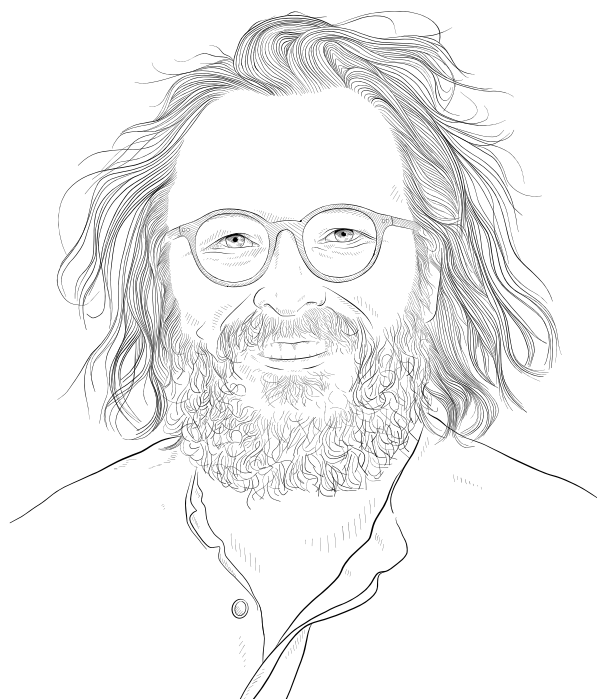
#### DABEI SEIN!

Jede interessierte Person, Firma oder Institution kann Mitglied in der DGGL werden und in einem der 16 Landesverbände auf gartenbegeisterte Gleichgesinnte treffen. Auch Fördermitgliedschaften oder Sponsoringpartnerschaften sind möglich. Garteninitiativen sind im Gartennetz Deutschland in der DGGL als Mitglieder willkommen. ■

#### TERMINE

Festakt und Eröffnung des Rendezvous im Garten 2024 auf der Landesgartenschau Bad Dürrenberg: 31. Mai 2024, ab 11 Uhr, Kurpark Bad Dürrenberg (Sachsen-Anhalt) [laga-badduerrenberg.de](http://laga-badduerrenberg.de) [rendezvousimgarten.de](http://rendezvousimgarten.de)

# TERRA INCOGNITA



**Sebastian Sowa**  
arbeitet seit 2016  
gemeinsam mit  
**Gianluca Torini** als  
**SOWATORINI**  
Landschaft. Getreu  
dem Motto: **Landschaft**  
als weites Feld, die  
**Hummel** als Wappen-  
tier und **Naivität** als  
Anspruch.

SEBASTIAN SOWA

Als ich vor gut 20 Jahren entschied, Landschaftsarchitekt (und Gärtner) zu werden, da waren es vor allem zwei Szenen vor meinem inneren Auge, in die ich mich hineingeträumt hatte. Zum einen der Moment, wenn ein Projekt gebaut ist und die Menschen beginnen, es sich zu eigen zu machen. Wir haben das, als noch recht junges Büro, erst ein paar Mal erlebt, und es ist wirklich sehr berührend.

Die zweite Szene ist die, wenn man, ganz zu Beginn und wiederholt an dem Ort ist, für den man entwirft. Ich stellte mir das ziemlich aufregend vor – und so ist es auch! Dieser unmittelbare Kontakt zum Ort ist essenziell, um sich mehr und mehr mit dem Raum vertraut zu machen. Und der überfordert einen doch! Da tapst man unsicher herum wie ein junger Bär auf dicken Tatzen und weiß gar nicht, wonach man suchen soll. Das macht einen unsicher, vorsichtig und: demütig. Dann beginnt man das Terrain langsam zu verstehen, kann sich orientieren, weiß, wie sich das Land unter der Tatze (oder dem Zeichenstift) anfühlt. Und mit ein bisschen Glück findet man dann etwas, um weiterzuspinnen, wie es Zumthor einmal sagte.

Nichts anderes hat man mir und uns an den Universitäten, an denen ich studiert habe, versucht beizubringen. Hinzugehen und nochmal hinzugehen. Dicht dran zu sein am Raum, mit all seinen Widersprüchlichkeiten und seinen Problemen. Auch wir haben kurz nach unserer Bürogründung an Wettbewerben teilgenommen und entworfen, ohne an die jeweiligen Orte hingefahren zu sein, und, so ehrlich muss man sein, durchschnittliche Ergebnisse abgeliefert. Die Erkenntnis ist klar und auch wenig überraschend: Ortskundung kann durch Luftbilder, Kartenwerke und Fotosammlungen gut ergänzt, aber sie kann niemals ersetzt werden. Man sollte sich den Entdecker\*innen-Geist, den der Historiker Karl Schlögel in seinem Buch „Im Raume lesen wir die Zeit“ in Bezug auf Humboldt beschwört, vergegenwärtigen. Es ist „die Bereitschaft, hinauszugehen und sich selbst ein Bild zu machen von Dingen, von denen es noch kein Bild gibt, Unmittelbarkeit des Eindrucks, vor dem man sich durchaus einschüchtern lassen darf, der Mut, den eigenen Augen zu trauen, die Bereitschaft, auf große Fahrt zu gehen, auch wenn noch nicht alles endgültig

geklärt und geregelt ist. Man muss etwas zurückgewinnen von der Kühnheit des Aufbruchs und von dem Gefühl dafür, dass etwas auf dem Spiel steht.“

Doch der Büroalltag zeigt: Sich die Zeit für eine gewissenhafte Auseinandersetzung mit dem Ort zu nehmen, ist nicht einfach. Auch wir spüren den Druck, und es kostet viel Ressourcen, mit einem ganzen Entwerfer\*innen-Team an einen Ort zu reisen und auch nochmal zurückzukehren, wenn schon die ersten entwürflichen Linien gesetzt sind, um zu prüfen und einzuordnen, ob diese stimmig sind. Und es geht doch, neben einem ganzen Katalog funktionaler Anforderungen, die man planerisch überlagern und gewichten muss, immer noch um Identitäten. Um das Besondere, nicht das Originelle, um es mit Dieter Kienasts Worten zu sagen.

Am Ende ist Landschaftsarchitektur eine körperliche Raumerfahrung. Dass ganz zu Beginn eines entwürflichen Prozesses genau diese Art des Lernens steht, ist eine wortwörtlich sinnvolle Klammer.

Und all das ist tatsächlich so aufregend, wie ich es mir vor gut 20 Jahren vorgestellt hatte. Es verliert überhaupt nichts von seinem Reiz, wenn man vor Ort ist. Besonders beim ersten Mal. Terra incognita. Ganz ohne imperiale Allüren, einfach ein Stück Neuland, für das man Verantwortung übernimmt. Das sind immer noch ein paar der besten Stunden, die Teil dieses Berufes sind. ■

## G+L IM JUNI: DÄCHER – STADT-SPEZIAL

Deutschland und seine Dächer – das ist keine Vorzeigegeschichte. Erst seit wenigen Jahren findet in deutschen Kommunen in puncto Grün- und Nutzdach ein Umdenken statt. Dennoch fehlt weiterhin an allen Ecken und Enden das Knowhow – auch in der Planerschaft – was ein Dach tatsächlich alles leisten kann und vor allem im Zuge des Klimawandels künftig leisten muss. Anhand bemerkenswerter Dachprojekte stellen wir in der Juniausgabe der G+L vor, wo Deutschland in puncto Dach hin muss: hoch hinaus.



KOSTENLOSES  
PROBEHEFT ANFORDERN!

B12



BAU

Dezember — 23

20. JAHRGANG  
Das Architektur-  
Magazin

MEISTER

Zum  
Dahinfließen.  
Wohnen  
in Backstein



**JETZT UNVERBINDLICH BESTELLEN:**

[shop.georg-media.de/baumeister-probeheft](http://shop.georg-media.de/baumeister-probeheft)







### **Große Kletterpyramide**

Die aus geschälten Rundhölzern zusammengefügte Kletterpyramide erweckt schon von weitem Aufmerksamkeit und Interesse. Sie besticht durch ihre verschiedenen Ebenen, die zu unterschiedlichsten Bewegungs- und Rollenspielen auffordern. Die einzelnen Spielbalken können erklettert, erklommen und erforscht werden, dienen dabei aber nicht nur zum Erleben von Höhe und für taktile Erfahrungen an Händen und Füßen, sondern auch als attraktive Sitzgelegenheit zum Ausruhen, Beobachten und Unterhalten.

# Richter Spielgeräte GmbH

